# Российская Академия наук Уфимский научный центр Институт истории, языка и литературы

# М. И. Роднов

ПРОСТРАНСТВО ХЛЕБНОГО РЫНКА (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.)

УДК 339.3:664.66 (470.57 – 25) "18/19" ББК 63,3(2)521:63.3(2Poc. Баш) Р 60

#### Рецензенты:

- П.С. Кабытов, доктор исторических наук
- Н.Ф. Тагирова, доктор исторических наук

М. И. Роднов. Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.). Уфа, 2012. 225 с.

В монографии показана роль Уфимской губернии в экспортной и внутрироссийской хлебной торговле, основные направления вывоза хлеба, изменения в товаропотоках на рубеже XIX-XX вв. Предпринята попытка исследовать складывание локальных рынков в пределах Уфимской губернии, как вывозных, так и потребительских. Раскрыт процесс формирования первых значительных внутригубернских рынков потребления хлеба в Уфе и на горных заводах.

Книга рассчитана на историков, экономистов, преподавателей, краеведов, всех, кому интересна история родной земли.

#### Оглавление

Введение	. 4
<b>Глава</b> І. Уфимский хлеб на международных и внутреннем рын	
ках1	
§ 1. По речным путям1	
§ 2. К Балтийскому морю	
§ 3. Экспорт хлеба в других направлениях6	
§ 4. Железнодорожные поставки на внутренний российский ры	
нок7	5
<b>Глава</b> II. Пространство хлебного рынка Уфимской губернии9	1
§ 1. Складывание локальных рынков, первые попытки райони-	
рования9	
§ 2. Структура местного хлебного рынка по В.П. Семёнову-Тя	
Шанскому10	8(
§ 3. Уфа – первый городской рынок15	2
§ 4. Горнозаводской хлебный рынок19	2
Заключение	1
Приложения:	5
1. Список членов Рыбинского биржевого общества от Уфимской губернии и сопредельных территорий за 1907–1914 гг	
2. Ведомость поставок хлебных грузов в Рыбинск предпринимателя	
ми из Уфимской губернии в 1914 г21	
3. Вывоз (заготовка) хлеба на пристанях средней и нижней Белой	
конце XIX – начале XX вв21	
4. Отправление и прибытие хлебных грузов на станции Самаро	
Златоустовской железной дороги (пуд.)21	
5. Описание пристаней Уфимской губернии. 1906 г22	
o. officaline upheration symmetron ryocpithin. 1700 122	•

#### Введение

Проблема размещения производительных сил, географического районирования, определения наиболее рационального расположения отраслей промышленности, сельского хозяйства и торговли изучается представителями различных дисциплин – экономистами, географами, историками. Теоретический анализ рынка как территории особенно подробно исследовался представителями немецкой экономикогеографической школы XIX–XX вв. В классических трудах И. фон Тюнена, А. Вебера, В. Кристаллера предлагались оптимальные модели организации экономического пространства в форме круга или шестигранника, подчёркивалась роль расстояния между производством и сбытом продукции, прямо влиявшая на соотношение экстенсивных и интенсивных методов хозяйствования, значение центральных мест в экономическом каркасе территории.

Для моей работы особенно важны взгляды немецкого экономиста А. Лёша, выделявшего роль рынков сбыта продукции как одного из главных факторов размещения производительных сил (образования экономических районов). Он обращал внимание на значение «минимальных транспортных издержек» как ограничивающего фактора, а «правильно выбранным местом для отдельного предприятия в условиях свободной экономики будет точка, обеспечивающая получение максимальной чистой прибыли». Согласно воззрениям А. Лёша экономическое районирование включает: 1) рыночные зоны, 2) сети районов и 3) районные системы, «или, проще говоря, рынки, пояса и районы». Немецкий экономист остановился на причинах ограничения рыночных зон (определения границ хозяйственных районов), первое место среди которых у него занимают транспортные издержки<sup>2</sup>.

Пространство хлебного рынка Уфимской губернии на рубеже XIX–XX вв. состояло главным образом из заготовочных (по определению П.И. Лященко) районов, для которых решающую роль играл сбыт товара, концентрация в главных хлеботорговых пунктах (речных пристанях, железнодорожных станциях) продукции с окрестных территорий и вывоз за пределы края (или на два внутренних потребительских рынка – уфимский городской и горнозаводской). Именно транспортные коммуникации являлись в Уфимской губернии основным фактором образования экономических районов.

Научная мысль России во второй половине XIX – начале XX вв. самостоятельно (или под влиянием трудов фон Тюнена) пришла во

 $<sup>^1</sup>$  См.: Экономическая география мирового развития. XX век / Ю.Г. Липец, В.А. Пуляркин, Л.М. Синцеров и др. СПб., 2003.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Лёш Август. Географическое размещение хозяйства / пер. с англ. М., 1959. С. 41, 46, 203, 206–207, 209.

многом к аналогичным выводам (подробный анализ в главе II)<sup>1</sup>. Все исследователи, от столичных учёных до уфимских статистиков делили экономическое пространство края, опираясь на транспортные системы, способы вывоза товаров (хлеба). Как и А. Лёш они предлагали сложную (многоярусную) структуру районирования. Особенно отчётливо это видно в трудах П.И. Лященко и В.П. Семёнова-Тян-Шанского<sup>2</sup>. Зерновой рынок России делился на пояса (центральная хлеботорговая полоса и уральская у В.П. Семёнова-Тян-Шанского), которые разбивались на более мелкие районы. Если П.И. Лященко в административных границах Уфимской губернии выделял Бельский заготовочный район (без Златоустовского уезда, причисленного к Приуральскому району)3, то В.П. Семёнов-Тян-Шанский предложил наиболее дробное деление, включив Уфимскую губернию в состав 19 экономических районов. Местные статистики пошли ещё дальше, выделив мелкие локальные рынки, вплоть до отдельных селений (см. работы В.А. Иогансена). Обратим внимание, что российские исследователи также уделяли основное внимание торговле, сбыту как одному из главных районообразующих факторов (хлеботорговая полоса).

В советской и современной российской историографии проблема районирования (в том числе хлебной торговли) также была предметом внимания исследователей. Т.М. Китанина в масштабах Европейской части страны выделила центры внутренней торговли второй половины XIX в. и приблизительные районы (Верхне-Волжский, Камский и пр.), определив пять главных направлений движения товарного хлеба по железным дорогам (Юго-Западным, Либаво-Роменской, Риго-Орловской, по линии Рязань – Петербург), а также по Волге и Мариинскому каналу. Для начала XX в. Т.М. Китанина проанализировала движение хлебных грузов, показала роль портов и главных экспортных фирм в вывозной торговле<sup>4</sup>. С учётом новейших исследований, эта монография в дополненном и расширенном виде недавно переиздана<sup>5</sup>.

 $<sup>^1</sup>$  О взглядах российских исследователей на районирование см.: *Тагирова Н.Ф.* Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.). М., 1999. С. 29–38.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Лященко П.И. Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Описательно-статистическое исследование. СПб., 1912; Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Торговля и промышленность Европейской России по районам. СПб., б. г. Вып. IV. Центральная хлеботорговая полоса; Вып. V. Уральская полоса.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Лященко П.И. Указ. соч. С. 23-24.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. (Очерки правительственной политики). Л., 1978. С. 47–53, 55, 125–131, 152–160 и др. См. также: Китанина Т.М. Транспортировка хлебных грузов в России в 1870–1913 годах: протяжённость, направление, интенсивность перевозок // Северо-Запад в аграрной истории России. Калининград, 2009.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> *Китанина Т.М.* Хлебная торговля России в конце XIX – начале XX века. Страте-

В ряде работ рассматривалось общее (преимущественно в губернских масштабах) районирование Европейской части империи, за основу которого выбирались показатели сельскохозяйственного производства, естественно-географические факторы, складывание общероссийских рынков<sup>1</sup>. В последние десятилетия внутренний и внешний хлебные рынки России, размещение производства основных зерновых культур (в губернских границах) также исследовались отдельными авторами<sup>2</sup>, особое внимание уделено хлебоизбыточным юго-восточным губерниям, поставлявшим основное количество экспортной продукции<sup>3</sup>.

Большое внимание проблеме экономического районирования уделяется историками Самары, которые в этом продолжают традиции крупного исследователя начала ХХ в. Г.И. Баскина, разработавшего дистанционный метод – анализ расстояния до местного центра сбыта как одного из главных показателей связи крестьянского хозяйства с локальными рынками<sup>4</sup>. Размещение и специализация земледелия в Поволжье были рассмотрены в монографии П.С. Кабытова. При анализе классового расслоения деревни автор отделил районы с высоким уровнем развития рыночного (предпринимательского) хозяйства – Новоузенский уезд Самарской губернии и др. – от территорий с преобладанием бедняцко-середняцких (традиционных) дворов<sup>5</sup>. Специфика экономического развития разных районов Среднего Поволжья отмечена в работах Н.Л. Клейн и Ю.И. Смыкова<sup>6</sup>. Подробно

гия выживания, модернизационные процессы, правительственная политика. СПб., 2011.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Ковальченко И.Д., Милов Λ.В. Всероссийский аграрный рынок. XVIII – начало XX века. Опыт количественного анализа. М., 1974; Бородкин Л.И. Многомерный статистический анализ в исторических исследованиях. М., 1986; Ковальченко И.Д., Моисеенко Т.Л., Селунская Н.Б. Социально-экономический строй крестьянского хозяйства европейской России в эпоху капитализма: (источники и методы исследования). М., 1988; и др.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Изместьева Т.Ф. Россия в системе европейского рынка. Конец XIX – начало XX в. (опыт количественного анализа). М., 1991; Давыдов М.А. Очерки аграрной истории России в конце XIX – начале XX вв. (По материалам транспортной статистики и статистики землеустройства). М., 2003; Он же. Всероссийский рынок в конце XIX – начале XX вв. и железнодорожная статистика. СПб., 2010.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Гарскова И.М., Давыдов М.А.* Структура хлебного рынка России в конце XIX – начале XX вв. // Россия на рубеже XIX–XX веков. М., 1999.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> *Баскин Г.И.* Приложение дистанционного принципа к группировке бюджетов крестьянского хозяйства. Самара, 1925; *Он же.* Сборник избранных трудов Г.И. Баскина по Самарской губернии. Вып. I–VI. Самара, 1925.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> *Кабытов П.С.* Аграрные отношения в Поволжье в период империализма. (1900–1917 гг.). Саратов, 1982. С. 83–92, 158–169.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> См.: *Клейн Н.Л.* Экономическое развитие Поволжья в конце XIX – начале XX века. К вопросу о предпосылках буржуазно-демократической революции в России. Саратов, 1981; *Смыков Ю.И.* Крестьяне Среднего Поволжья в период капитализма. (Социально-экономическое исследование). М., 1984.

региональные отличия в губерниях Поволжья рассмотрел П.И. Савельев, с помощью математических методов (на уездном уровне) выделивший три района, отличавшихся преобладанием «разных типов аграрной эволюции». Его наблюдения в целом подтверждали выводы П.С. Кабытова, так в единый район вошли Бузулукский, Николаевский, Новоузенский, Хвалынский и Царицынский уезды Самарской и Саратовской губерний, где проживало наиболее зажиточное крестьянство<sup>1</sup>.

По Поволжью, единственному региону России, проведено специальное исследование хлебного рынка в конце XIX - начале XX вв. В монографии Н.Ф. Тагировой одним из решающих факторов выделения районов признаны транспортные коммуникации (железные дороги, гужевые пути, речные пристани), собиравшие товарные потоки зерна и муки. Отдельно изучено пространство хлебного рынка в начале XX в. Автор выделила четыре уровня торговых пунктов: 1) с оборотом свыше 10 млн пуд. хлеба, 2) свыше 1 млн пуд., 3) от 500 тыс. до 1 млн пуд. и 4) менее 500 тыс. пуд., что позволило увидеть иерархию центров сбыта и вывоза. По наблюдениям Н.Ф. Тагировой радиус притяжения (тяготения) грузов не превышал в начале XX в. 100 вёрст, а «демографические процессы в Поволжье оказывались вторичными по отношению к появлению центров торговли и следовали вслед за развитием транспортной инфраструктуры». По материалам сельскохозяйственной переписи 1917 г. Н.Ф. Тагирова проанализировала основные хозяйственные показатели по 52 уездам, выделив главные торговые пункты (Пенза, Саратов, Покровская слобода, Камышин и др.). К каждому из них тяготели две - три зоны, поставлявшие (по убывающей) продукцию из уездов через сеть более мелких торговых пунктов. То есть Н.Ф. Тагирова, опираясь на выводы предшествующей историографии, установила многоярусный характер локальных рынков. Ряд хлеботорговых центров Поволжья принимал грузы из Уфимской губернии (к Абдулино тяготела часть Белебеевского уезда - Авт.). Например, в Чистополь и Бугульму поступал хлеб из Чистопольского, Лаишевского, Мензелинского, Мамадышского, Бугульминского, Елабужского уездов. Н.Ф. Тагирова подчёркивала, что «близость к рынкам заметно влияла на организацию крестьянского хозяйства», что процессы складывания локальных рынков в начале XX в. ещё были далеки от завершения, и «что в районах новых торговых пунктов (Покровская слобода, Самара, Бузулук, Богатое, Сорочинская, Абдулино, Бугуруслан и др.), расположенных в малонаселённых степных уездах, крестьянское хозяйство быстрее подчинялось рынку, нежели в районах давнего хозяйственного ос-

=

 $<sup>^1</sup>$  *Савельев П.И.* Пути аграрного капитализма в России. XIX век (По материалам Поволжья). Самара, 1994. С. 168, 172 и др.

воения (Казань, Саранск, Чистополь, Тетюши и др.)»<sup>1</sup>. Фундаментальная монография Н.Ф. Тагировой стала первым исследованием пространства хлебного рынка в региональном масштабе Европейской России и послужила для меня одним из лучших образцов при проведении собственных научных изысканий. Историю транспорта на Южном Урале, характер перевозок грузов (не только хлебных) начал исследовать Ю.А. Горюнов, выпустивший ряд статей<sup>2</sup>.

Историки Башкирии также учитывали неоднородность края. Так, Х.Ф. Усманов, используя уездное деление, отделял западный и северо-западный земледельческий район Уфимской губернии от восточных многоземельных волостей, а также горно-лесных и горнозаводских неземледельческих<sup>3</sup>. Местные исследователи главное внимание уделяли выделению хозяйственно-этнографических районов среди башкирского населения.

Данная книга является продолжением исследования хлебного рынка, первой частью которого стала работа «Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX вв.»<sup>4</sup>, выпущенная в соавторстве с А.Н. Дегтярёвым<sup>5</sup>, где изучены достоверность источников, транспортные коммуникации, механизм хлебного рынка. Различные аспекты развития рынка зерна в крае, конкретные примеры из истории хлебной торговли показаны в ряде моих статей<sup>6</sup>. Поэтому в

<sup>1</sup> *Тагирова Н.Ф.* Указ. соч. С. 260–262, 264, 267–275.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> *Горюнов Ю.А.* Транспортные потоки на Ташкентской и Самаро-Златоустовской железных дорогах в начале XX века // Вестник Челябинского государственного университета. 2009. № 16. История. Вып. 32; и др.

 $<sup>^3</sup>$  Усманов Х.Ф. Развитие капитализма в сельском хозяйстве Башкирии в пореформенный период. 60–90-е годы XIX в. М., 1981. С. 243 и др.

 $<sup>^4</sup>$  См.: Роднов М.И., Дегтярёв А.Н. Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX вв. Уфа, 2008 (полный текст книги на сайте «Роднов и его друзья»).

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> См. также: *Дегтярёв А.Н.* Кустарное производство и товарно-денежное обращение в Уфимской губернии (1865–1917 гг.). М., 2000; *Дегтярёв А.Н., Мухамедина Ш.* Частное предпринимательство в Уфимской губернии во второй половине XIX – начале XX в. // Вопросы истории. 2009. № 11.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Роднов М.И. Хлебная торговля в Бирске на рубеже XIX-XX веков // Хрестоматия по истории Северного Башкортостана. Ч. І. Материалы по истории края с древнейших времён до 1917 года. Уфа, 2005; Он же. Транспортные коммуникации в Башкортостане на рубеже XIX/XX вв. // Организация территории: статика, динамика, управление. Уфа, 2006; Он же. Сельское предпринимательство во второй половине XIX – начале XX веков; Судоходство, судостроение и хлебная торговля на рубеже XIX-XX веков // Энциклопедия предпринимательства Башкортостана (история и личности). Книга первая. Уфа, 2006; Он же. Значение «пришлого» капитала в хлебной торговле Уфимской губернии в начале XX в. // Человек в экономике: исторический дискурс. Самара, 2007; Он же. Заволжская «Аргентина» (из истории российского фермера начала XX в.) // Аграрное развитие и продовольственная политика России в XVIII-XX веках: проблемы источников и историографии. Оренбург, 2007; Он же. Поставки хлеба из Уфимской гу-

этой работе раскрыты всего два сюжета – место Уфимской губернии в общероссийской и европейской торговле хлебом, а также внутренние рынки (заготовочные и два потребительских).

Изучение хлебной торговли неразрывно связано с историей предпринимательства, которая продолжает оставаться одной из самых разрабатываемых тем в современной российской историографии. За последние годы вышло немало работ, где затрагивались общие проблемы истории российского бизнеса<sup>1</sup>, деятельность купцов и

бернии в Санкт-Петербург и окрестности на рубеже XIX-XX веков // Российское предпринимательство в XIX - первой трети XX века: личности, фирмы, институциональная среда. СПб., 2007; Он же. Дюртюли - центр нижнебельского экономического района в начале XX века // Архивы Башкортостана. 2007. № 1; Он же. Стерлитамакская пристань и хлебная торговля в крае в конце XIX - начале XX веков // В центре Евразии. Вып. IV-V. Стерлитамак, 2007; Он же. Уфимский хлеб в Кёнигсберге // Северо-Запад в аграрной истории России. [Калининград], 2008; Он же. Близкие - далёкие. Экономические связи Уфы и Оренбурга на рубеже XIX-XX веков // Аграрное и продовольственное развитие России в XVIII-XX веках: пороги безопасности. Оренбург, 2008; Он же. Роль среднего и мелкого бизнеса в хлебной торговле Уфимской губернии на рубеже XIX-XX вв. // Вестник БИСТ (Башкирского института социальных технологий). 2009. № 1 (1): Он же. Экономические связи Санкт-Петербурга и Уфимской губернии (на примере хлебной торговли в конце XIX - начале XX века) // Аграрная экономика в контексте российских модернизаций XIX-XX веков: эволюция и кризисы. Оренбург, 2009; Он же. Уфимский хлеб в Ревеле // Башкортостан: история и современность. Стерлитамак, 2009; Он же. Горнозаводской хлебный рынок Уфимской губернии на рубеже XIX-XX вв. // Мобилизационная модель экономики: исторический опыт России XX века. Челябинск, 2009; Он же. Из истории межрегиональных экономических связей на рубеже XIX-XX веков. Хлебная торговля: Рязань -Уфа // Вестник Рязанского государственного университета имени А.А. Есенина. 2008. № 4 (21); Он же. Из истории хлебной торговли в Среднем Прикамье (Николо-Берёзовка во второй половине XIX в.) // Крестьянство в российских трансформациях: исторический опыт и современность: Материалы III Всероссийской (ХІ Межрегиональной) конференции историков-аграрников Среднего Поволжья. Ижевск, 2010; Он же. Складывание локальных рынков и первые попытки районирования территории Башкирии // Актуальные проблемы исторической науки: Сборник научных трудов первых международных Усмановских чтений. Уфа, 2011; др.

<sup>1</sup> Краткая энциклопедия по истории купечества и коммерции Сибири. Т. 4, кн. 2. Новосибирск, 1998; *Барышников М.Н.* Деловой мир дореволюционной России: индивиды, организации, институты. СПб., 2006; История предпринимательства в России: XIX – начало XX века. Вып. 3. СПб., 2007; Вып. 4. СПб., 2008; *Шацилло М.К.* Российская буржуазия в период гражданской войны и первые годы эмиграции. 1917 – начало 1920-х годов. М., 2008 (в главах 3 и 4 данные о ситуации на Урале); С.И. Тимашев: жизнь и деятельность. Избранные сочинения / сост. А.Л. Вычугжанин. Тюмень, 2006; *Обухов Н.П.* Внешнеторговая, таможеннотарифная и промышленно-финансовая политика России в XIX – первой половине XX вв. (1800–1945). М., 2007; *Богородицкая Н.А.* Нижегородская ярмарка – карман России. Нижний Новгород, 2008; Частное предпринимательство в дореволюционной России: этноконфессиональная структура и региональное разви-

промышленников в отдельных регионах, в том числе на Южном Урале и в Среднем Поволжье<sup>1</sup>. Сохраняющаяся мода на business-history приводит к тому, что отдельные сюжеты поверхностно показаны в краеведческих, популярно-публицистических сочинениях<sup>2</sup>. Много информации появилось и в Интернете, где на разнообразных сайтах можно найти публикации источников, фотографии и иные данные, например по истории речного судоходства<sup>3</sup>.

В результате коллективных усилий постепенно накапливаются факты о судьбах предпринимателей, в том числе с территории Баш-

тие, XIX – начало XX в. М., 2010; *Крейнин А.В.* Развитие системы железнодорожных грузовых тарифов и их регулирование в России (1837–2007 гг.). М., 2010; др.

1 Костромские купцы Чумаковы / Сост. А.В. Бялко, Н.Г. Чудова. М., 2006; Козлова Д.А. Семья Смагиных. Предпринимательская деятельность и семейные традиции // Третьи Русановские чтения. Вып. 3. Оса, 2008; Крамарёва И.В. Купцы Курлины: история семьи в истории России. Самара, 2008; Чекомазова В.И. Из истории елецкого купечества. Елец, 2007; Мушкалов С.М. Грибушины. Пермской губернии династия. Пермь, 2007; Есиева И.В. Купеческая династия Ушковых (первая половина XIX в. - 1918 г.). Набережные Челны, 2007; Амирханов Р.У. Татарский народ и Татарстан в начале XX века: Исторические зарисовки. Казань, 2005; Маслова И.В. Стахеевы - предприниматели и благотворители // Экономическая история: Ежегодник. 2008. М., 2009; Она же. Купеческая династия Стахеевых. Елабуга, 2007; Полетаева Н.И. Купечество Беларуси: 60-е гг. XIX – начало XX вв. Минск, 2004; Носова Е.А. Хлебная торговля Западной Сибири во второй половине XIX в. Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. Барнаул, 2007; Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI-XIX вв. Курск, 2009 (статьи Р.Б. Кончакова и др.);  $\Gamma$ афиатуллина  $\Lambda$ . $\Gamma$ . экономическая жизнь Чистополя во второй половине XIX - начале XX вв. Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. Казань, 2007; Рафиков А. предпринимательская деятельность татарского купечества Вятской губернии на рубеже XIX-XX вв. (На примере рода Заитовых) // Гасырлар авазы - Эхо веков. 2009. № 2; Ермаков В.В. Мензелинская ярмарка в системе российской торговли. XIX - начало XX в. // Вопросы истории. 2010. № 1; Киселёв А.Г. Фирма на рынках Западной Сибири в конце XIX - начале XX вв. Ханты-Мансийск, 2008 (здесь подробная сибирская историография); Судовиков М.С. Численность и состав купечества Вятской губернии в конце XVIII - начале XX века // Российская история. 2011. № 5; Тимофеев В.В. Старообрядческое предпринимательство в Среднем Поволжье во второй половине XVIII - начале XX в. // Исторические судьбы народов Поволжья и Приуралья. Вып. 2. Казань, 2011.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Иванова О.Ф. К вопросу об истории формирования региональной кредитной системы на примере Уфимской губернии второй половины XIX в. // История науки и техники. 2008. № 12; Чумаков В.Ю. Русский капитал. От Демидовых до Нобелей. М., 2008; Аминов Ш.Х. Исторические аспекты развития дорожной инфраструктуры региона с развитым нефтехимическим комплексом. Уфа, 2008; Худяков Владимир. На волне памяти. Речникам Башкирии посвящается // Бельские просторы. 2008. № 10; Спицкий В.В. Из истории развития речного транспорта республики Башкортостана // Вестник Башкирского университета. 2007. Т. 12. № 2; и др.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Например, сайт «Речная старина» (http://oldriver.ru).

кирии. Так, среди обширного генеалогического материала находим сведения о некоторых хлеботорговцах, действовавших в Уфимской губернии. В Николо-Берёзовке в 1913 г. заготавливал хлеб В.Л. Смагин. Это Василий Лукич Смагин, выходец из знаменитой семьи предпринимателей-кожевников из Сарапула (умер после 1917 г.), владелец мельницы, бакалейной лавки, ряда домов в Сарапуле, благотворитель (открыл дом воинов-инвалидов). Некоторые Смагины (А.Л.) торговали хлебом ещё в 1870 г., а в 1913 г. вывозил хлеб из Николо-Берёзовки Ф.Н. Смагин. Это Фёдор Николаевич Смагин (1875–1915), старший сын основателя купеческой династии сарапульских кожевников Николая Васильевича Смагина (1850-1918). Автор (О.Г. Аббазова) отмечает, что Фёдор Николаевич «был невероятно талантливым человеком, успешным предпринимателем», хотя и замкнутым, трудным в общении, умер в 1915 г. от туберкулёза. В том же 1913 г. в Николо-Берёзовке работало товарищество братьев Лушниковых. В вышедшей книге говорится о сарапульском купце-хлеботорговце Михаиле Петровиче Лушникове, состоятельном, высокообразованном человеке (умер от тифа в 1920 г. в Томске). В ижевской работе встречаем портрет купцов Дедюхиных, активно действовавших на уфимском хлебном рынке, есть немало информации о купцах Ста $xeeвыx^1$ .

Работы бирских историков также помогают вернуть из забвения образы местных купцов. К примеру, благодаря хлеботорговцу Даниилу Артемьевичу Балаеву (1803–1879) выстроили Архангельскую церковь в Бирске, много средств он жертвовал на устроение Бирского Свято-Троицкого монастыря, где и был похоронен. А основанная в 1874 г. на его деньги городская богадельня до 1917 г. именовалась «Балаевской». На церковное строительство выделяли средства бирские купцы-хлеботорговцы Дмитрий Позолотин и Никанор Степанович Капустин (1841–1915)<sup>2</sup>. Вслед за именами знаменитых столичных предпринимателей на страницы истории возвращается рядовой, провинциальный торговец и промышленник.

Данная работа создана на основе изучения широкого круга разнообразных источников. Основной задачей автора являлся поиск коммерческой информации о, в основном, частных предпринимателях, которые не обязаны были передавать свои документы в государственные архивохранилища Российской империи, что обусловило особый подбор источников, главное место среди которых занимали: 1) коммерческая статистика, 2) статистические издания Министер-

<sup>1</sup> Предпринимательские династии Камско-Вятского региона. XVIII–XX вв. / Отв. ред. Н.П. Лигенко. Ижевск, 2008. С. 127, 131, 135, 154, 166.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Свице Я.С., Сергеев Ю.Н. Бирский Свято-Троицкий женский монастырь: очерки истории (1857–1924 гг.). Бирск, 2008. С. 35–36, 116; см. также: Бирская старина: Историко-краеведческий альманах. Вып. 1. Бирск, 2008.

ства путей сообщения (МПС) и 3) коммерческая пресса и периодическая печать вообще.

При сборе сведений были использованы многочисленные издания биржевых комитетов, где содержится огромное количество разнообразного материала, от обобщающих данных по вывозу / привозу хлеба до персонального состава предпринимательского социума. Отсутствие надёжной государственной статистической информации заставляло биржевые комитеты собирать сведения о хлебной торговле, причём нередко они имели значительно больше возможностей получить достоверный цифровой материал. Мало используемые в современной историографии издания биржевых комитетов представляют особый и чрезвычайно богатый вид историко-экономического источника: уфимские биржевики сумели собрать данные о составе хлеботорговцев, биржевые комитеты балтийских портов (Риги, Либавы, Ревеля) регулярно публиковали информацию о привозе зерна с разных железных дорог и экспорте его морским путём. А рыбинский биржевой комитет к 1914 г. фактически подошёл к уровню организации общеволжской статистики судоходства и хлебной торговли. С моей точки зрения, биржевую статистику отличает высокая степень достоверности, это были неофициальные (неказённые) издания, сведения (легальные) которых могли лишь заинтересовать конкурента, помочь самим предпринимателям в правильной организации своего бизнеса.

Вторым основным источником этой книги послужила близкая по характеру информации (часто газеты издавались биржевыми комитетами) коммерческая пресса, в первую очередь «Вестник Рыбинской биржи», «Хлебное дело» и «Торгово-промышленная газета» (Санкт-Петербург), «Казанский биржевой листок», др. К началу ХХ в. в провинции действовала густая сеть корреспондентов, непрерывно по телеграфу отправлявших в редакции сводки о состоянии погоды, уровне цен и пр. Особое место занимает «Казанский биржевой листок» рубежа 1870–1880-х гг. Редакторы А. Чугунов и А. Миропольский создали профессиональное коммерческое издание, содержащее огромное количество ценнейшей информации о хлебной торговле, но с 1882 г. новые редакторы взяли курс на превращение «листка» в обычную газету для массового читателя.

Впрочем и некоммерческая пресса уделяла значительное внимание проблемам экономики, например, «Уфимские губернские ведомости» в 1860–1870-е гг. старались собирать сведения о грузообороте уфимской пристани. Немало в газетах встречалось и аналитического (описательного) материала, позволяющего восстановить живые картины хлебной торговли. Используя данные периодики необходимо учитывать отрывочный (случайный) характер информации, зависимость от наличия грамотных и добросовестных корреспондентов,

идейные позиции которых определяли во многом подборку материала. К сожалению, у автора отсутствовала возможность провести сплошной просмотр интересовавших периодических изданий, что обусловило фрагментарность информации этого источника. Лишь «Уфимские губернские ведомости» были полностью изучены с 1838 по 1898 гг. (в работе сноски даются только на неофициальную часть, иные случаи оговариваются).

Важное, хотя и второстепенное, значение имели коллекции документов из архивов Уфы, Санкт-Петербурга и Рыбинска, где частнопредпринимательская информация отложилась в крайне малых размерах. В качестве исторического источника использовалась дореволюционная научная статистико-экономическая литература, в которой содержится много сведений о хлебной торговле в конкретных регионах, анализировались происходившие процессы. Использованы многочисленные справочные издания, где печаталась реклама, сообщались имена предпринимателей, занимавшихся хлебной торговлей, реже приводилась статистическая информация<sup>1</sup>. Широко привлекалась богатая уфимская земская статистика<sup>2</sup>.

Если вернуться к основным источникам, то очень большой массив информации содержит транспортная статистика, издания МПС (а также Министерства торговли и промышленности) по железнодорожному и речному транспорту, перевозкам хлеба. Наибольших успехов статистика МПС добилась в учёте железнодорожного грузового (и пассажирского) сообщения. С первого же года работы казённой Самаро-Уфимской линии в 1888 г. (потом Самаро-Златоустовская железная дорога) началась публикация ежегодных отчётов, где сначала сообщались сведения о вывозе хлеба на другие магистрали, а потом перешли к публикации отправок по каждой станции (вплоть до 1 пуда). В библиотеках Уфы, Санкт-Петербурга и Самары удалось найти отчёты СЗЖД за ряд лет. Это богатейший источник информации, который активно использовался уже современниками (Н.Н. Смирнов, И.П. Баев, М.П. Красильников), отличающийся очень высокой степенью достоверности, так как данные получались по накладным на все виды хлебных грузов по каждой станции, а затем суммировались в Самаре. Изучение годовых отчётов СЗЖД (использованы публикации за 1894, 1908, 1913 гг., меньше другие) позволило предельно точно восстановить масштабы и направления поставок хлеба, определить откуда прибывало зерно и мука на потребитель-

\_\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> См.: *Балацкая Н.М., Раздорский А.И.* Памятные книжки губерний и областей Российской империи: сводный каталог-репертуар. СПб., 2008; уфимские издания.

 $<sup>^2</sup>$  О земской статистике подробнее: *Роднов М.И.* Крестьянство Уфимской губернии в начале XX века (1900–1917 гг.): социальная структура, социальные отношения. Уфа, 2002.

ские рынки Уфы и горнозаводского района.

В МПС информацию со всех железных дорог страны (казённых и частных) также суммировали и публиковали в ежегодных выпусках «Сводная статистика перевозок по русским жел. дор.» Как всякое итоговое издание «Сводная статистика», при несомненной достоверности сведений, отличается естественным при таких обширных данных обобщением, своеобразным «упрощением» информации, выделением только основных показателей. Сравним для иллюстрации сведения «Сводной статистики перевозок», изданной в Петрограде, и самарского отчёта о деятельности СЗЖД за 1914 г. 1

В «Сводной статистике» отсутствуют мелкие станции. Так, указаны отправки хлеба в Уфимскую губернию из Бугуруслана, Заглядино, Абдулино, хотя товар также везли на восток с соседних станций Асекеево, Филипповка, Сарай-Гир. Вообще нет первой в Уфимской губернии станции Талды-Булак. По станции Приютово в «Сводной статистике» приведены правильные сведения по общему количеству вывезенного хлеба (180 тыс. пуд., по отчёту СЗЖД - 179 662 пуд.), показаны поставки из Приютово в Самару (23 тыс. пуд., в действительности – 22 416 пуд.) и Абдулино (40 тыс. пуд., в реальности – 40 454 пуд.). При этом не указаны отправки ещё на 6 станций. А из 8 железных дорог, куда везли приютовский хлеб, в «Сводной статистике» приведены данные только по четырём. Пропущен ряд крупных поставок - в Либаву (6500 пуд.), Гжатск (2000 пуд.) и др. Аналогичная картина по другим уфимским станциям СЗЖД. Нет в «Сводной статистике» отправок с маленьких станций Юматово (2650 пуд. вывезли в 1914 г. хлеба), Черниковка (1792 пуд.), Шакша (8508 пуд.), Тавтиманово (3980 пуд.), Улу-Теляк (1440 пуд.), Аша-Балашёвская (2223 пуд.), Миньяр (5162 пуд.), Симская (44 пуд.), Усть-Катав (2207 пуд.), Вязовая (22 пуд.), Юрюзанский завод (1003 пуд.), Запрудовка (182 пуд.), Катав-Ивановский завод (4236 пуд.), Мурсалимкино (979 пуд.), Бакал (1136 пуд.), Кусинская платформа (2002 пуд.), вместе с также пропущенной станцией Талды-Булак (3263 пуд.) в «Сводной статистике» нет информации по 40 829 пуд. хлеба, главным образом это перевозки внутри горнозаводского района.

Сравнение двух источников («Сводной статистики перевозок» и годовых отчётов железной дороги) однозначно свидетельствует о желательности, если есть такая возможность, использовать статистические сборники, выпускавшиеся управлениями магистралей. Кроме того, необходимо проверять (пересчитывать) количество вывезенного хлеба по всем станциям (в этой книге некоторые показатели приве-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1914 год. Хлебные грузы. Ч. І. Статистика отправления. Пг., 1915. С. 1020–1055; Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. Вып. І. Самара, 1915. С. 46–135.

дены по моим подсчётам, а не по сборникам СЗЖД). При ручном исчислении огромного цифрового материала естественны отдельные ошибки.

Таким образом, достаточно значительное историографическое наследие, теоретические труды, работы по хлебному рынку Российской империи (П.И. Лященко, В.П. Семёнова-Тян-Шанского, Т.М. Китаниной, Н.Ф. Тагировой, др.) и собранная источниковая база позволяют в общем раскрыть пространственное размещение хлебного рынка одной из важных зернопроизводящих губерний (Уфимской) на рубеже XIX–XX вв.

# Глава I. Уфимский хлеб на международных и внутреннем рынках

### § 1. По речным путям

В конце XIX - начале XX вв. продолжала исправно функционировать сложившаяся ещё с XVIII в. система вывоза грузов по реке Белой с притоками вниз по Каме и далее по Волге. По сведениям П.И. Лященко в 1908 г. из северо-восточного заготовительного района с пристаней было отправлено хлеба: из Уфимской губернии - 16 945 тыс. пуд., Симбирской - 10 813, Пермской - 8239, Казанской - 7127, Вятской - 3444 тыс. пуд. Всего (вверх и вниз по течению) хлебных грузов вывезли с Камы – 18 054 тыс. пуд., с Белой – 9692, Суры – 2330, с Вятки – 1096 тыс. пуд. А крупнейшими пристанями по отгрузке хлеба в 1908 г. являлись Тетюши (3561 тыс. пуд. вверх и 388 тыс. пуд. вниз) и Чистополь (39 - 5410) Казанской губернии, Пермь (46 - 1192), все остальные из Уфимской губернии: Набережные Челны (369 - 4173), Николо-Берёзовка (14 - 1387), Дюртюли (0 - 1568), Бирск (0 - 2002), Топорнино (0 - 2247) и Уфа (0 - 1939), а также пристань села Порецкое на р. Сура Симбирской губернии (0 - 1024 тыс. пуд.)1.

Сведения о хлебной торговле на речных пристанях достаточно представительны лишь с конца XIX в., а от середины столетия сохранилась отрывочная информация и преимущественно по Уфе. Так называемое «взводное судоходство» (верх по течению) до появления пароходов в 1858 г. «ограничивалось в привозе в исходе августа и начале сентября в г. Уфу коноводными машинами незначительного числа товаров с Нижегородской ярмарки и взводом незначительного числа опорожнённых судов до Бирска и Уфы». В начале 1860-х гг. пароходы на среднюю Белую заходили эпизодически, только буксир «Надежда» уфимского купца Софронова вывозил из Уфы поташ собственного завода<sup>2</sup>, «а также лесные изделия и хлеб и привозя товары

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Лященко П.И.* Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Описательно-статистическое исследование. СПб., 1912. С. 348–350.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Собственное судно (один пароход) также заказал в Нижнем Новгороде на заводе Джонса стерлитамакский помещик Левашёв, получил в мае (Оренбургские губернские ведомости. 1860. 18 июня). «С открытием навигации текущего 1861 года пароходы Штабс-Капитана Андрея Николаевича Левашёва будут производить постоянные рейсы до Нижнего Новгорода, во время весны от села Бугульчан (Оренбургского уезда), в меженную же воду от г. Уфы» (Там же. 1861. 11 марта). Пароходовладельцем являлся и инженер-капитан П.И. Сергеев, также местный помещик. На нём числился долг Всеволожскому за купленные совместно с купцом Кристлибом «три парохода» в 32 635 руб. Сергеев также остался должен угличскому купцу Журавлёву, вольской купчихе, Рыбинской провиант-

с Нижегородской ярмарки и хлеб в неурожайные годы».

Наибольшее развитие хлебная торговля получила на пристанях полноводной Камы. Зерно и мука из Мензелинского и соседних уездов поступали в Бережные Челны. «Пристань эта хотя не устроена, но представляет все удобства, как для грузки, так и для стоянки судов: Кама в этом месте достаточно глубока и суда могут приставать в всякое время; устье же Челны весьма удобно для стоянки и грузки судов. Пристань эта считается главною в губернии, по отправке из неё хлеба и поташа; кроме того отсюда отправляются также лесные изделия». Челны принимали пароходы крупнейших компаний «Самолёт», «Кавказ и Меркурий», др. В 1864 г. здесь грузилось 30 судов, в 1865 г. – 20. Рядом действовали пристани Бетки и при дер. Берёзовая Грива.

Большие массы зерна из западной части Бирского уезда поступали в Николо-Берёзовку (1864 г. – 16 судов, 1865 г. – 20, 1866 г. – 15), а на Белой к началу 1860-х гг. сложилась густая сеть лесных, хлебных и иных пристаней (сверху вниз: Бугульчан, Ивановка, Васильевка, Табынск, Курмантаево, Бакраково, Муксиново, Новотроицкое (Охлебинино), Уфа (городская и Софроновская), Красный Яр, Благовещенский завод, Дмитриевская Слобода (Резановка), Дуванеи, Александровка, Степановское (Топорнино, Покровское), Ежёво, Печёнкино, Бирск, Ельдяк, Казанцево, Дюртюли, Анастасьино (Ангасяк), Андреевка, Ново-Медведево или Груздёвская). Всего на Белой в 1864–1866 гг. грузилось от 40 до 54 судов.

Под хлеб и лесные изделия в крае строились барки и более мелкие расшивы (длина барки составляла 20–36 саженей, расшивы – 8–16, ширина – 15–24 аршина и около 4,5) грузоподъёмностью в 50–100 и 6–32 тыс. пуд. «Барка, вмещающая от 700 до 1000 кулей, стоит от 1200 до 1500 руб., а вмещающая от 350 до 700 кулей – от 800 до 1200 руб.

Суда по сплаве на них груза обыкновенно продаются за полцены в Нижнем Новгороде». Команда баржи с хлебом обыкновенно состояла из лоцмана (жалование от Уфы до Рыбинска 90–120 руб.), водолива (75–90 руб.) и судорабочих (до устья Камы получали 7–14 руб. на человека). «Судорабочие были преимущественно из крестьян Вятской и Казанской, а частию Пермской и Самарской губерний, а также башкиры, заводские и небольшою частию прочие крестьяне Уфимской губернии»<sup>1</sup>.

Секретарь Уфимского губернского статистического комитета и одновременно редактор неофициальной части «губернских ведомо-

ской комиссии (Там же. 1860. 23 апреля. ЧО), из чего следует, что эти пароходы ходили по Волге.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Сапожников И.Д.* Некоторые сведения по статистике судоходства в Уфимской губернии // Уфимские губернские ведомости. 1867. 12, 19, 26 августа.

стей» Н.А. Гурвич собирал и публиковал материалы о грузообороте в Уфе (данные о нижнебельских и камских пристанях поступали редко). Однако сведения за 1865 г. свидетельствуют о весьма небольшом вывозе хлеба из Уфы. Помимо заводских караванов с железом и медью князя Белосельского-Белозёрского, Балашовых, Сухозанета и др. (всего 133 судна), через Уфу прошли 25 судов с лесным товаром (белебеевского 2-й гильдии купца Капитона Кузнецова, уфимского 2-й гильдии купца Ивана Кузнецова и др.), среди которых лишь на трёх баржах братьев Софроновых дополнительно вывезли 3552 пуд. льняных семян (на 15 333,6 руб.) и 1600 кулей хлеба или 14 400 пуд. (на 5760 руб.). Кроме того на четырёх судах стерлитамакский купец Татаринов отправил 50 тыс. пуд. кислохрома<sup>1</sup>, а вятский купец Усольников на двух баржах - 3 тыс. пуд. белой глины<sup>2</sup>. Таким образом, хлеб составлял небольшую часть вывезенных из Уфы грузов. В сведениях о судоходстве «чрез Уфимскую пристань» за 1866 год ничего не говорится о хлебной торговле<sup>3</sup>.

Лишь данные за 1867 г. показывают массовую отгрузку хлеба с уфимской пристани. Возможно в предыдущие годы просто не было достоверных сведений, или сказывались последствия неурожая 1864 г., а может действительно именно с 1867 г. в Уфе начались массовые отправки хлебных грузов, вызванные установлением стабильного пароходного (буксирного) сообщения по Белой. Последнее предположение вызывает сомнения, так как в 1867 г. из Уфы было отправлено около 1 млн 133 тыс. пуд. различных хлебных грузов<sup>4</sup>. Однако в том же 1867 г. хлебную торговлю в Уфимском крае изучал В.П. Безобразов, который пришёл к следующему выводу. «Уже ныне, при затруднительном судоходстве на р. Белой, ежегодно возрастает вывоз хлеба из прилегающих к ней местностей; судя по слышанным мною отзывам прикамских и в особенности приволжских хлебных торговцев, о чрезвычайном усилении в последние годы вывоза хлеба из этого края», что привело к резкому увеличению производства зерна при низких ценах<sup>5</sup>. Именно в октябре 1867 г. костромской хлеботорговец М.Н. Чумаков записал в своей «памятной книге»: «Первый раз послали приказчика Таратина за покупкой в Уфу ржаного хлеба, купил 13 000 кулей». В 1868 г. купец отмечал 9 мая, что «подчалок с 10 000

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Хромокислый железняк (по местному названию кислохром) (Уфимские губернские ведомости. 1867. 3 января).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1865. Приложение к № 50.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1866. 21 мая (также: 7 мая).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Подсчитано по: Там же. 1867. 29 апреля, 13, 20, 27 мая.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Безобразов В.П. Хлебная торговля в Северо-восточной России (в Камском бассейне и Приуральском крае) // Труды экспедиции, снаряжённой императорскими вольным экономическим и русским географическим обществами, для исследования хлебной торговли и производительности в России. Т. II. СПб., 1872. IX. С. 491/1, 492/2, 556/66–557/67.

кулями купленного в Уфе хлеба потонул. Убытку было до 20 000 рублей серебром»<sup>1</sup>.

В целом, к началу 1870-х гг. установилось регулярное пассажирское и грузовое (буксирное) пароходство в Уфимской губернии, соединившее край с речными коммуникациями Европейской России. Теперь из Санкт-Петербурга на пароходах по Волге, Каме, Белой можно было доехать до Уфы «в 7 дней»<sup>2</sup>.

Отсутствие системы учёта на речном транспорте, находившемся в частных руках и слабо контролировавшемся государственными и региональными статистическими органами, не позволяет воссоздать полную картину распределения хлебных потоков из Уфимской губернии по речным пунктам приёмки грузов. Собранная информация свидетельствует, что, при наличии уже к 1890-м гг. главного направления вывоза уфимского хлеба в Рыбинск (и далее в Санкт-Петербург), суда с зерном и мукой отправлялись по различным адресам. Например, из Набережных Челнов существовали значительные поставки ржи в Пермский край (вверх по Каме)3. В 1907 г. хлеб из Топорнино везли «для продажи в Нижний, Кинешму, Ярославль»<sup>4</sup>, с некоторых бельских пристаней груз отправлялся в Астрахань<sup>5</sup>. В мае 1908 г. из Уфы две коломенки с 83 тыс. пуд. хлеба ушли в Кинешму<sup>6</sup>. Вели заготовки в Уфимской губернии различные государственные организации, например, в 1900 г., когда русская армия воевала в Китае, здесь закупался овёс для войск, расквартированных вдоль Сибирской железной дороге<sup>7</sup>. В 1913 г. были заключены сделки на поставку в следующую навигацию хлеба из Бирска в Городец, Кинешму, Ярославль8.

Но основной маршрут речного вывоза на рубеже XIX–XX вв. не менялся. Почти весь отправлявшийся по Белой и Каме хлеб шёл в Рыбинск, главный распределительный центр хлебной торговли, откуда снабжались обе столицы. В 1850 г. в Рыбинск по Волге прибыло 25 млн пуд. различных хлебных грузов, в 1869 г. – 72,5 млн, в 1886 г. – уже 99 млн пуд. «До сего времени почти всё это количество хлеба уходило вниз по Белой и дальше в бассейны Волги – в Рыбинск, – ут-

 $<sup>^1</sup>$  Чумаков М.Н. Памятная книга // Костромские купцы Чумаковы / Сост. А.В. Бялко, Н.Г. Чудова. М., 2006. С. 99–100.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1870. 8 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1903. 22 марта (1 апреля); Уфимский край. 1908. 5 февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Хлебное дело (Санкт-Петербург). 1907. 8 (21) августа.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Уфимский край. 1908. 10 февраля.

<sup>6</sup> Там же. 17 мая.

<sup>7</sup> Торгово-Промышленная газета (Санкт-Петербург). 1900. 21 июля (3 августа).

<sup>8</sup> Нижегородская биржа. 1913. 24 августа (6 сентября).

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Пятидесятилетие Рыбинской биржи (1842–1892). Краткий исторический очерк. СПб., 1893. С. VII.

верждал современник. – По точному подсчёту земства, сюда отправляется хлеба более 97% всего закупленного на бельских пристанях и только около 3% идёт в низовья Волги» Данные начальников судоходных дистанций за 1894 г. показывают, что на первом месте (таблица 1) в приёме уфимского хлеба стояли Санкт-Петербург и Рыбинск, через который в 1894 г. проходило свыше 80% хлеба, вывозившегося речным путём из Уфимской губернии. Немалые объёмы зерна выгружались в Нижнем Новгороде (7,4%) и Ярославле (3,9%). На долю всех прочих пристаней Волжско-Камского бассейна приходилось всего 5,5%. Вниз по Волге (в Сызрань, Самару, Саратов) уфимский хлеб вообще не везли, лишь в самое понизовье, куда с Южного Урала поступали лесоматериалы, видимо, в качестве попутного груза ввозилось немного зерна.

Таблица 1
Прибытие хлеба с пристаней Уфимской губернии в 1894 г.
(тыс. пуд.)

Пункт на-	Прибыло	Пункт на-	Прибыло	Пункт на-	Прибыло
значения	хлеба	значения	хлеба	значения	хлеба
Санкт-	5588	Астрахань	161	Кострома	48
Петербург	(42,8%)				
Рыбинск	5273	Вытегра	80	Городец	28
	(40,4%)	_		_	
Нижний	966 (7,4%)	Тверь	79	Казань	7
Новгород					
Ярославль	506 (3,9%)	Муром	74	Царицын	4
Кинешма	166	Тихвин	68	Пермь	3

Источник: подсчитано по: Перевозка товаров (отправление, прибытие и пробег) по внутренним водным путям в главнейшие пункты прибытия в 1894 году. СПб., 1895. С. 4–143; включая пристани верхней Уфимки, находившиеся в пределах Пермской губернии.

А главным координирующим центром всей хлебной торговли Волжско-Камского бассейна была знаменитая Рыбинская биржа, основанная ещё в 1842 г. На рубеже XIX–XX вв. в составе её руководящих органов присутствовали предприниматели из Уфимской губернии. Так, среди пяти старшин биржи избранных на 1891–1893 гг. были сарапульский 2-й гильдии купец П.Н. Дедюхин (скупка хлеба в Николо-Берёзовке) и уфимский 1-й гильдии купец М.П. Кропачёв<sup>2</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Баев И.П. Экономические материалы к вопросу обхода города Уфы проектируемой ж.-д. линией Оренбург – Уфа – Кунгур. Уфа, 1913. С. 23; *Он же.* К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Статистико-экономические материалы. Уфа, 1913. С. 48 (в Рыбинск – 97,5%, в низовья Волги – 2,5%).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Пятидесятилетие Рыбинской биржи (1842–1892). С. 116.

Среди выбранных с 3 июня 1911 г. девяти биржевых старшин Рыбинской биржи оказался бирский купец Иван Илларионович Новиков, а среди кандидатов – мензелинский хлеботорговец Алексей Алексевич Гоголев<sup>1</sup>. Уфимские предприниматели, случалось, обращались за поддержкой в Рыбинскую биржу. В июле 1912 г. они говорили «о непомерно высоком обложении Уфимского купечества Уфимской казённой палатой в связи с преувеличенным определением доходности хлебной торговли»<sup>2</sup>. В приложении 1 в конце этой книги приводится список членов Рыбинского биржевого общества от Уфимской губернии и сопредельных территорий Южного Урала, по сути объединявшего весь местный социум предпринимателей.

В 1914 г. сотрудники Рыбинской хлебной биржи сумели в первый (и последний) раз собрать сведения обо всех поставщиках (грузовладельцах), доставивших в Рыбинск хлебные партии. В приложении 2 приведены данные по предпринимателям из Уфимской губернии. С учётом некоторой условности, купцы меняли место проживания, бизнес переходил к наследникам, неточно в списке указаны инициалы хлеботорговцев (в приложение 2, к примеру, не включены Д.Л. Меншиков и Торговый дом И. Юдин и К°), всего из 242 фирм и предпринимателей товар из Уфимской губернии доставили 54 торговца (у В.Е. Сучкова и И.Н. Карпова указан общий груз, хотя каждый из них имеет отдельный номер в списке), что составило 22,3%. Каждый пятый хлеботорговец Волжско-Камского бассейна в 1914 г. проживал в Уфимской губернии. А всего они доставили в Рыбинск 10 584 202 пуда различных хлебных грузов из 66 097 372, или 16% общего количества. Местное бизнес-сообщество в основном состояло из средних и мелких предпринимателей. В первой десятке хлеботорговцев присутствовал один уфимец А.Л. Хакимов, во вторую десятку также вошли мензелинский Торговый дом братьев Халфиных и бирский купец С.П. Горохов<sup>3</sup>. Кроме того, в Уфимской губернии закупали хлеб крупнейшие фирмы Стахеевых, Менькова, Дрейфус и др. Удельный вес «уфимского» хлеба в рыбинских амбарах и складах был гораздо выше, чем 16%. В целом местные торговцы с Белой, Уфимки Камы составляли важную часть волжско-камского сообщества.

Уже с середины XIX в. хлеб на бельских пристанях закупали как

<sup>1</sup> Обзор деятельности Рыбинской биржи и движения хлебных, зерновых и других товаров и нефтяных грузов на Рыбинских пристанях за 1911 год. Рыбинск, 1912. С. 33.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> То же за 1912 год. Рыбинск, 1913. С. 79.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> То же за 1914 год. Рыбинск, 1915. Ведомость хлебных грузов, доставленных на Рыбинские пристани в навигацию 1914 года, по данным Заведывающего Высочайше утверждёнными сборами на Рыбинских пристанях. С. 308–311; подсчитано по приложению 2.

местные, так и пришлые предприниматели. В работе А.А. Пекера «Очерки Уфы в 1857 году» отмечается, что «некоторые купцы занимаются хлебною торговлею, но таковых торговцев не более 6 человек и оборотный капитал их средним числом не превышает 100 тысяч рублей серебром. Они обыкновенно скупают хлеб у сельских обывателей и во время половодья сплавляют его по Белой в Каму и Волгу до Нижнего Новгорода и Рыбинска. Если же являются иногородние оптовые закупщики, то хлебные торговцы находят иногда выгоднее продавать им хлеб на месте, не подвергаясь риску понести убытки во время транспорта водою, что случается очень часто»<sup>1</sup>.

После установления регулярного буксирного пароходства на местном рынке закрепляется ряд посторонних предпринимателей. К весне 1868 г. «агенты первоклассных хлеботорговцев: Журавлёвых, Рахмановых, Блиновых и проч. из других губерний» конкурировали с местными хлеботорговцами<sup>2</sup>. Например, петербургский 1-й гильдии купец Лев Павлович Фридланд загрузил в Уфе 7 барок хлебом (301 500 пуд. ржаной муки, 13 500 ржи в зерне, 3000 пуд. овса, 5000 пуд. гороха, 1815 пуд. гречневой крупы, итого – 324 815 пуд.). Мука предназначалась для казённых провиантских магазинов (складов) Московского и Санкт-Петербургского округов, рожь – для Костромской и Тверской губерний, а также шла в Питер, овёс, горох и крупу везли на вольную продажу в Рыбинск.

Из Уфы в Рыбинск «на буксире за пароходом» ушёл весной 1868 г. подчалок с хлебом (42 263 пуд.) рыбинского 1-й гильдии купца Николая Дмитриевича Живущева. На беляну с лесным товаром из Бирского и Уфимского уездов, принадлежащую крестьянину Лаишевского уезда Казанской губернии Степану Никитичу Турганову, в мае в Уфе догрузили «хлеб по казённому подряду» (49 500 пуд.). Судно отправилось в Астрахань.

Некоторые местные предприниматели закупали хлеб по поручению иногородних торговцев. В Уфе загрузил две барки и 4 подчалка различным хлебом (549 740 пуд.) уфимский 2-й гильдии купец Григорий Семёнович Кузнецов. За своим буксирным пароходом он отправил груз в Нижний Новгород и Рыбинск, из которого около половины ржаной муки (24 500 четвертей) Г.С. Кузнецов доставил для рыбинского купца Журавлёва «на поставку в казну, в Кронштадт». Белебеевским купцом Уткиным в навигацию 1868 г. был «взят на поставку» в казну груз ржаной муки (5000 четвертей) для рыбинского 1-й гильдии купца Соболева. Товар вывозился в Нижний Новгород, Ярославскую губернию «и частию до города Астрахани»<sup>3</sup>.

В урожайные 1880-е гг. на бельских пристанях даже появился

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1883. 5 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1868. 27 апреля.

<sup>3</sup> Там же. 8 июня.

крупнейший тогда петербургский экспортёр – фирма «Э.Г. Брант и К°» (см. далее в § 2 главы I). Корреспондент местных «ведомостей» Л.Б. Пиглевский сообщал, что в 1884 г. «явилось из Петербурга и из внутренних губерний хлебных покупателей даже более, нежели в предыдущие годы. Мне достоверно известно, что для закупки хлебов на Топорнинскую пристань прибыли агенты от негоцианта и весьма крупного капиталиста Брандта (немец), которого в Петербурге главная контора, как мне известно из офиц. биржевых сведений, отправила в 1884 г. чрез Петербургский порт за границу и преимущественно в Англию 15 902 354 пуда разного хлеба. Это отрадное знамение и не только в настоящем, сколько в будущем, если г. Брандт, покупавший наши Уфимские хлеба в Рыбинске или на Петерб. бирже из вторых рук, найдёт выгодным постоянно помещать свой громадный капитал непосредственно на нашем хлебном рынке» 1.

В следующем 1885 г., информировал тот же Л. Пиглевский, на уфимской пристани закупал хлеб Бранд<sup>2</sup>, а газетный корреспондент В. Шахов писал из Топорнино, что «одна только крупная фирма Э.Г. Брант и К° отправляла отсюда по девяти баржей»<sup>3</sup>. Видимо, после постройки железной дороги, «отобравшей» часть хлебных грузов с бельских пристаней, и череды неурожайных 1890-х годов эта петербургская экспортная компания покинула Уфимскую губернию.

В Российской империи абсолютно преобладало аграрное население и единичные крупные города (почти исключительно губернские центры) в основном обеспечивались сельскохозяйственной продукцией своего региона. Существовало всего несколько крупных внутренних рынков сбыта хлебов, исключая экспорт. Кроме того, у городского (более состоятельного) населения изменяется структура питания - возрастает потребление мяса, овощей, молочных продуктов, а также белого (пшеничного) хлеба. С речных пристаней Белой и Уфимки (северная Башкирия) в основном вывозились «серые» хлеба рожь и овёс, а также гречка, предназначенные для «традиционной» русской (народной, крестьянской) кухни. Тогда как из южных губерний поступали огромные массы первосортной пшеницы. Видимо, поэтому второстепенное место в поставках уфимского хлеба занимал Нижний Новгород, важнейший центр волжской торговли, «карман России». Здесь работали мощные современные мукомольные мельницы, действовало немало крупных хлеботорговых фирм<sup>4</sup>, но преимущественно в Нижнем перерабатывали в муку пшеницу с низовьев Волги. Мука (пшеничная) с нижегородских и казанских мельниц в

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1885. 16 февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1886. 8 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1894. 1 сентября.

 $<sup>^4</sup>$  См.: *Макаров И.А.* Купеческий Нижний. Историко-биографические очерки. Нижний Новгород, 2006.

конце XIX в. сбывалась и в Уфимскую губернию<sup>1</sup>. Продукция более примитивных местных мельниц уже не удовлетворяла запросам городского населения края.

Схожая ситуация сложилась на уральском продовольственном рынке. После строительства железных дорог, соединивших Пермь, Екатеринбург и Челябинск, в горнозаводские районы Пермской губернии хлынула дешёвая высококачественная сибирская и зауральская пшеница, конкурировать с которой уфимскому хлебу было крайне трудно.

Поэтому продукция полей северной Башкирии практически целиком поступала в Рыбинск, меньше в соседние Ярославль, Кострому, Кинешму, Городец (таблица 1). Отсюда уфимский хлеб распределялся по российскому Нечерноземью (северные и центральные губернии), где сохранялись традиции употребления в пищу ржаного хлеба, гречневой каши, разных блюд из овса<sup>2</sup>. Именно русский север и центр страны выступали потребителями уфимского зерна. Наплыв сравнительно дешёвого и качественного хлеба с востока в немалой степени способствовал разорению местного (костромского и пр.) сельского хозяйства.

Миллионы пудов уфимского хлеба в рыбинских амбарах «обезличивались» и установить их дальнейшую судьбу очень сложно. По сведениям ведущего коммерческого издания летом 1900 г. «ржи лёгкой натуры и неважного качества сделано [то есть заключены договора о поставке - Авт.] для Олонецкого края бельских пристаней» в кулях и мешках<sup>3</sup>. Далее из Рыбинска телеграфировали: «за неделю сделано обыкновенной камских и бельских пристаней, среднего качества [ржи] для местностей по реке Свири, и ... для Архангельска, со спуском и сдачей в Ярославле» [то есть из Рыбинска по Волге хлеб везли в Ярославль, где перегружали на Северную железную дорогу -Авт.]. «Сделано ядрицы [гречка] бельских пристаней для тверской мануфактуры ... и для Твери»<sup>4</sup>. Из рыбинских складов мелкими, средними и крупными партиями хлеб отправлялся на русский север (Олонецкий край, Архангельск), вверх (Тверь) и вниз (Ярославль) по Волге. Были поставки и в Москву: «сделано ядрицы для Москвы бельских пристаней». Связанный с балтийскими портами<sup>5</sup> Рыбинск выступал и как перевалочный пункт для вывоза хлеба из внутренних губерний на экспорт: «для отправки в Ригу по жел. дор. сделано ржи

 $<sup>^1</sup>$  *Клопов А.А.* Очерк мукомольно-крупчатной промышленности в Приволжье в 1892/3 г. Тверь, 1894. С. 141, 152.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Зеленин Д.К. Восточнославянская этнография. М., 1991. С. 142–143.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Торгово-Промышленная газета. 1900. 30 июля (12 августа).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 6 (19) августа.

 $<sup>^5</sup>$  В 1870 г. было открыто движение по железной дороге Рыбинск – Бологое, соединившей речной порт с Николаевской линией (Москва – Петербург).

бельских пристаней... россыпью»<sup>1</sup>.

Прибывавшие на баржах в Рыбинск партии уфимского хлеба перепродавались, отправляясь по разным адресам. Так, в 1911 г. купец П.Т. Казаков приобрёл муку у Ш.Ш. Мухитова для предпринимателя А.Ф. Фролова со станции Максатиха Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, который поставлял муку в Петербург. Доверенный Ш. Загидуллин от крупного уфимского хлеботорговца М.Н. Хакимова через маклера купил партию пшеницы у Т.М. Капустина из Романова-Борисоглебска и тут же перепродал её челябинской фирме «Х.Б. Ротенбург и С-я». Ряд уфимских хлеботорговцев постоянно находился в Рыбинске, участвуя здесь в различных сделках. Так, доверенный купца С.М. Назирова Г.Х. Ишмаев арендовал три хлебных амбара у местного торговца Г.Г. Лытикова, а затем сдал их рыбинской фирме наследников А.В. Жилина. Бирский купец С.П. Горохов купил и отправил в Москву пять вагонов с ядрицей для предпринимателя Ф.Ф. Набатова<sup>2</sup>.

В конце апреля 1909 г. журналист телеграфировал из Рыбинска, что едва прибыли первые баржи с хлебом, как начался «спрос и для мельниц, и для потребительских рынков и для сельско-хозяйственных надобностей, и для вывозной экспортной торговли. Внутренние рынки покупают рожь для размола, муку и крупу для продовольствия города, земства, сельско-хозяйственного общества, семенной овёс для посева [в] северной губернии[, а] заграничные конторы – овёс и рожь для экспорта»<sup>3</sup>.

Но главным пунктом назначения уфимского хлеба являлся Санкт-Петербург. В начале XX в. конкуренция железных дорог нанесла серьёзный удар хлебной торговле по Волге. В 1907 и 1908 гг. по железнодорожным магистралям прибыло в северную столицу 35 451 и 41 608 тыс. пуд. хлеба, тогда как водными путями всего 7357 и 10 434 тыс. пуд. Лишь с Вятки, Камы, Белой по прежнему шло много хлеба, «этот район и сохраняет ещё почти целиком свой прежний заготовочно-пристанский характер»<sup>4</sup>.

В целом значение уфимского хлеба, прибывавшего речным транспортом, для снабжения Петербурга, возрастало (таблица 2).

<sup>4</sup> Лященко П.И. Указ. соч. С. 432-433.

<sup>1</sup> Торгово-Промышленная газета. 1900. 30 июля (12 августа).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Обзор деятельности Рыбинской биржи и движения хлебных, зерновых и других товаров и нефтяных грузов на Рыбинских пристанях за 1911 год. С. 116–117, 127, 140, 143.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Хлебное дело. 1909. 3 (16) мая.

Прибытие главных хлебов в Санкт-Петербург речным транспортом (тыс. пуд.)

pe indim ipanenopiem (ibie: nyg.)							
		ЕИ	Доля			ЕМ	Доля
Год	Bcero	Уфим.	уфимско-	Год	Bcero	Уфим.	уфимско-
		губ.	го хлеба			губ.	го хлеба
			(%)				(%)
1892	3077	27	0,9	1901	45 173	10 682	23,7
1893	13 283	2031	15,3	1902	16 196	1866	11,5
1894	23 937	4920	20,6	1903	22 922	1960	8,6
1895	24 739	2048	8,3	1904	28 320	6832	24,1
1896	33 258	1831	5,5	1905	49 498	14 366	29
1897	36 506	4680	12,8	1906	36 008	9487	26,4
1898	36 732	5755	15,7	1907	7357	1151	15,6
1899	5675	184	3,2	1908	10 434	2842	27,2
1900	44 458	12 439	28	1909	25 839	11 501	44,5

Источник: *Лященко П.И.* Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Описательно-статистическое исследование. СПб., 1912. С. 432; те же данные за период до 1907 г.: Записка о влиянии железных дорог на движение хлебных грузов по водным путям Волжского Бассейна. Нижний Новгород, 1910. С. 39.

Если разделить период 1892–1909 гг. на три равных этапа (шестилетия), то получается, что в 1892–1897 гг. доля уфимского хлеба составляла 11,5% от всего количества доставленного из внутренних губерний России водным транспортом. В 1898–1903 гг. удельный вес хлебной продукции Уфимской губернии поднялся до 19,2%, а в 1904–1909 гг. – достиг 29,3% (почти треть). В 1909 г. около половины всего хлеба, подвезённого в Питер по Неве, происходило из Уфимской губернии. А в сумме за первое шестилетие в Санкт-Петербург доставили 15,5 млн пуд. различных хлебов «из Башкирии», во второе – 32,9 млн, в третье – 46,2 млн пуд. Для сравнения, в 1908 г. в Северную Пальмиру привезли речным транспортом из Уфимской губернии 2842 тыс. пуд. хлеба, а со станций Самаро-Златоустовской железной дороги прибыло 2635 тыс. пуд. (6-е место среди всех железных дорог страны по поставке хлеба в Санкт-Петербург)<sup>1</sup>.

Продовольственное снабжение северной столицы Российской империи, крупнейшего города государства, армии, флота, экспорт в значительной степени зависели от уфимского хлеба, продукции бескрайних башкирских полей. Отдельные местные предприниматели напрямую везли товар в Санкт-Петербург, входили в ряды ведущих хлеботорговцев. В начале января 1899 г. казанская биржа сообщила о смерти Клементия Ивановича Юдаева, «крупного уфимского коммерсанта, оперировавшего хлебными товарами не только в Волжско-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. С. 432, 522.

Камском крае, но и в С.-Петербурге, где он состоял поставщиком хлебных продуктов для всего с.-петербургского военного округа»<sup>1</sup>.

Сезонный речной транспорт (частный) конкурировал с круглогодичным железнодорожным (государственно-олигархическим) благодаря более низкой стоимости за перевозку грузов. Так, в 1888 г. провоз одного пуда хлеба от Самары до Санкт-Петербурга водою через Мариинскую систему обходился в 22,26 - 21,96 коп. (за первый и второй рейсы), а по Оренбургской железной дороге зимою перевозка одного пуда хлеба стоила 32,48 коп., летом - 30,77 коп.<sup>2</sup>, то есть на треть дороже. Несмотря на поддержку казной железных дорог (и прямую дискриминацию речного флота), частные пароходства сумели резко снизить издержки за счёт активного внедрения инноваций (переход на нефтяное топливо, использование дизельных двигателей, строительство современных судов и пр.). Если в 1878-1884 гг. фрахт на хлебные грузы от Самары до Рыбинска составлял 1/150 коп. с пудоверсты, в 1885 г. – 1/178 коп., а в 1889 г. стоимость доставки упала до 1/382 коп.<sup>3</sup> Низкие расценки сохранялись и в начале XX в.<sup>4</sup> Провоз хлеба по Волге в среднем в 4-5 раз был дешевле железнодорожного 5. Так, фрахты в навигацию 1914 г. от Уфы составляли 5 коп. за пуд хлеба на баржах до Казани, 6 коп. - до Нижнего и Самары, 6-7 коп. - до Рыбинска6. В 1908 г. тариф от железнодорожной станции Давлеканово до Санкт-Петербурга достигал 29,5 коп. с пуда xлеба $^{7}$ .

После постройки в 1888 г. Самаро-Уфимской линии центр губернии – Уфа – оказалась на пересечении двух основных коммуникаций края, железной дороги и речного пароходства. Наряду с другими факторами (увеличением сбора хлеба в округе, ростом товарности земледелия), это привело к повышению объёмов вывозившегося отсюда хлеба. Если в 1870 г. с Оренбургской и Сафроновской город-

<sup>1</sup> Биржевая и сельско-хозяйственная газета Камско-Волжского края (Казань). 1899. 8 января.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Клопов А.А. Сравнительная стоимость провоза хлебных грузов с Волги в Петербург разными путями. Тверь, 1889. С. 3–4.

 $<sup>^3</sup>$  *Он же.* Очерк мукомольно-крупчатной промышленности в Приволжье в 1892/3 г. С. 23.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> «Пароходства, как могли, сопротивлялись повышению цен на топливо», принимали другие меры по снижению себестоимости перевозок (*Гессен В.Ю.* Структура акционерных обществ и методы управления ими в России (на примере некоторых крупных пароходств) // Очерки истории российских фирм: вопросы собственности, управления, хозяйствования / Под ред. А.Л. Дмитриева, А.А. Семёнова. СПб., 2007. С. 559).

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> *Поплавский И.А.* Железнодорожный налог и условия пересмотра железнодорожных тарифов в России в 1914/15 г. М., 1915. С. 55.

<sup>6</sup> Отчёт уфимского биржевого комитета за 1914 год. Уфа, 1914. С. 136.

<sup>7</sup> Отчёт уфимского биржевого комитета за 1908 год. Уфа, 1909. С. 29.

ских пристаней отправили 449 740 пуд. различных хлебов<sup>1</sup>, а в начале 1880-х гг., в эпоху расцвета бельского пароходства (до появления железной дороги) с уфимской пристани вывозили до 3 млн пуд. хлеба<sup>2</sup>, то к началу XX в. из Уфы отгружали около 1,3 млн пуд. При этом вывоз хлеба по реке превышал железнодорожные поставки. Так, в 1908 г. в Уфе на всех пристанях было заготовлено 1 319 277 пуд.<sup>3</sup>, а по Самаро-Златоустовской магистрали (СЗЖД) отсюда ушло всего 411 545 пуд.<sup>4</sup> Но в значимый перевалочный центр Уфа не превратилась<sup>5</sup>, хотя себестоимость речных перевозок оставалась значительно ниже железнодорожных. Эмпирические прикидки позволяют предположить, что объёмы перегрузки с вагонов на баржи колебались около 0,7 млн пуд. ежегодно. Не самая значительная величина в масштабах хлебного экспорта из губернии.

Видимо, сказался комплекс факторов. Основные хлебные избытки концентрировались в пристанях реки Белой ниже по течению, а железнодорожные станции СЗЖД южнее Уфы стягивали хлеб к себе, перевозить его в губернский центр в больших объёмах не было выгодным. Уфа находилась как бы на окраине хлебопроизводящего района и отсюда в основном вывозилась продукция окрестных волостей Уфимского и частью Стерлитамакского и Белебеевского уездов (преобладали рожь и ржаная мука), поступавшая в город гужевым транспортом.

Немалое значение играли неудобства расположения Уфы и сложности речных перевозок. Город находится на полуострове, с трёх сторон его окружают реки, только с севера можно было беспрепятственно везти хлеб в Уфу, но там выращивалось не большое количество зерна. Лишь с юга на Оренбургской переправе в летнее время действовал плашкоутный (разводной) мост, на остальных (Вавиловской, Каменной) переправах работали лодки и паромы. Весной и осенью Уфа надолго была отрезана от окрестностей. Поэтому отправка хлеба водой производилась с левого берега Белой (Никольский посёлок и окрестности напротив города, где сейчас автомобильные мосты на

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Михайлов П.* Судоходство по р. Каме и её притокам Вятке, Вишере, Чусовой, Белой и другим. СПб., 1877. Приложение 1.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> *Гурвич Н.А.* Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные. Относятся к 1882–83 гг. и только весьма немногие к прежним годам. Уфа, 1883. Отдел III. С. 105.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1910 год. Уфа, 1911. С. 608.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> То же за 1908 год. Уфа, 1909. С. 736-737.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Встречались и иные оценки. В путеводителе по Самаро-Златоустовской железной дороге говорилось: «Ст. Уфа имеет значение, как пункт прибытия громадного количества хлеба, отправляемого далее водным путём по р. Белой» (Адрескалендарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1906 год. Уфа, 1905. Приложение. С. 8).

юг). Там к началу XX в. вырос небольшой промышленный район из мукомольных паровых мельниц и иных заведений, рядом стояли плоты, грузились баржи. Купец А.К. Блохин в 1913 г. жаловался, «что в окрестностях за городом построены хлебные амбары и мельницы для приёмки хлеба, а также отправки по железной дороге, в город поступает хлеба лишь незначительное количество»<sup>1</sup>. Из расположенных южнее и западнее Уфы хлебородных волостей зерно и мука подвозились именно сюда (недостаток этой местности: затапливалась в половодье). В район Никольского посёлка прибывало «почти 90% всего подвозимого гужевым путём хлеба», с Бирского тракта (с севера) в Уфу поступало всего 10-20% гужевого хлеба. А общее количество доставлявшегося в город зерна гужевым транспортом примерно определялось в 1,1-1,2 млн пуд., тогда как по железной дороге в 1908-1911 гг. в среднем поступало 1,4 млн пуд.<sup>2</sup> В конце XIX в. Уфа получала по СЗЖД хлебных грузов в 1889 г. – 0,5 млн пуд., в 1890 г. – 0,3, 1891 г. - 0,8, 1892 г. - 0,8, 1893 г. - 0,7, 1894 г. - 0,9, 1895 г. - 1, 1896 г. -1,1,1897 г. – 1,1898 г. – 1,6 ман пуд.<sup>3</sup>

Перевозка же хлеба в городские амбары на правом берегу или на железнодорожную станцию Уфа представляла немалые сложности. Местные предприниматели отмечали в 1908 г., что массовый подвоз хлеба происходит осенью, «когда дороги бывают мало приспособлены для облегчения перевозки товаров до вокзала, а ожидаемое закрытие навигации недели на две или на три делает перевозку через Белую или совершенно невозможною или очень рискованною». Сами перевозки хлеба с левого берега обходились дорого, «при нормальных условиях - от 2 ½ до 3 коп. с пуда, а при неудовлетворительном состоянии подъездных путей (грязь после дождя и т. п.) - до 4 коп. с пуда [до Рыбинска - 7 коп., Авт.]. Если ещё принять во внимание, что ст. Уфа не всегда в состоянии отводить нужное место для склада ввозимого груза, а иной раз заставляет складывать таковой в отдалённых пунктах, принуждая отправителя делать новые расходы, - то не будет удивительно, что отправители по возможности избегают пользоваться услугами железной дороги, прибегая к ней только в исключительных случаях».

Поэтому масштабы перегрузки хлеба с левого на правый берег (городские амбары, вокзал) были невелики. Да и сама станция Уфа «очень мало приспособлена для приёма больших отправок хлеба»: нет места под складские помещения, удобный берег реки возле вокзала «занят пароходными пристанями», пользование которыми «представ-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Журналы уфимского уездного земского собрания XXXIX очередной сессии 1913 года. [Уфа, 1914]. С. 472.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> ЦИА РБ. Ф. И-143. Оп. 1. Д. 46. Л. 5 об. – 7.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Билимович Ал.Д.* Товарное движение на русских железных дорогах. Киев, 1902. Таблица 23.

ляет для отправителей весьма крупное неудобство. Так, например, у Софроновской пристани можно складывать минимальные количества товаров, но на очень тяжёлых условиях: отправитель должен арендовать помещение у пароходных пристаней, часто за непомерно высокую плату, и перевозку хлеба водою непременно сдать тому же пароходному предприятию, у которого арендуется помещение под склады. Вследствие сего в этих случаях фрахтовая ставка всегда обходится выше ставок, существующих у других пароходчиков.

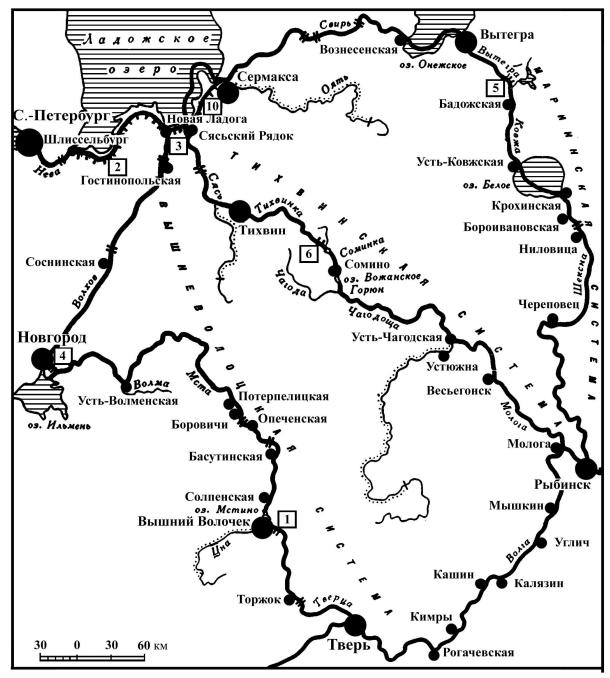
Для избежания таких больших расходов, хлеб, прибывающий на ст. Уфа для дальнейшей отправки водою, приходится или перевозить в склады и амбары города Уфы, затрачивая на это около 3 коп. с пуда, или же отправлять в Старицкий затон, приблизительно около 10 вёрст от станции, где хлеб складывается в зимующие там баржи. Но хранение хлеба в баржах, зимующих в Старицком затоне, и не рационально, и рискованно. Не рационально оно потому, что расходы по перевозке небольших партий хлеба со станции до баржей обходятся до 2-х коп. с пуда, а при перевозке больших партий дороже; рискованно же потому, что страховые общества не ответствуют за убытки, происшедшие в зимующих баржах».

Идеи построить на левом низменном берегу сеть зернохранилищ и подвезти туда железнодорожную ветку от разъезда Дёма (Костарёвка) остались на бумаге. Уфа так и не стала важным центром перегрузки хлеба с железнодорожного на речной транспорт, как Самара. Туда везли хлеб, например, из Челябинска (тариф – 19,5 коп. с пуда), перегружали на баржи и отправляли в Нижний (фрахт 4 коп. с пуда). Итого стоимость перевозки обходилась в 23,5 коп. с пуда<sup>1</sup>, почти на треть дешевле чем по железной дороге.

Существенным недостатком водного транспорта являлась сезонность, перевозки исключительно в летние месяцы навигации. Да и маршрут был относительно удобен лишь до Рыбинска. В весенние месяцы по полноводным Белой, Каме и Волге мощные буксиры быстро доставляли баржи с хлебом только до Рыбинска. Дальше начиналась вторая часть маршрута. После открытия навигации 1909 г., с 15 апреля по 1 июня (период наиболее массового подвоза хлеба) в Рыбинск прибыло 41,5 млн пуд. хлебных грузов, ещё около 6 млн пуд. сразу проследовало транзитом в Шексну для прохождения по Маринской системе каналов на сравнительно небольших судах. Основная часть большегрузных волжско-камских и бельских баржей дальше Рыбинска идти не могла из-за мелководья. Одновременно за указанный период, по данным заведующего сборами И.А. Крылова, из Рыбинска по железным дорогам ушло 5,9 млн пуд., по Волге вверх – 1,7 млн. пуд (в Тверь и другие города, а также по Вышневолоцкой вод-

 $<sup>^{1}</sup>$ Отчёт уфимского биржевого комитета за 1908 год. С. 26–31.

ной системе в Петербург), вниз по Волге для снабжения Ярославля и т. д. – 0,2 млн пуд., в Мологу (по Тихвинской водной системе в север-



Карта. Водные системы, соединявшие Волго-Камский воднотранспортный бассейн с Балтикой

Источник: *Истомина Э.Г.* Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982. С. 153. Каналы: 1. Вышневолоцкий; 2. Ладожский; 3. Сясьский; 4. Сиверсов (Новгородский); 5. Мариинский; 6. Тихвинский; 10. Свирский.

ную столицу) - около 0,3 млн пуд. Основная же масса хлеба направ-

лялась в Шексну по Мариинской водной системе (11,3 млн пуд.)1.

Даже самая усовершенствованная система каналов - Мариинская (остальные две пропускали совсем небольшие суда) – являлась сложным гидротехническим сооружением, проводка баржей по которой представляла из себя трудное и опасное дело. После перегрузки зерна в Рыбинске на «мариинские» суда небольшой грузоподъёмности караван входил в левый приток Волги Шексну (сведения по навигации 1888 г.). Вначале шли или за буксирным пароходом или за туером. На расстоянии свыше 150 вёрст до границы Ярославской и Новгородской губерний по дну реки была проложена цепь и суднобуксир, подтягиваясь по ней, тянуло за собой баржи. Паровая машина туера (туэр - французское изобретение) была в три раза меньше, чем у парохода. Пароход же мог идти только до Ниловицких порогов, где 17 вёрст тянули баржи лошадьми, потом опять цепляли к буксиру. С Белозёрского канала до реки Свирь уже всякая тяга паровыми машинами (пароход, туер) прекращалась и заменялась конской. А на участке от шлюза Св. Николая до города Вытегра (то есть до Онежского озера) «суда тянутся исключительно людьми» так как по шлюзам лошадям не удобно пройти. От Вытегры по Онежскому каналу баржи опять шли за конской тягой. Далее по реке Свирь начиналась буксировка пароходами до Ладожского озера. Вокруг Ладожского озера по каналам Свирским, Сясским и Ладожским до Шлиссельбурга снова конской тягой. И уже в конце по Неве до Петербурга баржи вели пароходы. По пути баржа с уфимским хлебом проходила 20 шлюзов, средняя скорость проводки судна колебалась на разных участках Мариинской системы от 40-50 до 4-5 вёрст в сутки (в средней части пути). В Белоозере суда специально измерялись, могут ли они идти дальше. Итого, баржа шла от Рыбинска до Санкт-Петербурга в среднем 37-40 дней<sup>2</sup>. Из Уфы судно быстрее доходило до Рыбинска. В конце XIX в. Мариинская система подверглась серьёзной реконструкции, с 1896 г. пропускная способность возросла с 60 до 120 млн пуд. Пароходы вытеснили туера, резко сократилась конская тяга, появились другие новшества<sup>3</sup>.

Тем не менее крайне сложная система проводки речных судов до Петербурга являлась дополнительным стимулом отдавать предпочтение, хотя и более дорогому, но круглогодичному, быстрому, простому и надёжному железнодорожному транспорту. А всё увеличивающаяся сеть стальных магистралей России позволяла доставить товар практически в любой сколько-нибудь значительный город

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Хлебное дело. 1909. 11 (24) июня.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Клопов А.А. Очерк размеров прибытия хлебных грузов в Рыбинск, движение их оттуда и Мариинская система в навигацию (до половины июня 1888 года). СПб., 1889. С. 18–22, 33, 52.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Риммер Э., Бородулин М.* Город и река. Рыбинск, 2006. С. 140–141, 147.

## § 2. К Балтийскому морю

В сентябре 1888 г. открылось движение поездов по линии Самара – Уфа. Для привлечения грузов были установлены пониженные тарифы, но перевозка товаров (хлеба) в последние месяцы 1888 г. была незначительная главным образом из-за неурожая, случившегося на Южном Урале. Кроме того Самаро-Уфимская железная дорога (будущая СЗЖД) проходила «по местности мало населённой и отличающейся слабым развитием промышленной и торговой деятельности». Отправление хлеба в конце 1888 г. в основном проходило со станций Абдулино, Бугуруслан, Черкасская (Кинель) в Самарской губернии, а из Уфы было вывезено 45 047 пуд. хлеба<sup>1</sup>.

Однако уже на следующий год отгрузка зерна, муки, овса и т. д. резко возросла (1,3 млн пуд. ржи, 453 тыс. пуд. пшеницы и полбы, 398 тыс. пуд. овса)<sup>2</sup>. В считанные месяцы во вчера ещё глухой местности сформировался предпринимательский социум, который сразу столкнулся с проблемой вывоза. Хлеб с плодородных заволжских земель вышел на уже сложившийся внутрироссийский рынок, с чётким распределением товаропотоков и региональной специализацией.

Порты Чёрного и Азовского морей принимали обильную продукцию южных губерний и казачьих областей и занимали главное место в экспорте хлеба. В 1910–1913 гг. в среднем ежегодно через порты Чёрного и Азовского морей вывозилось за границу 63,1% российских хлебных грузов. Морские порты Балтийского моря отправляли 12,7%, ещё 12,3% хлеба направлялось через сухопутную границу с Пруссией, Австрией и Румынией<sup>3</sup>. Пришедшее издалека заволжское зерно неминуемо стоило бы дороже местного. Северную Россию обслуживал Волжский речной путь, из Рыбинска миллионы пудов хлеба распределялись по окрестным городам, вывозились на экспорт. Выбора большого не было, продавцам уфимского хлеба оставалось только поставлять товар в балтийские порты для отправки за границу, или вести грузы на ёмкий московский продовольственный рынок.

В таблице 3 показан вывоз хлеба со станций Уфимской губернии в 1889 г. без поставок на Оренбургскую железную дорогу (види-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Отчёт эксплоатации Самаро-Уфимской железной дороги за 1888 год. СПб., 1889. С. 7, 16, 24.

 $<sup>^2</sup>$  Отчёт по эксплуатации казённых железных дорог за 1889 год. Ч. XI. Отчёт управления Самаро-Уфимской жел. дороги. Уфа, 1890. С. 22.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Сартор В.* Российский зерновой экспорт XIX–XX веков и торговые дома «Маас» и «Дрейфус» // История предпринимательства в России: XIX – начало XX века. Вып. 4. СПб., 2008. С. 218.

мо, преимущественно в Самару) и перевозок внутри самой Уфимской губернии (ещё 1220 пуд. пшеницы ушло из Шафраново в Кёнигсберг). Данные приведены по железным дорогам, станции получения грузов пока не указывались.

Как видим, практически весь вывоз уже в первом полном году работы Самаро-Уфимской железной дороги был распределён на два основных направления – в балтийские порты и в окрестности Москвы. На четыре дороги, подходившие к морским портам Либава, Рига, Санкт-Петербург, пришлось 73,7% вывезенного из края хлеба, в московский потребительский район отправилось 26,3%.

Таблица 3
Вывоз клеба из Уфимской губернии в 1889 г. (пуд.)

на станции

Железных дорог выходящих		Железных дорог		
к Балтийскому морю		московского района		
Либаво-Роменской	70 040	Московско-Рязанской	27 218	
Риго-Динабургской	52 463	Московско-Нижегородской	21 350	
Николаевской	46 360	Моршанско-Сызранской	9772	
Динабург-Витебской	1830	Московско-Курской	1830	
		Ряжско-Вяземской	612	
Bcero	170 693	Bcero	60 782	
		Орловско-Грязовецкой	2	
		Итого	231 477	

Источник: подсчитано по: Отчёт по эксплуатации казённых железных дорог за 1889 год. Ч. XI: Отчёт управления Самаро-Уфимской жел. дороги. Уфа, 1890. Ведомость 12в. Таблицы 35–37, 50–53, 76, 93–100.

Первая половина 1890-х гг. стала переходным этапом, когда постепенно складывалась система хлебной торговли на Самаро-Златоустовской железной дороге. В 1890 г. отмечали, что в марте сентябре движение оставалось слабым, зато с сентября по март начинались массовые отправки хлеба нового урожая, «составляющие до сего времени главный род груза дороги»<sup>1</sup>. В 1891 г. Россию (и Уфимскую губернию) поразили сильнейший неурожай и голод, а в 1892 г. стальная магистраль дошла до Челябинска и весь торговый мир страны замер... в ожидании наплыва дешёвого и высококачественного сибирского зерна. Уже в 1893 г., едва рельсовый путь удлинился на восток на 225 вёрст, как в Поволжье резко упали цены на хлеб. Министр финансов С.Ю. Витте устанавливает новые железнодорожные тарифы на перевозку хлебных грузов, которые разделили сбыт зерна центральных губерний и окраин (низкие тарифы за перевозку на очень большие расстояния через всю страну сразу в порты). С от-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Отчёт по эксплоатации казённых железных дорог за 1890 год. Ч. XI. Отчёт управления Самаро-Златоустовской железной дороги. Уфа, 1891. С. 18–19.

крытием регулярного движения на Западно-Сибирской магистрали (ноябрь 1896 г.) был введён так называемый челябинский «перелом» – исключительный дифференцированный тариф, которым облагались в Челябинске хлебные грузы, проходившие по Самаро-Златоустовской железной дороге (в среднем на 5–9 коп. с пуда дополнительно)<sup>1</sup>.

Эти меры правительства имели важное значение для Уфимской губернии, защитив местных производителей и торговцев от наплыва дешёвой сибирской продукции. Одновременно челябинский «перелом» фактически закрыл путь поставкам уфимского хлеба на уральские заводы (по железной дороге и вверх по Каме). Урал снабжался теперь в основном сибирским (зауральским) зерном и мукой, что ещё более усилило «балтийскую» специализацию хлебной торговли в Уфимской губернии.

Первоначальный выбор уфимских предпринимателей был очевиден – Либава – единственный незамерзающий крупный российский порт на Балтийском море (современная Лиепая в Латвии), к которому подходил железнодорожный путь. На рубеже XIX–XX вв. этот город переживал эпоху наивысшего расцвета, являясь одним из важнейших центров экспорта российского хлеба, леса, яиц и других товаров в Западную Европу. В 1890 г. севернее Либавы началось возведение крупной военно-морской базы (впоследствии первая база российских подлодок) под названием Порт Александра III, к торговому же порту подходила ветка Либаво-Роменской железной дороги).

К началу XX в. численность населения Либавы резко возросла, с 10 тыс. чел. в 1863 г. до 110 тыс. чел. в 1914 г., не уступая ни Ревелю (116 132 чел. на 1 января 1913 г.), ни Уфе (108 280 чел. в 1913 г.)<sup>3</sup>. Не удивительно, что в 1889 г., в первый заготовительный сезон на Самаро-Златоустовской дороге, предприниматели направили самые крупные партии уфимского зерна именно в Либаву (70 тыс. пуд., или 30,2% общего количества, см. таблицу 3). Однако развития эта тенденция не получила. Либавский порт принимал достаточно небольшие массы хлебных грузов с Заволжья. Например, в 1894 г. в Либаву с четырёх станций Уфимской губернии (Талды-Булак, Приютово, Бе-

 $<sup>^1</sup>$  См.: *Китанина Т.М.* Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. (Очерки правительственной политики). Л., 1978. С. 183–187.

 $<sup>^2</sup>$  «Около Курляндии Балтийское море не замерзает. В Либаве и Виндаве навигация лишь изредка, на короткое время, прекращается от образующихся иногда на берегу в порте льдин» (*Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.* Энциклопедический словарь. Т. XVII (полутом 33). СПб., 1896. С. 83). В отдельные зимы, как в январе 1905 г., в Либавском порту работал «Ледокол 2», встречавший и провожавший суда, так как в аванпорте набивался лёд (Отчёт по Либавскому торговому порту за 1905 и 1906 гг. Либава, 1907. С. 30).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Ревельский вестник. 1913. 7 января; Обзор Уфимской губернии за 1913 год. Уфа, 1915. С. 8; ресурсы Интернета.

лебей-Аксаково, Аксёново) прибыло всего 29 278 пуд. (главным образом овса), 71% груза ушло из Приютово<sup>1</sup>. И в дальнейшем, несмотря на все свои естественные преимущества, Либава оставалась второстепенным пунктом вывоза сельскохозяйственной продукции из Южного Урала.

Дело в том, что Либава специализировалась на отправке хлеба из Малороссии (Черниговской, Полтавской, др.) и соседних центрально-чернозёмных губерний<sup>2</sup>, поступавших по специально для этого построенной частной Либаво-Роменской железной дороге. Уже в 1874 г. было открыто движение из Курляндии к украинских городам Бахмач и Ромны через Минск, Бобруйск, Гомель. С 1891 г. дорога перешла в ведение Министерства путей сообщения (управление в Минске)3. Рынок Либавы был «занят», все торговые связи, объёмы складских помещений, маршруты поставок уже два десятилетия были сориентированы на южном направлении. Так, В 1893 г. с Самаро-Златоустовской железной дороги прибыло в Либаву всего 379 109 пуд. хлебных грузов, преимущественно овса (125,7 тыс. пуд.) и ржи (109,2 тыс. пуд.). Удельный вес поступившего с СЗЖД овса составлял при этом всего лишь 1%, ржи – 6,5% от общего количества4.

В 1894 г. в Либаву подвезли всех хлебных грузов с Либаво-Роменской железной дороги – 9,8 млн пуд., с Юго-Восточных дорог – 9,2 млн, с Киево-Воронежской – 6,4, с Рязанско-Уральской – 5,7, с Сызрано-Вяземской – 5,6 млн пуд., а со станций Самаро-Златоустовской дороги – 350 947 пуд. В 1895 г. в Либаву из СЗЖД прибыло 681 416 пуд. В урожайном 1896 г. – 1 688 747 пуд., что составило лишь 7-е место (Юго-Восточные дороги – 13,9 млн пуд., Либаво-Роменская – 9,3 млн пуд.)7.

И далее поставки уфимского хлеба в Либаву оставались небольшими. По данным официального справочника МПС «Сводная статистика перевозок», со станций Уфимской губернии в Либаву поступило разных хлебов в 1895 г. – 18 тыс. пуд., в 1896 г. – 143 тыс. пуд., в 1897 г. – 119 тыс. пуд., в 1901 г. – 551 тыс. пуд., в 1902 г. – ничего, в 1905 г. – 269 тыс. пуд. Можно предполагать, что в предвоенные го-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Подсчитано по: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году. Самара, 1895. Без паг.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> В 1902 г. <sup>3</sup>/<sub>4</sub> вывоза из Либавы составлял хлеб (Вестник Рыбинской биржи. 1903. 12 (25) марта).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> http://rrh.agava.ru/allrails.htm.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Статистические сведения о движении грузов в направлениях от и до станции Либава за 1893 г. Либава, 1894. С. 7, 70, 72.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> То же за 1894 г. / Сост. А.Г. Эдельманом. Либава, 1895. С. 8.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> То же за 1895 г. / Сост. А.Г. Эдельманом. Либава, 1896. С. 8.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> То же за 1896 г. / Сост. А.Г. Эдельманом. Либава, 1897. С. 8.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1895 г. Хлебные грузы. Статистика отправления. СПб., б. г. С. 754–755, 758–759; Сводная статистика

ды происходил некоторый рост поставок в Либаву из Уфимской губернии: 1908 г. - 90 007 пуд., 1913 г. - 137 090 пуд., 1914 г. -151 122 пуд. Расширилась география торговых связей. В 1914 г. в Либаву шли грузы из Приютово, Белебея (47 166 пуд. гороха и др.), Аксаково, Глуховской, Аксёново, Шафраново, Раевки (24 143 пуд. пшеницы), Давлеканово (19 062 пуд. пшеницы и пр.), Шингак-Куля, Чишмов, Уфы, Иглино и даже со станции Сулея. В 1908 г., в связи с неурожаем в западных губерниях, большое количество ржи и иных грузов ушло на станции Либаво-Роменской железной дороги в пределах современных Украины и Белоруссии (Ромны, Талалаевка, Рубанка и др.). На отдельных станциях удельный вес торговли с Либавой был достаточно значителен. Так, в 1913 г. грузы в Либаву составили в Приютово 0,7% всего вывоза, зато в Белебее - 20,6%, в Белебей-Аксаково – 5,5%, Аксёново – 1,4% и т. д.1

Морской порт Либавы оставался важным центром российского экспорта. К 1909 г. общая вместимость хлебных амбаров в порту достигала 7225 тыс. пуд. (или 9633 вагона). Помимо этого в самом городе имелись склады на 4775 тыс. пуд., а на товарной станции Либаво-Роменской дороги могло храниться 1220 вагонов хлеба. В сумме Либава могла принять до 12 млн пуд. хлебных грузов<sup>2</sup>. В начале 1914 г. здесь приступили «к сооружению грандиозного элеватора» вместимостью в 2 млн пуд. зерна и стоимостью в 1,9 млн руб.3, но помешала война. В числе крупнейших экспортных фирм Либавы (данные за 1908 г.), вывозивших не только хлеб, но и лес, яйца, АО Гергард и Гей (4 млн пуд.), Элиасберг и К° (1,3 млн), Эйзенберг и К° (1,2 млн), Рабинович и К° (1,2 млн), Л. Ростовский и К° (1,2 млн), Н.Ю. Костолянский (981,2 тыс.), Борц и Залковер (841,6 тыс. пуд. вывоза) встречаем компанию Беренд и К° (670 294 пуд. экспорта)<sup>4</sup>. А председателем Ли-

перевозок по русским жел. дор. 1896 г. Хлебные грузы. Статистика отправления. СПб., б. г. С. 862-863, 866-871; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1897 г. Статистика отправления. СПб., 1899. С. 840-849; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1901 год. Хлебные грузы. Статистика отправления. СПб., б. г. С. 880-883, 886-889; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1905 год. Хлебные грузы. Ч. І. Статистика отправления. СПб., б. г. С. 946-959, 962-963.

<sup>1</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел І. Самара, 1909. С. 64-65, 68-69, 72-75, 78-81, 84-85, 90-91, 94-95, 100-107, 110-115; Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. Вып. І. Самара, 1914. С. 84-89, 94-97, 100-101, 104-105, 110-111, 114-115, 124-125, 134-135; Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. Вып. І. Самара, 1915. С. 76-77, 82-89, 92-93, 95-97, 100-101, 108-109, 112-113, 120-121, 126-127.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Отчёт по Либавскому торговому порту за 1908 год. Либава, 1909. С. 16-17.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Вестник подрядов и поставок (Санкт-Петербург). 1914. 5 февраля.

<sup>4</sup> Либавские биржевые известия. 1909. 13 марта; хлебные экспортные фирмы

бавского биржевого комитета был Г.З. Беренд<sup>1</sup>. Весной 1913 г. в Николо-Берёзовке Уфимской губернии 82 500 пуд. хлеба закупил торговый дом Баренд и Блюмберг<sup>2</sup>, возможно связанный с либавскими Берендами<sup>3</sup>. Большинство же либавских экспортных контор непосредственно на уфимском рынке не работало, скупая хлеб (точнее дубликаты накладных) от мелких поставщиков со станций СЗЖД, направлявших в порт вагоны с хлебом. Осенью 1909 г. биржевики просили «о необходимости в целях облегчения выкупа дубликатов накладных на хлебные грузы открывать местные банки уже в 9 час. утра»<sup>4</sup>.

Почти параллельно Либаво-Роменской магистрали, также в нас юго-востока на северо-запад, протянулась Орловская железная дорога, проложенная с целью вывоза хлеба из центрально-чернозёмных великороссийских губерний к крупнейшему Рижскому порту. Уже в 1858-1861 гг. строится линия Рига - Динабург (с 1893 г. Двинск), в 1868 г. стальная магистраль вышла к Орлу. В 1894 г. после объединения Риго-Двинской, Двинско-Витебской и Орловско-Витебской железных дорог складывается единая Риго-Орловская дорога, находившаяся в ведении МПС (управление в Риге)5. Сложившаяся вокруг неё достаточно густая сеть стальных маги-(Псково-Рижская, Риго-Митаво-Муравьёвская, стралей Тукумская дороги, Перновские подъездные пути и др.)6 соединила Ригу<sup>7</sup> со всеми хлебопроизводящими губерниями России, столицами

Либавы на 1912 г.: Рабинович и К°; Н. Костолянский; Л. Ростовский; Элиасберг и К°; АО Гергард и Гей; Беренд и К°; Фронерт и К°; Кальмайер и К°; Альперович; Борц и Зальковер; Г. Пухерт; Бр. Хозе; Кацелененбоген; Клейн; Айзенберг (и Иосиф); Клейненберг и Каценеленбоген; Клейнберг; Лифшиц (Отчёт по Либавскому торговому порту за 1912 год. Либава, 1913. С. 58; в сравнении с отчётами за 1908–1911 гг.).

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Либавские биржевые известия. 1909. 30 января.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Нижегородская биржа. 1913. 13 (26) апреля.

 $<sup>^3</sup>$  В феврале 1909 г. в Николо-Берёзовке скупала рожь «вновь прибывшая экс-портная контора Беренд-Блюмберг и К°» (Хлебное дело. 1909. 22 (7) февраля).

<sup>4</sup> Либавские биржевые известия. 1909. 13 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> См.: Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Риго-Орловской железной дороги ко дню пятидесятилетия постройки Риго-Двинского участка, как самостоятельной в своё время Риго-Динабургской жел. д. Рига, 1911.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> См.: Статистические сведения о рижской торговле за 1902 г. Отд. II. Товарное движение г. Риги по железным дорогам. Рига, 1904.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Портовые пункты нередко состояли из целой группы станций. Например, «Рига» включала станции Рига I и II, Рига Александровские Ворота, Рига товарная, Элеватор, Красные амбары и ещё 16 станций (Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. Распределение перевозок хлебных грузов по губерниям и областям, и по портам и пограничным пунктам. СПб., 1914. С. III).

и заграницей. В Рижском порту (на берегу Западной Двины в 13 верстах от впадения в море) происходит значительная реконструкция, в 1898 г. утверждаются расширенные границы порта, приобретён первый ледокол, в 1894 г. в районе Андрейоста (Андреевский порт) состоялось открытие элеватора и железной дороги к нему, в 1901 г. правительство для повышения пропускной способности принимает решение о строительстве экспортного порта, здесь открываются первый морозильник, товарная станция, в 1914 г. через Даугаву возводится второй железнодорожный мост<sup>1</sup>.

В конце XIX в. по оборотам внешней торговли Рига занимала на Балтике 2-е место после Петербурга, в среднем за год ввозилось товаров на 60 млн руб., вывозилось – на 40 млн руб. «Главные неудобства Рижского порта заключаются в том, что он обыкновенно зимою надолго замерзает и что большое число глубоко сидящих судов должно останавливаться пред Усть-Двинском или же выгружать часть груза пред входом в устье Двины». В навигацию Рига принимала сотни парусных и паровых судов. В 1896 г. сюда под иностранными флагами пришло 1236 судов, отошло 1240, под русским флагом – 253 и 246<sup>2</sup>.

По сведениям местного биржевого комитета главнейшими хлеботорговыми фирмами в Риге в 1880-е гг. были Гольдшмидт и К°, Моор и Беме, Эд. Штурц и К°, Герцфельд, Даудерт и Янсен, А. Зельмер. Местное бизнес-сообщество включало четыре категории лиц, занимавшихся хлебной торговлей. Первые – это названные выше «экспортёры, отправляющие корабли с хлебом, который они покупают внутри страны через комиссионеров. Они обыкновенно не прибегают к кредиту». Вторую группу составляли «состоятельные комиссионеры, выписывающие массы хлеба; они имеют в Риге собственные амбары и прибегают к кредиту в банках Ельца, Орла и Ливен».

Кроме того существовала «самая незначительная группа комиссионеров, не прибегающих к кредиту во внутренних банках и закупающих небольшие партии». И наконец – это «самые мелкие комиссионеры, закупающие по несколько вагонов и берущие ссуды в Ельце, Ливнах и Орле. Такие мелкие комиссионеры – евреи рассеяны по линиям железных дорог. При приёме хлеба от продавца на станции железных дорог они выдают полную цену и, получив дубликат накладной, закладывают его в одном из ближайших банков, чтобы воспользоваться ссудой для новых закупок. Три последние категории закупают хлеб или по приказу экспортёров, или на свой страх для будущих продаж»<sup>3</sup>.

 $^1$  Cm.: http://www.freeportofriga.Lv/rus/vesture.Asp#xix.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Указ. соч. Т. XXVIa (полутом 52). СПб., 1899. С. 681.

 $<sup>^3</sup>$  *Фёдоров М.П.* Хлебная торговля в главнейших русских портах и в Кёнигсберге. М., 1888. С. 223–224.

В таблице 4 показан вывоз из Риги морским путём хлебных грузов в 1899 г. (названия портов приведены так, как они именовались в то время).

Таблица 4

Вывоз хлеба из Риги морским путём за границу в 1899 г.

	ывоз хлеба из Риги морс	1			
Порт	Пудов	Порт	Пудов		
Любек	3 Германию 42 303 гороха, 18 654 овса, 18 110 пшеницы, 4 пше- ничной муки, 66 924 ржи, 159 968 ячменя	Агус	в Швецию 52 580 пшеницы, 52 452 ржи		
Фленсбург	32 301 выжимки семенные, 14 660 пшеницы, 45 704 ячменя	Вестервик	22 527 ржи		
Шлезвиг	6080 ячменя	Гальмстад	8307 ржи		
Штетин	6462 овса, 46 779 отрубей, 137 151 ржи, 28 232 ячменя	Гефле	118 440 ржи		
Бремен	42 798 овса, 25 830 ржи	Готенбург (Етеборг)	8184 овса, 24 460 пшеницы, 21 510 ржи		
Гамбург	13 480 пшеницы, 881 пше- ничной муки, 145 908 ржи, 12 136 ячменя	Истад	8568 ржи		
Кёльн	3048 овса, 12 170 пшеницы, 62 010 ржи, 6153 ячменя	Кальмар	126 801 ржи		
прочие <sup>1</sup>	2439 ржи	Карлскрона	49 824 ржи		
]	в Норвегию	Мальмё	35 226 ржи		
Берген	548 586 ржи	Норркёпинг	33 822 ржи		
Кристиания	567 702 ржи	Нюкёпинг	15 102 ржи		
Кристианзунд	34 803 ржи	Стокгольм	191 310 пшеницы, 494 964 ржи		
Moc	79 272 ржи	Треллеборг	24 420 пшеницы, 8424 ржи		
Ставангер 40 158 ржи, 12 792 ячменя Шиен 6170 пшеницы, 25 029 ржи, 6016 ячменя		в Данию			
F	з Голландию	Ааргус	39 087 ржи		
Ньюве- Ватервег	19 070 пшеницы, 56 421 ржи, 66 208 ячменя, <i>218</i> <i>сыра</i>	Вейле	49 266 ржи		
Роттердам	33 798 овса, 77 150 пшеницы, 307 611 ржи, <i>3 сыра</i> , 82 784 ячменя	Гольбек	8442 ржи		
Флиссинген	12 210 овса, 3050 пшеницы, 12 402 ржи, 21 576 ячменя, 23 сыра	Горсенс	22 056 ржи		
Шидам	148 338 ржи, 125 552 ячме- ня	Копенгаген	15 муки, 144 819 ржи, 30 664 ячменя		
	в Бельгию	Рандерс	26 982 ржи		
Антверпен	60 060 овса, 33 450 пшеницы, 96 984 ржи, <i>1315 сыра</i> , 603 384 ячменя	в Великобританию			
Гент	5970 овса, 9765 ржи, 99 056 ячменя	Грэвесенд	71 838 овса		

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Без указания портов.

прочие	6168 овса, 6110 пшеницы, 18 320 ячменя	Гуль	10 877,5 гороха, 107 100 овса
1	во Францию	Лондон	7 муки, 442 428 овса, 16 745 пшеницы, 100 360 ячменя
Дюнкирхен	97 470 овса	Бэрнтэйлэнд	2755 гороха, 12 750 овса
Руан	500 ржаной муки	Дунди	30 229 гороха
		Кампбелтоун	17 136 ячменя
		Лис	51 005,5 гороха, 42 066 овса, 12 032 ячменя
		Эбердин	1377,5 гороха

Источник: Статистические сведения о рижской торговле за 1899 г. Отдел I. Товарное движение г. Риги по водяным путям. Рига, 1901. С. 66–74.

Из таблицы 4 видна обширная география экспорта хлебных грузов из Риги в восемь стран Северной Европы, в том числе и уфимский хлеб отправлялся потребителям по самым разным адресам. В отдельные порты поступали большие партии зерна, например, норвежские Берген и Кристиания (совр. Осло) приняли свыше 0,5 млн пуд. ржи каждый. В другие места уходили сравнительно некрупные суда, перевозившие по несколько тысяч пудов груза (бельская баржа брала свыше 100 тыс. пуд.). В 1899 г. из Риги вышло очень много парусников, которые снабжали российским хлебом приморские городки Швеции и других стран. На следующей карте (созданной по таблице 4) показан вывоз хлеба (в том числе уфимского) из Риги в Скандинавию и северо-германские города.

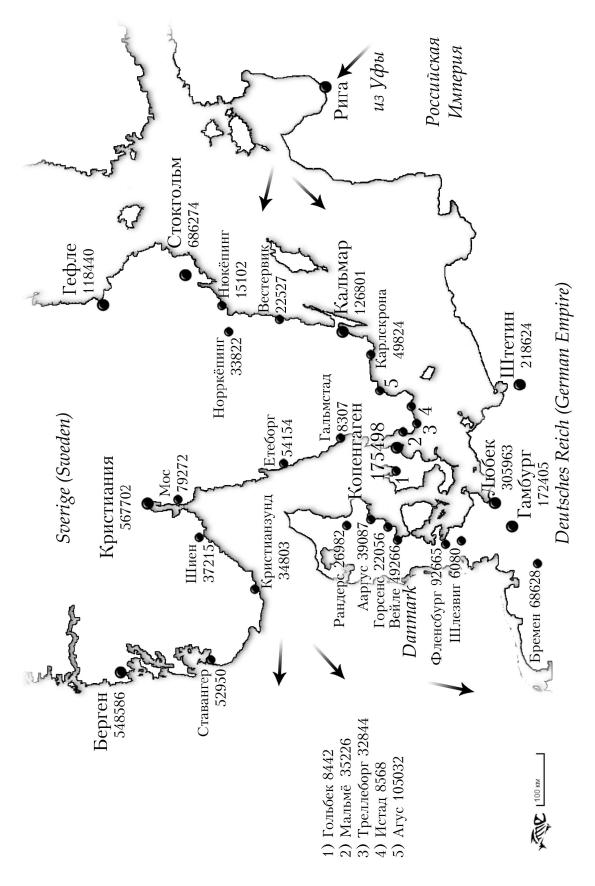
Обращает внимание присутствие многочисленных мелких гаваней в Швеции и Дании, вплоть до совсем незначительных населённых пунктов (Агус и др.), некоторые сейчас вообще уже не числятся морскими портами. Видимо, сравнительно мелкие шведские и датские предприниматели закупали хлеб в России для снабжения локальных скандинавских рынков. Можно предположить, что именно они обслуживались парусными судами.

При всех преимуществах парового флота, не зависевшего от попутного ветра, парусники на рубеже XIX-XX вв. всё ещё оставались вполне конкурентоспособными. С одной стороны, их трюмы почти полностью использовались под груз, тогда как у парохода много места занимали сама машина и запас топлива. Отсюда низкая себестоимость перевозки хлеба на паруснике. Кроме того, парусное судно могло разгрузиться в любом удобном месте побережья, а пароходу требовался оборудованный причал (наличие пресной воды для двигателя, запас угля или нефти, необходимые погрузочные механизмы).

Преобладала отправка зерна, муки вывозилось мало. Если северные страны покупали в Риге рожь, то в Голландию, Бельгию, Францию ушло достаточно много пшеницы. Англичане приобретали любимый ими овёс, хорошо скупался кормовой ячмень для европейского животноводства. Неведомый потребитель, получив в булочной-

## Стокгольма или Лондона свежий хлеб, не задумывался о далёком пу-

Карта. Вывоз хлеба из Риги в 1899 г. (пуд.)



ти, который проделал тот через всю Россию от небольшой железнодорожной станции среди бескрайних полей Южного Урала.

Для уфимских же хлеботорговцев ситуация в Риге напоминала либавскую. Здесь был сложившийся рынок, специализировавшийся на экспорте ржи, овса и иных грузов из центрально-чернозёмных губерний (Орловской, Курской, др.). Отвоевать место «под солнцем» было непросто и первоначальные объёмы поставок в Ригу оставались невелики. Так, в 1894 г. из Приютово, Белебей-Аксаково (42 082 пуд.), Аксёново, Раевки, Давлеканово и Уфы в Ригу отправили 108 566 пуд. (48 796 пуд. ржи, 28 060 пуд. овса, 25 002 пуд. льняного и конопляного семян, пр.). Небольшие партии зерна направлялись в соседние городки Двинск, Дриссу, Огер<sup>1</sup>. Кроме того уфимский хлеб поступал сюда через Рыбинск, где он перегружался с речных барж в вагоны. Так, в июле 1900 г. из Рыбинска по железной дороге в Ригу отправили 4000 четвертей (по 9 пуд.) ржи с бельских пристаней<sup>2</sup>.

Но в дальнейшем количество вывозившегося в Рижский порт уфимского хлеба неуклонно росло. По данным «Сводной статистики перевозок» непосредственно в Ригу из Уфимской губернии вывезли в 1895 г. 92 тыс. пуд., хлебных грузов, в 1896 г. – 359 тыс. пуд., в 1897 г. – 439 тыс. пуд., в 1901 г. – 305 тыс. пуд., 1902 г. – 57 тыс. пуд., в 1905 г. – 447 тыс. пуд., <sup>3</sup> Сказалось несколько факторов. Во-первых, один из крупнейших в стране Рижский порт мог принять большие массы товара. Во-вторых, с Самаро-Златоустовской железной дороги возрастали поставки пшеницы, которую требовал европейский рынок, а из центральных губерний везли преимущественно «серые хлеба». Так, уже в 1900 г. из 3,3 млн пуд. пшеницы и полбы, доставленных в Ригу, более 1,6 млн пуд. поступило с СЗЖД<sup>4</sup>. В 1904 г. Самаро-Златоустовская дорога заняла 1-е место по ввозу пшеницы в Ригу (4,4 из 8,2 млн пуд.)<sup>5</sup>, то же наблюдалось в 1905 г. (3,8 из 7,7 млн пуд.)<sup>6</sup> и лишь в неурожайном 1906 г. пшеницы с СЗЖД подвезли

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Подсчитано по: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Торгово-Промышленная газета. 1900. 30 июля (12 августа).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1895 г. С. 754–759; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1896 г. С. 862–871; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1897 г. С. 840–845; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1901 год. С. 882–889; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1902 год. Хлебные грузы. Ч. І. Статистика отправления. СПб., б. г. С. 978–979, 982–983, 988–989; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1905 год. С. 946–957, 962–965.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Статистические сведения о рижской торговле за 1900 г. Отд. II. Товарное движение г. Риги по железным дорогам. Рига, 1902. С. 78.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> То же за 1904 г. Отд. II. Рига, 1906. С. 33.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> То же за 1905 г. Отдел II. Рига, 1908. С. 31.

316,7 тыс. пуд. (из 2,7 млн) $^{1}$ .

Наконец, на ситуацию на рижском хлебном рынке оказывал воздействие нараставший демоэкологический и аграрный кризис в великорусских центрально-чернозёмных губерниях. Быстрый прирост населения, прогрессирующее малоземелье, упадок крупного помещичьего хозяйства, натурализация деревенской экономики<sup>2</sup> приводили к сокращению объёмов товарной продукции, поступавшей на станции Риго-Орловской железной дороги. Значение хлеба развивавшихся окраин в торговле Рижского порта возрастало.

В 1908 г. из Уфимской губернии в Ригу прибыло 187 511 пуд. хлебных грузов, главным образом ржи (182 261 пуд). Немало вагонов с зерном направлялись в Двинск (например, из Давлеканово подвезли 15 750 пуд. ржи). Недород, поразивший западные регионы России в 1908 г., привёл к массовым поставкам уфимской продукции и на другие станции Риго-Орловской дороги (видимо, местные власти закупали хлеб для населения). Так, из Белебей-Аксаково в Ригу в 1908 г. вывезли 33 761 пуд ржи и 750 пуд. пшеничной муки, в Крейцбург – 750 пуд. ржи, Ливенгоф – 2265 пуд. ржи, Двинск – 750 пуд. ржаной муки (возможно, это также экспортные партии, которые, из-за нехватки места на станции Рига-товарная, отправляли в ближайшие пункты). Помимо этого белебеевская рожь поступила в 1908 г. в Шебекино (750 пуд.), Рудню (2250), Голынки (750) и др.3

Зато в урожайном 1913 г. в Ригу со всех станций Уфимской губернии вывезли 1 789 993 пуд. различных хлебных грузов, в первую очередь пшеницы (1 590 286 пуд., 89%) и ржи (192 155 пуд., 11%)4. Крупнейшими отправителями являлись станции Белебей-Аксаково (114 128 пуд. ржи, 2000 пуд. пшеницы), Аксёново (28 000 пуд. ржи, 135 294 пуд. пшеницы), Шафраново (80 149 пшеницы и 2250 гречихи), Раевка (845 846 пшеницы и 9018 ржи), Давлеканово (334 191 пшеницы и 9001 ржи), Шингак-Куль (119 000 пуд. пшеницы). В 1914 г. в Ригу из Уфимской губернии прибыло всего 89 459 пуд. хлебных грузов<sup>5</sup>. Из-за замерзания акватории Рижского порта продукция подвозилась сюда в основном с конца лета, а в июле грянула Мировая война и экспорт через балтийские порты был полностью прекра-

<sup>1</sup> То же за 1906 г. Отдел II. Рига, 1908. С. 31.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См., напр.: Социальная история российской провинции в контексте модернизации аграрного общества в XVIII–XX вв. Тамбов, 2002.

 $<sup>^3</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 64–67, 70–71, 74–79, 82–83, 86–87, 92–93, 96–97, 110–113.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 84–95, 98–101, 104–105, 110–111, 114–115, 120–121.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. С. 82–83, 86–87, 90–93, 96–97, 102–103, 108–109, 124–125, 128–129.

щён.

Уже в 1889 г. (см. таблицу 3) 3-е место после Либавы и Риги по вывозу уфимского зерна заняла Николаевская железная дорога, соединявшая Москву и всю Россию с Санкт-Петербургом. Здесь «прибалтийских» проблем не было. Петербург - северная столица Российской империи, самый большой город страны и пятый в Европе, крупнейший порт на Балтийском море, армия, флот, огромный потребительский и экспортный рынки - поглощал миллионы пудов всевозможной сельскохозяйственной продукции, сюда через Рыбинск шли караваны судов с Белой и Камы, сюда же и устремились уфимские хлеботорговцы. Именно Санкт-Петербург в начале 1890-х гг. занял ведущее место в поставках зерна и муки со станций СЗЖД в пределах Уфимской губернии. «Петроград, - отмечал современник, является не только крупным портом по вывозу хлеба заграницу, но и самым большим потребительным рынком в империи... Снабжая хлебами собственное население, Петроград служит в тоже время главным питательным и транзитным рынком для всей своей и смежных губерний. Одновременно столица ведёт обширную торговлю снабжению хлебом всей Финляндии»<sup>1</sup>.

В конце XIX в. вокруг Петербурга была создана густая сеть железных дорог, позволявшая принимать максимальное количество хлебных грузов. На Калашниковской (совр. Синопская) набережной Невы находился речной порт, куда прибывали суда с хлебом, а на Гутуевском острове с 1870-х гг. действовал новый морской порт, «расположен в Финском заливе при впадении в него р. Невы и в начале С.-Петербургского морского канала, соединяющего г. С.-Петербург с Кронштадтом». Новый порт был связан железнодорожной веткой (12,5 вёрст) с Николаевской дорогой (в транспортной статистике он сначала указывался отдельно от Петербурга - Авт.). Строительство Нового порта в том числе было вызвано массовым поступлением хлебных грузов. До этого хлеб прибывал по Неве и в пределах города его перегружали на морские пароходы, что позволяло обходиться без амбаров. Но увеличение притока зерна потребовало больших складских помещений, в Новом порту имелись пакгаузы, элеватор. В 1909 г. при станции Новый Порт открылся элеватор-зернохранилище из 300 закромов на 2,7 млн пуд.<sup>2</sup>

Огромным преимуществом петербургского потребительского рынка, даже компенсирующим климатические условия северного морского порта, (Нева замерзает, с ноября по апрель Петербургский порт не работал) была его многофункциональность. В отличие от Либавы и, меньше, от Риги, где привезённый хлеб почти полностью

<sup>1</sup> *Агриков П.* Самарский хлебный рынок. Общественно-экономические очерки. Самара, 1915. С. 118.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Хлебное дело. 1907. 2 декабря; 1909. 9 (22) августа.

экспортировался за границу<sup>1</sup>, в Петербурге его всегда можно было продать для внутреннего потребления города и соседних регионов, для нужд армии и флота. В 18 магазинов (складов) Петербургского военного округа (столичный, Царскосельский, Петергофский, Кронштадтский, др.) и 10 магазинов Финляндии (Гельсингфорский, Вильманстрандский, Свеаборгский и пр.)<sup>2</sup> закупалось много зерна и иного продовольствия<sup>3</sup>. Всего в 1894 г. в Санкт-Петербург прибыло по железной дороге 46,1 млн пуд. хлебных грузов, по воде – 27,2 млн пуд., в 1896 г. за границу и в Финляндию отсюда было отправлено 4,2 млн пуд. пшеницы, 14,2 млн пуд. ржи, 22,6 млн пуд. овса и т. д. Петербургско-Кронштадтский порт принял в 1898 г. 1804 судна различных стран. Из поставщиков хлеба в Питер в 1894 г. на первом месте стояла Ярославская губерния – 11,9 млн пуд. (перегрузка из Рыбинска), затем шли Саратовская – 9,3 млн пуд. и Тамбовская – 7,5 млн пуд.<sup>4</sup>

С начала 1890-х гг. уфимские хлеботорговцы решительно переключаются на петербургский рынок. Например, белебеевский купец Н.С. Третьяков в 1906 г. договорился о перевозке хлеба из Рыбинска в Санкт-Петербург на 4 коломенках, которые должна была поставить красноуфимская купчиха Луканина<sup>5</sup>. Сарапульский торговый дом «Никифора Дедюхина Сыновья», скупавший хлеб в Николо-Берёзовке, в 1908 г. через биржевого маклера А.Д. Макферсона продал торговому дому «Блессиг и К°» партию ржи нового урожая<sup>6</sup>. По данным за 1894 г. со станции Талды-Булак СЗЖД в Санкт-

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Фирмы и предприниматели, отправлявшие хлеб из Петербургского порта в 1886 г. (в тысячах четвертей): Э.Г. Брант и К° − 1788, Г. Зискинд − 830, Леон и К° − 810, Блессинг и К° − 517, Еджертон, Губбард и К° − 374, Ф. Овсянников − 339, Кларк и К° − 257, А.Г. Вишау и К° − 205, Густав Штейнер − 176, Павел Нейман − 175, Артур Дю-Риец − 171, Л. Минлос − 151, Тидеман и К° − 130, Яков Прозоров с сыном − 129, Вдова В. Майер − 117, Асмус Симонсен и К° − 94, Шрейбер и Фроне − 94, Ланге и К° − 90, П.П. Скараманга − 76, Кетли, Беннет и К° − 67, Е. Башкиров с сыновьями − 67, Василий Якунчиков − 66, А. Корголин − 62, Гольдберг и К° − 57, Парвиайнен и К° − 55, Семёнов и К° − 47, К. Неандер − 45, Клеменц и К° − 41, Альфред Генлей и К° − 38, Т. Громме − 35, К. Альфред Брант − 27, Якова Грибанова сыновья − 21, Кекин и К° − 19, Лудвиг Гитшов − 11, разные − 10, итого − 7206 тыс. четвертей. Практически вся вывозная торговля находилась «в руках людей, носящих иностранные фамилии» (Фёдоров М.П. Указ. соч. С. 321, 396).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Хлебное дело. 1909. 15 (28) февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Весной 1859 г. была первая на Южном Урале закупка муки и овса провиантским ведомством (Оренбургские губернские ведомости. 1859. 9 мая).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Указ. соч. Т. XXVIIIa (полутом 56). СПб., 1900. С. 324, 325, 327.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Обзор деятельности Рыбинской биржи и движения хлебных, зерновых и других товаров и нефтяных грузов на Рыбинских пристанях, за 1906 год. Рыбинск, 1907. С. 45.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> То же за 1908 год. Рыбинск, 1909. С. 108.

Петербург<sup>1</sup> и петербургский продовольственный район было отправлено 42% всех хлебных грузов (без Новгородской дороги), из Приютово – 43%, Белебей-Аксаково – 55, Глуховской – 87, Аксёново – 68, Шафраново – 52, Раевки – 22, Давлеканово – 29, Шингак-Куля – 34, Чишмов – 55, Юматово – 95, из Уфы – 12%<sup>2</sup>.

Вагоны с хлебом поступали не только в Санкт-Петербург. В момент продажи зерна нового урожая склады и пакгаузы железнодорожных станций забивались грузами, тем более что мелкие хлеботорговцы непрерывно отправляли собранные ими партии. Изучение транспортных коммуникаций подходивших к Питеру позволило выделить приблизительно в радиусе 100 вёрст ближние к городу станции, примерно до района Луги на псковском направлении, Ямбурга (совр. Кингисепп) на ревельском и окрестностей Чудово на московском. Это были фактически резервные пункты, принимавшие грузы не для собственных рынков, а потому что на петербургских товарных станциях в данный момент не было свободного места (рельсовых путей, стоянок для составов)<sup>3</sup>. Видимо, такую же роль играли станции Новгородской железной дороги (линия Чудово – Старая Русса, откры-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Под термином «Петербург / Петроград» понимается целый ряд железнодорожных станций нескольких дорог в черте города. Так, на 1 января 1915 г. в Петрограде к Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге относились станции Петроград-пассажирский и товарный, транспортная контора, городская станция, платформа Воздухоплавательный парк, Посты 4 и 6 верста. К Николаевской железной дороге относились станции Петроград I и II, городская станция, транспортная контора, Таможня, Финляндская, Кушелевка, Полюстрово, Круглое здание, Стрелочный сигнальный пост № 2, Волковский пост, Бычья станция, Калашниковская пристань, платформа Воздухоплавательный парк, Цветочный пост, Корпусной пост, Пущино, Новый Порт, Автово, Морская пристань, Фарфоровский пост, Сортировочная. Кроме того к Северной железной дороге относилась своя станция Петроград, к Северо-Западным дорогам - Варшавская, городская станция, транспортная контора, Балтийская (Статистические данные об отправлении и прибытии продовольственных грузов по русским железным дорогам с распределением по губерниям и областям за 1912, 1913 и 1914 гг. Пг., 1916. С. XXII). Грузы с уфимским зерном могли в пределах города перемещаться, направляться к станциям Калашниковская пристань (речной порт и хлебная биржа, учреждённая в 1895 г.), Новый или Морской Порт и т. д.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Подсчитано по: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Николаевская магистраль первой в России столкнулась с подобной проблемой. Управлявший этой дорогой с 1868 г. И.Ф. Кениг проводит особую ветку к хлебным амбарам на Калашниковской пристани, прокладывает дополнительные пути на станциях Петербург, Тосно, Бологое и др. А «возросшее в 1877 г. движение до 1250 товарных вагонов в сутки, заставило, вследствие недостаточности станционных путей для приёма и разгрузки товаров, устроить, на 6-й и 7-й верстах от С.-Петербурга, большую сортировочную станцию для распределения как вагонов с хлебными грузами, так и вагонов обратных» (Житков С.М. Биографии инженеров путей сообщения. Вып. 2. СПб., 1893. С. 60-61).

лась в 1878 г.). Кроме самого Новгорода, куда требовалось подвозить продовольствие, много хлебных грузов шли в маленький городок Старая Русса и на станцию Шимск, где имелось всего восемь дворов и 42 жителя<sup>1</sup>. В 1894 г. из Уфимской губернии в загадочный Шимск у юго-западной оконечности озера Ильмень прибыло более 110 вагонов<sup>2</sup> с зерном, несомненно для дальнейшей отправки в порты Прибалтики или Санкт-Петербург. В таблице 5 показаны поставки уфимского хлеба на питерский продовольственный рынок.

Таблица 5

Поставки хлебных грузов в 1894 г. из Уфимской губернии в Санкт-Петербург и окрестности (пуд.)

B Canki-Herepoypi in Okpecinocia (Hyd.)						
Пункт назначения	Откуда и сколько хлеба прибыло					
на станці	ии Балтийской и Псково-Рижской железной дороги					
Ораниенбаум	Талды-Булак – 1830, Белебей-Аксаково – 1220, Шафраново – 1830, Шингак-Куль – 1830 все ржаной муки, 1220 прочей крупы, Уфа – 610					
	ржаной муки, всего – 8540					
Новый Петергоф	Талды-Булак – 1220, Приютово – 610, Белебей-Аксаково – 610, Шафраново – 2440, Уфа – 3050 все ржаной муки, всего – 7930					
Гатчина	Приютово - 610 ржаной муки, Шафраново - 7830 овса, всего - 8440					
Ямбург <sup>3</sup>	Белебей-Аксаково – 610, Шафраново – 3660, Уфа – 1830 все ржаной муки, всего – 6100					
Молосковицы	Белебей-Аксаково – 1220, Шафраново – 3660, Шингак-Куль – 610 все ржаной муки, всего – 5490					
Красное село	Талды-Булак – 610, Белебей-Аксаково – 1830 все ржаной муки, всего – 2440					
Веймарн	Белебей-Аксаково - 1220 ржаной муки					
Владимирская	Приютово - 610 ржаной муки					
Волосово	Белебей-Аксаково - 610 ржаной муки					
Вруда	Белебей-Аксаково – 610 ржаной муки					
Стрельна	Шафраново - 610 ржаной муки					
Итого – 42 600						
I.	а станции Николаевской железной дороги					
Санкт-Петербург	Талды-Булак – 1220 ржи, 8540 ржаной муки, Приютово – 23 180 ржи,					
	20 106 овса, 1830 гороха, 20 132 ржаной муки, 7320 гречневой крупы,					
	1223 семян льняного и конопляного, Белебей-Аксаково – 59 777 ржи, 45 140 овса, 184 828 ржаной муки, 1210 гречневой крупы, Глуховская					
	- 6710 ржи, 1830 овса, Аксёново – 32 332 ржи, 11 609 овса, 39 090					
	ржаной муки, Шафраново – 14 640 ржи, 32 738 овса, 54 290 ржаной					
	муки, 12 172 гречневой крупы, Раевка – 9150 ржи, 11 123 ржаной му-					

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> http://pskovrail.narod.ru/main33a.html.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Объём грузового железнодорожного вагона менялся. В конце XIX в. в товарный вагон помещалось от 600 до 750 пуд. (*Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.* Указ. соч. Т. V (полутом 9). СПб., 1891. С. 351). В таблице 5 груз в 610 пуд. – это один вагон. В январе 1909 г. Тарифным комитетом МПС была установлена норма в 900 пуд. хлеба на вагон, кроме овса и гречихи, для которых повагонной нормой считались 750 пуд. (Вестник Либавы. 1909. 24 апреля). Также была запрещена перевозка хлеба россыпью, в вагоне полагалось 180 мешков (900 пуд.) (Хлебное дело. 1909. 4 (17) июня).

<sup>3</sup> Ямбург, возможно, служил резервной станцией для нарвского порта.

	ки, 1220 прочей муки, Давлеканово – 50 630 ржи, 2440 овса, 610 горо- ха, 11 590 ржаной муки, Шингак-Куль – 4880 ржи, 2410 овса, 610 пшеничной муки, 46 360 ржаной муки, 4270 гречневой крупы, 17 080 прочей крупы, 7320 солода, Чишмы – 750 ржи, 610 овса, 600 гороха, 8568 ржаной муки, Уфа – 3050 ржаной муки, 2112 гречневой крупы, 4 семян, всего – 775 678
Колпино	Талды-Булак – 3050, Приютово – 1220, Белебей-Аксаково – 3660 все ржаной муки, 610 овса, Шафраново – 2440, Раевка – 610, Шингак-Куль – 4880, Уфа – 3660 все ржаной муки, всего – 20 130
Чудово	Талды-Булак – 610, Приютово – 610, Белебей-Аксаково – 610 все ржаной муки, 3050 ржи, Шафраново – 610 ржаной муки, 3050 ржи, Раевка – 610 ржи, всего – 11 590
Малая Вишера	Белебей-Аксаково – 4880, Аксёново – 1220, Шафраново – 1220 все ржаной муки, всего – 7320
Волхово	Приютово – 1830, Аксёново – 610, Шафраново – 610, Давлеканово – 610, Шингак-Куль – 610 все ржаной муки, всего – 4270
Любань	Талды-Булак – 610, Белебей-Аксаково – 3050 все ржаной муки, всего – 3660
Тосно	Белебей-Аксаково – 610, Шафраново – 610, Давлеканово – 610 все ржаной муки, всего – 1830
Бабино	Приютово - 610, Давлеканово - 610 все ржаной муки, всего - 1220
Боровинка	Уфа - 610 ржаной муки
Итого – 826 308	·
на станц	ии Санкт-Петербург-Варшавской железной дороги
Луга	Талды-Булак – 610, Приютово – 1830, Аксёново – 1830, Шафраново – 2440 все ржаной муки, всего – 6710
Преображенская	Приютово – 1220 ржи, 138 ржаной муки, Белебей-Аксаково – 1220, ржаной муки, Аксёново – 2440 ржи, Раевка – 610 ржи, всего – 5628
Дивенская	Талды-Булак – 1830, Белебей-Аксаково – 1220, Аксёново – 610, Давле- каново – 610 все ржаной муки, всего – 4270
Сиверская	Талды-Булак – 1220, Приютово – 1375 все ржаной муки, всего – 2595
Серебрянка	Белебей-Аксаково – 1220, Шингак-Куль – 120 все ржаной муки, всего – 2440
Александровская	Приютово - 1220, Белебей-Аксаково - 610 все овса, всего - 1830
Гатчина	Талды-Булак – 610 ржаной муки
Итого - 24 083	
	на Портовую ветку
Новый Порт	Белебей-Аксаково – 2440 овса, Шингак-Куль – 4880 ржи, 610 ржаной муки, всего – 7930
I	на станции Новгородской железной дороги
Старая Русса	Талды-Булак – 1830, Приютово – 8540 ржаной муки, Белебей-Аксаково – 3050 ржи, 43 310, Аксёново – 1220 все ржаной муки. Шафраново – 1830 ржи, 980, Раевка – 1220 все ржаной муки, Давлеканово – 2440 ржи, 3660, Шингак-Куль – 10 980, Уфа – 3660 все ржаной муки, всего – 92 720
Шимск	Талды-Булак – 2440 ржаной муки, Приютово – 1220 ржи, 5490, Белебей-Аксаково – 6710, Аксёново – 1220, Шафраново – 3050 все ржаной муки, Раевка – 610 ржи, Давлеканово – 15 860, Шингак-Куль – 18 300, Уфа – 15 257 все ржаной муки, всего – 70 157
Новгород	Талды-Булак – 3660, Приютово – 610, Белебей-Аксаково – 11 590, Шафраново – 6710, Давлеканово – 1830, Шингак-Куль – 2440, Уфа – 2440 все ржаной муки, всего – 29 280
Спасская Полисть	Белебей-Аксаково – 1220 ржаной муки
Итого – 193 377	
В целом на петербу	ргский рынок поступило 1 094 298 пуд. хлебных грузов
<u> </u>	

Источник: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году. Самара, 1895. Без паг.

Из таблицы 5 видно, что не только Санкт-Петербург, но и буквально все окрестные станции принимали вагоны с уфимской продукцией. Около 200 тыс. пуд. скапливалось на Новгородской железной дороге, причём губернский центр – Новгород – значительно уступал в товарообороте скромным Старой Руссе и Шимску. Эти партии хлеба затем, наверняка, перемещались, вагоны отправляли в порты или разгружались в местные склады. Осенью 1909 г. некий предприниматель Ш-ъ жаловался, что для него 13 октября прибыл один вагон гороха (900 пуд., 181 мешок) из Пензы на станцию Петербург Николаевской железной дороги по дубликату накладной № 42060. 17 октября он выкупил груз со станции, но в тот же день без его ведома 90 мешков было переотправлено в Петергоф, а 91 мешок – в Ораниенбаум¹. В пределах петербургского потребительского рынка товар неоднократно перевозился, менял владельца, перегружался в элеваторы, пароходы и т. д.

Обращает внимание обилие отправленной в 1894 г. из Уфимской губернии в Санкт-Петербург ржаной муки, хотя в северную столицу шёл самый разнообразный хлебный груз: рожь и горох, гречневая крупа и пшеничная мука. По линии СЗЖД начиная с маленькой станции Талды-Булак и вплоть до Уфы практически везде местные предприниматели вывозили хлеб на рынок Санкт-Петербурга. Наиболее крупные партии были из Приютово, Белебей-Аксаково и Давлеканово, Уфа играла скромную роль. Достаточно много было поставок в один – два – три вагона (610–1830 пуд.). На СЗЖД хлеб у крестьян закупали и затем отправляли мелкие и средние предприниматели, поэтому абсолютно преобладают партии не свыше 10 тыс. пуд. хлеба.

В 1894 г. всего на петербургский рынок (с учётом новгородских станций) поступило из Уфимской губернии около 1,1 млн пуд. хлеба. Однако, как и в случае с другими балтийскими портами, поставки были нестабильными. На них влиял целый комплекс факторов – величина урожая на Южном Урале и в стране в целом, колебания цен, развитие железнодорожной сети (появление новых магистралей, расширение подъездных путей на тех или иных станциях и т. д.). Наконец, важным, хотя и трудноуловимым фактором являлось состояние предпринимательского социума хлеботорговцев в Уфимской губернии (в полосе СЗЖД). Заметим, что в 1889 г., в первый год вывоза хлеба по железной дороге из края, набор магистралей / направлений поставок продукции (таблица 3) был весьма небольшой, всего десять железных дорог. В 1894 г. поставки производились уже на 19 дорог, кроме СЗЖД. Уфимские хлеботорговцы накопили опыт, установили деловые контакты с различными предпринимателями и фир-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Хлебное дело. 1909. 22 (4 ноября) октября.

мами по всей России, научились ориентироваться в рыночной конъюнктуре. Если в 1889 г. они «гнали» вагоны с хлебом по наиболее известным, «проверенным» направлениям в Ригу, Либаву, Питер, то в 1894 г., скорее всего, уже выбирали наиболее выгодные маршруты. Также можно предположить, что в начале торговли хлебом на СЗЖД местное бизнес-сообщество представляло собой, видимо, представителей крупных фирм и купцов из центра, а в 1890-е гг. сформировался самостоятельный социум, который действовал более автономно.

В последующие годы поставки хлеба в Санкт-Петербург были меньше. По данным «сводной статистики перевозок» в 1895 г. сюда из Уфимской губернии прибыло 222 тыс. пуд., в 1896 г. - 195 тыс. пуд., 1897 г. – 127 тыс. пуд и 30 тыс. пуд. в Новый Порт, в 1901 г. – 178 тыс. пуд. в Питер и 177 тыс. пуд. в Новый Порт<sup>1</sup>. По другим сведениям в 1901 г. в Санкт-Петербург поступило 307 тыс. пуд. уфимского хлеба, после неурожая в 1902 г. - 1 тыс. пуд. («сводная статистика перевозок» - 68 тыс. пуд. и 14 тыс. пуд. в Новый Порт), в 1903 г. - 217 тыс. пуд., в 1905 г. опять таки по информации «сводной статистики перевозок» привезли 446 тыс. пуд. в Санкт-Петербург и 21 тыс. пуд. в Новый Порт<sup>2</sup>. Согласно подробным сведениям транспортной статистики Самаро-Златоустовской железной дороги в 1908 г. со станций Уфимской губернии в Санкт-Петербург было отправлено 638 027 пуд. различных хлебных грузов, в Новый Порт - 50 391 пуд. на пригородные станции (по таблице 5, без новгородских) - 20 867 пуд., итого в 1908 г. на петербургский потребительский рынок поступило 709 285 пуд. 3 В 1913 г. из Уфимской губернии доставили непосредственно в Санкт-Петербург 534 244 пуд. хлебных грузов, в Новый Порт - 48 899 пуд., на пригородные станции (включая Елисаветино, Кикерино и Тикопись) – 43 130 пуд., итого – 626 273 пуд.<sup>4</sup> В 1914 г. уфимские хлеба прибывали в Санкт-Петербург (531 407 пуд.),

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1895 г. С. 752–759; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1896 г. С. 862–871; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1897 г. С. 840–847; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1901 год. С. 880–891.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Подсчитано по: Производство, перевозки и потребление хлебов в России. 1909–1913 гг. Вып. І. Пг., 1916. С. 44–45, 62–63, 84–85, 152–153, 176–177, 190–191; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1902 год. С. 976–977, 980–981; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1905 год. С. 944–957, 962–963.

 $<sup>^3</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 64–67, 70–73, 76–79, 82–83, 86–89, 94–105, 110–115.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 82–95, 98–101, 104–111, 114–115, 118–121, 126–127, 132–135.

Новый Порт (43 873 пуд.), на пригородные станции (27 190 пуд.), итого – 602 470 пуд. Как видим, вплоть до Первой мировой войны подвоз уфимского хлеба так и не достиг показателей 1894 г. (900 921 пуд, без Новгородской дороги, таблица 3). В среднем в начале XX в. на петербургский рынок со станций СЗЖД поступало 0,6–0,7 млн пуд. уфимского зерна и иных хлебных грузов.

Кроме того, у Санкт-Петербурга был мощный конкурент, перехвативший значительную часть товаропотока. При всех достоинствах столичного рынка у него имелись два серьёзных минуса. Вопервых, как это не звучит парадоксально, до сих пор северная столица России соединена с остальной страной единственной линией Николаевской (ныне Октябрьской) железной дороги. Остальные магистрали связывали Петербург или с западными границами (Варшава и т. д.) или с северными губерниями (Вологда, пр.). Николаевская дорога, в пору поступления зерна нового урожая, принимала хлеб со всей империи и работала с большим напряжением. Во вторых, Петербургский порт закрывался к ноябрю, когда замерзал Финский залив и именно когда со станций Самаро-Златоустовской железной дороги происходили массовые поставки зерна и муки. Наконец, техническое оснащение петербургских портов сильно отставало от потребностей времени<sup>2</sup>. То есть, подвезённый из Уфимской губернии экспортный товар должен был дожидаться открытия навигации в апреле (расходы на перегрузку, хранение, возможные потери из-за колебания цен).

С целью открыть дорогу экспортным грузам в зимнее время уже в 1860-х гг. была построена Балтийская железная дорога, соединившая Санкт-Петербург через Нарву с Ревелем (совр. Таллин) и далее с Балтийским портом (совр. Палдиски, где «сидел» Салават Юлаев). В 1907 г. были образованы казённые Северо-Западные железные дороги, объединившие Балтийскую с Псково-Рижской и Санкт-Петербург-Варшавской дорогами. Ревельский порт сначала являлся как бы резервным. «Высшей напряжённости торговля г. Ревеля достигает зимою, когда замерзает Петербургский рейд», «особенно сильно движение по Балтийской ж. д. с ноября по апрель, когда Петербургский порт закрыт для судоходства». Всё это привело к расцвету

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. С. 76–79, 82–89, 96–99, 102–103, 108–109, 112–117, 128–129.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> К недостаткам Петербурга, – отмечал современник, – относится «неблагоустройство Нового Порта, его совершенно незначительная приёмная и отпускная способность, недостаточность помещений для приёма и перегрузки на пароходы прибывающего по железной дороге хлеба и полное отсутствие технических приспособлений для перегрузки на иностранные пароходы, прибывающего водою зерна» (Агриков П. Указ. соч. С. 120).

Ревеля во второй половине XIX – начале XX вв., здешний морской порт стал одним из крупнейших в России. В 1902 г. в Ревель прибыло 2203 судна, а ушло 2197 (1009 паровых и 1118 парусных)<sup>1</sup>.

В конце XIX в. из всех балтийских портов Ревель отличало наличие лидера хлебной торговли, монополизировавшего значительную часть рынка, фирмы Томас Клейгельс и сын. В 1884 г. её доля в экспорте хлеба составляла 40% всего ревельского вывоза, в 1885 г. -47%, в 1886 г. - 64%. Это накладывало «на торговлю Ревеля совсем особый отпечаток. Накладные расходы фирмы доведены до минимума, благодаря устройству каналов, проведённых от самих складов до гавани порта», а у других экспортёров амбары «хотя и находятся при рельсах, но удалены от порта и должны доставлять своё зерно к пароходам на лошадях». Уже тогда фирма Клейгельса перешла на отгрузку зерна только в мешках, а не россыпью, создав исключительное «мешочное царство». Сухое зерно складывалось в амбарах до потолка в 20-25 рядов мешков. Возле складов проходили каналы, «ведущие в гавань порта. По этим нешироким каналам хлеб вывозят на плоскодонных шаландах, размеры которых приспособлены к ширине канала; для буксирования шаланд заведён маленький пароход». Иногда зерно из вагонов сразу выгружалось в шаланды, зимой хлеб возили на подводах по замерзшим каналам.

Фирма Клейгельса имела обширную сеть торговых партнёров по всей России, «на самых отдалённых линиях железных дорог и даже на Оренбургской. Эти агенты закупают хлеб на наличные; но кроме них есть и мелкие закупщики, которые берут хлеб на комиссию и продают его в Ревеле через маклера». По данным биржевого маклера Флореля в 1886 г. из Ревеля и Балтийского порта отправляли за границу хлеб фирмы Томас Клейгельс и сын – 482 153 четверти², Март. Хр. Шмидт – 67 078, Вдова Влад. Майера с сыном – 46 480, Иоах. Хр. Кох – 43 660, Карл Ф. Гальнбек – 38 809, Г. Шмидт и К° – 29 456, Майер и К° – 22 485, остальные хлеботорговцы вывозили менее 5 тыс. четвертей каждый³. Старинная (существовала более ста лет) фирма Клейгельса (представитель и управляющий в Ревеле – барон Жирар⁴) безусловно доминировала на здешнем хлебном рынке.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Указ. соч. Т. IIa (полутом 4). СПб., 1891. С. 823; Т. XLI (полутом 81). СПб., 1894. С. 118–119.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Четверть = 209,91 литра.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Фёдоров М.П. Указ. соч. С. 250, 254-256.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> «Сукантон Жирар Этьен (1843–1910), крупный предприниматель. Род. в знатной семье, имел титул барона. С молодых лет активно занимался предпринимательством и обществ. деятельностью. В течении 32 лет был предст. Ревельского кредитного об-ва владельцев недвижимости, предс. союза немецких корпораций (Ревель), английским вице-консулом. С. принял активное участие в создании Совета съезда представителей биржевой торговли и с. х-ва и нек-рое время был вице-през. этой орг-ции. Обладал острым чутьем на перспективные направления

Соседний (45 вёрст к западу) Балтийский порт превратился в дополнительную гавань на берегу Рогервикского залива. Хотя «гавань превосходная, глубокая и безопасная... залив в тёплые зимы совсем не замерзает, в холодные лишь на короткое время», значительной торговли здесь не было, несмотря на подведённую дорогу. В Балтийском порту «хорошо торгуют кильками, которые ловятся здесь в большом количестве»<sup>1</sup>. Современник отмечал, что «в 45 верстах от Ревеля при выходе из просторной бухты приютился миниатюрный Балтийский порт, на который обратил внимание ещё Пётр Великий... Своих торговых фирм Балтийский порт не имеет, а проживают в нём агенты ревельских экспортёров»<sup>2</sup>. Хотя Ревель перехватил железнодорожные грузы и «задавил» маленького конкурента, российский бизнес не забывал о его перспективах. К 1917 г. одна из крупнейших хлеботорговых фирм – товарищество «Иван Стахеев и  $\overline{\mathrm{K}^{\circ}}$ », которое закупала на бельских пристанях хлеб, «для экспорта через Балтику, приобрело земельные участки и складочные помещения в г. Балтийском порту с намерением начать работы для расширения уже существующей там небольшой гавани и оборудования её по всем правилам современной портовой техники»<sup>3</sup>. Грандиозные планы корпорации сорвала революция.

Расположенный в западной части Финского залива Ревельский порт замерзал только в суровые зимы, обеспечивая практически круглогодичную отправку экспортных грузов. «Морская торговля в Ревеле идёт безостановочно, – сообщала коммерческая печать в феврале. – Ледокол "Ермак" помогает судам пробираться через лёд в открытое море и тем поддерживает между Ревелем и заграницей постоянное торговое сообщение. Ледокол "Город Ревель" также усердно занят этим делом. За прошлую неделю из Ревеля вывезено заграницу: овса 145 000 пудов, льняного семян 7000 пудов, льна 150 000 пудов

в бизнесе, в т. ч. по торговле асбестом. В 1890-е г. С. нач. приобретать асбестовые рудники на У[рале].: к 1910 ему принадлежало 12 предприятий в Каменской и Монетной дачах. С 1899 С. организовал через Ревельский порт экспорт сырого асбеста, одноврем. предприняв усилия по созданию ф-ки асботекстильных изделий. Высокий уровень орг-ции произв., техн. оснащения рудников, использование высококвалифицированных специалистов позволили С. стать крупнейшим ур. асбестопромышленником» (Микитюк В.П. Сукантон Жирар Этьен // Уральская историческая энциклопедия. Екатеринбург, 2000. С. 514; см. также: Сапоговская Л.В., Шабалин К.С. Асбестовая промышленность на Урале в 80-е гг. XIX – 20-е гг. XX вв.: основные тенденции развития // Урал в контексте российской модернизации. Челябинск, 2005).

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Указ. соч. Т. IIa (полутом 4). С. 824; Т. XXXVI (полутом 51). СПб., 1899. С. 418.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Фёдоров М.П. Указ. соч. С. 262.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Китанина Т.М.* Развитие концерна Путилова – Стахеева – Батолина и трансформация его финансово-промышленной стратегии в годы Первой мировой войны // Очерки истории российских фирм. С. 395–396.

и пакли 14 000 пудов»<sup>1</sup>. В городе сложилась развитая инфраструктура, перед войной в Ревеле действовал элеватор в 4,1 млн пуд.<sup>2</sup>

Если в 1889 г. нет сведений об отправке уфимского хлеба в Ревель (на Балтийскую железную дорогу), то в 1894 г. со станций Талды-Булак, Приютово, Белебей-Аксаково, Глуховская, Аксёново, Шафраново, Раевка, Давлеканово, Шингак-Куль и Кропачёво в Ревель вывезли 157 366 пуд. различных хлебных грузов (очень много овса)3. Отдельные вагоны прибывали на маленькие станции в пределах Эстляндской губернии Иеве и Кегель (совр. Кейла), последний лежит как раз посередине между Ревелем и Балтийским портом. Видимо, часть уфимского хлеба поступала в Эстонию с юга, через Псков. В Юрьев (Дерпт, совр. Тарту) подвезли 6100 пуд. Почти на всех станциях СЗЖД предприниматели торговали с Ревелем и, хотя по сравнению с Петербургом, уфимского хлеба прибыло сюда в пять раз меньше (часть товаров могла в Санкт-Петербурге перегружаться с Николаевской на Балтийскую железную дорогу и потом направляться в Ревель), местное бизнес-сообщество познакомилось с новым рынком сбыта, наладило деловые связи.

Если на рубеже 1890–1900-х гг. поставки уфимского хлеба в Ревель оставались сравнительно небольшими, достигая максимальной величины в 1897 г. (310 тыс. пуд.)<sup>4</sup>, то в начале XX в. Ревель стремительно вырывается вперёд. Ревельский порт специализировался на экспорте зерна именно из юго-восточных регионов России, для которых он оказался «идеальным» центром вывоза. А Самаро-Златоустовская железная дорога, поставлявшая продукцию полей Самарской, Уфимской и соседних губерний прочно занимала лидирующие позиции в ревельской торговле. В таблице 6 показано поступление хлеба с российских железных дорог в Ревель.

За девять лет Самаро-Златоустовская железная дорога четыре раза занимала 1-е место по ввозу хлеба в Ревель, два раза вторые и один раз третье места и всегда входила в пятёрку крупнейших поставщиков. Постоянно среди лидеров были Рязанско-Уральская дорога, собиравшая хлеб из Самарской, Саратовской губерний, области Уральского казачьего войска и др., и Сызрано-Вяземская, которая принимала зерно из Симбирской, Пензенской и др. губерний, расположенных к юго-востоку от Москвы. А удельный вес поставок со станций СЗЖД стабильно, исключая годы сильных неурожаев, со-

<sup>1</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1903. 4 (17) февраля.

 $<sup>^2</sup>$  Статистические сведения о ревельской торговле и судоходстве за 1913 год. Ревель, 1914. С. 77.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Подсчитано по: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году.

 $<sup>^4</sup>$  Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1897 г. С. 840–845, 848–849.

Прибытие хлебных грузов по Балтийской (Северо-Западным) железной дороге в Ревель

Год         Прибыло хлеба (пуд.)           1904         1. Самаро-Златоустовской - 7 845 404 (39%)           2. Рязанско-Уральской - 6 255 301         20 130 534           3. Сызрано-Вяземской - 1 575 412         20 130 534           1905         1. Самаро-Златоустовской - 3 507 136 (28%)           2. Рязанско-Уральской - 3 343 212         12 687 676           3. Московско-Казанской - 1 725 486         1906           1. Юго-Западных - 1 627 523         5 379 844           2. Рязанско-Уральской - 850 715         5 379 844           3. Юго-Восточных - 503 085         5 Самаро-Златоустовской - 277 950 (5%)           1907         1. Рязанско-Уральской - 1 598 801           2. Московско-Казанской - 1 271 351         7 325 445           3. Сызрано-Вяземской - 1 097 851         4. Самаро-Златоустовской - 958 740 (13%)           1908         1. Самаро-Златоустовской - 1 613 075 (21%)           2. Сибирской - 1 459 562         7 658 484           3. Рязанско-Уральской - 1 155 634
1904 1. Самаро-Златоустовской – 7 845 404 (39%) 2. Рязанско-Уральской – 6 255 301 3. Сызрано-Вяземской – 1 575 412  1905 1. Самаро-Златоустовской – 3 507 136 (28%) 2. Рязанско-Уральской – 3 343 212 3. Московско-Казанской – 1 725 486  1906 1. Юго-Западных – 1 627 523 2. Рязанско-Уральской – 850 715 3. Юго-Восточных – 503 085 5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 3. Сызрано-Вяземской – 1 271 351 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
2. Рязанско-Уральской – 6 255 301 3. Сызрано-Вяземской – 1 575 412  1905 1. Самаро-Златоустовской – 3 507 136 (28%) 2. Рязанско-Уральской – 3 343 212 3. Московско-Казанской – 1 725 486  1906 1. Юго-Западных – 1 627 523 2. Рязанско-Уральской – 850 715 3. Юго-Восточных – 503 085 5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 3. Сызрано-Вяземской – 1 271 351 4. Самаро-Златоустовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
3. Сызрано-Вяземской – 1 575 412  1905
1905 1. Самаро-Златоустовской – 3 507 136 (28%) 2. Рязанско-Уральской – 3 343 212 12 687 676 3. Московско-Казанской – 1 725 486  1906 1. Юго-Западных – 1 627 523 2. Рязанско-Уральской – 850 715 5 379 844 3. Юго-Восточных – 503 085 5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 7 325 445 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
2. Рязанско-Уральской – 3 343 212 12 687 676 3. Московско-Казанской – 1 725 486  1906 1. Юго-Западных – 1 627 523 2. Рязанско-Уральской – 850 715 5 379 844 3. Юго-Восточных – 503 085 5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 7 325 445 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
3. Московско-Казанской – 1 725 486  1906 1. Юго-Западных – 1 627 523 2. Рязанско-Уральской – 850 715 5 379 844 3. Юго-Восточных – 503 085 5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 7 325 445 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 7 658 484 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
2. Рязанско-Уральской – 850 715 5 379 844 3. Юго-Восточных – 503 085 5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 7 325 445 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 7 658 484 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
3. Юго-Восточных – 503 085 5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
5. Самаро-Златоустовской – 277 950 (5%)  1907
1907 1. Рязанско-Уральской – 1 598 801 2. Московско-Казанской – 1 271 351 7 325 445 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%) 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 7 658 484 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
2. Московско-Казанской – 1 271 351 7 325 445 3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%) 1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 7 658 484 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
3. Сызрано-Вяземской – 1 097 851 4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)  1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
4. Самаро-Златоутовской – 958 740 (13%)         1908       1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%)         2. Сибирской – 1 459 562       7 658 484         3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
1908 1. Самаро-Златоустовской – 1 613 075 (21%) 2. Сибирской – 1 459 562 7 658 484 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
2. Сибирской – 1 459 562 7 658 484 3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
3. Рязанско-Уральской – 1 155 634
1909 1. Самаро-Златоустовской – 4 227 262 (29%) 2. Рязанско-Уральской – 3 369 130 14 451 133
3. Сибирской – 1 510 837 1910 1. Рязанско-Уральской – 6 867 816
2. Сызрано-Вяземской – 3 171 149 17 867 127
3. Самаро-Златоустовской – 2 444 925 (14%)
1911 1. Рязанско-Уральской – 2 551 701
2. Самаро-Златоустовской – 2 075 599 (17%) 12 568 092
3. Сызрано-Вяземской – 1 981 313
1913 1. Сибирской – 3 799 728
2. Самаро-Златоустовской – 2 606 447 (24%) 10 722 098
3. Рязанско-Уральской – 973 370

Источники: Статистические сведения о ревельской торговле и судоходстве за 1904 год. Ревель, 1905. С. 62; То же за 1905 год. Ревель, 1907. С. 62; То же за 1906 год. Ревель, 1907. С. 66; То же за 1907 год. Ревель, 1908. С. 66; То же за 1908 год. Ревель, 1909. С. 68; то же за 1909 год. Ревель, 1910. С. 65; То же за 1910 год. Ревель, 1911. С. 65; То же за 1911 год. Ревель, 1913. С. 67; То же за 1913 год. Ревель, 1914. С. 65. Данные за 1912 г. в этом сборнике приведены с большими ошибками (опечатками?). Например, с СЗЖД в Ревель прибыло з 198 888 пуд., а суммарный подсчёт по отдельным культурам даёт совершенно иной показатель – 89 274 пуд., то же и по другим дорогам. Поэтому сведения за 1912 г. исключены (Статистические сведения о ревельской торговле и судоходстве за 1912 год. Ревель, 1913. С. 65–67). Проверка сборников за 1911 и 1913 гг. дала полное совпадение цифр, данные достоверны.

ставлял от 20 до 30% общего количества хлеба прибывшего в Ревель. Необходимо учитывать, что нередко партии зерна направлялись из Уфимской губернии на станции, к примеру, Сызрано-Вяземской же-

лезной дороги, откуда впоследствии могли быть также подвезены в Ревель (у местных хлеботорговцев не хватало своего товара и они докупали часть груза на станциях СЗЖД).

В 1905 г. происходит резкий рост поставок хлеба из Уфимской губернии в Ревель (1356 тыс. пуд.)1, на что, возможно, повлияли революционные события в Петербурге, где как раз в октябре - декабре происходили наиболее сильные выступления, и уфимские предприниматели дружно переключились на Ревель. В начале XX в. Ревель доминировал в экспорте зерновой ржи из Уфимской губернии. В 1903 г. сюда поступило 84% всей местной ржи, направленной в балтийские порты, в 1908 г. – 57%, 1909 г. – 69, 1910 г. – 74, 1911 г. – 78%2. В 1908 г. со всех уфимских станций СЗЖД прибыло в Ревель 927 499 пуд. различных хлебных грузов (в Санкт-Петербург – 638 027 пуд., см. выше). Ревель обогнал столицу. Как и на питерском потребительском рынке немало вагонов направлялось на ближайшие маленькие станции, служившие своеобразным резервом. В Везенберг (совр. Раквере) прибыло в 1908 г. из Уфимской губернии 13 040 пуд. хлеба, в Валк и Верро (совр. Выру) - по 4500 пуд., в Лайсгольм Лифляндской губернии – 2250 пуд., в Катеринен – 1220 пуд., в Юрьев и Анцен - по 750 пуд., на станцию Каппель (восточнее Везенберга) -610 пуд. Вплоть до Мировой войны Ревель являлся одним из главных центров вывоза уфимского хлеба за границу, в 1912 г. - 2011 тыс. пуд., в 1913 г. – 984 тыс. пуд. (сведения «сводной статистики перевозок»)<sup>4</sup>.

Совершивший длительный путь через всю Россию уфимский хлеб на холодном балтийском ветру грузился в трюмы морских кораблей и начинал свой последний маршрут к европейским потребителям. В таблице 7 показан вывоз из Ревеля морским путём хлебных грузов в 1904 г. (названия портов приведены так, как они именовались в то время).

Из Ревеля уходили как сравнительно небольшие партии хлеба, так и очень крупные – свыше миллиона пудов. Во французский Дюнкерк вывезли на трёх судах 77,3 тыс. пуд., примерно по 26 тыс.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1905 год. С. 944–957, 962–963.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Подсчитано по: Производство, перевозки и потребление хлебов в России. 1909–1913 гг. Вып. І. С. 44–45.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 66-67, 70-77, 80-83, 88-89, 92-93, 96-99, 102-103, 106-107, 110-115.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1912 год. Хлебные грузы. Ч. II. Статистика назначения. Б. м. и г. С. 62–63; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1913 год. Хлебные грузы. Ч. II. Статистика назначения. Пг., 1914. С. 60–61.

Вывоз хлеба из Ревеля морским путём за границу в 1904 г.

Порт         Пудов         Порт         Пудов         в Швецию           Ааргус         18 462 пшеницы, 105 621,5 ржи         Мальмё         76 182,5 пшеницы, 8303 ржи           Копенгаген ржи         1221 пшеничной муки, 30 300 пшеницы, 205 727,5 ржи         Стокгольм         1500 пшеничной муки, 21 720 овса, 683 155,5 пшеницы           Амбек 38 216,5 пшеничной муки, 38 216,5 ячменной муки, 43 341,5 овса, 67 678 пшеницы, 6390 ржи         Роттердам 22 500,5 гороха, 1494 гречихи, 1 944 322,5 овса, 1 236 305 пшеницы (245 348,5 ржи, 21 337 ячменя пшеницы, 6390 ржи           Неймюлен 42 530 пшеницы гыш         42 530 пшеницы         Антверпен 240 305 овса, 346 849 пшеницы           Гамбург маной муки, 14 068,5 ячменной муки, 14 068,5 ячменной муки, 6007 гороха, 73 119,5 овса, 572 530 пшеницы         Антверпен 240 305 овса, 346 849 пшеницы           В Великобританию (Англию)         Дюнкирхен 77 256 овса           В Великобританию (Англию)         Дюнкирхен 77 256 овса           В Великобританию (Англию)         В Великобританию (Англию)           Зундерленд 37 500 пшеницы         Дюнкирхен 77 256 овса           Кыркетер 12 (авторожа, 141 504 овса, 174 803,5 пшеницы         В Великобританию (Англию)           Израниеницы 70 ржда 103 479 овса, 889 161 пшеницы         Дунди 60 360 пшеницы           Манчестер 39 169 пшеницы         Монтроз 15 150 пшеницы           Манчестер 39 169 пш	вывоз хлеоа из Ревеля морским путем за границу в 1904 г.										
Ааргус         18 462 пшеницы, 105 621.5 ржи         Мальмё         76 182.5 пшеницы, 8303 ржи           Копенгаген Копенгаген Копенгаген Лами 1221 пшеничной муки, 30 300 пшеницы, 205 727.5 ржи         1500 пшеничной муки, 21 720 овса, 683 155.5 пшеницы           В Германию         В Германию         В Голландию           Любек За 216.5 пшеничной муки, 14 334,5 гороха, 732,5 гречихи, 93 412.5 овса, 67 678 пшеницы, 6390 ржи         Роттердам 1944 322,5 овса, 1 236 305 пшеницы, 245 348,5 ржи, 21 337 ячменя           Неймюлен Чеймолен Неймолен Питетин Бо 114 овса, 30 516 пшеницы Пржавой муки, 14 068.5 ячменной муки, 4007 гороха, 73 119,5 овса, 572 530 пшеницы         В Бельгию           В Великобританию (Англию)         Дюнкирхен Дюнкирхен Тульенной Органицы         То 256 овса           В Великобританию (Англию)         Дюнкирхен Тульеницы         То 256 овса           В Ременгед Тульеницы Туль 12 080 гороха, 141 504 овса, 1 174 803,5 пшеницы         В Великобританию (Англию)         Шарпнес Тульеницы           Ипсвич 65 500 пшеницы Лондон 7000 да, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницы         Дунди Неймольницы         60 360 пшеницы           Антрен Тульен	Порт	Пудов	Порт	Пудов							
ржи   1221 пшеничной муки, 21 720 овса, 683 155,5 пшеницы   205 727,5 ржи   2		в Данию		в Швецию							
В Германию  В Германию  Аюбек  38 216,5 пшеничной муки, 38 216,5 ячменной муки, 38 216,5 ячменной муки, 14 334,5 гороха, 732,5 гречихи, 93 412,5 овса, 67 678 пшеницы, 6390 ржи  Неймюлен  Неймюлен  10 2 500 пшеницы  В Бельгию  Антверпен  3052,5 пшеничной муки, 1 ржаной муки, 1 ржаной муки, 14 068,5 ячменной муки, 14 оба, 572 530 пшеницы  В Великобританию (Англию)  Пламут (66 500 пшеницы  Дунди (60 360 пшеницы  Кыркестаь (В Шотландию)  В 15 150 пшеницы  В Ирландию)  Плимут (82 724 пшеницы  Бельфаст (749 пшеничной муки, 39 725 ржи  Соутемитон (84 269 пшеницы  Дублин (15 1850 пшеницы	Ааргус	, .	Мальмё	76 182,5 пшеницы, 8303 ржи							
Аюбек       38 216,5 пшеничной муки, 38 216,5 ячменной муки, 14 334,5 гороха, 732,5 гречихи, 93 412,5 овса, 67 678 пшеницы, 6390 ржи       Роттердам 1944 322,5 овса, 1 236 305 пшеницы, 245 348,5 ржи, 21 337 ячменя         Неймюлен       42 530 пшеницы       в Бельгию         Неймюлен       42 530 пшеницы       в Бельгию         Тамбург       3052,5 пшеничной муки, 1 ржаной муки, 14 068,5 ячменной муки, 14 068,5 ячменной муки, 6007 гороха, 73 119,5 овса, 572 530 пшеницы       во Францию         в Великобританию (Англию)       Дюнкирхен       77 256 овса         Беркенгед       102 280 пшеницы       в Великобританию (Англию)         Зундерленд       87 500 пшеницы       Шарпнес       207 440 пшеницы         Зундерленд       12 080 гороха, 141 504 овса, 1174 803,5 пшеницы       (в Шотландию)         Ипсвич       66 500 пшеницы       Дунди       60 360 пшеницы         Лондон       3702 ржаной муки, 36 690 гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницы       Дунди       60 360 пшеницы         Манчестер       39 169 пшеницы       Монтроз       15 150 пшеницы         Ньюкестль       194 850,5 пшеницы       Монтроз       15 150 пшеницы         Плимут       82 724 пшеницы       Бельфаст       749 пшеничной муки, 39 725 ржи         Соутемптотон       4269 пшеницы       Дублин       151 850 пшеницы	Копенгаген	30 300 пшеницы, 205 727,5	Стокгольм								
38 216,5 ячменной муки, 14 334,5 гороха, 732,5 гречихи, 93 412,5 овса, 67 678 пшеницы, 6390 ржи		в Германию		в Голландию							
Потетин	Любек	38 216,5 пшеничной муки, 38 216,5 ячменной муки, 14 334,5 гороха, 732,5 гре- чихи, 93 412,5 овса, 67 678 пшеницы, 6390 ржи	Роттердам	1 944 322,5 овса, 1 236 305 пше- ницы, 245 348,5 ржи, 21 337 яч-							
Гамбург       ды джаной муки, 14 068,5 ячменной муки, 6007 гороха, 73 119,5 овса, 572 530 пшеницы       Во Францию         В Великоританию (Англию)       Дюнкирхен диаринацию (Англию)         Веркенгед доливеницы       102 280 пшеницы ды дундерленд доложа, 141 504 овса, 1174 803,5 пшеницы       В Великобританию (Англию)         Ипсвич долу доложа, 1 41 504 овса, 1 174 803,5 пшеницы       Дунди дунди доложа, 140 630 пшеницы         Аондон догожа, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницы       Дунди доложа, 12 500 гороха, 540 630 пшеницы         Манчестер догожа, 194 850,5 пшеницы       Монтроз догожа, 15 150 пшеницы         Ньюкестль догож д	Неймюлен	42 530 пшеницы		в Бельгию							
ржаной муки, 14 068,5 ячменной муки, 6007 гороха, 73 119,5 овса, 572 530 пшеницы  В Великобританию (Англию)  Веймут 71 561,5 пшеницы  Зундерленд 87 500 пшеницы  Пуль 12 080 гороха, 141 504 овса, 1 174 803,5 пшеницы  Ипсвич 66 500 пшеницы  Лондон 3702 ржаной муки, 36 690 гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницы  Манчестер 39 169 пшеницы  Манчестер 194 850,5 пшеницы  Монтроз 15 150 пшеницы  Монтроз 15 150 пшеницы  Кайрандыны 15 1850 пшеницы  Кайрандыны 15 1850 пшеницы  Кайрандыны 15 1850 пшеницы  Кайрандыныныныныныныныныныныныныныныныныныны	Штетин		Антверпен	240 305 овса, 346 849 пшеницы							
Беркенгед102 280 пшеницыв Великобританию (Англию)Веймут71 561,5 пшеницыШарпнес207 440 пшеницыЗундерленд87 500 пшеницы(в Шотландию)Гуль12 080 гороха, 141 504 овса, 1 174 803,5 пшеницы(в Шотландию)Ипсвич66 500 пшеницыДунди60 360 пшеницыЛондон3702 ржаной муки, 36 690 гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницыЛис12 500 гороха, 540 630 пшеницыМанчестер39 169 пшеницыМонтроз15 150 пшеницыНьюкестль194 850,5 пшеницы(в Ирландию)Плимут82 724 пшеницыБельфаст749 пшеничной муки, 39 725 ржиСоутемптон84 269 пшеницыДублин151 850 пшеницы	Гамбург	ржаной муки, 14 068,5 яч- менной муки, 6007 гороха, 73 119,5 овса, 572 530 пше-	-								
Веймут71 561,5 пшеницыШарпнес207 440 пшеницыЗундерленд87 500 пшеницы(в Шотландию)Гуль12 080 гороха, 141 504 овса, 1 174 803,5 пшеницыДунди60 360 пшеницыИпсвич66 500 пшеницыДунди60 360 пшеницыЛондон3702 ржаной муки, 36 690 гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницыЛис12 500 гороха, 540 630 пшеницыМанчестер39 169 пшеницыМонтроз15 150 пшеницыНьюкестль194 850,5 пшеницы(в Ирландию)Плимут82 724 пшеницыБельфаст749 пшеничной муки, 39 725 ржиСоутемптон84 269 пшеницыДублин151 850 пшеницы	в Велик	обританию (Англию)	Дюнкирхен	77 256 овса							
Зундерленд87 500 пшеницы(в Шотландию)Гуль12 080 гороха, 141 504 овса, 1 174 803,5 пшеницыДунди60 360 пшеницыИпсвич66 500 пшеницыДунди60 360 пшеницыЛондон3702 ржаной муки, 36 690 гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницыЛис12 500 гороха, 540 630 пшеницыМанчестер39 169 пшеницыМонтроз15 150 пшеницыНьюкестль194 850,5 пшеницы(в Ирландию)Плимут82 724 пшеницыБельфаст749 пшеничной муки, 39 725 ржиСоутемптон84 269 пшеницыДублин151 850 пшеницы	Беркенгед	102 280 пшеницы	в Вел	икобританию (Англию)							
Гуль       12 080 гороха, 141 504 овса, 1 174 803,5 пшеницы       (в Шотландию)         Ипсвич       66 500 пшеницы       Дунди       60 360 пшеницы         Лондон       3702 ржаной муки, 36 690 гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницы       Лис       12 500 гороха, 540 630 пшеницы         Манчестер       39 169 пшеницы       Монтроз       15 150 пшеницы         Ньюкестль       194 850,5 пшеницы       (в Ирландию)         Плимут       82 724 пшеницы       Бельфаст       749 пшеничной муки, 39 725 ржи         Соутемптон       84 269 пшеницы       Дублин       151 850 пшеницы	Веймут	71 561,5 пшеницы	Шарпнес	207 440 пшеницы							
Лондон3702 ржаной муки, 36 690 гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницыЛис12 500 гороха, 540 630 пшеницыМанчестер39 169 пшеницыМонтроз15 150 пшеницыНьюкестль194 850,5 пшеницы(в Ирландию)Плимут82 724 пшеницыБельфаст749 пшеничной муки, 39 725 ржиСоутемптон84 269 пшеницыДублин151 850 пшеницы		12 080 гороха, 141 504 овса, 1 174 803,5 пшеницы		,							
гороха, 1 084 479 овса, 889 161 пшеницы Манчестер 39 169 пшеницы Монтроз 15 150 пшеницы Ньюкестль 194 850,5 пшеницы (в Ирландию) Плимут 82 724 пшеницы Бельфаст 749 пшеничной муки, 39 725 ржи Соутемптон 84 269 пшеницы Дублин 151 850 пшеницы	Ипсвич	66 500 пшеницы	Дунди								
Ньюкестль         194 850,5 пшеницы         (в Ирландию)           Плимут         82 724 пшеницы         Бельфаст         749 пшеничной муки, 39 725 ржи           Соутемптон         84 269 пшеницы         Дублин         151 850 пшеницы	Лондон	гороха, 1 084 479 овса,	Лис	12 500 гороха, 540 630 пшеницы							
Плимут       82 724 пшеницы       Бельфаст       749 пшеничной муки, 39 725 ржи         Соутемптон       84 269 пшеницы       Дублин       151 850 пшеницы	Манчестер		Монтроз	15 150 пшеницы							
Плимут         82 724 пшеницы         Бельфаст         749 пшеничной муки, 39 725 ржи           Соутемптон         84 269 пшеницы         Дублин         151 850 пшеницы		194 850,5 пшеницы	•	(в Ирландию)							
Соутемптон 84 269 пшеницы Дублин 151 850 пшеницы		82 724 пшеницы	Бельфаст								
		84 269 пшеницы		151 850 пшеницы							
		106 130 пшеницы									

Источник: Статистические сведения о ревельской торговле и судоходстве за 1904 год. Ревель, 1905. С. 45–48.

пуд. груза на корабль. По реке Белой ходили баржи с тоннажем во много раз больше. В сравнении с Ригой (таблица 4) количество адресов поставок хлеба меньше, немного и скандинавских портов. Так как хлеб в Ревель в массовом количестве поступал осенью и зимой, видимо только сравнительно крупные морские корабли направлялись сюда за грузами (осенние штормы на Балтике и проводка ледоколами). Всего в 1904 г. из Ревеля с хлебом ушли 19 судов в Швецию, десять в Данию, 27 в Германию, 42 в Голландию, семь в Бельгию, три во Францию и 78 кораблей в Великобританию<sup>1</sup>. Основными потреби-

1 Статистические сведения о ревельской торговле и судоходстве за 1904 год. С.

телями уфимского и иного зерна были немцы, голландцы и англичане.

Между Санкт-Петербургом и Ревелем располагался ещё один небольшой морской порт – Нарва. Городок с населением 13,7 тыс. чел. отличался довольно значительной торговлей. В 1892 г. в местный порт пришло свыше 100 заграничных судов¹. Из Уфимской губернии сюда поступала часть хлебных грузов. В 1908 г. в Нарву прибыло 65 548 пуд. уфимской продукции, главным образом из Белебей-Аксаково (43 498 пуд.), в 1909 г. – 68 тыс. пуд., 1912 г. – 27 тыс., 1913 г. – 27 тыс. пуд.² Объёмы были невелики, нарвский порт, скорее всего, принимал «излишки» двух своих крупных соседей.

Но в 1900-е гг. у Санкт-Петербурга появился ещё один успешный конкурент - Виндава (совр. Вентспилс в Латвии). Это был второй на Балтике после Либавы незамерзающий порт, но из-за отсутствия железнодорожного сообщения совершенно прозябавший. Однако в 1901 г. в город приходит стальная магистраль, открывается движение по линии Москва - Виндава, принадлежащей акционерному обществу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги (в Москве строится Виндавский, ныне Рижский вокзал)3. Маленький город преобразился, в порту имеются элеватор, амбары и пр. В Виндаву поступал хлеб из Москвы, Рыбинска, а также из Риги, порт которой зимой замерзал. Сюда же устремляются и уфимские хлеботорговцы. «Взрыв» интереса происходит в 1909 г. Ещё в 1908 г. Виндава приняла лишь две партии ржи из Чишмов (24 750 пуд.) и Юматово (4500 пуд.)4. А в 1909 г. из Уфимской губернии вывезли к балтийским портам 2921 тыс. пуд. пшеницы, из которых в Ригу поступило 1107 тыс. пуд., или 38%, в Виндаву - 849 тыс. пуд. (29%), Ревель - 663 тыс. пуд. (23%), Санкт-Петербург - 157 тыс. пуд. (5%), Либаву - 145 тыс. пуд. (5%)5. Маленькая Виндава на краткий миг обогнала крупнейшие центры экспортной торговли, включая столицу империи. В 1913 г. из Уфимской губернии вывезли в Виндаву 354 250 пуд. хлебных гру-

54.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Указ. соч. Т. XXa (полутом 40). СПб., 1897. С. 561.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 66–67, 70–75, 82–83, 88–89, 96–97, 110–115; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1912 год. С. 54–55; Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1913 год. С. 52–53.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> См.: Очерк современного состояния и деятельности за первое пятилетие Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. 1901–1906 гг. Б. м. и г. [на обложке: *Горячковский В.В.* Очерк линии Москва-Виндава 1901–1906 г.]; Спутник по Московско-Виндавской железной дороге. М., 1909.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 94–95, 98–99.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Подсчитано по: Производство, перевозки и потребление хлебов в России. 1909–1913 гг. Вып. І. С. 62–63.

зов<sup>1</sup>. Много вагонов поступало на станции Московско-Виндаво-Рыбинской линии.

Строительство железной дороги возродило ещё один забытый балтийский порт. Уездный городок Лифляндской губернии Пернов (совр. Пярну в Эстонии) в 1861 г. по вывозу товаров превышал Ревель более чем в семь раз и в полтора раза Либаву. Затем десятилетия забвения, пока сюда не проложили рельсы Перново-Валкской железной дороги<sup>2</sup>. Но уфимских хлеботорговцев этот дальний порт между Ревелем и Ригой не заинтересовал, поставки туда оставались «экзотикой». Лишь в 1913 г. на три станции Перново-Ревельских подъездных путей (Вейсеншт., Кеденпе, Каппакойм) из Давлеканово привезли 4232 пуд. тарицы (отрубей)<sup>3</sup> для местного животноводства.

На значение балтийских портов в хлебной торговле края обратили внимание современники. Имеется добротная транспортная статистика по Самаро-Златоустовской железной дороге, по которой, например, в 1912 г. основными центрами приёма хлеба с СЗЖД были Ревель - 3060,4 тыс. пуд. и Рига - 2279,5 тыс. пуд.<sup>4</sup> Уфимский земский статистик И.П. Баев в своей работе определил вывоз хлеба с основных уфимских станций СЗЖД (Шафраново, Раевка, Давлеканово, Шингак-Куль, Чишмы, Уфа) за 1907-1911 гг. В среднем в порты Балтийского и Чёрного морей отправлялось 41,7% всех хлебных грузов, на станции своей дороги – 26%, на дороги московского узла – 9,7%, в восточную часть Европейской России и Сибирь - 5,7%, на заграничные дороги - 1,9%, на Среднеазиатскую и Ташкентскую дороги -0,6%, на прочие линии – 14,4%5. Среднегодовая отправка хлеба за 1909–1912 гг. приведена в брошюре, видимо, того же автора (Рига – 2756 тыс. пуд., Ревель - 2260, Виндава - 1045, Петербург - 677, Новый Порт - 417 и пр.). Из Уфимской губернии вывозилась разнообразная сельскохозяйственная продукция, например, куриные яйца (47 тыс. пуд. в Берлин, 7 тыс. в Лейпциг)6.

К середине 1890-х гг. в изданиях по транспортной статистике

 $^1$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 84–89, 94–97, 100–101, 104–105, 110–111, 114–115, 130–131.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А. Указ. соч. Т. XXIII (полутом 45). СПб., 1898. С. 343–344.

 $<sup>^3</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 104–105.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> *Смирнов Н.* Краткий обзор коммерческой деятельности Самаро-Златоустовской железной дороги за 1912 год сравнительно с предыдущим годом. Самара, 1914. С. 54–55.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Баев И.П. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Таблицы. С. 162.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> [Баев?] Русско-германский торговый договор в связи с интересами сельского хозяйства Уфимской губернии. [Уфа, 1914]. С. 18.

появляются итоговые сведения о перевозках хлеба из Уфимской губернии, указываются пункты назначения (к примеру, за 1895 г.)<sup>1</sup>. Накануне мировой войны статистическое отделение Департамента железных дорог Министерства финансов обработало данные «сводной статистики перевозок» и отчёты самих железных дорог, создав уникальную работу, где есть и погубернские данные. Информация по нашему краю имеется за 1901–1903, 1908–1911 гг. В таблице 8 показан вывоз хлеба из Уфимской губернии в порты Балтийского моря.

Таблица 8

Отправка хлеба из Уфимской губернии на Балтийский участок

(тыс. пуд.) Год Порты назначения Итого в Всего Петер-Нарва Ревель2 Рига Вин-Либапорты вывезено бург дава ва 16 016 14 422 

Источник: Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. Распределение перевозок хлебных грузов по губерниям и областям, и по портам и пограничным пунктам. СПб., 1914. С. 10.

Общая картина – возрастание объёмов вывоза в морские гавани Балтики, стабильная роль столицы, относительный упадок Либавы, подъём Ревеля, Риги и Виндавы, второстепенное место Нарвы. А во всём вывозе хлеба из Уфимской губернии доля балтийских поставок оставалась постоянно высокой от 30 до 40% ежегодно, до 52% в 1910 г. Лишь в 1902 г., после неурожая предыдущим летом, балтийский вывоз упал до 6,3%.

Среди балтийских портов существовала определённая специализация. Например, практически вся «экспортная» мука в начале XX в. из Уфимской губернии поступала в Санкт-Петербург. За 1901, 1903, 1908–1911 гг. сюда прибыло 93,3% от всего количества ржаной муки (кроме пеклеванной и сеянной<sup>3</sup>) отправляемой в порты Балтики. В

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Статистические данные о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собою связанным железным дорогам, составленные по губерниям. Вып. III. СПб., 1896. С. 94.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Ревель с Балтийским портом. В источнике также указан Пернов, поставок куда из Уфимской губернии не было.

<sup>3</sup> Мелко размолотая и просеянная мука высших сортов, которая в железнодо-

1901 г. фиксируются последние крупные партии овса (189 тыс. пуд. в Санкт-Петербург, 394 тыс. пуд. в Либаву), в последующие годы на экспорт уфимский овёс по железной дороге вывозился в малых объёмах (51 тыс. пуд всего в 1909 г., 17 тыс. пуд. в 1910 г.)<sup>1</sup>. Уфимские станции СЗЖД переключились на отгрузку зерна. Таблица 9 показывает отправку зерновой ржи и пшеницы.

Таблица 9

Вывоз зерна из Уфимской губернии в балтийские порты (тыс. пуд.)

		По	Итого в	Всего					
Год	Петер-	Нарва	Ревель	Рига	Вин-	Либа-	порты	вывезено	
	бург				дава	ва			
рожь									
1901	1	-	6	6	_	_	13	629	
1902	_	-	_	_	_	_	_	1951	
1903	36	24	579	21	_	30	690	1046	
1908	321	64	922	181	29	89	1606	4319	
1909	287	68	1935	215	36	263	2804	6925	
1910	132	8	1170	29	235	1	1575	3444	
1911	133	-	509	1	9	_	652	1576	
				пшен	ица				
1901	50	_	63	294	_	155	562	1306	
1903	1	-	224	_	_	_	225	1237	
1908	_	_	_	3	_	_	3	1182	
1909	157	_	663	1107	849	145	2921	4968	
1910	301	_	497	3844	914	13	5569	7279	
1911	41	_	460	1258	746	3	2508	3748	

Источник: Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. Распределение перевозок хлебных грузов по губерниям и областям, и по портам и пограничным пунктам. СПб., 1914. С. 44–45, 62–63.

Исключая периоды неурожаев (засуха 1901 г.), когда торговля резко падала, в остальные годы от 30 до 50% ржи и овса, вывозившегося из Уфимской губернии направлялись именно в балтийские порты. В экспорте уфимской ржи стабильно лидировал Ревель (1909 г. – 68% всего балтийского вывоза, 1910 г. – 74%), достаточно много зерновой ржи направлялось в Петербург, в отдельные годы в Либаву и Виндаву. Зато вагоны с пшеничкой преимущественно шли в Ригу (1909 г. – 38%, 1910 г. – 69%), а также в Виндаву и Ревель. Либава и

рожных перевозках учитывалась отдельно. Из Уфимской губернии в основном поступали грубые сорта муки крупного помола.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. С. 84–85, 152–153, 176–177, 190–191.

северная столица не пользовались популярностью среди уфимских хлеботорговцев, сбывавших пшеницу.

В целом, вплоть до Первой мировой войны балтийские порты играли решающую роль в экспортных поставках уфимской продукции. Из всех партий хлеба, которые напрямую отправили из Уфимской губернии за границу, в 1910 г. вывезли на Балтику 1575 из 1576 тыс. пуд. ржи, пшеницы – 5569 из 6078 тыс. пуд. (91,6%) и т. д. Для зерна и иной сельскохозяйственной продукции юговосточных губерний Европейской России порты Балтийского моря от Петербурга до Либавы оставались наиболее выгодным, удобным, «естественным» направлением поставок.

## § 3. Экспорт хлеба в других направлениях

В небольшом количестве уфимский хлеб отправлялся в порты Чёрного и Азовского морей, где он сталкивался с мощной конкуренцией местных производителей, поставлявших высококачественную пшеницу и кормовой ячмень на экспорт<sup>2</sup>. Лишь в отдельные годы очень высоких урожаев в Уфимской губернии, когда все станции и балтийские гавани буквально были завалены зерном, хлеботорговцы направляли вагоны в южные порты (соглашаясь, наверняка, на меньшую прибыль, лишь бы сбыть товар). В таблице 10 показан вывоз уфимского хлеба через южную морскую границу.

Таблица 10

Поставки клеба из Уфимской губернии в порты Чёрного и Азовского морей (тыс. пуд.)

							- F (		- <b>J</b> /		
		Порты назначения									
								Poc-			Всего на
Год	Одес-	Ни-	Фео-	Керчь	Бер-	Ma-	Ta-	тов-	Но-	Итого	границу³
	ca	кола-	досия	_	дянск	риу-	ган-	на-	ворос		
		ев				ПОЛЬ	рог	Дону	сийск		
1901	1	_	-	-	_	_	_	53	54	108	1619
1902	-	_	-	-	-	-	_	_	7	7	508
1903	-	_	-	-	_	_	_	_	_	-	1327
1908	-	_	-	-	-	2	_	_	_	2	2047
1909	63	422	47	9	_	3	7	11	2	564	8369
1910	22	398	10	_	249	_	4	9	32	727	8371
1911	_	83	_	-	_	_	3	_	8	94	3583

Источник: Материалы к пересмотру торгового договора России с Германи-

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. С. 44-45, 62-63.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Чёрного и Азовского морей в 60–90-е годы XIX в. Ростов-на-Дону, 1966; Алавердов Э.Г. Внешняя торговля России через порты Чёрного и Азовского морей в конце XIX – начале XX вв. Автореферат дисс. ... канд. ист. наук. Ростов-на-Дону, 1975.

 $<sup>^3</sup>$  Это весь вывоз хлеба из Уфимской губернии в порты Чёрного, Азовского, Балтийского морей и пограничные пункты сухопутной границы.

ей и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. Распределение перевозок хлебных грузов по губерниям и областям, и по портам и пограничным пунктам. СПб., 1914. С. 10–11.

Таблица 10 ярко свидетельствует о нестабильности поставок уфимского хлеба на юг (вывозилась почти исключительно зерновая пшеница, меньше рожь). В 1901 г. небольшие партии ушли в Ростовна-Дону и Новороссийск, территориально самые близкие к Башкирии порты. В 1902, 1908, 1911 гг. отправлялось незначительное количество, в 1903 г. – вообще ничего. Лишь в урожайные 1909 и 1910 гг. уфимские предприниматели продавали достаточно крупные партии хлеба на юг (лидировал Николаев). Таблица 10 свидетельствует о случайном характере торговых связей с Черноморско-Азовским участком. С отдельными портами (Керчь, Бердянск, Феодосия, Мариуполь) устанавливались кратковременные контакты на один – два сезона. Удельный вес южного экспорта составлял в 1909 г. – 6,7% и в 1910 г. – 8,7% от всего количества.

Данные транспортной статистики СЗЖД это полностью подтверждают. Так, в 1894 г. на Юго-Западные дороги в Одессу из Уфы вывезли шесть пудов неизвестно чего<sup>1</sup>. В 1908 г., когда на Украине был недород, из Талды-Булака ушла единственная партия ржаной муки (1800 пуд.) в Мариуполь Екатерининской железной дороги (в таблице 10 – округлено до 2 тыс. пуд.)<sup>2</sup>. В 1914 г., когда распродавалось зерно обильного предыдущего урожая, с девяти «уфимских» станций СЗЖД в Николаев Южных железных дорог было отправлено 519 546 пуд. (преимущественно пшеницы). Основным поставщиком на юг стала Раевка (391 651 пуд. пшеницы, или 47,5% от всего вывоза с этой станции). Кроме того из Раевки ушло 2000 пуд. пшеницы в Мариуполь, а из Уфы отправили в Одессу 24 444 пуд. гречневой крупы и 4002 пуда пшена<sup>3</sup>. Всего в 1914 г. в порты Чёрного и Азовского морей из Уфимской губернии вывезли 549 992 пуд. хлеба, что даже не достигло показателей 1909–1910 гг.

Имеется свидетельство, что в 1902 г. 1 тыс. пуд. уфимского хлеба была вывезена в Архангельск<sup>4</sup>. В урожайном 1913 г. из Давлеканово в Архангельск Северной железной дороги отправили 1000 пуд.

<sup>1</sup> Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 64–65.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. С. 82–87, 90–95, 98–99, 106–107, 110–111, 116–117.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. С. 10.

ржаной муки<sup>1</sup>, а в 1914 г. из Чишмов вывезли туда 2012 пуд. проса<sup>2</sup>. В Архангельский порт в основном шло зерно из Сибири по железнодорожной линии Пермь – Котлас и далее судами по Северной Двине, для чего с голландской фирмой В.Г. Миллер и К° было заключено соглашение об организации речного пароходства<sup>3</sup>. Из Уфимский губернии в редчайших случаях туда везли хлебную продукцию, которую, возможно, в тот момент просто больше некуда было отправлять. В урожайном 1913 г. из Давлеканово в Котлас было вывезено 2000 пуд. гороха, из Шингак-Куля – 1000 пуд. пшеницы<sup>4</sup>. Наверняка, это тоже экспортные поставки. Уфимский хлеб в Котласе перегружался в речные суда и сплавлялся в Архангельск по Северной Двине<sup>5</sup>.

Уже в первый полный год хлебной торговли на «уфимских» станциях СЗЖД партия в два вагона пшеницы (1220 пуд.) ушла из Шафраново непосредственно за границу, в Кёнигсберг, крупнейший восточный порт Германской империи на Балтийском море (совр. Калининград, Россия)6. И все последующие годы, вплоть до мировой войны, из Уфимской губернии не в самых больших объёмах, но регулярно прямо за границу экспортировались зерно, мука и другая сельскохозяйственная продукция. «Работа» с заграницей это качественно иной уровень организации предпринимательского дела. Прежде чем анализировать поставки уфимской продукции в Европу нужно показать состояние западной сухопутной границы Российской империи, так как за прошедшее столетие произошли кардинальные изменения в государственном устройстве этих регионов. Исключим Финляндию, куда поставки хлеба производились через Петербург и лишь с началом Первой мировой войны непосредственно на финские железные дороги стала вывозиться уфимская продукция, а также участок русско-румынской границы, которую грузы из Уфимской губернии не пересекали.

Западные границы России с Германской и Австро-Венгерской империями по суше проходили по территориям нескольких современных государств – Польши, Украины, Литвы, Молдовы, России

1

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 106–107.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. С. 108–109.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Хлебное дело. 1909. 26 (9 декабря) ноября.

 $<sup>^4</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 104–105, 108–109.

 $<sup>^5</sup>$  О торговле через Белое море см.: *Красавцев Л.Б.* Торговое мореплавание на Европейском Севере России во второй половине XIX – начале XX века. Проблемы развития и правового регулирования. Архангельск, 2006.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> См. также: *Роднов М.И.* Уфимский хлеб в Кёнигсберге // Северо-Запад в аграрной истории России / Под ред. В.Н. Никулина. [Калининград], 2008. С. 215–218.

(Калининградская область). Привислинский край в Российской империи был одним из наиболее развитых в промышленном отношении регионов с самой густой сетью железных дорог. К сухопутной границе подходило несколько крупных общероссийских магистралей, а в пределах Польши действовали местные частные линии: на конец 1890-х гг. – Варшаво-Венская, Варшаво-Тереспольская, Ивангород-Домбровская, Лодзинская фабричная, казённые Привислинские, в начале XX в. ещё Гербы-Келецкая (часть дорог объединялась) и др. 1

На русско-австрийском участке к границе примыкали три российские железные дороги. В пределах современной Польши немного севернее тогда австрийского Кракова находилась станция Граница, к которой выходили линии Варшаво-Венской и Привислинских дорог. Это была единственная пограничная железнодорожная станция в нынешней Польше между Россией и Австро-Венгрией. По территории современной Украины с австро-венгерскими линиями соединялись казённые Юго-Западные железные дороги. Здесь грузы пересекали рубежи на трёх станциях, первая: Радзивилов (в 1940-1993 гг. город Червоноармейск), напротив с австрийской стороны был город и станция Броды, лежавший на пол пути между Ровно и Львовом. К станции Волочиск (на другой стороне - Подволочиск) подходила линия от Одессы через Жмеринку. От неё было проведено ответвление через северную Бессарабию (совр. Молдова) до станции Новоселицы на берегу реки Прут (совр. Черновицкая область Украины), напротив - Новоселицы австрийские<sup>2</sup>.

К русско-австрийской границе хлебные грузы из Уфимской губернии направлялись ещё реже, чем в порты Чёрного моря. Далеко. Лишь в самые урожайные года предприниматели пускали по столь причудливым маршрутам составы с уфимской пшеницей, причём на станции Юго-Западных дорог в 1909 г. прибыло 10 тыс. пуд. в Радзивилов и 12 тыс. пуд. в Волочиск. Немного больше были поставки на станцию Граница – 3 тыс. пуд. в 1901 г., 367 тыс. пуд. в 1909 г., 5 тыс. пуд. в 1911 г.<sup>3</sup>

Изучение транспортной статистики показывает три разных способа вывоза хлебных грузов за границу. В одних случаях предприниматели направляли вагоны с зерном в приграничные российские станции. Так, в 1913 г. из Чишмов в Волочиск Юго-Западных дорог

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Статистический ежегодник на 1913 год / Под ред. В.И. Шараго. СПб., 1913. С. 582–583.

 $<sup>^2</sup>$  Андреев П. Юго-Западные железные дороги. Историко-экономический очерк. Киев, 1896.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. С. 10–11.

прибыло 2000 пуд. проса<sup>1</sup>. Но часто уфимские хлеботорговцы поставляли товар сразу на заграничную железнодорожную станцию иностранному покупателю. В 1914 г. из Уфы, Чишмов, Шафраново и Шингак-Куля много хлеба вывезли на австрийскую станцию Броды (а не на соседний русский Радзивилов) – 40 095 пуд. проса и 4500 гречихи. Очень редко происходили прямые поставки внутрь иностранного государства. Непосредственно в Вену ушло из Шингак-Куля 2000, а из Чишмов – 9750 пуд. проса<sup>2</sup>. И, как в случаях с портами, партии хлеба могли подвозиться на ближайшие (перегрузочные) станции.

Это особенно касается Польши с её густой сетью железных дорог. Перед войной на русско-прусской (русско-германской) границе действовало несколько пограничных станций с железнодорожными переходами: Вержболово Северо-Западных дорог (с немецкой стороны Эйдкунен, совр. пос. Чернышевское Калининградской области) на линии Ковно - Кёнигсберг; Граево<sup>3</sup> Привислинских дорог (с немецкой стороны станция Просткен, далее все совр. Польша) на линии Белосток - Кёнигсберг; Млава Привислинских дорог (с немецкой стороны станция Иллово) на линии Варшава - Данциг; Александрово Варшаво-Венской дороги (рядом Цехоцинск), располагавшаяся недалеко от немецкого города Торн (польск. Торунь) и через которую проходили дороги от Варшавы на Данциг и Позен (Познань); Щипиорно Варшаво-Венской дороги (с прусской стороны Скальмержицы, в отдельных источниках и российская станция так называлась) недалеко от города Калиш по направлению на Позен и Берлин; Гербы Русские Гербы-Келецкой железной дороги (через границу - Гербы Прусские) на югозападе российской Польши; Сосновицы Варшаво-Венской и Привислинских дорог (совр. польский город Сосновцы, где до 1914 г. встречались рубежи трёх империй).

Через Сосновицы грузы могли вывозиться как в Германию (на Бреслау), так и в пределы Австро-Венгрии. Через станцию Гербы хлеб не отправлялся, а в Щипиорно лишь в 1909 г. поступило 4 тыс. пуд. уфимского зерна. В таблице 11 показаны поставки продукции из Уфимской губернии через русско-прусский участок границы (с учё-

<sup>1</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 116–117.

 $<sup>^2</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. С. 90–91, 106–107, 110–111, 118–119.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Через Граевскую таможню «идут транспорты товаров, направляющиеся в Кёнигсберг и Данциг, а равно и обратно». На прусской стороне в 6 верстах лежит станция Просткен-Зальцведен, далее – крепость Лык. «Пограничная наша станция по своей обширности и благоустройству представляет большой контраст, сравнительно с убогою и грязноватою прусскою пограничною станциею» (Андреев П.Н. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казённым железным дорогам. Киев, 1899. С. 328).

Поставки хлеба из Уфимской губернии через русско-прусский участок сухопутной границы (тыс. пуд.)

Год		Станции назначения									
	Вержболово	Граево	Млава	Александрово	Сосновицы						
1901	13	80	8	7	8	116					
1902	10	180	10	3	_	203					
1903	_	87	38	_	_	125					
1908	47	_	_	1	9	57					
1909	41	847	8	4	196	1100					
1910	5	87	34	2	12	140					
1911	3	57	57	1	_	118					

Источник: Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. Распределение перевозок хлебных грузов по губерниям и областям, и по портам и пограничным пунктам. СПб., 1914. С. 10.

Лишь в годы очень больших урожаев уфимский хлеб в массовом количестве направлялся на пограничные сухопутные станции, как в 1909 г. В остальное время поставки сюда были сравнительно скромными. Причём четыре станции (Вержболово, Граево, Млава, Александрово) были связаны с германскими балтийскими портами Кёнигсберг и Данциг, куда по всей видимости и направлялись составы. Продовольственные рынки Германии и особенно Австро-Венгрии были закрыты тарифами и внутрь этих стран российский (в частности уфимский) хлеб не поставляли, в отличие от другой сельскохозяйственной продукции (яйца). Русские зерно, мука, овёс, отруби направлялись в порты Германии, откуда они потом перераспределялись по всей стране и даже вывозились на экспорт. Удалось найти лишь поставки уфимского хлеба в Вену (см. выше) и то по общей Варшаво-Венской железной дороге.

Однако изучение транспортной статистики Самаро-Златоустовской магистрали открывает несколько иную картину перевозок хлеба, как и на австрийском участке границы. Чаще грузы из Уфимской губернии поступали сразу на станции заграничных железных дорог, российские пограничные станции указывались как пункты приёмки хлеба редко. Например, уфимское зерно шло не в Вержболово, а сразу в Кёнигсберг. Кроме того составы с СЗЖД направлялись на различные станции железных дорог в пределах современных Польши и Литвы и установить для чего предназначался товар, для снабжения населения Польши или на экспорт невозможно. Составы с уфимским хлебом поступали как в Варшаву, так и на станцию Сувалки, лежавшую близ границы с Германией. Здесь так-

же, как и в морских портах, в месяцы массового поступления хлебных грузов вагоны могли направлять на резервные станции, где товар дожидался очереди для разгрузки в немецком порту. А главным пунктом приёма уфимского зерна являлся Кёнигсберг, значение которого в российском ввозе и вывозе было очень велико.

По масштабам хлебной торговли Кёнигсберг обогнал соседнюю Либаву и входил в ряды основных балтийских портов, через которые экспортировался русский хлеб<sup>1</sup>. Во всех коммерческих газетах чуть ли не ежедневно публиковались сообщения о ценах в Кёнигсберге на русский хлеб. Например, в начале сентября 1909 г. в Давлеканово рожь стоила 60–62 коп. за пуд., пшеница – 79–80 коп., а в Кёнигсберге – 90–93 коп. рожь и 120–122 коп. пшеница<sup>2</sup>. Германское правительство придавало большое значение развитию экономики города. Когда осенью 1907 г. железные дороги и складское хозяйство не справились с наплывом русского хлеба, германский «министр публичных работ, посетив Кёнигсберг, тотчас же распорядился об отпуске необходимых сумм на этот предмет и тогда же осенью могло быть приступлено к сооружению двух новых навесов на железнодорожной станции»<sup>3</sup>.

Современник отмечал, что «Кёнигсберг уже издавна исполняет роль комиссионера по продаже русского хлеба за границей, но роль эта не ограничивается простой перепродажей нашего зерна, и существо кёнигсбергских хлебных операций сводится к приготовлению особого типа партий, приспособленных к условиям разных рынков. Богатая клейковиной русская пшеница смешивается с изобилующей крахмалом прусской, и в результате получается новый тип зерна, который, например, на английских хлебных рынках носит даже название – кёнигсбергской пшеницы. Англия спрашивает зерно, богатое крахмалом, Голландия и Бельгия предпочитают пшеницу с большим процентом клейковины. Кёнигсбергские хлеботорговцы приобрели в этом отношении огромный навык, и знание разнообразных условий европейского рынка служит главным основанием их оборотов»<sup>4</sup>.

Кёнигсбергу приходилось постоянно конкурировать с соседними русскими портами. Временный упадок конца 1880-х гг. сменился ус-

<sup>1</sup> См.: Очерки истории Восточной Пруссии. Калининград, 2004. С. 308.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Хлебное дело. 1909. 3 (16) сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Либавские биржевые известия. 1909. 4 января.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Фёдоров М.П. Указ. соч. С. 322; главные хлеботорговые фирмы Кёнигсберга по данным местного биржевого комитета на 1886 г.: Мюллер и Гутцей; фон-Гизики и Шретер; Меллер и Финк; Эрнст Кастель; Бэр и Буммельбург; Ц. Глитцке; Штюренберг и Бэмер; О. Ейхлер; Хольдак и Иран; Рицхаупт, Ссадик и К°; Роберт Месслинг; Братья Фреммер; Лазарь Ейхельбаум, Краузе и Штихбейн; Нейман и Фейнштейн; О. Рашль; Х. и Р. Лемке; Луис Блох (Там же. С. 327). Также см.: Касперов В.И. О хлебной торговле Кёнигсберга и Данцига. Торговля хлебом в Кёльне. Амстердам, Роттердам и Антверпен. СПб., [1887].

тановлением в Германии пониженного тарифа при перевозке русских грузов для транзитных портов Данцига, Кёнигсберга, Мемеля, Пиллау, Нейфарвассера. В 1893 г. договор частных железнодорожных обществ – Юго-Западных, Привислинских, Восточно-Прусско-Южной и Мариенбург-Млавской – также установил пониженные провозные платы на хлебные грузы Данцига и Кёнигсберга. Российское правительство, обеспокоенное усилением на Балтике конкурента собственным портам, в ответ ужесточало таможенную политику, поэтому наиболее рентабельным становилась отправка фуража для немецкого животноводства. Русские отруби фактически имели «беспрепятственный и беспошлинный доступ» на германский рынок<sup>1</sup>.

В 1899 г. всего в Кёнигсберг прибыло 18 983 тыс. пуд. различных хлебных грузов, в том числе с Владикавказской железной дороги – 145 тыс. пуд., Екатерининской – 91 тыс. пуд., Курско-Харьковско-Севастопольской - 511 тыс., Либаво-Роменской - 949, Московско-Брестской – 498, Московско-Киево-Воронежской – 3367, Московско-Курской - 271, Полесских - 848, Привислинских - 180, Риго-Орловской - 270, Рязанско-Уральской - 2166, Самаро-Златоустовской - 371, Санкт-Петербург-Варшавской - 234, Сибирской - 23, Сызрано-Вяземской - 644, Харьковско-Николаевской -471, Юго-Восточных - 2171, Юго-Западных - 5753, с прочих железных дорог – 20 тыс. пуд. Чуть ли не все стальные магистрали России отправляли в Кёнигсберг хлеб. Сюда ввозили тарицу, отруби, выжимки (4938 тыс. пуд.) для немецкого животноводства, горох, фасоль, чечевицу, бобы (4475 тыс. пуд.), рожь (3571), овёс (2413), ячмень (1109), семя конопляное и льняное (1942 тыс. пуд.) и многое другое<sup>2</sup>. В 1912 г. в Кёнигсберг прибыло 29 258 тыс. пуд. различных хлебных грузов, в том числе с Самаро-Златоустовской железной дороги – 149 тыс. пуд. (Давлеканово – 30, Белебей-Аксаково – 54 тыс. пуд.)3. Хлебные грузы из далёкой Уфимской губернии не играли решающей роли в торговле немецкого порта, но поставки происходили

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Китанина Т.М. Хлебная торговля России в 1875–1914 гг. С. 225–226 (в этой монографии подробно показана правительственная политика в вопросе хлебных тарифов); Лященко П.И. Зерновое хозяйство и хлеботорговые отношения России и Германии в связи с таможенным обложением. Пг., 1915. С. 269. По данной проблеме уже в дореволюционной историографии было создано много фундаментальных исследований (см., например: Соболев М.Н. История русскогерманского торгового договора. Пг., 1915), выходят труды и в наши дни (Абезгауз С.А. Россия и её основные торговые партнёры конца XIX – начала XX века (О взаимном влиянии политических и торговых отношений) // Исторические записки / Сост. и отв. ред. Б.В. Ананьич. Вып. 11 (129). М., 2008), др.

 $<sup>^2</sup>$  Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1899 г. Хлебные грузы. Статистика назначения. СПб., б. г. С. 206–211, 214–225, 228–229.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Сводная статистика перевозок по русским жел. дор. 1912 год. Хлебные грузы. Ч. II. С. 222–223.

почти непрерывно.

В 1908 г. в Кёнигсберг прибыло со станции Приютово 1500 пуд. бобов, из Белебей-Аксаково – 5255 пуд. семян, с Глуховской – 750 пуд. семян, из Аксёново – 750 пуд. ржи, из Шафраново – 750 пуд. семян, из Давлеканово – 24 460 пуд. тарицы и 1505 пуд. семян, из Чишмов – 2994 пуд. семян, из Уфы – 2404 пуд. семян льняных и конопляных, итого – 40 368 пуд. А в Данциг (совр. Гданьск, Польша), соседний немецкий порт на Балтике из Белебей-Аксаково вывезли 1500 пуд., из Шафраново – 1505 пуд. семян, из Уфы – 3050 пуд. тарицы<sup>1</sup>. Предприниматели на большинстве станций СЗЖД торговали с Германией, имели налаженные деловые связи.

В урожайном 1913 г. поставки в Кёнигсберг из Уфимской губернии стали более разнообразными: Приютово – 2000 пуд. гороха, 1000 бобов, Белебей – 750 семян, Белебей-Аксаково – 8000 пшеницы, 31 000 гороха, 37 597 семян, Глуховская – 1513 семян, Аксёново – 16 000 пшеницы, Шафраново – 1812 ржи, 4000 пшеницы, 1000 гороха, 3324 семян, Раевка – 1000 ржи, 12 000 пшеницы, Давлеканово – 9000 пшеницы, 10 006 гороха, 13 093 тарицы, 2609 семян, Шингак-Куль – 900 гречихи, 32 000 гороха, Чишмы – 2000 пшеницы, 8250 гречихи, 10 000 гороха, 5955 семян, Уфа – 3000 гороха, Сулея – 1990 тарицы, 257 пуд. семян льняных и конопляных. Ещё на немецкую пограничную станцию Эйдкунен из Давлеканово поступило 900 пуд. прочей муки и 9961 пуд. тарицы. Итого в 1913 г. из Уфимской губернии ушло в Кёнигсберг 228 917 пуд. А в Данциг отправили 23 568 пуд. пшеницы, тарицы и семян. В сумме весьма значительная величина для столь отдалённого от Восточной Пруссии региона.

Также составы с зерном направлялись на германские станции Верхней Силезии (район Бреслау): 7662 пуда гречихи в Глейвитц (755 пуд. из Аксёново, 1657 из Шафраново, 750 из Давлеканово и 4500 пуд. из Шингак-Куля), 8958 пуд. гречихи в Каттовиц (из Шафраново, Чишмов, Иглино), видимо где-то рядом были станции Шидловицы (ввезли 1500 пуд. гречихи из Иглино) и Меж.-Мон. (750 пуд. тарицы из Давлеканово)<sup>2</sup>. Поставки в этот район носили целенаправленный характер, покупатель заказал гречиху и уфимский торговец (-цы) специально собирал партии и отправлял немцам гречку. На русские пограничные станции Вержболово, Граево, Млава хлеб в 1913 г. не везли, минуя их он сразу поступал в Германию.

Массовые поставки уфимского хлеба в Германию и Австро-

 $<sup>^{1}</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 66–67, 72–77, 80–81, 90–91, 96–97, 102–103.

 $<sup>^2</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 84–87, 92–93, 96–97, 100–103, 108–109, 112–113, 116–117, 122–123, 126–127, 136–137.

Венгрию продолжались и всю первую половину 1914 г. До июля, когда разразилась Мировая война, из Уфимской губернии успели вывезти в Кёнигсберг 149 976 пуд. различных хлебных грузов, в Данциг – 20 884 пуд., ещё 29 368 пуд. отправили на мелкие станции (Презен, Глейвитц, Дамбек, Здунек, Коттовицы, Мокашоу, Шигловицы, Щаков и др.)<sup>1</sup>.

Но, помимо вывоза непосредственно за границу, много партий с уфимским зерном поступало на российские приграничные станции и в близлежащие населённые пункты. Так, в 1908 г. на Варшаво-Венскую железную дорогу прибыло из Уфимской губернии в Александрово 753 пуд. гречневой крупы, а в городок Бендин - 15 750 пуд. ржи., что лежал недалеко от пограничных Сосновиц, куда в 1908 г. привезли из Уфимской губернии 10 794 пуд. (в основном ржи). Уфимские грузы также прибывали на станции Домброво, Брест, Владово, Люблин, Варшава, Ковель, Радом, Кельцы<sup>2</sup>. Хлеб мог поступать как для потребления населения Польши и Литвы, так и для экспорта. По данным В.П. Семёнова-Тян-Шанского<sup>3</sup> из Белебеевского уезда отправлялось в Варшавский район 96 тыс. пуд. хлебных грузов, в Домбровский - 13, Белостоцкий - 9, Келецкий - 6 тыс. пуд. В таблице 12 показаны поставки хлебной продукции из Уфимской губернии в Привислинский край (по линиям железных дорог от Вильны и Бреста на запад) в 1913 г., выделены российские пограничные станции.

Вполне вероятно, что уфимские предприниматели, поставляя хлеб на пограничные железнодорожные станции, устанавливали деловые контакты с польским бизнес-сообществом<sup>4</sup>, в годы высоких урожаев сбывали товар уже не для экспорта, а для внутреннего по-

\_\_\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению. За 1914 год. С. 84–87, 90–91, 98–101, 106–107, 110–111, 118–119. По информации любезно предоставленной калининградским историком П.П. Полхом это мелкие немецкие приграничные станции в районе Данцига: Мокашау (совр. Микошево), Глейнвитц (Глинч), Презен / Бриезен (видимо, совр. Ражын Хелминьски под Торунью), Шёнеберг (нынешнее Осташево) и др.

 $<sup>^2</sup>$  Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. С. 66–67, 70–71, 74–81, 84–85, 92–95, 98–99, 104–105.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> См.: Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Торговля и промышленность Европейской России по районам. Выпуск V. Уральская полоса. СПб., б. г. С. 5, 57–70.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Есть свидетельства контактов предпринимателей Башкирии и Привислинского края. В газете размещалась реклама Рудольфа Шмидта: «Экспедиционная контора в Эйдкунен и Вержболово (Сувалк. губерн.). Экспедиция всякого товара из заграницы в Россию и из России за границу; принимаю скоро делать таможенные обрядности и за дешёвую комиссию, также доставляю адреса всяких заграничных торговцев и фабрикантов и покупателей для русских товаров» (Уфимский листок объявлений и извещений. 1902. 7 января).

требления (в Варшаву, Лодзь, Гродно, Вильно). Но в таблице 12 присутствует масса мелких станций, расположенных вдоль границы. Зачем из Белебей-Аксаково везли гречневую крупу в Шестаков, Сувалки, Августов или Патаранцы? Вряд ли для продажи местным хлеботорговцам, скорее всего, эти станции использовались как резервные. Кёнигсберг и Данциг были завалены российским хлебом и предприниматели «раскидывали» вагоны по окрестным станциям, пока не освободится очередь в порту. В экспортной торговле через Санкт-Петербург (сравни таблицу 5) и Кёнигсберг наблюдались одинаковые процессы. Кроме прямых поставок в пункт вывоза, экспортные грузы принимали многочисленные окрестные небольшие железнодорожные станции.

Таблица 12

Поставка хлебных грузов из Уфимской губернии в Привислинский край в 1913 г. (пуд.)

Пункт назначе-	Откуда и сколько хлеба прибыло			
	Откуда и сколько хлсоа приовіло			
	ния			
	иа станции Варшаво-Венской железной дороги Приютово - 6000 ржи			
Калиш	•			
Варшава	Белебей-Аксаково – 1000 гречневой крупы			
Кутно	Белебей - 1000, Белебей-Аксаково - 1000, Шафраново - 5000, Уфа - 4000 все гречневой крупы			
Бендин	Белебей-Аксаково - 5000, Аксёново - 1000 все ржи			
Сосновицы	Белебей-Аксаково - 1000, Аксёново - 2000 все ржи			
Скальмержицы	Белебей-Аксаково – 756, Аксёново – 1515, Шафраново – 761, Давлеканово – 757, Чишмы – 756, Иглино – 755 все семя			
Александрово	Шафраново - 750, Давлеканово - 895 все семя, 1500 тарицы, Чишмы -			
	926 семя, Аксёново – 1000 пшеницы			
Прушков	Давлеканово - 1000 пшеницы			
Лодзь	Шингак-Куль – 2000 просо			
Бабы	Чишмы – 1006 просо			
Итого – 41 377 (в	том числе на пограничные станции – 13 371)			
	на станции Привислинских железных дорог			
Седлец	Белебей – 900, Белебей-Аксаково – 4005 все гречневой крупы			
Сосновицы	Приютово – 2000, Белебей-Аксаково – 4000 все ржи, Раевка – 906 семя, Давлеканово – 750 ржи, Шингак-Куль – 750, Чишмы – 4500 все гречихи			
Варшава	Белебей-Аксаково – 1000 ржи, 2000 гречневой крупы, Раевка – 1000 просо, Давлеканово – 2000 пшеницы, 6000 пшеничной муки, 1000 гречневой крупы, Чишмы – 7000 просо, 180 семя			
Прага <sup>1</sup>	Давлеканово – 1000 пшеничной муки, Шингак-Куль – 2000 просо, 1000 пшеницы			
Марки	Шингак-Куль – 2000, Чишмы – 7000 все просо			
Багратион.	Чишмы – 2000 пшеницы			
Граница	Чишмы – 1000 просо			
Томашев	Чишмы – 1000 просо			
Итого - 54 991 (в том числе на пограничные станции - 13 906)				
на станции Северо-Западных железных дорог				

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Пригород Варшавы.

\_\_\_

Вильна	Белебей – 3023, Белебей-Аксаково – 15 073 все ржи, 2000 гречневой кру-		
	пы, Аксёново – 2000 ржи, Давлеканово – 761 тарицы, Уфа – 5 гороха, Иг-		
	лино – 1000 ржи		
Ораны	Белебей-Аксаково – 2000 гречневой крупы		
Гродно	Белебей-Аксаково – 13 597 гречневой крупы, Раевка – 2000 пшеницы,		
1	Давлеканово - 40 436 ржаной муки, Чишмы - 2000 пшеницы		
Соколка	Белебей-Аксаково – 1000 ржи, Давлеканово – 911 ржаной муки, Сулея –		
	1000 ржи		
Патаранцы	Белебей-Аксаково – 2016 гречневой крупы		
Шестаков	Белебей-Аксаково – 504 гречневой крупы		
Сувалки	Белебей-Аксаково – 1008 гречневой крупы, Чишмы – 1000 пшеницы		
Августов	Белебей-Аксаково - 1008 гречневой крупы		
Варшава	Шафраново – 7000, Шингак-Куль – 22 023 все гречневой крупы		
Итого – 121 365			
	на станции Лодзинской железной дороги		
Лодзь	Шафраново – 3000 гречневой крупы, Чишмы – 14 015 просо		
на станции Гербы-Келецкой железной дороги			
Гантке	Шингак-Куль – 1000 просо		
В целом на станции Привислинского края поступило 235 748 пуд. (в том числе			
на пограничные станции – 27 277 пуд.)			

Источник: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. С. 84–91, 94–97, 100–119, 122–123, 126–127, 136–137.

Таким образом, сразу после открытия Самаро-Златоустовской железной дороги из Уфимской губернии начались массовые поставки зерна, муки, крупы, других сельскохозяйственных продуктов в балтийские порты от Санкт-Петербурга до Кёнигсберга, а также через сухопутную границу. Туда же направлялась значительная часть уфимского хлеба, вывозившегося речным транспортом в Рыбинск. Западно-балтийская «специализация» местной хлеботорговли была обусловлена естественными факторами: мощной конкуренцией южного и сибирского хлеба, который «не пускал» уфимскую продукцию на рынки промышленных Урала и Донбасса, в черноморско-азовские порты. Так, в 1909 г. через балтийские порты и сухопутную границу (русско-прусскую и русско-австрийскую) было вывезено из Уфимской губернии 7805 из 16 016 тыс. пуд. общего количества хлеба, или 48,7% Однако анализ транспортной статистики СЗЖД свидетельствует, что экспортный характер имели также грузы, поступавшие на многочисленные мелкие соседние станции (Шимск или Бендин), где составы с хлебом дожидались своей очереди для разгрузки в трюмы морских кораблей или портовые элеваторы. Удельный вес экспорта в вывозе хлеба из Уфимской губернии, видимо, был выше.

Стабильность, географический «размах» в поставках показыва-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Материалы к пересмотру торгового договора России с Германией и другими иностранными государствами. Перевозки по русским железным дорогам. Ч. І. С. 10–11.

ют, что уфимские предприниматели (в массе мелкие и средние) создали устойчивые и постоянно расширявшиеся деловые связи с бизнес-сообществами северной столицы, балтийских портов, Польши, Германии и Австро-Венгрии. Во многом безымянные хлеботорговцы со станций СЗЖД успешно работали на российском и мировом (западноевропейском) рынках, оперативно реагировали на изменения конъюнктуры, быстро меняли направления поставок, переключались на внутренний (недород в западных губерниях 1908 г.) или внешний (большие урожаи 1909, 1913 гг.) рынки, учитывали колебания цен, тарифную и таможенную политику трёх империй, спрос на конкретную сельскохозяйственную продукцию (от муки и зерна до фуража). Для некоторых экспортных центров и внутренних потребительских рынков (Ревель, Санкт-Петербург) Уфимская губерния в начале XX в. превратилась в одного из существенных поставщиков продовольствия.

# § 4. Железнодорожные поставки на внутренний российский рынок

Сразу после начала железнодорожного сообщения в 1888 г. сложилась «балтийская специализация» в вывозе хлеба из Уфимской губернии. В портах принимали товар многочисленные крупные экспортные фирмы, там всегда можно было сбыть партию зерна, существовала налаженная инфраструктура. По всей видимости, в 1890-е гг. до 2/3 уфимского хлеба сразу отправлялось в прибалтийский регион, о чём свидетельствуют как данные таблицы 3 за 1889 г. (74%), так и сведения за 1894 г. Крупнейшими (более 50 тыс. пуд.) центрагрузы поступали хлебные станций Самароco МИ, куда Златоустовской железной дороги (в границах Уфимской губернии2) в 1894 г. были:

- 1. Санкт-Петербург (с Новым Портом) 827 604 пуд.
- 2. Уфа 173 362 пуд.
- 3. Ревель 157 366 пуд.
- 4. Рига 111 616 пуд.
- 5. Старая Русса 92 720 пуд.
- 6. Шимск 70 157 пуд.
- 7. Самара 69 042 пуд.

Как видим, лидировали балтийские порты и резервные станции

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Здесь и далее: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> От станции Талды-Булак на западе до станции Сыростан на востоке.

Новгородской магистрали, где составы с уфимским хлебом дожидались очереди для разгрузки в тех же портах. Конкуренцию западному экспорту составляли только внутренние перевозки по СЗЖД: снабжение губернского центра продовольствием (часть для вывоза по реке) и поставки в Самару, где, скорее всего, товар перегружался на волжские баржи для отправки в Рыбинск.

Ни одного внутрироссийского центра, принимавшего в скольконибудь значительных масштабах уфимский хлеб, не было. Даже в Москву в 1894 г. из Уфимской губернии подвезли всего 15 896 пуд. Если добавить подмосковные станции разных магистралей (Можайск, Царицыно, Сергиево, Клин, Подсолнечная), то на московский продовольственный рынок поступило 37 246 пуд. – чрезвычайно малая величина. В микроскопический Шимск возле озера Ильмень привезли почти в два раза больше. В таблице 13 показаны поставки всех хлебных грузов из Уфимской губернии.

По сравнению с 1889 г., когда хлеб вывозился на 10 железных дорог (таблица 3), в 1894 г. товар из Уфимской губернии направлялся уже на 23 магистрали. География бизнес-контактов местных предпринимателей значительно расширилась. Однако в 1894 г. чётко выделялось 7 основных дорог, куда поступало абсолютное большинство хлебных грузов – 2,11 из 2,12 млн пуд., практически весь вывоз. Остальные направления – в московский, центрально-промышленный, северный, южный районы Европейской России – играли мизерную роль, вплоть до одного вагона (610 пуд.), а то и меньше. Видимо, только мелкие хлеботорговцы отправляли грузы внутрь страны.

Отправлено хлебных грузов в 1894 г. со станций Самаро-Златоустовской дороги (в пределах Уфимской губернии)

Таблица 13

J	• • • <u></u>	, <u></u>	J I - /
На станции	пуд.	На станции	пуд.
железных дорог		железных дорог	
1. Николаевской	841 567	13. Портовую Ветку	7930
2. Самаро-	562 332	14. Шуйско-	4287
Златоустовской		Ивановской	
3. Балтийской и Псково-	225 588	15. Муромской	2448
Рижской			
4. Новгородской	193 377	16. Боровичской	2440
5. Санкт-Петербург-	127 175	17. МоскЯрославской	1830
Варшавской		_	
6. Риго-Орловской	121 896	18. Рыбинско-	1220
		Бологовской	
7. Либаво-Роменской	42 088	19. Ржево-Вяземской	612
8. МоскБрестской	17 695	20. МоскКурской	610
9. МоскКазанской	15 896	21. Полесских	610
10. Сызрано-Вяземской	12 200	22. Рязанско-	309
_		Уральской	

11. Новоторжской	9762	23. Юго-Западных	7
12. МоскНижегородской	7945	Итого	2 199 824

Источник: подсчитано по: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году. Самара, 1895.

Уже в 1894 г. в вывозе зерна, муки и прочих хлебных грузов из Уфимской губернии стали заметны две особенности. Во-первых, большое значение приобрели перевозки между станциями самой Самаро-Златоустовской магистрали - 25,5% от всего объёма поставок. Быстро растущее население Уфы, Самары и др. городов создало ёмкий и весьма выгодный внутренний рынок, часть товара перегружалась на речные суда. Во-вторых, из-за неразвитости путевого хозяйства в портах (главных центрах приёмки) значительные партии товара поступали на перегрузочные, промежуточные станции, где хлеб временно хранился в составах, дожидаясь своей очереди разгрузки в порту или более выгодных цен. В 1890-е гг. такую роль играла Новгородская железная дорога (видимо, также Боровичская и Новоторжская). Установить по этим данным точное количество уфимского хлеба, поступившего на экспорт, невозможно. До момента погрузки в трюмы морских кораблей многие составы с зерном из Уфимской губернии перемещались по сложным маршрутам. Ещё раз повторимся, что 1890-е гг. отличались узкой специализацией на экспорте, внутрь страны поступало очень мало уфимского хлеба.

Принципиально ситуация изменилась в начале XX в. Рост товарного земледелия в Башкирии и увеличение объёмов вывозившейся продукции, развитие самостоятельного предпринимательского социума на станциях СЗЖД привели к дальнейшему расширению географии поставок. В 1908 г. из Уфимской губернии хлебные грузы отправляли на 30 железных дорог (в 1894 г. – 23). Конкуренцию балтийским портам составили внутренние рынки и перегрузочные станции, откуда товар мог поставляться не только на экспорт. Крупнейшими (свыше 50 тыс. пуд.) центрами – потребителями уфимского хлеба в 1908 г. являлись:

- 1. Ревель (Северо-Западные ж. д.) 927 499 пуд.
- 2. Уфа (СЗЖД) 831 829 пуд.
- 3. Санкт-Петербург с Новым Портом (Николаевская ж. д.) 684 668 пуд.
- 4. Абдулино (СЗЖД) 408 054 пуд.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Здесь и далее см.: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел І. С. 62–119.

- Самара<sup>1</sup> (СЗЖД) 400 449 пуд.
- 6. Киев<sup>2</sup> 238 668 пуд.
- 7. Студенец<sup>3</sup> (Сызрано-Вяземская ж. д.) 210 505 пуд.
- 8. Рига (Риго-Орловская ж. д.) 177 761 пуд.
- 9. Вильна (Северо-Западные ж. д.) 121 498 пуд.
- 10. Москва (Московско-Казанская ж. д.) 112 654 пуд.
- 11. Либава (Либаво-Роменская ж. д.) 90 007 пуд.
- 12. Баланда<sup>4</sup> (Рязанско-Уральская ж. д.) 88 200 пуд.
- 13. Рубанка<sup>5</sup> (Либаво-Роменская ж. д.) 85 512 пуд.
- 14. Сызрань (Сызрано-Вяземская ж. д.) 76 645 пуд.
- 15. Нарва (Северо-Западные ж. д.) 65 548 пуд.
- 16. Белебей-Аксаково (СЗЖД) 60 470 пуд.

В сравнении с 1894 г. увеличилось количество крупных потребителей уфимского хлеба, исчезли новгородские станции, ещё больше возросла роль местных перевозок (Уфа, Самара, даже Белебей-Аксаково). В начале XX в. восходит «звезда» неприметной станции Абдулино, лежавшей на самой границе с Уфимской губернией. Если в 1894 г. сюда поступило с уфимских станций СЗЖД лишь 16 242 пуд., то в 1908 г. – уже 408 054 пуд. Абдулино превратилось в важнейший центр переработки хлеба (здесь действовали мельницы, будет построен элеватор). А Уфа обогнала Северную Пальмиру. Купцам становилось выгоднее снабжать мукой и зерном быстро растущее население губернского центра, чем везти за тысячу вёрст к балтийским портам, хотя последние (Ревель, Питер, Рига и др.) по прежнему играли важнейшую роль в хлебном вывозе из Уфимской губернии.

Немало составов с уфимским хлебом поступало на перегрузочные станции – Сызрань, те же Абдулино и Белебей-Аксаково, появляются и новые адреса. Здесь мы имеем дело, видимо, с деятельностью какого то конкретного предпринимателя (фирмы), который закупил большую партию зерна и временно отправил её на удобную для него промежуточную станцию, где составы дожидались когда пройдёт пик перевозок, освободятся подъездные пути и уфимский хлеб двинется дальше. Неизвестно куда. Так, уфимский хлеб мог храниться 6 месяцев в железнодорожном элеваторе в Самаре, после чего вывозился по различным адресам<sup>6</sup>. А самым «новаторским» ста-

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Вместе: Самара - 281 135 пуд. и Самара-пристань - 119 314 пуд.

 $<sup>^2</sup>$  В Киев поступило с Юго-Западных дорог – 222 168 пуд. хлеба, с Московско-Киево-Воронежской – 16 500 пуд.

<sup>3</sup> Небольшая станция западнее Пензы.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Слобода Баланда Аткарского уезда Саратовской губернии, совр. г. Калининск Саратовской области.

<sup>5</sup> Рядом с г. Ромны на Украине, возле совр. пос. Дмитровка (Дмитриевка).

<sup>6</sup> Уфимский вестник. 1910. 16 ноября.

ло появление крупных внутрироссийских потребителей продукции бескрайних полей Башкирии – Киев, Вильна, Москва. В таблице 14 показаны поставки всех хлебных грузов со станций Самаро-Златоустовской железной дороги (в границах Уфимской губернии) в 1908 г.

Таблица 14

Отправлено хлебных грузов в 1908 г. со станций Самаро-Златоустовской железной дороги

На станции	пуд.	На станции	пуд.
железных дорог		железных дорог	
1. Самаро-Златоустовской	2 119 307	17. Полесских	73 815
2. Северо-Западных	1 208 094	18. Пермской	57 084
3. Николаевской	820 686	19. Заграничных	46 423
4. МоскКиево-	432 147	20. Привислинских	33 353
Воронежской			
5. Сызрано-Вяземской	420 974	21. Екатерининской	26 550
6. Юго-Западных	367 230	22. МоскНижегородской	19 524
7. Риго-Орловской	343 249	23. Варшаво-Венской	17 253
8. Либаво-Роменской	292 649	24. Ташкентской	11 386
9. Рязанско-Уральской	288 809	25. Белгород-Сумской	6750
10. МоскКазанской	200 617	26. Сибирской	6187
11. МоскВиндаво-	147 776	27. Новозыбковских подъ-	6000
Рыбинской		ездных путей	
12. Юго-Восточных	102 769	28. Богословской	5776
13. Южной	91 628	29. Лифляндских подъезд-	3007
		ных путей	
14. Северной	77 876	30. Забайкальской	601
15. МоскКурской	75 759		7 070 505
16. МоскБрестской	75 306	Итого	7 378 585

Источник: подсчитано по: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел I. Самара, 1909. С. 62–119.

К 1908 г. не просто расширилась география торговых связей местных предпринимателей: от Прибалтики и Германии до Забайкалья и Средней Азии, от русского Севера до украинских магистралей (лишь на Северный Кавказ и в Закавказье не было отправок). Товарооборот с «внутренними» железными дорогами достиг больших объёмов. Удельный вес прямых отправок на линии, выходившие к балтийским портам, сократился.

Причин, вызвавших постепенное «переключение» уфимских хлеботорговцев на внутрироссийскую торговлю, по всей видимости, можно назвать несколько. При всей выгоде поставок на Балтику, местный предприниматель попадал в зависимость от экспортных фирм, диктовавших цены и прочие условия. Хлеботорговец из Уфим-

ской губернии стремился избавиться от диктата «монополий», диверсифицировать свой бизнес и быстро растущий спрос на зерно внутри России открывал перед ним новые возможности.

Кроме того, видимо, со временем менялся и сам социум уфимских хлеботорговцев. Если в 1890-е гг., скорее всего, они выступали просто как агенты крупных экспортных фирм, работали на их деньги и по их заявкам, то к началу XX в. документы позволяют говорить о достаточно самостоятельном бизнес-сообществе на уфимских станциях Самаро-Златоустовской железной дороги. Сформировалась прослойка мелких и средних предпринимателей, имевших собственные капиталы и недвижимость, которые сами находили покупателей хлеба, имея многообразные налаженные контакты с купцами по всей стране, оперативно получая информацию о происходивших переменах на зерновых рынках. Так, среди земских избирателей (то есть состоятельных жителей) по городу Белебею в 1874 г. фигурировали купцы 2-й гильдии Василиса Терентьевна Полозова, Хисметулла Ильясов, Орловский В списках за 1897 г. были белебеевские мещане Андрей Васильевич Печников (оценка городского имущества в 250 руб.), Иван Петрович Полозов (500 руб.), Иосиф Яковлевич Соломонидин (200 руб.), Прокопий Харламович Харлампов (200 руб.)2. А в 1910 г. среди коммерсантов, вывозивших хлебные грузы со станции Белебей-Аксаково, встречаем сразу несколько Полозовых (П.Н., Ив.Н. и Е. Полозовы), Ямалея Ильясова, И. Орловского, Анд. Печникова, Ос. Соломонидина, Прок. Харламова<sup>3</sup>. На рубеже XIX-XX вв. в Белебее сложилось и успешно процветало семейное «дело» местных хлеботорговцев, создавших капитал на закупке и отправке товаров по Самаро-Златоустовской дороге. Наверняка, это были самостоятельные (пусть и не крупные) династии предпринимателей, накопивших значительный опыт и деловые связи в своём ремесле.

Таблица 14 ярко показывает значительные масштабы внутрироссийской торговли по сравнению с экспортной. Помимо очень больших перевозок по самой Самаро-Златоустовской магистрали (28,7% от всего вывоза), свыше 400 тыс. пуд. уфимского хлеба ушло на Московско-Киево-Воронежскую и Сызрано-Вяземскую дороги, около 370 тыс. пуд. – на Юго-Западные железные дороги, около 290 тыс. – на Рязанско-Уральскую, более 200 тыс. – на Московско-Казанскую, свыше 100 тыс. пуд. – на Юго-Восточные линии. Уфимский хлеб, мука, крупа, овёс, отруби, льняное и конопляное семя везли в Белоруссию и на Урал, в Польшу и Сибирь. Постепенно возрастало значение московского рынка, кроме столичных товарных станций уфимский хлеб в 1908 г. поступал в Уваровку, Волоколамск, Ша-

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1874. 7 декабря.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1897. <sup>2</sup> сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> См.: ЦИА РБ. Ф. И-181. Оп. 1. Д. 11. Л. 76–116 об.

ховскую, Конобеево, Егорьевск, Чисмену, Княжьи Горы, Воскресенск, Подсолнечную, Клин, Иерусалимскую, на станции окружавшие первопрестольную со всех сторон. Всего в Москву и ближние окрестности (в границах совр. Московской области) в 1908 г. привезли из Уфимской губернии 133 055 пуд.

Изучение географии вывоза свидетельствует, что уфимский хлеб предназначался именно для внутреннего потребителя, а не для перегрузки с дальнейшим экспортом. Рассмотрим подробнее поставки на четвёртую значимости (таблица 14) Московско-Киевопо Воронежскую железную дорогу<sup>1</sup>. Основная линия (существовали ответвления, подъездные пути) шла от Москвы на Малоярославец, проходила западнее Калуги, далее - на Сухиничи, огибала с юго-востока Брянск, затем рельсовый путь пролегал через Льгов, откуда одна ветка доходила на востоке до Курска и Воронежа, а другая поворачивала на юго-запад. Через Ворожбу, Конотоп, Бахмач железнодорожная магистраль проходила по землям современной незалежной Украйны, далее – Нежин, Носовка, Бровары, днепровский мост и вот он Киев<sup>2</sup>. Схемы 1 и 2 показывают поставки хлеба из Уфимской губернии в 1908 г. на станции Московско-Киево-Воронежской магистрали (выделены условные «российский» и «украинский» участки дороги)<sup>3</sup>.

Из схем 1-2 видно, что поставки уфимского хлеба на Московско-Киево-Воронежскую линию распадаются на три отрезка. На первый, калужско-брянский (станции Балабаново - Холмечи) в 1908 г. прибыло свыше 53 тыс. пуд. ржи, гречихи, проса и других грузов. Причём крупные партии зерна осели только в Балабаново и Малоярославце, откуда могли снабжаться как Калуга, так и Москва. На остальные станции поступало от одного (Жиздра) до девяти (Алтуховка) вагонов. Железная дорога здесь проходит по лесистой местности, окраине нечерноземья, где, видимо, засуха в 1908 г. не сильно сказалась. Наибольшее количество уфимского хлеба было доставлено на курско-льговский участок (крайние станции Дерюгино - Верховье -Глушково) - свыше 203 тыс. пуд. В этих степных чернозёмных краях, по всей видимости, местное земство закупало продовольствие для бедствовавшего населения. Здесь на схеме 1 видна значительная концентрация поставок, буквально по всем станциям распределялись вагоны с уфимской помощью, от небольших полустанков, способных принять лишь один вагон (Брасово, Артаково, Охочевка) до крупных

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> См.: *Лашина Л.С.* Деятельность акционерного общества по строительству и эксплуатации Московско-Киевско-Воронежской железной дороги в пореформенный период. 1866–1917 годы: (на материалах Центрального Черноземья). Белгород, 2009 (и автореферат канд. диссертации. Курск, 2008).

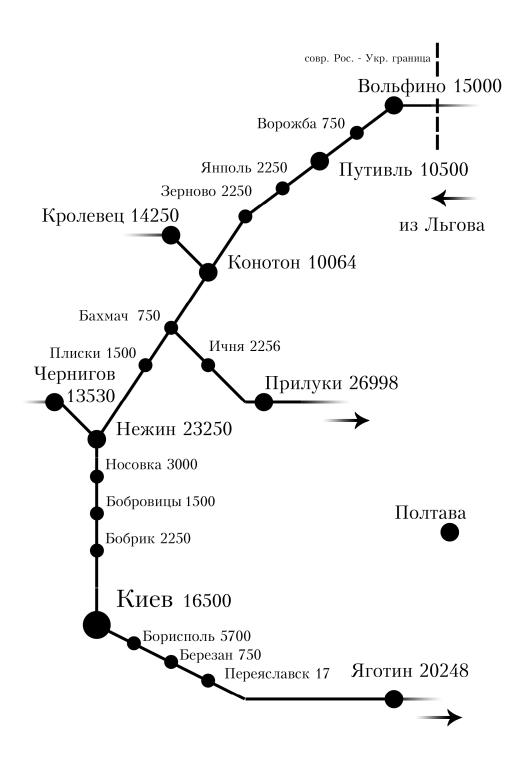
<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См.: *Брокгауз Ф.А., Ефрон И.А.* Энциклопедический словарь. Т. XV (полутом 29). СПб., 1895. С. 252–253; Т. XX (полутом 39). СПб., 1897. С. 16.

 $<sup>^3</sup>$  Не известно место станций  $\Pi$ ?.-Лиски (78 пуд.) и Хут. Михайл. (750 пуд.).

Схема 1. Московско - Киево - Воронежская железная дорога ("российский участок"); Поставки хлеба из Уфимской губернии в 1908 г. (пуд.)



Схема 2. Московско - Киево - Воронежская железная дорога ("украинский участок"); Поставки хлеба из Уфимской губернии в 1908 г. (пуд.)



центров (Ливны – 47 250 пуд., Дмитриев-Льговский – 36 000, Комаричи – 32 700, Курск – 31 500 пуд.). Вероятно, в городских железнодорожных узлах тоже не могли сразу разместить под разгрузку все составы, и вагоны уфимского хлеба сначала стояли на ближних

станциях (возле Курска – Дьяконово, Лукашевка, Коренная пустынь). Но, без сомнения, затем эти грузы поступали на местные рынки, продавались (или распределялись) окрестному населению.

Перейдя виртуальную российско-украинскую границу, по схеме 2 можно видеть размещение продукции полей Башкортостана на станциях Московско-Киево-Воронежской линии («украинский участок»). Здесь уфимский хлеб достаточно равномерно распределялся практически по всем основным железнодорожным станциям от Вольфино до Киева и Яготина. Всего на «украинский участок» в 1908 г. прибыло свыше 173 тыс. пуд. различных хлебных грузов. Крупнейшими малороссийскими центрами приёмки товара из Уфимской губернии были Прилуки (26 998 пуд.), Нежин (23 250) и Яготин (20 248 пуд.). Тенденция постепенной переориентации уфимских хлеботорговцев на внутренний рынок в ещё большей степени прослеживается по данным за последний мирный 1913 г.1

Среди крупнейших (свыше 50 тыс. пуд.) пунктов приёмки хлеба со станций СЗЖД, расположенных в Уфимской губернии, большинство (12 из 18) составляли уже внутрироссийские потребительские центры, хотя по объёмам ещё лидировали балтийские порты:

- 1. Уфа (СЗЖД) 2 595 211 пуд.
- 2. Рига (Риго-Орловская ж. д.) 1 797 037 пуд.
- 3. Ревель (Северо-Западные ж. д.) 1 012 995 пуд.
- 4. Абдулино (СЗЖД) 784 847 пуд.
- 5. Санкт-Петербург<sup>2</sup> (Николаевская ж. д.) 584 143 пуд.
- 6. Виндава (Моск.-Виндаво-Рыбинская ж. д.) 354 250 пуд.
- 7. Москва<sup>3</sup> 244 939 пуд.
- 8. Кёнигсберг (Заграничные ж. д.) 220 056 пуд.
- 9. Либава (Либаво-Роменская ж. д.) 128 060 пуд.
- Самара<sup>4</sup> (СЗЖД) 127 767 пуд.
- 11. Калуга (Сызрано-Вяземская ж. д.) 91 178 пуд.
- 12. Давлеканово (СЗЖД) 83 087 пуд.
- 13. Тула (Сызрано-Вяземская ж. д.) 72 346 пуд.
- 14. Чишмы (СЗЖД) 64 051 пуд.
- 15. Гродно (Северо-Западные ж. д.) 58 033 пуд.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Здесь и далее см.: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. Вып. І. С. 82–139.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Вместе с Новым Портом, включая также 2000 пуд. прибывших по Моск.-Виндаво-Рыбинской железной дороге.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> В том числе по Моск.-Казанской – 228 955 пуд., Рязанско-Уральской – 4006 пуд., Моск.-Киево-Воронежской – 3965 пуд., Александровской – 2004 пуд., Моск.-Курской – 2002 пуд., Северной – 2002 пуд., Николаевской – 1003 пуд., Моск.-Виндаво-Рыбинской – 1002 пуд.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> В том числе Самара – 107 293 пуд., Самара-пристань – 20 474 пуд.

- 16. Ташкент (Ташкентская ж. д.) 51 679 пуд.
- 17. Варшава<sup>1</sup> 50 203 пуд.
- 18. Мятлевская (Сызрано-Вяземская ж. д.) 50 009 пуд.

Впервые Уфа заняла первое место среди центров потребления. Перевозки между станциями Самаро-Златоустовской железной дороги, снабжение продовольствием губернского центра значительно, видимо, стали выгоднее вывоза за пределы края. А Абдулино, где заработал мощный элеватор, превратилось в крупнейшего приёмщика зерна и крупы, опередив саму северную столицу. В то же время балтийские порты, в первую очередь Рига и Ревель, в 1913 г. ввезли огромное количество зерна с Южного Урала, в первой десятке было шесть приморских экспортных центров.

Резко возрастает значение Москвы, куда почти по всем магистралям подвозилась уфимская продукция. Немало грузов поступало и в ближнее Подмосковье. Крупными потребителями хлеба с башкирских полей стали Варшава, Гродно, Калуга, Тула и даже Ташкент. Постепенно уменьшается роль перегрузочных станций (Мятлевская), большинство из которых составляют местные пункты (Абдулино, Давлеканово, Чишмы). Следующая таблица 15 показывает сколько всего хлеба было вывезено из Уфимской губернии в 1913 г. по железной дороге.

Таблица 15

Отправлено хлебных грузов в 1913 г. со станций Самаро-Златоустовской железной дороги

**	1		
На станции	пуд.	На станции	пуд.
железных дорог		железных дорог	
1. Самаро-Златоустовской	4 630 247	21. Полесских	44 485
2. Риго-Орловской	1 828 715	22. Средне-Азиатской	43 279
3. Северо-Западных	1 390 310	23. Варшаво-Венской	41 377
4. Николаевской	683 976	24. Южной	41 317
5. МоскВиндаво-	485 019	25. Богословской	40 889
Рыбинской			
6. Сызрано-Вяземской	428 377	26. Лодзинской	17 015
7. Московско-Казанской	305 313	27. Троицкой	15 415
8. Заграничных	282 355	28. Юго-Западных	6750
9. Сибирской	223 075	29. Юго-Восточных	5012
10. Либаво-Роменской	147 144	30. Перново-Ревельских	4232
		подъездных путей	
11. Рязанско-Уральской	139 824	31. Р. Вл. <sup>2</sup>	4002
12. МоскКиево-	96 483	32. Северо-Донецкой	2007

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В том числе по Северо-Западным дорогам – 29 023 пуд., Привислинским – 20 180 пуд., Варшаво-Венской – 1000 пуд.

\_

<sup>2</sup> Видимо, Рязанско-Владимирская узкоколейная дорога.

Воронежской			
13. Северной	94 649	33. Коканд-	1902
		Наманганской	
14. Ташкентской	85 403	34. Екатерининской	1003
15. Пермской	85 012	35. Московской Окруж-	1003
		ной	
16. Привислинских	55 003	36. Новозыбковских	1000
		подъездных путей	
17. Московско-Курской	54 509	37. Гербы-Келецкой	1000
18. Забайкальской	53 293	38. Уссурийской	5
19. Александровской	50 384	Итого	11 443 007
20. МоскНижегородской	50 223		

Источник: подсчитано по: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. Вып. І. Самара, 1914. С. 82–139.

Три таблицы (13–15) показывают быстрый рост вывоза зерна из Уфимской губернии: в 1894 г. – 2,2 млн пуд., в 1908 г. – 7,4 млн пуд., в 1913 г. – 11,4 млн пуд. Также непрерывно расширялась география поставок: в 1894 г. – на 23 железные дороги, в 1908 г. – на 30, в 1913 г. – на 38 магистралей. Уфимский хлеб в 1913 г. везли буквально во все уголки Российской империи – в Среднюю Азию, Забайкалье и на Дальний Восток, на Украину, в Польшу и Прибалтику, за границу и на русский Север, на Урал и в центральные губернии. В этом списке отсутствуют лишь кавказские магистрали (Владикавказская, др.) – там своего кубанского и донского хлеба всегда хватало с избытком, и железные дороги Финляндии, поставки куда производились через Петербург. А перевозки внутри Самаро-Златоустовской железной дороги занимали в 1913 г. уже 40,5% от общего количества, намного опережая все прочие направления.

Ряд «внутренних» линий стали важными потребителями уфимской продукции – Сызрано-Вяземская, Московско-Казанская, Сибирская, др. Да и магистрали, выходившие к балтийским портам, в значительных объёмах принимали грузы не для экспорта, а на местные (локальные) рынки. Например, из Давлеканово на Северо-Западные железные дороги в 1913 г. было отправлено много тарицы (отрубей), наверняка, для нужд прибалтийского животноводства. На станцию Везенберг прибыло 3000 пуд. тарицы, в Котеринен – 2250, Асс – 750, Ракке – 2262, Веггеву – 750, Лайсгольм – 2250, Эльву – 763, Боккенгоф – 750 (территория совр. Эстонии). Снабжение внутрироссийского потребителя становилось не менее выгодным, чем экспорт.

Рассмотрим поставки хлеба из Уфимской губернии на шестую по объёмам перевозок в 1913 г. Сызрано-Вяземскую железную дорогу. Около Сызрани заканчивалась Самаро-Златоустовская магистраль, которая «передавала» значительную часть своих грузов Сызрано-Вяземской линии (схема 3).

Уфимский хлеб (главным образом рожь, гречиха, просо) поступал в 1913 г. практически на все станции Сызрано-Вяземской магистрали. Часть этих грузов могла предназначаться для последующей перепродажи и транспортировки далее (например, подвезённые в Сызрань 11 219 пуд.). Отчётливо выделяются локальные рынки, где уфимская продукция, скорее всего, закупалась для снабжения местного населения. Это, во-первых, пензенский район (от Чаадаевки до Титово) – более 35 тыс. пуд. Сюда поступало немного уфимского хлеба, но западнее Пензы располагались две небольшие станции (Воейково и Студенец), где видимо имелись значительные свободные подъездные пути и куда в 1908 (Студенец) и 1913 (Воейково) гг. прибывали крупные составы из Уфимской губернии. Скорее всего, затем вагоны следовали куда-то далее, Пензенская губерния в общем обеспечивала себя своим хлебом, хотя, возможно, часть груза шла на местный рынок.

Во-вторых, тульский промышленный округ (участок Скопин – Алексин) принял около 130 тыс. пуд., из которых свыше половины прибыло в Тулу (73,4 тыс. пуд.). Здесь очень плотно располагалась целая сеть мелких станций, обеспечивавших, видимо, население угледобывающего бассейна, рабочих металлургических и машиностроительных заводов. Этот объём уфимского хлеба почти наверняка предназначался исключительно для тульского локального рынка. Наконец, из схемы 3 виден самый крупный калужско-вяземский рынок (Безобразово – Вязьма), куда подвезли около 240 тыс. пуд. хлеб-

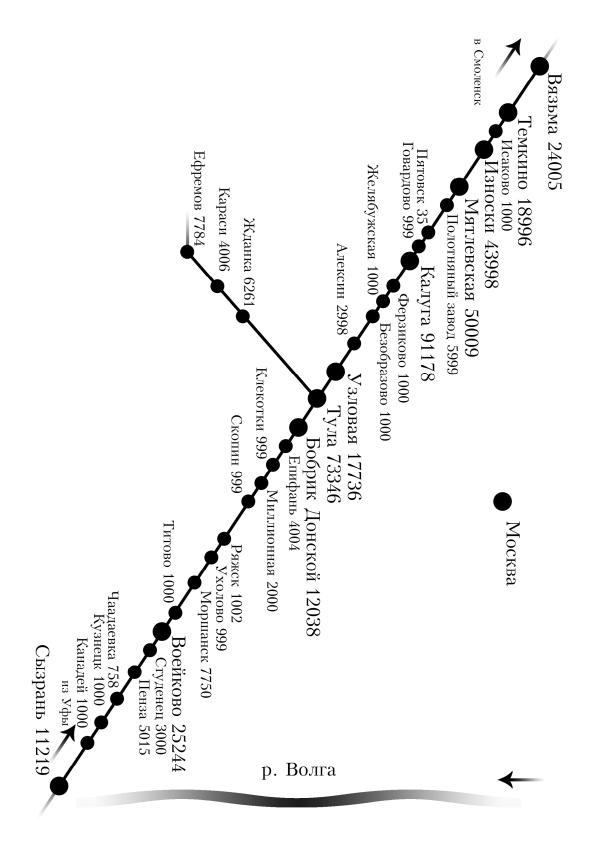
Наконец, из схемы 3 виден самый крупный калужско-вяземский рынок (Безобразово – Вязьма), куда подвезли около 240 тыс. пуд. хлебных грузов из Уфимской губернии. Здесь в 1913 г. оказалось сразу несколько крупных центров, принимавших продукцию южноуральских земледельцев: Калуга – 91,2 тыс. пуд., Мятлевская – 50 тыс., Износки – 44 тыс., Вязьма – 24 тыс. пуд. Нечернозёмные промысловые Калужская и Смоленская губернии потребляли значительное количество привозного продовольствия Возможно, часть этих грузов направлялась далее, через Смоленск на запад, или на московский рынок. Небольшая станция Мятлевская (совр. пос. Мятлево) располагалась на пересечении железной дороги и гужевого тракта в Москву (около 100 вёрст), куда удобно было подвозить товар, и являлась важным центром приёмки хлеба. Например, в 1913 г. всего в Мятлевскую из разных губерний привезли 573 тыс. пуд. ржи<sup>2</sup>.

В среднем из 428 тыс. пуд. уфимского зерна, крупы и др. продукции, прибывшей на станции Сызрано-Вяземской железной дороги, свыше половины поступило на калужско-вяземский рынок, треть

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> См.: История крестьянства Западного региона России (1861–1917). Калуга, 2004.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Статистические данные об отправлении и прибытии продовольственных грузов по русским железным дорогам с распределением по губерниям и областям за 1912, 1913 и 1914 гг. С. 129.

Схема 3. Сызрано-Вяземская железная дорога. Поставки хлеба из Уфимской губернии в 1913 г.



- на тульский, остальные примерно 15% - на пензенский, а также в Сызрань, Моршанск, Ряжск и мелкие восточные станции. Маловеро-

ятно, чтобы из Карасей или Ферзиково вагоны с уфимским хлебом затем направлялись на экспорт. Эти грузы предназначались для внутреннего потребителя.

Поставки на Сызрано-Вяземскую линию в 1913 г. свидетельствуют о существовании надёжных деловых контактов предпринимателей из Уфимской губернии с хлеботорговцами, мукомолами из Пензенской, Тамбовской (Моршанск), Тульской, Калужской, Смоленской губерний. В каждом из этих районов, наверняка, существовал собственный (локальный) социум предпринимателей, связанных с торговлей зерном. Можно допустить, что давлекановские, чишминские, уфимские заготовители выступали не как агенты-посредники, работавшие по заданиям и на деньги крупных оптовиков, а как самостоятельные предприниматели, свободно выбиравшие наилучшие на данный момент рынки, где было выгоднее реализовать свой товар.

Данные таблиц 13-15 свидетельствуют о неуклонном возрастании вывоза уфимского хлеба на внутренние рынки Российской империи. Если в 1894 г. на железные дороги, выходившие к Балтийскому морю<sup>1</sup>, из Уфимской губернии было доставлено 1,6 млн пуд. всех хлебных грузов, или 71% общегубернского вывоза (в 1889 г. -74%, см. таблицу 3), то в 1908 г. – 2,8 млн пуд. (38%), в 1913 г. – 4,5 млн пуд. (40%). Таким образом, если в 1890-е гг. свыше 70% уфимской продукции направлялось в сторону балтийских портов, то в начале XX в. - лишь около 40%, при увеличении объёмов отгрузки. Даже с учётом роли перегрузочных станций, откуда уфимский хлеб мог поступать в самых различных направлениях, перед Первой мировой войной, видимо, на экспорт и на внутренние рынки вывозилось в общем равное количество продукции. К близким выводам пришёл И.П. Баев, суммировавший вывоз хлебных грузов из Уфимской губернии за 1907-1911 гг. По его сведениям 41,7% поставок направлялось в порты Балтийского и Чёрного морей, 5,7% - в восточную часть Европейской России и в Сибирь, 9,7% - на дороги московского узла, 0,6% - на Среднеазиатскую и Ташкентскую дороги, 1,9% - на заграничные линии, 26% - на СЗЖД и 14,4% - на прочие магистрали<sup>2</sup>. М.П. Красильников определял ежегодный вывоз хлеба из Уфимской губернии за границу только по железной дороге за 1894-1912 гг. в 3822 тыс. пуд. (90% через балтийские порты). Поступали на экспорт

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Линии, выходившие к Балтийскому морю, в 1894 г.: Николаевская, Балтийская и Псково-Рижская, Новгородская, Санкт-Петербург-Варшавская, Риго-Орловская, Либаво-Орловская, Портовая Ветка, Боровичская; в 1908 и 1913 гг.: Северо-Западные, Николаевская, Риго-Орловская, Либаво-Роменская, Московско-Виндаво-Рыбинская, Лифляндские (Перново-Ревельские) подъездные пути.

<sup>2</sup> Баев И.П. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур.

**Таблицы**. С. 162.

в основном пшеница (42,25%) и рожь (28,41%)<sup>1</sup>. Кроме того по Самаро-Златоустовской дороге проходило огромное количество транзитных хлебных грузов, в 1909 г. – 36,8 млн пуд., в 1910 г. – 24,2 млн, в 1911 г. – 17,8 млн пуд.<sup>2</sup>

Направления поставок (порты или внутренние рынки) определялись не только тарифами за перевозку хлебных грузов, а комплексом изменчивых факторов – ценой, партнёрскими связями с покупателями, условиями разгрузки (быстрота и удобства в приёме товара, наличие подъездных путей, складов и пр.), уровнем конкуренции, спросе на конкретную продукцию и др. Так, в 1913 г. (см. таблицу 15) Москва и Петербург не играли решающей роли в вывозе уфимского зерна, хотя тарифы туда были ниже. Из Давлеканово стоимость провоза одного пуда до Санкт-Петербурга обходилась в 27,81 коп., до Москвы (Моск.-Казанская линия) – 22,69 коп., тогда как доставка в Ревель составляла 30,38 коп., в Ригу – 30,11, в Либаву – 31,63 коп.<sup>3</sup>

Уфимская губерния входила во «второй эшелон» хлебопроизводящих губерний Российской империи, удельный вес подвезённой отсюда продукции не играл решающей роли, хотя в отдельных центрах торговли составлял существенную долю. Например, в 1913 г. в Ревель по железной дороге (напрямую) из Уфимской губернии поступило 919 тыс. пуд. ржи из 3009 тыс. пуд. всего привоза (30,5%)<sup>4</sup>. И это без учёта «обезличенного» уфимского хлеба, доставлявшегося из Рыбинского порта, или с перегрузочных станций, который транспортная статистика учитывала уже как рыбинский или иной груз.

Сложившаяся система транспортных потоков обеспечивала не только поставки уфимского хлеба в различные регионы Российской империи и на экспорт, но в годы неурожаев в Башкирии, наоборот, позволяла принимать помощь, когда ввоз продовольствия превышал вывоз, особенно в 1911 г.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Красильников М.П.* Грузооборот в Уфимской губернии. Материалы к торговому договору с Германией. Уфа, 1915. С. 14, 16.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Смирнов Н. Краткий обзор коммерческой деятельности Самаро-Златоустовской жел. дороги за 1911 г. сравнительно с предшествующими годами. Самара, 1913. С. 157.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Иванов-Миронов И.К.* Расчётные таблицы хлебных тарифов на повагонную перевозку «хлеба в зерне» и «масляничных семян» по Российским и Заграничным железным дорогам. Уфа, б. г. С. 4–5.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Статистические данные об отправлении и прибытии продовольственных грузов по русским железным дорогам с распределением по губерниям и областям за 1912, 1913 и 1914 гг. С. 132.

#### Глава II. Пространство хлебного рынка Уфимской губернии

## § 1. Складывание локальных рынков, первые попытки районирования

Формирование в Уфимской губернии регионального рынка зерна и другой хлебной продукции происходило постепенно и заняло всю вторую половину XIX в. Господство натурального хозяйства, плохое состояние транспортных коммуникаций затрудняло (и удорожало) вывоз зерна из края. Появление (с 1858 г.) пароходства на Белой и Уфимке привело к бурному развитию приречных селений и городов, превратившихся в центры, куда стягивались хлебные грузы с очень больших территорий. Но окончательное разграничение губернии произошло после 1888 г., когда возникли новые торговые центры (железнодорожные станции) и две основные системы коммунибельско-камское речное пароходство Златоустовская железная дорога сформировали собственные локальные рынки. Хлебная торговля на речных пристанях и железнодорожных станциях резко отличалась буквально по всем параметрам (время и способы заготовки зерна, размер бизнеса, значение кредита, качество продукции и пр.). Решающую роль играло развитие транспорта.

В середине XIX в. ведущее положение занимали гужевые перевозки. Из-за дешевизны зерна в местах производства и отсутствия дополнительных заработков у крестьян (что заставляло их идти в извоз за небольшую плату) хлеб из Уфимской (ранее Оренбургской) губернии по гужевым трактам зимой перевозился на огромные расстояния. Обозы с зерном, мукой и крупой из Белебеевского уезда за 300–400 вёрст шли, например, на Самарскую пристань Кроме того, уфимский хлеб направлялся по дороге через с. Аскин Бирского уезда на заводы Пермской губернии Наверняка, предприятия, расположенные в восточной части Уфимской губернии, также приобретали хлеб на соседних базарах. Но в целом внутригубернская торговля оставалась небольшой, малочисленное городское население, которое часто имело собственное хозяйство, закупало немного хлеба. Так, в 1866 г. на стерлитамакской и бирской ярмарках было продано мало зерна, на октябрьской ярмарке в Белебее купили ржаного хлеба на

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Клопов А.А.* Материалы для изучения хлебной торговли на Волге. М., 1886. С. 23.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Безобразов В.П. Хлебная торговля в Северо-восточной России (в Камском бассейне и Приуральском крае) // Труды экспедиции, снаряжённой императорскими вольным экономическим и русским географическим обществами, для исследования хлебной торговли и производительности в России. Т. II. СПб., 1872. IX. С. 560/70.

1200 руб., ярового – на 1000 руб., при том, что всего продали разных товаров на 31 610 руб. То есть хлебная торговля составила лишь 7% от ярмарочного оборота в Белебее.

Первый революционный переворот произвело появление парового флота. Если в 1857 г. обследовавший Белую инженер Еремеев встретил «пустынные берега, покрытые лесом, и отсутствие населения»<sup>2</sup>, то уже через десять лет современники оставляли совершенно иные свидетельства. В 1867 г. В.П. Безобразов говорил о «чрезвычайном усилении в последние годы вывоза хлеба из этого края»<sup>3</sup>. Л. Пиглевский в газетной статье «Дорожные заметки» указывал на развитие местной промышленности, вызванной сравнительной близостью от «Бельских и Камских пристаней, изобилующих беспрестанно взад и вперёд снующими пароходами»<sup>4</sup>. В 1878 г. газетный обозреватель отмечал: «мы знаем, что в последнее время изумительно развилось пассажирское пароходство на таких мелководных реках как Вятка, Белая, верховья Камы, Ока, Сура и проч.»<sup>5</sup>

Бурный пореформенный прогресс и всё возрастающая роль хлебного экспорта в бюджете империи усилили интерес к внутрироссийским рынкам. В конце 1860-х гг. вольное экономическое и географическое общества организовали целую серию экспедиций по изучению районов России (север, Пинск, Волынь, Крым, Одесса). Академик В.П. Безобразов обследовал восток страны<sup>6</sup>. Вся Европейская часть была поделена на восемь районов, четвёртым значился Северо-восточный, включавший Урал и Камский бассейн<sup>7</sup>. В свою очередь В.П. Безобразов выделил внутри северо-востока России 6 районов, в числе которых были: 5) Уфимский край (бассейн Белой и Уфы, преимущественно Уфимская губерния, включая Красноуфимский уезд Пермской губернии и часть Верхнеуральского уезда Оренбургской губернии); 6) Нижнекамский край (от Сарапула до устья Камы с некоторыми волостями Бирского и Мензелинского уездов). А в четвёртый Зауральский горнозаводской край он включил небольшую часть Златоустовского уезда<sup>8</sup>. То есть В.П. Безобразов выделил

\_

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1866. 18 февраля, 12, 19 ноября.

 $<sup>^2</sup>$  *Михайлов П.* Судоходство по р. Каме и её притокам Вятке, Вишере, Чусовой, Белой и другим. СПб., 1877. С. 74.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Безобразов В.П.* Указ. соч. С. 556/66-557/67.

<sup>4</sup> Уфимские губернские ведомости. 1876. 27 марта.

<sup>5</sup> Казанский биржевой листок. 1878. 24 сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Ему помогали Г.А. Языков в Уфе, П.С. Капустин в Бирске, Г.И. Ренев в Белорецке и Ростовский в Авзяно-Петровском заводе (*Безобразов В.П.* Указ. соч. С. 492/2).

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Труды экспедиции, снаряжённой императорскими вольным экономическим и русским географическим обществами, для исследования хлебной торговли и производительности в России. Т. І. СПб., 1870. С. VI.

 $<sup>^{8}</sup>$  Безобразов В.П. Указ. соч. С. 497/7, 538/48.

только приречные хлеботорговые и заводской потребительский районы, а пространства юга Башкирии, где перевозки осуществлялись по гужевым путям, выпали из его поля зрения.

Уже в 1860-е гг. В.П. Безобразов отметил направления речного вывоза хлеба из Уфимской губернии в Нижний Новгород, Рыбинск и балтийские порты. «Главными деятелями этого вывоза служат не местные торговцы и капиталы, а иногородные, преимущественно прикамские (пермские, сарапульские, елабужские, чистопольские), казанские, нижегородские и рыбинские. Все обороты местных хлебных торговцев Уфимского края заключаются почти исключительно в продаже хлеба на месте упомянутым иногородным купцам, приезжающим сюда и присылающих своих агентов, или-же хлеб продаётся с доставкой за их счёт к волжским и камским пристаням; вывозная торговля за свой собственный счёт составляет редкое исключение в делах хлебных торговцев Уфимского края и во всяком случае она не простирается далее Рыбинска. Местные гуртовые торговцы покупают от самих производителей и мелких торгашей, в числе которых особенно заметны башкиры. Поселяне из русских, также тептери и мещеряки, многочисленные в Уфимском крае, продают только свои излишки; башкиры же, при чрезвычайной наклонности к торгашеству и спекуляции, скупают для продажи чужой хлеб и продают свой собственный иногда до чиста, покупая потом для своего продовольствия. В хлебной торговле участвуют отчасти и помещики; имеющие оборотные капиталы отправляют свой хлеб за свой счёт к волжским пристаням, даже до Рыбинска; большею же частью помещики продают хлеб дома или поставкой до ближайшей пристани или мельницы. Обыкновенно хлеб этот продаётся в зерне без насыпки в кули»<sup>1</sup>.

В крае интерес к районированию возрос в связи с обсуждением проектов строительства железной дороги. В 1876 г. ведущий статистик Н.А. Гурвич публикует статью «Грузы в Уфимской губернии: их направление, движение и численность». Использовав данные статистического комитета, сведения контор трёх пароходств, он выделил четыре направления движения грузов в крае: 1) ввозное (доставка потребительских товаров по рекам и на ярмарки), 2) вывозное (сплав по Белой хлеба, леса, железа и пр.), 3) транзитное (скотопрогонные гужевые тракты) и 4) внутреннее<sup>2</sup>. В общих чертах систему хлебной торговли показал Н.А. Гурвич в 1883 г. Отметив преобладание речного вывоза, он подчеркнул, что, «в особенности пшеница и крупчатка, идёт гужом отчасти в Уфу для сплава, отчасти на рынки Оренбургской и Самарской губерний». Хлеб на основные бельские пристани (Уфа, Топорнино, Бирск, Дюртюли) поступал «из Белебеевского и за-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. С. 558/68-558/69.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1876. 3 января.

падной части Уфимского и отчасти Бирского уездов и несомненно», заявлял автор, после постройки железной дороги он двинется «отчасти к Уфе, отчасти же к Самаре. К Самаре же пойдёт часть пшеницы и других хлебов, отправляемых ныне гужом на Самарские и Оренбургские рынки»<sup>1</sup>.

В серии «материалы для экономического изучения России» вышла работа А.П. Субботина, где анализировались варианты строительства железной дороги на восток. Автор выделил «район Уфимского направления», дал подробное описание имевшихся ресурсов, промышленности, сельского хозяйства, торговли, отметив, что «Уфа с пристанью на р. Белой (отправляется более 3 м. п.), собирает хлебные грузы за 100–150 в. даже из-за Урала». Хотя «вообще, торговля района Уф[имской] л[инии] находится в застое», а «хлебная торговля более всего испытывает на себе все последствия такого отчуждения края от центров сбыта»<sup>2</sup>.

В 1886 г., когда строители железнодорожной магистрали уже приближались к Уфе, Л. Пиглевский (он специализировался в местной прессе на статьях экономического характера<sup>3</sup>) выпускает большую работу «Хлебная торговля на Уфимской пристани». Известно, – пишет он, – «что почти вся громадная масса хлебов Белебеевского уезда транспортируется около почтовой станции "Санны" к Топорнинской пристани» (главный конкурент Уфы). Автор строит радужные планы, что проведение железной дороги до Уфы вызовет подъём хлебной торговли, «наш Уфимский хлебный якобы порт несомненно привлечёт громадную массу тех хлебов, которые привлекались другими пристанями нашей губернии». По его расчётам доставка хлеба в Уфу из Белебеевского уезда по железной дороге будет дешевле гужевого подвоза<sup>4</sup>.

Λ. Пиглевский подробно анализировал товарные потоки в Уфимской губернии в середине 1880-х гг. Только небольшое количество «хлебов, получаемых в северо-западной части уезда (в районе с. Бакалов) доставляется на камские пристани; вся же остальная масса хлебов исключительно транспортируется с юго-западной части уезда на Топорнинскую пристань, до которой расстояние, по уверению возчиков, от районов волостей Ильинской, Знаменской, Чукадыта-

94

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Гурвич Н.А.* Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные. Относятся к 1882–83 гг. и только весьма немногие к прежним годам. Уфа, 1883. Отдел III. С. 105–106.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> *Субботин А.П.* Торговые сношения восточной России и Сибири. Научноэкономическое исследование в связи с вопросом о рельсовом соединении России с Сибирью. СПб., 1885. С. 27, 39–41 и др.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Пиглевский Лев Вонифатьевич – старший ревизор Контрольной палаты в Уфе (Памятная книжка Уфимской губернии на 1878 год / Сост. В.А. Новиков, Н.А. Гурвич. Уфа, б. г. Отдел III. С. 16).

<sup>4</sup> Уфимские губернские ведомости. 1886. 8 ноября.

макской и других смежных с ними, будто бы, вёрст на 30 ближе, нежели до пристани Уфимской».

Но после введения в действие железной дороги, по мнению  $\Lambda$ . Пиглевского («можно безошибочно утверждать») хлеб будет распределяться по двум направлениям: 1) «часть его из местностей, более отдалённых от рельсового пути, будет доставляться, по прежнему, к пристани Топорнинской, завоевавшей уже себе прочное коммерческое значение (где, замечательно, года три назад, куплена десятина береговой земли по баснословной цене – за 500 руб., да ещё при этом было высказано сожаление, что продажа состоялась по низкой цене)». И, 2) из мест, через которые пройдёт железнодорожный путь, хлеб «несомненно направится к уфимской пристани». Л. Пиглевский рассматривает Ильинскую волость (возле Белебея), откуда доставка хлебных грузов гужом в Топорнино обходилась в 12–14 коп. (за пуд), в Уфу – 14–16 коп. А по «чугунке» даже с подвозкой к станции, нагрузкой, разгрузкой стоимость перевозки составит 7,5 коп. 1

Однако прогнозы Л. Пиглевского не сбылись. Он (как и Н.А. Гурвич) не предвидел возникновение новых центров торговли – железнодорожных станций (Давлеканово, Аксаково и др.), которые перехватили хлебные грузы, отобрав их у речных пристаней. И уже на следующий год после открытия Самаро-Уфимской линии мензелинский городской голова А.Г. Попков пишет об упадке знаменитой ярмарки. Главной причиной он считает «проведение на Уфу новой железной дороги, отнявшей от Мензелинской ярмарки значительную часть покупателей, для которых открыто теперь прямое сообщение с главным центром сбыта товаров – Москвою»<sup>2</sup>.

Корреспондент В. Шохов в 1894 г. сообщал из Топорнино, которое, «бесспорно, торговое село, но значение этого села, как торговой хлебной пристани, значительно уменьшилось с проведением железной дороги чрез город Белебей». Автор ностальгически вспоминал о недавнем прошлом. «Бывало за полтораста и, даже, за двести вёрст, чуть не со всего Белебеевского уезда, везли сюда хлеб и на лошадях и на верблюдах и весь этот хлеб имел здесь постоянно надёжный и выгодный сбыт»<sup>3</sup>.

Действительно, стальная магистраль сразу круто изменила транспортные потоки в южной Башкирии. Уже в 1888 г. по распоряжению властей «по случаю открытия Самаро-Уфимской железной дороги, почтовый тракт от гор. Уфы и Белебея до Бугульмы, со станциями: Салиховской, Кашкалашинской, Саннинской, Богадинской, Тюпкильдинской, Аднагуловской, Япрыковской и Чукадытамакской, с 9-го сентября» был закрыт, а на Оренбургском тракте сократили

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 13 декабря.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1889. 11 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1894. 1 сентября.

количество лошадей 1.

Железнодорожный путь прошёл «по местности мало населённой и отличающейся слабым развитием промышленной и торговой деятельности». Путейцы критически оценивали состояние здешней экономики. Уфу они характеризовали как город, «в торговом отношении значения не имеющий, так как в нём нет никаких крупных промышленных заведений и торговля производится только местная в незначительных размерах». В полосе магистрали также расположен «небольшой уездный город Белебей, в 8 верстах от станции Белебей-Аксаково и затем сёла и деревни преимущественно с башкирским населением, занимающимся скотоводством и хлебопашеством; в некоторых сёлах бывают небольшие ярмарки»<sup>2</sup>. Но в будущем прогнозировали путейцы край преобразится. Так и случилось, железная дорога произвела настоящую революцию. К началу 1890-х гг. в Уфимской губернии сложились две параллельные, слабо конкурирующие друг с другом системы хлебной торговли - на речных пристанях и вдоль Самаро-Златоустовской линии. Лишь открытие к 1914 г. Волго-Бугульминской магистрали, вышедшей к станции Чишмы, несколько изменило ситуацию, отобрав новые территории у бельских пристаней. Но тут грянула мировая война.

С учреждением земской статистики в Уфимской губернии предпринимаются попытки провести районирование<sup>3</sup>. Во время первого сплошного обследования в конце 1890-х гг. губерния была поделена на естественные районы в административных границах волостей, «исходя из соображения практического удобства для оценочных целей». Все районы распределили на 5 групп «в зависимости от того, на сколько благоприятные для земледельческой культуры условия» существовали. За основу были взяты почвы, климат, рельеф местности, наличие лесов и пр. Районирование производилось не по уровню развития рыночных отношений, а по условиям хозяйствования. Земские статистики особо выделили горнозаводские волости Уфимского и Златоустовского уездов, как «совершенно не земледельческие»<sup>4</sup>.

Например, Белебеевский уезд был разделён на пять районов. В первый, наиболее благоприятный для земледелия, вошли волости по долинам рек База и Сюнь (Куручевская, Каръявдинская, Кичкиня-

<sup>1</sup> Там же. 1888. 17 сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Отчёт эксплоатации Самаро-Уфимской железной дороги за 1888 год. СПб., 1889. C. 16.

<sup>3</sup> Чуть раньше, в 1893 г. уездные податные инспекторы Уфимской губернии представили в Департамент торговли и мануфактур списки хлеботорговых пунктов в уездных границах, без выделения каких либо районов (РГИА. Ф. 20. Оп. 10. Д. 102).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Сборник статистических сведений по Уфимской губернии. Т. VIII. Определение доходности земельных угодий. Ч. І. Пашня и усадьба. Уфа, 1900. С. 226-228.

шевская, Никольская) плюс Верхне-Троицкая. Во второй - волости, примыкавшие к р. Ик, и северо-восточная часть уезда (Нагайбак-Бакалинская, Заитовская, Тюменяковская, Верхнеская, Бишиндинская, Имянликулевская, Старо-Калмашевская и Тюрюшевская). Третий район, переходный к юго-восточному степному, составили Богадинская, Чукадытамакская, Ильинская, Елизаветинская, Семёно-Макаровская. В следующий по мере убывания «благоприятных условий для землепашества» четвёртый район вошли придёмские Гайныямакская, Киргиз-Миякинская, Зильдяровская, Артюховская, Ильчигуловская, с которыми однотипными были Уршакминская и пять юго-западных волостей соседнего Стерлитамакского уезда. Последний пятый район объединял волости, где существовали наименее благоприятные для земледелия условия с засорёнными камнем почвами (Казангуловская, Альшеевская, Менеузбашевская, Ермекеевская, Надеждинская, Усень-Ивановская) 1. Как видим, за образец («штандарт») земские статистики взяли традиционное (общинное) ржано-овсяное крестьянское хозяйство, почему самыми «лучшими» оказались северные волости Белебеевского уезда, граница с нечерноземьем. А степной юго-восток, который станет центром формирования предпринимательского хозяйства оказался самым неблагоприятным. Климатические и социально-экономические характеристики не совпали.

Затем довольно долго время интерес к районированию не проявлялся, даже в трудах ведущего уфимского исследователястатистика М.П. Красильникова. Лишь в 1910-е гг. снова вернулись к этому вопросу<sup>2</sup>, что стимулировалось оживлением железнодорожного строительства в крае и проведением переписей крестьянских хозяйств. Автор ряда работ о деятельности Самаро-Златоустовской дороги Н. Смирнов эмпирическим путём определил волости, тяготевшие к каждой станции, указав максимальное расстояние подвоза груза и основные населённые пункты. Получилась следующая картина на 1911 г. (таблица 16, показаны уфимские станции СЗЖД, волости Белебеевского, Стерлитамакского, Уфимского, Златоустовского, Бирского уездов).

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. С. 230-232.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Районированием интересовался Восточный порайонный комитет МПС по регулированию перевозок массовых грузов по железным дорогам. См., напр.: Опыт экономического обследования района, тяготеющего к Самаро-Златоустовской ж. д. Самара, 1912.

Районы тяготения к станциям Самаро-Златоустовской железной дороги

	железной дороги	<u> </u>
Станция СЗЖД	Волости, откуда поступал хлеб	Максимальное
		расстояние (вёрст)
Талды-Булак	Ермекеевская, Васильевская	40
Приютово	Ильинская, Семёно-Макаровская	15
Белебей-Аксаково	Верхне-Троицкая, Тюменяковская,	
	Усень-Ивановская, Богадинская, Ба-	
	калинская, Верхне-Бишиндинская,	65
	Елизаветинская, Заитовская, Мене-	
	узбашевская и прочие	
Глуховская	Усень-Ивановская, Надеждинская,	20
	Менеузбашевская	
Аксёново	Гайныямакская, Киргиз-	80
	Миякинская, Зильдяровская, Артю-	
	ховская, Фёдоровская	
Шафраново	Гайныямакская, Никольская, Меле-	140
	узовская	
Раевка	Альшеевская	?
Давлеканово	Казангуловская, Артюховская, Зиль-	50
	дяровская	
Шингак-Куль	Сафаровская, Казангуловская, Абра-	35
_	евская, Шмитовская	
Чишмы	Сафаровская, Караякуповская, Но-	30
	восёловская, Тюрюшевская	
Юматово	Казанская, Осоргинская, Караяку-	35
	повская	
Уфа	Казанская, Осоргинская, Дмитриев-	
_	ская, Богородская, Нагаевская, Вос-	
	кресенская <sup>1</sup> , Биш-Аул-Унгаровская,	
	Имянликулевская, Каръявдинская,	100
	Старо-Калмашевская и другие волос-	
	ти Уфимского, Стерлитамакского и	
	Бирского уездов	
Черниковка	Благовещенская	35
Шакша	Архангельская <sup>2</sup>	7
Иглино	Архангельская, Булекей-Кудейская	20
Тавтиманово	Урман-Кудейская, Новотроицкая <sup>3</sup>	30
Улу-Теляк	Урман-Кудейская	50
Кропачёво	Еральская, Илекская, Мурзаларская,	
_	Сикиязская, Дуванская, Тастубин-	140
	ская, Емашинская, Ярославская, Ме-	
	телинская, Байкинская	
Сулея	Айлинская, Леузинская, Тарнаклин-	
	ская, Белокатайская, Сикиязская,	100

 $^1$  Впоследствии Булгаковская.  $^2$  Потом Иглинская.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Свято-Троицкая.

#### Емашинская и другие

Источник: *Смирнов Н.* Краткий обзор коммерческой деятельности Самаро-Златоустовской жел. дороги за 1911 г. сравнительно с предшествующими годами. Самара, 1913. С. 14–20. В таблицу не включены станции, обслуживавшие горные заводы.

Конечно, данные таблицы 16 достаточно условны. Подвоз хлеба зависел от многих факторов (урожай, состояние дорог, деятельность конкретных предпринимателей, пр.) и был нестабилен. Также вряд ли имелась точная информация о всех прибывших обозах с зерном, не говоря уже об отдельных сельчанах. Подводя итоги, Н. Смирнов отмечает, что Белебеевский, Уфимский и Златоустовский уезды на пристани) (забыв одп бельские тяготели Златоустовской железной дороге, Стерлитамакский - на 90%, а Бирский - лишь на 4%1. Но в таблице указаны только отдельные стерлитамакские волости (Шмитовская, Мелеузовская, Фёдоровская), хотя от Стерлитамака к Белебею и Шафраново подходили гужевые тракты, по которым (и многочисленным просёлочным дорогам) из Стерлитамакского уезда подвозился хлеб на железнодорожные станции. А из Златоустовского уезда существовал гужевой вывоз зерна и муки на соседние горные заводы.

Согласно сведениям таблицы 16 станции СЗЖД (Уфа и др.) принимали хлебные грузы из северной и северо-западной частей Белебеевского уезда (Тюменяковская, Бакалинская, Каръявдинская, др.), составляя конкуренцию нижнебельским пристаням (Дюртюли, Топорнино и пр.). «Среднее» («оптимальное») расстояние подвоза хлеба к станциям было примерно 30–50 вёрст, день пути. Исключение составляли Шафраново (приёмка стерлитамакских грузов), Кропачёво и Сулея, куда поступал товар с северо-востока, а также Уфа – главный внутренний рынок края.

Проектирование железнодорожных магистралей Уфа – Оренбург, Бугульма – Чишмы вызвало появление нескольких исследований, где затрагивалось и районирование края. Здесь, как и у Н. Смирнова, главным выступали не природно-климатические факторы, а рыночные связи. Районы тяготевшие к главным пунктам хлебной торговли в восточной части губернии попытался выделить И.П. Баев. С немалой доли условности в Стерлитамакском уезде он установил, что к Стерлитамаку стягивался хлеб из Азнаевской, Аллагуватовской, Бегеняш-Абукановской, Дедовской, Зиргановской, Кармышевской, Ильчик-Темировской, Ишпарсовской, Калкашевской, Карагушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Карагушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Карагушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Карагушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Куганакской, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевской, Куганакском, Миркитлинской, Николаевской, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевской, Куганакском, Резановгушевском, Резановгушевс

\_

 $<sup>^1</sup>$  Смирнов Н. Краткий обзор коммерческой деятельности Самаро-Златоустовской жел. дороги за 1911 г. сравнительно с предшествующими годами. Самара, 1913. С. 28.

ской, Татьяновской, Четырмановской, Покровской волостей, то есть с большей части уезда. Мелеуз принимал партии зерна с самого юга (Араслановская, Бушман-Кипчакская, Верхоторская, Воскресенская, Дедовская, Зиргановская, Мелеузовская, Четырмановская волости). На севере уезда центрами хлебной торговли выступали Бузовьязы (сюда шли грузы из Уршакминской, Шмитовской, Биштякинской волостей), Новые Кармалы (Уршакминская и Миркитлинская) и Кармаскалы (Дуван-Табынская и Биштякинская волости). В лесном предгорье зерно свозилось крестьянами в Табынск (из правобережной Богоявленской и левобережных Калкашевской и Карагушевской волостей), Зилим-Караново (из Кси и Кальчир-Табынских волостей) и в Петровское (из Макаровской, Петровской и др.). Помимо этого И.П. Баев выделил более мелкие центры хлебной торговли, принимавшие грузы только из своих волостей: Сайраново, Архангельское, Семёнкино, Фёдоровка, Ирныкши, Зирган, Татарский Нагадак и др. Также стерлитамакский хлеб вывозился на рынки в Артюховку, станции Давлеканово и Раевка (Белебеевского уезда), Михайловское (Оренбургского уезда). Всего по И.П. Баеву хлеботорговых центров насчитывалось в Уфимском уезде - 100, Бирском - 140, Стерлитамакском - 63 (в районе проектируемой железной дороги). Он также определял поступление хлеба на речные пристани. Так, в Уфу стягивался хлеб из Благовещенской, Богородской, Булгаковской, Булекей-Кудейской, Дмитриевской, Иглинской, Караякуповской, Нагаевской, Осоргинской, Турушлинской, Фёдоровской волостей, на Каменный перевоз прибывало зерно из Нагаевской волости, пристани Стахеева и Миллера на Белой принимали продукцию полей Биш-Аул-Унгаровской и Нагаевской волостей и т. д.1

В другой работе И.П. Баев подробно анализировал ситуацию вокруг Уфы, к которой «по данным статистического отдела губернского земства, тяготеют из тринадцати окружных волостей – 259 сёл, деревень и починков», откуда хлеб подвозился в Никольский посёлок и другие места Уфы. Он привёл список селений, тяготевших к Уфе. В Биш-Аул-Унгаровской волости это Акташево, Ильчикеево, Сальзигутово, Кабаково, Кулушево, Киишки и др.<sup>2</sup> Известный статистик П.П. Червинский отмечал, что в Уфимской губернии действует целая сеть пунктов «второстепенных ссыпок» хлеба, в Стерлитамакском уезде – 24, в Уфимском – 23, в Бирском – 29<sup>3</sup>. А в связи со строительством Волго-Бугульминской линии «вёрст на 150 или 200 хлебные грузы [из

\_\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Баев И.П. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Статистико-экономические материалы. Уфа, 1913. С. 143–145.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Баев И.П. Экономические материалы к вопросу обхода города Уфы проектируемой ж.-д. линией Оренбург – Уфа – Кунгур. Уфа, 1913. С. 24, 28–29.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Район железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур в экономическом отношении / Под ред. П.П. Червинского. СПб., 1914. С. 71.

северной части Белебеевского уезда – *Авт.*] будут оттянуты» на новые станции от Белебей-Аксаково и иные пункты СЗЖД<sup>1</sup>.

Наиболее детальное в литературе начала XX в. районирование территории Башкирии произвёл агроном И.Л. Орлов, взявший за основу материалы переписи 1917 г. Он поставил целью «выявить положение сельского хозяйства, сложившегося под влиянием естественных условий и экономических факторов». Опираясь на опыт исследователей других губерний<sup>2</sup> И.Л. Орлов учитывал целый комплекс факторов, а решающими для образования районов являлись: 1) средняя посевная площадь на одно сеющее хозяйство и на одну душу сельского населения; 2) процент пара и залежи; 3) полеводственные признаки (доля зерновых, картофеля, трав, главных культур); 4) набор животноводственных признаков. И.Л. Орлов учитывает при определении границ районов рыночные факторы (пропорции культур, уровень агротехники, др.), но не устанавливает центры торговли и тяготевшую к ним округу<sup>3</sup>.

По волостям кантонов (до революции уезды) он выделил полеводственные и животноводственные районы, которые затем объединил. В итоге в границах Башкирии конца 1920-х гг. у И.Л. Орлова получилось 29 районов. В пределах Уфимской губернии (без Мензелинского уезда) располагались 23 (районы № 9, 23–25, 27–28 находились в Оренбургской губернии)<sup>4</sup>.

Хотя в основе районирования И.Л. Орлова лежали чисто агрономические (агротехнические) показатели, косвенно учитывался уровень развития рыночных отношений (через удельный вес посевов пшеницы, овса и пр.). Все сельскохозяйственные районы по И.Л. Орлову можно разделить на территории, где доминировало товарное хозяйство (население занималось производством на продажу), и местности с преобладанием общинного полунатурального хозяйства (крестьянство продавало только излишки, часто вынужденно, основным оставалось самообеспечение продуктами со своего подворья).

Ценность выводов И.Л. Орлова ещё и в том, что выделенные им районы НЕ привязаны к торговым центрам (речным пристаням и железнодорожным станциям), куда поступали и где «обезличивались»

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Труды уфимского отдела Московского общества сельского хозяйства. 1913 год. Уфа, 1915. С. 21.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Неуструев С., Прасолов Л., Бессонов А. Естественные районы Самарской губернии: Опыт разделения территории на основании данных почвенно-геологического исследования. СПб., 1910; Неуструев С.С. Естественные районы Оренбургской губернии: (Географический очерк) // Народное дело (Оренбург). 1918. № 5–6; др.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Орлов И.Л.* Сельско-хозяйственные районы БАССР (По данным переписи 1917 г.). Оттиск из журнала «Хозяйство Башкирии». Уфа, б. г. С. 3–4.

 $<sup>^4</sup>$  Там же. С. 12–13, 24–33; см.: История Башкортостана во второй половине XIX – начале XX века. Т. II. Уфа, 2007. С. 133–137.

хлебные грузы из различных по типу и масштабам производства хозяйств сельских предпринимателей, крестьян-общинников или помещиков, а также из местностей, отличавшихся набором зерновых культур, уровнем агротехники, природно-климатическими условия-«обобщающем» более делении края экономические районы вся эта локальная специфика исчезает. Например, левобережье (к западу от р. Белой) Стерлитамакского уезда В.П. Семёнов-Тян-Шанский объединил в единый Стерлитамакский район (за исключением самой северной Дуван-Табынской волости, см. § 2 главы II). Но, согласно исследованию И.Л. Орлова, стерлитамакское левобережье распадалось на целых восемь более мелких частей. Северная Ново-Андреевская (Шмитовская) волость относилась к ареалу классического трёхполья с ржано-овсяными посевами, соседние шесть северных волостей уезда отличались паро-залежным хозяйством при доминировании тех же культур, Бегеняш-Абукановская волость была причислена к средне-дёмскому многопосевному пшеничному району, а южные волости Стерлитамакского уезда вошли по И.Л. Орлову в районы № 5, 8, 11, 22.

В целом к сельскохозяйственным районам, отличавшимся достаточно высоким уровнем товарности земледельческого производства можно отнести седьмой район (2-я Айлинская, Белокатайская, Леузинская, Калмакуловская, Насибашевская, Ново-Петропавловская волости Златоустовского уезда), специализировавшийся на поставках овса для нужд горных заводов; район № 17 – Симско-инзерский улучшенный зерновой, травопольно-картофельный, молочный (Архангельская и Инзерская волости Стерлитамакского, Свято-Троицкая и Кальтовская волости Уфимского уездов); пятый район – залежнопаровой, пшенично-овсяной, объединявший южные Дедовскую, Карагушевскую и Фёдоровскую волости Стерлитамакского уезда и соседние территории Оренбургской губернии; а также район № 19 – Белебеевский паро-залежный, ржано-овсяной, многоовечий, мясной, протянувшийся с севера на юг параллельно долине Ика (7 волостей Белебеевского уезда¹).

Ещё к рыночным относились районы № 12 (Месягутовский паро-залежный, пшенично-овсяной, мясной, Златоустовский уезд $^2$ ), № 10 (Бирский трёхпольный, ржано-овсяной, мясной, многосвинный, в основном Бирский уезд $^3$ ), № 16 (пригородный Уфимский трёхполь-

<sup>1</sup> Васильевская, Верхне-Троицкая, Елизаветинская, Ильинская, Менеузбаш-Кош-Елгинская, Николаевская, Семёно-Макаровская.

 $<sup>^{2}</sup>$  Дуванская, Ибраевская, Месягутовская, Михайловская, Сикиязская, Тастубинская, Улькундинская.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Ельдякская, Мишкинская, Ново-Троицкая, Пономарёвская, Чураевская волости Бирского уезда и Емашевская волость Уфимского уезда.

ный, ржано-овсяной, картофельный, многосвинный¹) и, видимо, № 11 (залежно-паровой пшенично-овсяной, мясной район, пять волостей Стерлитамакского уезда²). Товарное земледелие преимущественно доминировало в районах № 6 (Месягутовский паро-залежный, пшенично-овсяной, Златоустовский уезд³ и соседние волости Пермской губернии) и, частично, в № 15 (Бушман-Кипчакский залежно-паровой, пшенично-овсяной, коневодный, Стерлитамакский уезд⁴). Наконец, очень высоким уровнем развития предпринимательского хозяйства отличались три района на юге Белебеевского и Стерлитамакского уездов: № 8 (Верхне-дёмский паро-залежный, пшенично-ржаной с наклонностью к мясному животноводству⁵), № 21 (Стерлитамакский паро-залежный, многопосевный, пшеничный, овцеводный, коневодный, мясной6) и № 22 (Мелеузовский залежно-паровой, пшенично-овсяной, многоовечий, мясной7), «уходивший» в соседнюю Оренбургскую губернию.

С другой стороны И.Л. Орлов выделил территории края, которые отличались низкой товарностью крестьянского хозяйства. Отсюда также поступало много (бедняцко-середняцкого) хлеба на продажу. Густонаселённые общины производили «избыточную» продукцию, продажа её позволяла сельчанам платить налоги, приобретать необходимые товары повседневного спроса (соль, керосин, пр.). Это самый большой по площади первый район (зерновой, трёхпольный, ржано-овсяной), охватывавший основную часть Бирского, север Белебеевского и юго-запад Уфимского уездов<sup>8</sup>, а также район № 4 (Аз-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Богородская, Булгаковская, Иглинская, Казанская, Нагаевская, Осоргинская, Охлебининская, Романовская.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Аллагуватовская, Верхоторская, Воскресенская, Зиргановская, Татьяновская волости.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Айлинская, Большекущинская, Верхне-Кигинская, Дуван-Мечетлинская, Емашевская (Екатерининская), Метелинская, Мурзаларская, Нижне-Кигинская, Ногушинская, Старо-Белокатайская, Усть-Икинская, Ярославская волости.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Бушман-Кипчакская и Араслановская волости.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Калкашевская и Покровская волости Стерлитамакского уезда, Артюховская, Гайныямакская, Зильдяровская, Ильинская, Киргиз-Миякинская волости Белебеевского уезда.

<sup>6</sup> Николаевская и Резановская волости.

<sup>7</sup> Мелеузовская и Четырмановская волости.

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Бирский уезд: Андреевская, Асяновская, Атняшинская, Байгузинская, Байкибашевская, Байкинская, Бураевская, Верхне-Татышлинская, Ваныш-Алпаутовская, Илишевская, Исмаиловская, Калмыковская, Касёвская, Кизганбашевская, Киебаковская, Казанчинская, Кызылъяровская, Московская, Никольская, Ново-Кыргинская, Норкинская, Павловская, Старо-Балтачевская, Тюинская, Черауловская волости;

Белебеевский уезд: Имянликулевская, Каръявдинская, Старо-Калмашевская, Куручевская волости;

Уфимский уезд: Абраевская, Базилевская, Бакаевская, Биш-Аул-Унгаровская,

наевский просяной, состоявший из Азнаевской Ильчик-Темировской волостей). Сходный характер с первым имел второй район, отличавшийся такими же ржано-овсяными посевами, но трёхполье здесь ещё не утвердилось, много было земель под паром и залежью. Второй (по И.Л. Орлову) район включал три отдельных «куска» - лесной северо-восток Бирского уезда, центральные и западные (по р. Ик) волости Белебеевского уезда, а также почти всю северную часть Стерлитамакского уезда, волости по обоим берегам Белой 1. В эту группу ещё можно отнести районы: № 13 (Бельско-Камский трёхпольный, ржано-овсяной, коневодный и мясной в Бирском уезде²), № 14 (Уфимский трёхпольный, ржано-овсяной, коневодный, мясной, многосвинный, включавший волости с русским населением Уфимского<sup>3</sup> и Усы-Степановскую волость Бирского уездов), № 18 (Бакалинский трёхпольный, ржано-овсяной, многоовечий на северо-западе Белебеевского уезда⁴), а также район № 20 (Бельский трёхпольный, ржано-овсяной, многоовечий, мясной, многосвинный из соседних волостей Бирского и Уфимского уездов<sup>5</sup>).

Наконец, в лесных предгорьях и горах Урала лежали два неземледельческих района: № 29 – Кряжевой южно-уральский малоскотный, полукочевой, кумысный, молочно-потребительский, куда входили территории Оренбургской губернии и две волости Стерлитамакского уезда Уфимской губернии (Гирей-Кипчакская и Макаровская), и № 26 – Булекей-Кудейская, Тептярская, Урман-Кудейская волости Уфимского уезда, относившиеся к Белорецко-Зилаирскому животноводственно-потребительскому, малопосевному району, основная часть которого также лежала в Оренбургской губернии.

Районирование Башкирии, осуществлённое агрономом И.Л. Орловым по материалам переписи 1917 г., было наиболее подробной и аргументированной попыткой выделить специфичные сельскохозяй-

Биштякинская, Караякуповская, Новосёловская, Покровская, Сафаровская Шарыповская, Янышевская волости;

Стерлитамакский уезд: Ново-Андреевская волость.

1 Бирский уезд: Аскинская, Балакчинская, Кубиязовская, Сарсинская волости;

Белебеевский уезд: Аднагуловская, Аксаковская, Богадинская, Верхне-Бишиндинская, Ермекеевская, Заитовская, Ново-Шаховская, Старо-Тураевская, Тюменяковская, Тюрюшевская, Усень-Ивановская, Чукадытамакская волости;

Стерлитамакский уезд: Бишкаиновская, Богоявленская, Дуван-Табынская, Ишпарсовская, Кальчир-Табынская, Кармышевская, Кси-Табынская, Куганакская, Миркитлинская, Петровская, Уршакминская волости.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Анастасьевская, Кутеремская, Кузговская, Ново-Каинлыковская, Сакловская волости.

<sup>3</sup> Надеждинская, Ново-Никольская, Турушлинская, Фёдоровская волости.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Бакалинская, Дияшевская, Кичкиняшевская, Нагайбакская, Ново-Юзеевская, Шаранская волости.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Благовещенская, Дмитриевская, Петропавловская, Удельно-Дуванейская волости Уфимского и Базановская, Старо-Петровская волости Бирского уездов.

ственные районы, напрямую связанные с внутренними рынками. Исследование И.Л. Орлова, забытое на долгие десятилетия, сохраняет научное значение и в наши дни.

Сведения по предвоенной (предреволюционной) экономике использовались вплоть до начала 1930-х гг., в том числе при определении экономических районов Башкирской АССР. Ряд интересных работ выпустил «В.А.И.», под аббревиатурой, скорее всего, скрывался В.А. Иогансен, чьи публикации появились в местной печати в 1929 г. Он «специализировался» на изучении местного рынка, как раз уничтожавшегося в первую сталинскую пятилетку. В 1930 г. в журнале «Хозяйство Башкирии» выходят две его обширных работы, где подробно рассматривается и районирование территории края.

Статью о размещении товарной продукции сельского хозяйства В.А.И. построил на сопоставлении дореволюционного статистического материала, в том числе поселенных итогов переписи 1917 г., с данными экономического исследования Башдортранса (бывш. «Башмес») 1926-1928 гг. по определению грузонапряжённости дорог БАССР. Укрупнённые советские волости В.А.И. разделил на группы по размеру товарной продукции на душу сельского населения. По сведениям за 1913 г. волости с максимальными остатками (свыше 30 хлеба на душу) «образуют две, географически обособленных, группы. Первая из них, вытянутая сплошной полосой вдоль левого берега среднего течения Белой и идущая далее на северо-запад, охватывает большую часть левобережной половины Стерлитамакского кантона, смежную с ней юго-восточную часть Белебеевского и далее на север - пограничные районы Белебеевского и Уфимского кантонов, включая в свой состав Мурапталовскую, Кургазинскую, Мелеузовскую, Зиргановскую, Ашкадарскую, Бегеняш-Абукановскую, Альшеевскую, Киргиз-Миякинскую, Давлекановскую, Новосёловскую и Чекмагушевскую волости. Вторая группа располагается в Месягутовском кантоне, охватывая его почти целиком, за исключением только двух южных малопроизводящих лесных волостей - Айлинской и Калмакуловской». Волости с такими же большими избытками хлебов (более 4,914 ц или 30 пуд.) «встречаются в северной части Бирского кантона (Янауловская и Кызыл-Яровская), в западной Белебеевского (Приютовская), в юго-восточной части Зилаирского (Хайбуллинская) и в Аргаяшском кантоне». Если же брать средние данные за 1905-1914 гг. (а не только за урожайный 1913 г.) то к этим районам нужно присоединить ещё Рязяповскую волость Белебеевского кантона. Территориально к первой примыкала вторая группа

 $<sup>^1</sup>$  *Иогансен В.* Сельско-хозяйственный рынок БАССР // Хозяйство Башкирии. 1929. № 10–12; *В.А.И.* Транспортные условия Башреспублики // Там же. 1930. № 4.

с остатком в 20–30 пуд. хлеба на сельского жителя (24 волости)<sup>1</sup>. Фактически В.А.И. выделил территории с самым богатым населением (предпринимательским хозяйством), основные хлебопроизводящие районы края.

В следующей работе В.А.И. специально остановился на районах торгового тяготения в Башкирии, которые он разделил на основные и подчинённые рынки, связанные с торговыми пунктами (железнодорожными станциями, речными пристанями) через соседние (основные) рынки. Главным источником стали карточки сплошного обследования 1923 г., когда по каждому селению устанавливались рынки, к которым они тяготели. А для сравнения он использовал «хлеботорговое районирование Уфимской и Оренбургской губерний по данным с.-х. переписей 1916 и 1917 гг.», работу М.П. Красильникова по грузообороту.

В итоге В.А.И. выделил 13 групп, в которые объединялись основные рынки, и множество мелких подчинённых рынков. Например, в Байкинский основной рынок входили Артакульский и Мрясимовский подчинённые рынки, в Андреевский – Верхне-Яркеевский, Урметевский, Рязяповский, Тойняшевский, к Дюртюлинскому основному рынку тяготели Асяновский, Старо-Янтузовский, Абдулинский, Исмаиловский, Русско-Ангасякский, Московский, Старо-Байгильдинский (Юмашевский) и Чекмагушевский подчинённые рынки Бирского и Белебеевского кантонов. Эта работа содержит массу интересного материала для локальных (краеведческих) исследований.

Автор отметил перемещение границ местных рынков (торговых районов). Например, хлеб из окрестностей Туймазов до постройки в 1913 г. Волго-Бугульминской железной дороги поступал на Азякульскую, Андреевскую, Дюртюлинскую, Топорнинскую пристани на Белой и в Челны на Каме, а из южных волостей вывозился в Белебей. А «около половины заготовляемых на Мелеузовском рынке продуктов отправляется в Оренбург, а другая половина – в Стерлитамак; то же самое имеет место и в отношении закупки промтоваров». Но после революции и Гражданской войны связь Мелеуза с Оренбургом была подорвана. В целом же В.А.И. предлагал следующее районирование Башкирии, включая сопредельные территории к 1930 г.:

І. Основные рынки, обслуживаемые Сарапульско-Свердловской линией Пермской железной дороги (бывш. Казанбургская<sup>2</sup>) – 1) Янаульский, 2) Куединский, 3) Чернушкинский, 4) Щучье-Озёрский, 5) Красноуфимский;

 $<sup>^{1}</sup>$  В.А.И. Размещение товарной продукции сельского хозяйства по территории Башкирии. (Опыт исчисления балансовым методом) // Хозяйство Башкирии. 1930. № 5–7. С. 125, 132–135.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Казанско-Екатеринбургская.

- II. Рынки, обслуживаемые пристанями р. Уфы 6) Байкинский;
- III. Рынки, обслуживаемые пристанями р. Камы и нижнего течения р. Белой 7) Николо-Берёзовский (зимой центр Камбарка); 8 и 9) Каракулинский и Азякульский, 10) Андреевский, 11) Дюртюллинский, 12) Казанцевский, 13) Бирский, 14) Топорнинский, 15) Благовещенский;
- IV. Рынки, обслуживаемые Волго-Бугульминской линией Самаро-Златоустовской железной дороги 16) Туймазинский, 17) Буздяковский, 18) Благоварский, 19, 20 и 21) Шуганский, Чеканский, Апсалямовский;
- V. Рынки, обслуживаемые станциями Самаро-Златоустовской железной дороги на участке Абдулино Уфа 22) Абдулинский, 23) Приютовский, 24) Белебеевский, 25) рынки при станциях Аксёново и Шафраново, 26) Раевский, 27) Давлекановский, 28) Шингак-Кульский, 29) Чишминский;
- VI. Рынки, обслуживаемые станциями Самаро-Златоустовской железной дороги на участке Уфа Челябинск 30) Иглинский, 31 и 32) рынки при станциях Тавтиманово и Улу-Теляк, 33) Аша-Балашёвский, 34) Кропачёвский, 35) Мурсалимкинский, 36) Сулеинский, 37 и 38) Златоустовский и Миасский;
- VII. Рынки, обслуживаемые Западно-Уральской линией Пермской железной дороги 39) станция Ургала, 40а) Ункурдинский, 40б) Нязепетровский, 41) Михайловский;
- VIII. Рынки, обслуживаемые Восточно-Уральской линией Пермской железной дороги 42) Челябинский, 43) Аргаяшский, 44) Кыштымский, 45) Свердловский;
- IX. Рынки, обслуживаемые Белорецкой узкоколейной железной дорогой, а также частично связанные с Верхнеуральским рынком 46) Белорецкий, 47) Верхнеуральский;
- Х. Рынки, обслуживаемые Оренбург-Орской веткой Самаро-Златоустовской (бывш. Ташкентской) железной дороги – 48) Кизильский, 49) Саринский, 50, 51 и 52) рынки при станциях Кувандык, Дубиновка и Саракташ;
- XI. Рынки, обслуживаемые станцией Оренбург Самаро-Златоустовской (бывш. Ташкентской) железной дороги – 53) Оренбургский, 54) Мелеузовский;
- XII. Рынки, обслуживаемые пристанями среднего течения р. Белой 55) Стерлитамакский, 56) Табынский, 57) Охлебининский;
- XIII. Рынки, обслуживаемые станцией Уфа Самаро-Златоустовской железной дороги и одноимённой пристанью на р. Белой 58) Уфимский  $^1$ .

 $<sup>^1</sup>$  *В.А.И.* Районы торгового тяготения и грузооборот рынков БАССР // Хозяйство Башкирии. 1930. № 8–9. С. 131–133, 140, 142–163, 165–169.

Таким образом, в конце XIX – начале XX вв., вплоть до советского (доколхозного) периода, различные исследователи обращались к изучению районирования территории Уфимской губернии (Башкирии), выделения основных торговых, сельскохозяйственных, транспортных рынков. В зависимости от имевшихся источников авторы проводили разные границы локальных районов, но часто совпадавшие. Большинство главными считали центры торгового тяготения (железнодорожные станции или речные пристани), объединяя вокругних прилегающие территории (В.П. Безобразов, Н. Смирнов, И.П. Баев, В.А. Иогансен), постепенно рыночные факторы начинали играть важную роль и при сельскохозяйственном районировании (И.Л. Орлов).

## § 2. Структура местного хлебного рынка по В.П. Семёнову-Тян-Шанскому

На рубеже XIX-XX вв. ряд специалистов рассматривал проблему районирования рынка зерна в Европейской России в теоретическом плане, затрагивая в том числе и Южный Урал. Например, П.И. Лященко, автор наиболее глубокого исследования по данной теме, выделил отдельную главу III «Районы хлебной производительности и хлебной торговли». Среди 8 районов производительной полосы он отмечает 7-й Северо-восточный заготовочный район, включавший Казанскую, Симбирскую (без южных уездов), Уфимскую (без Златоустовского уезда), Вятскую губернии и прикамские уезды Пермской губернии. В свою очередь 7-й район П.И. Лященко делит на четыре заготовочных бассейна - Сурский, Вятский, а также Пермский (часть Пермской, Вятская, Уфимская и Казанская губернии) и Бельский (Уфимская губерния). А Златоустовский уезд был причислен к 8-му Приуральскому району, охватывавшему также восточные уезды Пермской губернии и Челябинский, Троицкий, Верхнеуральский уезды Оренбургской губернии<sup>1</sup>.

А.Н. Челинцев разделял Европейскую Россию на губернии с избытком и недостатком хлебов. Зернопроизводящие регионы он в свою очередь делил на территории, где излишки уменьшались (центрально-чернозёмные губернии), и где они возрастали (юго-восток страны, в том числе Уфимская губерния). Наш край автор отнёс к экспортным районам (с пшенично-ржано-овсяным вывозом). А сравнивая прирост населения с приростом производства хлебов А.Н. Челинцев отмечал, что для Уфимской губернии было характерно опе-

108

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Лященко П.И.* Хлебная торговля на внутренних рынках Европейской России. Описательно-статистическое исследование. СПб., 1912. С. 23–24.

режающее увеличение площади посевов<sup>1</sup>. Он также выделял густозаселённые, среднезаселённые и редкозаселённые регионы, учитывал интенсивность земледелия. Так, Уфимскую губернию А.Н. Челинцев причислял к району целинно-залежного хозяйства вместе с Таврической, Самарской, Ставропольской, Оренбургской, Астраханской губерниями, Донской, Кубанской, Терской казачьими областями<sup>2</sup>.

К теме районирования обращались и другие авторы. Теоретические взгляды фон Тюнена, А.А. Чупрова и прочих учёных на размещение систем хозяйства рассмотрел А. Скворцов<sup>3</sup>. Н.Г. Кулябко-Корецкий отнёс Уфимскую губернию к Центральному ржаному району (включавшему ещё Казанскую, Пензенскую и Вятскую губернии). При этом Уфимская губерния составила отдельную Восточную ржано-овсяно-пшеничную полосу<sup>4</sup>. А.А. Клопов для 1890-х гг. выделил районы торговли мукой, которые отличались от зерновых. Он заметил, что волжская мука исстари сбывалась на север в Пермскую, Вятскую, Вологодскую, Архангельскую и Уфимскую губернии. С казанских мельниц низшие сорта муки гужом поставлялись в том числе в Уфимскую губернию, а после начала работы СЗЖД оренбургские и бузулукские мельницы «в последнее время» стали отправлять муку «в Уфу и другие местности этой дороги»<sup>5</sup>. В зернопроизводящей Уфимской губернии долгое время не было современных мельниц, вырабатывавших качественные сорта муки, почему для снабжения более состоятельных слоёв населения сюда ввозилась крупчатка из соседних регионов.

Однако во всех работах Уфимская губерния рассматривалась в целом (подробнее у П.И. Лященко), без выделения более мелких локальных рынков. Исключение составляет уникальный труд, подготовленный выдающимся русским учёным Вениамином Петровичем Семёновым-Тян-Шанским, выполненный в Отделении статистики Министерства торговли и промышленности. По собранным с мест карточкам годового оборота прибыли и промыслового обложения

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Челинцев А. Перемены в хлебной продукции России в связи с общим развитием сельского хозяйства. Харьков, 1913. С. 12, 27, 40.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Челинцев А. Очерки по сельско-хозяйственной экономии. СПб., 1910. С. 30, 131; см. также другие его работы по районированию: Челинцев А.Н. Районы Европейской России, устанавливаемые по типам организации сельского хозяйства. Б. м. и г.; Он же. К методологии сельскохозяйственного микрорайонирования. [М.,] 1928; Он же. Сельско-хозяйственная география России. Берлин, 1923 [на титуле – Прага, 1924].

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Скворцов А. Влияние парового транспорта на сельское хозяйство. Исследование в области экономики земледелия. Варшава, 1890.

 $<sup>^4</sup>$  Кулябко-Корецкий Н.Г. Районы хлебной производительности Европейской России и Западной Сибири. СПб., 1903. С. 30–32.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> *Клопов А.А.* Очерк мукомольно-крупчатной промышленности в Приволжье в 1892/3 г. Тверь, 1894. С. 141, 152, 156.

торговых и промышленных предприятий (600 тыс. шт.) в 1909–1911 гг. В.П. Семёнов-Тян-Шанский «вместе со своим другом и непосредственным начальником Н.М. Штруппом, а также К.Г. Голубковым подготовили и издали 12-томный труд "Торговля и промышленность Европейской России по районам" (один общий и 11 региональных выпусков)». Эта новаторская, титаническая работа стала первым опытом «дробного экономико-географического районирования» всей страны.

Уникальное издание сразу получило широкую известность. Результаты исследования В.П. Семёнова-Тян-Шанского с коллегами докладывались «в Российском Императорском географическом обществе и на международной выставке в Турине (где были удостоены золотой медали и "Гран-при") в 1911 г., в бюджетной Комиссии Государственной думы и на Государственном совете в 1912 г. и на X Международном географическом конгрессе в Риме в 1913 г.» В выпусках IV и V приведён общирный материал по Уфимской губернии<sup>2</sup>.

В последующую эпоху этот огромный труд был практически забыт, в чрезвычайно малой степени используется он и современными историками в Башкирии<sup>3</sup>. Это объясняется как общим «невниманием» к развитию рыночной экономики в Российской империи, так и некоторыми особенностями самой работы. Такой гигантский материал, который удалось получить В.П. Семёнову-Тян-Шанскому с коллегами, естественно, не мог поступить в сжатые сроки, а прибывал постепенно. Поэтому их сведения отражают ситуацию первого десятилетия XX в., не имеют точной датировки. Так, в разделе о Симско-Катавском районе ничего не говорится закрытии 0 Ивановского и Юрюзанского заводов, последовавшем в августе 1908 г. 4 Не упоминается и Метелинская волость Златоустовского уезда, образованная с 1 января 1907 г. 5 Это позволяет утверждать, что В.П. Семёнов-Тян-Шанский получил карточки по Уфимской губернии с данными по 1906 г. (?) и сведения относятся к первому пятилетию ХХ в.

\_

 $<sup>^1</sup>$  Город и деревня в Европейской России: сто лет перемен. М., 2001. С. 21–22 (автор П. Полян).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. IV. Центральная хлеботорговая полоса. СПб., б. г. С. 406–415, 418–421; Вып. V. Уральская полоса. СПб., б. г. С. 5, 57–70.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Его материалы использовал Д.П. Самородов, также опубликован фрагмент работы по Бирскому району (Хрестоматия по истории Северного Башкортостана. Ч. І. Материалы по истории края с древнейших времён до 1917 года / Сост. М.И. Роднов. Уфа, 2005).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Крюков Н.А. Краткое описание Катав-Ивановского имения князя К.Э. Белосельского-Белозёрского. СПб., 1910. С. 13.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> См.: Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1907 год. Уфа, 1909. С. 595.

Во вторых, уровень достоверности материала зависел от респондентов, отправлявших сведения в столицу, которые в свою очередь опирались в основном на данные транспортной статистики (железнодорожной или речной). Поэтому во всех районах Уфимской губернии, где перевозки осуществлялись гужевым транспортом информация вообще отсутствует. «Что касается подвоза товаров, то он не может быть учтён, так как совершается гужевым путём» (Табынско-Торский район). В ряде случаев анализ текста В.П. Семёнова-Тян-Шанского свидетельствует о слабом знакомстве с местными особенностями респондента или (что естественно) самих авторов многотомника (встречаются и ошибки). К примеру, для Дуванского района - одного из самых хлебопроизводящих в Уфимской губернии, указано «на относительно скромную роль в экономической жизни края сбыта хлебных продуктов». Статистические данные о вывозе отсюда товаров даны только о сплаве по рекам Ай и Юрюзань. Тогда как именно через «неподдающиеся учёту гужевые перевозки» на расположенные сравнительно недалеко горные заводы и станции СЗЖД из Месягутовской, Дуванской и др. волостей вывозили массу зерна и иной сельскохозяйственной продукции. Кроме того, из «пограничных» территорий Уфимской губернии часть грузов направлялась на рынки соседних регионов. Например, Заинский район (Мензелинский уезд) тяготел к Чистополю и Мамадышу Казанской губернии.

Тем не менее собранная и обработанная В.П. Семёновым-Тян-Шанским с коллегами информация является ценнейшим материалом, позволяющим воссоздать достаточно целостную картину общегубернского и местных (локальных) рынков, причём не только хлебного. Авторы «Торговли и промышленности» произвели районирование территории всей Уфимской губернии, опираясь в первую очередь на статистико-экономические (рыночные) показатели, естественногеографические (и сельскохозяйственные) факторы играли подчинённую роль. Всего у В.П. Семёнова-Тян-Шанского из Уфимской губернии к Центральной хлеботорговой полосе отошли 10 районов: 1) Абдулинский, 2) Белебеевский, 3) Бакалинско-Матовский, 4) Бирский, 5) Дюртюллинский, 6) Чугановский, 7) Касёвский, 8) Мензелинский, 9) Челнинский, 10) Заинский. А в состав Уральской полосы входили 9 районов: 1) Верхне-Таныпский, 2) Байкинский, 3) Дуванский, 4) Златоустовский, 5) Симско-Катавский, 6) Благовещенско-Уфимский, 7) Уфимский, 8) Стерлитамакский, 9) Табынско-Торский.

Уфимская губерния лежала на границе двух экономических зон. Запад относился к Центральной хлеботорговой полосе, а восточная часть края принадлежала к Уральской полосе (условная разделительная черта проходила по р. Уршак, отделявшей Стерлитамакский и Белебеевский уезды, огибала с запада столицу региона и от местоположения современной Павловской ГЭС на Уфимке направлялась к

северо-западу). Целиком Уфимский, Стерлитамакский, Златоустовский и восточная половина Бирского уездов причислялись В.П. Семёновым-Тян-Шанским к Уралу. Это «пограничное» положение Башкирии сохраняется до сих пор, её относят то к Поволжью, то к Уралу.

Районирование В.П. Семёнова-Тян-Шанского подтверждает многоукладный характер российской экономики и показывает географическое расположение разных типов хозяйствования (укладов). Уфимская губерния отличалась неравномерностью развития отдельных территорий, уровнем рыночных отношений, на что в первую очередь влияли транспортные коммуникации. Проанализируем каждый из районов, выделенных В.П. Семёновым-Тян-Шанским с коллегами, от менее (слабо) развитых локальных рынков к крупным центрам торговли.

Наибольшие трудности при сборе информации у В.П. Семёнова-Тян-Шанского возникли по «гужевым» районам, не имевшим выхода к судоходным рекам и железнодорожным магистралям, – Заинскому, Бакалинско-Матовскому, Верхне-Таныпскому, Дуванскому и Мензелинскому. Хотя последний граничил с полноводной Камой, здесь не было ни одной крупной пристани, а «грузооборот района производится преимущественно путём неподдающихся учёту гужевых перевозок, причём наибольшее тяготение обнаруживается к Елабуге и Пьяноборскому району» (Мензелинский район). То есть хлебные грузы зимой перевозились через замёрзшую Каму на противоположный берег на пристань Пьяный Бор и в город Елабугу (Вятская губерния) и учитывались уже в грузообороте этих районов. А масштабы хлебной торговли в Мензелинском районе были значительны. Если по здешнему грузообороту В.П. Семёнов-Тян-Шанский с коллегами не сумел получить никаких данных, то информация о торговле имеется.

Всего в Мензелинском районе величину торговли хлебом В.П. Семёнов-Тян-Шанский определил в 633 тыс. руб. Кроме того, многие предприниматели продавали (и скупали) зерно вместе с другими товарами. Не только мелкие торговцы, но и крупные купцы (фирмы) занимались реализацией разных товаров ради большей надёжности бизнеса (диверсификация). Так, в Мензелинском районе торговля одновременно хлебом, чаем и сахаром исчислялась В.П. Семёновым-Тян-Шанским в 81 тыс. руб. По всей видимости, именно продажа хлеба играла здесь главную роль, он стоит на первом месте в перечне. Ведь рядом отмечена торговля теми же тремя товарами, но уже в другой последовательности - чаем, сахаром и хлебом (50 тыс. руб.), где хлеб занимает последнее место. Но выделить из этих сумм «чистую» долю хлебных грузов невозможно. Поэтому примем условно равный удельный вес всех трёх товаров и определим объём торговли хлебом в 27 тыс. руб. (81 : 3) и 16,7 тыс. руб. (50 : 3). Помимо этого в Мензелинском районе существовала торговля сырьём и хлебом - 9 тыс. руб. (18: 2 из общей величины), продажа крупы и железа – 10 тыс. руб. (20 : 2), торговля мукой (48 тыс. руб.), булочным и кондитерским товаром (6 тыс. руб.). Таким образом, весь оборот торговли хлебом (без трактирных заведений, где готовили пищу) в Мензелинском районе составит 749,7 тыс. руб. из всего объёма торговли 2812 тыс. руб. (27%). Сюда входили как вывозная торговля (скупка зерна и перепродажа), так и внутренняя - снабжение местных жителей, а также посетителей мензелинской ярмарки печёным хлебом, мукой, кондитерскими изделиями и пр.

По этой методике подсчитаем обороты хлебной торговли (без буфетов, трактиров и потребительских лавок) по всем районам Уфимской губернии, исключив лишь Верхне-Таныпский район, значительная часть которого относилась к Пермской губернии, а также Абдулинский, куда входила единственная Ермекеевская волость из Уфимской губернии. Получились следующий данные:

<u> </u>	
Уфимский район - 2918,5 тыс. руб.	Заинский - 350
Челнинский – 1999,25	Златоустовский - 327
Бирский - 1043,5	Касёвский - 264
Чугановский - 990	Симско-Катавский – 186
Стерлитамакский - 877	Благовещенско-Уфимский – 43
Дюртюлинский - 794,7	Табынско-Торский – 27
Мензелинский - 749,7	Бакалинско-Матовский - 22
Белебеевский - ~ 5001	Дуванский – 5
Байкинский – 411	

Из этих сведений видна неоднородность получавшейся В.П. Семёновым-Тян-Шанским первичной информации с мест. Явно занижены данные по Белебеевскому району, видимо, по Благовещенско-Уфимскому и Бакалинско-Матовскому. И, конечно, нельзя согласиться с микроскопическими показателями по Дуванскому району, которые не согласуются с вывозом хлеба (по воде). Одного овса из Дуванского района сплавили 156 тыс. пуд. на сумму не менее 50 тыс. руб. Впрочем, «пестрота» цифрового материала у В.П. Семёнова-Тян-Шанского не удивительна. Сведения исходили от частных торговцев, не слишком стремившихся раскрывать свои коммерческие секреты.

Тем не менее, достаточно приблизительный подсчёт оборота хлебной торговли позволяет увидеть основные районы производства и вывоза зерна, муки и иной сельской продукции в Уфимской губернии. Наряду с ведущими центрами (Уфа, Челны, Стерлитамак) значительная хлебная торговля была в Чугановском, Мензелинском, Байкинском, Заинском районах, которая производилась в том числе гужевым транспортом. А с учётом незарегистрированных объёмов

<sup>1</sup> Хлебная торговля в Белебеевском районе составляла 297 тыс. руб., а также она охватывала «значительную часть» торговли при бакалейных лавках (всего 560 тыс. руб., из которых я на продажу / скупку хлеба выделяю примерно 200 тыс. руб.).

перевозок можно говорить о существовании крупномасштабной торговли зерном и мукой во «внутренних» районах Уфимской губернии, которая в очень слабой степени регистрировалась статистикой того времени.

В.П. Семёнов-Тян-Шанский с коллегами собрали также данные о грузообороте. В таблице 17 приведены сведения об отправлении и прибытии хлебных грузов (без масличных семян, отрубей и картофеля) по районам Уфимской губернии, исключая Ермекеевскую волость, вошедшую в состав Абдулинского района Самарской губернии.

Таблица 17

**Х**лебная торговля в Уфимской губернии в начале XX в.

Michail Topiobia B Junieron Tyocphin B natate AA B.			
Район	Отправлялось хлеба	Прибывало хлеба	
	(тыс. пуд.)	(тыс. пуд.)	
Белебеевский	4378	61	
Бакалинско-Матовский	нет сведений	нет сведений	
Бирский	3307	10	
Дюртюллинский	4790	7	
Чугановский	4644	7	
Касёвский	911	4	
Мензелинский	нет сведений	нет сведений	
Челнинский	8125	15	
Заинский	нет сведений	нет сведений	
Верхне-Таныпский	нет сведений	нет сведений	
Байкинский	нет сведений	нет сведений	
Дуванский	249	нет сведений	
Златоустовский	11	269	
Симско-Катавский	23	662	
БлаговещУфимский	360	нет сведений	
Уфимский	9011	1561	
Стерлитамакский	20	нет сведений	
Табынско-Торский	72	нет сведений	
Итого	35 901	2596	

Источник: подсчитано по: *Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М.* Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. V. Уральская полоса. СПб., б. г. С. 5, 57–70.

По пяти районам, где преобладали гужевые перевозки, у В.П. Семёнова-Тян-Шанского нет никакой информации об отправке хлебных грузов. Среди них в четырёх (Бакалинско-Матовский, Мензелинский, Заинский, Верхне-Таныпский) районах производилось достаточное количество зерна. Часть этого хлеба поступала в Челны, Чуганак, другие пристани Белой и Камы и была учтена в показателях по соседним районам. Но немалое количество грузов шло в Чистополь, Елабугу и т. д., за пределы края. Поэтому в начале XX в. из Уфимской губернии в среднем вывозилось несколько больше, чем пока-

занные в таблице 36 млн пуд. Хотя, с другой стороны, в Челнах грузился в суда хлеб из разных районов Прикамья. Данные В.П. Семёнова-Тян-Шанского подтверждают, что основными поставщиками были Уфимский, Челнинский, Бирский, Дюртюллинский, Чугановский, Белебеевский районы, расположенные вдоль судоходных рек и железной дороги.

За исключением горнозаводских районов и Уфы привоз хлеба в губернию был крайне мал. Преобладало поступление крупчатки – высококачественных сортов муки для состоятельных слоёв населения. Уфимская губерния в начале XX в. являлась важным хлебопроизводящим регионом, ориентированным на вывоз зерна, муки, крупы на внутренние и внешние рынки.

Если вернуться в Мензелинский район, то необходимо подчеркнуть, что значительное число предпринимателей, торговавших хлебом, зарегистрированных в рядах членов Рыбинской биржи (приложение 1), указывали местом своего бизнеса именно Мензелинск (всего 23). Многие, видимо, просто числились в составе здешних купеческого или мещанского обществ (аналогичная ситуация была в Бирске), а в реальности вели хлебозаготовительные операции в разных местах округи. Причиной такой повышенной концентрации предпринимателей являлась мензелинская ярмарка. Сам Мензелинск «по внешности, это небольшой городок, который только и живёт своей рождественской ярмаркой. Он выглядит скучно, сонливо и скорее напоминает деревню, чем город. Во время ярмарки он зашибает копейку баснословно высокими ценами на квартиры» 1.

Она входила в число крупнейших региональных ярмарок России<sup>2</sup>, но в пореформенный период её значение в экономической жизни Уфимской губернии неуклонно сокращалось. С одной стороны, ярмарку обошли новые транспортные коммуникации (речное пароходство и железные дороги). С другой стороны, в Мензелинском уезде росла численность населения, уменьшалась обеспеченность крестьян землёй, наступали аграрное перенаселение и демоэкологический кризис, что вело к обеднению жителей и сокращению объёмов товарной продукции.

Бурное развитие пароходства в пореформенный период стимулировало поиск новых маршрутов. В частности активно обсуждалось открытие пароходного сообщения по р. Ик, пересекавшей Мензелинский район. Реку Ик отличало быстрое течение, небольшое количество песчаных наносов, в общем она удобна для плавания. «В конце прошлого [XVIII – Авт.] столетия судоходство по ней производилось, но затем окружающие земли были розданы помещикам, с правом

<sup>1</sup> Казанский биржевой листок. 1880. 29 июня.

 $<sup>^2</sup>$  См., напр.: *Гурвич Н.А.* Ярмарки. К истории ярмарок вообще и к статистике ярмарок в Уфимской губернии. Уфа, 1884; др.

устройства на ней мельниц, которые и прекратили судоходство». В 1865 г. поднимался вопрос о признании Ика судоходным на 60 вёрст от устья (то есть до Мензелинска), проводились исследования<sup>1</sup>.

В 1868 г. большую статью «Предположение о судоходстве по реке Ику в Уфимской губернии» опубликовал краевед и статистик Н.А. Гурвич. После подробного описания реки с истоков (Р.Г. Игнатьева), автор отмечает наличие большого количества мельниц на Ике. Хлеб из приречных селений доставлялся гужом в Челны, Чистополь и др. пристани по 8-15 коп. за пуд. Однако, - замечал Н.А. Гурвич, - «местные хлебопроизводители, большею частью мелкие, предпочитают сбыт своих произведений в ближайших местах запроса: на базарах, мельницах или у скупщиков-торгашей, по ценам, разнящимся от рыночных - Челнинских и проч. - более чем на провозную плату». Причинами такого положения являлись, «во-первых, сбережение времени местными хлебопроизводителями, во вторых, незначительность самого производства отдельными лицами и в третьих, лень и беспечность башкирцев, составляющих большинство местного населения». Это удерживает «на постоянной почти высоте местные цены на хлеб, даже и тогда, когда они на недалёких рынках сильно поднимаются, вся же выгодная разница в ценах остаётся на долю почти одного торговца, вместо того чтобы разделиться между им и производителем»<sup>2</sup>. Необходимость организации судоходства по Ику поднималась и в дальнейшем3.

Видимо, значительные партии хлеба из Мензелинска поступали на пристань Пьяный Бор Елабужского уезда Вятской губернии, располагавшуюся не очень далеко на противоположном берегу Камы и куда из Мензелинска вела прямая дорога через д. Юртово. Возможно, некоторые местные предприниматели с пьяноборской пристани и вывозили хлеб. Например, в июне 1869 г. мензелинский 2-й гильдии купец Александр Евграфович Стрельников доставил в Рыбинск 3040 кулей ржаной муки на судах московских купцов Рахмановых<sup>4</sup>. Но в Пьяный Бор поступало зерно и с правого берега Камы, из Вятской губернии, установить уфимскую «долю» невозможно. На мензелинской ярмарке 1877 / 1878 гг. «значительные требования хлеба были с той стороны Камы из Вятской губернии», где случился недород<sup>5</sup>.

А отправки хлеба происходили регулярно. Так, в сентябре 1904 г. в Рыбинск с грузом нового урожая с пьяноборской пристани прибыла баржа Гоголева (43 350 пуд. ржи, 1600 пуд. гороха, 6300 пуд. ржаной муки), отбуксированная пароходом «Приток» Чикалова. Вы-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Михайлов П.* Указ. соч. С. 82.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1868. 12 октября.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> См.: Там же. 1897. 22 июля.

<sup>4</sup> РФ ГАЯО. Ф. 6. Оп. 1. Д. 8813. Λ. 1.

<sup>5</sup> Уфимские губернские ведомости. 1878. 4 февраля.

возил хлеб с Пьяного Бора И.Г. Стахеев, а в октябре 1904 г., в самом конце навигации (1 ноября на Волге у Рыбинска стал лёд) буксир «Георгий Рязанцев» Рязанцева привёл караван судов с грузом купца Шашина (баржи арендованы у Д. Охлобыстина). В Пьяном Бору он взял на борт 56 482 пуд. ржи, ржаной муки, гречихи, гороха и льняного семени<sup>1</sup>. Также, вероятно, часть хлеба из Мензелинского района поступала на пристань в устье Ика, «пограничную» с Челнинским районом.

Возможно, в отдельные годы на левой (уфимской) стороне Камы, напротив Пьяного Бора, куда подходила дорога из Мензелинска, тоже нагружались суда. Известно, что в конце мая 1903 г. к Рыбинску подошёл пароход Дедюхина «Бр. Дедюхины», который привёл две коломенки Халфина (52 236 пуд. ржи, 13 278 овса, 4725 пуд. ржаной муки) с Мензелинской пристани<sup>2</sup>.

К концу XIX в. в Мензелинском районе действовала сеть хлеботорговых пунктов. В.П. Семёнов-Тян-Шанский выделял крупнейшие центры закупок сельскохозяйственной продукции - Мензелинск, Нуркеево и др. Податный инспектор в 1893 г. указывал наличие значительной хлебной торговли в Мензелинске и деревнях Сарманово, Нуркеево, Александро-Карамалах, Кузембетево, Языково, а также в селе Казанчи Нагайбакской волости Белебеевского уезда<sup>3</sup>. Когда в 1911 г. Государственный банк запланировал возведение в Уфимской губернии сети элеваторов, приблизительное (скорее всего, завышенное) количество ежегодно вывозимого хлеба из Нуркеево определялось в 772 500 пуд., из Мензелинска - всего лишь в 286 000 пуд. И предполагалось возвести зернохранилища в Нуркеево на 150 000 пуд., в Мензелинске - на 60 000 пуд. 4 То есть сам уездный город превратился во второстепенный центр скупки зерна, намного уступая Челнам, Азякулю и др. Южнее Мензелинска, вверх по Мензеле и её притоку - речке Иганя, располагалось небольшое селение Тлянчитамак, где не только заготавливали хлеб. Оно было известно как местонахождение правления (конторы) торгового дома братьев Халфиных, одной из крупнейших хлеботорговых фирм края<sup>5</sup>. Тлянчитамак привлекал выгодным расположением, отсюда расходились дороги на Мензелинск и Набережные Челны.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1904. 21 сентября (4 октября), 12 (25) октября, 3 (16) ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1903. 29 мая (11 июня).

 $<sup>^3</sup>$  РГИА. Ф. 20. Оп. 10. Д. 102. Л. 3, 7.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. Ф. 23. Оп. 9. Д. 207. Λ. 415.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Торговый дом «Братья Халфины», совладельцы – Зариф, Шакир, Гариф, Салих и Сабир Садыковичи Халфины (с 1904 г.). Хлебная торговля. Адрес – дер. Тлянчитамак (Указатель торговых домов, составлен по официальным данным учреждений Министерства Внутренних Дел / под ред. В.А. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1907. С. 283).

Тем не менее, значение в хлебной торговле края Мензелинск сохранил благодаря своей знаменитой (проводившейся с 26 декабря по 11 января) ярмарке. Хотя купечество (например, Стахеевы) и поднимало вопрос о переносе её в Челны<sup>1</sup>, она продолжала собираться каждую зиму. Правда, хлеба на ней продавалось очень мало. Так, в ярмарку 1863 / 1864 гг. в Мензелинск привезли «хлеба разного рода на 29 000 р., который продан весь», тогда как всех товаров было реализовано на 1,06 млн руб.<sup>2</sup> Хлебная торговля составляла крайне малую величину от общего ярмарочного оборота.

Мензелинская ярмарка к 1870-м гг. приобрела новые функции распределительного центра, своеобразной временной хлебной биржи, где заключались контракты на покупку хлеба и доставку его судами в Рыбинск и другие приволжские города. В разгар зимней хлебозаготовительной компании в Мензелинск прибывали купцы и судовладельцы и под ярмарочный шум договаривались о сделках на крупные суммы. Так, И.Н. Ручьёв в 1877 г. сообщал из Мензелинска, что ярмарка оживилась лишь в первых числах января «и то благодаря большею частью хлебным торговцам, которые всегда, съездом своим и закупью хлеба, дают значение ярмарке или даже можно сказать делают развязку ярмарочных торговых дел»<sup>3</sup>. Мензелинская ярмарка обслуживала предпринимателей не только из Уфимской губернии. Здесь же устанавливались цены за транспортировку.

В 1881 г. на мензелинской ярмарке было продано до 115 000 кулей разного хлеба (свыше 1 млн пуд.). При этом «на доставку в Рыбинск отдано до 30 000 кулей хлеба, с камских пристаней от 55 коп. до 80 коп., с бельских пристаней от 75 коп. до 90 коп. за куль»<sup>4</sup>. В 1882 г. городской голова Мензелинска А.Г. Попков сообщал, что «хлебные дела были тихи, муку покупали преимущественно для Кавказа. Застой по бирже произошёл по случаю несостоявшихся в Петербурге торгов на поставку провианта для войск»<sup>5</sup>. Он же информировал уфимских читателей в 1885 г., что «на хлебной бирже было сделок: продано ржаной муки с доставкою в Рыбинск 72 500 кулей 9-ти пуд. веса, ценою от 5 руб. 55 коп. до 6 р. 10 к.; крупы 2000 пар 16 р. 50 к. и до 16 р. 75 к.; кроме сего 4000 пуд. принять на месте по 1 р. за пуд и овса 60 000 четвер. 6-ти пуд. веса ценою от 3 р. 80 к. до 3 р. 95 к. Сверх того разными лицами продано на местах ржаной муки до 9000 четвертей, по ценам от 4 р. 90 к. до 5 р. 20 к. в кулях и 5 р. 50 к. в мешках. Отдано поставок грузов до Рыбинска с Камских и Бельских пристаней до миллиона кулей, по ценам: с Белой до Уфы по 75

<sup>1</sup> См.: Уфимские губернские ведомости. 1868. 16 марта.

 $<sup>^{2}</sup>$  Оренбургские губернские ведомости. 1864. 15 февраля.

<sup>3</sup> Уфимские губернские ведомости. 1877. 5 февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 1881. 18 июля.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же. 1882. 13 марта.

к., Бирска 70 до 74 к.; с Камы до Сарапуля первый рейс 60 к., Челнов, Елабуги два рейса 95 до 1 р. 5 к. за два куля». Совершались сделки на поставку хлеба в Чистополь и Пермь<sup>1</sup>.

Обратим внимание на употребление термина «биржа» («на хлебной бирже по сведениям старшего биржевого маклера...»<sup>2</sup>). Фактически в Мензелинске возникла и десятилетиями функционировала первая хлебная биржа в крае, обслуживавшая обширный регион (Уфимская, Пермская, Вятская, Казанская губернии)<sup>3</sup>. Из сообщений городского головы видно, что сделки заключались как в самой «бирже», так и «сверх того разными лицами» во время ярмарки, то есть предприниматели в индивидуальном порядке договаривались о контрактах. С 1890-х гг. появляются упоминания о маклерах, специальных биржевых сотрудниках, исполнявших поручения по реализации / закупке товара. Теперь покупатель и продавец лично уже не встречались, вели переговоры через посредника.

Естественно, указанные массы хлеба в Мензелинск не привозили, на ярмарке продавались и покупались документы на груз, фрахт судна и т. д., оговаривались всевозможные условия сделки. Объёмы контрактов составляли сотни и сотни тысяч рублей, сильно колеблясь в зависимости от урожая, уровня цен и иных факторов. К примеру, в засушливом 1892 г. «на хлебной бирже почти сделок не было», по фрахту судов отмечены «незначительные предложения от продавцов», «но за неимением покупателей и кладчиков никаких сделок ... совершено не было»<sup>4</sup>. Тогда как в 1896 г. «хлебных сделок было заключено по запискам биржевых маклеров на 366 500 девятериков» (около 3,3 млн пуд.), а заключённые по частным договорам сделки остались невыясненными. Кроме того, было «закуплено 29 000 девятериков хлеба в готовых баржах из Мамадыша и с устья р. Биря»<sup>5</sup>.

Но обороты мензелинской ярмарки падали. Если в 1885 г. сюда привезли товаров на 7,7 млн руб., в 1890 г. – на 5,7 млн, то в 1894 г. – лишь на 3,4 млн руб. И в 1903 г. корреспондент телеграфировал, что «мензелинская ярмарка для хлебного дела потеряла всякое значение». Сделок мало, «поставок в Рыбинск отдано всего до 200 000 кулей» из Уфы, Бирска, Дюртюлей, Челнов и др. Ярмарка постепенно

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1885. 23 февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1890. 24 марта; 1891. 16 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> На время работы ярмарки в Мензелинске с 26 декабря по 11 января специально открывалось отделение Государственного банка, имелись Городской общественный банк, ломбард, казначейство (Русские банки в 1914 году. Полный перечень городов и селений, в коих находятся кредитные учреждения, элеваторы Государственного Банка и нотариусы к 1 января 1914 года. СПб., 1914. С. 96).

<sup>4</sup> Уфимские губернские ведомости. 1892. 28 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же. 1896. 13 февраля.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Вестник судоходства (Нижний Новгород). 1903. 16 января.

специализируется на заключении транспортных контрактов. В 1908 г. с мензелинской биржи сообщали, что «состоялись сделки по поставке хлеба в Рыбинск с Благовещенской пристани на р. Белой до 120 000 девятерик – 45 коп.; с Варьязской пристани на реке Уфе до 7000 девятерик – 55 коп. и до 140 000 пуд. по 34 коп. с девятерика с Уфимской пристани». «Помимо биржи» продали 10 000 четвертей ржаной муки для доставки из Челнов в Пермскую губернию «с погрузкою в баржи зимою»<sup>1</sup>.

Кроме того, фактически мензелинская ярмарка с биржей являлись своеобразным «выездным» филиалом казанской биржи. Казанские биржевые маклеры выезжали на соседние ярмарки, где заключались контракты на поставку хлеба с бельских пристаней. Видимо, это был один из способов проникновения средневолжского бизнеса в Уфимскую губернию. Так, на Симбирской сборной ярмарке в 1880 г. заключили договор на поставку с Уфимской пристани к 15 июня 5000 кулей овса по 3 руб. 82 коп. за куль. Задатку покупатель уплатил 7500 руб., к 15 апреля обещал внести ещё такую же сумму, а остальное выплатить после доставки груза<sup>2</sup>. При этом основное количество сделок оформлялось на казанской бирже, доля ярмарочных контрактов была не велика. К примеру, с 1 октября 1878 по 1 октября 1879 г. биржевые маклеры в Казани продали и взяли поставок ржаной муки 308,5 тыс. кулей на 1751,7 тыс. руб., а на мензелинской ярмарке – всего 12,5 тыс. кулей на 71,7 тыс. руб.<sup>3</sup>

Ещё более отрезан был от удобных речных путей Заинский район. Лишь в 1910-е гг., после прокладки Волго-Бугульминской магистрали хлебные грузы из южных волостей (Акташевской, Ерсубайкинской, др.) устремились на новые железнодорожные станции Шентала и Клявлино. Хотя от Заинска и до Челнов не больше дня пути на лошади. Здесь в 1893 г. податные инспекторы выделяли такие хлеботорговые пункты как сам пригород Заинск и сёла Акташ (Русский Акташ) и Кузайкино<sup>4</sup>. Из Заинска по сведениям уфимского земства вывозилось 604 000 пуд. хлеба, здесь Госбанк планировал возвести зернохранилище на 120 000 пуд. 5 В Заинск свозился хлеб с округи, составлялись крупные партии, которые здесь же продавались оптовым торговцам. Корреспондент коммерческой газеты телеграфировал в 1904 г., что 27 января 6000 пуд. ржи приобрёл в Заинске И.Г. Стахеев (по 43 коп. за пуд), в апреле Неротов купил 2000 пуд. ржи<sup>6</sup>. Волостной писарь сообщал о жителях Новоспасской волости, где

<sup>1</sup> Уфимский край. 1908. 15 февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Казанский биржевой листок. 1880. 16 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1879. 30 декабря.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> РГИА. Ф. 20. Оπ. 10. Д. 102. Λ. 3.

<sup>5</sup> Труды уфимского отдела Московского общества сельского хозяйства. С. 20.

<sup>6</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1904. 5 (18) февраля, 20 апреля (3 мая).

«хлебной приёмки не производится и население волости хлеб свой всегда возит на ближайший торгово-промышленный пункт, пригород Заинск, где и сбывают свой хлеб по весьма дешёвой нынешней цене, так что труд хлебопашца совершенно не оплачивается» Действительно, в «глубинных», гужевых районах стояли самые низкие цены на зерно. По данным В.П. Семёнова-Тян-Шанского значительная хлебная торговля производилась в сёлах Багряш (видимо, Багряш-Никольское) и Добромыш.

Северная часть Белебеевского уезда была В.П. Семёновым-Тян-Шанским выделена в особый Бакалинско-Матовский район, где экономическим центром являлось крупное село Бакалы (получило статус города в 1917 г.2). Податный инспектор Белебеевского уезда 13 мая 1893 г. сообщал в Департамент торговли и мануфактур, что «больших запасов хлеба, по незначительности амбарных помещений, в пунктах или в складах единовременно не бывает, а по наполнении амбаров, (от 500 до 3000 пуд. в каждом), хлеб отправляется торговцами или в большие свои склады или же таковой продаётся на месте, а за тем амбары наполняются вновь... Существование хлебных пунктов ежегодно изменяется». Инспектор насчитал всего 50 хлеботорговых пунктов, где производились «закупки и скопление хлеба». И хотя Бакалинско-Матовский район занимал меньшую часть Белебеевского уезда, здесь оказалось 32 из 50 селений, где в достаточно больших масштабах велась торговля хлебом. Это Бакалы, Тузлукуш, Тойняш, Резяпово, Урметево, Старо-Дюмеево, Ново-Дюмеево, Юмашево, Калмашбаш, мельница Софронова близ Ново-Юзеево, мельница Полева близ Дияшево, хутор Полева близ Алексеевки, Тавларово, на мельнице при Ново-Балтачево, Кучербаево, Ново-Юзеево, Дияшево, Никольское (Шаран), Роща, Крутутель, Умирово, Карьявды, Сарыш-баш, Килеево, Тюрюшево, Кузеево, Бишкуразово, Аюпово, Старотамьяново, Кичкиняш и Кутаулово (видимо, Туктагу- $\Lambda$ OBO)<sup>3</sup>.

Север Белебеевского уезда был покрыт достаточно густой сетью небольших хлеботорговых пунктов, вероятно, здесь действовало много предпринимателей. По плану строительства сети элеваторов в Уфимской губернии (1911 г.) в Бакалинско-Матовском районе собирались возводить два зернохранилища на 150 000 пуд. каждое в Шаране и Бакалах. По собранным тогда сведениям ежегодно приблизительно вывозилось из Шарана 747 500 пуд. хлеба, из Бакалов – 758 тыс. пуд. В Бакалинско-Матовском районе производилось значи-

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1895. 15 октября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См.: История Башкортостана во второй половине XIX – начале XX века. Т. І. Уфа, 2006. С. 11.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 10. Д. 102. Л. 7.

 $<sup>^4</sup>$  Там же. Ф. 23. Оп. 9. Д. 207. Л. 415.

тельное количество сельскохозяйственной продукции. Современник отмечал в 1884 г., что «урожай хлебов в окрестностях Шарана был, можно сказать, хороший и все деревушечки обложились снопами хлеба, словно крепостями»<sup>1</sup>. Кроме того, в Бакалах проходила заметная ярмарка. По сведениям корреспондента Богдановича в 1866 г. на неё было привезено и продано 1 тыс. пуд. печёного хлеба, 200 пуд. пряников, 700 пуд. «крупичатой муки», 3 тыс. пуд. ржаной муки и хлеба<sup>2</sup>. Ввозились булочно-кондитерские изделия и качественная мука для состоятельных потребителей.

Долгое время главной проблемой для Бакалинско-Матовского района было отсутствие надёжных транспортных коммуникаций. По заснеженным зимним трактам и в осеннюю распутицу приходилось возить грузы. Лишь с 1913 г., когда южнее прошла линия Волго-Бугульминской железной дороги, начались поставки зерна на станции Туймаза, Кандры, Благовар.

Ещё один внутренний «гужевой» Дуванский район располагался на северо-востоке края, в Златоустовском уезде. Информации оттуда поступало крайне мало и современники (уфимские земские статистики, В.П. Семёнов-Тян-Шанский с коллегами, др.) имели очень смутные представления о характере сбыта там сельскохозяйственной продукции. В 1893 г. податный инспектор выделил Ярославку, Дуван, Емаши как пункты, «в коих скопляются более значительные торговые запасы хлеба»<sup>3</sup>. Внутри района заготовку вели крестьяне – владельцы мукомольных мельниц, например Василий Степанович Водолеев (Тастуба), Артемий Васильевич Трапезников (Лемазы), Данило Клыков (Ногуши), Фёдор Фёдорович Поначев (Емаши)4, или отдельные фирмы. Корреспондент Мефодий Конопасевич сообщал в газету летом 1897 г., что в Златоустовском уезде, «бывшего житницей для горных заводов», население беднеет из-за примитивной агротехники, отсутствия образования и баснословно низких цен на хлеб (рожь продавалась по 12 коп. за пуд, овёс - по 10 коп., пшеница - по 30 коп.). «У народонаселения, очутившегося в ежёвых рукавицах акционерной компании "преемник Губкина Кузнецов<sup>5</sup>" и купца Груздёва, нет ни денег, нет ни хлеба» – отмечал автор<sup>6</sup>.

Из западной части Дуванского района хлеб поступал на приста-

³ РГИА. Ф. 20. Оп. 10. Д. 102. Л. 5.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1884. 20 октября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1866. 16 апреля.

<sup>4</sup> Уфимские губернские ведомости. 1881. 28 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Чаеторговая фирма «Преемник Алексея Губкина, А. Кузнецов и К°», которая также закупала зерно. В 1900 г. товарищество наследников Губкина – А. Кузнецов и К° взяло в Рыбинске промысловое свидетельство на скупку хлеба в Златоустовском уезде и сплав его на Волгу (РФ ГАЯО. Ф. 16. Оп. 1. Д. 181. Л. 38).

<sup>6</sup> Уфимские губернские ведомости. 1897. 27 июня.

ни р. Уфы, сплавлялся по Аю и Юрюзани, из большей части Златоустовского уезда он доставлялся гужом на СЗЖД и горные заводы. Корреспондент коммерческой газеты телеграфировал из Тастубы 6 января 1908 г.: «погода буранная, путь плохой, – с ближайших станций ж. д. рожь отправляется для земств, привозы слабые». А 18 марта цена на пшеницу упала на две копейки «вследствие прекращения отправок её на пристани реки Уфы». В августе хлеб из Тастубы шёл «для местного продовольствия и Бирского уезда. Запасы старые истощаются» Вывоз грузов Дуванского района будет показан при изучении товарооборота на пристанях Уфимки и станциях Самаро-Златоустовской магистрали (Сулея, Мурсалимкино, др.).

Промежуточное место между «гужевыми» и «речными» районами В.П. Семёнова-Тян-Шанского занимал Стерлитамакский уезд, почти вся территория которого входила в Стерлитамакский район (левобережье) и Табынско-Торский район (правобережье), разделённых рекой Белой. Несмотря на все усилия местных властей железная дорога сюда так и не пришла, на краткий срок весеннего половодья до Стерлитамака успевали дойти несколько пароходов и забрать приготовленные грузы. Основная масса хлеба вывозилась из левобережных волостей на станции СЗЖД (Белебей-Аксаково, Шафраново, др.) или в Уфу, с крайнего юга – в Оренбург. Предгорные лесные правобережные волости вообще почти не имели товарных излишков зерна. Центрами торговли были по В.П. Семёнову-Тян-Шанскому Стерлитамак, Фёдоровка, Мелеуз, Зирган, Новые Карамалы и Табынск (у последнего вообще не отмечена отправка хлеба<sup>2</sup>).

В 1893 г. стерлитамакский податный инспектор сообщал в Петербург, что в Стерлитамаке скупается до 400 тыс. пуд. хлеба (вывозится в Уфу, Рыбинск, Авзяно-Петровские заводы), в дер. Карамалы Миркитлинской волости заготавливается до 100 тыс. пуд., в дер. Кармаскалы Дуван-Табынской волости – до 80 тыс. пуд., в дер. Семёнкино Бегеняш-Абукановской волости – до 50 тыс. пуд. Всё это количество «продаётся на месте или отправляется в г. Уфу». Кроме того в Мелеузе закупалось до 40 тыс. пуд. хлеба<sup>3</sup>. По, видимо, завышенным сведениям за 1911 г. из Стерлитамака приблизительно вывозилось 1 243 780 пуд. хлеба, из Табынска – 1 006 600 пуд., Кармаскалов – 1,5 млн пуд., Мелеуза – 2,3 млн пуд., Кармалов – 520 тыс. пуд. В Стерлитамаке и Табынске планировали построить элеваторы на 250 и 200 тыс. пуд., в остальных селениях – зернохранилища (на 300, 400, 100 тыс. пуд. соответственно)<sup>4</sup>. Как видим, статистики того времени имели достаточно смутное представление о масштабах хлеб-

<sup>1</sup> Хлебное дело. 1908. 20 (2 февраля) января, 23 (5) марта, 4 (17) сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См.: Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Указ. соч.

<sup>3</sup> РГИА. Ф. 20. Оπ. 10. Д. 102. Λ. 10.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Труды уфимского отдела Московского общества сельского хозяйства. С. 20.

ной торговли в Стерлитамакском уезде. Информаторы В.П. Семёнова-Тян-Шанского в сумме по двум районам сообщали о хлебной торговле здесь на 904 тыс. руб. и вывозе 92 тыс. пуд., тогда как сведения за 1911 г. дают величину в 6,6 млн пуд. грузов, отправленных из основных центров уезда, стоимостью (грубо приблизительно) не менее 2,6 млн руб.

Как и по другим «гужевым» районам не сохранилось (не найдены?) надёжных источников. Небольшой фрагмент хлебной торговли в Стерлитамакском и Табынско-Торском районах позволяет проследить лишь нерегулярное судоходство. «При сплаве по р. Белой употребляются суда от гор. Стерлитамака 30 саж. длины, при 7 саж. ширине, на сплав употребляют 7 дней, а до устья Камы – 20 дней». Кроме того, мимо Стерлитамака и Табынска проходили караваны судов с металлом горных заводов. Судоходство здесь было связано с большими трудностями, извилистая река с камнями, отмелями, карчами создавала много препятствий, «до 10% груза, отправляемого с Белорецкого завода, тонет или подвергается серьёзным повреждениям», часто приходилось зимовать в Уфе, где ремонтировались баржи<sup>1</sup>.

С конца 1860-х гг. отмечается вывоз хлеба с пристаней верхней Белой. Весной 1869 г. стерлитамакский 2-й гильдии купеческий сын Андрей Кузнецов загрузил в Табынске две баржи хлебом. На борт взяли 13 500 девятипудовых кулей ржаной муки (по 3 руб. 60 коп. за куль) и 1000 кулей ржи (по 3 руб. 40 коп.). Судорабочие нанимались до устья Камы<sup>2</sup>. 23 апреля 1872 г. мимо Уфы прошла баржа уфимского купца Данилы Кузнецова с хлебом из Табынска<sup>3</sup>. В конце апреля 1873 г. уфимскую пристань проследовала баржа чистопольского 2-й гильдии купца Кожевникова с его же хлебом, который был погружен в Стерлитамаке - 1000 десятипудовых кулей пшеницы (по 10 руб. куль), 1000 шестипудовых кулей овса (по 2 руб. 30 коп.), 700 девятипудовых кулей ржи (по 4 руб. 50 коп.). Затем через Уфу прошли суда казанского купца Н.П. Залесова [в газете 25 барок, ошибка, было одно или два судна - Авт.]. Груз взяли в Табынске для доставки в Астрахань, на борту находилось 917 девятипудовых кулей ржаной муки (по 4 руб. 25 коп. за куль), 2650 семипудовых кулей ржи (по 4 руб. 2 коп.), 674 шестипудовых кулей овса (по 2 руб. 25 коп.). Команду судна составляли 2 лоцмана, 2 водолива и 53 рабочих<sup>4</sup>. В 1870 г. всех грузов (лес, хлеб, др.) отправили с Табынской пристани 167 250 пуд. (на сумму 332 тыс. руб.), с Бакраковской - 600 тыс. пуд. (на 100 тыс. руб.), Курмантаевской пристани - 200 тыс. пуд. (на 160 тыс.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Михайлов П.* Указ. соч. С. 32, 76.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1869. 12 июля.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1872. 6 мая.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 1873. 12 мая.

руб.)¹.

На рубеже 1870–1880-х гг. пристани Стерлитамакская и Табынская отправляли 50 тыс. кулей хлеба (225 тыс. пуд.), кроме того, значительная часть грузов, «в особенности пшеница и крупчатка [со стерлитамакских мельниц – Авт.], идёт гужом отчасти в Уфу для сплава, отчасти на рынки Оренбургской и Самарской губерний»<sup>2</sup>. Скорее всего, после постройки железной дороги (1888 г.), начавшиеся массовые поставки хлеба из Стерлитамакского уезда на её станции отобрали немалую долю грузов от нестабильного бельского пароходства и гужевого вывоза в соседние губернии. В навигацию 1895 г. в Рыбинск прибыло с р. Стерля 72 796 пуд. хлеба (54 300 пуд. овса, 9000 пуд. ржаной муки, 31 792 пуд. гречневой крупы, 225 пуд. льняных семян)<sup>3</sup>.

В 1894 г. из Табынска по Белой было отправлено главных хлебов, пшена, крупы, масличных семян - 87 тыс. пуд., в 1898 г. - 36 тыс. пуд., из Стерлитамака в 1894 г. – 279 тыс. пуд., в 1895 г. – 97 тыс. пуд., в 1896 г. – 212 тыс. пуд., в 1897 г. – 64 тыс. пуд., в 1898 г. - 193 тыс. пуд. <sup>4</sup> В 1906 г. хлеб в Рыбинск доставили местная купчиха К.Г. Куфтина и стерлитамакский купеческий сын С.А. Аверьянов<sup>5</sup>. В 1908 г. на Стерлитамакской пристани было заготовлено 125 тыс. пуд. хлеба, в 1909 г. - 850 200 пуд., в 1910 г. - 1 243 780 пуд., в Табынске - 1 006 600 пуд. (последние данные использовали при составлении плана строительства элеваторов и зернохранилищ). Но отправлено было в навигацию 1909 г. с Табынской пристани 200 268 пуд. всех хлебных грузов, в навигацию 1910 г. - 10 035 пуд., из Стерлитамака - 154 674 пуд. в 1909 г. и 168 987 пуд. в 1910 г.<sup>6</sup> Огромная разница в объёмах заготовленного и отправленного хлеба. Последние согласуются с приведёнными сведениями о вывозе с этих пристаней во второй половине XIX в. Возможно, на пристанских складах и амбарах скапливался весь товарный хлеб, часть которого сплавлялась по реке, в зависимости от того, сколько подошло пароходов, имелось баржей, уровня воды и пр. А оставшийся хлеб гужом доставлялся на станции СЗЖД. Хотя в этом случае непонятна ситуация с Табынском, расположенном на правом берегу Белой. Аналогичная картина с информа-

1

¹ Михайлов П. Указ. соч. Приложение 1.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Гурвич Н.А. Справочная книжка Уфимской губернии. Отдел III. С. 105.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Статистические данные о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собою связанным железным дорогам, составленные по губерниям. Приложения к вып. І. СПб., 1896. С. 60–61.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Мейен В.Ф. Россия в дорожном отношении. Т. II. СПб., 1902. С. 739, 743.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Обзор деятельности Рыбинской биржи и движения хлебных, зерновых и других товаров и нефтяных грузов на Рыбинских пристанях, за 1906 год. Рыбинск, 1907. С. 65, 70.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1910 год. Уфа, 1911. С. 608, 610, 611, 614–619.

цией за 1911 г. К открытию навигации по сведениям уфимского биржевого комитета на Стерлитамакской пристани заготовили 1324 тыс. пуд. хлеба, а отправили по реке 113 119 пуд., из Табынска вывезли – 465 505 пуд., с Бакракской пристани – 8 тыс. пуд.<sup>1</sup>

В 1913 г. на Стерлитамакской пристани было заготовлено 519 тыс. пуд. хлеба, на Табынской – 420 тыс. пуд. Кроме того, правобережные волости Стерлитамакского уезда (Табынско-Торский район по В.П. Семёнову-Тян-Шанскому) слабо (или вообще не) обеспечивали себя продовольствием. Есть данные И.П. Баева примерно за 1909–1912 гг. о подвозе хлеба из Уфы пароходами вверх по Белой. В Стерлитамак было отправлено 24 646 пуд., в Буканкино – 11 387 пуд., Табынск – 21 113, Левашёвку – 12 871, Бакрак – 2851 пуд.<sup>2</sup> Возможно, это поставки в голодном 1911 г., снабжение горно-лесных и горнозаводских волостей.

Байкинский район и пристани бассейна Уфимки составляли особый, небольшой, замкнутый хлебный рынок. В окружавших волостях со второй половины XIX в. интенсивно вырубался лес, увеличивались площади под зерновыми. Сравнительно недалеко лежали богатые русские сёла Аскин, Ново-Троицкое, Байки, откуда поступало также много хлеба. Кроме того, к Байкинскому району с севера примыкал Красноуфимский район (Пермская губерния), из южных земледельческих волостей которого на пристани Уфимки свозилось немало сельскохозяйственной продукции. Необходимо отметить, что сама река Уфа, хотя и относительно неширокая, но глубока и удобна для пароходного сообщения почти до самой границы с Пермской губернией. А наличие на рубеже XIX–XX вв. обширных лесных массивов обеспечивало высокий уровень воды, пригодный для сплава баржей не только в верховьях Уфимки, но и в нижнем течении небольших притоков (Ая, Юрюзани и др.).

Изобилие лесов позволяло строить здесь деревянные баржи под хлеб, лес и иные товары. Иногда суда готовили по заказу для сплава вниз по течению, где их загружали. Например, в 1869 г. для ковровского купца Першина в д. Бирючево (немного выше Красной Горки на р. Уфе) сделали баржу, которую в конце апреля спустили в Уфу и там её уже заполнили хлебом<sup>3</sup>. В лесных волостях Уфимской губернии веками существовала целая судостроительная отрасль, где трудились тысячи людей. В марте – начале апреля, – сообщал современник (Н.Г.

 $<sup>^1</sup>$  Там же за 1911 год. Уфа, 1912. С. 567, 569–570; см. также: *Роднов М.И.* Стерлитамакская пристань и хлебная торговля в крае в конце XIX – начале XX веков // В центре Евразии / Отв. ред. Д.П. Самородов. Вып. IV–V. Стерлитамак, 2007. С. 44–50.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Баев И.П. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Таблицы. С. 143–145, 226–227.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Уфимские губернские ведомости. 1869. 28 июня.

Кувайцев), – «барки в черне все уже готовы; остаётся только пробить и снарядить. Розданная населению пакля для росчинки уже готова, и пробойка или конопатка барок началась». Сплавом занимались «пришлые бурлаки, по преимуществу крестьяне Вятской губернии»<sup>1</sup>.

Объёмы вывоза хлеба по Уфимке были значительны. По данным В.П. Семёнова-Тян-Шанского в Байкинском районе основными центрами хлебной торговли являлись приречные селения Байки, Урюш, Абызово (около совр. Караидели), а оборот превышал 400 тыс. руб. Кроме того, с левых притоков р. Уфы шёл хлеб с Дуванского района (см. выше), да ещё около 600 тыс. пуд. овса, ржаной муки, крупчатки и т. д. поступало из Красноуфимского района (основные центры сбыта Красноуфимск, Большая Ока)<sup>2</sup>.

Современник свидетельствовал, что главная масса хлеба «сосредотачивается в Красноуфимске и на пристани Усть-Маш (оба на р. Уфе). Ещё с осени строятся громадные баржи, которые грузятся в продолжении зимы и весной сплавляются вниз одним только рейсом. В силу этого, торговля сосредоточена в руках нескольких скупщиков, диктующих населению крайне низкие цены»<sup>3</sup>. В 1893 г. податный инспектор Кунгурско-Красноуфимского округа сообщал, что в хлебной торговле большую роль играют село Ачитское, расположенное на Сибирском тракте, заводы Артинский и Михайловский. Хлеб ежегодно сплавляется в барках по р. Уфе. В том году было отправлено «8 барок обыкновенной ёмкости до 25 000 пуд., готовилось к нагрузке более судов, но скорая убыль воды помешала их сплаву»<sup>4</sup>.

С 1860-х гг. в Уфе постоянно регистрировались караваны судов, вышедшие с верховьев Уфимки. В конце апреля 1873 г. мимо города проследовала баржа купца Капитона Кузнецова, вышедшая с грузом ржаной муки, пшеницы, овса, гречневой крупы на 43 050 руб. «с Шафийского перевоза Чамайской пристани Бирского уезда» (то есть с Шафеева перевоза возле совр. Караидели, а также из д. Чемаево в устье Урюша, небольшого правого притока Уфы). Хлеб принадлежал шуйскому купцу Чернышёву. Ещё шли с Уфимки три барки с пшеницей и ржаной мукой пермских купцов братьев Любимовых<sup>5</sup>. В 1870-е гг. здесь заготавливали хлеб бирские купцы Алексей Петрович и Василий Алексеевич Уткины. В апреле 1872 г. из Байкинского волостного правления сообщали, что купец Уткин живёт на заимке при сельце Спасском, «но в настоящее время все отплыли на барказе»<sup>6</sup>. Казанские купцы в 1874 г. закупили на Шафеевской пристани 11

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1890. 17 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См.: Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Указ. соч. Вып. IV.

³ РГИА. Ф. 23. Оп. 10. Д. 231. Л. 53 об.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. Ф. 20. Оп. 10. Д. 121. Л. 3 и об.

<sup>5</sup> Уфимские губернские ведомости. 1873. 12 мая.

<sup>6</sup> РФ ГАЯО. Ф. 6. Оп. 1. Д. 8980. Л. 1, 6.

000 четвертей зерна, на Устьянской – 4000, в 1876 г. – 14 000 четвертей на обоих пристанях $^1$ .

Всего в 1870 г. всех видов груза (лес, хлеб, металл, др.) было отправлено с пристаней р. Уфы: с Абызовской – 141 500 пуд. (на 145 150 руб.), Усть-Байкинской – 801 тыс. пуд. (311 500 руб.), Бердяшевский перевоз – неизвестно (на 14,5 тыс. руб.), Чебыково-Ельдякской – 81 тыс. пуд. (31 тыс. руб.), Кружинской – 120 тыс. пуд. (51,1 тыс. руб.), Урюшевской – 20 тыс. пуд. (7,9 тыс. руб.), Чендарской – 20 тыс. пуд. (6,5 тыс. руб.), Бурновской – 18 тыс. пуд. (7 тыс. руб.), Красногорской - 80 тыс. пуд. (28 тыс. руб.), Салдыбашевской - 20 тыс. пуд. (7 тыс. руб.), Кунакбаевской - 30 тыс. пуд. (9 тыс. руб.), Каргинской -60 тыс. пуд. (20 тыс. руб.), Бедеевской – 15 тыс. пуд. (4,5 тыс. руб.). Пристани на р. Ай отправили: Кусинская - 85 205 пуд. (на 81 489 руб.), Усть-Артинская [ошибка, на р. Уфе – Авт.] – 55 тыс. пуд. (22 тыс. руб.), Саткинская – 288 643 пуд. (107 345 руб.), Метелинская – 54 тыс. пуд. (22 680 руб.); на р. Юрюзань: Усть-Кошелевская - 60 тыс. пуд. (31 250 руб.), Усть-Катавская – 354 377 пуд. (324 081 руб.), Юрюзанская - 66 213 пуд. (51 468 руб.)2. Целая сеть заводских, лесных, хлебных пристаней в основном весной отправляла десятки судов. В 1878 г. согласно ведомости казанского биржевого маклера с Шафеевской и Устьбайкинской пристаней отправили (то есть суда прошли мимо Казани, где регистрировались) 2600 кулей ржаной муки, 270 ржи, 21 200 овса, 6135 гречневой крупы, 2850 льняных семян, 3500 пшеницы, а с разных пристаней р. Уфы ещё вывезли 97 673 куля муки, 9856 ржи, 7999 пшеницы, 21 309 гречневой крупы, 124 крупы полбяной, 56 851 овса, 679 гороха, 582 семян, 575 пуд. ячменя<sup>3</sup>.

Многие пристани функционировали эпизодически, зависели от деятельности конкретного предпринимателя. Так, пристань на р. Ай против села Метели занимала площадь 3,5 дес. и принадлежала в 1896 г. Торгово-промышленному товариществу братьев Груздёвых и К°, которому она перешла от торговца Кропачёва в 1894 г. При этом земля на 12 лет арендовалась у башкир-вотчинников дер. Абдуллино с уплатой по 50 руб. в год. А постройки на пристани принадлежали товариществу А. Кузнецова и К°. Здесь располагался целый комплекс из деревянных (крытых тёсом) построек, куда входили 2 сушилки с 3 амбарами, амбар с навесом о 5 столбах, ещё 2 амбара, конюшня, 4 избы, погреб и баня. Содержание пристани обходилось в 1740 руб. (плата служащим) плюс ремонт зданий на 383 руб.

В 1896 г. здесь погрузили на 3 баржи 15 000 пуд. кудели, 4000 кулей льняного семени (по 9 пуд. куль), 300 кулей ржи, 1000 кулей

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Михайлов П.* Указ. соч. С. 12.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. Приложение 1.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Уфимские губернские ведомости. 1878. 12 августа.

овса (по 6 пуд.), 33 четвертей пшеницы (по 10 пуд.), «отправка товаров между 8 и 15 Апреля». Регистратор, обследовавший Метелинскую пристань в июле 1896 г., попытался собрать информацию также из «независимых» источников: «по словам сторожа в 1896 г. было нагружено хлебом 2 барки, в 1895 г. 4 барки, по словам ямщика грузится ежегодно 5 барок»<sup>1</sup>.

Статистики нередко путались в названиях маленьких пристаней, приводили противоречивые данные. Например, в навигацию 1895 г. в Рыбинск доставили с р. Уфы 815 553 пуд. хлеба (705 101 овса, 11403 ржи, 65 315 ржаной муки, 19 632 гречневой крупы, 12150 льняных семян, 1952 прочих семян), с р. Ай – 321 132 пуд. (162 390 овса, 98 381 ржи, 16 620 пшеницы, 6318 ржаной муки, 21 678 гречневой крупы, 15 745 льняных семян), с р. Серга (правый приток Уфы в Пермской губернии, рядом находится Михайловский завод) – 104 250 пуд. (54 300 овса, 33 750 ржаной муки, 16 200 льняных семян)<sup>2</sup>.

По некоторым пристаням Байкинского района приводит данные В.Ф. Мейен. Так, с пристани Метели на р. Ай было отправлено (главные хлеба, крупа, пшено, семя, лён) в 1894 г. 89 тыс. пуд., в 1895 г. – 649 тыс. пуд., в 1896 г. – 182 тыс. пуд., в 1897 г. – 166 тыс. пуд., в 1898 г. – 101 тыс. пуд. Был постоянный вывоз хлеба с р. Серга (пристань Михайловская), с Бердяжской пристани на р. Уфа в 1898 г. отправили 52 тыс. пуд., хлеб и крупа отгружались с разных пристаней Юрюзани: в 1896 г. – 51 тыс. пуд., в 1897 г. – 31 тыс. пуд., в 1898 г. - 35 тыс. пуд. Очень большой вывоз хлеба происходил из Красноуфимска (1894 г. – 832 тыс. пуд., 1895 г. – 731 тыс. пуд., 1896 г. – 609 тыс. пуд., 1897 г. – 534 тыс. пуд., 1898 г. – 394 тыс. пуд.) и Усть-Машской пристани (сюда подвозился хлеб из Большой Оки) - в 1894 г. – 219 тыс. пуд., в 1895 г. – 220 тыс. пуд., 1896 г. – 557 тыс. пуд., 1897 г. – 296 тыс. пуд., в 1898 г. – 316 тыс. пуд.<sup>3</sup> Размах хлебной торговли в Байкинском районе приобрёл такие масштабы, что с навигации 1903 г. было начато страхование грузов от пристани Шафеево на р. Уфе<sup>4</sup>.

В сведениях Рыбинской биржи также постоянно присутствует информация о судах подошедших с пристаней р. Уфы. В 1903 г. пароход «Кокшага» Зинина и Иванова привёл из Усть-Байков две баржи Першина с грузом Золотова (4476 пуд. овса, 65 574 пуд. гречневой крупы) и Герасимова (42 000 пуд. гречневой крупы, 3000 пуд.

¹ ЦИА РБ. Ф. И-132. Оп. 1. Д. 1676. Л. 1–2.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Статистические данные о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собою связанным железным дорогам, составленные по губерниям. Приложения к вып. І. С. 60–61.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Мейен В.Ф. Указ. соч. Т. II. С. 199, 737, 741, 744.

<sup>4</sup> Вестник судоходства. 1903. 20 марта.

овса). Затем буксир «Батюшков» Мешкова доставил коломенку Нассоновой с её же грузом в 34 000 пуд. овса из Усть-Байков, пароход «Амур» Никитина привёл коломенку Герасимова с хлебом его (37 319 пуд.) и Волкова (10 421 пуд.), а также три коломенки Ярославцева с его же хлебом (77 985 пуд.). Буксирный пароход «Одесса» Рукавишникова доставил к рыбинским причалам с Шафеевской пристани баржу Курочкина с хлебом Дробина (25 800 пуд.) и Панькова (9126 пуд.), а заодно коломенку Кузнецовой с её грузом (37 517 пуд.)<sup>1</sup>. В 1904 г. пароход «Медвежонок» Мешкова отбуксировал до Рыбинска 4 коломенки Нассонова из Красноуфимска (139 336 пуд. хлеба)<sup>2</sup>.

В 1893 г. податный инспектор выделил центры хлебной торговли – сёла Аскин, Байки, Ново-Троицкое<sup>3</sup>. По плану 1911 г. в с. Усть-Байки предполагалось возведение зернохранилища на 120 тыс. пуд., а отправку отсюда хлеба определяли в 578 070 пуд.<sup>4</sup> По данным земства в 1907 г. на р. Уфе было заготовлено к началу навигации на Красноуфимской пристани 480 514 пуд. хлеба, Саранинской – 33 624 пуд., Усть-Машской – 855 968 пуд., Абызовской – 35 тыс. пуд., Шафеевской – 9 тыс. пуд., Усть-Байкинской – 114 578 пуд., Бердяшской – 115 260 пуд., Варьяжской – 89 096 пуд., на Метелинской (р. Ай) – 367 561 пуд. В 1908 г. к открытию судоходства заготовили хлеба для сплава вниз по течению на Красноуфимской пристани – 132 335 пуд., Абызовской – 46 400 пуд., Усть-Машской – 660 517 пуд., Шафеевской – 77 тыс. пуд., Усть-Байкинской – 345 950 пуд., Бердяжской – 115 800 пуд., Артинской – 62 750 пуд., Князь-Ураковской – 63 тыс. пуд., Метелинской (р. Ай) – 84 285 пуд.

За 1909 г. уфимские земские статистики получили данные лишь по Усть-Машской пристани (заготовлено к весне 1160 тыс. пуд. хлеба), Варьяжской (159 тыс. пуд.), Князе-Ураковской (68,5 тыс. пуд.) и Метелинской (122,2 тыс. пуд.). В 1910 г. к началу навигационного сезона находилось хлеба на пристанях: на Шафеевской – 166 тыс. пуд., Усть-Байкинской – 578 070 пуд., Айдосской и Чемаевской – 198 тыс. пуд., Красноуфимской – 520 тыс. пуд., Варьязской – 44 тыс. пуд., Князь-Ураковской – 60 тыс. пуд. В засушливом 1911 г. на Усть-Байкинской пристани заготовили под отправку 738 200 пуд., на Князе-Ураковской – 107 тыс. пуд., на Метелинской – 115 603 пуд. 5

 $<sup>^{1}</sup>$  Вестник Рыбинской биржи. 1903. 23 мая (5 июня), 28 мая (10 июня), 30 мая (12 июня).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1904. 8 (21) июня.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 10. Д. 102. Л. 8.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. Ф. 23. Оп. 9. Д. 207. Л. 415.

 $<sup>^5</sup>$  Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1910 год. С. 606, 608, 610, 612; Там же за 1911 год. С. 567.

Отправление всех хлебных грузов с пристаней бассейна реки Уфы

000001110 p01111 v <del>p</del> 21			
Пристани	Отправлено хлеба (пуд.) в		
	1909 г.	1910 г.	1911 г.
Красноуфимская	190 148	153 189	589 717
Усть-Машская	964 501	629 497	1 446 781
Усть-Байкинская	239 085	265 208	681 213
Бурна	82 084	нет	нет
Шафеевская	151 639	54 800	190 070
Абызовская	44 661	51 000	нет
Князевская <sup>1</sup>	73 890	нет	107 217
Айдосская	119 014	117 822	90 000
Метелинская	254 260	нет	нет
Бердяжская	нет	99 408	168 400
Чемаевская	нет	140 263	84 923
Сологуровская	нет	нет	384 669
Матавлы	нет	нет	34 000
Варяжская	нет	нет	132 748

Источник: Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1910 год. Уфа, 1911. С. 614–615; Там же за 1911 год. Уфа, 1912. С. 572 (в обзоре за 1911 г. ошибочно Чемаевская пристань названа Чапаевской, Бердяжская – Бердянской, Матавлы – маленькое поселение на левом берегу Уфимки напротив впадения в неё притока р. Аяз, местонахождение Сологуровской пристани не установлено, возможно, ошибка в написании).

Однако достоверность этого цифрового материала весьма относительна. С далёких маленьких пристаней в лесной глухомани поступали противоречивые данные. Понимая это, уфимские земские статистики одновременно поместили сведения о вывозе хлебных грузов, что показано в таблице 18.

Сравнение данных таблицы 18 с вышеприведёнными сведениями о заготовке хлеба на пристанях к началу навигации показывает, что в 1909 г. цифровой материал в общем совпадает, за исключением Метелей, где заготовили 122,2 тыс. пуд., а вывезли 254,3 тыс. пуд. В 1910 г. отправили значительно меньше, чем приготовили весной на пристанях. В 1911 г. полностью аналогичны цифры по Князь-Ураковской пристани, наиболее близкой к городу Уфе. В целом, таких больших различий, как по пристаням верхней Белой, здесь нет, но и к этим данным необходимо относиться критически.

В исследовании И.П. Баева приведена информация о заготовках хлеба на пристанях бассейна р. Уфы в 1912–1913 гг. Так, в 1912 г. на Усть-Машской пристани к началу навигации имелось 44 тыс. пуд., на Красноуфимской – 27 тыс. пуд., на Михайловской – 18,9 тыс. пуд., в 1913 г. на Варьяжской пристани приготовили к сплаву 48

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В 1911 г. – Ураковская.

тыс. пуд., на Шафеевской – 177 тыс. пуд., на Усть-Байкинской – 616 тыс. пуд., на Айдосской и Чемаевской – 211 тыс. пуд. 1 Кроме того, И.П. Баев привёл сведения о подвозе хлеба из города Уфы судами вверх по Уфимке, вероятно за 1909-1912 гг. (конкретная дата не указана). Для снабжения, видимо, в основном рабочих на лесозаготовках и иных промышленных предприятиях хлеб поступал в селения и пристани: Ахлыстино (5213 пуд.), Красную Горку (5345 пуд.), Шафеев перевоз (8026), Айдос (786), Инсеитово (надо, Янсеитово, 40 пуд.), Байки (14 906 пуд.), Белый Ключ (1962), Каменный Лог (77), Эманино-Никольское (727), Каргино (4663), пристань Белова (862), Бурны (1675), Угрюмка (1624), Антоновка (1377), Ильдяк (надо, Ельдяк, 250 пуд.), Барьязы (68), Бердяш (28), Александрово (65 пуд.). Всего вверх по р. Уфе подвезли 47 694 пуд. хлеба<sup>2</sup>, в «разы» меньше, чем вывозили. Скорее всего, сюда поставляли крупчатку, качественные сорта муки, разную крупу, которых нельзя было купить у окрестных крестьян, а также продовольствие в неурожайном 1911 г.

Выделенные В.П. Семёновым-Тян-Шанским на средней и нижней Белой Уфимский (город Уфа будет рассмотрен отдельно), Благовещенско-Уфимский, Бирский, Дюртюлинский, Чугановский и примыкавший к ним Верхне-Таныпский районы являлись главными центрами вывоза хлеба речным путём из Уфимской губернии. Руководитель уфимской земской статической службы М.П. Красильников отмечал, что за 1908–1913 гг. в среднем ежегодно с Топорнинской пристани отправлялось 14,54% (3,5 млн пуд.) из общего количества хлебных грузов, поступавших за пределы Уфимской губернии (без Мысово-Челнинской пристани). Из Дюртюлей вывозилось 8,58%, из Бирска – 8,37% (свыше 2 млн пуд.)<sup>3</sup>. Только на три основные (без Уфы) пристани Белой приходилась почти треть (31,5%) речной отгрузки хлеба. При планировании Государственным банком строительства элеваторов в губернии прибельские районы собирались охватить целой сетью хранилищ зерна (таблица 19).

За основу при составлении плана в 1911 г. были приняты данные земства о заготовке хлеба в 1910 г. (из хозяйственностатистического обзора) и уфимского биржевого комитета. В таблице 19 приведены редкие сведения о приблизительном количестве вывозившегося хлеба из «внутренних» селений, располагавшихся вдали от Белой (Сейтяк и Бураево в долине Таныпа, а также Айбуляк, это село лежит на самом севере Башкирии, около совр. Янаула, в долине р.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Баев И.П. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Таблицы. С. 156–161.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. Таблицы. С. 226-227.

 $<sup>^3</sup>$  Красильников М.П. Грузооборот в Уфимской губернии. Материалы к торговому договору с Германией. Уфа, 1915. С. 12–13 (автор использовал данные И.П. Баева).

Буй). Отсюда хлебные грузы отправлялись гужевым транспортом, сплавлялись по Таныпу, притоку Белой. Единственный раз в источниках отмечается очень большой объём хлебной торговли в Сейтяке и Айбуляке.

Таблица 19

План строительства элеваторов и зернохранилищ на средней и нижней Белой и в прилегающих районах в 1911 г.

	Приблизительное	Тип и ёмкость	Очередь
	количество выво-	зернохранилища (пуд.)	постройки
	зимого хлеба		
	(пуд.)		
Бирск	2 016 338	элеватор на 400 000	первая
Дюртюли	2 771 579	элеватор на 600 000	первая
Казанцево	960 000	элеватор на 200 000	вторая
Сейтяк	1 375 000	зернохранилище на 250 000	первая
Андреевка	283 000	зернохранилище на 250 000	первая
Бураево	595 000	зернохранилище на 150 000	вторая
Айбуляк	930 000	зернохранилище на 200 000	вторая
Азякуль	1 376 243	элеватор на 250 000	вторая
Топорнино	5 245 845	элеватор на 1 000 000	первая
Благовещ. завод	840 000	элеватор на 170 000	вторая

Источник: РГИА. Ф. 23. Оп. 9. Д. 207. Л. 415.

В.П. Семёнов-Тян-Шанский выделял в этих районах широкую сеть хлебозаготовительных центров, в Дюртюлинском районе – это сами Дюртюли, Бураево, Зитенбеково, Казанцево, Исмаилово, Калмыково, в Благовещенско-Уфимском – Благовещенский завод, Петровка и др. Статистический материал, собранный В.П. Семёновым-Тян-Шанским с коллегами по данной местности можно сопоставить с другими источниками, что сразу обнаруживает его приблизительность, условность. Например, по Дюртюлинскому району у Семёнова-Тян-Шанского показан единственный центр вывоза (Дюртюли), вообще не говорится о внутренних (гужевых) пунктах. Объём торговли земледельческими продуктами (хлебом) в Бураево показан всего в 15 тыс. руб. 1, тогда как по таблице 19 отсюда вывозились сотни тысяч пуд. хлеба на (примерно) суммы аналогичного порядка.

Здесь опять сталкиваемся со сложнейшим вопросом о достоверности статистического материала. Собрать точные данные у частных судовладельцев, предпринимателей, работавших на гужевых путях, было чрезвычайно сложно. Видимо, наиболее достоверной является информация из прибельских пристаней, где хлеб достаточно долго хранился, дожидаясь весеннего сплава, и количество которого можно было подсчитать. Кроме того, анализируя сведения таблицы 19, нуж-

133

 $<sup>^{1}</sup>$  См.: Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Указ. соч.

но обратить внимание на возможность двойного учёта. Например, из Бураево проходил прямой гужевой тракт к пристани Казанцево, бураевские предприниматели именно отсюда вывозили хлеб. Вполне вероятно, в таблице 19 один и тот же груз мог фиксироваться дважды (в Бураево и Казанцево).

Проблема достоверности сведений о грузообороте на речных пристанях волновала уже современников. В «губернских ведомостях» за 1876-1878 гг. были опубликованы данные о заготовке и вывозе хлеба с бельских пристаней, которые предоставлял председатель бирской уездной земской управы Н.А. Ермолов (приложение 3, последняя таблица). Видимо, редактору газеты Н.А. Гурвичу читатели высказывали сомнения в этой информации, почему в одном из номеров была специально помещена заметка, что Н.А. Ермолов прислал печатную ведомость казанского биржевого маклера даже с указанием фамилий хлеботорговцев. От редакции добавлялось, «следовательно, если уже и после этого вздумается кому нибудь сомневаться в точности цифр, то разве в том отношении, что не было ли ещё больше, а меньше показанных количеств конечно не могло и быть»<sup>1</sup>. Почему-то в Уфе не публиковали цифровой материал из «Казанского биржевого листка», где приводились максимально точные данные о заготовках хлеба на бельских пристанях.

В приложении 4 собраны сведения о количестве заготовленного или отправленного хлеба со всех средне и нижнебельских пристаней (кроме Уфы), начиная с дер. Утяганово и Сарт-Наурузово, расположенных возле устья Зилима и до пристани Азякуль (Азяк-Кулево) на левом берегу Белой в административных границах совр. Татарстана. Это данные министерства путей сообщения (из работы В.Ф. Мейена за 1894–1898 гг.) и уфимского земства, которое с 1907–1908 гг. начало публиковать сведения о хлебной торговле. Но в начале XX в. возникшая коммерческая пресса, опираясь на информацию биржевых комитетов, тоже стала размещать подобный цифровой материал. И, с моей точки зрения, это наиболее достоверные данные, собиравшиеся специалистами, хорошо знакомыми с хлебной торговлей, пользовавшиеся доверием предпринимательского сообщества.

Например, в 1910 г. на Азякульской пристани по сведению газеты «Вестник Рыбинской биржи» было заготовлено 1 200 993 пуд. хлеба, тогда как уфимские данные: 1 376 243 пуд. заготовленного и 388 592 пуд. отправленного (см. приложение 3). То есть уфимские сведения по отправке совершенно недостоверны, Азякуль лежит в низовье Белой, где река всегда полноводна и проблем с вывозом не имелось. А величина приготовленного к отгрузке товара уфимскими статистиками была завышена. Зато в следующем 1911 г. информа-

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1878. 12 августа.

ция рыбинского вестника и уфимских статистиков полностью совпала – 1 132 660 пуд. Скорее всего, биржевые данные перепечатали в Уфе. По Чуганакской пристани сведения по заготовке в 1910 г. очень близки (1 089 816 пуд. в рыбинской газете и 1 087 818 пуд. в уфимском обзоре), а в 1911 г. они также стали идентичны (568 683 пуд.)<sup>1</sup>.

К 15 марта 1908 г. на пристани с. Топорнино к отправке в Рыбинск было заготовлено, – сообщал корреспондент в рыбинскую же газету, – 2 210 392 пуд. всех хлебных грузов<sup>2</sup>. Уфимские статистики опубликовали близкую цифру в 2 318 713 пуд. (приложение 4). В Бирске в 1908 г. приготовили на пристани к началу навигации 2 766 000 пуд. (уфимские сведения – 2 408 533 пуд.), тогда как в 1907 г. в Бирске заготовили только 1,1 млн пуд.<sup>3</sup>, а уфимское издание сообщало о 809 453 пуд. Видимо с 1908–1910 гг. биржевые деятели наладили сбор сведений о заготовке хлеба на пристанях, которую использовало уфимское земство в своих трудах. Наконец, имеется возможность почти по всем бельским пристаням провести сравнение за 1913 г.

В таблице 20 сопоставлены сведения газеты «Вестник Рыбинской биржи» о количестве доставленного хлеба в Рыбинск в 1913 г. (подсчитано по всем пришедшим баржам) и данные уфимского земского статистика И.П. Баева о заготовке хлеба на бельских пристанях к открытию навигации 1913 г.

Таблица 20

Сравнение данных о хлебной торговле в 1913 г. на пристанях реки Белой

	Доставлено хлеба	Заготовлено хлеба в	Доля заготов-
Пристани	в Рыбинск	1913 г. по данным	ленного от дос-
	в 1913 г.	И.П. Баева	тавленного
Азякуль	1 489 750	1 467 000	98,5%
Чуганак	460 743	1 160 000	252%
Груздёвка	599 732	565 000	94%
Андреевка	399 410	302 000	76%
Исмаилово	357 832	нет сведений	
Дюртюли	1 925 123	2 955 000	153,5%
Казанцево	1 013 893	1 023 000	101%
Бирск	1 720 123	2 149 000	125%
Топорнино	2 446 857	5 718 000	234%
Благовещенский	340 367	нет сведений	
завод			
Ахлыстинская	76 184	нет сведений	
Охлебининская	177 259	312 000	176%

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1911. 26 апреля (9 мая).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1908. 30 (12) марта.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 20 (3/V) апреля.

Уршакская	461 669	612 000	133%
Сакаевская	392 972	362 000	92%
Кабаковская	146 292	355 000	243%
Сальзегутовская	52 138	393 000	754%

Источники: приложение 3; *Роднов М.И., Дегтярёв А.Н.* Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX вв. Уфа, 2008. С. 187–200 (Сакаевская вместе с Сеитовской).

Как видим, информация очень разнородная. По четырём пристаням цифровой материал почти идентичен (Азякуль, Груздёвка, Казанцево, Сакаевская). Ещё по трём пристаням (Андреевка, Бирск, Уршакская) расхождения в пределах 1/3, но по остальным шести пристаням данные резко отличаются. Сведения уфимского земства (И.П. Баева) значительно (часто в «разы») превышают мой подсчёт по прибывшим в Рыбинск баржам. Конечно, часть хлеба доставляли на грузо-пассажирских пароходах<sup>1</sup>, а суда могли идти не только в Рыбинск (в Нижний Новгород, Ярославль и т. д.). Тем не менее, такое значительное расхождение в данных по Топорнино, где по И.П. Баеву заготовили в 2,3 раза больше хлеба, чем привезли в Рыбинск, а также по Чуганаку, Дюртюлям и небольшим пристаням выше города Уфы снова подтверждает условность, слабую достоверность информации об объёмах хлебной торговли на речных пристанях. К примеру, «Торгово-Промышленная газета» опубликовала на начало апреля 1913 г. сведения, отличающиеся от данных таблицы 20. В Дюртюлях для отправки в Рыбинск было заготовлено 2522 тыс. пуд. хлеба, в Топорнино – 3,5 млн пуд. 2 Особенно настораживают расхождения в сведениях по крупнейшей бельской пристани Топорнино - 5,7 млн пуд., 3,5 млн пуд., 2,5 млн пуд.

Вплоть до Первой мировой войны стройной системы сбора информации создать так и не удалось. С моей точки зрения, более предпочтительными являются сообщения коммерческой печати (и биржевых комитетов). Работавшие на пристанях корреспонденты (наверняка, так или иначе связанные с хлебным бизнесом) регулярно телеграфировали о ситуации на местном рынке. Например, к 3 декабря 1908 г. в Бирске приготовили около 600 тыс. пуд. хлеба<sup>3</sup>. Через неделю тот же корреспондент сообщал, что «на днях были сделки с ржаной мукой 5000 четв. погрузкою весной в баржи 750 в новых мешках и 5000 четв. обойной по 8 р. мешок»<sup>4</sup>. Изучение подобной

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Например, в 1896 г. 2 октября прибывший из Уфы пароход Якимовых «Витязь» «стоял около Топорнинской пристани, где принимал себе нагрузку муки в мешках» (Уфимские губернские ведомости. 1896. 10 октября).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Справочный листок Белебеевского уездного земства. 1913. 22 апреля (перепечатка).

<sup>3</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1908. 11 (24) декабря.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 18 (31) декабря.

информации по конкретным пристаням позволит реконструировать ситуацию с хлебной торговлей, максимально приблизиться к действительности. А, с другой стороны, необходимо привлекать данные рыбинского речного порта, где регистрировались прибывавшие суда. Так, в середине мая 1904 г. буксир Облаева «Фабрикант» привёл в Рыбинск баржу № 36 Землянова. На ней находился товар Кузнецова, погруженный на Ямской пристани (140 220 пуд. ржи, 9624 пуд. овса, 51 868 пуд ржаной муки и пр.)¹.

Источники позволяют лишь в общих чертах восстановить развитие хлебной торговли на пристанях средней и нижней Белой. По второй половине XIX в. сохранилась особенно отрывочная информация. Редакция «уфимских губернских ведомостей» в 1860-1870-е гг. старалась собирать сведения о начавшемся на Белой пароходстве, но она могла получать данные только о баржах отплывавших из Уфы или проходивших мимо города, то есть вышедших с Уфимки или верховьев Белой. В 1867 г. И.Д. Сапожников<sup>2</sup> опубликовал список пристаней и количество нагружавшихся там хлебом, поташем, шадриком, лесом судов в 1864-1866 гг. В Уфимском уезде он выделил пристани у д. Муксиново, Новотроицкое (Охлебинино), Красный Яр, Благовещенский завод, Дмитриевская Слобода (Резановка), Дуванеи, в Бирском уезде - Александровка, Степановское (Топорнино, Покровское), Ежёво, Печёнкино, Бирск, Ельдяк, Казанцево, Дюртюли, Анастасьино (Ангасяк), Андреевка, Ново-Медведево (Груздёвская). «Из них Бирск считается значительною хлебною пристанью на р. Белой».

Кроме того, хлеб иногда вывозился непосредственно с мельниц, стоявших возле рек. В районе Бирска активную торговлю хлебом вёл купец Збитнев. Эти предприниматели появились в Башкирии ещё в дореформенную эпоху. В феврале 1858 г. «торгующий по свидетельству 3-го рода крестьянин Владимирской губернии Вязниковского уезда Ефим Збитнев» получил у командующего Башкирским войском разрешение построить 5 барок из лесов башкир Белокатайской во-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1904. 19 мая (1 июня).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1867. 2 сентября. См. также у В.С. Шевича: «Главный труд хлебной промышленности губернии лежит на крестьянах, за ними следуют прасолы, оптовые торговцы капиталисты, которые скупают, сортируют и дают направление хлебной промышленности, то продавая хлеб для местного населения, то выкуривая из него вино, то отправляя в другие губернии. Хлеб сплавляется в главные пункты земледельческой промышленности: Нижний Новгород и Рыбинск». Известные пристани на Белой – Уфимская, Дмитриевская, Благовещенская, Дуванейская, Красный яр, Бирская, Топорнинская, Ежёвская, Ельдяцкая, Дюртюллинская, Анастасьевская, Андреевская, Киргизовская (Шевич В.С. Заметки о промышленности Оренбургской губернии // Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Уфа, б. г. С. 34–35).

лости<sup>1</sup>. Примерно в 1900 г. бирский купец Иван Тимофеевич Збитнев купил возле деревни Самосадка (в 8 верстах от Бирска) водяную крупяно-мукомольную мельницу (построена Позолотиным в 1890–1891 гг., в 1897 г. за 4000 руб. перешла к Алексееву). При мельнице имелась пристань, с которой производилась погрузка хлеба в баржи и сплав в Рыбинск<sup>2</sup>.

В июне 1871 г. в Рыбинск из Бирска местный купец 2-й гильдии Прокофий Гашев доставил на судне пучежского купца К.В. Игнатичева 2960 кулей ржаной муки и 1500 четвертей овса, а 12 августа бирский 2-й гильдии купец Алексей Петрович Уткин на барже крестьянина Макарьевского уезда Н. Пуговкина привёз 2000 кулей ржаной муки (хлеб принадлежал бронницкому купцу И.Ф. Дуринову)<sup>3</sup>. Торговое судоходство со временем приняло значительные масштабы. В 1884 г. по Белой плавало 265 баржей и иных непаровых судов общей подъёмной способностью в 7327 тыс. пуд.<sup>4</sup>

В 1874 г. анонимный корреспондент уфимских «ведомостей» сообщал в письме. «"Оказия! Сколько ныне везут хлеба, отколь что берётся! Вот уже 6-ть барж нагрузили, а ещё всё везут и ссыпают уже на зиму в амбары. Эка нынче благодать-то Божия! До 200 000 пуд. ржи погрузили и увели в баржах, да, видно, ещё столько же навозят в амбары к весне".

Так говорил обыватель села Андреевки<sup>5</sup>, сидя за утренним самоваром и смотря в окно на улицу, по которой каждодневно с раннего утра до вечера тянется обоз с хлебом, который везут окрестные жители торгового села Андреевки, на имеющуюся при оном хлебную пристань на р. Белой. "Я думаю, крестьяне очень рады такому обильному урожаю, и усердно благодарят за это Бога", спрашивал я своего чайного собеседника – хозяина квартиры. "Как же, батюшко, – весь день и ночь не выходят из кабаков и ночными песнями благодарят продавца сивухи... Да и кому здесь благодарить Бога?" Народ всё татары, черемисы, вотяки да башкиры – язычники, – они только и занимаются хлебопашеством да пьянством: что пожнут, то и пропьют!... А, ведь, наше село Андреевка, по судоходной хлебной пристани и торговому промыслу, лучше другого уездного города, потому что отсюда в урожаи вывозится до 500 000 пуд. хлеба, который обменивается производителями на вино, чай, сахар, табак и красный

¹ ЦИА РБ. Ф. И-2. Оп. 1. Д. 9608. Л. 3.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. Ф. И-132. Оп. 1. Д. 2138. Л. 1, 6.

<sup>3</sup> РФ ГАЯО. Ф. 6. Оп. 1. Д. 8980. Λ. 1, 3.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Речной непаровой флот Европейской России по переписи 1884 года. СПб., 1887. Таблицы. Б. Непаровые суда, плававшие по внутренним водяным путям Европейской России в 1884 году. С. 2–3.

<sup>5</sup> В низовьях Белой, совр. Илишевский район РБ.

товар»<sup>1</sup>.

Из крупнейшей пристани на Белой - большого села Топорнино (совр. Кушнаренково), где проживало достаточное число образованных людей - эпизодически поступали в «уфимские губернские ведомости» яркие зарисовки хлебной торговли, которые, скорее всего, в большей или меньшей степени были характерны и для других бельских пристаней. Корреспондент В. Шохов в 1894 г. сообщал читателям из Топорнино, что «в прежнее время цены на хлеб установлялись местной биржей, на которую каждый торговец старается выставить большее количество молодцов, по возможности, при всех въездах в село. Обязанность этих молодцов состоит в том, чтобы вместе с другими, такими же молодцами, торговать хлеб у привезших его мужичков. После того, как продавец согласился ссыпать свой хлеб за предложенную ему цену, торгующиеся мечут между собой жеребий и тот, кому из них достанется хлеб, вручает продавцу ярлык с обозначением данной цены, с которым последний и едет уже ссыпать хлеб к хозяину. Перекупить такой хлеб, хотя бы и по высшей цене, считается нечестным и случаи перекупки очень редки, так как ведут за собою неизбежную ссору между торговцами и перекупивший, с точки зрения других торговцев, зарекомендовывает себя с очень плохой стороны. Ясно, что чем более выставлено молодцов, тем более шансов на большую закупку хлеба». Раньше, - продолжал В. Шохов, - торговля начиналась в июле, цены росли, «хлеб скупался на перебой», мелкие торговцы перепродавали зерно более крупным. Сейчас же цены упали, в прошлом (1893) году местные торговцы закупили хлеб, а крупные фирмы отказались его брать и первые понесли громадные убытки<sup>2</sup>. В Топорнино, как и на мензелинской ярмарке, сложилась неофициальная «биржа». В условиях острой конкуренции местный бизнес выработал своеобразную систему (порядок) закупки сельскохозяйственной продукции, начинавшуюся с «перехвата» обозов уже на околице села.

Топорнинские купцы активно использовали и нерыночные (ростовщические) приёмы скупки зерна. В. Шохов замечал, что «десятки торговцев раздавали хлеб и деньги нуждающемуся населению, получая от бедняков в заклад их имущество.

Специально для этих закладов у некоторых торговцев были построены большие каменные кладовые, которые весною и летом переполнялись разными шубами, подушками, перинами, самоварами и прочим достоянием бедняков. Украшавшие эти предметы ярлыки с тысячными нумерами, свидетельствовали, как широко развито торговцами дело. Особенно же много можно было встретить у торговцев

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1874. 19 октября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1894. 1 сентября.

женских украшений инородцев из старинных серебрянных монет, которым они оказывали особое предпочтение за то, что такой заклад всегда можно было продать за хорошую цену, если только он не выкупался хозяином». При этом квитанций не выдавалось, всё держалось на устном ручательстве заимодавца, вещи хранились плохо, портились молью, случалось сгорали. Нуждавшийся получал хлеб в размере до 1/3 стоимости залога по высшей цене того времени. Такие операции в Топорнино считались нормальным явлением (до закона от 24 мая 1893 г. о запрете ростовщичества), торговцы даже гордились, «что они кормят сотни народа» 1.

В сентябре 1895 г. В. Шохов прислал в «ведомости» большую статью «Село Топорнино Уфимского уезда», где подробно описал местные обычаи. С началом уборки власти принимались за сбор налогов, чтобы «воспрепятствовать беспечным плательщикам сбыть хлеб на иные надобности», а нуждою деревни сразу пользовались торговцы. «Видя большой наплыв продавцов, выгнанных с хлебом взысканием недоимок», они снижали цены, так, в 1895 г. стоимость гречихи упала с 47 до 40 коп. за пуд.

Топорнинская пристань – одна из главных на Белой «и недостатка в покупателях на хлеб здесь почти никогда не было». Но летом серьёзные предприниматели сюда ещё не приезжали, да и «мелкие торговцы не торопятся покупать хлеб, не заручившись условиями крупных фирм, так как хорошо помнят урок прошлых лет, когда от них никто из крупных торговцев не захотел перекупить хлеб, понизившийся после до небывало низких цен, поэтому теперь нет той "хлебной горячки", какая была здесь раньше. Раньше хлеб покупался здесь с таким жаром, что сами же торговцы возопили об охлаждении обуявшего их жара.

Горячность довела торговцев до того, что они стали наперебой стараться покупать хлеб раньше других; один, например, начинал покупать хлеб с 5 часов утра, другой уже старается начать с 3-х, а третий с 2-х. Дошло до того, что хлеб принимался к часу пополуночи и продолжался до поздней ночи. Приезжавшие за далёкие вёрсты продавцы хлеба, конечно, были рады найти сбыт своего товара во всякое время суток и без задержки получить за него расчёт, но тут-то и увидели торговцы, что горячность завела их слишком далеко. Нужно было не только увеличить число служащих, так как, покупая хлеб при свете фонарей, очень легко ошибиться в доброкачественности товара, не говоря уже о том, насколько опасна такая покупка в пожарном отношении.

Чтобы устранить эти неудобства, все хлебные торговцы с. Топорнина в декабре месяце прошлого года собрались вместе на совет

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 3 декабря.

и порешили покупать хлеб с октября по январь месяцы включительно, не ранее 6 часов утра, в прочие месяцы - с рассветом, а ссыпку купленного хлеба при огне ни утром, ни вечером не производить.

Другой порядок, существующий на здешней пристани, невольно поражает людей, незнакомых с здешними порядками - это так называемая "вывеска".

Вывеска – это своего рода косвенный налог на продавцов хлеба, состоящий в том, что продавец, сверху каждого проданного пуда хлеба, обязан ссыпать торговцу ещё один фунт на усушку и растрату у последнего хлеба. Таким образом, торговец всегда получает в пуде купленного хлеба не 40 фунтов, а 41. Но это не обвес, так строго караемый нашими законами, а укоренившийся, традиционный обычай, в котором никто из местных жителей не видит ничего предосудительного. Так продавали их деды, так продавали их отцы, так продают и они сами.

Конечно, при нынешних ценах на хлеб этот фунт не очень чувствителен мужичку, но ведь "с миру по нитке - голому рубашка", а в то время, когда за пуд хлеба платилось не 20-30 копеек, а полтора рубля, так с миру приходилась уже не рубашка, а пожалуй и две ра-30М.

Быть может, и этот немного странный обычай потом перейдёт в область преданий, как отошёл здесь прежний ростовщический порядок хлебной торговли, где торговцы всегда получали очень изрядный, а иногда просто чудовищный барыш. При той торговле, оставшийся неотправленным в низовые города хлеб весною раздавался нуждающимся людям на первый взгляд на очень даже льготных условиях. Выдавалось, например, бедняку 40 пудов хлеба по 30 коп. за пуд на 12 рублей; а в обеспечение платежа от него получался приличный заклад, всегда втрое, а может быть и вдесятеро дороже этих денег.

Осенью этот хлеб возвращался обратно торговцу всегда, конечно, с традиционной вывеской, а последний, выждав цены на хлеб, перепродавал его. С виду действительно просто, невинно, даже, пожалуй и гуманно. Но вот пришли неурожайные годы с полуторарублёвыми ценами на хлеб. В эти-то тяжёлые для народа годы хлеботорговцы ростовщики и пожали свою обильную жатву. Торговец получал обратно вместо 40 пудов, те же 41 пуд хлеба, но ведь какая была разница в этих пудах! Те 40 пудов, которые он отдавал в ссуду, ему стоили дешевле 12 рублей, а теперь, спустя 6-7 месяцев, он получал за 41 пуд - 61 р. 50 к. - Комментарии думаю излишни»<sup>1</sup>. То есть, в декабре 1893 г. в Топорнино, возможно, и сложилась местная «биржа», когда на смену «дикой» конкуренции пришёл свод неписанных правил.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1895. 28 сентября.

В заметках В. Шохова сохранилось описание исчезнувшего мира речных пристаней, центров всей жизни того времени. Миллионы пудов хлеба, другой сельскохозяйственной продукции подвозились, хранились, перерабатывались, на погрузке и разгрузке судов были заняты тысячи людей. Пёстрые краски, шум, толпы народа не случайно вызвали у автора ассоциации со знаменитой Сорочинской ярмаркой, воспетой Н.В. Гоголем. И чего только не продавалось на ярмарках в Топорнино, каких только товаров нельзя было здесь не встретить, вплоть до лавок букинистов, «и неизбежные сбитень и калач». Прогуливаясь между рядами, В. Шохов с юмором отмечал, что «каждый владелец двинутых им на ярмарку "сельских продуктов" невозмутимо, с олимпийским величием, стоит около своего товара, не поддаваясь сразу длинной фаланге скупщиков и комически-важно разыгрывая роль продавца.

А загляните к скупщикам – там уже "жита по зёрнышку горы наношены"» 1. К концу XIX в. в прибельских районах Уфимской губернии сложился рынок с конкуренцией, широкими экономическими связями, разветвлённой сетью торговых заведений, ставший важной составной частью интенсивно формировавшегося общероссийского рынка, впервые охарактеризованный В.П. Семёновым-Тян-Шанским с коллегами.

Своеобразной составной частью нижнебельского хлебного рынка являлась долина р. Танып, крупного левого притока Белой. Сейчас это небольшая речка, не имеющая хозяйственного значения, но совсем ещё недавно по ней производился сплав грузов (в устье Таныпа до сих пор лежит затонувшая железная баржа). В конце XIX в. обилие лесных массивов вокруг реки обеспечивало гораздо более высокий уровень воды, что позволяло весной, в половодье проводить суда с весьма отдалённых пристаней, расположенных далеко в верховьях, вблизи границы с Пермской губернией. А наличие строевого леса служило материалом для значительного судостроения. Так, в 1888 г. постройка деревянных баржей производилась при дер. Красноярово, Старо-Казанчино, Ново-Асафово, Тошкурово, Барьяза, Надеждино, Курзи-Сеитово, Кидряке, Редькино, Кереметево, лежавших вдоль р. Танып<sup>2</sup>. Находившиеся вдали от основных путей сообщения таныпские пристани были плохо известны современникам, в источниках нередко названия путали, часто указывали обобщённые сведения просто по единой Таныпской пристани. Лишь П. Михайлов привёл точные данные о вывозе всех грузов (хлеб, лес и пр.) в 1870 г.: с Кузбаевской пристани на р. Танып было отправлено 54 тыс. пуд. на 27 тыс. руб., с Барьязинской - 90 тыс. пуд. (на 40 тыс. руб.), с Маляков-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1897. 4 апреля.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1888. 6 февраля.

ской – 45 тыс. пуд. (на 9,9 тыс. руб.), с Кереметевской пристани вывезли товара на 11,5 тыс. руб., с Новокаинлыковской – на 28,1 тыс. руб.  $^{1}$ 

Кроме того, в центре Бирского уезда, удалённом от бельских и камских пристаней, вывоз хлеба производился по плохим гужевым трактам и цены на зерно здесь стояли низкие, что повышало рентабельность хлебозаготовок и рискованного сплава по узкой, длинной и мелкой речке. В 1874 г. казанские купцы закупили на Таныпской пристани 2500 четвертей хлеба, в 1876 г. - 33000 четвертей<sup>2</sup>. В 1876 г. с пристаней р. Таныпа было отправлено 291 600 пуд. хлеба<sup>3</sup>, в 1878 г. – 2000 кулей муки и 12000 кулей овса<sup>4</sup>. В навигацию 1895 г. в Рыбинск с р. Танып было доставлено 166 237 пуд. овса, ржаной муки и гречневой крупы<sup>5</sup>. По данным В.Ф. Мейена с устья Таныпа, где, видимо, спустившиеся баржи брали на буксир пароходы, в 1894 г. было отправлено 55 тыс. пуд., в 1897 г. – 47 тыс. пуд., в 1898 г. – 48 тыс. пуд. хлеба<sup>6</sup>. В 1908 г. на «Таныжской» пристани (причисленной к Белой) заготовили к вывозу 124 тыс. пуд. хлеба, в 1910 г. на р. Танып объём приготовленного к навигации хлеба земские статистики определили в 339 тыс. пуд. 7 Можно предположить, что со временем из-за вырубки лесов происходило обмеление реки, сокращалось количество лесоматериала, пригодного для постройки баржей, и значение Таныпа, как сплавной реки уменьшалось.

Отдельный хлебный рынок составляли прикамские районы – Касёвский и Челнинский. По сведениям В.П. Семёнова-Тян-Шанского крупнейшими центрами вывоза земледельческих продуктов здесь были Николо-Берёзовка – 931,2 тыс. пуд., Челны – 1346 тыс. пуд. и Афонасово – 211,6 тыс. пуд. Я к прикамскому рынку также добавляю пристань Дербёшки (Чугановский район), находившуюся возле самого устья Белой. На эти пристани поступали большие массы хлеба из западных волостей Бирского и со всего Мензелинского уездов (Мензелинский и Заинский районы по В.П. Семёнову-Тян-Шанскому). По левому берегу Камы в пределах Уфимской губернии протянулась цепочка пристаней (сверху вниз) – Усть-Буйская, Берёзовская, Сакловская, Дербёшка, Икско-Устьинская, Челнинская,

¹ Михайлов П. Указ. соч. Приложение 1.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. С. 12.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Уфимские губернские ведомости. 1876. 7 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 1878. 12 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Статистические данные о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собою связанным железным дорогам, составленные по губерниям. Приложения к вып. І. С. 58–59.

<sup>6</sup> Мейен В.Ф. Указ. соч. С. 743.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1910 год. С. 608, 612.

<sup>8</sup> См.: Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Указ. соч.

Бетки, Святой Ключ, Афонасово, Смыловка. Иногда упоминались другие небольшие пристани (Берёзовая Грива, пр.), видимо, функционировавшие эпизодически.

Уфимское земство не имело надёжной информации с этого, наиболее удалённого, рынка. Например, М.П. Красильников привёл данные только по Николо-Берёзовке (свыше 3 млн пуд. вывозившегося хлеба, или 12,45% по губернии), заметив про Мысово-Челнинскую пристань, что отсюда отправлялось 6–8 млн пуд. хлеба, в том числе поступавшего из Вятской губернии<sup>1</sup>. Податный инспектор в 1893 г. выделил среди важнейших хлеботорговых пунктов Набережные Челны и Святой Ключ (пристань Стахеева на Каме)<sup>2</sup>. Государственный банк в 1911 г. планировал возвести элеваторы в Николо-Берёзовке на 500 тыс. пуд. (вывоз отсюда определялся в 2261 тыс. пуд.), Набережных Челнах – на 1,5 млн пуд. (вывоз 7413 тыс. пуд.) и Афанасово – на 120 тыс. пуд. (вывоз 562 тыс. пуд.)<sup>3</sup>.

В административных границах Бирского уезда основным центром заготовки и вывоза хлеба являлась Николо-Берёзовка, остальные маленькие пристани специализировались на отгрузке леса. И.Д. Сапожников отмечал, что в с. Берёзовка (Никольское) в 1864 г. принимали товар 16 судов, в 1865 г. – 20, в 1866 г. – 15. «Здесь грузятся преимущественно лесные изделия, а также хлеб» В 1870 г. с Берёзовской пристани на Каме вывезли 906 тыс. пуд. всех товаров на 451,8 тыс. руб., с Сакловской – лишь на 302 руб. В 1874 и 1875 гг. с Усть-Буйской пристани отправили грузов на 9 и 14 тыс. руб., Сакловской – на 3 и 1 тыс. руб. Оборот же Берёзовской пристани исчислялся в 384 и 522 тыс. руб. В 1874 г. здесь казанские купцы заготовили 119 450 четвертей хлеба, в 1876 г. – 118 850 кулей.

В 1874 г. газетный корреспондент Я.С. Пономарёв прислал статью «Село Берёзовка», где подробно охарактеризовал условия местной торговли. «Берёзовская пристань, в течении сорокалетнего с небольшим периода (с 1830 по 1874-й год) получила неожиданно такое огромное развитие, что из числа бывших здесь прежде, не более десяти амбаров, устроилось теперь с лишком двести притворов, т. е. во многих огромных корпусах устроено по нескольку дверей. Сложенными в них разными товарами, как равно скупленными купцами прямо с возов от вольных продавцов на пристани, в продолжение навигации минувшего 1873 года, здесь грузилось и догружалось до сорока судов. Из них были: баржи, приведённые пароходами и сплавленные с верху по реке Каме; машинные подчалки, коломенки, барки и полу-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Красильников М.П.* Грузооборот в Уфимской губернии. С. 12–14.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> РГИА. Ф. 20. Оп. 10. Д. 102. Λ. 3.

<sup>3</sup> Труды уфимского отдела Московского общества сельского хозяйства. С. 19.

<sup>4</sup> Уфимские губернские ведомости. 1867. 26 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> *Михайлов П.* Указ. соч. С. 6, приложение 1.

барки, принадлежащие почти все вообще купцам иногородним, так как из местных торговцев, имели свои суда только двое: купец Мелочалов и торгующий на временном праве купца, Уманский крестьянин Чапурин».

Вывозилось из Николо-Берёзовки много хлеба и лесных изделий «по приблизительно собранным из под руки сведениям», в том числе «ржи и гречи зерном в насыпи – до 35000 пудов». Далее, – продолжал Я.С. Пономарёв, - «вся же стоимость груза составляла сумму 1 228 965 руб. Товар и суда принадлежали купцам и торговцам нижеследующих фирм, и именно: Тихомирову 3 судна, Севастьянову 2, Решетникову 2, Груздёвым 1, Великанову 2, Сорокину 1, Кокурину 1, Сироткину 1, Надгринскому 1, Беляеву 1, Шабалину 1, Прошевым 1, Стахеевым 1, Овсянникову 1, Заверткину 1, Мироновым 1, Шельшину 1, Чикину 1, Чапурину 1, Мельчикову 2 и Софронову 1. Затем 6-ть барж, приведённых сюда пароходами, осенью 1873 и 1872 года поставлены на зимовку, для нагрузки в них товара весною 1874 года. Из них три принадлежат купцу Черных; одна братьям Груздёвым и две - Рахманову. Навигация 1873-го года началась в первых числах апреля, а окончилась в последних октября»<sup>1</sup>. Николо-Берёзовка играла роль транспортных «ворот» всей северо-западной Башкирии<sup>2</sup>.

Исключительно редко появлялась информация о хлебной торговле в Дербёшках и на маленьких пристанях Мензелинского уезда. В экономическом и транспортном отношении они тяготели к Чистополю и Сарапулу, в изданиях которых, скорее всего, и нужно искать сведения. По данным В.Ф. Мейена с Дербёшкинской пристани в 1894 г. вывезли 152 тыс. пуд. хлеба, в 1895 г. - 331 тыс. пуд., в 1896 г. - 557 тыс. пуд., в 1898 г. - 124 тыс. пуд. 3 Лишь на страницах коммерческой печати встречаются конкретные сведения. Например, в 1902 г. было заготовлено хлеба на камских пристанях Полянки -Смыловка (на обеих берегах реки) 318 тыс. пуд., а в 1903 г. - 1 074 тыс. пуд., Соколка и Афонасово - 231 тыс. пуд. в 1902 г. и 610 тыс. пуд. в 1903 г., на пристани Святой Ключ - 480 и 1609 тыс. пуд., в Дербёшках – 243 тыс. пуд. в 1903 г. 4 В конце апреля 1903 г. буксир «В. Стахеев» привёл к Рыбинску две баржи из Дербёшек (277 344 пуд. хлеба), суда и груз принадлежали наследникам Стахеева<sup>5</sup>. А в мае пароход «В.Г. Стахеев» отбуксировал две баржи с Афанасьевской

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1874. 16 февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Подробнее: *Роднов М.И.* Из истории хлебной торговли в Среднем Прикамье (Николо-Берёзовка во второй половине XIX в.) // Крестьянство в российских трансформациях: исторический опыт и современность. Ижевск, 2010.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Мейен В.Ф. Указ. соч. С. 741.

<sup>4</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1903. 25 апреля (8 мая).

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же. 29 апреля (12 мая).

пристани с хлебом также наследников Стахеевых<sup>1</sup>.

На крупнейшую на Каме пристань Набережных Челнов поступали значительные массы хлеба, грузилось множество речных баржей. Современник отмечал в 1861 г., что «купцы, которые занимаются здесь торговлей, приезжают в Челны около нового года и остаются здесь до весенней отправки товара. Из них главные: Ушаковы К.Я. и Н.И., Першин и Большаков, Журавлёв, Фыгин и Емельянов, Рахманов, Антропов, Стахеев и Щербаков. Хлеб по большей части отправляется на своих судах... Из амбаров хлеб подвозится лошадьми на лубках волоком по 2 куля; по мосткам, ведущим на барку куль везётся также на лубке обыкновенно 4-мя женщинами. Этот допотопный способ, как видно, никого здесь не удивляет. Нагрузкой занимаются, кроме местных жителей, рабочие из соседних губерний. До нагрузки хлеб хранится в наёмных от Удельной Конторы амбарах: они расположены весьма близко от реки и достаточно удобны; за хранение в них хлеба купцы платят по 3 к. сер. с куля»<sup>2</sup>.

В 1867 г. И.Д. Сапожников отмечал, что пристань в Бережных Челнах, «хотя не устроена, но представляет все удобства, как для грузки, так и для стоянки судов: Кама в этом месте достаточно глубока и суда могут приставать в всякое время; устье же Челны весьма удобно для стоянки и грузки судов. Пристань эта считается главною в губернии, по отправке из неё хлеба и поташа; кроме того отсюда отправляются также лесные изделия». В 1864 г. в Челнах грузилось 30 судов, в 1865 г. – 20<sup>3</sup>. Рядом находился Челнинский затон, где зимовала масса судов. Так, в зиму 1902–1903 гг. в Челнинском затоне дожидались весны 11 пароходов, 3 пристани, кран, 2 карчеподъёмницы и 41 баржа (все порожние), рядом стояло 6 баржей с грузом (30 тыс. пуд. соли и 191,1 тыс. пуд. мазута). А возле самих Бережных Челнов зимовали 2 парохода, 9 баржей и 2 дебаркадера<sup>4</sup>.

В 1874 г. здесь было погружено товара на 353 тыс. руб., в 1875 г. – на 439 тыс. руб. Только казанские купцы в 1874 г. приготовили к вывозу 92 046 четвертей хлеба<sup>5</sup>. В 1878 г. с Челнинской пристани вывезли 174 109 кулей ржаной муки, ржи, овса, гречневой крупы, пшеницы и гороха<sup>6</sup>. В 1894 г. из Челнов Бережных, по сведениям В.Ф. Мейена, отправили 2501 тыс. пуд. хлеба, в 1895 г. – 3807 тыс. пуд., в 1896 г. – 4929 тыс. пуд., в 1897 г. – 5566 тыс. пуд., в 1898 г. –

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 17 (30) мая.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Оренбургские губернские ведомости. 1861. 20 мая.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Уфимские губернские ведомости. 1867. 26 августа.

 $<sup>^4</sup>$  *Цимбаленко*  $\Lambda$ . $^{\prime}$  $^{\prime}$ 

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> *Михайлов П.* Указ. соч. С. 6.

<sup>6</sup> Уфимские губернские ведомости. 1878. 12 августа.

1796 тыс. пуд. хлеба¹. Специальный корреспондент газеты «Хлебное дело» телеграфировал, что к 1 апреля 1908 г. в Челнах заготовлено 2 444 318 пуд.² В декабре 1900 г. другая коммерческая газета печатала заметку из Бережных Челнов. «Складочные амбары все заняты местными и приезжими фирмами и арендная плата на них небывало высокая»³. Хлеб отсюда поступал как вверх по Каме, так и в Рыбинск и иные приволжские города. В марте 1903 г. из Челнов сообщали, что «за всю зиму продано для Пермского края муки ржаной в кулях и мешках до 50 000 чт.... Кроме того, много продано муки с доставкой маем в Рыбинск и на более ранние сроки в Ярославль (для Архангельска)»⁴. К Рыбинску непрерывно в течение навигационного сезона подходили суда из Челнов. Так, в начале мая 1903 г. пароход «Николай» Климова привёл оттуда баржу № 3 Рязанова с грузом А.К. Стахеева (144 004 пуд. хлеба), а буксир Тимохова «Помощник» доставил на его же барже № 3 105 тыс. пуд. гречневой крупы Халфина⁵.

В конце XIX в. в Уфимской губернии сложился особый хлебный рынок, где основные товарные потоки проходили по железной дороге. По В.П. Семёнову-Тян-Шанскому это Белебеевский, Уфимский и Абдулинский районы. Единственную Ермекеевскую волость Белебеевского уезда В.П. Семёнов-Тян-Шанский с коллегами присоединил к соседней Самарской губернии с центром в селе Абдулино. Ранее неприметная деревня, лежавшая буквально в нескольких верстах от границы с Уфимской губернией, через которую прошла железная дорога, Абдулино превратилось «в значительный торговый центр по хлебной торговле. В настоящее время в Абдулино насчитывается около 12 тыс. жителей. Кроме местных хлебных торговцев сюда приезжают покупатели хлеба из Петербурга, Риги, Ревеля. По выдаче ссуд под дубликаты накладных на хлебные грузы, в Абдулино в зимнее время открываются действия Торгово-Промышленного банка»<sup>6</sup>. Затем здесь строится элеватор Государственного банка, что ещё более усилило связи с Абдулино соседних волостей и станций Уфимской губернии. Семёнов-Тян-Шанский включил в Абдулинский район единственную «уфимскую» станцию Талды-Булак.

Эта маленькая станция была первым в Уфимской губернии пунктом вывоза (и приёма от крестьян) хлеба по железной дороге. Из приложения 5 видно, что с Талды-Булак стабильно вывозились хлеб-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Мейен В.Ф.* Указ. соч. С. 740.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Хлебное дело. 1908. 1 (14) мая.

<sup>3</sup> Торгово-Промышленная газета. 1900. № 283.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1903. 22 марта (1 апреля).

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же. 6 (19) мая.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Опыт экономического обследования района, тяготеющего к Самаро-Златоустовской ж. д. С. 39.

ные грузы<sup>1</sup>, в отдельные годы в значительных масштабах (1909 г. – 156 тыс. пуд.). Расположенный вблизи Абдулино, главного торгового центра округи, Талды-Булак иногда принимал оттуда крупные партии хлеба. Например, в 1908 г. сюда из Абдулино привезли 28 500 пуд. ржи, 7200 пуд. ржаной муки и 900 пуд. пшеницы<sup>2</sup>. Скорее всего, в период наплыва зерна нового урожая в Абдулино не хватало места для составов и их временно перегоняли на близлежащую станцию.

Из южной части выделенного В.П. Семёновым-Тян-Шанским Белебеевского района хлебные грузы отправлялись с нескольких станций – Приютово, Белебей-Аксаково (в 1913 г. железную дорогу провели до города Белебея), Глуховской, Аксёново, Шафраново и Раевки. Ведущую роль играла станция СЗЖД Белебей-Аксаково (свыше 1 млн пуд. вывоза хлеба в 1908, 1910, 1912, 1913 гг. и 2,2 млн пуд. в 1909 г., приложение 4), которая являлась транспортными «воротами» соседнего Белебея. Эта станция стягивала огромные массы зерна со многих южных и центральных волостей Белебеевского уезда, даже конкурируя с речными пристанями нижней Белой.

Сведения из приложения 5 показывают нарастающий объём отгрузки хлеба с железнодорожных станций. Современники (см. выше) не сумели предвидеть появление новых экономических центров. Крестьянам и предпринимателям после 1888 г. стало просто невыгодно возить гужом товар за сотни вёрст в Уфу, Топорнино или Самару, когда совсем рядом (день пути) появились пункты заготовки хлеба. Буквально на «пустом» месте вырастают оживлённые пристанционные посёлки, где быстро сложившийся предпринимательский социум скупает продукцию крестьянских полей, формирует и отправляет на запад составы. Если в 1894-1899 г. максимальный вывоз хлеба из Приютово достигал 206 тыс. пуд., то в 1908-1911, 1913 гг. отсюда отправляли свыше 400 тыс. пуд. ежегодно. В Аксёново в 1894 г. загрузили в вагоны 132 тыс. пуд., а в 1911-1913 гг. - более 0,5 млн пуд. хлеба каждый год, в 1909 г. - 911 тыс. пуд., в 1910 г. - даже 1,2 млн (приложение пуд. 4). В волости, прилегавшие

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В транспортной статистике существовала чёткая спецификация хлебных грузов, которая включала четыре компонента. Первый, «хлеб в зерне», составляли (без второстепенных) рожь, пшеница, овёс, просо, гречиха, ячмень, кукуруза, горох, полба, бобы, фасоль, чечевица и пр. Второй, «мука, крупа, солод и толокно», охватывал муку пшеничную, ржаную (пеклеванную, сеянную и др.), гречневую, бобовую, гороховую, крупу гречневую, пшено, солод и пр. Третий компонент – это «тарица, отруби и выжимки», четвёртый – «семена» конопляные, льняные, подсолнечные и др. (См.: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скоростью по отправлению за 1915 год. І. Самара, 1916).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел І. Самара, 1909. С. 168–169.

Златоустовской магистрали, на рубеже XIX-XX вв. прибывают переселенцы, которые со «старожильческим» населением распахивают новые земли, резко возрастают посевные площади и объём товарной продукции. Спрос рождает предложение.

Управление Самаро-Златоустовской железной дороги активно стимулировало развитие хлебной торговли на станциях. С 1 сентября 1893 г. открылись «складочные операции и выдача ссуд под хлебные грузы». Ссуды выдавались под все хлеба и семена масленичных растений, «принятые к перевозке повагонно, с обожданием и без обождания на складе», на всех станциях СЗЖД для отправки на все казённые железные дороги и на многие частные линии (Варшаво-Венская, Московско-Казанская и др.). Ссуда должна быть возвращена железной дороги в течение 30 дней после прибытия груза на станцию назначения (в противном случае он продавался с публичных торгов), и выдавалась в размере 80% от цены хлеба, устанавливавшейся особой комиссией СЗЖД на 1 и 15 число каждого месяца. «Лицо, желающее получить ссуду, должно подать об этом письменное заявление (по форме имеющейся на каждой станции) в Управление дороги или Начальнику станции, с которой груз отправляется... Выдача ссуд производится, не позже 5 дней со дня подачи заявления, начальниками станций или особыми, уполномоченными на это Управлением дороги, лицами»<sup>1</sup>.

Наряду со «средними» по объёму хлебного вывоза станциями (Приютово, Глуховская, Аксёново) в начале XX в. стремительно развиваются два крупных центра хлебной торговли – Шафраново (свыше 1 млн пуд. отправленного хлеба в 1909–1910 гг.) и Раевка (от 1,1 до 2,4 млн пуд., поставленных в 1909–1911, 1913 гг., приложение 4). Эти две станции не только принимали зерно из соседних волостей Белебеевского уезда, сюда непрерывным потоком подвозились грузы из благодатного Стерлитамакского уезда. От Стерлитамака гужевой тракт шёл через Верхние Услы и Уразметово на башкирскую деревню Кипчак-Аскарово, что на правом берегу Дёмы. Здесь дорога раздваивалась. Один маршрут далее пролегал на ближайшую станцию Раевка, другой через Нижнее и Верхнее Аврюзово достигал станции Шафраново, также находившейся неподалёку.

Наконец, в среднем течении Дёмы, на плодородных землях к концу XIX в. сформировался мощный очаг товарного земледелия (совр. Давлекановский район и др.), экономическим центром которого стала неприметная ранее станция Давлеканово. Уже в 1890-е гг. она превратилась в крупнейшего отправителя хлебных грузов из Уфимской губернии (677 и 680 тыс. пуд. в 1897 и 1899 гг., приложение 4). А в начале XX в. Давлеканово становится настоящим эконо-

 $<sup>^{1}</sup>$  Уфимские губернские ведомости. 1893. 4 сентября.

мическим «гигантом», эпицентром хлебной торговли и мукомолья с резко возросшим числом жителей, которые начали требовать статуса города. В 1908, 1911, 1912 гг. из Давлеканово ежегодно вывозилось свыше 2 млн пуд. зерна, муки и иной продукции, в 1913 г. – 3,3 млн пуд., в 1910 г. – 4,3 млн пуд., в 1909 г. – 4,9 млн пуд. (приложение 4).

Севернее Давлеканово в начале XX в. восходит «звезда» Шингак-Куля. Эта маленькая станция возле башкирской дер. Ябалаклы стягивала к себе хлебные грузы с нижнедёмских волостей (свыше 1 млн пуд. отправленного хлеба в 1909, 1910, 1913 гг.), опережая даже Чишмы (более 1 млн пуд. в 1909 г.). Именно Шингак-Куль и Чишмы (чей взлёт начнётся в 1913-1914 гг., когда сюда подойдёт линия Волго-Бугульминской дороги, открывшей уфимскому хлебу второй выход на запад) перехватили основные товарные потоки у самой Уфы. Из наиболее хлебородных чернозёмных волостей, лежавших южнее губернской столицы (совр. Чишминский, Благоварский, Кармаскалинский районы РБ), сельчанам проще и быстрее было доставить свой груз в Шингак-Куль или Чишмы, куда подходили гужевые тракты из Бузовьязов и Языково, чем ехать в Уфу, стоять на переправе и т.д. За Чишмами маленькая хлебная торговля производилась лишь на станции Юматово, откуда «в виду близости Уфы, хлеб везут в город гужём».

Несмотря на большую хлебную торговлю на станциях СЗЖД частный капитал не создал значительной сети зернохранилищ. В Давлеканово был единственный в губернии «завозной» склад Торгового товарищества «Луи Дрейфус и К°», преимуществом которого являлась возможность оставлять там грузы и затем совершать с ними различные сделки<sup>1</sup>. В Белебей-Аксаково имелся один склад на 130 тыс. пуд., в Аксёново – 6 складов вместимостью до 200 вагонов (самый дальний располагался на расстоянии до 2,5 вёрст от станции), в Раевке было 24 частных склада вместимостью от 10 до 20 вагонов каждый (максимальная удалённость до 0,5 версты), в Давлеканово имелось 70 складов на 1400 вагонов, раскинувшихся на расстоянии от 50 сажен до 1,5 версты. «Имеется ж. д. элеватор на 30 ваг., находящийся в пользовании частных лиц». Да в Чишмах существовало несколько частных складов вместимостью до 220 тыс. пуд. хлеба<sup>2</sup>.

Поэтому, когда в 1911 г. Государственный банк планировал строительство сети зернохранилищ, опираясь на данные о вывозе хлеба в 1909 г., в первую очередь предполагалось возведение элеваторов в Давлеканово (на 500 тыс. пуд.), в Белебей-Аксаково (на 250 тыс. пуд.), Раевке (на 200 тыс. пуд.), Шафраново (на 150 тыс. пуд.) и

<sup>2</sup> Опыт экономического обследования района, тяготеющего к Самаро-Златоустовской ж. д. С. 92–95.

<sup>1</sup> Справочник по хлебной торговле. СПб., 1911. С. 304.

Чишмах (на 100 тыс. пуд.)<sup>1</sup>. Ведущую роль железнодорожных станций в вывозе хлеба за 1911–1913 гг. отмечал руководитель земской статистической службы М.П. Красильников. По его сведениям на долю Давлеканово приходилось 30,38% всего отправленного по железной дороге хлеба, Раевки – 13,85%, Белебей-Аксаково – 10,47%, Шингак-Куля – 8,11%, Аксёново – 6,66%, Чишмов – 6,32%, Шафраново – 5,08%<sup>2</sup>.

В целом, предложенное В.П. Семёновым-Тян-Шанским с коллегами районирование территории Уфимской губернии можно считать одним из вариантов выделения локальных рынков. Принципиальное отличие и преимущество выводов группы В.П. Семёнова-Тян-Шанского в том, что, в отличие от других исследователей, опиравшихся при районировании на какой-то один или несколько связанных между собой показателей (почва, лесистость, климат или уровень агротехники у И.Л. Орлова), они собрали информацию о развитии всех основных компонентов местного рынка – торговле, ввозе и вывозе, главных центрах сбыта и производства, получив данные практически по всем основным отраслям экономики, от чёрной металлургии до кондитерского производства, от отправки хлеба до поступления фруктов и бумаги. Фактически В.П. Семёнов-Тян-Шанский с коллегами создали единственное в историографии комплексное описание рынка Уфимской губернии и его составных частей.

Хотя хлебная торговля (тема этой книги) являлась лишь одним из компонентов при районировании В.П. Семёновым-Тян-Шанским пространства Уфимской губернии, можно согласиться с его территориальным делением края. При всём значении сельского хозяйства и вывоза хлеба для экономики региона нельзя отрывать их от общего хозяйственного развития. А собственный эмпирический опыт, изучение работ других исследователей также подтверждает правоту В.П. Семёнова-Тян-Шанского при выделении районов (локальных рынков). Он признавал и использовал административные границы (уездов и волостей), роль географических факторов (Стерлитамакский уезд поделён на два района по реке Белой), но главным всё же оставались транспортные коммуникации, «организовывавшие» пространство, «стягивавшие» к местным экономическим центрам сопредельные территории. Поэтому все районы В.П. Семёнова-Тян-Шанского я условно разделил на гужевые, речные и железнодорожные. Изучая материалы В.П. Семёнова-Тян-Шанского, нельзя не увидеть, что на густонаселённом западе Уфимской губернии районы по размеру меньше, уездные границы не играют никакой роли («пограничные» Чугановский и Мензелинский районы выходят за пределы своих уез-

<sup>1</sup> Труды уфимского отдела Московского общества сельского хозяйства. С. 19–20.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> *Красильников М.П.* Грузооборот в Уфимской губернии. С. 11.

дов). Наблюдения В.П. Семёнова-Тян-Шанского с коллегами согласуются с моими выводами о существовании на речных пристанях достаточно замкнутых, автономных предпринимательских социумов. Вдоль Белой и Камы чередуются сравнительно небольшие Благовещенско-Уфимский, Бирский, Дюртюлинский, Чугановский и др. районы. На востоке края, в «царстве» Самаро-Златоустовской железной дороги и бесчисленных гужевых путей районы у В.П. Семёнова-Тян-Шанского значительно крупнее и их насчитывается меньше. Обратим внимание, что районирование В.П. Семёнова-Тян-Шанского не совсем совпадает с установленными при советской власти административными границами субъектов Российской Федерации (Башкортостан, Татарстан, Челябинская область).

## § 3. Уфа – первый городской рынок

Особое место в системе хлебной торговли занимала губернская столица - Уфа. Сюда поступала сельскохозяйственная продукция с обширной территории, из многих волостей Уфимского, Бирского, Стерлитамакского, Белебеевского уездов. Достаточно полноводная Белая (возле города в неё впадали Уфимка и Дёма) позволяла буксирным пароходам выводить отсюда баржи с зерном. Отправка из Уфы хлеба производилась с давних времён. Ещё в 1852 г. оптовой продажей хлеба в Уфе занимались купцы 2-й гильдии Семён Васильевич Кузнецов и Иван Леонтьевич Крюков (3-й гильдии)1. После начала пароходного сообщения по Белой в 1858 г. уфимские статистики старались собирать сведения о грузообороте, хотя часто они располагали лишь отрывочной информацией. Так, в 1864 г. навигация «открылась довольно рано: 7 апреля зимовавший здесь пароход Софронова "Надежда" увёл с Софроновской пристани 4 баржи, из коих одна нагружена была поташем и частию хлебом, три же остальные пароход повёл для нагрузки на нижние пристани Белой»<sup>2</sup>. В 1865 и 1866 гг. вообще ничего не говорится о вывозе из Уфы хлеба водою<sup>3</sup>, хотя по сведениям Рыбинской городской думы уфимским купцом Григорием Кузнецовым «привезено было на Рыбинскую пристань 11 июля 1866 года овса 2800 четвертей»<sup>4</sup>. Лишь в 1867 г. отмечена массовая отправка хлебных грузов уфимским купцом Г.С. Кузнецовым (в Рыбинск), чистопольским купцом Кожевниковым (туда же), ков-

 $<sup>^{1}</sup>$  Адрес-календарь Оренбургского края, с добавлением. На 1852 год. Б. м. и г. С. 232–233.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Оренбургские губернские ведомости. 1864. 18 апреля.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> См.: Уфимские губернские ведомости. 1865. 11 декабря. Приложение; 1866. 21 мая.

<sup>4</sup> РФ ГАЯО. Ф. 6. Оп. 1. Д. 8320. Λ. 1.

ровским купцом Большаковым (в Нижний Новгород и Рыбинск), братьями Софроновыми (в Рыбинск, Санкт-Петербург и Нижний)<sup>1</sup>. По сведениям И.Д. Сапожникова в Уфе в 1860-х гг. было две пристани – городская, «близ сл[ободы] Золотухи», и Софроновская, в двух верстах от города, около поташного завода купца Софронова<sup>2</sup>.

В навигацию 1868 г. из Уфы вывезли хлеб петербургский купец Л.П. Фридланд (324 815 пуд.) на 7 барках, рыбинский 1-й гильдии купец Н.Д. Живущев (42 263 пуд.) в одном подчалке «на буксире за пароходом», белебеевский 2-й гильдии купеческий сын Капитон Иванович Кузнецов (197 тыс. пуд.) в двух подчалках, уфимский 2-й гильдии купец Григорий Семёнович Кузнецов (549 740 пуд.) на 6 барках, крестьянин Лаишевского уезда Казанской губернии С.Н. Турганов (49 500 пуд.) на одной беляне, белебеевский купец Уткин (136 425 пуд.) на трёх барках, ковровская купчиха Першина (186 700 пуд.) на трёх подчалках и Г.С. Кузнецов отправил партию на 6 судах «закупленного и нагруженного в городе Уфе хлеба костромскими купцами Чумаковыми» (116 926 пуд.). Всего из Уфы в 1868 г. на 29 судах вывезли 1 511 606 пуд. различных хлебов. Товар предназначался в Нижний Новгород, Рыбинск, Астрахань, Кронштадт на вольную продажу и «по казённому подряду». Уткин взял хлеб на реализацию от рыбинского купца Соболева и «от Уфимских купцов: Мамина, Сапожникова и Ширшавина»<sup>3</sup>. Уже в конце 1860-х гг. в период хороших урожаев из Уфы отправлялись значительные массы зерна (1,5 млн пуд.), здесь работали местные и пришлые предприниматели (от Петербурга до Казанской губернии). Развитие буксирного пароходства стимулировало окрестное население возить хлеб именно в Уфу, откуда его сплавляли весной. Уфа превратилась в важнейший центр хлебной торговли в крае.

В 1869 г. сообщалось, что уфимский 2-й гильдии купец Григорий Кузнецов в две свои баржи загрузил в Уфе «на пристани "Оренбургская переправа"» 10 тыс. кулей ржи и ржаной муки (ещё 2 баржи прибыли с р. Уфы). «Кроме груза, принадлежащего Кузнецову, на баржах помещён хлеб, закупленный для казны, купцом Журавлёвым, который сведений о качестве и количестве груза недоставил. На этих же баржах нагружен хлеб Рыбинского 1 гильдии купца Живущева, которому принадлежало» 10 655 кулей хлеба. 24 апреля ушли в Рыбинск «две барки сплавом, а последние за кабестанным<sup>4</sup> пароходом

<sup>1</sup> См.: Уфимские губернские ведомости. 1867. 29 апреля, 20 мая, 5 июня.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 2 сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1868. 8 июня.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> «В кабестанном способе, товары также помещаются на особые суда, прицепляемые к кабестану. Кабестан, в общем, походит устройством на пароход, но приводится в движение при помощи снасти (канат, имеющий в окружности около 6–7 вершков) с якорем, завозимой вперёд от кабестана на 1–2 версты на

"Грозный"». Кроме того, 500 кулей ржаной муки Григорий Кузнецов¹ погрузил на баржу крестьянина Благовещенского завода Калентьева, на двух баржах ковровский купец Першин в Нижний Новгород и Рыбинск отправил из Уфы 11 350 кулей хлеба, в баржу штабротмистра Тевкелева догрузили «на Оренбургской переправе» 3200 кулей ржаной муки («хлеб взят на поставку от купца Соболева»), в спускавшиеся из Табынска две баржи стерлитамакского 2-й гильдии купеческого сына Андрея Кузнецова дополнительно взяли на борт 600 кулей ржаной муки, уфимский 2-й гильдии купец Иван Кузнецов взял 3000 кулей ржаной муки, а белебеевский 2-й гильдии купеческий брат Груздёв погрузил в Уфе 7500 кулей для поставки в Кострому². В 1869 г. приблизительно из Уфы всего вывезли до 0,5 млн пуд. хлеба.

В 1872 г. в «уфимских ведомостях» разместили информацию о нагружавшихся в Уфе судах. Например, 11 апреля грузились две барки купца Лузинова<sup>3</sup> хлебом купцов Вшивцева и Ржевского, а

особом маленьком пароходе, называемом «забежкою». Якорь бросается в воду, а другой конец снасти навёртывается на устроенный на кабестане вал или ворот, приводимый в движение паром; таким образом, когда снасть начинает навёртываться на вал, то кабестан подаётся вперёд и тянет подчаленные к нему суда, числом до 10, а иногда и более, с грузом от 200 000 до 500 000 пудов, смотря по силе кабестана. Для скорости хода, обыкновенно при кабестане имеется второй экземпляр снасти с якорем, которая завозится вперёд в то время когда первая навёртывается на вал и потом передаётся на кабестан, ей на смену». Скорость кабестана - от 30 до 50 вёрст в сутки. Кабестан двигается медленно, поэтому вереница судов называлась «деревней», особенно трудно было проходить кабестану в извилистых местах фарватера. Преимущество кабестана - дешевизна перевозки (Борковский И.Ф. Пути и способы перевозки грузов с низовых пристаней реки Волги к С.-Петербургу // Труды экспедиции, снаряжённой императорскими вольным экономическим и русским географическим обществами, для исследования хлебной торговли и производительности в России. Т. І. С. 3-4). В данном случае кабестанный пароход использовался как буксир для сплава вниз по течению, а вверх по Волге от Казани он уже двигался как обычный кабестан. Первый пароход, подошедший к Уфе 11 августа 1858 г. - «Грозный» - являлся именно такого «шкивного или кабестанного свойства», второй пароход «Быстрый» «служит ему забежкой» (Оренбургские губернские ведомости. 1858. 23 августа). Кабестан (франц. cabestan) - механизм для передвижения груза, состоящий из вертикально установленного вала, на который при вращении наматывается цепь или канат, прикрепленные другим концом к передвигаемому грузу.

В книге Э.Г. Истоминой есть рисунок кабестанного парохода «Грозный», на котором у него по бокам колёса. Возможно, «Грозный» был судном смешанного колёсно-кабестанного типа (*Истомина Э.Г.* Водный транспорт России в дореформенный период: (Историко-географическое исследование). М., 1991. С. 33).

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Уфимский купец Г.С. Кузнецов скончался около 1871 г., в том году собственность его находилась в опеке, а наследниками выступали вдова Ольга Егорьевна и сын Никифор Григорьевич Кузнецовы (РФ ГАЯО. Ф. 6. Оп. 1. Д. 8489. Л. 3, 6).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1869. 28 июня, 12 июля.

<sup>3</sup> Свияжский купец Пётр Петрович Лузинов.

также три баржи купца Першина – хлебом купца Капитона Ивановича Кузнецова. 13 апреля к Оренбургской переправе подошёл пароход купца Блинова «Помощник» с забежкою «Голубь», который привёл две баржи Блинова и Рахманова под хлеб «здешних купцов Мамина и Лебедева». 25 апреля причалил пароход «Компанион» купцов Чебышева и Белова с их же баркой «для нагрузки хлеба поставщика Фейгина»<sup>1</sup>.

В 1873 г. в Уфе загрузили баржу балахнинского купца Я.И. Волкова хлебом уфимского купца Лебедева (44 100 пуд.), баржу Лузинова хлебом уфимского купца Вшивцева (295 000 пуд.), подчалок бирского купца Уткина его же грузом (94 700 пуд.), две баржи купца Першина хлебом шуйского купца Чернышёва (102800 пуд.). Весь товар направлялся в Рыбинск, лишь партия Вшивцева следовала в Нижний<sup>2</sup>. В сумме (по сведениям газеты) из Уфы в 1873 г. вывезли 536 600 пуд. разных хлебных грузов.

В 1875 г. в Уфе были загружены хлебом (143 203 пуд.) две беляны чистопольского купца Кожевникова, направлявшиеся в Рыбинск<sup>3</sup>. В 1876 г. на Уфимской пристани грузились хлебом 3 баржи балахнинского купца Волкова (шли в Нижний Новгород), баржа уфимского купца Фрола Лебедева (туда же), два подчалка купца Чернышёва (до Рыбинска), два подчалка Кожевникова (в Нижний)4. Всего в навигацию 1876 г., по информации председателя бирской уездной земской управы Н.А. Ермолова, с Уфимской пристани отправили 1 058 650 пуд. различного хлеба $^5$ . По сведениям П. Михайлова в 1876 г. из Уфы вывезли 124 тыс. четвертей хлеба6. В 1877 г. в Уфе грузились 4 баржи с хлебом Николая Першина, 5 барж Фёдора Першина, две Капитона Кузнецова, три купца Кубасского, 4 баржи купца Ненюкова, две Четвергова, две Петра Лузина, три Ивана Кожевникова и одна баржа купца Александра Мамина. Всего же из Уфы отправили 227 970 кулей хлеба (ржи и ржаной муки вместе - 154 990, гречи - 17 930, пшеницы - 38 050, овса - 17 000). Весь груз направлялся в Рыбинск. Кроме того на р. Уфе при Кузнецовской пристани (возле впадения её в Белую, около города) 23 500 кулей хлеба загрузили в три баржи ковровского купца Першина (шли в Нижний) 7. В 1878 г. по сведениям Н.А. Ермолова с Уфимской пристани вывезли 77 973 куля муки, 6856 кулей ржи, 6899 пшеницы, 15 609 крупы, 124 крупы полбенной, 30 851 овса, 659 гороха, 332 семян и 575 кулей ячме-

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1872. 22, 29 апреля, 6 мая.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1873. 12 мая (мною кули пересчитаны в пуды).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1875. 21 июня.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 1876. 8 мая.

<sup>5</sup> Там же. 7 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> *Михайлов П.* Указ. соч. С. 13.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Уфимские губернские ведомости. 1877. 2 июля.

ня<sup>1</sup>, всего 139 878 кулей (или, приблизительно, 1,4 млн пуд. хлеба).

В последующие годы, к сожалению, уфимские статистики, во главе которых стоял редактор «губернских ведомостей» Н.А. Гурвич, перестали собирать (или не могли) и публиковать в газете сведения о вывозе хлеба с речных пристаней. Или же, по мере развития бельского пароходства, это стало обыденным явлением для современников, не заслуживающим внимания прессы. Лишь в 1883 г. тот же Н.А. Гурвич сообщил, что с Уфимской пристани ежегодно отправлялось более 300 тыс. кулей (3 млн пуд.) хлеба, немного уступая Топорнинской (3,2 млн пуд.)2. Можно предположить, что 1870-1880-е гг. стали эпохой расцвета хлебной торговли в Уфе. Речной флот был наиболее быстрым, выгодным способом вывоза хлеба и к речным пристаням издалека подвозились гужом массы зерна, муки и крупы, которые весной сплавлялись на Волгу. В наиболее урожайные годы из Уфы отправлялось до 1-3 млн пуд. хлеба. Отрывочные сведения уфимской прессы позволяют увидеть состав предпринимательского социума, в котором явно доминировал пришлый капитал приволжских губерний.

Хлеб в Уфе грузился как на Софроновской, так и (основное количество) на городской пристани возле плашкоутного моста через Белую на Оренбургской переправе (совр. Монумент Дружбы), изредка в Кузнецовском затоне при впадении Уфимки в Белую. Возле Оренбургской переправы по обе стороны реки были выстроены многочисленные склады, где подвозившийся товар хранился до начала весенней навигации. Так, в ночь на 1 сентября 1864 г. у купца Блохина сгорел деревянный дом «с хлебными амбарами, в которых было до 8/т. пуд. ржаной муки и до 10/т. пуд. овса»<sup>3</sup>. В 1869 г. уфимская городская дума сдавала в аренду на нижней торговой площади Уфы, «ниже принадлежащего купцу Григорию Кузнецову хлебного амбара», участок в 150 кв. саж. «для устройства на нём временного лабаза под складку хлеба», а также в уфимском городском выгоне «на правом берегу р. Уфы» (видимо, возле Каменной переправы, автомобильного моста с 2008 г.) ниже «складочного хлебного амбара, принадлежащего уфимскому купцу Кузнецову», участок в 300 кв. саж. «для занятия оного временными складочными хлебными амбарами и под складку хлеба»<sup>4</sup>.

Городские власти старались извлечь выгоду из благоприятной конъюнктуры, отдавая в аренду (в оброк) землю. В январе 1877 г. уфимская городская управа продавала с торгов дом с дворовым местом (бывший А.Т. Лазарева), находившийся «в конце Фроловской

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1878. 12 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Гурвич Н.А. Справочная книжка Уфимской губернии. Отдел III. С. 105.

<sup>3</sup> Оренбургские губернские ведомости. 1864. 5 сентября.

<sup>4</sup> Уфимские губернские ведомости. 1869. 22 ноября.

улицы, против дома Кожевникова, вблизи р. Белой и нижней торговой площади, находится в самых благоприятных условиях для хлебной операции, для устройства лабазов» В конце 1877 г. управа объявила торги «на отдачу в оброчное содержание пароходных пристаней набережной р. Белой, выше перевоза чрез оную, по оренбургскому почтовому тракту» на 1878–1881 гг. Уфимские хлеботорговцы могли получить ссуду и застраховать своё имущество. Волжско-Камский Коммерческий банк (ул. Почтовая, 2, агент – А. Берг) выдавал ссуды под хлеб в зерне и муку в размере 66% оценки товара, а уфимское агентство Северного общества страхования предоставляло ссуды под хлеб до 60% его стоимости<sup>3</sup>.

Строительство Самаро-Златоустовской дороги породило в Уфе в 1880-е гг. радужные надежды на дальнейшее процветание хлебной торговли, что приход стальной магистрали позволит отобрать часть грузов у главного конкурента – Топорнино. В большой статье «Хлебная торговля на Уфимской пристани» Л. Пиглевский отмечал, что «в минувшем 1885 г. куплено местными и большею частью иногородными хлеботорговцами (братьями Першиными, Пастуховым, Брандом и др.) хлебов с доставкою на нашу Уфимскую пристань, с которой и отправлены весною на судах, до 300 т. кулей, или до 2 700 000 пудов и преимущественно почти ржи... Цифра – 300/т. кулей хлеба весьма внушительна, и если из этого количества хлебов определить приблизительные цифры 250/т. кулей ржи и 50/т. разных яровых хлебов, то, полагая средним числом 45 к. за пуд ржи и 65 к. за пуд яровых хлебов, получено денег жителями только ближайших к Уфимской пристани местностей свыше 1 300 000 руб.»

Автор остановился на «удобствах» Уфимской пристани, которая «находится на городской набережной у самых городских строений, в которых хлеботорговцы без затруднений поселяются на всю зиму за невысокую плату и из которых представляется им полная возможность следить за поступлением купленных хлебов, складом их в находящиеся у них на глазах хлебные лабазы, протянутые по набережной нашей реки Белой, и за нагрузкою их на суда. Итак первое удобство нашей пристани состоит в том, что она находится в самом или у самого города.

Второе и при том самое важное достоинство пристани, по отзыву коммерсантов, в том, что, она имеет никогда не затопляемый во время половодья и крутой берег (правый), у самого обрыва которого построены складочные хлебные амбары. Поэтому самые крупные суда (баржа помещает груза от 80/т. до 120/т. пудов) свободно подходят на самом близком расстоянии к амбарам, из которых вывозимые

<sup>1</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1877. З января.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 17 октября.

<sup>3</sup> Там же. 28 февраля.

на тачках мешки с хлебом сваливаются на почти отвесные мостки, один конец которых упирается в берег реки, а другой лежит на борту судов. Мешки, положенные на эти наклонные к судам мостки быстро, силою своей тяжести, мчатся и прямо попадают на палубу судов. Такой способ нагрузки судов, заменяющий дорого стоющие элеваторы и зависящий от благоприятных естественных условий нашей пристани, сокращает и время и, главнейше, накладные расходы, которые, по отзыву хлеботорговцев, простираются на несколько тысяч рублей. Исключение составляют только несколько лабазов, построенных по линии ближайших к пристани улиц; из этих лабазов производится нагрузка хлеба чрез подвозку кулей к пристани на лошадях, и требует, конечно, затраты и большого времени, и больших расходов. Существующие ныне лабазы далеко, впрочем, не соответствуют спросу на них. Каждый год мы действительно видим у пристани горы сложенных на открытом месте мешков с хлебом, покрытых цыновками или брезентами, и эти хлебные склады представляют неудобства во многих отношениях. Для обеспечения хранения хлебов до отправки их из Уфы с открытием навигации, необходимо, по отзыву хлеботорговцев, построить лабазов по меньшей мере на 100/т. кулей или на миллион пудов хлеба. Но с проведением Самаро-Уфимской железной дороги, которая, несомненно, привлечёт из ближайших к ней местностей хлеба, не попадавшие до сих пор на нашу пристань, и этих помещений со временем будет недостаточно»<sup>1</sup>. Другой корреспондент, Виноградов, в статье «Заметка обывателя г. Уфы», также ожидая прихода «чугунки», обращал внимание, что дорога к Софроновской пристани непроездная, там «грязь и топь», зимой её заносят бураны, нужно заняться ремонтом дорог, да и железнодорожная линия отрежет Нижегородку от города<sup>2</sup>.

Таблииа 21

Отправлено хлебных грузов из Уфы (тыс. пуд.)

С пристаней	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.	1898 г.				
Уфимской	2634	1612	1770	1312	590				
Сафроновской	57	20	134	448	108				
Киржацкой	нет дан-	нет дан-	нет дан-	нет дан-	130				
	ных	ных	ных	ных					
С железнодорожной	18	22	52	189	155				
станции Уфа									

Источник: *Мейен В.Ф.* Россия в дорожном отношении. Т. II. СПб., 1902. С. 728, 738, 740.

Однако после открытия в 1888 г. железнодорожного сообщения

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1886. 8 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1887. 20 июня.

уфимский бизнес ждало горькое разочарование. В 1890-е гг. вдоль СЗЖД возникли новые центры хлебной торговли и везти гужом хлеб далеко в Уфу стало просто невыгодно. Особенно сильный удар «нанесли» Давлеканово, Шингак-Куль и Чишмы, перехватившие грузы самых плодородных чернозёмных волостей к югу от города. Данные В.Ф. Мейена показывают своеобразную стагнацию в хлебной торговле Уфы (таблица 21).

При всей относительности данных и влияния неурожайных 1890-х гг. материал из таблицы 21 свидетельствует о постепенном уменьшении (или отсутствии роста) вывоза хлебов с пристаней города Уфы (Киржацкая пристань – совр. Затон). Невелики были поставки хлеба с железнодорожной станции Уфа. Сведения В.Ф. Мейена занижены. По данным МПС в 1895 г. из Уфы отправили 55 тыс. пуд. хлеба<sup>1</sup>, а в 1894 г. – 132 053 пуд. (но в два раза меньше, чем из маленького Шингак-Куля)<sup>2</sup>.

Власть старалась поддержать хлебную торговлю в губернском центре. Во время неурожая, в качестве общественных работ для голодающих, возле железнодорожной станции начали строительство элеватора (руководитель работ А.Д. Дашков). 22 августа 1893 г. состоялась «торжественная закладка здания строющегося в Уфе на берегу р. Белой элеватора»<sup>3</sup>. В июле следующего года сообщалось уже «о построенном в Уфе элеваторе»<sup>4</sup>. В 1897 г. здание элеватора при станции Уфа, «построенное б[ывшим] управлением общественных работ, передано министерством путей сообщения в ведение Уфимского городского общественного управления»<sup>5</sup>. Видимо, элеватор был небольшой<sup>6</sup>. Ожидая растущих доходов от хлебной торговли уфимские власти добились очень важного для себя решения из Петербурга. 23 апреля 1896 г. император утвердил «сбор в пользу Уфы с грузов, привозимых и вывозимых как с железнодорожной станции "Уфа", так и

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Статистические данные о движении хлебных грузов по русским непрерывно между собою связанным железным дорогам, составленные по губерниям. Вып. III. Подробные сведения о хлебных перевозках по отдельным губерниям за 1895 г. СПб., 1896. С. 91.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году. Самара, 1895. Б. п.

<sup>3</sup> Уфимские губернские ведомости. 1893. 28 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 1894. 12 июля.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же. 1897. 1 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> По схематическому плану Уфы в 1898 г. элеватор находился возле пароходных пристаней, в 1899 г. городской элеватор принёс доход городу в 1063,38 руб., в 1900 г. – 1000 руб. (Сборник статистических сведений по Уфимской губернии. Т. IX. Доходность городских недвижимых имуществ. Уфа, 1901. С. 71, план после стр. 74). В декабре 1898 г. элеватор (вся площадь 540 кв. саж.) был сдан в аренду П.И. Костерину на 12 лет (Журналы Уфимской Городской Думы. 1910 г. Уфа, 1911. С. 762).

с пристаней рек Белой и Уфы. Государственный Совет разрешил уфимскому общественному управлению взимать в пользу городских доходов сбор с всевозможного рода грузов в течение десяти лет; сбор этот предназначается исключительно на покрытие расходов города по устройству мостовых на торговой площади и на тех улицах, по которым происходит товарное движение, и вообще на приведение в порядок путей, ведущих к станции и пароходным пристаням». Сбор был введён в действие с 15 апреля 1898 г. и взимался со всякого скота (20 коп. с лошади), а также товаров (от 1/60 до 1 коп. с пуда)<sup>1</sup>.

Уфа оставалась важным, одним из крупнейших на Белой, центром отправки хлеба, но на главных ролях в хлебной торговле края были другие - Бирск, Топорнино, Дюртюли в речном вывозе, Давлеканово и иные станции в железнодорожном. Губернский центр находился на северной окраине основного хлебопроизводящего района и стягивал лишь продукцию окрестных волостей с ржано-овсяными посевами. Не оправдались ожидания, что Уфа станет крупным перевалочным пунктом, где зерно будет из железнодорожных вагонов перегружаться на суда. В условиях конкуренции с новыми центрами торговли сразу проявились отрицательные стороны уфимского рынка: плохой подъезд к городу (тяжёлый путь с хлебом через «Каменный перевоз»<sup>2</sup>, «по случаю бездорожья подвоз хлебов на Уфимский базар ничтожный»<sup>3</sup>), необходимость пересекать реку и везти товар через весь город (в гору) к железнодорожной станции. В местной рекламе стали преобладать объявления о продаже. Например, «дом с каменным лабазом продаётся на Большой Казанской улице, между домами купцов Поносова и Лузинова. О цене узнать на Бекетовской улице в доме Бочкова. Лабаз сдаётся в наймы»<sup>4</sup>. В 1900 г. «на пристани В.А. Уткина за рекой Белой отдаётся под склад хлеба большой лабаз, вмещающий до 20 тысяч кулей, с большими сусеками для ссыпки»<sup>5</sup>.

К началу XX в. большинство зернохранилищ переместилось на левый берег Белой возле Никольского посёлка, где возник центр мукомольного производства. Важным для судовладельцев оставался Старицкий затон. В 1902–1903 гг. здесь зимовало 20 пароходов, два дебаркадера, 36 баржей, 10 разных судов (все порозжие) и 5 баржей с грузом мазута (230 тыс. пуд.)<sup>6</sup>. Каждую весну от уфимских пристаней отходили суда с хлебом. В конце мая 1903 г. в Рыбинск прибыл пароход «Сергей» Евстифеева с баржой № 11 Рязанцева, на которой находился хлеб (100 028 пуд.), принадлежавший фирме Луи Дрейфус

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Самарская газета. 1898. 20 мая.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1894. 4 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Уфимский справочный листок. 1909. 11 ноября.

<sup>4</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1895. 13 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же. 1900. 3 января.

 $<sup>^{6}</sup>$  Цимбаленко Л.И. Указ. соч. С. 16.

и К<sup>о1</sup>. В мае 1908 г. на уфимской бирже была заключена сделка на выводку «двух коломенок от Уфы до Кинешмы» с 83 тыс. пуд. хлеба<sup>2</sup>. В общем вывозе хлеба из Уфы преобладала отправка с речных пристаней, на железной дороге отгружали значительно меньше (таблица 22).

Таблица 22

Вывоз хлеба из Уфы в начале XX в.

	1007 -	1000 -	1000 -	1010 -	1011 -	1012 -	1012 -
	1907 г.	1908 г.	1909 г.	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
По реке							
заготов-	1252275	1319277	2082316	2698874	2512715	118 942	2953000
лено			4044000		4000050		4000057
отправ-			1314808		1388350		1283856
лено							
По же-							
лезной		411 483	561 806	292 081	198 401		753 327
дороге							

Источники: Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1910 год. Уфа, 1911. С. 598–599, 602–603, 606, 608, 610–611, 614–619; Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1911 год. Уфа, 1912. С. 567, 569–570; Баев И.П. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Уфа, 1913. Таблицы. С. 143–145; Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел І. Самара, 1909. С. 98–103; Смирнов Н. Краткий обзор коммерческой деятельности Самаро-Златоустовской жел. дороги за 1911 г. сравнительно с предшествующими годами. Самара, 1913. С. 171; подсчитано по: Вестник Рыбинской биржи. 1913. 12 (25), 17 (30) мая, 21 мая (3 июня), 26 мая (8 июня), 28 мая (10 июня), 30 мая (12 июня), 6 (19), 16 (29) июня, 12 (25) июля, 10 (23) сентября; Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. Вып. І. Самара, 1914. С. 116–123; уточнены данные по вывозу хлеба по железной дороге в 1908 и 1913 гг., отправка рекой в 1913 г. – только в Рыбинск.

Данные железнодорожной статистики точны, лишь исправлены небольшие опечатки в публикациях за 1908 и 1913 гг. В отчёте СЗЖД за 1908 г. указано, что из Уфы отправили 411 545 пуд. хлеба, тогда как мой подсчёт по всем пунктам назначения дал несколько иной итог – 411 483 пуд. Разница составляет всего 38 пуд., или мизерную долю процента. Максимальная величина вывоза хлеба из Уфы приходилась на урожайные 1909 и 1913 гг. – 0,56 и 0,75 млн пуд. В прочие годы отправки были сравнительно небольшие.

Сведения же «речной статистики», как всегда, расплывчаты. Обращает внимание очень большое расхождение в цифрах заготовленного и отправленного хлеба за 1909 и 1911 гг., почти двукратное!

<sup>1</sup> Вестник Рыбинской биржи. 1903. 24 мая (6 июня).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимский край. 1908. 17 мая.

В Рыбинск в 1913 г. в реальности на баржах (без грузо-пассажирских пароходов) также доставили хлебных грузов значительно меньше, чем (якобы?) приготовили к началу навигации. Если даже допустить, что ещё какая то часть уфимского хлеба направлялась в другие города (Нижний, Кострому, пр.), всё равно разница существенная. И установить величину перегружавшегося хлеба из вагонов на речные суда крайне сложно. В 1907 г. на старой городской пристани заготовили 314 989 пуд., а на Софроновской, расположенной рядом с железнодорожной станцией Уфа, – 937 286 пуд. Отсюда можно предположить, что в 1907 г. часть хлеба была перегружена с железной дороги в речные суда. Но в 1909 г. с Уфимской (возле Оренбургской переправы) пристани отправили 1 236 890 пуд. хлеба, а с Софроновской – лишь 77 918 пуд. Возможно, ситуация менялась по годам в зависимости от конкретной конъюнктуры.

По плану Госбанка в 1911 г. в Уфе собирались возводить элеватор на 300 тыс. пуд. (о построенном в 1890-е гг. элеваторе упоминания исчезли, возможно он представлял собой усовершенствованное зернохранилище). А общий объём вывоза по реке и СЗЖД определялся в 2 698 тыс. пуд. хлеба<sup>1</sup>. По сведениям биржевого комитета в Уфе заготавливалось и ссыпалось в амбары к весне в 1908 г. - 3319 тыс. пуд., 1909 г. – 4182 тыс. пуд., 1911 г. – 4813 тыс. пуд., 1912 г. – 2676 тыс. пуд., в 1913 г. – 5454 тыс. пуд., в среднем ежегодно 4224 тыс. пуд. хлеба, из которых по Самаро-Златоустовской железной дороге вывозилось примерно 10%. Специально исследовавший этот вопрос И.П. Баев объяснял такую малую величину отправок по СЗЖД перегруженностью станции, удобная часть берега занята пароходными пристанями, вообще «станция Уфа мало приспособлена для приёмки больших по количеству грузов, почему совершенно лишена возможности развиваться в смысле оборудования удобными складочными помещениями», при том, что общий грузооборот станции Уфа непрерывно возрастал - с 10,4 млн пуд. в 1904 г. до 22,3 млн пуд. в 1912 г. Кроме того, добавлял И.П. Баев, хлеб в основном поступал в Никольский посёлок возле Оренбургской переправы и перевозка до железнодорожной станции (пять вёрст) была дорогой. На это обращал внимание уфимский биржевой комитет. «Промышленники и торговцы, оперирующие в Никольском посёлке на левом берегу р. Белой, распределяют свои торговые расчёты так, как будто-бы Самар.-Златоустовской ж. дороги совершенно не существует и все планы строят на том, чтобы отправить товар водой в силу того, что доставка на ст. Уфа сопряжена с излишними расходами». Но и вывоз по Белой был связан с немалым риском: затраты капитала в ожидании весеннего сплава, неустойчивость цен в течение зимы, проблемы с

¹ РГИА. Ф. 23. Оп. 9. Д. 207. Л. 415.

транспортировкой (на перекатах груз приходилось снимать с судна и перевозить по берегу, пока глубина фарватера не становилась приемлемой)<sup>1</sup>.

## Уфа - как распределительный центр

После постройки железной дороги Уфа превратилась в важный распределительный центр, откуда происходило снабжение различными товарами окрестных районов. По материалам В.П. Семёнова-Тян-Шанского видно, что из Уфы на горные заводы поставляли всевозможную продукцию. Например, в Златоустовский район (Златоуст, Куса, Сатка и окрестности) из Уфы ввозили нефтяные продукты (286 тыс. пуд.), огнеупорные глину (2 тыс. пуд.) и кирпич (2), простой кирпич (2), цемент (2), известь (4), соль (37), бутылки (1), стекло и зеркала (3), лесные строительные материалы (27), различные деревянные изделия (1), сухие смолы (3), огурцы (20), фрукты и ягоды (1), сахар-рафинад (1), рыбу (1), мануфактуру (8), водку (8), квас и мёд (6), чай (2), соду (2 тыс. пуд.), а также галантерею, верёвки, обувь и одежду, спички, бумагу, картон, серу, резину и резиновые изделия, рис, свечи, мыло<sup>2</sup>. Крупные фирмы, действовавшие в Уфе, продавали свой товар мелким оптом в соседние города и заводские посёлки, в сельскую местность из Уфы гужом развозились разнообразные потребительские товары.

Такую же функцию распределительного центра Уфа стала играть и в снабжении хлебом. Именно отсюда мука вывозилась вверх по Белой и Уфимке для населения, занятого на лесоразработках (см. выше). Появление в Уфе к началу XX в. современных мукомольных мельниц, вырабатывавших качественную продукцию, привело к отправке уфимского хлеба и вниз по Белой, где ранее доминировали привозная казанская, нижегородская, самарская мука. Так, из Уфы доставили в Благовещенский завод крупчатки в 1909 г. – 24,6 тыс. пуд., в 1910 г. – 27,3, в 1911 г. – 24,2, в 1912 г. – 21 тыс. пуд., в Дюртюли – 11,7; 12,8; 18,2 и 10,9 тыс. пуд. Уфимская мука поступала в Пьяный Бор, Икское Устье, Тихие Горы, Челны и Елабугу, даже в Казань и Нижний Новгород (в 1909 г. – 106,2 и 15,2 тыс. пуд.)<sup>3</sup>. Про-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Баев И.П. Экономические материалы к вопросу обхода города Уфы проектируемой ж.-д. линией Оренбург – Уфа – Кунгур. С. 24–27. Перед Первой мировой войной в Никольском посёлке находились приёмки хлеба И.И. Трупина (на 100 тыс. пуд.), торгового дома Каримова (на 200 тыс. пуд.), товарищества Менькова (на 200 тыс. пуд.), Н.Ф. Ляуданского (на 336 тыс. пуд.), братьев Юдаевых (на 200 тыс. пуд.) и семь приёмок разных лиц (на 320 тыс. пуд.). Итого в Никольском посёлке можно было хранить 1356 тыс. пуд. хлеба (Там же. Приложения. С. 25).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См.: Семёнов-Тян-Шанский В.П., Штрупп Н.М. Указ. соч.

 $<sup>^3</sup>$  Баев И.П. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Таблицы. С. 210, 214, 216–218, 221.

дукция уфимских мельниц уверенно завоёвывала соседние рынки.

Но особенно важное значение Уфа, как мелкооптовый хлебный рынок, стала играть для соседних горных заводов. По всей видимости, мелкие и средние предприниматели (местные хлеботорговцы, булочники, кондитеры) заказывали в расположенной рядом Уфе товар для своих лавок и пекарен. Однако из Уфы везли не обычные продовольственные хлеба, а небольшие партии «специфических» сортов. Так, в 1894 г. на станцию Миньяр при металлургическом заводе всего доставили по СЗЖД 75 232 пуд. хлеба, из которых на долю Уфы пришлось 10 150 пуд., или 14%. Уфа не «кормила» Миньяр. Но из Уфы привезли 100 пуд. пшеницы, 195 пуд. гороха, 6522 пуд. пшеничной муки, 140 пуд. ржаной муки, 135 пуд. гречневой муки, 339 пуд. прочей муки<sup>1</sup>, 2177 пуд. пшена, 5 пуд. прочей крупы<sup>2</sup>, 25 пуд. солода и 512 пуд. семян масличных культур (льна, конопли и др.)3. За счёт Уфы предприниматели на заводах комплектовали широкий ассортимент для покупателя, закупая основные хлеба (пшеница, рожь) на восточных рынках.

Подобные сравнительно небольшие по объёму поставки разносортного продовольствия продолжались вплоть до Первой мировой войны, охватывая территорию от Шафраново - Раевки до Златоуста - Миасса. Уфа являлась своеобразным мелкооптовым «супермаркетом» для мелких и средних хлеботорговцев, пекарен и кондитерских. Например, в 1913 г. из Уфы вывезли в Усть-Катав 1 пуд овса, 727 пуд. гороха, 3349 пуд. пшеничной муки, 169 пуд. прочей муки, 200 пуд. гречневой крупы, 39 пуд. пшена, 8 пуд. прочей крупы, 111 пуд. солода, 29 пуд. тарицы (отрубей), 1109 пуд. масличных семян, всего -5742 пуд., на станцию Запрудовку, откуда велось снабжение Белорецка и Тирляна, из Уфы отправили 4528 пуд. овса, 171 пуд гороха, 135 пуд. пшеничной муки, 5 пуд. гречневой муки, 27 пуд. прочей муки, 55 пуд. гречневой крупы, 20 пуд. пшена, 43 пуд. прочей крупы, 50 пуд. солода, 396 пуд. масличных семян, итого - 5430 пуд. И даже в Златоуст, лежавший рядом с хлебопроизводящими Челябинским и Троицким уездами, в 1913 г. ввезли из Уфы 121 пуд гороха, 5 пуд. пшеничной муки, 62 пуд. пеклеванной ржаной муки, 120 пуд. гречневой муки, 205 пуд. прочей муки, 3465 пуд. гречневой крупы, 44 пуд. прочей крупы, 219 пуд. солода и 503 пуд. масличных семян<sup>4</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Под прочей понималась мука бобовая, гороховая, кукурузная, овсяная (в том числе финляндская), пшённая, полбенная, чечевичная, ячменная и т.д.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Под прочей понималась крупа кукурузная, манная, овсяная, перловая (ячневая, ячменная), полбенная и смоленская.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Статистика перевозок хлебных грузов, прибывших на станции Самаро-Златоустовской железной дороги, в 1894 году. Самара, 1895. С. 16–17.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. Вып. І. Самара, 1914. С. 118–119.

## Уфимский городской потребительский рынок<sup>1</sup>

Во второй половине XIX в. в жизни населения края произошли принципиальные перемены, которых не было никогда ранее. На протяжении тысячелетий люди сами выпекали хлеб, изготавливали различные изделия из зернобобовых культур. Теперь же всё более растущая часть в первую очередь горожан перешла к потреблению покупного хлеба. У всех народов существовали способы приготовления хлеба, который использовался в кашах, супах и печёных изделиях<sup>2</sup>. Например, в Челябинском уезде на обед ели «оладьи, блины, пироги из ягод - вишни и клубники и проч.», каравай, «лапшу в молоке... Ржаной хлеб здесь не в употреблении»<sup>3</sup>. А в 1860-е гг. русское население Южного Урала (Миасский завод) хлеб употребляло «более пшеничный, нежели ржаной; пшеничный хлеб называют калачём; кроме того пекут из пшеничной муки на масле небольшие круглые хлебы, верх которых или верхняя корка обмазывается или яичным желтком или сметаною; эти хлебы называют *шангами*». Также местные жители делали пельмени, пироги, блины, лепёшки, лапшу, ватрушки или творушки, пр. «Булки здесь пекут круглые и продолговатые и всякий хлеб, кроме испечённого из ржаной муки, зовётся калачём. Такого рода пшеничные и иногда крупичатые калачи продаются на базаре, чем промышляют некоторые из жителей. Есть ещё продолговатые хлебы и калачи, у которых верхняя корка обмазывается до посадки в печь, постным маслом»<sup>4</sup>.

Однако всё убыстрявшиеся со второй половины XIX в. процессы индустриализации, модернизации общества приводили к появлению групп населения (рабочие, предприниматели, интеллигенция), которым становилось невыгодно (некогда, нет условий) выпекать дома хлеб. Проще было купить. Одновременно, по мере роста благосостоя-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> См. также: *Роднов М.И.* Уфимский городской потребительский рынок на рубеже XIX–XX веков // Северо-Запад в аграрной истории России / под ред. В.Н. Никулина. Вып. 19. Калининград, 2012. С. 151–166.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> См.: Хлеб в народной культуре: Этнографические очерки / Отв. ред. С.А. Арутюнов, Т.А. Воронина. М., 2004; *Шитова С.Н., Гаделгареева Р.Г.* Злаки в повседневной, праздничной и обрядовой пище башкир в конце XIX – начале XX в. // Хозяйство и культура башкир в XIX – начале XX в. М., 1979; *Мигранова Э.В.* Продукты земледелия в традиционных обрядах башкир // Феномен Евразийства в материальной и духовной культуре, этнологии и антропологии башкирского народа. Уфа, 2009.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Оренбургские губернские ведомости. 1851. 24 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Игнатьев Р. Миасский завод // Гурвич Н.А. Сборник статистических, исторических и археологических сведений по бывшей Оренбургской и нынешней Уфимской губерниям, собранных и разработанных в течении 1866 и 67 гг. Уфа, 1868. Отдел П. С. 77.

ния, возрастал спрос на кондитерские изделия, приготовление которых в домашних условиях требовало наибольших затрат и усилий. Эти процессы охватили всю Уфимскую губернию. В собранных В.П. Семёновым-Тян-Шанским сведениях можно встретить достаточно частые упоминания о торговле хлебом и кондитерским товаром в разных районах края. Во время земского обследования 1895-1897 гг. удалось получить информацию о развитии хлебобулочного промысла по всей губернии. В Уфимском уезде калачные заведения отмечены в Биш-Аул-Унгаровской, Булекей-Кудейской, Архангельской и др. волостях, в Стерлитамакском уезде имелись хлебопекарни в Бишкаиновской волости (две), Дуван-Табынской (три), Зиргановской (две) и др., в Мензелинском уезде калачные заведения существовали в Александро-Карамалинской волости (три), Заинской (восемь), Мысово-Челнинской (16 штук), всего - 37, в Белебеевском уезде они были зафиксированы в Бакалинской, Верхне-Троицкой, Кичкиняшевской волостях. В Бирском уезде статистики, видимо, очень внимательно подошли к этому вопросу, зарегистрировав 58 хлебопекарен (Байгузинская - 12, Аскинская, Ельдякская, Верхне-Татышлинская волости - по шесть и т. д.). Кроме того в уезде имелись хлебные лавки. Бакалейно-хлебные заведения и мучные лари существовали в Златоустовском уезде1. Как видим, выпечка и торговля хлебом распространились по всей губернии и не только в самых экономически развитых волостях.

Но наиболее активно, естественно, эти процессы происходили в городах. Хотя абсолютное большинство горожан (как низшие слои, так и зажиточные, нанимавшие кухарок) продолжали сами печь себе хлеб, спрос на готовую хлебобулочную и кондитерскую продукцию неуклонно нарастал. Уже в 1886 г. в Стерлитамаке работали 14 семей хлебопёков, калачников и булочников, было 20 хлеботорговцев и шесть мучников. В Златоусте имелось три хлебника и один «кандитер», в Бирске – 26 хлебников, в Белебее – четыре, в Мензелинске – три<sup>2</sup>. Большой спрос на кондитерские изделия вызвал появление специализированных небольших (полукустарного типа) предприятий. В 1882 г. в крае действовали пряничные заведения Д.К. Кондратьева (изготовлено 1500 пуд., пряников на сумму 10 500 руб.) и А.К. Кондратьева (7000 пуд., 28 тыс. руб.) в Уфе, А.Н. Бурмистрова (1500 пуд., 3600 руб.) и Стахеевых (1081 пуд 15 фун., 3217,06 руб.) в Мензелинске, Е.Г. Пролубникова (2000 пуд., 4800 руб.) в Златоусте. Последний

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Сборник статистических сведений по Уфимской губернии. Т. І. Уфимский уезд. Уфа, 1898. С. 600–601, 607–608; Т. ІІ. Стерлитамакский уезд. Самара, 1899. С. 1012–1013; Т. ІІІ. Мензелинский уезд. Уфа, 1899. С. 724–725; Т. ІV. Белебеевский уезд. Уфа, 1898. С. 838–839; Т. V. Бирский уезд. Уфа, 1899. С. 780–781, 845; Т. VI. Златоустовский уезд. Уфа, 1899. С. 680.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. Т. I, вып. 1. Города. Казань, 1887. С. 30–31, 34, 41, 43, 45.

также держал крендельное заведение, выпустившее 2000 пуд. продукции на 3200 руб. Большое количество пряников, калачей, кренделей и иных изделий развозилось по ярмаркам и базарам Уфимской губернии.

Но наиболее ярко и в самых массовых масштабах рыночное потребление готовой хлебобулочной продукции, как и муки, имело место в Уфе, самом крупном городе региона, столице губернии. По собранным материалам предпримем попытку реконструировать складывание городского потребительского рынка в Уфе. Предлагаемые наблюдения имеют предварительный характер, данная тема требует отдельного исследования.

Изучение уфимской рекламы показывает постепенный и сложный процесс складывания потребительского рынка хлебобулочных изделий. Сначала доминировала торговля сырьём (мука, зерно, дрожжи) для горожан, выпекавших в домашних условиях хлеб, а также продажа простейших изделий (калачи, печёный хлеб), рассчитанных на рядового (сравнительно небогатого) потребителя. Так, в марте 1877 г. городская управа сдавала в оброчное содержание (в аренду) 22 места «под квасную и калачную торговлю, на нижней площади, сроком с 20 апреля 1877 по 20 апреля 1878 года». А «дрожжи самые лучшие как для домашнего печенья, так и для булочников и винокуров можно получать на площади, в лавке г. Исаева, близ почтовой конторы, и в лавке г. Кондратьева, по Почтовой улице, на углу Каретной улицы»<sup>2</sup>.

Немногочисленные первые булочные и кондитерские Уфы специализировались, видимо, на производстве товаров для состоятельных слоёв горожан. Спрос по всей видимости был ещё невелик и для повышения рентабельности бизнеса первые уфимские булочникикондитеры совмещали изготовление изделий из хлеба с продажей конфет и шоколада, а также приготовлением разнообразной мясной своеобразные кондитерско-Уфе существовали колбасные заведения3. Обращает внимание обилие рекламы в канун Пасхи, предприниматели использовали любую возможность зазвать покупателя. Например, в 1876 г. «булочное заведение В. Каупиша на Базилевской улице, в доме Кузнецова, рядом с торговлею и домом И.В. Короткова, близ дворянского собрания» извещало «почтеннейшую публику, что в заведении моём к празднику СВ. ПАСХИ приготовляются разные белые хлебы, сухари различных сортов, принима-

<sup>1</sup> Гурвич Н.А. Справочная книжка Уфимской губернии. Отдел III. С. 77.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1877. 14 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> «В булочном заведении Фокерод можно получить во всякое время свежую колбасу по униженным ценам» (Там же. 4 апреля), а при отправке из Уфы новобранцев на русско-турецкую войну булочник Каупиш пожертвовал один пуд сухарей и 70 мясных котлет (Там же. 16 мая).

ются заказы на торты различных видов, куличи и бабы и разные украшения для куличей, продаются различных родов КОЛБАСА и ОКОРОКИ». Булочный мастер Владимир Каупиш в конце рекламного объявления добавлял: «я надеюсь, что почтеннейшие покупатели и закащики удостоят меня тех же внимательности и поощрения, каким пользовалось заведение моё со времени его основания. С своей стороны я приложу всевозможное старание, чтобы угодить гг. покупателям и закащикам».

В аналогичной тональности была выдержана реклама конкурента. «БУЛОЧНАЯ ФОКЕРОДА имеет честь известить почтеннейшую публику, что в ней, ПО ПРИМЕРУ ПРЕЖНИХ ЛЕТ, можно получать к предстоящему празднику ПАСХИ куличи, бабы, торты, всех сортов печенья, а также сахарные яйца, ветчину, колбасы, и проч. С заказами на все означенные предметы просят обращаться заблаговременно.

Долговременная известность булочной ФОКЕРОДА даёт нам надежду, что и в предстоящий праздник почтеннейшая публика не оставит нас своим вниманием и заказами. Эммеренция Фокерод».

На уфимском рынке 1870-х гг. преобладали, судя по фамилиям, нерусские предприниматели, приехавшие откуда то с запада и принесшие высокие (столичные, «европейские») стандарты изготовления хлебобулочных изделий<sup>1</sup>. Следующий предприниматель Розейман (Розенман, затем известный уфимский колбасник) в своей рекламе прямо сообщал, что он «из Берлина». Также в самых почтительных выражениях, что свидетельствовало об ориентации на узкий слой зажиточных и наиболее культурных уфимцев из дворян, чиновников, купцов и мещан, он извещал, что к Пасхе «будут изготовляться в моих заведениях в булочной и колбасной, против гостиного двора, в доме купца Марка Никитича Блохина, и в моём собственном доме, на Малой Казанской улице, большой выбор всевозможных приготовлений, а именно: пирожных, чайных и кофейных печений, различных тортов, сахарных яиц, куличей, кренделей, баб в виде пирамид и

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> О проблеме с качеством хлеба рассуждал В.С. Лосиевский в статье «О печении пшеничного, ржаного и полбенного хлебов». Он отмечал, что «из всего народонаселения Оренбургской губернии совершенно отличный и вкусный хлеб печётся только крестьянами, переселёнными из Пермской губернии. Переселенцы эти имеют оседлость в Троицком, Челябинском и частию в Бирском уездах.

Вкусный хлеб, как ржаной, так и пшеничной и полбенной, они изготовляют из жидкого раствора, не давая ему перекиснуть; и потому вообще хлеб этот бывает жидкий, не кислый и весьма вкусный, и притом нескоро черствеет». Редактор газеты добавлял в комментарии к статье, что «несмотря на богатство хлебных произрастений в нашем крае, большинство жителей его не может похвалиться искусным приготовлением хлеба; хорошо испечённый хлеб редко встречается даже у наших хлебников и булочников» (Оренбургские губернские ведомости. 1861. 22 апреля).

т. п., как по заказу, так и без оного; точно также будет большое заготовление окороков, разной ветчины, фаршированных разной дичи и домашних птиц, разных колбас, копчёных и варёных с чесноком, зильц с языком и сосисок разных сортов.

Всё это приготовляется лучшим способом и будет продаваться по самым умеренным ценам, а потому и прошу почтеннейшую публику почтить меня своим вниманием»<sup>1</sup>.

Кроме изготовления в своих заведениях, предприниматели заказывали товар за пределами Уфы (доставка гужом?!, март 1876 г.). Так, В. Каупиш извещал, что «только что получен большой выбор пасхальных яиц с разными внутри изображениями». И, судя по рекламе, четвёртым ведущим игроком на уфимском рынке был «кондитор Андрей Городецкий», который уведомлял уфимцев, что «кондиторская к предстоящему празднику СВ. ПАСХИ принимает заказы на куличи, бабы, разные торты (миндальные, лимонные, ореховые, шоколатные, из чёрного хлеба), венские пироги, роги изобилия и имеет печенья к чаю, кофею, шоколату, сухари сахарные и проч. Кондиторская помещается в доме Н. Блохина, на Казанской ул.»<sup>2</sup>

Из рекламы ведущих уфимских хлеботорговцев (и колбасников) виден широкий ассортимент, но в первую очередь кондитерских изделий, рассчитанных на верхний сегмент рынка. Обычный хлеб представлен сухарями и калачами. Видимо, большую роль играло производство на заказ, булочные обслуживали «своих» постоянных покупателей, отсюда непременно «заискивающий» тон рекламы. Скорее всего, в 1870-е гг. даже в домах «высшего уфимского света» прислуга выпекала хлеб для семьи, а приобретались только кондитерские изделия. С другой стороны, булочно-кондитерский бизнес был достаточно прибыльным, некоторые заведения существовали давно и двое (Розенман и Городецкий) обзавелись усадьбами.

Кондитерским товаром приторговывали и другие предприниматели, не специализировавшиеся на хлебе: «в лавке бывшей Маршалова возобновлена торговля бакалейным и кондитерским товарами» по ценам гостиного двора (! – *Авт.*), она производилась в доме Зубарева на Телеграфной улице между уездным училищем и больницей. В винном магазине С.Л. Сахарова «был большой выбор разных закусок и кондитерских конфет»<sup>3</sup>. Предпринимались попытки открывать новые магазины, летом 1876 г. появляется реклама А. Каупиша, открывшего торговлю «на Казанской улице, в доме купца Губанова, рядом с Волжско-Камским Ком[мерческим] Банк[ом]». Возможно он пы-

<sup>1</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1876. 22 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 29 марта. Летом А. Городецкий переехал. «Дамская мастерская "Пчельник" и моя кондитерская переведены из дома Н.К. Блохина в свой собственный, на Казанской ул., рядом с лечебницей» (Там же. 28 июня).

<sup>3</sup> Там же. 18 октября.

тался в большей степени ориентироваться на средний класс, в его рекламе упоминаются «булки, печенья», «самые лучшие белые хлебы, сухари разных сортов»<sup>1</sup>. В 1878 г. видим рекламу булочного мастера Келлера, предлагавшего к Пасхе большой выбор сахарных яиц, пирожных, печенья к чаю, французских сухарей, сахарных кренделей и воздушных баранок<sup>2</sup>.

Через десять лет сохранил бизнес булочник Келер<sup>3</sup>, «кондитор Андрей Городецкий» на Казанской улице в собственном доме по прежнему принимал к Пасхе заказы на куличи, бабы, торты, рога изобилия, разное печенье и пасхальный сыр<sup>4</sup>, процветало булочное, кондиторское и колбасное заведение А. Розенмана. Тот принимал «заказы на всякого рода кондиторские, булочные и колбасные изделия; имеет свежие конфекты, пирожные, торты, чайное печенье, варенье ягодное и фруктовое, ягодное и фруктовое жиле и сиропы, бонбоньерки разных цен; постоянно имеет свежие сосиски, ливерную колбасу и весь прочий колбасный товар; в большом выборе – французские и московские сухари Стрицеля<sup>5</sup>, блех-кюхен и проч. и проч. Заведение находится: на углу Мало-Казанской и Ханыковской улиц, в собственном доме, а отделение – на Бекетовской улице, в доме Сахарова»<sup>6</sup>.

Продолжали возникать новые заведения. Кондитерскими изделиями (получены конфеты из Казани) торговал Т.А. Маломерков (с 1885 г.) в доме Веренькова на Большой Казанской улице против лечебницы О.М. Виноградова Ана Верхней Торговой площади Н. Степанов открыл Новую московскую булочную под фирмой Михайлова. Принимались заказы «на куличи, кондиторские пироги, пасхи, греческие бабы, разного рода печенье, а также принимаются заказы на сухари всевозможных сортов, пудами с значительной уступкой. Тут-же продаётся: сливочное масло, Казанская и Оренбургская мука первого сорта пудами и фунтами, фаршированная дичь, колбаса разных сортов, запечёные и сырые окорока, а также московские сахарные яйца и сахарные цветы для уборки куличей» В.

Ещё через десять лет, в 1896 г., реклама хлебобулочных заведений практически исчезает со страниц рекламного еженедельника. В сентябре извещалось, что «нужны прикащицы девушки в кондитер-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 16 августа, 6 декабря.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1878. 10 апреля.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1886. 3 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 14 апреля.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Возможно, Striezel ("стрицель" – "плетёнка", булка из как бы сплетённого "в косу" теста, традиционная рождественская выпечка в Германии и Чехии) // Ресурсы Интернета.

<sup>6</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1886. 6 октября.

<sup>7</sup> Там же. 1885. 30 декабря (№1 за 1886 г.).

<sup>8</sup> Там же. 1886. 14 апреля.

скую и булочную Фокерод» и лишь раз «кондитерская и булочная Серебрякова», что располагалась на Лазаретной улице против дома Першина, объявляла о приёме заказов «по всем предметам кондитерского производства. Исполнение заказов в отношении качества удовлетворит тонкий вкус гастронома, отделка или уборка заказов изящная.

Всегда свежее и в большом выборе: сливочные и с ванилью тягучки, сливочная помадка и ирис по 40 к. ф., конфекты шоколадные и пр. от 25 коп. до 1 руб. фун., пирожное, печенье, пончики, хворост, сушки, сухари и проч. Большой выбор бомбоньерок от 10 коп. до 10 руб. По булочной: выборгские молочные и заварные крендели, московская мелочь, венские слойки, сушки и проч. Весовой белый хлеб 3 к. ф., молочный от 4 к., красносельский 5 к., с цукатами и проч. 12 к. Пеклеванный хлеб 5 коп., печение кондитерское и булочное два раза в день. Всегда свежие и сухие дрожжи»<sup>2</sup>.

К концу XIX в., видимо, уфимский потребительский рынок в основном сложился, булочные отделились от колбасных, появление массового покупателя сделало излишним рекламу даже на Пасху. Булочные стали обыденностью, изменился сам тон рекламных объявлений, исчезла излишняя комплиментарность, преобладает сухая информация, уфимцы и так знали, где можно купить хлеб. Булочная Фокерод в 1886 г. вообще не стала тратиться на рекламу. Наиболее интересна реклама Серебрякова. Она ориентирована уже на среднего покупателя, даже детей и подростков, здесь сравнительно низкие цены, большой ассортимент обычного хлеба - от весового до пончиков, чтобы приобрести к вечернему чаепитию, и тягучки (предшественник жвачки). Вообще уфимский продовольственный рынок был весьма насыщен, недаром городская ярмарка потеряла своё значение, прогуливавшиеся, но мало покупавшие уфимцы воспринимали её больше как развлечение<sup>3</sup>. Корреспонденту, на вопрос о слабом обороте ярмарки, местный «абориген мрачно продекламировал:

## Нам не нужна ваша сарпинка

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1896. 9 сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 24 июня.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> «Уфимская ярмарка отличается тем, что на ней бывает больше продающих, нежели покупающих; но зато ярмарка для обывателей башкирской столицы, начиная от бомонда до подонков, составляет большое развлечение. Посетитель здесь и образцы товаров посмотрит, и знакомых встретит, и "подсолнухов" погрызёт, и интрижку разведёт, кстати и сальные выходки балаганщиков прослушает под звуки духовой музыки, в роде оркестра дедушки Крылова. Вот в общих чертах уфимская ярмарка. Деловая-же сторона нынешней ярмарки очень незавидная, о чём в цирке клоун Александров очень верно высказался, что "трубочисты чистят трубы не для противопожарных мер, а для того, чтобы уфимские купцы, вылетая в трубу, не замарались"» (Самарская газета. 1898. 1 февраля).

И черепашьи потроха! У нас у Зайкова всегда новинка, У Санина-же съестного вороха!»<sup>1</sup>

Для конца XIX – начала XX вв. можно говорить о достаточно стройной системе уфимского хлебного потребительского рынка, включавшего несколько компонентов, рассчитанных на разные слои общества: 1) торговля сырьём – мукой и зерном в основном на Верхне-Торговой площади; 2) разносная уличная и временная торговля в местах скопления народа; 3) стационарная торговля хлебом для массового потребителя и 4) стационарная торговля высококачественными хлебобулочными и кондитерскими изделиями.

Во второй половине XIX в. население Уфы зерно (исключая фураж для скота, горох и т. д.) практически не покупало, домашний перемол или поездки на мельницу со своим зерном давно ушли в прошлое. В городе действовали многочисленные приёмки хлеба, куда привозили зерно окрестные крестьяне<sup>2</sup>, но никакого участия во внутригородском потребительском рынке они не принимали. Жители, продолжавшие выпекать дома хлеб, покупали муку. Особенностью Уфы стала концентрация торговли на Верхне-Торговой площади и прилегающих к ней улицах, где к концу XIX в. возник своеобразный «супермаркет»<sup>3</sup>, в котором можно было приобрести практически всё – от семечек до золота и автомобилей. При относительно небольшой территории города Верхне-Торговая площадь оставалась легко доступной для жителей почти всех улиц и слобод, а также для приез-

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> «Продаются талонные книжки для приёмки разного хлеба, а именно: овса, ржи, ржаной муки, гороха и гречи по 35 коп. в торговле Н. Блохина, в Уфе» (Уфимский листок объявлений и извещений. 1877. 26 сентября).

<sup>3</sup> Современный Гостиный двор (постройка была закончена в 1864-1866 гг., нынешний корпус - копия) и ряд сохранившихся зданий в северо-восточной части Верхне-Торговой площади (возле ул. Ленина) отражают лишь небольшую часть прежнего облика главной уфимской торговой площади. Гостиный двор составлял центр её и был окружён крупными в несколько этажей кирпичными постройками, уничтоженными при строительстве авиационного университета, а также многочисленными деревянными пристроями, складами, лавками, деревянными навесами, ряды которых (посередине пролегал проход для покупателей и телег) напоминали ряды палаток и киосков российских ярмарок и торговых площадок 1990-х гг. На свободных участках (южная часть площади, где потом построят Аксаковский дом, и др.) велась торговля с возов, оставляли лошадей приезжие. Это во многом хаотическое, калейдоскопическое нагромождение всевозможных построек, заполнявших пространство Верхне-Торговой площади, не было никогда постоянным во времени - богатые купцы строили себе павильоны, занимая участки более мелких предпринимателей, изменялись покупательский спрос, политика городских властей и т. д. См. также: Нефёдова Т.И. Гостиный Двор в Уфе. Уфа, 1999.

жих. И мучная торговля тоже концентрировалась здесь.

Старая, Нижняя торговая (Троицкая) площадь у Троицкой церкви (совр. Монумент Дружбы) и речной пристани утратила своё значение. Сдача мест под торговлю мукой на Троицкой площади в 1895—1900 гг. приносила городским властям мизерный доход в 32 руб. ежегодно<sup>1</sup>. Продавали муку отдельные предприниматели. В 1886 г. в лавке А.И. Маршалова (против гостиного двора) можно было купить крупчатку разных сортов, муку ржаную, пшеничную, пшено и разную крупу<sup>2</sup>. В рекламе Фёдора Егоровича Чижёва говорилось, что «получена и продаётся лучшая крупитчатая мука нижегородских вальцовых мельниц. Прошу обращаться к доверенному моему Николаю Ивановичу Мамину»<sup>3</sup>. Хотя здесь, возможно, товар предназначался для мелкооптового покупателя – булочников и кондитеров.

За мукой уфимцы шли или ехали на Верхне-Торговую площадь. Городские власти старались регулировать торговлю<sup>4</sup>. Так, 12 октября 1876 г. управа выпустила объявление о порядке реализации «сельских произведений» и продуктов на главных площадях Уфы. Согласно пункту 2 «городские торговцы и торговки не имеют права скупать сельских произведений и съестных припасов в базарный день до 12ти часов дня». Вполне вероятно, сельчане привозили на продажу и муку грубого помола мелких деревенских мельниц, которую с возов покупали беднейшие жители Уфы. А в пункте 5 говорилось, что «лица, приносящие на рынки и базары различные предметы для продажи с рук, не должны блуждать по всему рынку и базару, а обязаны находиться вблизи тех мест, где производится продажа товаров, однородных с принесёнными ими»<sup>5</sup>. Власти стремились сосредоточить торговлю в определённых рядах. Кроме того, из-за сравнительно небольшого числа пекарен в Уфе и отсутствия должной конкуренции дума устанавливала таксы (предельно допустимые цены) на хлеб, как и иные продукты, которых торговцы обязаны были придерживаться. Постановлением от 26 июля 1863 г. стоимость фунта ржаного хорошо пропечённого хлеба определялась в 1,5 копейки, пшеничного - в две копейки. Фунт хлеба из крупичатой муки первого сорта должен

1 Сборник статистических сведений по Уфимской губернии. Т. IX. С. 68.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1886. 13 января.

<sup>3</sup> Там же. 6 октября.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Подробнее о регулировании в Уфе цен на хлеб см.: Обзор деятельности городского управления и положения городского хозяйства г. Уфы с 1870 по 1881 год. Уфа, 1881. С. 54–56; Журналы Уфимской городской Думы. 1902 г. Уфа, 1903; о правилах торговли см.: Свод обязательных постановлений Уфимской городской думы, с приложением обязательных постановлений Уфимского Губернского Земского Собрания, по 15 октября 1893 года. Уфа, 1893; Свод обязательных постановлений Уфимской Городской Думы. Уфа, 1908.

<sup>5</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1877. 28 марта.

был стоить не выше 5 коп., второго сорта – три копейки $^1$ . В 1896 г. такса уфимской городской думы на французскую булку весом не менее  $^3$ 4 фунта определялась в 5 коп., весом не менее  $^3$ 78 фунта – 3 коп. $^2$ 

В 1876 г. городская управа с торгов отдавала «в оброчное содержание 48 участков в мучном ряду, на верхней торговой площади, для торговли хлебом». Также сдавали в аренду «46 участков в калачном ряду, на верхней торговой площади» и 8 участков «для торговли печёным хлебом». На Верхне-Торговой площади имелись мясной, рыбный, бакалейный, шапочный, железный, галантерейный ряды<sup>3</sup>. В 1877 г. мучной ряд был рядом с соляным, а в аренду сдавалась лавка «в мучном ряду, против казённых весов, между лавок Набатова и купца А.Ф. Мамина»<sup>4</sup>. В 1886 г. на Верхне-Торговой площади дума сдавала с торгов 22 участка в мучном ряду<sup>5</sup>. В 1876 и 1878 гг. крупчатой мукой в гостином дворе торговали Александр Иванович Попов, Михаил Николаевич Облецов и Степан Андреевич Попов, а Фёдор Семёнович Софронов продавал муку в своём доме на Успенской улице6. В 1903 г. братья Степановы торговали мукой в гостином дворе, а М.Я. Алексеева – на Базарной площади<sup>7</sup>, видимо, из деревянной лавки на Верхне-Торговой площади.

К началу XX в. по мере развития стационарной торговли ситуация несколько меняется. Досчатые лавки на Верхне-Торговой площади в 1898 г. существовали под толкучий рынок (112), калачные ряды (81) и мясные ряды (80). Город получал существенный доход от сдачи в аренду на Верхне-Торговой площади корпусов для торговли печёным хлебом (в 1895 г. – 2187,96 руб., 1896 г. – 1520 руб., 1897 г. – 1385 руб., 1898 г. – 1240 руб., 1899 г. – 1135 руб., 1900 г. – 1906 руб.), навесов для торговли готовой пищей (1895 г. – 862,68 руб., 1896 г. – 800 руб., 1897 г. – 720 руб., 1898 г. – 600 руб., 1899 г. – 550 руб., 1900 г. – 1100 руб.), а также двух корпусов для калачной торговли (1896 г. – 1572 руб., 1897 г. – 1272 руб., 1898 г. – 900 руб., 1899 г. – 800 руб., 1900 г. – 2296 руб.)<sup>8</sup>. Мучные ряды отдельно не фигурируют. В 1898 г. газетный корреспондент «Скромный» в статье «Мучники шалят (Письмо из Уфы)» рассказал о нравах, царивших в этой сфере бизнеса.

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Шевич В.С.* Уфа // Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Уфа, б. г. Отдел первый. С. 50.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1896. 6 апреля.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Там же. 1876. 3 мая.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Там же. 1877. 12 сентября, 21 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Там же. 1886. 1 сентября.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Уфимский календарь на 1876 год. Вып. 1. Уфа, б. г. С. 73; Памятная книжка Уфимской губернии на 1878 год. Отдел IV. С. 62.

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Уфимский календарь на 1903 год. Уфа, 1903. С. 180.

 $<sup>^{8}</sup>$  Сборник статистических сведений по Уфимской губернии. Т. IX. С. 65, 70–71.

«Наши "мучники" пошаливать стали. Слыли они все за "хороших людей", а теперь ("подите же вот!") – свихнулись: чуть не в глаза их мошенниками называют, а за что? Да просто из-за "пустяков" дела выходят: фунтиков по пятку, по десятку в мучных пяти пудовиках "нехватку" устраивают.

Мучники считают это "пустяками". Говорят:

- Велика "штука" – на 5 пудов 5 фунтов не хватает. Да на, возьми их, чёртова голова! Есть из-за чего "скандалить" – пять фунтов...

Но "чёртовы головы" не урезониваются такими доводами и идут в полицию к судье с "кляузами".

- Ну, и "народ" стал ноне: из-за всякой-то "малости" в суд лезут.

Не далее, как на-днях, молодой калачник Тихоньких (из "молодых, да ранний", – значит), умудрённый опытом жизни, сознал, что пять фунтов "нехватки" в муке – вовсе не "пустяки", ибо, – справедливо рассуждал он, – сегодня пять, завтра – пять, выйдет десять. И ещё в одном – пять, в другом – пять, выйдет ещё десять, а всего – двадцать, а ведь рубля не только без двадцати, но и без копейки – не бывает. Поэтому он, когда заметил нехватку муки в мешках, потребовал перевесить её на городских весах и при том "ради пущей важности" (вот ведь какой "мошенник"!) – в присутствии полиции. Стали вешать, и что же? Нехватка – сущие пустяки. В одном мешке не хватило 3 фунтов (подумайте из-за чего "скандалил" этот Тихонькин!). В следующих трёх мешках не хватило побольше – по 5 фунтов в каждом. Далее – ещё более: в мешках пятом и шестом не оказалось 16 и 18 фунтов, а всего, значит, 52 фунта не оказалось. Но эта "нехватка" не смутила "мучника". Он рассуждал по своему, говоря:

- Ну, и скажи так: не хватает, мол, эстолько. На, возьми – нам чужого добра не надо. А то: протокол, к судье! А что нам судья: мы ведь не курицу украли. Ха, ха, ха!»<sup>1</sup>

По сведения за 1911 г. вся мучная торговля в Уфе была целиком сосредоточена на Верхне-Торговой площади, где продавали муку Аверьянов и К°, Е.Я. Дрягунов, П.В. Дунаев, И.Е. Иванов, наследники Колокольниковой, М.С. Коровкин, А.И. Костерин и С.А. Черников вместе, Краснопееев, Кучков, Маторин, братья Поликарповы, И.В. Поликарпов, Разсомахин, Е.И. Степанов и М.Г. Фёдоров<sup>2</sup>. Среди уфимских «мучников» соседствовали крупные фирмы и купцы (Иванов, Коровкин, Костерин и Черников, Колокольниковы) с мелкими предпринимателями, чьи инициалы составители справочника установить не смогли. Реклама также подтверждает концентрацию мучной торговли в одном месте. «Мучная торговля Матрёны Александровны Осиповой» производилась на Верхне-Торговой площади «про-

<sup>1</sup> Самарская газета. 1898. 13 августа.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 256.

тив часовни»<sup>1</sup>, «мучная торговля Екатерины Константиновны Аверьяновой» была там же «против часовни». А уфимский купец Степан Евдокимович Иванов на «Верхне-Базарной площади, в хлебном ряду» торговал «хлебными товарами, чаем, сахаром, пчелиным мёдом, воском, разными маслами и персидскими ягодами». Временную торговлю в Уфе «зерновым и размолотым хлебом и рыбой» Михаил Степанович Щавелев производил «на Верхней торговой площади», а постоянную «при собственном доме» на улице Посадской, 10<sup>2</sup>. Некоторые предприниматели совмещали торговлю мукой с реализацией широкого ассортимента различных продуктов питания.

Торговля хлебом и мукой производилась на прилегающей площади к гостиному двору, в лавках, выходивших на улицу Центральную, рядом с часовней (на этом месте ныне фонтан), в самом бойком месте Верхне-Торговой площади, откуда начинается улица Большая Казанская (совр. Окт. революции), по которой поднимались телеги с грузами, переправившиеся через Белую. По сведениям краеведа З.И. Гудковой «часть площади по улице Центральной (ныне Ленина) занимали мучные ряды, а к северу от Александровской часовни были расположены хлебные ряды... до 1907 года на месте строения № 44 [здание фирмы Нобеля, ранее И.Е. Иванова] размещались "толкучий рынок" и хлебные ряды». Расположенное рядом по улице Центральной / Ленина здание № 45 («Общество взаимного кредита», строительство велось в 1909-1911 гг.) находилось также на месте хлебных рядов. Не ясно куда хлебная торговля переместилась после возведения этих корпусов, возможно, далее по площади на север, откуда убрали водоразборную будку в 1910 г. (ныне памятник Ленину)3. Таким образом, до 1907-1909 гг. хлебная торговля на Верхне-Торговой площади производилась там, где теперь справа от фонтана (от ул. Ленина) стоят кирпичные корпуса.

Кроме того, видимо, небольшая торговля изделиями из хлеба производилась в местах скопления людей, в первую очередь возле переправ через Белую. В 1876 г. уфимская городская управа проводила торги на два участка всего в 4 кв. саж. под квасную и калачную торговлю при вавиловском перевозе<sup>4</sup>, там из Нижегородки на лодках переправлялись на другую сторону реки, откуда начинался гужевой

<sup>1</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1904 год. Уфа, 1904. Рекламные объявления. Александро-Невская часовня построена в 1886–1889 гг. (Дорога к храму. История религиозных учреждений г. Уфы. Уфа, 1993. С. 49, 51). Уничтожена в советскую эпоху.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1905 год. Уфа, 1904. Рекламные объявления.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> *Гудкова Зинаида*. Исторические и архитектурные памятники верхне-торговой площади г. Уфы // Бельские просторы. 1999. № 1. С. 190, 191, 194.

<sup>4</sup> Уфимский листок объявлений и извещений. 1876. 12 апреля.

тракт на запад. В марте 1877 г. в оброчное содержание сдавались 22 места «под квасную и калачную торговлю, на нижней площади, сроком с 20 апреля 1877 по 20 апреля 1878 года»<sup>1</sup>. Возле переправ и пристаней всегда было много народа – рабочие, приехавшие в город крестьяне и др., которым требовалась еда.

В Уфе существовала уличная торговля дешёвым весовым (калачным) хлебом, предназначенным в основном для простого люда. Видимо, она производилась самими кустарями или членами их семей, выпекавшими немудрёную продукцию в домашних условиях, и торговавшими на площадях города (возможно была и разносная продажа). На неё обращали внимание санитарные врачи. На тему уличной торговли откликнулся статистик и медик Н.А. Гурвич. «Я беру на выдержку продажу калача и сушек. Не нужно обладать изысканною требовательностью опрятности и особенною брезгливостью, чтобы возмущаться до тошноты процессом продажи калачного, так называемого, весового хлеба, предлежащего обыкновенно на открытой доске и подвергающегося беззащитно прикосновению не только стихий, но и десятков грязных рук приторговывающей серой толпы, которая, прежде покупки, даже одного фунта, непременно прощупает весь каравай, а то и несколько таковых, а вам затем приходится этот перещупанный десятками грязных рук хлеб кушать во всей неприкосновенности грязных на нём налётов, потому, что тут ведь ни промывки, ни проварки не будет...! Я не говорю уже о чистоте самого продавца и его рук.

Перехожу к милым крендельщикам – этого разносчика "под бременем сладостной и грязненькой ноши". Это обыкновенно грязненький мужичонка в грязненьких зимою – чепане или полушубке, а летом и без оных, а просто в грязной рубахе. Он задрапирован такою же грязною через плечо перевязью, на которой тяготеют груды сушек без покрышки и, таким образом, этот его продукт гарнируется снаружи стихийными наносами, а с внутренней стороны собственным запахом и выделением самого мануфактуриста»<sup>2</sup>.

Из критической заметки Н.А. Гурвича, человека в общем не бедного, следует, что к услугам таких уличных торговцев хлебом прибегали и люди среднего достатка, не только беднота. Из разбросанных по Уфе кустарных хлебопекарен<sup>3</sup>, по всей видимости, снабжа-

<sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1897. 14 февраля.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Там же. 1877. 14 марта.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Для сравнения свидетельство из Костромы: «В городе было очень много мелких пекарен, оборудование и санитарные условия в которых были на очень низком уровне. Обычно они помещались в полутёмных полуподвальных помещениях. Как правило, хлеб месили ногами. Конечно, мыть их считалось баловством, тем более, что в печи вся зараза сгорала от жара» (Чумаков С.М. Воспоминания костромича // Костромские купцы Чумаковы. М., 2006. С. 412).

лась хлебом значительная часть горожан, особенно на окраинах, в районах проживания рабочего люда. Эта часть хлебного рынка Уфы наименее отражена в источниках. Мелкие предприниматели объявлений в газетах не давали, да и не всегда их «бизнес» был законным образом зарегистрирован.

В дальнейшем Уфимская городская дума постоянно контроливала продажу хлеба в городе, базарную скупку, а в августе 1913 г. совместно с рядом владельцем предприятий обсуждался обширный «Проект обязательных постановлений о содержании кондитерских, булочных, крендельных и хлебопекарных заведений и продаже их изделий»<sup>1</sup>. В августе 1911 г. на бюро Уфимского городского санитарно-благотворительного попечительства был заслушан доклад председателя Н.С. Бонье об осмотре 9 пекарен и двух хлебных лавок. Лучшее впечатление своей чистотой оставила кондитерская А.А. Грахе (Губернаторская, 24), хотя и находившаяся в полуподвальном помещении. «Рабочие в чистых костюмах опрятны. Помещением для их отдыха служит опрятная и чистая кухня рядом с мастерской». А вот пекарня Пушкарёва (Успенская, 57), располагавшаяся в высоком, светлом и сравнительно просторном помещении, содержалась плохо. Комиссия увидела «цементные полы под слоем грязи, которую в момент посещения Комиссии, рабочий отскрябывал подымая пыль на разложенный кругом хлеб. Столы для теста щелеваты... окна и подоконники грязны; печи служат складом разных завалявшихся ненужных вещей, как-то: валенок, опорок, шапок, сора, пыли и проч. Рабочие без колпаков, в грязных фартуках или в грязных своих костюмах. Помещение для отдыха рабочих во дворе во втором этаже, низкое, грязно содержится». В удовлетворительном состоянии находились кондитерские Панина и Жукова на Центральной, бывшая на той же улице кондитерская Бондаренко запомнилась проверяющим слоем на полу «не первой свежести опилок, сорная пыльная, ветхая печь; на окне ненужная бутыль под слоем пыли и грязи; кондитерские изделия не все покрыты и засиживаются мухами. В помещении для отдыха рабочих кроме круглого стола хозяйская кровать, и другие хозяйские принадлежности, что едвали соответствует назначению помещения для рабочих». Некоторые предприниматели (Вайднер, Степанов) были даже недовольны «частотою посещений санитарного надзора»<sup>2</sup>.

По мере роста численности населения Уфы и увеличения количества потребителей готовых хлебобулочных изделий город покрывался сетью всевозможных заведений, где выпекался хлеб. Реализация товара происходила как на Верхне-Торговой площади в калач-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Врачебно-Санитарная Хроника. (Сведения о медико-санитарной и санитарноветеринарной организациях города Уфы). 1913. № 4. Уфа, 1913. С. 67–72.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. 1911. № 9-11. Уфа, 1911. С. 22-23.

ном (хлебном, для торговли печёным хлебом, см. выше) ряду, так и, наверняка, по месту изготовления. И важнейшую, если не основную, роль в снабжении уфимцев и приезжих хлебом играли кустари. Не случайно Н.А. Гурвич так возмущался антисанитарией мелкого бизнеса. Уже в 1862 г. в Уфе насчитывалось 23 хлебника и 2 кондитера<sup>1</sup>. Во время однодневной переписи 17 июня 1879 г. были зафиксированы ремесленники - булочники, калачники, крендельщики, кондиторы, хлебники, пряничники, пекари. Видимо, они специализировались на выпечке разных сортов - булок, пряников, кренделей, калачного (весового) хлеба и др. Данные за 1879 г. позволяют увидеть географическое распределение хлебобулочных предприятий в городе, состоявшем тогда из трёх частей. В первой части (центр Уфы вокруг Верхне-Торговой площади) насчитывалось всего ремесленников и находившихся в услужении (учеников, рабочих) 22 чел., во второй части (кварталы к западу и северу от Верхне-Торговой площади) их было 11 чел., а в третьей части (кварталы за р. Сутолока, так называемая «Старая Уфа») в 1879 г. не проживало ни одного хлебопёка. В 1882 г. в Уфе имелось (мастера, рабочие, подмастерья) 61 хлебник, 193 булочника и калачника, 90 пряничников и 14 кондиторов<sup>2</sup>. Ещё до проведения железной дороги и начала ускоренного роста населения в Уфе хлебным промыслом занимался весьма многочисленный отряд ремесленников. Кондитеры «из рекламы» составляли самую малую часть этого бизнеса. Обратим внимание, что (по данным за 1879 г.), видимо, кустари-хлебопёки всё таки ориентировались на достаточно состоятельные (средние) слои горожан. В районе «Старой Уфы», где проживало население, имевшее хозяйство полудеревенского типа, пекарен и иных заведений не зафиксировано.

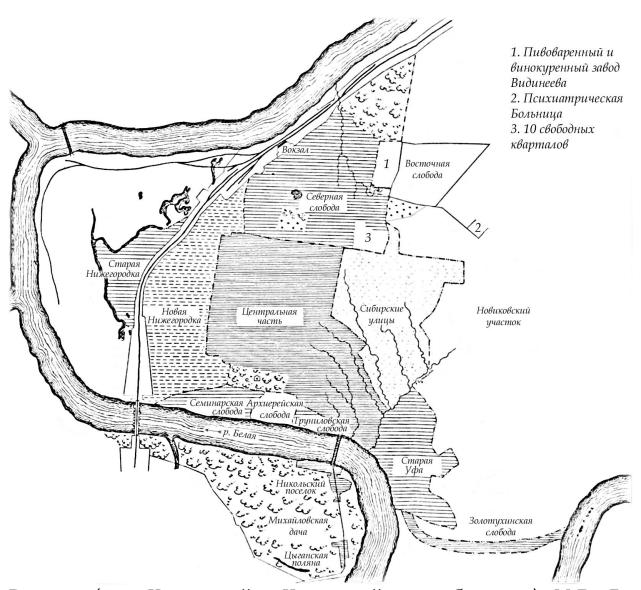
В городе действовало (открывалось и закрывалось) множество небольших, кустарного типа заведений. В 1899 г. среди ремесленников Уфы упоминались крендельщики Е.С. Домрачёв (на салотопенном заводе, дом Зорина), У.Е. Кутузов (Мало-Сибирская ул., собственный дом), А.П. Мотовилов (Центральная ул., дом Вайсермана), М.С. Тихонин (Сенная ул., собст. дом), Н.С. Тихонин (Центральная ул., дом Васильевой), калачники – Ф.Г. Ванзин (Колмацкая ул., собст. дом), Я.П. Гаврилов (Сенная ул., дом Кочкина), А.И. Дулов (Никольская ул., собст. дом), В.И. Коковихин (Большая Успенская ул., дом Сахарова), И.М. Камбулов (Архиерейская слобода, дом Фёдорова), Н.М. Катков (Мало-Казанская ул., собст. дом), С.И. Конфеткин (Усольская ул., дом Сулева), Н.Е. Пушкарёв (Центральная ул., дом Прокопьева), И.М.

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> *Шевич В.С.* Уфа. С. 42.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> *Гурвич Н.А.* Справочная книжка Уфимской губернии. Отдел III. С. 87; Отдел IV. С. 31.

Карта. Основные районы Уфы в начале 1910-х гг.



Разумов (угол Колмацкой и Кузнецкой ул., собст. дом), М.В. Якунин (Вавиловская ул., собст. дом)<sup>1</sup>. Этот, наверняка, неполный список ремесленников, выпекавших хлеб, сильно отличается от данных 1879 г. Большинство заведений находилось на «окраинных» улицах, довольно далеко от Верхне-Торговой площади и их покупателями, скорее всего, являлись семьи с не самым высоким достатком. Не упоминаются в этом перечне Александровская, Пушкинская, Большая Казанская улицы, окружавшие Верхне-Торговую площадь, зато есть Архиерейка, Старая Уфа (Усольская, ныне Сочинская, ул.) и т. д. Наверняка, влияла конкуренция хлебных рядов у Гостиного двора, большинство из указанных ремесленников обслуживали потребителей, которым было далековато ходить за хлебом на Верхне-Торговую площадь.

Среди уфимских ремесленников-хлебопёков происходило рас-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Адрес-календарь и справочная книжка Уфимской губернии на 1899 год. Уфа, 1899. С. 191.

слоение. Из 15 заведений по списку 1899 г. почти половина – 8 – арендовали помещения. Это уже чисто коммерческие предприятия, специально организованные, остальные семеро являли собой семейные заведения. Наиболее предприимчивые мастера переходили к полупромышленному производству хлеба. А крестьянин Степан Николаевич Гичев, имевший пекарню на Александровской улице (дом Зайкова), в 1892 г. придумал машину для выделки кренделей, на которую получил привилегию от Министерства финансов, «подделка строго преследуется»<sup>1</sup>.

В 1911 г. уфимские полицейские при составлении городского справочника собрали подробную информацию о всех (большинстве?) заведений города, в той или иной степени связанных с производством и торговлей хлебом<sup>2</sup>. В Уфе насчитывалось 16 хлебопекарен, чьими владельцами были:

7 1			
В.Д. Баутин (Центральная, 146)	Н.С. Макаров (Большая Успенская,		
Н.Ф. Ванзина (Сибирская, 118)	83)		
М.Н. Васильев (Фроловская, 37)	А.А. Малахов (Никольский посёлок,		
Дивитияров (Уфимская, 9)	22)		
В.И. Коковихин (Фроловская, 33)	Ф.М. Минеев (Мало-Казарменная, 12)		
М.И. Коровина (Мало-Казанская,	Е. Паршина (Центральная, 52)		
14)	Н.И. Прокофьев (Гоголевская, 83)		
Н.И. Кривоногов (Пушкинская, 75)	Н.Е. Пушкарёв (Большая Успенская,		
П.М. Лютов (Достоевская, 75)	57)		
	Самознаев (Казарменная, 50)		
	Смирнов (Казарменная, 34)		

Кроме того, в Уфе работало семь крендельных заведений, чьими хозяевами в 1911 г. являлись:

А. Бусыгина (Центральная, 56)	В.А. Тихонин (Маминская, 2)
Д.Н. Веприков (Церковная, 51)	М.С. Тихонин (Большая Успенская,
Мотовилов (Бекетовская, 10)	13)
С.П. Стенин (Бельская, 26)	Н.П. Хуртов (Богородская, 80)

Сравнение со списком 1899 г. показывает, что через 12 лет сохранился бизнес крендельщиков Мотовилова и двух Тихониных (трое из пяти) и калачников (владельцев хлебопекарен) Ванзиных, В.И. Коковихина и Н.Е. Пушкарёва (трое из десяти). Видимо, крендельный бизнес, рассчитанный на массового потребителя недорого народного удовольствия, являлся более устойчивым. А вот выпечка простого весового (калачного) хлеба в виде караваев оставалась рискованным занятием и сопровождалась большой текучестью среди предпринимателей. И, наконец, сведения за 1911 г. полностью подтверждают тенденцию 1899 г. – подавляющее большинство простых по оборудованию, ремесленных хлебопекарных заведений концентрировались в «окраинных» улицах Уфы и, скорее всего, были ориентированы на

<sup>1</sup> Уфимские губернские ведомости. 1892. 16 мая; 1894. 14 июля.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Справочная книга г. Уфы. С. 249, 251.

покупателя с невысоким достатком, а также на поставку товара в хлебный (калачный) ряд на Верхне-Торговую площадь. Среди рекламных объявлений начала XX в. пекари и крендельщики не встречаются, что свидетельствует о небольших объёмах производства и сравнительно скромной прибыли этих заведений.

Зато в центральных кварталах Уфы вокруг Верхне-Торговой площади процветали «современные» магазины, продававшие качественную хлебобулочную продукцию, рассчитанную на более состоятельные слои потребителей. По справочнику 1911 г. в Уфе существовали 9 кондитерских и булочных, в которых, скорее всего, производилась собственная выпечка хлеба<sup>1</sup>, и чьими владельцами были:

П.В. Андрианов (Александровская, 15)	Е.А. Давыдов (Пушкинская, 59)
А.И. Богатырёв (Фроловская, 16)	В.П. Мамина (Центральная, 84)
О.Я. Вайднер (Шоссейная, 27)	А.М. Орлова (Центральная, 90)
Э.Я. Вайднер (Бекетовская, 29)	К.М. Таршинов (Центральная,
«Венская» (Александровская, 33)	26)

Кроме того, в Уфе в 1911 г. работали конфектные и пряничные фабрики Д.П. Берштейна (Пушкинская, 30), братьев Зориных (Уфимская, 45), П.М. Козлова (Никольская, 27), Р.П. Платонова (Телеграфная, 34), братьев Усмановых (Аксаковская, 57), откуда тоже производилась торговля. Наконец, в Уфе сложилась разветвлённая система предприятий «общественного питания», ориентированная на массового посетителя с высоким, средним и ниже среднего достатком, где в обязательном порядке продавали хлеб. В городе насчитывалось 22 столовых и чайных<sup>2</sup>, хозяевами которых были:

Абдуллин (Большая Успенская, 38) Коптелинин (Аксаковская, 82) Абрамова (Речная, 4) Моржанов (Казарменная, 50) «Александровская» Моржанов (Бекетовская, 2) (Александров-Назиров (Пушкинская, 68) ская, 7) Алексеев (Шоссейная, 3) М.И. Переманнов (Большая Успен-Алентьев (Аксаковская, 84) ская, 50) Бажанов (Аксаковская, 74) Перескокова (Александровская, 19) Боровиков (Троицкая площадь, 17) Прокофьев (Александровская, 19) «Варшавская» (Большая Успенская, Прокофьев (Александровская, 17) 37) Терегулов (Александровская, 21) Засыпкин (Вавиловская, 77) Чинаев (Казарменная, 48) Шорнин (Аксаковская, 86) Комитета о народной трезвости (Никольский посёлок, 39) «Коммерческая»<sup>3</sup> (Большая Успен-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Например, в рекламе «общей столовой» А.А. Воробьёва, что находилась в доме М.А. Исаевой «на верхней площади», постояльцам предлагали «чай, кофе, шоколад и фруктовые воды. Завтраки с 10 часов утра. Обед с 2-х до 5-ти часов дня. По середам и пятницам блины» (Уфимский листок объявлений и извещений. 1881. 16 февраля).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Справочная книга г. Уфы. С. 244-245, 249, 255.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> «Коммерческая столовая Соколова, переведена из дома Боброва в дом Сидоровой» на Большой Успенской, 37 (Там же. Рекламные объявления).

ская, 37)

Большинство булочных и столовых концентрировались в наиболее престижных центральных кварталах Уфы, хотя и на «окраинах» они присутствовали. Например, по улице Александровской (совр. Маркса) в квартале между поперечными улицами Пушкинской (Пушкина) и Малой Казанской (Свердлова) напротив нынешних корпусов Авиационного университета подряд располагались в доме № 15 (Видинеева) булочная П.В. Андрианова, в доме № 17 (М.И. Трапезниковой) - столовая Прокофьева, в доме № 19 - столовая его же и «чайная и столовая Елизаветы Гавриловны Перескоковой», а в последнем в квартале доме № 21 (дома 19 и 21 принадлежали И.С. Глазырину) обосновалась столовая Терегулова. То есть напротив Верхне-Торговой площади сложился целый «очаг» заведений «общепита». А, если идти по улице Александровской (Маркса), по перед этим насыщенным отрезком, сразу после пересечения Ильинской (вчера ещё ул. Фрунзе) в доме № 7 (тогда принадлежал Ляуданской и Воецкой) находилась «Александровская» столовая, а дальше - за перекрёстком с Большой Успенской (Коммунистической) в доме № 33 (М.С. Ларионова) располагалась хорошо известная уфимцам «Венская кондитерская и булочная» Вильгельмины Кузмицкой, где к услугам посетителей было «ежедневно свежее чайное печенье и конфекты. Горячие булки и здобный хлеб два раза в день» (из рекламы в справочнике 1911 г.). Обратим внимание, что абсолютно все магазины и столовые на этом отрезке ул. Александровской находились в арендованных помещениях.

Изучение уфимской рекламы свидетельствует о процветании стационарной торговли кондитерскими и хлебобулочными изделиями. На смену трём лидерам 1870-х гг. (Иван Розенман, Владимир Каупиш и Эммеренция Фокерод) приходят многочисленные предприниматели, некоторые переходят от торговли (со своей примагазинной выпечкой) к промышленному производству, пока ещё не хлеба, а только кондитерских изделий (Платонов, Берштейн и др.). Уже в 1890-е гг. Дмитрий Петрович Берштейн рекламировал свою торговлю «бакалейными и колониальными товарами на Верхней торговой площади, собственный корпус лавок № 8-й». Ему также принадлежали кондитерское, пряничное, машинно-крендельное заведения и мыловаренный завод¹. Знаменитая «конфектная фабрика» Д.П. Берштейна пользовалась вниманием не только покупателей, но и «жёлтой прессы»².

\_

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Справочная книжка и адрес-календарь Уфимской губернии на 1896 год. Уфа, 1895. Рекламные приложения.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> В Уфе «26-го января была некая дама из полусвета именинница; на именинный пирог были приглашены гости, и по обычаю предварительно был предложен гостям чай, к которому, конечно, были и аксессуары – в виде печений, варений и

В 1903 г. в Уфе наиболее известны были булочные В.М. Вайднер на ул. Бекетовской, Л.К. Вайднер на ул. Центральной и О.М. Ноже на ул. Большой Казанской<sup>1</sup>. В 1904 г. рекламировалась «confiserie parisienne» - кондитерская обосновавшегося в Уфе француза Е.П. Ревель-Муроза, размещавшаяся на ул. Большой Казанской в доме Чижёва. Покупателям предлагался разный шоколад, «ежедневно свежее печенье, сухари и пирожное. Торты всяких сортов. Принимаю заказы»<sup>2</sup>. В 1905 г. на ул. Центральной в доме Першина работала кондитерская и булочная Иосифа Иосифовича Питц, продававшая «бонбоньерки, шоколад, сливочное масло, дрожжи, хлеб пеклеванный и кислосладкий», принимавшая заказы на кондитерские изделия, выпечка производилась дважды в день: в 6 час. утра и в 2 часа дня. «При кондитерской открыто кафе, где можно пить чай, кофе и молоко, кушать пирожки и мороженое»<sup>3</sup>. В 1909 г. рекламировалось товарищество Бр. Аминовы и К°, торговавшее чаем, сахаром, бакалейными, кондитерскими, гастрономическими и прочими товарами. «Собственные заведения пряничное и крендельное. Магазин против Мало-Казанской улицы, в собствен. корпусе № 35-й»<sup>4</sup>. В 1911 г. на Двинской ул., 16 была «торговля чаем, сахаром, бакалейными, кондитер-

конфект, в числе которых были конфекты фабрики Д.П. Берштейн, "гадательные". И вот-с один из гостей, г. К., любитель шоколада, взял "гадательную" конфекту, развернул её и положил в рот; он хотел её раскусить, но завыл от боли.

- Ой, ой! батюшки! зуб, зуб сломал!
- Что с вами?
- Ох! И он выплюнул на стол вместе с зубом и конфекту. Компания в числе десятка лиц осмотрела зуб и увидела бернштейнское [так в источнике *Авт.*] изделье. Оно оказалось не шоколадом, а просто-напросто четвероугольным (по форме конфект карамели) черенком от старого горшка. Был общий хохот над изделиями Бернштейна и соболезнования над К. И под это настроение снова началось чаепитие. Ой! Батюшки! Нет, славу Богу! Зуб цел... фабрика Бернштейн находится близ горшечных заводов; там много битых горшков» (Самарская газета. 1898. 5 февраля).
- 1 Уфимский календарь на 1903 год. С. 181.
- <sup>2</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1904 год. Уфа, 1904. Рекламные объявления. В конце 1905 г. она переехала в центр. «С 20-го сентября кондитерская и булочная Е.П. Ревель-Муроз переводится на Александровскую ул., в д. Ларионова, против Большой Сибирской гостиницы [потом это «Венская» булочная Авт.] и 2-я в д. Блохина, по Казанской ул., рядом с табачным магазин. Аппак. Ежедневно утром и вечером свежий хлеб, печения и конфекты. Во всякое время дня шоколад, чай и кофе; имеется специальный мастер из Казани. Принимаются всевозможные заказы на кондитерск. изделия» (Адрескалендарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1906 год. Уфа, 1905. Рекламные объявления).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1906 год. Рекламные объявления.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1909 год. Уфа, 1909. Рекламные объявления.

скими и хлебными товарами Калининой, имеется пивная лавка на вынос»<sup>1</sup>. Некоторые предприниматели совмещали продажу хлебобулочных и кондитерских изделий с торговлей иными товарами.

Таким образом, к началу XX в. в Уфе существовал полноценный потребительский рынок муки, зерна, крупы, хлебобулочных и кондитерских изделий, удовлетворявший запросам всех слоёв общества. На 1 января 1912 г. в городе работало 40 кондитерских, крендельных и калачных заведений с оборотом в 465 тыс. руб. (по двум нет сведений), а хлебной торговлей занималось 61 заведение, в 52-х оборот составлял 3 866 705 руб.<sup>2</sup> Впервые в истории края возник крупный внутренний городской потребительский рынок.

Норму потребления для уфимцев примем в 20 пуд. хлеба в год на человека. «Эта норма несколько велика для башкирского населения», но мала для русского, а в среднем её можно считать приемлемой<sup>3</sup>. К 1910-м гг. численность жителей Уфы достигла величины в 100 тыс. чел. Таким образом, для снабжения города ежегодно требовалось около 2 млн пуд. хлеба. Реконструировать механизм поступления хлебных грузов крайне сложно, так как товар прибывал сразу по нескольким направлениям. Такую попытку предпринял И.П. Баев для общего грузооборота, согласно расчётам которого по железной дороге в Уфу прибывало 31% грузов, на плотах сплавом - 27%, на непаровых судах - 26%, гужевым транспортом (хлеб) - 13%. По Белой на судах в Уфу привозилось весьма небольшое количество хлеба и крупы: в 1910 г. – 41,5 тыс. пуд., в 1911 г. – 250,5 тыс. пуд., в 1912 г. - 89, 4 тыс. пуд. Исключая неурожайный 1911 г., скорее всего в город подвозили качественную муку с Поволжья<sup>4</sup>. Сколько же привозили в Уфу хлеба гужом установить можно весьма приблизительно. В среднем к началу навигации на пристанях в 1908-1913 гг. заготовляли 4224 тыс. пуд. (см. выше). Но потребляли ли этот хлеб (преимущественно зерно) жители города, или оно миновало уфимский продовольственный рынок, целиком вывозилось вниз по Белой в Рыбинск?

Имеющиеся (максимально точные) данные железнодорожной статистики показывают резкое преобладание привоза хлеба по

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1910 год. Уфа, 1910. Рекламные объявления; затем «Торговля бакалейная, хлебная и пивная С.И. Калинина. На углу Северной и Двинской № 16/7 в собственном доме» (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1911 год. Уфа, 1911. Рекламные объявления).

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Баев И.П. Экономические материалы к вопросу обхода города Уфы проектируемой ж.-д. линией Оренбург – Уфа – Кунгур. Приложения. С. 17.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Он же. К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. С. 39.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> *Он же.* Экономические материалы к вопросу обхода города Уфы проектируемой ж.-д. линией Оренбург – Уфа – Кунгур. С. 22 вклейка (диаграмма); Приложения. С. 20.

Таблица 23

Грузооборот станции Уфа в начале XX в. (тыс. пуд.)

	1 1	\ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \ \
Год	Прибыло хлебных грузов	Отправлено хлебных грузов
1904	1660,7	167,5
1905	2230,3	116,6
1906	4711,1	190,0
1907	4170,6	712,2
1908	2817,3	411,5
1909	1877,0	561,7
1910	2543,0	292,0
1911	3847,7	198,3
1912	3769,0	586,0
Bcero	27 626,7	3238,8

Источник: *Баев И.П.* Экономические материалы к вопросу обхода города Уфы проектируемой ж.-д. линией Оренбург – Уфа – Кунгур. Уфа, 1913. Приложения. С. 21.

Привоз хлеба стабильно «в разы» превышал отправку из Уфы зерна, муки и крупы по СЗЖД. Всего за 1904–1912 гг. ввезли хлеба почти в семь раз больше, чем вывезли. Даже в годы сильных неурожаев железнодорожные поставки доминировали. Сведения таблицы 23 согласуются с вышеприведёнными подсчётами о количестве необходимого для потребления Уфы хлеба – ежегодно не менее 2 млн пуд. По всей видимости на рубеже XIX–XX вв. именно по железной дороге и ввозилось основное количество (абсолютное большинство) продовольствия в Уфу.

По данным первой всеобщей переписи населения 1897 г. в Уфе проживало 49 275 чел. , которым требовалось примерно 1 млн пуд. хлеба. А в 1894 г. согласно сведениям статистики МПС в Уфу привезли 863 533 пуд. различных хлебных грузов , тогда как отправили их из Уфы по СЗЖД 132 053 пуд. Изучение поставок в Уфу свидетельствует, что почти весь хлеб – 834 775 из 863 533 пуд., или 97%, прибыл со станций самой Самаро-Златоустовской магистрали. То есть Уфа снабжалась хлебом окрестностей, что вполне естественно, учитывая нахождение города среди благодатных зернопроизводящих губерний Южного Урала. Очень небольшое количество хлеба – 28 758 пуд. прибыло с 19 прочих железных дорог Российской империи. В

<sup>1</sup> 

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Первая всеобщая перепись населения Российской империи, 1897 г. XLV. Уфимская губерния. Тетрадь 1. 1901. С. 1.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Здесь и далее: Статистика перевозок хлебных грузов, прибывших на станции Самаро-Златоустовской железной дороги, в 1894 году. С. 12–15.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Здесь и далее: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году. Б. п.

уфимском «импорте» абсолютно доминировал ячмень – 18 344 пуд., или 64% всего ввоза из-за пределов СЗЖД. Уфимским пивоваренным заводам непрерывно требовалось сырьё для производства вкусной пенящейся продукции. В микроскопических объёмах привозили пшеничную муку (1925 пуд.) и пшеницу (273 пуд., возможно сортовые семена). В таблице 24 показано поступление хлебных грузов в Уфу с самарских станций СЗЖД (отрезок Безенчук – Абдулино в административных границах Самарской губернии), уфимских станций (Приютово – Тавтиманово), горнозаводских станций (Миньяр – Вязовая, все в Уфимской губернии), из Зауралья (Миасс и Челябинск) и с оренбургских станций (Богатое – Оренбург, две последние группы были в Оренбургской губернии), железнодорожная ветка от Кинели до Оренбурга в 1894 г. находилась в составе СЗЖД.

Во-первых, обращает внимание абсолютное доминирование во ввозе в Уфу пшеничной муки, которой (по веем линиям) в 1894 г. доставили 537 470 пуд., или 62,2% от всего привоза по железной дороге. Перед нами поставки именно на потребительский рынок, для уфимских булочных, калачников и домашней выпечки горожан. Для сравнения пшеницы в зерне, которую надо было перемалывать на мельницах, всего в Уфу в 1894 г. прибыло 18 735 пуд., что составляло 2,2% от общего ввоза хлебных грузов. Городское население в массе (особенно средние и верхние слои общества) перешло на преимущественное потребление белого хлеба.

А главным поставщиком для Уфы в 1894 г. являлось Оренбуржье, откуда привезли свыше половины всего хлеба и 74% доставленной в город пшеничной муки. Крупнейшими отправителями в Уфу являлись станции Сорочинская (162 870 пуд.), Марычёвка (112 240 пуд.), Бузулук (68 425 пуд.) и сам Оренбург (62930 пуд.). После установления прямого железнодорожного сообщения до Уфы в 1888 г. для оренбургских хлеботорговцев открылось прямое и кратчайшее сообщение с Уфой, новым потребительским рынком, куда везти свой товар было, видимо, дешевле и выгоднее, чем гнать составы в балтийские порты.

Таблица 24

Поступление хлебных грузов в Уфу в 1894 г. со станций СЗЖД

Со станций	Всего хлеба	В том числе пше-	В том
	(пуд.)	ничной муки	числе пшеницы
самарских	143 403	68 957	нет
уфимских	171 425	63 563	17 832
горнозаводских	1937	925	нет
из Зауралья	95 685	4280	20
оренбургских	422 325	397 820	610
Bcero	834 775	535 545	18 462

Источник: Статистика перевозок хлебных грузов, прибывших на станции Самаро-Златоустовской железной дороги, в 1894 году. Самара, 1895. С. 12–15.

Много хлеба привезли в Уфу со станций СЗЖД, лежавших в пределах Самарской губернии, выделялись Самара с Самарой-пристанью (65 312 пуд.) и Абдулино (71 743 пуд.). Крайне небольшое количество товара прибыло с горнозаводских станций (продажа старых запасов хлеба на предприятиях или перегрузка?). Скромную роль в снабжении Уфы играли зауральские станции Миасс (9791 пуд.) и Челябинск (85 894 пуд.), из последнего в Уфу доставили огромную партию масличных семян (84637 пуд.), продовольствия с востока везли ещё мало, железнодорожный путь только-только дошёл до этих мест.

Обращают внимание не самые большие объёмы привоза в 1894 г. с наиболее близких станций в самой Уфимской губернии, из которых неожиданно первое место занял маленький Шингак-Куль (67 507 пуд.). Вероятно, хлеб, который ранее гужом везли в город из лежавших к югу от Уфы плодородных чернозёмных волостей, теперь принимала эта станция, передававшая затем грузы Уфе. Как говорилось выше, с начала хлебного вывоза по СЗЖД из Уфимской губернии установилась балтийская специализация, предприниматели отправляли товар на экспорт. Так, всего в 1894 г. из Шингак-Куля вывезли 291 478 пуд. хлебных грузов, из которых в губернский центр ушло лишь 23%. Доля отправок хлеба в Уфу составила в Давлеканово – 17% (39 081 из 233 136 пуд.), Раевке – 25% (26 716 из 107 704 пуд.). Молодое бизнес-сообщество на станциях СЗЖД не привлекал лежавший «под боком» уфимский городской потребительский рынок.

На 1 января 1910 г. в Уфе проживало уже 91 549 чел. 1, а объём внутригородского потребительского рынка удвоился до 2 млн пуд. хлеба. И в 1908 г. в Уфу по СЗЖД привезли 2 817 327 пуд. всевозможных хлебов 2. В таблице 25 показано поступление хлеба в Уфу в 1908 г.

Таблица 25

Поступление хлебных грузов в Уфу в 1908 г. (пуд.)

Со станций	Всего хлеба	В том числе пше-	В том
		ничной муки	числе пшеницы
самарских СЗЖД	46 555	43 684	5
уфимских СЗЖД	792 801	68 071	603 386
горнозаводских	39 003	3000	нет

1 Обзор Уфимской губернии за 1909 год. Уфа, 1911. Приложение 2.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Здесь и далее: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел I. Самара, 1909. С. 176–181.

СЗЖД			
из Зауралья (СЗЖД)	946 067	680 125	54 827
Всего с СЗЖД	1 824 426	794 880	<i>658 218</i>
Ташкентской ж. д.	31 727	956	1500
Сибирской ж. д.	825 285	525 748	195 038
остальных 18 ж. д.	135 889	3459	750
Итого	2 817 327	1 325 043	855 506

Источник: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел І. Самара, 1909. С. 176–181. Всего с СЗЖД в источнике – 1 824 451 пуд.

По прежнему, как и в 1894 г., в Уфу ввозилась преимущественно пшеничная мука (1,3 млн пуд.), но в 1908 г. резко, в десятки раз, увеличилось поступление зерновой пшеницы (0,9 млн пуд.). Появившиеся в городе современные паровые мельницы вырабатывали огромное количество собственной муки. А в сумме пшеница (зерно и мука) составляли 77% общего хлебного привоза в Уфу. Они, наверняка, предназначались в основном для возросшего потребительского рынка.

Зато изменились транспортные потоки. С уфимского рынка практически исчез оренбургский товар (теперь станции отдельной Ташкентской железной дороги). Пшеницы и муки отсюда прибыло мизерное количество, проса из Оренбуржья везли больше. Уменьшилась роль самарских станций, среди которых почти все грузы в Уфу направляло приграничное Абдулино. В горнозаводской зоне Уфимской губернии (станции от Аши до Златоуста) выделялись Кропачёво, Мурсалимкино и Сулея, принимавшие хлеб из Златоустовского уезда. Главными переменами в перевозках внутри СЗЖД стало резкое возрастание роли уфимских станций. Причём они стали специализироваться на поставках в соседний губернский центр зерновой пшеницы, которая здесь на предприятиях Костерина и др. перерабатывалась в муку. На долю уфимских станций СЗЖД приходился 71% всей подвезённой в город зерновой пшеницы. Лидерами поставок в Уфу были в 1908 г. Давлеканово (429 031 пуд.), Раевка (159 123 пуд.) и Шингак-Куль (101 551 пуд.). Местный хлеботорговый бизнес понял выгоды близлежащего непрерывно растущего потребительского рынка и в значительной степени переключился на Уфу. Удельный вес уфимских поставок в вывозе из Раевки в 1908 г. составлял 41%, в Давлеканово и Шингак-Куле по 20%. Кроме того, уфимские станции специализировались на поставках в город ржаной муки, гречихи, гороха и иных хлебов.

Наконец, в начале XX в. хлебный рынок Уфы плотно заняла продукция с востока, «выдавившая» оренбургский товар. С востока в 1908 г. прибыло 1,8 из 2,8 млн пуд., или 63% общего объёма поставок, а также 91% ввезённой в город пшеничной муки. Уфимцы в ос-

новном потребляли зауральский и сибирский хлеб. Важнейшую роль играли Миасс (137 606 пуд.) и Челябинск (797961 пуд.), откуда, а также со станций Бишкиль и Полетаево, доставили 1/3 (33,5%) всего хлеба. Несмотря на действие в Челябинске внутреннего таможенного тарифа («челябинский перелом»), облагавшего хлебные грузы, направлявшиеся с востока в Европейскую часть страны по СЗЖД, поставки на ближний уфимский рынок, видимо, были весьма прибыльны.

А огромный урожай 1908 г. в Сибири привёл буквально к наплыву дешёвой высококачественной муки и зерна с многочисленных станций, разбросанных вдоль великой стальной магистрали вплоть до Черемхово. Наиболее крупные поставки в Уфу шли со станций Чумляк (138 546 пуд.), Шумиха (220 370 пуд.), Мишкино (199 813 пуд.), Курган (81 681 пуд.). С территорий современных Челябинской и Курганской областей ввозилось основное количество потреблявшегося уфимцами хлеба.

К началу Первой мировой войны в Уфе проживало 109 498 чел. 1 Имеющиеся сведения по привозу хлеба в Уфу относятся к 1914 г., когда заготовительный сезон с июля уже был искажён открывшимися военными действиями, закрытием западной границы и полным прекращением экспорта, закупками для армии, началом экономических потрясений, заставлявших сельчан придерживать продукцию. Тем не менее, данные за 1914 г. в общем подтверждают тенденцию 1908 г., см. таблицу 26.

И в 1914 г. ввоз пшеничной муки и зерновой пшеницы составлял 87% от всего количества доставленного в Уфу хлеба<sup>2</sup>. А общий объём держался на уровне всё тех же 2 млн пуд. В распределении транспортных потоков по прежнему минимальной оставалась доля Оренбуржья (Ташкентской железной дороги) и горнозаводского района. Возросло значение самарских станций, особенно Абдулино, откуда в Уфу прибыло 238 392 пуд. хлеба. Миасс (223 099 пуд.), Челябинск (49 198 пуд.) и иные станции Зауралья ввозили много пшеничной муки. Появился новый центр поставок - недавно введённая в строй Троицкая линия (ввоз из одного Троицка), собиравшая хлеб из южной части совр. Челябинской области. Из Сибири, хотя и в меньших объёмах, везли в Уфу пшеничную муку (лидер: станция Чумляк -95857 пуд.). Большую партию пшеничной муки доставили в 1914 г. в Уфу со станции Ессаульской Пермской железной дороги (44000 пуд.), принимавшей продукцию полей севера совр. Челябинской области.

2 Здесь и далее: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой ско-

рости, по прибытию и транзиту за 1914 год. Вып. ІІ. Самара, 1915. С. 36-39.

<sup>1</sup> Обзор Уфимской губернии за 1914 год. Уфа, 1916. С. 8.

Поступление хлебных грузов в Уфу в 1914 г. (пуд.)

		13 13	( 3 - 1
Со станций	Всего хлеба	В том числе пше-	В том
		ничной муки	числе пшеницы
самарских СЗЖД	288 708	266 525	1000
уфимских СЗЖД	997 539	626 440	237 325
горнозаводских	15 836	433	1000
СЗЖД			
из Зауралья	274 353	271 052	2000
Ташкентской ж. д.	21 181	6115	51
Троицкой ж. д.	118 210	117 210	1000
из Сибири	187 875	180 989	нет
остальных 22 ж. д.	127 906	44 075	3023
Итого	2 031 608	1 512 839	245 399

Источник: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по прибытию и транзиту за 1914 год. Вып. II. Самара, 1915. С. 36–39. В Зауралье вошли станции Миасс, Чебаркуль и Бишкиль, а также станция Челябинск, переданная к тому времени в состав Сибирской железной дороги. К Сибири отнесены Омская и Сибирская (без Челябинска) магистрали.

В условиях начавшейся войны особое значение приобрели уфимские станции СЗЖД. Почти половина хлеба пришла в Уфу с ближних станций, среди которых исключительная роль принадлежала Давлеканово (821 733 пуд. хлеба). Здесь в 1910-е гг. бурно развивалось мукомолье, потеснившие уфимских предпринимателей, и в 1914 г. из Давлеканово в Уфу доставили 613 227 пуд. пшеничной муки. Большие поставки были из Шингак-Куля (92 648 пуд.) и Раевки (40 438 пуд.).

Таким образом, во второй половине XIX - начале XX вв. Уфа являлась не просто значительным центром вывоза хлебных грузов из края (по воде и, меньше, по железной дороге). Свидетельством модернизационных процессов стало формирование первого крупного внутреннего городского потребительского рынка, по мере роста численности населения губернской столицы поставки сюда продовольствия приобретали всё более важное значение, вытесняя даже экспорт за границу. Конечно, первый внутренний потребительский городской рынок был ещё невелик по масштабам и относительно слаб. Уфимская власть регулировала цены на хлебобулочные изделия из-за неразвитости конкуренции, до начала XX в. очень большая (преобладающая?) часть горожан продолжала выпекать хлеб в домашних условиях из покупной муки, но направление процессов очевидно. В Уфе сложился разветвлённый рынок, включавший различные сегменты, ориентированные на все слои жителей - от бедного населения окраин до состоятельных верхов, от уличной торговли печёным (калачным) хлебом и мукой до современных булочных и кондитерских заведений, предлагавших потребителю набор высококачественной продукции. Кроме того, важную роль Уфа играла в качестве распределительного центра, отсюда шли мелкооптовые поставки на соседние железнодорожные станции, в первую очередь в горнозаводскую зону, и, вероятно, гужом в окрестные крупные селения. Уфа располагалась на стыке трёх локальных рынков – речного (бельско-камского), южного (вдоль СЗЖД) и зауральского пшеничного, взаимодействие и жёсткая конкуренция которых прямо влияли на состояние городского потребительского рынка.

# § 4. Горнозаводской хлебный рынок

Уфимская губерния не относилась к числу чисто аграрных регионов. Помимо хлеба большую роль в вывозе имели металлы и лес. В разбросанных на обширной площади края отдельных предприятиях, уездных городах, районах лесоразработок особых проблем со снабжением не было. Из близлежащих волостей подвозили зерно, муку, крупу, другую сельскохозяйственную продукцию<sup>1</sup>. Но в губернии существовал целый горнозаводской район, расположенный непосредственно в горах Южного Урала (в Уфимском и Златоустовском уездах), отрезанный лесами от основной территории и сопоставимый по масштабам с уфимским потребительским рынком.

Для определения размера горнозаводского потребительского рынка используем материалы сельскохозяйственной переписи 1917 г., которая позволяет учесть все населённые пункты, включая отдельные печи, хутора, рудники и пр. Хотя в горах Южного Урала достаточно суровые климатические условия, жители некоторых заводских селений в горных долинах успешно занимались сельским хозяйством, выращивали хлеб, но в большинстве случаев в качестве подсобного хозяйства, получая основной доход от заводских работ. Чтобы отделить так сказать «чистое» неаграрное (индустриальное) население от «полукрестьян» будем учитывать только те семьи / хозяйства, которые вообще не имели в 1917 г. посевов. Это занижает количество потребляющего населения, но ради «чистоты» результата остановимся на минимальных показателях. С другой стороны, боль-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Так, комиссионер одного из заводов Пашковой в Стерлитамакском уезде объявлял, что в октябре – декабре «принимается хлеб: арженая мука от 78 коп., ячменная 55 коп. ассигнац. за пуд, с уплатою поставщикам по поставке денег» (Оренбургские губернские ведомости. 1843. 30 октября). О снабжении хлебом горнозаводского населения в дореформенную эпоху на примере Миасса, где хлебозапасный магазин вмещал 300 тыс. пуд., см.: *Игнатьев Р.* Миасский завод. Отдел II. С. 70. Питание горнозаводского населения подробно проанализировано С. Голиковой (*Голикова С.В.* «Люди при заводах»: Обыденная культура горнозаводского населения Урала XVIII – начала XX века. Екатеринбург, 2006. Глава III).

шинство имели огороды и роль картошки в питании уже была велика.

В качестве условной годовой нормы потребления хлеба примем объём в 20 пуд. зерновых на человека. А среднестатистической семье из пяти лиц (тоже заниженные данные для русских, составлявших свыше 90% жителей горнозаводских волостей) требовалось примерно 100 пуд. в год. Остановившись на этих условных, усреднённых (и заниженных) данных, определим количество промышленного (потребляющего) населения на 1917 г. (в число жителей попало небольшое количество беженцев Первой мировой войны).

В Уфимском уезде<sup>1</sup> к горнозаводской зоне относились Еральская волость (466 беспосевных хозяйств), Илекская – 164 семьи, Карауловская – 31, Катав-Ивановская – 2565, Миньярская – 1526, Серпиевская – 98, Симская – 2197, Усть-Катавская – 1636 беспосевных семейств. В некоторых волостях, например в Карауловке, практически все жители имели небольшое посевное хозяйство, тогда как население заводских посёлков (Аша, Сим, Миньяр, Усть-Катав, Катав-Ивановск) являлось «чистым» потребителем хлеба. Всего в 1917 г. в горнозаводской зоне Уфимского уезда насчитывалось 8683 беспосевных семейства, которым требовалось около 900 тыс. пуд. хлеба.

В Златоустовском уезде в горнозаводской район входили сам город Златоуст (37 тыс. жителей в 1915 г.), а также Златоустовская волость – 820 беспосевных хозяйств (исключая часть городского населения, зарегистрированного переписью 1917 г.), Минская – 501 беспосевная семья, Рудничная – 662, Саткинская – 4243, Кусинская – 2989, Юрюзанская – 2322 беспосевных двора<sup>2</sup>. Итого в горнозаводской зоне Златоустовского уезда проживало в 1917 г. 11 537 семей без посева, которым, с учётом населения Златоуста, всего требовалось не менее 850 тыс. пуд. хлеба<sup>3</sup>. А в целом объём горнозаводского потребительского рынка на востоке губернии достигал примерно 1,8 млн пуд. хлеба, немного уступая губернскому центру (2 млн пуд.).

Как же производились столь масштабные поставки продовольствия? Источники крайне скупо «делятся» информацией. Существовали массовые гужевые перевозки и, наверняка, с конца XVIII в. сложились два основных направления подвоза грузов на горные за-

 $^1$  *Роднов М.И.* Крестьянство Уфимского уезда по переписи 1917 года. Уфа, 1997. С. 163–171, 185–187.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Роднов М.И. Крестьянство Златоустовского уезда по переписи 1917 года. Уфа, 2002. С. 30–31, 33–34, 37, 44–48, 52–53, 58–59, 61, 63–64, 66.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Златоустовская волость, 1897 г.: «Земледелием жители не занимаются, хлеб все покупают», Саткинская волость: «Земледелием население не занимается – свой хлеб имеет лишь ничтожная часть населения, в виду чего здесь большой спрос на привозной хлеб» (Сборник статистических сведений по Уфимской губернии. Т. VI. Отдел V. С. 101, 151).

воды. С востока, из чернозёмных волостей степного Зауралья (Челябинский, Троицкий и др. уезды) везли много хлеба, преимущественно пшеницы. В начале 1860-х гг. современник отмечал большую роль базаров и ярмарок Челябинского уезда, известного своими урожаями, «в прежние годы отсюда продовольствовались хлебом не только ближние заводы Оренбургские, не некоторые в Пермской губернии». Самыми важными в сбыте хлеба были Никольская зимняя ярмарка в Челябинске (1-11 декабря), затем Ивановская осенняя (22-26 ноября), где крупные партии приобретались конторами предприятий. «С упразднением обязательного труда на горных заводах, остановился закуп больших запасов хлеба в заводские магазины, все мастеровые находят выгоднее покупать хлеб сами, отправляясь за ним на Челябинские и другие базары или ожидая привозу его на свои рынки. При таком обороте Челябинские крестьяне лишились возможности сбывать хлеб вдруг в большом количестве на заводы, а встречающаяся нужда в деньгах и осенью заставляет искать подобного сбыта. На Ивановской ярмарке, кроме башкирцев и заводских мастеровых, скупают хлеб местные жители» 1. К западу (в сторону Уфы) от горнозаводского района лежали малоплодородные лесные волости, где товарной продукции почти не было, да и гужевые пути оттуда оставались очень плохими.

Второй поток зерна, муки, крупы направлялся на горные заводы с севера. В плодородной Месягутовской лесостепи (центральные и северные волости Златоустовского уезда) расселились русские крестьяне, которые с начала XIX в. стали «специализироваться» на продаже хлеба заводскому населению. Современник отмечал, что в с. Дуван «торговля производится почти исключительно хлебная, на местном базаре по субботам и в ярмарки, бывающие три раза в году, по 2 и по 3 дня... Покупатели крестьяне заводов: Юрюзанского, Катав-Ивановского и Усть-Катавского»<sup>2</sup>. Но вывоз хлеба производился гужом (день пути), никак не учитывался статистикой, сразу продавался потребителю и в результате внушительный по размерам товаропоток вообще не фиксировался.

Ситуация изменилась после постройки Самаро-Златоустовской железной дороги, в 1890 г. стальная магистраль дошла до Златоуста, в 1892 г. она вышла к Челябинску, затем началась стройка великого транссибирского пути на восток. И хлеб начали подвозить на заводы в железнодорожных составах, а точная статистика МПС позволяет восстановить реальную картину продовольственного снабжения.

В 1894 г. по СЗЖД прибыло на станции: Аша – 4605 пуд. всех хлебных грузов (включая небольшие объёмы семян масличных куль-

<sup>1</sup> Оренбургские губернские ведомости. 1864. 28 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> *Касимовский В.* Исторические очерки о Дуване (1868 г., 1877 г.). Месягутово, 1991. С. 8.

тур и отрубей), Миньяр – 75 232 пуд., Симская – 46 711 пуд., Кропачёво – 27 735 пуд., Усть-Катав – 183 778 пуд., Вязовая – 156 601 пуд., Мурсалимкино – 3423 пуд., Сулея – 59 714 пуд., Бердяуш – 1224 пуд., Тундуш – 740 пуд., Кусинская платформа – 9043, Златоуст – 203 706 пуд. и на последнюю маленькую станцию СЗЖД в границах Уфимской губернии – Сыростан – в 1894 г. привезли 2823 пуд. хлеба<sup>1</sup>. Итого, в 1894 г. на 13 станций горнозаводского района Уфимского и Златоустовского уездов по СЗЖД прибыло 775 335 пуд. хлебных грузов. А требовалось для пропитания индустриального населения (с учётом меньшей численности в конце XIX в.) приблизительно 1,5 млн пуд. Около половины продовольствия в горнозаводскую часть края ввозилось по прежнему гужевым транспортом.

Сразу после открытия железнодорожного сообщения в промышленном районе выделились распределительные центры: Вязовая, откуда снабжались хлебом Юрюзанский и Усть-Катавский заводы, Сулея, отправлявшая продовольствие в Сатку и Златоуст. К Сулее подходил большой гужевой тракт, по которому подвозился хлеб из внутренних волостей Златоустовского уезда. Также начинали вывозить продукцию местных полей со станций Кропачёво и Мурсалимкино.

Суммирование перевозок в горнозаводскую часть Уфимской губернии в 1894 г. показывает, как и в самой Уфе, «вторжение» на местные рынки оренбургского хлеба, которое, наверняка, стимулировал большой опыт предпринимателей-хлеботорговцев, работавших на линии Самара - Оренбург, открытой ещё в 1877 г. Социум прижелезнодорожных хлеботорговцев в Уфимской и зауральской части Оренбургской губерний только складывался. На 13 станций промышленной зоны в 1894 г. со станций линии Каргала - Оренбург было ввезено 320 530 пуд., или 41,3% от общего количества. Поставки зерна и муки из Уфимской и Самарской губерний (линия Самара - Уфа) составили 257 710 пуд, или 33,2%. Причём только на самых западных станциях они доминировали - в Аше (69% всего железнодорожного ввоза), где тогда строился новый металлургический завод, и в Миньяре (78%). Почти половину уфимско-самарский хлеб составлял на распределительных станциях Вязовая (48%) и Мурсалимкино (44%). На остальных заводских станциях его доля уменьшалась, до 15% в Златоусте.

Хотя Самаро-Златоустовская магистраль всего два года назад вышла к Челябинску, данные 1894 г. свидетельствуют о начале широкомасштабных поставок с востока. Из Миасса и Челябинска в горнозаводскую часть Уфимской губернии прибыло 167 743 пуд. хлеба (21,6%). Так, рынок Златоуста (без гужевых поставок) в 1894 г. скла-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Здесь и далее: Статистика перевозок хлебных грузов, прибывших на станции Самаро-Златоустовской железной дороги, в 1894 году. С. 16–23.

дывался из привоза с востока (95 832 пуд.), с Оренбуржья (59 768 пуд.), уфимско-самарского хлеба (30 535 пуд.), а также поставок с других станций промышленной зоны (главным образом Сулеи) – 14 497 пуд. С прочих железных дорог Европейской части страны прибыло всего 3074 пуд. семян масличных культур.

После постройки железной дороги постоянный характер приобрели перевозки хлеба внутри горнопромышленного района, при оживлённом транспортном сообщении мелкие предприниматели или коммерческие заводские службы легко перебрасывали партии хлеба со станции на станцию. В 1894 г. внутренние перевозки по СЗЖД на горных заводах составляли 25 618 пуд., ещё 3734 пуд. прибыло с других железных дорог.

При всём значении железнодорожных поставок продовольствия в 1894 г. примерно половина хлеба по прежнему доставлялась гужевым транспортом из близлежащих земледельческих волостей. Обращает внимание крайне малое количество хлеба привезённого на станцию Кусинская платформа (лишь 9043 пуд.), хотя отсюда шло снабжение населения соседнего крупного посёлка при Кусинском металлургическом заводе. Видимо, в самый восточный завод Уфимской губернии, откуда до Челябинска совсем недалеко, поступал хлеб из степного Зауралья гужом.

Информация за 1908 г. открывает иную картину. Подсчёт по 17 горнозаводским станциям Самаро-Златоустовской железной дороги (добавились Юрюзанский завод, Катав-Ивановский завод, Сатка и Бакал) показывает таблица 27.

Из сопоставления с данными за 1894 г. видно значительное, двукратное увеличение привоза хлебных грузов в горнозаводскую зону Уфимской губернии, с 0,8 до 1,5 млн пуд. В некоторых

Таблица 27
Поступление хлебных грузов на горнозаводские станции в 1908 г. (пуд.)

Со станций	Всего хлебных грузов	В процентах
с самарских станций СЗЖД	10 891	0,7
с уфимских станций СЗЖД	68 237	4,7
с горнозаводских станций	73 283	5,1
СЗЖД		
из Зауралья	926 243	64
из Сибири и Урала	296 852	20,5
из Оренбуржья	28 520	2
с прочих железных дорог	44 000	3
Итого	1 448 026	100

Источник: Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел І. Самара, 1909. С. 184–201. Под Зауральем понимаются Миасс, Челябинск и соседние

станции СЗЖД восточнее Сыростана, то есть в административных границах Оренбургской губернии. Поставки из Сибири и Урала – это привоз хлеба с Сибирской и, немного, с Пермской и Богословской железных дорог. Оренбуржье – это Ташкентская магистраль, станции по линии Кинель – Оренбург. Прочие дороги все относятся к Европейской части Российской империи.

станциях происходило сокращение объёмов прибывавшего хлеба, например, в Вязовую, утратившую роль распределительного центра. После постройки железнодорожной ветки грузы пошли прямиком на соседние Юрюзанский и Катав-Ивановский заводы. Кроме того, если всего горнозаводскому населению требовалось на пропитание примерно 1,8 млн пуд. хлеба, то в 1908 г. снабжение уже велось главным образом путём подвоза хлеба по СЗЖД (1,5 млн пуд.). И, как и в Уфе, принципиально поменялись направления транспортных потоков.

Оренбургскую продукцию (2% от всех поставок) почти полностью вытеснили, и вообще с запада, со станций Уфимской и Самарской губерний ввозилась мизерная часть продовольствия (5,4%), лишь Уфа с прилегающими (резервными) станциями (Иглино, Шакша и пр.) выступала мелкооптовым «супермаркетом» для «челноков» и булочников-кондитеров с заводов. С прочих магистралей Европейской части страны в основном везли семена масличных культур. Межзаводские перевозки хлеба от Аши до Златоуста в 1908 г. занимали более важную роль (5,1%).

А главными снабженцами индустриального населения в 1908 г. были Миасс и Челябинск с окрестностями, откуда прибыло 64% хлебных грузов. Да ещё с бескрайних полей Сибири (в основном из западной части) поставили 20,5% продовольствия. Под натиском такой мощной конкуренции уфимские, самарские и оренбургские хлеботорговцы были вынуждены отправлять свой товар на запад, в балтийские порты, благословляя «челябинский перелом», в какой то мере сдерживавший безудержный наплыв хлеба с востока.

Удельный вес уфимских грузов составлял в 1908 г. на станциях Аша-Балашёвская – 27%, Миньяр – 13%, Симская – 7, Усть-Катав – 4,6, Юрюзанский завод – 9,5, Катав-Ивановский завод – 4, Сатка – 3, Златоуст – 2%, понижаясь с запада на восток. Если в самых западных, лежавших буквально в нескольких часах пути от Уфы, Аше и Миньяре доля уфимского хлеба ещё была достаточно существенной, то в остальных заводах она составляла считанные проценты. Аналогичная ситуация с самарской продукцией. Исключая Катав-Ивановский завод (сюда прибыло 8250 пуд. самарского хлеба) и Златоуст (1030 пуд.), на большинство станций поступило в 1908 г. менее 1 тыс. пуд., а многие вообще не принимали грузы из Самарской губернии.

Снабжение крупнейшего в индустриальной зоне и второго по величине в Уфимской губернии городского потребительского рынка

Златоуста в 1908 г. также производилось с востока. Из соседних Миасса прибыло 63 961 пуд. всевозможных хлебов, из Челябинска -206 747 пуд., немного со станции Бишкиль, а всего из Зауралья -275 124 из 373 045 пуд. (74%). Преобладали поставки пшеничной муки - 172 267 пуд. с трёх станций. Второе место занимал ввоз с Сибирской железной дороги (Чумляк, Шумиха, Мишкино, Курган, Омск, Обь) - 66 635 пуд. (18%). Отсюда доставили 29 2384 пуд. пшеничной муки, 6000 пуд. зерновой пшеницы, 738 пуд. ржи, 766 пуд. ржаной муки, 755 пуд. овса, а также 21 760 пуд. тарицы (отрубей, в городе держали много лошадей) и 5 пуд. солода. Много тарицы доставили со станции Есаульской (6300 пуд.) Пермской железной дороги, оттуда маленькие партии попутного груза прибыли также из Вятки, Кыштыма, Косулино. Таким образом, с восточных рынков в Златоуст привезли в 1908 г. 92% всех хлебных грузов. Поставки с самарских (Самара, Кротовка, Толкай, Бугуруслан, Абдулино) и уфимских (Давлеканово, Шингак-Куль, Уфа, Иглино, Тавтиманово) станций составляли лишь 2,2% (1030 и 7329 пуд.). Из Оренбуржья в Златоуст прибыло 1500 пуд. пшена из Илецка, 750 пуд. пшена из Оренбурга, 15 пуд. пшеничной муки из Бузулука, да 3 пуд. пшеничной муки и 2 пуд. масличных семян какой-то очень мелкий предприниматель отправил со станции Сорочинской. Доставляли различные партии хлеба с соседних заводских станций, с Сызрано-Вяземской и Юго-Западных железных дорог везли масличные семена, а с двух станций Привислинских дорог (Ново-Александрово и Вольбром) в Златоуст отгрузили 2251 пуд. солода для производства пива<sup>1</sup>. Для начала XX в. можно говорить о достаточно автономном горнозаводском рынке, являвшемся составной частью зауральского экономического района (см. труды В.П. Семёнова-Тян-Шанского и др. исследователей).

Значение гужевых поставок из земледельческих волостей Златоустовского и др. уездов рассмотрим на примере заводов Симского горнозаводского округа Балашёвых. По переписи 1917 г. в Аше проживало 5,5 тыс. чел., которым требовалось примерно 110 тыс. пуд. хлеба, в Симском заводе – 5,2 тыс. чел., без учёта жителей соседних небольших селений (курени, печи, станции, разъезды и пр.). Тогда как в 1908 г. в Ашу по СЗЖД прибыло 56 608 пуд., на Симскую – 58 113 пуд.<sup>2</sup> Даже при минимальной норме потребления в 16 пуд. на человека в год этим двум заводским посёлкам было необходимо около 170 тыс. пуд. (при норме в 20 пуд. – свыше 200 тыс. пуд. хлеба), а было ввезено по СЗЖД в 1908 г. – 115 тыс. пуд. Поставки гужевым транспортом (или закупки заводским населением хлеба в соседних

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел І. С. 198–199.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Там же. С. 184–187; *Роднов М.И.* Крестьянство Уфимского уезда по переписи 1917 года. С. 168–170.

земледельческих волостях) продолжали играть существенную роль.

Формирование собственного потребительского рынка на востоке Уфимской губернии отразилось и в рекламе, например: «продажа бакалейных товаров и произведений собственных заводов свечей, мыла, клею, костяного масла, пряников, кренделей и пива златоустовского купца Е.Г. Пролубникова в г. Златоусте, на хлебном базаре в деревянном ряду №№ 4 и 5 и окрестных ярмарках»<sup>1</sup>. В уфимских изданиях встречаются рекламные объявления предпринимателей из заводских посёлков - Аши и Миньяра<sup>2</sup>, Катав-Ивановска<sup>3</sup>, Усть-Катава<sup>4</sup>, Сулеи<sup>5</sup>. Обращает внимание, отсутствие самостоятельной хлебной торговли, как в Уфе 1870-х гг. она совмещалась с продажей других товаров. Причём, из заводской рекламы следует, что предприниматели предлагали населению не хлебобулочные готовые изделия, а муку и зерно для домашнего приготовления. Скорее всего, среди жителей горнозаводских посёлков в начале XX в. доминировала домашняя выпечка хлеба, хотя мелкооптовые поставки из Уфы говорят о наличии хлебопекарен.

К рубежу XIX-XX вв. в горнозаводских волостях Уфимского и Златоустовского уездов существовал второй потребительский хлебный рынок, не на много уступавший уфимскому. На смену гужевому подвозу с земледельческих волостей, расположенных к северу и вос-

1

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1905 год. Рекламные объявления.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> «Торговля мануфактурным, бакалейным и хлебными товарами в с.с. Миньярском заводе и Ашинском И.В. Огурцова»; «Мануфактурный магазин и торговля бакалейными и хлебными товарами А.Ф. Бармасова в Миньярском заводе» (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1909 год. Рекламные объявления); «Хлебно-бакалейная торговля Василия Павловича Рыбочкина в Миньярском заводе, Уфимского уез.» (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1910 год. Рекламные объявления).

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> «Торговля в Катав-Ивановском заводе Ивана Матвеевича Больщекова. Бакалейная, колониальная, галантерейная и хлебная торговля по умеренным ценам. Продукты все свежие» и такая же реклама, включая хлебную торговлю, Петра Матвеевича Больщекова в Катав-Ивановском заводе (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1909 год. Рекламные объявления); «Торговля мануфактурная, бакалейная, галантерейная, хлебная, мясная, кожевенная и другие товары в свежем виде Николая Матвеевича Больщикова в Катав-Ивановском заводе Уфимской губернии. Собственный дом, угол Никитинской улицы» (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1910 год. Рекламные объявления).

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> «Алексей Филиппович Ноздрин. Мануфактурная, винно-колониальная и хлебная торговля оптом и в розницу. В Усть-Катавском заводе» (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1909 год. Рекламные объявления).

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> «Объявление. Яков Ермолаевич Чернышёв. Покупка и продажа зернового хлеба, масляничных и мучных товаров соб. мельницы» со станции Сулея (Адрескалендарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1911 год. Рекламные объявления).

TOKY, 1890 пришли поставки ПО открытой  $\Gamma$ . Златоустовской железной дороге. Первые годы на новые рынки устремилась оренбургская продукция. Но очень скоро её вытеснили хлеботорговцы с востока. Из Зауралья и Сибири хлынул поток зерна, пшеничной муки, иных товаров, дешёвых и высококачественных, которые прочно «закрепились» на горнозаводском рынке Уфимской губернии. С уфимских же станций СЗЖД на восток везли мало грузов, лишь Уфа сохраняла роль мелкооптового распределительного рынка. Внутренний же продовольственный рынок заводских посёлков оставался традиционным, индустриальное население продолжало выпекать хлеб в домашних условиях, потребление покупной продукции не стало пока решающим.

Таким образом, во второй половине XIX - начале XX вв. происходило постепенное формирование общероссийского рынка зерна и муки, составной частью которого были многочисленные локальные рынки. Исследователи, начиная с 1860-х гг., на основании собственных эмпирических наблюдений, а затем обработки статистических данных, предлагали различные варианты районирования на Южном Урале. Все они в общем «опирались» на транспортные коммуникации, являвшиеся центрами притяжения хлебных грузопотоков. Наиболее детальное и аргументированное районирование предложил В.П. Семёнов-Тян-Шанский с коллегами, которые постарались охватить все компоненты экономики, хлебная торговля была лишь одной из частей локальных рынков, но нередко решающей. Их наблюдения полностью подтверждаются более углублённым изучением уфимского городского и горнозаводского - двух внутренних потребительских рынков края. Анализ транспортной статистики показывает очень подвижное состояние рынков, конкуренцию между собой производящих регионов (Оренбуржья, Зауралья и др.), воздействие целого комплекса факторов, вызванных колебаниями цен, урожаями и, наоборот, неурожаями в разных частях империи, ситуацией на мировых рынках, развитием путей сообщения и др.

#### Заключение

Изучение пространства хлебного рынка Уфимской губернии на рубеже XIX-XX вв., как и предшествующее наше исследование<sup>1</sup>, показывает процесс постепенного складывания регионального рынка зерна и муки, а также готовой хлебобулочной продукции, рынка с саморегулированием цен в понимании Ф. Броделя<sup>2</sup>. Медленное вовлечение полунатурального общинного крестьянства в торговлю хлебом происходило под воздействием комплекса факторов - от проникновения в деревню новых потребительских товаров, на которые требовались деньги, до принудительной товаризации под давлением государства (уплата налогов)<sup>3</sup>. Качественный «прорыв» в формировании хлебного рынка произошёл в результате «транспортной революции» (1858 г. – начало пароходного движения по р. Белой до Уфы, 1888 г. - открытие железнодорожной линии Самара - Уфа). Сравнительно дешёвое и быстрое (а с 1888 г. круглогодичное) сообщение открыло выход уфимскому хлебу на внутренние российские и международные рынки. Спрос на зерно способствовал появлению в Уфимской губернии во второй половине XIX в. товарного земледелия<sup>4</sup>, в первую очередь вдоль судоходных рек и в особенности в полосе Самаро-Златоустовской железной дороги, которая буквально преобразила край.

Хлебный рынок Уфимской губернии не представлял из себя единого целого, как в пространственном измерении, так и по своей внутренней структуре. К концу XIX в. сложились два основных локальных рынка: 1) северо-западный бельско-камский (Мензелинский, Бирский, большая часть Уфимского, север Белебеевского, отдельные волости Златоустовского, Стерлитамакского и Красноуфимского уездов) вокруг речного судоходства и 2) южный (основная часть Белебеевского и Стерлитамакского, южные волости Уфимского уездов), центром которого являлась Самаро-Златоустовская магистраль. Последний район, видимо, сначала был частью единого самарскоуфимского локального рынка и лишь постепенно приобретал черты самостоятельного рынка с собственными экономическими центрами (станции Давлеканово, Белебей-Аксаково, Уфа и др.).

Эти два региональных рынка резко отличались практически по

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> См.: *Роднов М.И., Дегтярёв А.Н.* Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX вв. Уфа, 2008.

 $<sup>^2</sup>$  Подробнее см.: *Тагирова Н.Ф.* Рынок Поволжья (вторая половина XIX – начало XX вв.). М., 1999. С. 42.

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> См.: *Роднов М.И.* Крестьянство Уфимской губернии в начале XX века (1900–1917 гг.): социальная структура, социальные отношения. Уфа, 2002.

 $<sup>^4</sup>$  См.: Усманов Х.Ф. Развитие капитализма в сельском хозяйстве Башкирии в пореформенный период. 60–90-е годы XIX в. М., 1981.

всем параметрам. На северо-западе края хлеб в основном заготавливали зимой, по весне сплавляли в судах зерно прошлого урожая, господствовал крупный и средний бизнес, среди которого доминировал пришлый (неуфимский) капитал, а в вывозе абсолютно преобладали серые хлеба (рожь и овёс, меньше гречиха). С юга Башкирии уже много отправлялось пшеницы, на железнодорожных станциях господствовал мелкий («демократический») и средний предприниматель, хлеб вывозился сразу после уборки урожая. На речных пристанях и железнодорожных станциях действовали совершенно автономные, почти не «пересекавшиеся» бизнес-сообщества (за редким исключением типа фирмы Дрейфус). Разные были и направления вывоза. С северо-западных уездов уфимский хлеб поступал преимущественно в Рыбинск, откуда он распределялся в Санкт-Петербург, нечернозёмные губернии, шёл на экспорт. В отправках хлеба с железнодорожных станций сразу стала преобладать балтийская «специализация», в порты Кёнигсберга, Либавы, Виндавы, Риги, Ревеля, Нарвы, Санкт-Петербурга вывозилась основная часть местной продукции. Экспортная направленность уфимской хлебной торговли в значительной степени объяснялась сильной конкуренцией зауральского (сибирского) и оренбургского хлеба.

Уфимская губерния являлась экспортёром зерна в Германию, страны Скандинавии, другие государства Западной Европы, а также играла важную роль в снабжении губерний Европейской части Российской империи от Петербурга до Киева. В начале XX в., видимо, значение поставок на внутренние рынки возрастало, уфимский хлеб закупался для потребления населения промышленных районов центра (Тульского, Московского и др.), в годы неурожаев отправлялся на Украину и в центрально-чернозёмные губернии. Но определить удельный вес (соотношение) внешних, экспортных и внутренних поставок хлеба из Уфимской губернии крайне сложно из-за большого значения перегрузочных (распределительных, промежуточных) станций, где уфимская продукция «обезличивалась» и дальнейшая судьба её не известна.

К началу XX в. сформировалась густая сеть более мелких локальных рынков вокруг центров тяготения – речных пристаней и железнодорожных станций. В.П. Семёнов-Тян-Шанский выделил 19 районов в административных границах Уфимской губернии, некоторые пограничные территории в экономическом отношении являлись частью соседних рынков Пермской, Самарской и Оренбургской губерний (Абдулинского, Челябинского и др.). Местные статистики (И.Л. Орлов, В.А. Иогансен) предлагали и более дробное деление, выделяя микрорынки. Данное исследование на материалах Уфимской губернии подтверждает наблюдения предшественников (А. Лёш, Н.Ф. Тагирова) об иерархии рынков, их многоуровневом характере. Во многом автономное существование локальных рынков, ориентированных на внешних, неуфимских потребителей (например, из Чугановского и Дюртюлинского районов отправлялась продукция в Рыбинск, из Белебеевского - в балтийские порты), можно рассматривать двояко как слабость, незавершённость формирования единого губернского хлебного рынка, но и как наличие устойчивых хозяйственных связей внутри общего российского хлебного рынка. Проявлением таких связей являлся процесс ценообразования на уфимский хлеб. По телеграфу в основные центры торговли ежедневно поступали точные данные о ценах на зерно, муку, другие товары на хлебных биржах Санкт-Петербурга и Рыбинска, во всех балтийских портах и даже за границей. В местной прессе («Уфимские губернские ведомости») эпизодически публиковалась информация о стоимости хлеба в Кёнигсберге и Петербурге, тарифах на перевозку грузов по СЗЖД до портов и приграничных станций, фрахты на морские перевозки<sup>1</sup>. При изменении (падении) цен местные предприниматели реагировали моментально.

Материал по Уфимской губернии подтверждает глубокую зависимость экономики страны и её регионов от экспорта и импорта, вывоза сырья (зерна) и поступления промышленных товаров. Разрыв этих взаимоотношений в годы Первой мировой войны привёл к коллапсу народного хозяйства России.

Слабость, незавершённость складывания местного хлебного рынка, экспортная зависимость проявлялись не только в существовании огромного слоя полунатурального слабо вовлечённого в товарно-денежные отношения общинного крестьянства (особенно на северо-западе края), но и в узости внутреннего (внутригубернского) спроса на хлеб. В Уфимской губернии к началу XX в. сформировались всего два значительных потребительских рынка (уфимский городской и горнозаводской), «объём» которых составлял около 4 млн пуд. хлеба. По оценке агронома И.Л. Орлова в среднем с крестьянских полей «собирается в губернии свыше 120 миллионов пудов разного хлеба, из которых половина продаётся». По подсчётам уфимских земских статистиков в 1913 г. хлебные избытки составляли более 84 млн пуд. 2 То есть доля городских (неаграрных) потребителей хлеба была очень невелика. Внутридеревенская торговля - снабжение бедняцких слоёв населения - в разы превышала ёмкость «городских» рынков. При этом основная часть продовольствия в Уфу и на горные заводы поступала с востока, из Зауралья и Сибири. А покупка готовых хлебобулочных изделий лишь в губернской столице в 1900-е гг. стала играть важную роль, среди массы рядового населения (и, видимо, ра-

 $^1$  Уфимские губернские ведомости. 1883. 19 марта; 1889. 30 сентября; 1891. 2 ноября.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Роднов М.И., Дегтярёв А.Н. Указ. соч. С. 80, 86.

бочих на горных заводах) преобладала по прежнему выпечка хлеба в домашних условиях из покупной муки.

Тем не менее, материал по Уфимской губернии позволяет утверждать о неуклонном поступательном движении российской экономики в сторону формирования полноценного рыночного общества, прерванном в 1914 г. разразившейся Первой мировой войной и порождёнными ею революцией 1917 г. и Гражданской войной.

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

РГИА – Российский государственный исторический архив (Санкт-Петербург) РФ ГАЯО – Рыбинский филиал Государственного архива Ярославской области ЦИА РБ – Центральный исторический архив Республики Башкортостан (Уфа)

### Приложения

Приложение 1. Список членов Рыбинского биржевого общества от Уфимской губернии и сопредельных территорий за 1907–1914 гг.

Разряд <sup>1</sup>	Фамилия, имя, отчество	Место	Представитель	Годы членства
2	Авдонин Иван Макси-	Топорнино		1908, 1910
	мович			
2	Аверьянов Сергей Афа-	Стерлитамак	Шкетов Александр	1909
	насьевич		Осипович	
2	Алексеев Виктор Гри-	Бирск		1913–1914
	горьевич			
2	Антипин Поликарп Фа-	Николо-	с 1910 Антипин Ми-	1907–1914
	лалеевич	Берёзовка	хаил Поликарпович	
2	Асеев Семён Алексее-	Благовещенск		1908–1914
	вич			
2	Багурин Константин	Мензелинск		1908–1914
	Архипович			
2	Баранов Михаил Гри-	Мензелинск		1908–1909
	горьевич			
2	Батыршин Миркасим	Мензелинск		1907–1909
1	Батыршин Габдул Фат-	Мензелинск	Батыршин Миркасим	1910–1914
	тых			
2	Батыршин Камалетдин	Мензелинск	Батыршин Шарафут-	1910–1911,
			дин	1913–1914
2	Бекетов Иван Никифо-	Мензелинск		1908
	рович			
3	Бочкарёв Александр	Бакалы, Беле-		1909, 1911
	Дмитриевич	беевский уезд		
2	Большаков Василий	Челны		1914
	Владимирович			
2	Брагин Корнилий Дени-	Оренбург	Милахин Владимир	1908, 1910
	сович		Егорович в 1908	
2	Брунев Михаил Плато-	Бирск		1914
	нович			
2	Бушмакин Иоанникий	Мензелинск, в	Бушмакин Александр	1907–1914
	Антонович	1914 – Челны	Иоанникиевич	
2	Белов Егор Евлампие-	Бирск	Великорет(ч)ин Сер-	1907–1910
	вич		гей Егорович с 1908	
2	Бельское товарищество	Уфа	Киселёв Василий Ни-	1909–1910
	пароходства и торговли		колаевич (Никитич с	
	F 76	X 7 1	1910)	1000
2	Беляков Константин	Уфа		1908

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Например, в 1910 г. членами Рыбинского биржевого общества числились 1127 чел., из которых по разрядным промысловым свидетельствам было: 148 чел. (фирм) 1-го разряда, 383 – второго и 338 – третьего, а по временным свидетельствам – 258 чел. По контрамаркам биржу посещали 228 чел. (Обзор деятельности Рыбинской биржи и движения хлебных, зерновых и других товаров и нефтяных грузов на Рыбинских пристанях за 1910 год. Рыбинск, 1911. С. 48).

	Павлович			
2	ТД <sup>1</sup> Вечтомов Гавриил Гурьянович с Сыновьями	Бирск	Вечтомов Николай Гавриилович (в 1909 и 1913 – Фёдор Гаврии- лович)	1907–1914
2	Воробьёв Иван Феофилович	Топорнино, в 1913 – Бирск		1908–1910, 1913
2	Вьюшков Иван Васильевич	Уфа		1910
2	Герасимов Дмитрий Семёнович	Бирск	Матвеев Василий Дмитриевич, в 1912 – Мокроусов Константин Лаврентьевич	1908–1912, 1914
2	Глезденев Иван Ильич	Мензелинск	Глезденев Александр Ильич	1910
2	Глюкбер Алексей Нико- лаевич	Бирск		1910
2	Гоголев Алексей Филиппович	Бирск		1907–1911
2	братья Гоголевы Ефим и Алексей Алексеевичи	Мензелинск	Гоголев Алексей Алексеевич	1907–1909
2	Гоголев Владимир Алексеевич	Бирск		1912–1914
2	Гоголев Филипп Алексевич	Бирск		1912–1914
3	Горбунов Иван Нико-	Белебей		1911
2	Горохова Евстолия Степановна	Бирск	Горохов Сергей Петрович	1907–1908
2	Горохов Сергей Петрович	Бирск		1909–1914
3	Даутов Абдул Каир	Николо- Берёзовка		1910
2	Дедюхин Николай Алексеевич	д. Ильишево (Илишево?) Бирского уезда, с 1911 – Бирск		1910–1911
2	Ерёмин Ксенофонтий (Ксенофонт) Архипович	Челны		1908–1911, 1913
3	Ефремов Иван Кирил-	Уфимская губ		1911–1913
3	Журавлёв Александр Алексеевич	Уфимская губ.		1913
1	Зайнетдинов Галей	Мензелинск	Зайнетдинов Абдул Галеевич	1908–1914
2	Збитнев Иван Тимофеевич	Бирск		1907–1912
2	Зворыкин Алексей Алексеевич	Топорнино	Майоров (Макаров в 1910) Алексей Алек- сандрович	1908–1911

 $<sup>\</sup>overline{^{1}}$  ТД – торговый дом.

3	Зеленцов Владимир	Бирский уезд		1914
	Платонович	**		1011
3	Землянников Иван Степанович	Николо- Берёзовка		1911
2	Золотов Василий Леон-	Бирск		1907–1909,
2	тьевич	Бирск		1907–1909,
3	Зырянов Николай Ива-	Уфа		1913–1914
3	нович	уфа		1915–1914
2	Ишмаев Габдул Хари- сович	Топорнино		1913–1914
3	Казаков Прокопий Тро- фимович	Белебей		1909–1914
2	Калимуллин Мухамет Сафа	Бирск		1910, 1913– 1914
2	Калимуллин Мухамет Хан	Бирск		1911, 1913– 1914
2	Калимуллин Хилрвара Хамибуллин	Бирск		1911
2	Калимулин Мухамет- Нур	Бирск		1914
2	Капустин Никанор Степанович	Бирск		1907–1911
2	Караваев Шангирей Шаринадонов	Бирск	Шагимарданов	1910
2	Каримовы братья	Уфа	Каримов Хасан	1913
3	Карягины братья	Уфа	Таримов жасан	1913
2	Кислов Василий Ани-	Бирск	Наумов Иван Алек-	1907–1908
2	Киселёв-Мусатов това-	Белебей	Сеевич Киселёв Лавр Марко-	1914
2	рищество Князев Михаил Данило-	Бирск	вич	1910–1911
	ВИЧ	Г		1010 1012
2	Коварди(а)ков Василий Михеевич	Бирск		1910–1913
2	Колотов Пётр Васильевич	Уфа	Великоречин С.Е.	1910–1911, 1913
2	ТД Колотовы П. и И. братья	Уфа	Великоречин С.Е.	1914
2	Корелин Дмитрий Арефьевич	Дюртюли		1908–1910
2	Костерин П.И. и Черников С.А.	Уфа	Плотников Констан- тин Петрович	1909, 1913
2	Кузнецов Алексей Васильевич	Стерлитамак	в 1914 – Кузнецов Павел Алексеевич	1908–1914
2	Ларионов Иван Егоро-	Челны	TIMBOTI I DICKCOONI	1910
3	Вич	Vda		1000 1011
3	Ляуданский Никодим	Уфа		1909–1911, 1914
	Францевич			1714
2	Францевич Макаров Степан Федотович	Уфа, в 1912 – Топорнино	в 1913 – Макаров Михаил Степанович	1909, 1911– 1913

	следники		лович	
2	Максимов Александр	Мензелинск		1910
	Михайлович			
2	Мальков Василий Ни-	Уфа		1908–1910
	колаевич	1		
2	Манаев Андрей Степа-	Бирск, в 1911 –	Манаев Александр	1907–1911
	нович	Красноуфимск	Андреевич, в 1910	
			Алексей Андреевич	
2	Марина М.К. наследни-	Мензелинск	Марин Василий Ми-	1911
	ки		хайлович	
2	Маурцев Амос Сера-	Бирск		1908–1910,
	пионович			1913–1914
2	Меньшиков Данила Ро-	Бирск		1914
	дионович			
2	Михайлов Павел Ивано-	Бирск		1914
	вич			
2	Мухетов Мухамет Ша-	Мензелинск		1908–1909
	кир			
2	Мухитов Шо(а)гигалей	Мензелинск	Мухитов Мухамет	1910–1914
			Шакир, в 1913 – My-	
			хитов Шакир Галее-	
			вич, в 1914 – Бакиев	
			Илиас	
3	Марков Фёдор Яковле-	Топорнино		1907
	вич	_		
2	Молло Солон Ильич	Уфа		1907
1	Мюллер В.Г. и К°	Челябинск	Липшиц Давид Исаа-	1907, 1909
			кович	
3 (c 1909	Назиров Садри-	Уфа	Ишмаев Абдурахман,	1908–1911,
-1)	Муфтевич (в 1914 На-		в 1914 – Мухамет Га-	1914
	зыров Садра Муфтее-		бидулин	
	вич)			
3	Неустроев Пётр Нико-	Бирск		1908
	лаевич			
3	Николаев Николай Ни-	Челны	в 1911 – Сленченко	1908, 1911
	колаевич		Анатолий Сергеевич	
2	Новиков Иван Илларио-	Бирск		1907–1914
	НОВИЧ			
3	Пастухов Паисий Пар-	Уфимская губ.		1910–1911
_	фёнович			
3	Орлов Владимир Ва-	Стерлитамак	в 1914 – Орлов Дмит-	1911, 1913–
	сильевич		рий Владимирович	1914
1	Першин Иван Николае-	Уфа	Богомолов Михаил	1907
	вич	) / (	Никифорович	1010
3	Петров Василий Петро-	Мензелинск		1910
	ВИЧ	X7.1	п п	1012
2	Товарищество Петрова	Уфа	Петров Павел Петро-	1913
	Феоктиста Ефимова(-		ВИЧ	
	ича) с С-м	X 7 1	1010 77	1000 1010
2	Петунин Василий Афа-	Уфа	с 1910 Хрящов Алек-	1909–1912
	насьевич		сандр Константино-	
			вич, с 1912 – Козлов	

			Ефрем Алексеевич	
2	Пешехонов Иосиф Александрович	Бирск		1913
2	Позолотин Иван Андреевич	Бирск		1907, 1909– 1911, 1913– 1914
2	Полев Иван Михайлович	Бирск		1909–1911, 1913–1914
3	Полушин Гавриил Анисимович	Бирск		1908
2	Попов <sup>1</sup> Александр Дмитриевич	Уфа		1910–1914
2	Рамеев Мухамет Шакир	Оренбург		1909
1	Рахманкулов Халим Са- бирович	Стерлитамак	Лапин Никанор Ива- нович	1907–1908
1	опека над имуществом Рахманкулова Халима Сабировича	Стерлитамак	Маркчутов Фаид Фахман (Стерлита- мак)	1909
2	Ротенбург Хаим Иесе- левич	Челябинск		1911
2	ТД Рыбникова Михаила Сыновья	Благовещенск	Рыбников Даниил Михайлович	1908–1911, 1913–1914
2	Рыбников Василий Ва- сильевич	Благовещенск	Рыбников Михаил Васильевич	1910–1911
2	Рыбников Михаил Ва- сильевич	Благовещенск		1913–1914
2	Рыбников Маркел Ми- хайлович	Благовещенск		1914
2	Рязанов Николай Ва- сильевич	Златоуст		1907–1908
2	Рязанцов Василий Александрович	Уфа	Алекин Михаил Ва- сильевич	1910
1	Саит-Батталов Мингирей Сатдыкович (Садыкович)	Мензелинск	Чабдаров Зиганьша Апсалямович	1907–1914
2	Саифутдинов Шигабутдин	Мензелинск		1910
2	Салаватов Мухамендин	Бирск	Назмитдинов	1911
3	Самоделкин Василий Ильич	Уфа		1914
2	Сатлыганов Галимхан (Гимилих(к)он) Ахун(ь)янович	Бирск		1908, 1913– 1914
3	Сахретдинов	Бирский уезд		1909?, 1910
2	Сладков Константин Павлович	Стерлитамак	Прокофьев Фома Гаврилович	1912–1913

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Из рекламных сообщений. «Переведена. Контора агентства Русского страхового общества и хлебной покупки О. Поповой с Пушкинской на Соборную ул. в тот же дом наследников Гирбасова» и «Переведены. Хлебная контора А.Д. Попова и контора агентства Русского страхового общества агента А.Д. Попова с Пушкинской на Соборную ул. в тот же дом наследников Гирбасовых, рядом с Государственным Банком» (Уфимский справочный листок. 1909. 11, 28 ноября).

2	Смагин Василий Лукич	Бирск		1907–1914
3	Сорокин Иван Трофи-	Николо-		1910
	МОВИЧ	Берёзовка		
2	Софронова Екатерина Андреевна	Дюртюли	Позолотин Иван Дмитриевич	1911
3	Старов Ефрем Иванович	Бирск	Дмитриевич	1910
2	Стахеев Дмитрий Пав-	Бирский уезд	Колчин Павел Анд-	1908
	лович		реевич	
2	Стахеев Иван Владимирович	Бирск		1907–1909
2	Султанов Мирзахан Мухамедсадеков	Уфа		1911
3	Сучков Василий Егоро-	Бирск		1914
2	вич Таганов Николай Пет-	Бирск		1909–1911,
<u> </u>	рович	Бирск		1913–1914
3	Токарев Евстафий Пав-	Мензелинск	в 1913 – Токарев	1912–1914
3	лович	Wichschinek	Алексей Евстафьевич	1712-1714
2	Трапезников Василий	Бирск	1 Diekeen Eberapbebra	1907–1911,
<i>_</i>	А(н)дрианович старший	Вирек		1913–1914
2	Трапезников Василий	Бирск		1909–1910,
	Андрианович младший	Вирек		1913–1914
2	Трапезников Иван Анд-	Бирск		1909–1910
2	рианович	Бирек		1707–1710
2	Третьяков Николай	Белебей		1907–1910,
	Степанович			1914
2	Тупеев Мухамет-Гата Султангареевич	Бирск		1908–1911
3	Уткин Александр Ива- нович	Бирск		1908
2	Хакимов Абдул-Латыф	Уфа	Загидуллин Габидул-	1907–1910,
_		4.0	лин	1914
1	Хакимов Мухамет(д) Назип	Уфа	Загидуллин Шамсутдин	1911–1913
1	ТД Братья Халфины	Мензелинск	Наймушин Дмитрий Фёдорович до 1911, в 1914 – Халфин Исмаил Гарперович	1907–1914
2	Хабибулин Хафис	Красноуфимск	1	1909, 1914
2	Хабибуллин Ахмет Гали (Ахметгалий)	Мензелинск		1911, 1914
2	Хамидуллин Хабибул- ла-Латыф	Бирск		1907–1908
2	Хамидулин Гали Хаби- буллин (в 1913 – Галей)	Мензелинск		1909–1910, 1913
2	Хамидуллин Мухамет Сафа	Бирск		1911
2	Хамитов Шарафутдин Юсупович	Бирск		1907–1914
1	Чижов Александр Фё- дорович	Уфа	Батраков Иван Андреевич, с 1909 – Молло С.И., с 1911 –	1907–1912

			Обухов Иван Фёдо- рович	
3	Чистяков Степан Спиридонович			1911
2	Шапин Иван Михайло- вич	Бирск		1908
3	Шиехматов Латып Хази	Мензелинск		1909
2	Шилахматов Хадис Ах- метов	Мензелинск		1910
2	Шитов Александр Ни- китич	Бирский уезд	Шитов Иван Алек- сандрович	1907–1911, 1913–1914
1	ТД Братья Юдаевы	Уфа	Юдаев Дмитрий Клементьевич, с 1910 – Дмитрий Клементьевич	1907–1911, 1913–1914
2	Юдина Ксения Николаевна	Бирск	Беляев Алексей Ми- хайлович	1907–1912
2	Юсов Гавриил Алексеевич	Уфа		1908
2	Ягу(о)дины братья (Фаткулла и Сайфулла)	Уфа (в 1913 – Стерлитамак)		1911, 1913– 1914
2	Яркин Фёдор Касьяно- вич	Благовещенск, в 1913 – Уфа		1910–1911, 1913

Источники: Обзор деятельности Рыбинской биржи и движения хлебных, зерновых и других товаров и нефтяных грузов на Рыбинских пристанях за 1907 год. Рыбинск, 1908. С. 139–141, 143–144, 146–148, 151–163; То же за 1909 год. Рыбинск, 1910. С. 45–46, 48–56, 58–59, 61–64, 66–68, 70–77; То же за 1910 год. Рыбинск, 1911. С. 45–50, 52–58, 60–67, 69–83; То же за 1911 год. Рыбинск, 1912. С. 41–44, 46–50, 52–54, 56, 58–66, 68–71, 73–75; То же за 1912 год. Рыбинск, 1913. С. 41–43, 45–47, 51, 53–56, 58–59, 61–64; То же за 1913 год. Рыбинск, 1914. С. 331–332, 334, 336–345, 348, 350–357, 359–360, 363; То же за 1914 год. Рыбинск, 1915. С. 377–408.

Приложение 2. Поставка хлебных грузов в Рыбинск предпринимателями из Уфимской губернии в 1914 г.

$N_{\underline{0}}^{1}$	Фамилии грузовладель-	Доставленный товар (в пудах)	Всего (пуд.)
	цев	(для первой десятки местопребывание)	
1	Т-во А.И. Галунова	Рыбинск / Санкт-Петербург	4 757 751
2	ТД И.Г. Стахеев	Елабуга	3 134 979
3	Т-во Малюшкин, Черно-	Нижний Новгород	2 183 073
	небов и Рукин		
4	Т-во Н.С. Менькова	Вольск (Саратовская губерния)	2 102 310
5	ТД В.Г. Стахеева Н-ки	Елабуга	1 958 120
6	Т-во Л. Дрейфус и К°	Париж / Санкт-Петербург	1 701 623
7	Калашников Е.С.	Рыбинск	1 698 548
8	Хакимов А.Л.	31 898 пшеницы, 328 726 ржи, 371 140 ов-	

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Общий порядковый номер из списка грузовладельцев Волжско-Камского бассейна, которых в 1914 г. было всего – 243.

		са, 82 240 гороха, 94 963 гречи, 211 245	1 369 530
		крупы гречневой <sup>1</sup> , 249 318 ржаной муки	1 307 330
9	Т-во М.Е. Башкирова	Нижний Новгород	1 172 217
10	Т-во Бр. Шмидт	Самара	1 097 502
16	ТД Бр. Халфины	86 516 ржи, 125 694 овса, 120 015 гороха, 88 245 крупы гречневой, 343 584 ржаной муки	764 054
20	Горохов С.П.	186 531 ржи, 101 424 овса, 21 170 гороха, 2849 льняного семян, 102 757 крупы гречневой, 217 382 ржаной муки	632 113
31	Позолотин И.А.	162 555 ржи, 123 786 овса, 54 865 гороха, 922 льняного семян, 65 347 крупы гречневой, 54 295 ржаной муки, 585 прочих хлебных грузов	462 355
34 <sup>2</sup>	Хамитов Ш.Ю.	198 693 ржи, 23 832 овса, 8570 гороха, 6822 гречи, 49 517 гречневой крупы, 158 999 ржаной муки	446 433
40	Баранов М.Г.	137 219 ржи, 47 154 овса, 30 878 гороха, 1494 льняного семян, 122 063 ржаной муки	
45	Какимулин М.С. <sup>3</sup>	ин М.С. <sup>3</sup> 130 764 ржи, 111 845 овса, 4445 гороха, 29 365 гречи, 58 567 ржаной муки	
48	Трапезников В.А.		
51	Батаршин Г.Ф.	128 515 ржи, 9270 овса, 61 370 гороха, 44 552 гречи, 46 894 ржаной муки	290 901
56	Мухитов Ш.Ш.	196 336 ржи, 21 648 овса, 10 275 гороха, 47 817 ржаной муки	276 076
59	Зайнетдинов Г.З.	6755 ржи, 76 182 овса, 28 600 гороха, 34 669 крупы гречневой, 114 853 ржаной муки, 237 прочих	261 296
63	ТД Бр. Юдаевы	90 245 ржи, 72 528 овса, 4685 гороха, 1039 льняного семян, 48 020 крупы гречневой, 39 224 ржаной муки	255 741
64	Гоголев В.А.	92 184 ржи, 79 446 овса, 9600 гороха, 70 958 крупы гречневой	252 188
66	Хабибулин Х.	87 134 ржи, 52 200 овса, 11 275 гороха, 83 700 льняного семян, 9240 гречи	243 549
67	Назиров С.М.	83 583 ржи, 154 650 овса, 1650 гороха	239 883
69	ТД Й.А. Бушмакин с С- ми	13 731 ржи, 58 956 овса, 22 480 гороха, 15 270 крупы гречневой, 6750 солода, 106 942 ржаной муки	224 129
74	ТД Г.Г. Вечтомов с С-ми	13 230 ржи, 7950 овса, 7000 гречи, 114 626 гречневой крупы, 65 839 ржаной муки	208 645
76	Гоголев Ф.А.	75 276 ржи, 55 798 овса, 8127 гречи,	205 233

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> В таблице объединены поставки крупы гречневой: ядро и обыкновенной. <sup>2</sup> Под номером 38 в списке — Збитнев И.Т. (394 619 пуд.), который к 1914 г., видимо, уехал из Бирска, почему не включён в эту таблицу. <sup>3</sup> Скорее всего, это Калимуллин Мухамет Сафа.

		66 032 ржаной муки	
79	Маурцев А.С.	73 413 ржи, 49 692 овса, 23 660 гороха,	202 505
		10 488 крупы гречневой, 45 252 ржаной	
		муки	
82	Сатлыганов Г.А.	30 010 ржи, 53 580 овса, 5220 гороха,	196 143
		42 686 гречи, 17 649 крупы гречневой,	
		46 998 ржаной муки	
87	Новиков И.И.	63 048 овса, 2935 гороха, 1265 льняного	
		семян, 79 541 крупы гречневой, 40 153	187 008
		ржаной муки	
88	Сайфутдинов Ш.	28 386 ржи, 148 950 овса, 2350 гороха,	186 976
		7290 льняного семян	
92	Авдонин И.М.	11 450 пшеницы, 164 777 ржи	176 227
95	Смагин В.Л.	7200 овса, 1665 гороха, 44 597 гречи,	174 950
		85 506 крупы гречневой, 35 982 ржаной	
		муки	
96	Ишмаевы Бр.	52 906 ржи, 57 108 овса, 29 840 гороха,	174 791
	T.	34 937 гречи	
102	ТД Бр. Колотовы	89 586 ржи, 61 386 овса, 2360 гороха, 8394	161 726
	, , 1	ржаной муки	
103	Асеев А.С.	103 383 овса, 20 025 льняного семян,	160 235
		36 827 гречи	
109	Саитбаталов М.С.	11 051 ржи, 62 040 овса, 17 670 гороха,	
		9750 крупы гречневой, 54 900 ржаной му-	155 411
		КИ	
111	ТД П-ки <sup>1</sup> С.Ф. Макарова	6395 пшеницы, 100 159 ржи, 39 660 овса,	150 914
	1	4700 гороха	
115	Антипин П.Ф.	104 451 ржи, 39 366 овса, 2140 гороха	145 957
118	Ляуданский Н.Ф.	27 427 ржи, 26 304 овса, 2216 гороха, 2364	143 158
		крупы гречневой, 84 847 ржаной муки	
122	Мухитов Ш.Г.	48 262 ржи, 45 408 овса, 8890 гороха,	120 065
		17 505 ржаной муки	
125	Таганов Н.П.	20 475 ржи, 25 002 овса, 22 694 крупы	132 566 <sup>2</sup>
		гречневой, 64 395 ржаной муки	
145	Токарев Е.П.	57 743 ржи, 8280 овса, 7670 гороха, 12 604	86 297
		ржаной муки	
146	Шитов А.Н.	45 160 ржи, 10 590 овса, 25 103 крупы	85 114
		гречневой, 4261 ржаной муки	
149	Манаев А.С.	71 120 овса, 10 990 ржаной муки	82 110
160	Полев И.М.	7366 ржи, 66 300 овса	73 666
165	Кузнецов А.В.	13 161 крупы гречневой, 58 075 отрубей,	72 644
		1408 ржаной муки	
180	ТД Бр. Ягодины	44 608 ржи, 14 420 овса, 3225 гороха	62 353
190	Глезденев И.И.	46 930 ржи, 11 385 гороха	58 315
196	Кислов В.А.	5926 ржи, 28 050 овса, 1130 гороха, 19 216	54 322
		крупы гречневой	
200	Батыршин К.	48 276 ржи, 1725 гороха	50 001
205 и	Сучков В.Е. и Карпов	47 700 овса	47 700

 $<sup>^1</sup>$  Потомки.  $^2$  Так в источнике. Видимо, ошиблись авторы, почему Таганов с большим количеством отправленного хлеба стоит ниже в таблице.

206	И.Н.		
216	Герасимов Д.С.	2665 ржи, 32 100 овса, 6550 ржаной муки	41 315
217	Зворыкин А.А.	16 411 пшеницы, 10 580 гороха, 13 062	40 053
		крупы гречневой	
218	Бр. Рыбниковы	39 276 овса	39 276
222	Брунев	756 ржи, 35 412 овса	36 168
223	Орлов В.В.	12 900 ржи, 22 710 крупы гречневой	35 610
225	Полушин Г.А.	4765 ржи, 30 336 овса	35 101
226	Рыбников М.М.	33 066 овса	33 066
234	Багурин К.А.	24 500 ржаной муки	24 500
236	Ларионов И.Е.	3037 ржи, 11 916 овса, 8775 ржаной муки,	24 148
		420 прочих	
238	Зеленцов В.П.	21 300 овса, 2400 гречи	23 700
Bce-	«уфимских» 54 из 242 –		66 097 372
го <sup>1</sup>	243		

Источник: Обзор деятельности Рыбинской биржи и движения хлебных, зерновых и других товаров и нефтяных грузов на Рыбинских пристанях за 1914 год. Рыбинск, 1915. Ведомость хлебных грузов, доставленных на Рыбинские пристани в навигацию 1914 года, по данным Заведывающего Высочайше утверждёнными сборами на Рыбинских пристанях. С. 308-333.

Приложение 3. Вывоз (заготовка) хлеба на пристанях средней и нижней Белой в конце XIX – начале XX вв.

	заготовлено	(3) или отпра	влено (о) хлеб	а к началу на	вигании (чет-		
Пристани		верти в 1874 и 1876 гг., в остальные – пуды) года					
	1874 (3)	1876 (3)	1882–1883	1894 (o)	1895 (o)		
			(0)				
Кабаковская	_	_	_	222 000	145 000		
Уршакская	_	_	_	397 000			
Топорнинская	31 000	128 000	3 200 000	2 080 000	670 000		
Ямская	_	20 000	_	1000	292 000		
Бирская	71 000	84 000	1 350 000	2 826 000	2 150 000		
Казанцевская	4000	14 000	_	505 000	451 000		
Дюртюлинская	2000	49 000	$900\ 000^2$	764 000	783 000		
Исмаиловская	_	19 000	_	_	211 000		
Атасьевская	_	25 000	_	_	214 000		
Груздёвская	_	_	_	340 000	335 000		
Андреевская	20 000	30 000	_	_	_		
Чуганакская	_	40 000	_	855 000	488 000		
Азякульская	6600	_	_	1000	45 000		

	заготовлено (3) или отправлено (0) хлеба к началу навигации (пуд.)				
Пристани			года		
	1896 (o)	1897 (o)	1898 (o)	1907 (3)	1908 (3)
Кабаковская	190 000	191 000	117 000		_
Уршакская	_	_	428 000	_	_
Благовещенская	_	_	_	_	639 489
Топорнинская	1 741 000	821 000	947 000	142 836	2 318 713

 $<sup>^1</sup>$  Включая под последним номером 243 «Владельцы мелких партий».  $^2$  Из Дюртюлей и соседних с ней пристаней.

Ямская	529 000	379 000	374 000		_
Бирская	2 114 000	1 942 000	2 203 000	809 453	2 408 533
Казанцевская	419 000	475 000	472 000	ı	_
Дюртюлинская	1 425 000	616 000	1 151 000	_	1 291 017
Исмаиловская	43 000	155 000	151 000	_	_
Атасьевская	412 000	144 000	118 000	_	_
Груздёвская	213 000	222 000	375 000	_	_
Чуганакская	1 595 000	511 000	455 000		_
Азякульская	127 000	197 000	158 000	_	_

	заготовлено (з) или отправлено (о) хлеба к началу навигации (пуд.)					
Пристани			года			
	1909 (o)	1909 (3)	1910 (o)	1910 (3)	1911 (3)	
Утягановская	_	_	_	114 841	_	
Сартовская	_	_	_	_	115 953	
Акташевская	_	_	41 382	_	_	
Сакаевская	_	_	1 212 531	870 000	_	
Казаковская	_	_	260 310	415 200	_	
Охлебининская	_	_	_	286 000	_	
Колпак	400	_	269 239	_	_	
Кабаковская	220 358	219 956	317 291	325 977	_	
Сальзегутовская	_	285 297	328 297	360 100	382 600	
Уршакская	_	112 000	298 837	566 571	437 305	
Благовещенская	419 542	695 000	_	840 000	114 394	
Дуванейская (Удельные)	18 297	20 000	_	_	_	
Топорнинская	1 171 621	2 814 234	2 052 343	5 245 845	5 047 068	
устье реки Бирь	_	520 000	_	738 400	_	
Бирская	966 997	2 841 477	488 374	2 016 338	2 781 936	
Казанцевская	_	_	153 466	960 000	_	
Бикметовская	_	_	_	130 050	_	
Дюртюлинская	942 556	2 496 218	522 664	2 771 579	_	
Атасьевская	_	_	_	32 979	137 875	
Груздёвская	_	_	73 255	530 000	_	
Андреевская	_	_	69 999	283 000		
Чуганакская	_	_	_	1 087 818	568 683	
Азякульская		_	388 592	1 376 243	1 132 660	

	заготовлено (з) или отправлено (о) хлеба к началу навигации (пуд.) года			
Пристани	1911 (o)	1912 (3)	1913 (3)	
Утягановская	8000 (Бакрак)	_	48 000	
Сартовская	19 371	_	_	
Сакаевская	1 077 316	63 542	362 000	
Казаковская	_	_	453 000	
Охлебининская	175 525	_	312 000	
Колпак	5000	_	_	
Кабаковская	214 911	_	355 000	
Сальзегутовская	-	_	393 000	
Уршакская	114 481	_	612 000	
Благовещенская	_	908 000	_	
Дуванейская	42 500	_	_	
Топорнинская	2 486 821	55 381	5 718 000	

Ямская	184 126	_	_
Ежовская	158 975	_	_
Камышлинская	437 305	_	_
устье реки Бирь	_	_	787 000
Бирская	1 567 882	4592	2 149 000
Казанцевская	_	_	1 023 000
Бикметовская	_	_	138 000
Дюртюлинская	1 108 262	926 595	2 955 000
Исмаиловская	203 356	_	_
Атасьевская	_	_	35 000
Груздёвская	_	_	565 000
Андреевская	112 926	_	302 000
Чуганакская	371 285	43 778	1 160 000
Азякульская	220 580	23 000	1 467 000

Источники: *Михайлов П.* Судоходство по р. Каме и её притокам Вятке, Вишере, Чусовой, Белой и другим. СПб., 1877. С. 12–13; *Гурвич Н.А*. Справочная книжка Уфимской губернии. Сведения числовые и описательные. Относятся к 1882–83 гг. и только весьма немногие к прежним годам. Уфа, 1883. Отдел III. С. 105; *Мейен В.Ф.* Россия в дорожном отношении. Т. II. СПб., 1902. С. 738–739, 743; Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1910 год. Уфа, 1911. С. 606, 608, 610, 611, 614–619; Там же за 1911 год. Уфа, 1912. С. 567; *Баев И.П.* К проекту сооружения железной дороги Оренбург – Уфа – Кунгур. Статистико-экономические материалы. Уфа, 1913. Таблицы. С. 143–145. Названия пристаней унифицированы.

В 1874 и 1876 гг. – это заготовка казанскими купцами, в 1876 г. также было вывезено с пристани Красный Яр – 6000 четвертей хлеба, с Первушинской – 9000, Ельдяковской – 5000 четвертей.

В Сакаевской пристани объединены данные по ней и близлежащим пристаням. В 1909 г. заготовили на Саитовской пристани 800 759 пуд., на Сакаевской – 411 772 пуд.; в 1910 г. отправили с Сакаевской пристани 436 817 пуд., с Сеитовской – 270 000 пуд., а заготовка показана по обеим пристаням вместе; в 1911 г. отправили с Сакаевской пристани 273 650 пуд., с Саитовской – 579 733 пуд., с Галеевской – 223 933 пуд.; в 1912–1913 гг. это Саитовская и Сакаевская пристани вместе.

Пристани	заготовлено (з) или отправлено (о) хлеба к началу навигации			
	1876 г. (о) (пуд.)	1877 г. (з) кули	1878 г. (о, з) кули	
Бирская	842 620	113 850	75 338	
Казанцевская	116 000	10 500	_	
Ельдяцкая	49 500	5700	_	
Красноярская	48 800	_	_	
Первушинская	81 000	7600	2000	
Топорнинская	1 131 870	281 400	130 243 или 129 786	
Ямская	75 067	30 900	12 295	
Чуй-Атасевская	225 000	_	9526	
Чуганакская	346 000	_	2800 или 8500	
Исмаиловская	171 000	_	28 500 или 19 000	
Юландинская	_	3000	1640	
Груздёвская	_	_	11 554 или 9162	
Ежовская	_	_	9825	
Дюртюлинская	_	_	4650	

Источники: Уфимские губернские ведомости. 1876. 7 августа; 1877. 16 апреля; 1878. 20 мая, 10 июня, 12 августа.

Приложение 4. Отправление и прибытие хлебных грузов на станции Самаро-Златоустовской железной дороги (пуд.)

Станция	1894 г.	1895 г.	1896 г.	1897 г.
Талды-Булак		20,0 21	207021	
отправление	52 367	40 000	56 000	16 000
прибытие	7344	_	_	_
Приютово				
отправление	205 687	185 000	149 000	69 000
прибытие	158	1000	_	_
Белебей-Аксаково				
отправление	582 545	196 000	274 000	469 000
прибытие	30 328	24 000	25 000	_
Глуховская				
отправление	9870	17 000	46 000	48 000
прибытие	8964	1000	_	20 000
Аксёново				
отправление	131 584	11 000	78 000	53 000
прибытие	518	_		
Шафраново				
отправление	280 629	81 000	99 000	205 000
прибытие	1591	5000	_	_
Раевка				
отправление	107 704	74 000	48 000	77 000
прибытие	139	_	_	2000
Давлеканово				
отправление	233 136	83 000	387 000	677 000
прибытие	7236	5000	5000	5000
Шингак-Куль				
отправление	291 478	87 000	58 000	67 000
прибытие	20 352	5000	2000	1000
Чишмы				
отправление	19 267	4000	13 000	15 000
прибытие	1865	2000	_	1000
Юматово				
отправление	1281	_	_	3000
прибытие	67	_	_	_
Уфа	132 053	18 000	22 000	52 000
отправление	863 533	857 000	991 000	873 000
прибытие				
Ураково	4.450			
отправление	1468	_	_	_
прибытие	380	_	_	_
Иглино	10.1.10	2000	1000	0000
отправление	13 143	2000	1000	8000
прибытие	31 099	41 000	45 000	44 000
Тавтиманово	217			5000
отправление	317	_	_	5000

прибытие	4292	4000	9000	24 000
Улу-Теляк	1272	1000	7000	21000
отправление	11	_	_	1000
прибытие	3735	10 000	7000	10 000
Кропачёво			, , , ,	2000
отправление	53 141	7000	3000	138 000
прибытие	27 735	37 000	36 000	54 000
Мурсалимкино				
отправление	344	_	_	_
прибытие	3423	5000	11 000	21 000
Сулея отправле-	73 909	2000	4000	20 000
ние	59 714	40 000	50 000	76 000
прибытие				
Станция	1898 г.	1899 г.	1908 г.	1909 г.
Талды-Булак				
отправление	3000	27 000	69 774	155 879
прибытие	_	1000	36 600	28
Приютово				
отправление	30 000	84 000	400 623	648 137
прибытие	5000	1000	3314	5441
Белебей-Аксаково				
отправление	114 000	546 000	1 078 520	2 169 829
прибытие	505 000	855 000	232 209	214 672
Глуховская				
отправление	9000	21 000	144 351	382 418
прибытие	41 000	_	6153	11 732
Аксёново	10.000	27.000	2015	0.4.0.0.7.0
отправление	18 000	85 000	296 735	910 850
прибытие	_	2000	2929	3159
Шафраново	20.000	214.000	520,520	1.075.105
отправление	38 000	214 000	528 530	1 275 135
прибытие	43 000	115 000	8616	14 166
Раевка	22.000	67,000	202.047	1 750 040
отправление	22 000	67 000	392 047	1 750 049
прибытие	11 000	1000	11 580	5045
Давлеканово	236 000	680 000	2 176 544	4 887 183
отправление прибытие	345 000	508 000	68 483	57 381
Шингак-Куль	5 <del>4</del> 5 000	300 000	00 403	37 301
отправление	37 000	228 000	503 570	1 244 843
прибытие	12 000	191 000	7033	17 282
Чишмы	12 000	171 000	7033	1 / 202
отправление	18 000	193 000	597 453	1 068 527
прибытие	10 000	14 000	11 574	13 966
Юматово	20 000	1.000		15 700
отправление	24 000	31 000	62 387	47 535
прибытие	_	381 000	906	23 542
Уфа	189 000	155 000	411 483	561 806
отправление	1 452 000	2 246 000	2 817 327	2 920 227
прибытие				
Черниковка				
		1		t

		1	1047	2707
отправление	_	_	1347	2795
прибытие	_	_	750	113
<b>Ураково</b> (с 1908 г.				
Шакша)		10.000	27.201	25.022
отправление	_	18 000	37 201	25 923
прибытие	2000	2000	9869	18 772
Иглино				
отправление	13 000	8000	174 437	232 471
прибытие	65 000	86 000	106 218	110 292
Тавтиманово				
отправление	_	2000	23 157	7658
прибытие	27 000	48 000	24 275	25 716
Улу-Теляк				
отправление	_	_	1086	1584
прибытие	9000	13 000	28 223	33 198
Кропачёво				
отправление	227 000	8000	137 288	212 435
прибытие	44 000	80 000	175 321	210 591
Мурсалимкино	11 000	00 000	173 321	210 371
отправление	_	_	50 632	50 391
прибытие	9000	21 000	21 444	14 920
-	12 000	5000	220 791	305 346
Сулея отправле-	61 000	27 000	37 411	167 120
ние	01 000	27 000	3/411	107 120
прибытие				
	1010	1011	1012	1012
Станция	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.
Талды-Булак				
отправление	64 062	7600	_	1762
прибытие	7200	11 600	_	
Приютово	468 120			
отправление	или 590 234	410 302	_	451 214
прибытие	4978	32 600	_	_
Белебей город				
отправление	_	_	_	152 982
прибытие	<u> </u>	_	_	<u> </u>
Белебей-Аксаково				
отправление	1 406 500	630 896	1 095 500	1 055 159
прибытие	166 925	160 153	_	_
Глуховская				
отправление	330 851	190 949	_	180 233
прибытие	5838	23 100	_	_
Аксёново				
отправление	1 196 515	694 300	541 300	533 628
прибытие	5285	67 970	_	-
Шафраново	3203	31710		
отправление	1 000 235	521 335	331 200	505 680
прибытие	52 767	110 848		_
Раевка	32 101	110 040	_	
	2 350 220	1 118 803	924 600	1 634 861
отправление прибытие	11 383	223 337	724 000	1 034 001
-	11 303	443 331	_	_
Давлеканово	4 225 200	2 202 776	2 424 200	2 220 570
отправление	4 335 300	2 302 776	2 434 300	3 320 579

прибытие	23 380	269 962	_	_
Шингак-Куль				
отправление	1 218 468	313 315	677 100	1 161 686
прибытие	16 282	137 682	_	_
Чишмы				
отправление	581 796	276 058	_	736 241
прибытие	8430	131 506	_	_
Юматово				
отправление	5586	_	_	24 639
прибытие	24	_	_	_
Уфа	292 081	198 401	_	753 327
отправление	2 543 410	3 847 803	_	_
прибытие				
Черниковка				
отправление	6069	1800	_	939
прибытие	1990	3900	_	_
Шакша				
отправление	12 895	1200	_	32 933
прибытие	5493	20 800	_	_
Иглино				
отправление	67 319	15 200	_	230 036
прибытие	101 450	145 582	_	_
Тавтиманово				
отправление	11 581	3800	_	29 315
прибытие	24 756	53 635	_	_
Улу-Теляк				
отправление	810	_	_	1514
прибытие	37 179	_	_	_
Кропачёво	185 772 или			
отправление	217 098	286 256	_	120 641
прибытие	127 367	120 272	_	_
Мурсалимкино				
отправление	85 267	66 000	_	36 585
прибытие	10 086	8600	_	_
Сулея отправле-	548 523	492 071	_	342 565
ние	143 394	73 044	_	_
прибытие				

Источники: Статистика перевозок хлебных грузов, отправленных станциями Самаро-Златоустовской железной дороги в 1894 году. Самара, 1895 (для станций Уфа и Иглино подсчитано автором, итог в публикации не совпадает с суммой отправлений); Статистика перевозок хлебных грузов, прибывших на станции Самаро-Златоустовской железной дороги, в 1894 году. Самара, 1895 (обложка — Статистические сведения по прибытию на станции Самаро-Златоустовской железной дороги с Оренбургскою ветвью. Пассажиров, багажа и грузов большой и малой скорости. За 1894 год. Вып. II. Самара, 1895). С. 10–21; *Мейен В.Ф.* Россия в дорожном отношении. Т. II. СПб., 1902. С. 728–735 (сведения за 1895–1899 гг. у автора округлены); Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости по отправлению, прибытию и транзиту, за 1908 год. Отдел I. Самара, 1909. С. 62–115, 168–195 (по некоторым станциям итог подсчитан автором); Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости, по отправлению, прибытию и транзиту за 1910 год. I. Самара, 1911. С. 70–115, 154–179; Хозяйственно-статистический обзор Уфимской губернии за 1908 год. Уфа, 1909. С. 736 – 739; Там же за 1910 год. Уфа, 1911. С. 598–605; *Смирнов Н*. Краткий обзор коммерческой деятельности Самаро-

Златоустовской жел. дороги за 1911 г. сравнительно с предшествующими годами. Самара, 1913. С. 170–173; Он же. Краткий обзор коммерческой деятельности Самаро-Златоустовской железной дороги за 1912 год сравнительно с предыдущим годом. Самара, 1914. С. 60; Статистические сведения о перевозке хлебных грузов малой скорости. По отправлению за 1913 год. Вып. І. Самара, 1914. С. 82–137. В таблице в графах за 1912 и 1913 гг. прочерк означает отсутствие сведений.

#### Приложение 5. Описание пристаней Уфимской губернии. 1906 г.

«Протекающая в пределах Уфимской губернии река Белая, левый приток реки Камы, принадлежит к бассейну реки Волги и служит прекрасным водным путём, соединяющим губернию со всем приволжским краем.

Для губернии она имеет важное значение главным образом в торговопромышленном отношении, так как по ней ежегодно отправляется на судах разных типов и конструкций масса всевозможных грузов и товаров, преимущественно же хлеба, леса, железа и изделий горных заводов.

Навигация по р. Белой обыкновенно открывается в первой половине апреля, а закрывается в первых числах октября. Кроме грузовых судов (коломенки, баржи, беляны, подчалки, барки, полубарки, шитики), буксирных пароходов и плотов, по р. Белой совершают рейсы и легко-пассажирские пароходы владельцев Якимовых и Сорокина с К°, каковых в навигацию 1905 г. было около 20.

Правильному и свободному движению судов по р. Белой в значительной степени препятствуют образовывающиеся на ней из года в год перекаты и переносные мели, каковых в навигацию 1905 г., по сведениям, сообщённым Инспектором судоходства 10 Елабужского участка Казанского Округа Путей Сообщения, констатировано 64, длиною от 50 до 2000 сажень, а шириною от 20 до 60 сажень, с уровнем воды от 4 до 12 вершков. Поэтому расчистка и улучшение фарватера р. Белой является весьма серьёзной и острой нуждой местного края.

Пароходных пристаней на pp. Белой и Каме, находящихся в пределах Уфимской губ., 13. Они расположены в следующем порядке.

- 1) **Г. Уфа**. Пристань расположена на правом берегу р. Белой, в 1 вер. От стан. Уфа Самаро-Златоустовской жел. дор.; вблизи так называемая «Северная слобода» г. Уфы, в которой находится приход. учил., почтов. отделение, Община сестёр милосердия Красного Креста, винн., пив. и бакал. лавки.
- 2) **Благовещенский завод**. (80 вер.). Пристань у правого крутого берега при высокой обнажённой горе; в ½ вер. село, стоящее на земском тракте; в нём 2 камен. церкви, из коих одна построена в 1783 г., а другая в 1896 г., учительская семинария с образцовым при ней 2-х клас. училищем, минист. 2 кл. учил., земск. и церк.-прих. школы, волост. правл., квартиры Судеб. След., Земск. Начальн. и Станов. Прист., почт.-телегр. отделение, земская больница, кредит. товарищество, частн. аптека, до 40 бакал. и мануф. лавок, ренсковый погреб, 2 вин. и 4 пив. лав., приёмка хлеба и лесн. материалов, 2 мельницы, хлебо-зап. маг., лесопилка, еженедел. базар, ярмарка; жителей обоего пола около 6700, при 942 дворах. В заводе проживает значительное число старообрядцев разных сект. Преобладающий род занятий населения земледелие, а также кустарные промыслы, среди которых первое место занимает производство веялок, с годовым оборотом его до 45000 руб.

Веялки, в количестве до 2000 штук, сбываются в Сибирь, а остальная часть их идёт во внутренние губернии России. Благовещенский завод — один из более населённых и бойких пунктов Уфимского уезда.

- 3) Дуванеи (40 вер.). Пристань у правого берега, на котором открытая ровная местность, служащая выгоном для скота крестьян с. Дуваней (Удельных), Уфимск. У., расположенного в 1 вер. от пристани, на просёлочной дороге; в этом селе церковь, постр. в 1805 г., вол. правл., земск. начал. учил., библиот.-читальня, зем. аптека, 2 маслобойных заведения, хлебо-запас. Магаз., 5 бакал. и мануф. лав., вин. и пив. лавки, 3 кузницы. Жителей обоего пола около 2800 душ, дворов 442.
- 4) Топорнино (40 вер.). Пристань у левого берега, где на открытом ровном низком месте раскинуто большое село, являющееся крупным хлебо-торговым и промышленным пунктом Уфимского уезда. Село это возникло в начале прошлого столетия и названо по имени основателя его – подполковника гвардии А. С. Топорнина. Стоит оно на просёлочной дороге, при слиянии речки Кудушлы с р. Белой. В нём церковь, постр. в 1822 г., зем. и церк.-прих. 2-х класн. школы, камера земского начальника, волостное правление, почт.-телегр. отделение, земская станция, 2 хлебо-запасн. магазина, вольно-пожарное общество, 15 бакалейных, 5 мануфактурных, 1 галантерейная, 2 скобяные, 1 винная и 2 пивных лавик, 47 хлебных складов разных владельцев, 1 паровая мельница и крупорушка, 2 мельн. с нефтян. двигателями, 12 ветр. мельниц, 6 зерносушилок, 7 калачн. заведений, 5 кузниц, еженедельный базар, 2 семидневные ярмарки – 15 ноября и на второй неделе великого поста; большая хлебная приёмка, чайный магазин купца Грибушина, имеющего при селе своё имение; дом его стоит на живописной, покрытой лесом и спускающейся к самой Белой, горе и потому виден с реки издалека. Жителей в селе около 1500 душ обоего пола, дворов 231.
- 5) **Берёзовка** (20 вер.) на левом ровном, покрытом лесом, берегу; вблизи винокуренный завод двор. Ландсберга и основанная им в своём имении школа молочного хозяйства (маслоделия, сыроварения и животноводства); школа эта содержится на средства г. Ландсберга с пособием от Главного Управления Землеустройства и Земледелия, в размере 2000 руб., и Бирского Уездного земства, в сумме 1000 рублей в год.
- 6) **Г. Бирск** (55 вер.) расположен на правом гористом берегу; стоит на Уфимско-Вятском почтовом тракте в расстоянии 103 вер. от г. Уфы. В древности на месте нынешнего города существовало русское селение под названием Архангельское; город же возник лишь в 1663 г., получив своё название от реки Бири, в 9 вер. от города впадающей в р. Белую.

Величина заселённой городом площади 450 десят.; в нём улиц 27, общим протяжением 24 версты 300 сажень, 5 площадей общим размером 15 десятин 1335 саж.; 5 церквей и 1 жен. монастырь, магом. молитвен. дом, 3 часовни, жилых строений 835, из них 33 каменн. и 802 деревян., жителей обоего пола 10792, в том числе 5078 муж. и 5714 жен.; женская гимназия, инородческая учител. школа, 6 муж. и 5 жен. низших учеб. заведений, из коих 1 жен. воскресная школа; 3 бесплатн. библ., читальня, город. приёмный покой, более 15 ремеслен. заведений, 7 кирпичн. и поташный завод, город. обществ. банк и богадельня; хлебные и лесные пристани.

- 7) **Казанцево** (86 вер.) село Бирского уез., на правом берегу, у подошвы высокой, покрытой лесом, горы; в нём церк., постр. в 1891 г., церк.-прих. школа, 2 водян. мельн., хлебо-зап. магаз., винная, пивная и 4 бакал. лавки; население занимается земледелием; в смежном с селом лесу вырабатываются частными предпринимателями корьё, ободья, луб, мочало и проч. лесные изделия. Жителей в селе около 600 чел., при 107 дворах.
- 8) Дюртюлли (50 вер.) село на левом берегу; раскинуто на возвышенной, постепенно спускающейся к реке, местности; служит крупным хлебо-торговым пунктом Бирского уезда; в нём церк., постр. в 1891 г., церк.-прих. школа, земск. больница, почт.-тел. отделение, чайная-читальня, кустарная мастерская, зем. арест. дом и почт. станция, 17 бакал., 2 пив. и 1 вин. лав., хлебо-зап. магаз., 9 ветр. и 1 паров. мельн., вальцовая крупянка, 5 калачных заведений; керосиновый бак, кирпичный завод, большая хлебная и яичная приёмки, еженедельный базар, 2 ярмарки (14 сент. И 20 февр.); жителей обоего пола около 800 душ, дворов 136.
- 9) **Чуй-Атасева** (75 вер.) башкирская дер., Андреевской вол., Бирского уез., расположенная на левом берегу; жителей более 600, дворов 108; магом. мечеть, 2 бакал. лав., хлебная приёмка; пароходная пристань у живописной высокой, покрытой лесом, горы.
- 10) **Азякуль** (40 вер.) башкирская дер., Мензелинского уез.; расположена на левом открытом берегу р. Белой, при озере Азякуль; в ней мечеть, 2 ветр. мельн., бакал. лав., хлебо-зап. магаз.; хлебная пристань; жителей более 400 душ обоего пола, дворов 100.

В расстоянии 60 вер. от этой пристани р. Белая впадает в р. Каму, служащую границей между Уфимскою и Вятскою губерниями, при чём левый берег Камы принадлежит Уфимской, а правый – Вятской губернии.

11) Пьяный Бор (90 вер.), пристань на правом берегу, у высокой, покрытой сосновым бором, горы; в 1 вер. от пристани село Вятской губ. тогоже названия. В этом месте существует переправа на ту сторону р. Камы, т. е. на её левый берег, где вер. в 7–8 ми от неё – село Уфим. губ. Старый Пьяный Бор, а далее, в 15 вер. от Камы, – уезд. город той же губ. Мензелинск, расположенный при р. Мензеле, на Уфимско-Вятском почтов. тракте, в 271 вер. от г. Уфы. Основание города относится к 1586 г., а уездным городом он сделан в 1781 г. Величина заселённой им площади 302 десят. В нём 24 улицы и 3 переулка, общим протяжением 26 вер. 89 саж., 3 площади, размером 15 дес. 1200 саж., обществен. сад в 5 дес. 75 саж.; жителей 7217, в том числе 3124 муж. и 4093 жен., жилых строений 970, из них 34 каменн. и 936 деревян.; 4 правосл. церк., 1 жен. монат., магом. молитвен. дом, жен. гимназия, 4 муж. и 2 жен. низших начал. школы, 3 воскр. школы, 2 библиотеки, читальня Попечител. о народн. трезв., зем. больница на 60 кроватей, родильный дом для 4 лиц, зем. аптека, 2 пивн. склада, пивовар. завод, около 80 разных ремеслен. заведений; приют для девочек ведомства учреждений ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ, общество пособия бедным, общество потребителей, город. обществен. банк и ломбард; земский сельско-хозяйственный склад с ежегодным оборотом в 50000 руб.; ежегодно с 26 декабря по 11 января включ. бывает громадная известная ярмарка с миллионными оборотами привозимых и вывозимых товаров, среди которых первое место занимают хлеб разного рода, мануфктура, бакалейный и галант. товар, кубовая краска и скот (преимущественно лошади). Ежегодно с 8 по 14 сент. бывает сельско-хозяйственная земская выставка.

- 12) **Икское Устье** (40 вер.) село Вятской губ. на правом живописном берегу р. Камы, при впадении в последнюю р. Ика.
- 13) **Бережные Челны** (40 вер.) село Мысово-Челнинской вол., Мензел. уезда; красиво расположено на левом берегу р. Камы и является крупнейшим хлебо-торговым пунктом Уфим. губ., стоит на почтов. тракте; кроме церкви, в нём церк.-прих. школа, зем. больница, почт.-тел. контора, хлебо-зап. магаз., 9 мануф., 2 колониал., 4 галантер., 35 бакал. и 3 железн. лавки; кроме того, лавка с обувью; 3 ярмарки 9 мая, 27 сент. и 6 декабря, еженедел. базар, 6 паров. и 5 ветр. мельниц, ренсков. погреб, 2 вин. и 3 пивн. лав., 1 механическое заведение, 10 кузниц; камера Земск. Начальн., квартиры Судеб. Следов. 3 и 4 уч. уезда и местн. Станов. Пристава. Во время навигации, благодаря большому наплыву разного люда, это село чрезвычайно оживляется и представляет самый бойкий пункт в уезде».

Источник: Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1906 год. Уфа, 1905. Приложение к Уфимскому Адрес-Календарю на 1906 год. Путеводитель в пределах Уфимской губернии. Б) По рекам Белой и Каме. С. 17–22.

## М.И. Роднов

Пространство хлебного рынка (Уфимская губерния в конце XIX – начале XX вв.)