

УДК 339.5

КАЗАНЬ КАК ЦЕНТР ТРАНЗИТНОЙ ТОРГОВЛИ В XIX В.

Л.М.Свердлова, кандидат исторических наук, доцент

Казань XVIII–XIX вв., являясь важнейшим экономическим центром страны, играла значительную роль в складывании и функционировании общероссийского рынка, оказывала большое влияние на развитие коммерческой деятельности в восточной части страны, соседних с ней регионах, в уездных городах самой губернии. В основу процветания Казани легла, главным образом, транзитная посредническая, оптовая торговля.

Транзитная оптовая торговля, которая велась через Казань в исследуемое время, вывела город в число крупнейших торговых центров Восточной России. Товары, привезенные с Нижнего и Среднего Поволжья, Прикамья, Закавказья, из Сибири и с Урала здесь сосредоточивались, хранились и перераспределялись по городам и ярмаркам России, для отправки за границу. Казанское купечество вело активную торгово-предпринимательскую деятельность на восточном внешнем рынке, в сферу его интересов входили Средняя Азия, Западный Китай, Персия.

В начале XIX в. петербургскому порту казанские купцы отпускали хлеб, юфть, сало топленое говяжье и баранье, воск, мед. В Архангельск отправляли юфть, воск, топленое сало, пшеницу, горох, просо, шетину. На астраханский торг доставляли хлеб, юфть, мед, воск, дрова, лубья, смолу, деготь, а вывозили деревянное масло, олово прутковое, жесь листовую, ладан, виноградное вино, чернослив и винные ягоды, рыбу, икру, ткани, орехи. В Москве казанцы торговали рыбой, икрой, воском, медом, мылом, чулками «панскими и русскими», а в городах Поволжья — «вся-

кого рода хлебом», дегтем и смолой. Закупали же они золотые и серебряные позументы, парчу, шелковые и бумажные ткани, мишуру, оловянную посуду, сахар и «всякие фабричные товары». В первой половине XIX в. товарооборот Казани быстро растет: с 10–12 млн. в начале столетия до 26 в 1823 г. и 58 млн. рублей в 1852 г.¹ М. С. Рыбушкин² отмечал: «Приготавливаемые в Казани мыло и сальные свечи в большом количестве развозят на продажу кроме столиц и в отдаленные места Сибири и ценятся там по доброте своей очень высоко».

Немалое значение в превращении Казани в торгово-посреднический центр сыграло ее географическое положение на пересечении сухопутных и водных путей, которые имели общероссийское значение. Транспорт — важнейшее связующее звено в экономике России, без него невозможно нормальное функционирование ни одной отрасли хозяйства, ни одного региона страны.

Главнейшей транспортной магистралью европейской части страны в кон. XVIII — нач. XX вв. была Волга с ее притоком Камой. Она включалась в широкое магистральное сибирское направление «восток — запад» и меридиальное Волго-Кавказское магистральное направление «север — юг», по которым шел основной грузопоток, и не только восточной части страны.

Волга связывала Казань со странами Востока и Кавказа, камский путь вел на Урал и в Сибирь. По территории губернии протекали малые реки: Вятка, Сура, Свияга, Бездна, Цивиль, Малая Кокшага, Казанка, которые многие века также служили транспортными магистралями. По отношению длины

судоходных путей к пространству губернии Казанская губерния относилась ко второму разряду, где на 100 кв. верст площади губернии судоходных путей приходилось до двух верст³.

Основные потоки массовых грузов осуществлялись в широтном направлении, а Волга, Кама и их притоки имели меридиальное направление, и это было одним из главных недостатков речной транспортной системы. Вторым недостатком является сезонность перевозок, так как ледостав на Волге длится от 100 до 140 дней. К преимуществам речных транспортных перевозок следует отнести достаточно низкую, по сравнению с сухопутными перевозками, себестоимость речных перевозок, меньшие капитальные затраты на обустройство перевозок, чем в сухопутных видах транспорта, возможность перевозить крупногабаритные грузы, такие как минеральные стройматериалы, лес, уголь, зерно, а позднее нефть и нефтепродукты.

Главнейшими грузами на водных путях были дрова и лесные строительные материалы, на долю которых приходи-

лось свыше 56% всей перевозки. Второе место занимал хлеб (15%), затем шли нефтяные грузы, в количестве около 10%, и соль в размере свыше 2% общего итога перевозки.

Казань, раскинувшаяся на левобережье Волги, до 70-х гг. XIX в. имела одну пристань — «Бакалду», расположенную на берегу Казанки в Адмиралтейской слободе. Ее построили еще в середине XVI в. в пяти верстах от города. Со временем Казанка настолько обмелела, что пристань могла действовать с полной нагрузкой только во время весеннего разлива Волги, когда суда разгружались даже по берегам протоки Булак. В 1812 г. было создано Камское, а в 1820 г. — Волжское пароходства. Накануне отмены крепостного права по Волге и Каме ходило 220 пароходов, что составляло почти половину речного парового флота Европейской России⁴. В камском и волжском речном флоте преобладали многочисленные баржи и буксирные пароходы, передвигавшие сразу несколько непаровых судов с грузом. В 70-е гг. XIX в. была выстроена вторая казанская пристань — «Устье».

Таблица 1

Грузовые потоки на казанских пристанях⁵

Годы	Число грузившихся судов	Число разгружавшихся судов	Всего судов
1835	423	437	860
1836	278	580	858
1837	315	496	811
1838	418	561	809
1839	441	468	909
1840	547	541	1088
1841	496	529	1025
1842	699	547	1246
1843	391	490	881
1844	586	612	1198
1845	416	522	938
1846	420	471	891
1847	406	426	832
1848	424	329	753
1849	448	428	876
1850	432	529	961
1851	383	202	585
1852	393	338	731
1853	376	254	630
1854	380	253	633
1855	409	245	654
1856	306	453	759
1857	499	236	735

Пристани Казани до конца XIX в. отличались значительным грузооборотом, уступая на Волге лишь Нижнему Новгороду и Рыбинску. В 1845 г. на казанских пристанях грузилось 938, зимовало 158, прошло мимо города 4140 судов. За навигацию 1872 г. здесь приняли до 1300 грузовых судов разных размеров, 720 пассажирских и 360 буксирных пароходов. В затонах около Казани на зимовку оставалось до 300 судов⁶.

По данным Казанского биржевого комитета, в навигацию 1868 г., которая длилась около шести с половиной месяцев, через городские пристани прошло 41 065 500 пуд., в том числе 32 800 500 пуд. хлеба, а остальное составили сало, кожи, воск, мед, мыло, свечи, рыба, шерсть, овчины, мерлушка, пушнина, щетина. При этом неучтенными остались такие «традиционные статьи вывоза», как смола, деготь, корье, лыко, мочало, примерно на миллион серебром, и соль пермская до 5 млн. пуд. Отметим, дополнительно к названной цифре грузооборота пристаней 1868 г. нужно добавить 2 млн. пуд. хлебного груза, который ввезли и вывезли в половодье по Казанке, а 19 680 000 пуд. хлеба и льняного семени, 2 млн. пуд. сала, поташа, щетины, шерсти, кож, спирта и прочего товара скопилось на пристанях Камы ниже Сарапула, так и не дождавшись очереди для переброски в Казань⁷.

В начале 1880-х гг., в самое неблагоприятное для казанских деловых людей время, каждый год от Астрахани отправлялось до 150 млн. пуд. груза. За исключением выгруженных в Царицыне 30 млн., в Саратове 7 млн. и Самаре 2 млн., до Казани доходило около 110 млн. пуд. Здесь отправки ожидало еще до 120 млн. пудов, сплавленных по Каме до «Устья». Часть груза, от 30 до 100 млн. пуд., в зависимости от уровня воды на Волге, на пристани перегружалась с больших судов на мелкие. Вверх по Волге уходило до 230 млн. пуд. груза, большая часть которого предназначалась для Нижегородской ярмарки. Вот почему оказались неучтенными топливо, лесные и строительные, пош-

тучные грузы, которые на ярмарке не продавались. Всего в навигацию в этот период вверх и вниз по Волге между Казанью и Нижним Новгородом переправлялось до 320 млн. пуд. разного груза⁸.

И даже после ввода в действие железной дороги на более дешевые водные перевозки приходилась основная часть нагрузки. По сведениям Министерства путей сообщения, в 1908 г. по Волге в Казань доставили 47725000, а отправили 14237800 пуд., то есть общий грузооборот волжских пристаней доходил до 62 млн. пуд., в то время как на железнодорожной станции «Казань» погружено и выгружено примерно 10 млн. пуд⁹.

В России первые шоссейные дороги начали строить в 1817 г., с 1836 по 1855 гг. их сооружение велось с особым размахом. Во второй половине XIX в. все шоссейные и грунтовые дороги по фактическому заведованию распределялись на: 1) шоссейные (тракты), состоящие в ведении Министерства путей сообщения, 2) губернские и уездные, в основном грунтовые, входили в ведение земств, 3) проселочные грунтовые дороги, находились в ведении полиции. С 1861 г. постройка шоссейных дорог в центральных губерниях Министерством путей сообщения совершенно прекратилась, так как внимание правительства всецело было отвлечено на сооружение железных дорог.

В конце XVIII в., в связи с усилением торговых отношений с Китаем и Средней Азией, главным транзитным путем между Европейской Россией и Сибирью становится так называемая Казанская дорога, тот путь, который начинался от Казани и шел через Тюмень, Екатеринбург, Кунгур и Пермь. Сибирские купцы ездили на Макарьевскую (Нижегородскую) ярмарку по двум путям, соединявшим Сибирь с европейской частью: северным путем — через Верхотурье и Соликамск и южным — через Кунгур и Казань. Уральские купцы перевозили товар в Москву либо через Вятку (Хлынов), либо через Казань¹⁰.

Казань располагалась «в средоточии больших дорог, необходимых для проезда в важнейшие города и места, из которой оные разделяются в Вятку, в Тобольск и во всю Сибирь, Оренбург, Уфу, Уральск, и во все степные места и крепости»¹¹. Через город был проложен старейший путь, соединявший столицы России с Уралом и Сибирью (Москва – Казань – Екатеринбург – Тюмень). Его начало – Московский тракт, который связывал с российским центром не только столицу Казанской губернии, но и уездные города Свияжск, Чебоксары, а всех их – с Нижним Новгородом. Едва ли не единственной дорогой по суше из внутренней России в Оренбургский край, а оттуда в Ташкент, Самарканд, Бухару был Оренбургский тракт, который по территории губернии, кроме Казани, проходил через Лаишев и Чистополь. Царевококшайский тракт вел в города Вятской губернии, одного из главных торговых партнеров Казани, а Симбирский и Спасо-Симбирский тракты использовались купцами в торговле с городами, расположенными ниже по Волге. Через Казань был проложен и печально известный Сибирский тракт. Эти дороги, отмеченные на

границе города заставами, входили в ведение Министерства путей сообщения и содержались на средства государства.

Специфика транзитной торговли заключается в том, Казань использовалась как крупная перевалочная база для складирования товаров в ожидании благоприятных конъюнктурных, погодных, дорожных условий, необходимого срока для дальнейшего продвижения товаров к местам их продажи, в нашем случае на Нижегородскую, Ирбитскую, Мензелинскую, Оренбургскую и другие ярмарки Волжско-Уральского, Сибирского и Среднеазиатского регионов. В Казани торговцы могли совершать разовые оптовые операции перепродажи товара как через биржу, так и по договоренности другим, более крупным предпринимателям, которые и везли большие партии на ярмарки. Такие операции не требовали записи коммерсантов в казанскую купеческую гильдию, и торговцы фиксировались в документах по месту их постоянного жительства. В документах, отложившихся в Национальном архиве Республики Татарстан¹², запись часто была неполной, в ней могла указываться лишь губерния, из которой прибыл торговец.

Таблица 2

Транзитные торговые связи Казани с губерниями России в 1871 г.

Губерния	Чел.	Губерния	Чел.	Губерния	Чел.
1. Вятская	105	16. Пензенская	9	31. Иркутская	2
2. Уфимская	90	17. Тобольская	8	32. Калужская	2
3. Саратовская	54	18. Донская область	7	33. Киевская	2
4. Московская	45	19. Томская	6	34. Псковская	2
5. Самарская	44	20. Енисейская	5	35. Тифлисская	2
6. Симбирская	43	21. Орловская	4	36. Виленская	1
7. Нижегородская	42	22. Тульская	4	37. Воронежская	1
8. Оренбургская	39	23. Терская область	4	38. Екатеринославская	1
9. Пермская	38	24. Уральская область	3	39. Кубанская область	1
10. Ярославская	29	25. Сыр-Дарьинская область	3	40. Курляндская	1
11. Владимирская	15	26. Лифляндская	3	41. Курская	1
12. Костромская	12	27. Выборгская	3	42. Рязанская	1
13. Ставропольская	12	28. Бакинская	3	43. Семипалатинская область	1
14. С.-Петербургская	11	29. Акмолинская	2	44. Смоленская	1
15. Астраханская	10	30. Архангельская	2	45. Херсонская	1
Итого					676

Наиболее тесные торговые связи Казани установились с предпринимателями Вятской губернии – основного торгового партнера казанцев. Из 105 коммерсантов этой губернии 19 чел. прибыли из Уржума, 15 чел. – из Яранска, по 12 чел. представлены торгово-предпринимательскими кругами Вятки, Малмыжа и Сарапула, 11 чел. приехали из Елабуги, 9 – из Нолинска, 7 – из Слободского, остальные города Вятской губернии представили по 2–4 чел.

Вторым торговым партнером казанского купечества являются предприниматели Уфимской губернии – 90 чел. Наиболее полно представлены города Бирск (37 чел.) и Уфа (22 чел.).

Третье место по числу торговавших через Казань занимают жители Саратовской губернии (54 чел.). Далее следуют торговцы Московской губернии (45 чел.) и, в частности, Москвы (33 чел.), Самарской (44 чел.), Симбирской (43 чел.), Нижегородской (42 чел.), Оренбургской (39 чел.), Пермской (38

чел.), Ярославской (29 чел.) и других губерний.

Что же касается торговцев-мусульман, то наибольшее их число прибыло, не считая городов и уездов Казанской губернии, из Уфимской (20,2%), Оренбургской (14, 6%) и Вятской (11,3%) губерний.

Оптовый вид торговли требовал значительных капиталовложений, включая затраты на закупку товара оптом, на их транспортировку, больших временных затрат. Вот почему по сословной принадлежности купцы составляли подавляющее большинство торговцев – 566 чел., или 83,8 % от числа участвовавших в транзитной торговле, мещане – 81 чел., или 12%, крестьяне – 28 чел., или 4,2%. Женщины в числе торговцев составляли 3,3% (22 чел.), из них 21 чел. (95,5%) – купчихи и одна крестьянка (4,5%), что, несомненно, связано как с трудоемкостью самой оптовой торговли, так и с необходимостью частых отлучек из дома (см. приложение 2).

Таблица 3

Мусульмане-участники транзитной торговли через Казань в 1871 году
(по экономическим районам России¹³)

Район России	Число мусульман, занятых транзитной торговлей через Казань		
	всего по району	к числу торговавших по району через Казань	к числу всех, торговавших через Казань
	абс.	%	%
I. Северо-восточный – Земледельческий	66	100	53, 2
1. Казанская губерния	52	78, 8	41, 9
2. Вятская губерния	14	21, 2	11, 3
II. Южно-Уральский	43	100	34, 8
1. Уфимская губерния	25	58, 1	20, 2
2. Оренбургская губерния	18	41, 9	14, 6
III. Волжско-Сурский	7	100	5, 6
1. Саратовская губерния	1	14, 2	0, 8
2. Самарская губерния	3	42, 9	2, 4
3. Симбирская губерния	3	42, 9	2, 4
IV. Средняя Азия	3	100	2, 4
1. Сыр-Дарьинская область	2	66, 7	1, 6
2. Уральская область	1	33, 3	0, 8
V. Московско-Промышленный	2	100	1, 6
1. Нижегородская губерния	2	100	1, 6
VI. Северо-Уральский	1	100	0, 8
1. Пермская губерния	1	100	0, 8
VII. Северный Кавказ	1	100	0, 8

Следовательно, основные торговые потоки шли через Казань из Волжско-Уральского региона, соединенного с городом удобными речными и транспортными связями по основным трактам России.

Помимо основных магистральных направлений, в которые были включены Казанская губерния и ее столица, территорию губернии охватывала транспортная сеть внутригубернского и местного значения, входившая в единую транспортную сеть страны. Казанскую губернию пересекало восемнадцать торговых и проселочных дорог. Они соединяли уездные города между собой, а последние — с Казанью, за их состояние с 60-х гг. XIX в. отвечали земства. Законом от 1 июня 1895 г. расходы по уплате казне пособий на содержание судебно-административных учреждений, образованных по закону от 12 июля 1889 г., а также издержки на содержание мировых судебных и по крестьянским делам учреждений и губернских распорядительных комитетов были перенесены за счет казны. Освободившиеся в земских бюджетах суммы вносились в дорожные капиталы, которые в 1895 г. по губернии составили 9, 2% всех земских расходов. Сельские общества в 1894 г. затратили из мирских сумм на содержание в исправности дорог, мостов и переправ по 34911 руб. в среднем в каждой из 34 земских губерний. Подчеркнем, трудовые и материальные затраты сельских обществ не учитывались.

В навигацию 1871 г. через Казань перевезли товар 355 жителей Казанской губернии, что составляет 34,4% от общего количества участников транзитной торговли через столицу губернии, зарегистрированных в документе¹⁴. Женщины в составе торговцев составляли 1,7%. 187 чел. (52,7%) являлись жителями городов и посадов, 168 чел. (47,3%) приехали из сел и деревень. Разница между числом горожан и сельчан, занимавшихся транзитом, невелика и составляет 19 чел. (5, 4%) в пользу горожан. Значительная часть торговцев жила скупкой и перепродажей зерна,

крупы, сена и другой сельскохозяйственной продукции, включая кожи, сало, воск для дальнейшей перепродажи на ярмарках.

Из 355 торговцев — жителей Казанской губернии 303 чел. (85,4%) были христианами, включая 6 женщин, и 52 чел. (14,6%) — мусульманами. Если в число христиан, наряду с русскими, входили и другие народы, жившие в Казанской губернии, то мусульман представляли казанские татары.

Из 187 горожан торговцы христиане, включая 2 женщины, составляли 174 чел. (93%), а мусульмане — 13 чел. (7%). Из 167 сельчан 129 чел. (76,8%) были христианами, включая 4 крестьянки, 39 чел. (23, 2%) — мусульманами.

Следовательно, из 303 торговцев христиан выходцев из городов и посадов Казанской губернии было 174 (57,4%), сельчан — 129 чел. (42,6). Горожан христиан было на 45 чел. (14,6%) больше, чем приехавших из сел и деревень губернии.

Из 52 торговцев мусульман городскими жителями являлись 13 чел. (25%), сельскими — 39 чел. (75%), т.е. деревенских жителей было в два раза больше городских. Это можно объяснить тем, что основная часть татар вне Казани проживала в сельской местности.

Наибольшее число торговцев приехали из тех городов, которые были связаны с Казанью водными путями. Именно жители Арска, Свияжска, Чистополя, Лаишева, Чебоксар, Мариинского посада и Царевококшайска ежегодно в наибольшем числе записывались как на временных, так и на постоянных условиях в купечество Казани¹⁵. Распределение по конфессиональному признаку отражает ореол национального расселения коренных жителей в Казанской губернии.

Передвижение грузов по грунтовым дорогам трудно было учесть, и официальная статистика точных данных не имеет. Тем не менее именно грунтовые дороги служили подъездными путями к речным пристаням и станциям железных дорог. По этим же путям под-

Жители городов и посадов Казанской губернии,
участвовавшие в транзитной торговле через Казань в 1871 г.

№	Город или посад	Всего торговцев		Из числа торговавших			
				христиан		мусульман	
		абс.	в %	абс.	в %	абс.	в %
1	Свияжск	36	19,2	34	94,4	2	5,6
2	Чистополь	32	17,1	28	87,5	4	12,5
3	Арск	19	10,2	14	73,7	5	26,3
4	Лаишев	19	10,2	19	100	—	—
5	Мариинский посад	17	9,1	17	100	—	—
6	Чебоксары	16	8,6	16	100	—	—
7	Царевококшайск	15	8,0	15	100	—	—
8	Спасск	10	5,3	10	100	—	—
9	Козьмодемьянск	8	4,3	7	87,5	1	12,5
10	Цивильск	5	2,7	5	100	—	—
11	Тетюши	4	2,1	4	100	—	—
12	Ядрин	3	1,6	3	100	—	—
13	Троицкий посад	2	1,1	1	50	1	50
14	Мамадыш	1	0,5	1	100	—	—
Итого		187	100	174	—	13	—

возились и развозились все грузы для городских и сельских поселений, лежавших вне железной дороги и речных путей. Гужевой транспорт перевозил грузы по меридианному направлению на короткие дистанции, а по широтному — на длинные расстояния. По сравнению с речными перевозками его отличала высокая себестоимость, малая грузоподъемность и невысокая скорость. К достоинствам следует отнести доставку товаров по адресу «от двери к двери» без дополнительных затрат на перегрузку.

С установлением санного пути обозы грузов двигались и на большие расстояния, пересекая железные дороги, но в весеннюю и осеннюю распутицу всякое торговое движение прекращалось по большинству грунтовых дорог: бездорожье было подлинным бичом русского народного хозяйства. Грунтовые дороги находились в плачевном состоянии, гужевые перевозки занимали массу крестьянского населения, а дешевизна зимней перевозки вызвана была нуждой крестьян, что заставляло их довольствоваться платой, на кото-

рую могли в течение зимы прокормить себя и лошадь. Подсчитано, что «при удлинении расстояния подвоза по шоссейным дорогам на 22% против грунтовых максимальная стоимость подвоза по шоссе обходилась более чем вдвое дешевле сравнительно с грунтовыми дорогами»¹⁶.

В середине XIX в. сухопутным путем в Казань доставляли товары на сумму до 9 млн. руб., причем четыре пятых груза приходилось на зимние месяцы по санным дорогам и льду замерзших рек. Санным путем в Казань свозили основную массу зерна, закупая его на местных базарах и уездных ярмарках. Здесь же запасались салом, шерстью, кожей и прочим товаром. В свою очередь из Казани доставляли муку, крупу, соль, рыбу, чай, сахар, промышленные изделия. Обозы, проходившие казанскими дорогами, составлялись из 10, 50, 100 и даже 200 телег. По сведениям купцов, за каждые сто верст извозчики брали по 6—8 коп. с пуда груза¹⁷. В Казани они разгружались и вновь нагружались товаром для перевозки в Сибирь, на Ирбитскую, Кяхтинскую, Оренбург-

скую, Ростовскую и другие ярмарки, а летом дожидались клади с Нижегородской ярмарки.

Для перевозки товара в пределах Казанской губернии и в ближайшие с ней уезды и города, купцы нанимали местных извозчиков. В 1888 г. было выдано 2066 извозчицких знаков, летом 1910 г. работало 597, а зимой — 1302 извозчика¹⁸. Извозом подрабатывали крестьяне, главным образом из деревень Ковали, Салмачи, Дубьязы, Чепчуги и Чебокса. Основную массу извозчиков представляли татарские крестьяне, хотя этот вид промысла никогда не был для них единственным источником существования, главным занятием, как, например, для сибиряков.

С развитием пароходства с 1851 г. сухопутная доставка товаров, особенно летняя, заметно уменьшается, но зимние дороги используются очень активно, в том числе и по льду рек. Отправка из города зимой составляла около трети общего сухопутного годового привоза, остальной груз вывозился водой. При отсутствии железной дороги обозный привоз становился единственной возможностью доставки товаров в зимнее время года, хотя и стоил в полтора раза дороже перевозки груза по воде.

Значительный доход городу давал весовой сбор, который уплачивали владельцы груза с ввозимых и вывозимых товаров по 1 коп. с пуда за их взвешивание на городских весах, поставленных на пристанях «Бакалда» и «Устье». На казанской пристани сбор установили в 1840 г., а уже на следующий год казна получила 5300 руб. дохода. В 1896 г. купцы и промышленники заплатили 91928 руб., или в 19 раз больше¹⁹. Даже после того, как в большинстве городов страны весовой сбор отменили, по ходатайству Казанской городской думы Министерство финансов в 1888 г. решило собирать его еще 15 лет.

Раз в три, а с 1870 г. раз в четыре года в думе разворачивались жаркие баталии по выборам из числа депутатов ответственного за весовой сбор. В ходе дебатов обсуждалось до трех и более кандида-

тур, каждый кандидат представлял интересы определенной группы купцов.

В обязанность избранного на этот пост входило наблюдение за правильностью уплаты весового сбора, что и делало должность не только ответственной, но и сулящей, при определенных условиях, дополнительные личные выгоды. Пароходчик и владелец груза предпочитали «договориться» с чиновником и уплатить сбор согласно накладным квитанциям, а не по фактическому весу, который, как правило, оказывался намного больше. Да и стоянка судна при таком подходе к делу значительно сокращалась, а следовательно, снижалась плата за его простой. В «злоупотреблении должностью» подозревали многих, но доказать их вину так ни разу и не смогли. Кроме всего, исполнение данной обязанности давало выбранному гласному думы и законные 10 процентов от годовой суммы весового сбора.

В навигацию дамбы и мостовые, проложенные к пристаням, становились, пожалуй, самыми оживленными магистральями Казани. На этой разбитой, изрытой узкой семиверстной полоске земли, соединявшей город с «Бакалдой» и «Устьем», бился пульс деловой жизни Казани.

Наибольший грузовой поток приходился на весну. В это время года с пристани на пристань грузы перевозило до 1000 подвод с платой с пуда в один конец по 3 коп. Но, как отмечал «Казанский биржевой листок» 15 октября 1870 г., ломовиков не хватало и груз, сложенный на землю без какого-либо укрытия, долго дождался своей очереди на отправку. Всю береговую линию Казанки, начиная от «Устья», «Бакалды» и до Кремля, а также и по Булаку, власти разбили на участки и сдавали в долгосрочную аренду крупным волжско-камским пароходным компаниям и предпринимателям. На снятых участках строились причалы, конторы, склады, амбары, под открытым небом хранили смолу, деготь, вар, строевой лес и дрова, сплавлявшиеся весной плотами

по Каме и Волге. При медленном спаде воды плоты останавливались на лугах под «Бакалдой», при быстром — доходили только до Петрушкина разъезда. В этом случае доставка дров на лесные склады стоила вдвое дороже²⁰.

Но ни старая, ни новая пристани не имели сколько-нибудь приспособленных сооружений, облегчавших причаливание судов, их погрузку и выгрузку. Неукрепленный берег постепенно подмывался, осыпался, уступая воде несколько сажений в год. Дороги к пристаням и полотно дамбы ремонтировались редко, проезд по ним, особенно весной и осенью, доставлял массу неудобств пассажирам и владельцам груза. Дорога до «Устья» на легковом извозчике занимала, при благоприятных условиях, три четверти часа. Строения Устьинской пристани растянулись по берегу на три версты²¹.

Все устьинские неудобства, непроизводительные затраты торговцев на провоз груза к пристаням и обратно, крайне неудовлетворительное состояние дамбы и дорог, проложенных к «Устью» и «Бакалде», привели предпринимателей к мысли соединить Казань с Волгой каналом так, чтобы речной порт оказался в самом городе.

Инициативу в свои руки взяли Казанское отделение «Общества для содействия русской промышленности и торговли» и Казанский биржевой комитет. В 1872 г. на рассмотрение городской думы поступил проект члена общества И.А. Шмакова, известного и тем, что ему принадлежало первое в Казани промышленное заведение по производству изделий из железобетона и цемента. Но, несмотря на поддержку биржевиков, дума одобрила проект, разработанный петербургским торговым домом «Арцыбашев и К°».

Речной порт планировалось выстроить на 450 судов с причалами для пассажирских и грузовых пароходов и барж, с защитной дамбой и каналом. Основные проектируемые сооружения должны были примыкать к улицам Варлаамской, Гостинодворской, Сенной и Еван-

гелистовской. Но ни этот, ни другие проекты сооружения пристаней так и не получили реального воплощения из-за отказа правительства в финансовой поддержке, а в городской кассе таких денег, где-то около миллиона, никогда не водилось.

Казань по своим капиталам и оборотам хлебной торговли имела «первенствующее значение по всей северо-восточной России». В непосредственной связи с ней действовал Нижний Новгород. Лучшие сорта пшеницы завозили из Самары, Саратова и Мелекеса. Из верховых волжских городов, из сел и деревень Волжско-Камского бассейна шли рожь, горох, греча, льняное и конопляное семя. Зимняя закупка зерна составляла 70-80% всего годового завоза²². Хлебный товар отправляли в Вятскую, Вологодскую и Петербургскую губернии, а хлеб в зерне и льняное семя — к портам для поставки за границу. И на рубеже XVIII — XIX вв., и через 50 лет в Казани реализовывалось примерно одинаковое количество хлеба — до 50 млн. пуд. В стоимостном выражении в ценах середины XIX в. завозимое зерно, мука, льняное и конопляное семя оценивалось в 2 млн. руб., а вывозимое — в 1,6 млн. руб. серебром²³. С известной оговоркой можно сделать вывод: в Казани распродалось лишь 20% товарного хлеба. Зимой в Казань приезжали комиссионеры Военного министерства и закупали зерно, в основном для кавказских войск. От размера их закупок зависели зимние рыночные цены на муку, крупу и зерно и они окончательно устанавливались на местном рынке с прибытием чиновников. Зерно, приобретенное казной, хранили здесь же в амбарах — «хлебных магазейнах».

Во второй половине XIX в. Казань сохраняет за собой положение крупнейшего центра переработки зерна в Поволжье. В городе действовало пять крупных мельниц, две из них работали на паровых двигателях. В 70-е гг. XIX в. в стране вырос спрос на муку, увеличились цены на нее, быстро развивалась сеть железных дорог, что способство-

вало появлению в Саратове, Самаре, по Оренбургской ветке железной дороги новых мельниц. Подвоз зерна в Казань и мукомольное дело сократились, хотя мука казанского помола ценилась очень высоко. По данным Биржевого комитета, в 1871 г. в городе распродавалось 28 млн. пуд. хлебного товара, исключая крупчатку, на сумму более 15 млн. руб. В конце XIX в. с Нижней Волги в Казанскую губернию для переработки в крупчатку поступало свыше 4 млн. пуд. пшеницы в год, перемалывалась большая часть завозимой ржи, а на казанских паровых крупорушках перерабатывали в крупу всю гречу²⁴.

Казань относили к важнейшим общероссийским центрам рыбной торговли. По данным начала XX в., городская ежегодная распродажа рыбных продуктов составляла около 150 тыс. пуд., или 6% от 2,6 млн. пуд. продукции, поступавшей в Казань. Остальной товар вывозится в Москву, Петербург, на север, северо-восток и отчасти на юго-восток Волжско-Камского края²⁵.

Главный экспортер этих продуктов Астрахань ежегодно доставляла на казанский рынок до 1,9 млн. пуд²⁶. Тесные связи с рыбной столицей Поволжья казанские купцы установили еще в середине 50-х гг. XVIII в., когда началась широкая эксплуатация ее рыбных богатств. Вместе с московскими, ярославскими и нижегородскими купцами казанцы занимали ключевые посты в астраханской рыбной торговле вплоть до 1917 г. Основную часть астраханского завоза, до 1790 тыс. пуд., составляла малосольная, соленая, сушеная, копченая и куренная рыба. По вкладываемому капиталу первое место принадлежало закупке сушеной рыбы. В Казани рыбу сортировали: 500 тыс. пуд. распродавали в Казанской губернии²⁷, остальную вывозились за ее пределы. При этом убытки, которые нес купец, были минимальными.

Красной уральской рыбы поступало на казанский рынок до 35 тыс. пуд. В «прорезях», как и из Астрахани, доставлялась живая рыба, преимущественно

стерлядь, часть которой расходилась в Казани, но лучший товар приберегался до Нижегородской ярмарки, а также направлялся в Москву. Зимой мороженых осетров, белугу, стерлядь, судаков, сазанов везли продавать в российские столицы²⁸.

Из Сибири, преимущественно зимой гужевым транспортом, перевозились кета, таймень, шип, нельма, сыр-ки, максун. Из Москвы, Риги и Ревеля везли сельдь, консервы, дорогие сорта рыбы, из Казалинска – аральскую рыбу. Из Архангельска сухопутно через Вятку доставляли копченую и соленую беломорскую сельдь, устюжанские снетки, камбалу, треску, архангелогородскую и нерченскую семгу²⁹. Местной рыбой торговали крестьяне и те, кто брал на откуп рыбные ловли. Для нужд казанской промышленности большими партиями заготавливался тюлений и рыбий жир.

Через Казань на волжско-камский рынок поступали рыбий клей, визига, икра. Из Астрахани привозили несколько сортов паюсной и пузырчатой икры: астраханскую, которая считалась лучшей, учужскую, казанскую, яицкую, из Сибири – кетовую свежую и паюсную, некоторые сорта икры купцы закупали в Москве, Риге и Ревеле³⁰.

Объем оптовой мясной торговли в Казани был значительно меньше рыбной. В целом из города вывозилось от 10 до 15 тыс. пуд. в Нижний Новгород и Москву, то есть 20-25% ввозимого мяса³¹, остальное потреблялось на месте. На казанский рынок поступал живой скот, мороженые туши, битая птица, засолы разной крепости. Товар закупали в Вятской, Уфимской, Самарской, Саратовской губерниях, в Оренбургском крае и Сибири. В начале XIX в. из Оренбурга и Троицкой крепости ежегодно перегонялось в Казань 50 тыс. баранов киргизской породы, крупный рогатый скот, киргизские, башкирские и калмыцкие лошади, из Уральска доставлялись крупный рогатый скот и бараны, с Вятки – низкорослые лошади, известные как «вятские», а

также скот, закупленный на местных уездных ярмарках³².

В 80-е гг. XIX в. на казанский рынок поступало до 40 тыс. голов, половину составлял мелкий рогатый скот. Кроме того, в город ввозили около 11 тыс. пуд домашней птицы из уездов Казанской, Вятской и Уфимской губерний, 5 тыс. пуд. дичи доставлялось из лесных районов Казанской, Вятской, Пермской губерний, из северного Приуралья и Сибири³³.

На берегу Волги рядом с железнодорожной переправой через Волгу местные мясоторговцы открыли отделения своих предприятий по закупке и откорму птицы. Ежегодно оттуда в Петербург и за границу доставляли около 50 тыс. пуд. битой птицы из Свияжского, Тетюшского, Ядринского и Чебоксарского уездов Казанской губернии и из близлежащих уездов Симбирской губернии. Дополнительно из Казани поставляли еще 1,5 тыс. пуд. домашней птицы и 1,2 тыс. пуд. дичи³⁴.

Поставка яиц на внутренний и внешний рынки находится в руках татарских купцов. Помимо местных розничных торговцев в Казани действовало около 30 крупных фирм, занятых исключительно скупкой и отправкой яиц за пределы губерний. Эти же фирмы специализировались и на оптовой торговле домашней птицей. В 1910 г. на казанский рынок поступило 1 695 000 пуд. яиц (1 пуд составляет 250 яиц), а в иные годы бывало свыше 2 млн. пуд. Яйца скупали в Казанской, Вятской, Пермской, Симбирской, Самарской и Уфимской губерниях. В Казани расхо-

дилось до 100 тыс. пуд. яиц, остальной товар вывозился в столицы и за границу, преимущественно на германский, английский, австро-венгерский, голландский рынки³⁵.

Итак, Казань, являясь важнейшим экономическим центром страны, играла значительную роль в складывании и функционировании общероссийского рынка, оказала большое влияние на развитие коммерческой деятельности в восточной части России, соседних с ней регионов, в уездных городах Казанской губернии. В первой половине XIX в. товарооборот Казани быстро растет: с 10–12 млн. в начале столетия до 26 в 1823 г. и 58 млн. руб. в 1852 г. Город к середине XIX в. в экономическом отношении прочно занял ведущее положение в Поволжье. Немалое значение в экономическом развитии Казани сыграло ее географическое положение на пересечении сухопутных и водных путей, которые имели общероссийское значение. Через город шли торговые потоки, соединявшие Запад и Восток России, а по Великому Волжскому пути – Север и Юг империи. Казань служила перевалочным центром для товаров зарубежных предпринимателей, соединяя восточные и западные страны. Наполненность товарных потоков, ассортимент товаров, проходивших через Казань, говорят о широких торгово-кооперационных связях и экономических интересах купечества города, позволяют определить его партнерские приоритеты: Вятская, Уфимская, Московская, Оренбургская и соседние поволжские губернии страны.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Загоскин Н.П. Спутник по Казани. – Казань, 1895. – С. 525; Казанский биржевой листок. – 1878. – 22 февраля.

² Чулков М. Историческое описание российской коммерции при всех портах и границах от древнейших времен до ныне настоящего. – Т. 6. – Кн. 4. – М., 1786. – С. 212, 213; Рыбушкин М.С. Краткая история города Казани. – Казань, 1834. – С. 93.

³ Россия. Энциклопедический словарь. – Л., 1991. – С. 346.

⁴ Россия. Энциклопедический словарь ... С. 347; Катанов Н. Татарские рассказы о старой Казани. – ИОАИЭ при Казан. ун-те. – Т. 30. – Вып 4. – С. 297.

⁵ См.: Материалы для географии и статистики России, собранные офицерами Генерального штаба. – Т. 8. – Казанская губерния / Сост. М.М. Лаптев. – М., 1861. – С. 405.

- ⁶ Казанский биржевой листок. — 1872. — 27 января; *Загоскин Н.* Спутник по Казани. — Казань, 1895. — С. 525.
- ⁷ НА РТ, ф. 1, оп. 85, д. 72, лл. 5 — 7; Казанский биржевой листок. — 1869. — 26 января.
- ⁸ Казанский биржевой листок. — 1883. — 13 февраля.
- ⁹ Значение железной дороги Казань — Сарапул — Екатеринбург для Казанской губернии. — Казань, 1911. — С. VI.
- ¹⁰ *Кафенгауз Б.В.* Очерки внутреннего рынка России первой половины XVIII в. — М., 1958. — С. 158, 197—198.
- ¹¹ Казанские известия. — 1814. — 8 декабря.
- ¹² НА РТ, ф. 98, оп. 7, д. 59.
- ¹³ Подсчитано по: НА РТ, ф. 98, оп. 7, д. 59. Районы выделены в соответствии с Всероссийской переписью 28 января 1897 г.
- ¹⁴ Подсчитано по: НА РТ, ф. 98, оп. 7, д. 59.
- ¹⁵ См., напр.: НА РТ, ф. 299, оп. 1, д. 62, лл. 1—205.
- ¹⁶ Россия. Энциклопедический словарь. — Л., 1991. — С. 355.
- ¹⁷ Материалы для географии статистики ... С. 100.
- ¹⁸ Там же, с. 98.
- ¹⁹ Казанский биржевой листок. — 1869. — 9 февраля; Казанский телеграф. — 1893. — 10 мая; Волжский вестник. — 1897. — 14 мая.
- ²⁰ Казанский биржевой листок. — 1886. — 8 июля.
- ²¹ То же, 1875. — 14 сентября.
- ²² Казанский биржевой листок. — 1888. — 5 апреля.
- ²³ *Загоскин Н.П.* Спутник по Казани. — Казань, 1895. — С. 525; Казанский биржевой листок. — 1876. — 22 февраля; 1890. — 3, 18, 26 июля; 1891. — 26 ноября.
- ²⁴ Казанский биржевой листок. — 1890. — 18 ноября; 1896. — 6 ноября; Казанский календарь и справочная книга на 1873 год. Сост. Редников. — Казань, 1872. — С. 70.
- ²⁵ Скоропортящиеся продукты казанского рынка. К вопросу об устройстве земских холодильников. — Казань, 1913. — С. 38—39; *Бочагов А.* Наша торговля и промышленность в старину и ныне. — СПб., 1891. — С. 155.
- ²⁶ Скоропортящиеся продукты ... С. 39.
- ²⁷ Материалы для географии ... С. 440—441; Казанский календарь и справочная книга на 1873 год ... С. 71.
- ²⁸ Материалы для географии ... С. 440.
- ²⁹ Скоропортящиеся продукты ... С. 43—35.
- ³⁰ Там же, с. 43—44; Материалы для географии ... С. 441; *Бочагов А.Д.* Указ. соч., с. 157.
- ³¹ Казанский биржевой листок. — 1879. — 15 ноября.
- ³² Казанские известия. — 1814. — 5, 12 декабря.
- ³³ Казанский биржевой листок. — 1879. — 15 ноября; Скоропортящиеся продукты ... С. 24.
- ³⁴ Скоропортящиеся продукты ... С. 44—45.
- ³⁵ Там же, с. 13, 18; Казанский биржевой листок. — 1888. — 29 августа.

Summary

This article examined the relations of Kazan's merchantry, analyzed the direction and volume of transport and commodity flows that went through the city in XIX century. Basing on analysis of the sources author came to conclusion that Kazan had been the most important centre of transit meditative wholesale trade. The author brought into focus a contribution of Kazan citizens to the development of the economic affairs in the south of Russia and on the south export market.