

Торговый

путь

по Волге

На многие тысячи километров протянулись голубые дороги России. Главная из них - Волга, крупнейшая река Европы. С древних времен в междуречье Волги и Оки формировалось Российское государство, складывалась русская национальность, ее культура, и Волжский торговый путь сыграл во всем этом величайшую роль. Он древен, как сама история земли русской. С незапамятных времен ходили им купцы, перевозя свои товары на ладьях и мелких парусных судах, названия которых сейчас практически забыты. Ну, какой современник может объяснить, что такое унженки, бархаты, шитики, барки, коломенки, тихвинки, сураки и чем они отличаются друг от друга? Разве, пожалуй, какой-нибудь любитель разгадывать специальные кроссворды, да и то навряд ли. Константин Юнш с помощью путеводителя "Волга от Твери до Астрахани" 1862 года решил разобраться во всем этом и многом другом и поделиться с читателями нашего журнала.

На Каме для перевозки соли и других товаров использовались большие, тяжелые плоскодонные деревянные суда (до 30 сажен в длину и 8 в ширину) с конноводными механизмами для подъема по реке против течения. На Мокше и Оке для перевозки грузов до 15 тыс. пудов использовались мокшены - небольшие парусные плоскодонные суда. На Каме и Ветлуге для сплава леса и груза к низовым пристаням строились беляны - большегрузные суда, бравшие на борт до 150 тыс. пудов. Для скоростной доставки товаров на Волге использовались расшивы - большие парусные суда с грузоподъемностью от 5 до 20 тыс. пудов.

В 1815 году на Волге появились первые конномашинные суда, которые приводились в движение с помощью забрасываемого по ходу движения якоря, канат от которого наматывался на вал или ворот, вручную или с помощью лошадей, или паровой машины. Средняя скорость движения такого судна с караваном груженых барж достигала 30-50 верст в сутки.

Первый буксирный пароход на Волге появился в 1820

году, вслед за буксирными пароходами появились буксирно-пассажирские, затем - пассажирские. Число пароходов на Волге быстро увеличивалось. В 1862 году от волжских пристаней отправлялось уже до 15 700 судов в год с грузами на сумму до 100 миллионов рублей серебром.

Караваны речных судов с богатейшими грузами ходили *Волжским торговым путем* и обогащали прибрежные города и села - всю Россию. Многие города своим развитием были обязаны торговым людям, в их числе Симбирск и Сенгилей.

Торговый путь в верховье Волги начинался в *Твери*, служившей началом водного сообщения со столицами государства: с Петербургом по Вышневолоцкой водной системе, а с Москвой - через москворецкие шлюзы. Тверское купечество занималось торговлей хлебом и железом. Эти товары закупались на низовых пристанях и сбывались частично для местного потребления и для отправки водным путем Петербургскому и Рижскому портам. Торговля осуществлялась ежедневно на местных базарах, а раз в году (13 и 14 сентября) на *Слауценской ярмарке* в городе Корчеве Тверской губернии.

Вторым городом на Волжском торговом пути с давних пор был *Рыбинск* - город, выросший из древней одноименной слободы. Рыбинское купечество в прежние времена торговало хлебом, колониальными товарами, строило и продавало речные суда, занималось мелочным торгом различными товарами. К Рыбинской пристани ежегодно приходило до 5 тысяч судов с различными грузами на сумму свыше 26 миллионов рублей серебром. Кроме постоянной торговли в лавках, летом при наплыве судорабочих у Рыбинских пристаней устраивались временные лавки, столы для торговли. Торговая пристань в Рыбинске тянулась на несколько верст и была одной из крупнейших в верховье Волги. Отсюда открывалось сообщение пароходами Общества «Самолет» до Астрахани, а пароходами обществ «Дружина» и «Польза» - с Ярославлем и другими городами.

Следующим городом на торговом пути лежал древнейший *Ярославль* (основан между 1025 и 1036 годами князем Ярославом Владимировичем). Местное купечество торговало хлебом, железом, рыбой, бакалеей, маскательным товаром и виноградным вином. Купцы Пасуховы в двух гостиных дворах имели 1150 лавок.

Кострома - четвертый крупный город на торговом



пути, на слиянии рек Волги и Костромы. Костромичи издревле вели оптовую торговлю хлебом, лесом, льном, полотнами и отчасти кожей, строили и продавали баржи, небольшие речные суда, занимались сплавом леса по рекам Унже, Ветлуге, Костроме и Волге, делали деревянную посуду, плели рогожи и циновки, гнали деготь, собирали смолу и мед.

Костромской купец Чернов имел три собственных парохода.

Нижний Новгород, основанный в 1219-1222 гг. при слиянии рек Волги и Оки, благодаря своему географическому положению играл значительную роль в торговле, особенно ярмарочной. Первые ярмарки появились на Волге еще в столицах Хазарского ханства, Атиле, и Булгарского царства – Булгарах. Как свидетельствуют летописи, в 1366 году на Волге появилось несколько ярмарок, в т. ч. и в Нижнем Новгороде. Затем потребность в торговле указала новое место торговли близ Макарьевского монастыря. Сюда съезжались и русские, и азиатские купцы. В 1667 году эта ярмарка на две июльских недели привлекала купцов уже со всей России. Однако после пожара в 1816 году ее пришлось перенести на новое место в пригород Нижнего Новгорода, да к тому же и Волга изменила свое русло и стала проходить вдали от Макарьевской ярмарки. Новая *Нижегородская ярмарка* проводилась два раза в год: 19 июня и 6-7 января. Зимой огромные базары бывали на льду реки Оки, где устраивались балаганы, лабазы и постоянные дворы. Нижегородская пристань была одной из крупнейших на Волге и занимала прибрежную полосу в 20 верст.

С незапамятных времен важным торговым центром была **Казань**. Она торговала с Оренбургом, Сибирью, Китаем, Бухарой, Хивой, Персией и Туркестаном. Казанская ярмарка проводилась раз в год – 24 июня. Пристаней в Казани было две: Усть-Казанская и Бакалдинская. К первой приставали пароходы и баржи разных пароходных обществ, а ко второй – парусные, грузовые суда и плоты.

Ниже Казани на торговом пути стоял **Симбирск**. Здешние купцы занимались преимущественно торговлей хлебом, который сбывался в Нижний Новгород и Рыбинск. Внешняя оптовая торговля была малоразвита. Симбирская сборная ярмарка занимала одно из первых мест между всеми ярмарками в России, что определялось ее выгодным положением. В 1860 году на нее было привезено

товаров на 3 898 900 рублей серебром. В это время к Симбирской торговой пристани ежегодно приходило до 60 товарных судов и пригонялось до 85 плотов с лесом. Все существующие на то время волжские пароходные общества у Симбирска имели свои дебаркадеры.

Самара служила хлебным рынком. Здесь проводились три ежегодные ярмарки: *Сборная*, продолжительностью три недели после Великого поста, *Казанская* – проходила с 8 июля в течение 12 дней, и *Воздвиженская* – проходила с 14 сентября и продолжалась две недели. Внешнюю торговлю самарское купечество вело исключительно сбытом пшеницы, ржи, овса, проса, гречихи, льна, конопли, кож, и сала. Волжские пристани в Самаре тянулись вдоль всего берега реки. Ближе к устью реки Самары становились грузовые суда. На некоторых из них велась распродажа деревянной и глиняной посуды и продовольствия, т. е. они служили своего рода плавучими лавками. Выше по течению шли пароходные пристани: обществ «Кавказ и Меркурий», «Самолет», «Дружина» и «Пароходного Общества по Волге». За ними тянулась лесная пристань для плотов, с которой шла вся торговля лесом.

Саратов соединяется Волгой с тремя морями – Каспийским, Балтийским и Бельм. Ежегодно в Саратове проводилось три ярмарки: *Никольская*, начиналась 9 мая и продолжалась три дня, *Казанская* и *Введенская*. Последние продолжались по месяцу. На ярмарках продавались товары из Сибири, Тульской и Ярославской губерний.

Астрахань – последний крупный город на Волжском торговом пути. Астраханское купечество торговало со всеми городами Поволжья, с Уралом, с Закавказьем и с Персией. Астрахань закупала хлеб, лес, рыболовные снасти, мелочные и другие обиходные товары, а отгружала рыбу и рыбопродукты, фрукты и товары, поступающие из Персии: хлопчатобумажные и шелковые ткани, сырье для их производства, ковровые и другие изделия. В Персию отправлялись железо, медь, металлические изделия, посуда и др. товары. Суда, приходившие в Астрахань с верховьев Волги и с Каспийского моря, останавливались на реке Кутум в дельте Волги. О значимости Астраханской пристани на торговом пути можно судить даже по одному только факту: в 1860-м году в Астрахань пришло и разгрузилось более 1000 судов! Это был самый последний крупный порт Волжского торгового пути. А всего торговых пристаней было в то время 59.

