

Г.Н. Ульянова*

**ХЛЕБНАЯ ТОРГОВЛЯ В МОСКВЕ
В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА:
ДОСТАВКА ЗЕРНА, МУКИ И КРУП ПО ВОДНЫМ ПУТЯМ**doi:10.31518/2618-9100-2022-3-1
УДК 94+656+63371"1800/1850"

Выходные данные для цитирования:
Ульянова Г.Н. Хлебная торговля в Москве в первой половине XIX века: доставка зерна, муки и круп по водным путям // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 11–23. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-01.pdf>

G.N. Ulianova*

**THE GRAIN AND FLOUR TRADE IN MOSCOW
IN THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY: A WATER
TRANSPORTATION OF GRAIN, FLOUR AND CEREALS**

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-1

How to cite:
Ulianova G.N. The Grain and Flour Trade in Moscow in the First Half of the 19th Century: a Water Transportation of Grain, Flour and Cereals // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 11–23. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-01.pdf>]

Abstract. In Russia of the 18th– 19th centuries, especially before the development of the railway network, the water transportation of goods and commodities played a huge role in inner trade. For Moscow trade, the river waterways were accessible for about half a year. At this time, the city received a significant amount of food supplies intended to feed the Muscovites. In a region where Moscow as megapolis was the main center of trade and consumption (its population grew rapidly in the first half of the nineteenth century, in 1811, it was 275,000; in 1833 – 312,000 and 350,000 in 1847), the shipping mostly was carried out on the Oka and Moskva rivers, and Kolomna was an important trading hub in this system. The sacked grain, flour and cereals were delivered from noble landlords' estates and other rural farms to the piers on the Oka and its tributaries, and there they were loaded onto ships for further transportation to Moscow. The article considers the issues of the delivery of grain crops (grain, flour and cereals) to Moscow such as: from which localities these production came, what products were delivered, the statistics of the turnover of grain products, and who were the grain traders shipping grain and flour to Moscow on their own or rented boats. Data were collected from the archival register on grain and flour water transportation to Moscow (1813–1814), official statistics surveys from the reports of the Moscow Police Chief, statistical reviews (by V. Androssov and K. Arseniev), analytical articles from the magazines such as “Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del”, “Otechestvennye zapiski”, etc. The study of the hydrographic characteristics of the water system and the features of commercial shipping show that overcoming the summer shallow waters and creating a system for delivering ships with cargo against the river's current were important issues. Statistical data analysis reveals that in the 1830s and 1840s, from 5 to 88 percent of the volume of wheat grain and from 21 to 36 percent of the volume of rye grain, from 12 to 47 percent of wheat flour and from 45 to 53 percent of rye flour were shipped by waterways. The information from the archival register on grain and flour water transportation to Moscow (1813–1814) indicates a wide geography of supplies of grain and flour. Many provincial merchants, nobles, peasants and *meshchane* of several Central Russian provinces (including Tambov, Ryazan provinces, etc.) were involved in this trade. The substantial infrastructure, including delivery of products to specially equipped piers, temporary storage in warehouses, loading of ships, and transportation to the destination, existed across the Oka and the Moscow rivers water area within the territories of the Moscow and several neighbouring provinces.

* **Галина Николаевна Ульянова**, доктор исторических наук, Институт российской истории Российской Академии наук, Москва, Россия, e-mail: galina.ulianova@gmail.com
Galina Nikolaevna Ulianova, Doctor of Historical Science, Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia, e-mail: galina.ulianova@gmail.com

Keywords: entrepreneurship, merchants, trade, grain trade, water transportation, Imperial Russia, Moscow.

The article has been received by the editor on 01.03.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В России XVIII–XIX вв., особенно до развития железнодорожной сети, доставка товаров по воде играла огромную роль во внутренней торговле. Для московской торговли речные водные пути были доступны для навигации в течение примерно полугода. В это время в город поступал значительный объем съестных припасов, предназначенных для питания жителей Москвы. В регионе, где главным торговым центром и местом потребления была Москва как мегаполис (население ее в первой половине XIX в. стремительно росло, составив в 1811 г. 275 тыс. чел., в 1833 г. – 312 тыс. чел., в 1847 г. – 350 тыс. чел.), основное судоходство производилось на реках Оке и Москве, а важным торговым узлом была Коломна. К пристаням на Оке и ее притоках доставлялись зерно, мука и крупы из помещичьих имений и других сельских хозяйств и там перегружались на барки для дальнейшей транспортировки в Москву. В статье рассмотрен вопрос о доставке зерновых (хлеба – в зерне и муке, а также круп) в столицу: из каких местностей шел хлеб, какие виды зерновых доставлялись, что показывает сохранившаяся статистика оборота хлебного товара, кто были торговцы, пригонявшие барки с зерном и мукой в Москву. Основными источниками исследования послужили: архивный реестр о привозе хлеба водою (1813–1814 гг.), данные официальной статистики из отчетов московского обер-полицмейстера, статистических обзоров (В. Андрossoва и К. Арсеньева), аналитические статьи из изданий XIX в., таких как «Журнал Министерства внутренних дел», «Отечественные записки» и др. Изучение гидрографических характеристик водной системы и особенностей торгового судоходства в Московской и соседних губерниях показало, что важными вопросами были преодоление летнего мелководья и создание системы доставки судов с грузом против течения (чаще бечевою). Анализ статистических данных позволил установить, что в 1830–1840-е гг. водою доставлялось в разные годы 5–88 % объема пшеницы в зерне и 21–36 % ржи в зерне, 12–47 % пшеничной муки и 45–53 % ржаной муки. Сведения из архивного реестра о привозе хлеба в 1813–1814 гг. свидетельствуют о широкой географии поставок, в которых были задействованы купцы, дворяне, крестьяне и мещане нескольких среднерусских губерний (включая Тамбовскую, Рязанскую губернии и др.). По всей акватории Оки и Москвы-реки в пределах Московской и нескольких прилегающих губерний существовала развитая инфраструктура, включавшая доставку товара к оборудованным пристаням, временное хранение в амбарах, погрузку на суда, транспортировку до места назначения.

Ключевые слова: предпринимательство, купечество, торговля, торговля зерном, доставка товаров по водным путям, Российская империя, Москва.

Статья поступила в редакцию 24.03.2022

Доставка товаров по воде играла важную роль в торговле в XVIII–XIX вв., особенно до развития железных дорог. Историография по истории водных грузоперевозок до сих пор невелика¹. Источники сведений о привозе хлеба, круп и муки в Москву в первой половине XIX в. тоже весьма ограничены и включают архивные дела за отдельные годы и для ряда лет в 1830-е и 1840-е гг. отчеты московского обер-полицмейстера. Статистика урожая зерновых, по словам Е.Ф. Зябловского, велась в Российской империи только с 1803 г.²

Некоторые гидрографические характеристики водной системы Москвы и особенности торгового судоходства. Для московской торговли водные пути имели значение в течение примерно полугодия открытой навигации. В это время в город поступал значительный объем съестных припасов, предназначенных для питания жителей Москвы. Согласно архивным документам, навигация в пределах города открывалась обычно в апреле-мае, когда завершался ледоход (начинавшийся в конце марта – начале апреля) и сопутствующие ему половодья, и длилась до осени. «Максимальные уровни весеннего половодья, – как отмечал гидрограф В.Д. Быков, – в среднем наступают 16 апреля»³, а вообще в интервале от 26 марта по 8 мая (по новому стилю). Ледостав наступал обычно во второй половине ноября, но иногда, по многолетним наблюдениям, в интервале от 5 октября до 24 декабря. В среднем река была свободна ото льда 216 дней в году⁴. Таким образом, около шести месяцев могли осуществляться водные (или, как также писали в XIX в., «водяные») перевозки. Однако в водных сообщениях со столицей были сложности – необходимость доставлять товары против течения и летнее мелководье.

Профессор В.И. Лапшин в труде «Москва-река и судоходство по ней» (1856) писал: «Летом река так мелка, что в иных местах едва стоит вода на 7 вершков⁵ (такую воду называют “сухой”). <...> Сотни рабочих и табуны лошадей поджидают караваны на наиболее мелководных участках. На некоторых перекатах, чтобы сдвинуть баржу, приходилось нанимать до 200 рабочих и до 40 лошадей. Иногда баржи не удавалось снять с мелей и тогда их продавали на слом»⁶.

Для поддержания необходимых судоходных глубин в пределах города, а также для регулирования воды во время половодий и мелководий осуществлялось благоустройство реки в пределах городской черты Москвы. Чтобы снизить ущерб от половодий, в 1783–1786 гг. в центре Москвы, неподалеку от Кремля, был проложен Водоотводный канал (длиной 4 км, шириной 30–50 м) по старому (пересохшему) руслу Москвы-реки (старице), что предохраняло от сильного затопления берегов. В 1830–1840-х гг. было сделано другое важное благоустройство: во-первых, укреплены берега Водоотводного канала, а во-вторых, в 1836 г. возведена Бабьегородская плотина длиной 100 м и шириной 7 м. Это позволило летом поддерживать судоходную глубину реки примерно от 3 до 6 м. Осенью плотина разбиралась, чтобы ее не поломало зимним льдом и ледоходом, а затем после весеннего паводка вновь монтировалась, чтобы держать уровень воды. Плотина просуществовала до 1937 г. С устройством плотины Москва-река стала полноводней, потому что приток воды регулиро-

¹ *Истомина Э.Г.* Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982; *Велитченко Н.С.* Хлебная торговля Верхней Волги в первой половине XIX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ярославль, 1980; *Акользина М.К.* Провинциальное купечество первой половины XIX в. (по материалам Моршанска Тамбовской губернии) // *Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. материалов Второй междунар. науч. конф.* Курск, 2009. С. 296–300; *Акользина М.К.* Моршанск – хлебный порт России (середина XVIII – середина XIX века). Тамбов, 2011; *Акользина М.К.* Моршанск в системе торгово-транспортной инфраструктуры городов Тамбовской губернии во второй половине XVIII – первой половине XIX в. // *Вестник Тамбовского государственного университета.* 2012. Вып. 1 (105). С. 201–205; *Jones R.E.* Bread Upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811. Pittsburgh, 2013; *Огороков А.В.* Ока и Окское судоходство. М., 2017.

² *Зябловский Е.Ф.* Статистическое описание Российской империи в нынешнем ее состоянии, с предварительными понятиями о статистике и о Европе вообще в статистическом виде. Кн. 2. Ч. 5. СПб., 1808. С. 32.

³ *Быков В.Д.* Москва-река. М., 1951. С. 27.

⁴ См.: *Сим Е.* Путеводитель по Москва-реке. М., 1937. С. 7.

⁵ 7 вершков – в метрических мерах 31 см.

⁶ *Лапшин В.И.* Москва-река и судоходство по ней. М., 1856. С. 9, 22.

вался между основным руслом и Водоотводным каналом. Важно, что плотина обеспечивала судоходство, находясь буквально на расстоянии одной версты от Болотной хлебной площади – основного рыночного пространства для оптовой и розничной торговли зерном и мукой.

В «Военно-статистическом обозрении» (1853) отмечалось: «Обозов с хлебом мало тянется по Владимирскому шоссе, ибо из низовых областей Московская губерния получает хлеб большею частью водою, вверх по р[екам] Оке и Москве»⁷. Известная фотография начала 1860-х гг. (представленная в фотоальбоме, изданном купцом и любителем старины, председателем Московского Биржевого комитета Н.А. Найденовым) зафиксировала панораму Москвы-реки, плотно запруженной кораблями, барками и баржами⁸.



Рис. 1. Многочисленные суда с товарами, прибывшие в Москву. Вид с Таганского холма на центр города. Фото начала 1860-х гг.

В регионе, где главным торговым центром и местом потребления была Москва как мегаполис (население ее в первой половине XIX в. стремительно росло, составив в 1811 г. 275 тыс. чел., в 1833 г. – 312 тыс. чел., в 1840 г. – 347 тыс. чел.⁹), основное судоходство производилось на р. Оке, исток которой находился «близ села Очек в Малоархангельском уезде Орловской губернии»¹⁰. Судоходной Ока становилась в г. Орле (в 80 верстах от истока) и далее протекала по территории нескольких губерний – Орловской, Калужской, Тульской, Московской, Рязанской, Владимирской и Нижегородской, проделав путь почти в 1 400 км до места своего впадения в Волгу у Нижнего Новгорода. Ока была судоходна на протяжении 1 320 верст. Известный историк, статистик и географ К.И. Арсеньев (1789–1865) считал, что «Ока, после Волги, знаменитейшая и самая благодетельная река России»¹¹. Он же приводил сведения о 17 больших пристанях на ней.

От Орла до Калуги Ока была мелководной и проход судов был затруднителен, правда уже в первой половине XIX в. для повышения уровня воды строились всякие сооружения, в частности «водостеснительные плотины». От Калуги до устья Москвы-реки в районе Коломны река была в полной мере судоходной и позволялось нагружать суда до осадки судна в глубину не более 12 вершков (52,8 см)¹².

⁷ Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. 1. Московская губерния. СПб., 1853. С. 71.

⁸ Москва. Снимки с видов местностей, храмов, зданий и других сооружений. М., 1886. С. LVII.

⁹ История Москвы: в 6 т. М., 1954. Т. 3. С. 162, 164.

¹⁰ Судоходство пяти губерний: Рязанской, Тульской, Орловской, Воронежской и Тамбовской // Отечественные записки. Ч. 40. СПб., 1829. С. 380.

¹¹ Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России // Журнал Министерства внутренних дел (далее ЖМВД). 1836. Ч. XIX. № 1. С. 27.

¹² См.: Судоходство пяти губерний... С. 381.

Москва-река (длиною 425 верст, т.е. 453 км) впадала в Оку у Коломны – крупнейшего торгового города еще со времен Средневековья. Далее до г. Москвы ее протяженность составляла около 160 км вверх по течению. Это был основной путь подвоза товаров водою в Москву, причем до места соединения рек Оки и Москвы товары шли по Оке с обеих сторон (условно с запада и с востока). Хотя по р. Москве двигались гигантские потоки товаров, автор обзора в «Журнале Министерства внутренних дел» (1845) писал о «бедности водяного сообщения, ограничивающегося для древней столицы одной только тощей, прерывистой нитью Москвы-реки»¹³. Действительно, в Московской губернии было мало крупных широких рек, пригодных для большого судоходства.

В акватории Москвы-реки была велика роль Коломны: «Для сообщения с внутренностию Империи, у Москвы есть род своего Кронштадта: это Коломна, которая находится при впадении Москвы-реки в Оку, имеющую натуральное сообщение с Волгою и всеми побочными ее реками, орошающими Средние и Низовые губернии. Но сообщение по Москве-реке представляет столько естественных неудобств и затруднений, что провоз по ней, как в Москву, так и из Москвы, весьма малозначителен, в сравнении с движением сухопутья»¹⁴. В доказательство автор приводит сведения 1841 г., по которым из общего объема товаров в 46 млн пудов только 14 млн пудов, т.е. 30 %, шло через Коломну водою.

Однако более тщательный анализ данных о подвозе разных видов товара показывает, что, во-первых, 30 % вовсе не малая величина при больших объемах поставок, а во-вторых, что роль водных путей в подвозе хлеба (зерна, муки и круп) была весьма велика, составляя по отдельным группам товаров, по нашим подсчетам, до 80 %. Это было связано с давними традициями использования водных коммуникаций при транспортировке сыпучих продуктов из хлебородных районов, главным образом Черноземной зоны и Поволжья, в Московскую губернию и особенно в Москву.

Сведения о количестве судов дал К.И. Арсеньев (руководитель Статистического комитета МВД в 1835–1853 гг.), показав, что движение в навигацию середины 1830-х гг. было постоянным и интенсивным: «По верховью реки и от города Москвы до Коломны ежегодно бывает в движении судов, туда и обратно плывущих с разным грузом, до 1 480 барок разного названия и до 150 лесных плотов, а товару провозится в Москву и из Москвы: клади казенной на сумму до 2 800 000 руб., частной на 15 800 000, всего ценю на 18 600 000 руб. Людей, занимающихся ежегодно судоходством по р. Москве, считается до 13 250 человек, из коих 12 000 судорабочие, а прочие кладчики и судоотправители»¹⁵. В большом количестве в Коломну шли суда из Орла и Мценска с грузом хлеба.

Поскольку от Коломны к Москве следовало подниматься вверх по течению (т.е. против течения), то суда перемещали несколькими способами: 1) посредством тяги бечевою; 2) веслами и шестами; 3) завозом (когда забрасывался якорь, к которому судно подтягивали канатом)¹⁶.

На реке от Коломны до Москвы основным способом тяги было движение с помощью лошадей, что называлось «бечевою» (бечева – одно из названий веревки). Несколько лошадей (обычно 5–7–9 и т.д.), запряженных особым образом, шли по берегу и тянули на бечевах барку. Если барка была грузной, то тянули по двум берегам. Лапшин писал, что в период навигации «оба берега Москвы на значительном пространстве от Навлянска (Новлянское в 30 км от Коломны в сторону Бронниц. – Прим. авт.) до Константинова представляют оживленную картину как будто конной ярмарки. Тысячи две лошадей стоят и лежат группами возле своих яслей; народ, как муравьи в разрытой куче, кто суетится на барках, кто с берега <...>; наконец, длинный ряд судов, грузно сидящих у глубоких берегов»¹⁷.

¹³ Движение сухопутной провозной промышленности в Москву и из Москвы // ЖМВД, 1845. Ч. 9. № 1. С. 41.

¹⁴ Там же. С. 52–53.

¹⁵ Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России... С. 33.

¹⁶ Лапшин В.И. Москва-река и судоходство по ней... С. 33.

¹⁷ Там же. С. 61.

Если говорить о скорости движения, то вниз по течению от Москвы до Коломны путь «сплавом» занимал 12 дней, а в обратную сторону при достаточном уровне воды 10–15 дней «бечевою»¹⁸.

Приспосабливаясь к мелководности р. Москвы, судовладельцы строили плоские суда, «для большей вместимости длинные и широкие», 30 сажень в длину и 6 в ширину (т.е. 64×13 м. – *Прим. авт.*) и вмещавшие 11–15 тыс. пудов груза (т.е. 180–246 т. – *Прим. авт.*)¹⁹.

Статистика. Подвоз хлеба в зерне и муке, а также круп, занимал значительную долю в грузоперевозках в первой половине XIX в. Выявление статистических данных имеет ценность само по себе. Дальнейший анализ полученных данных дает возможность установить долю перевозок водою и общего объема приходивших в Москву товаров.

Сложность работы с этими статистическими сведениями заключается в том, что объемы привезенных съестных припасов даны в источниках в разных мерах веса и объема (четвертях, пудах, кулях, возах, мешках и др.). Однако возможен приблизительный подсчет, поскольку в обзоре о движении торговли в Москву и из Москвы, опубликованном в «Журнале Министерства внутренних дел» за 1845 г., приведены данные для перевода разных мер в пуды: так, в частности, условно одна четверть равна 8 пудов (131,5 кг), один куль – 9,7 пуда (159 кг), один воз – 24,95 пуда (409 кг)²⁰.

Следует отметить значительную разницу в стоимости сухопутных и водяных грузоперевозок. Один из аналитиков 1840-х гг. писал о ценах на перевозку по воде и по суше от Коломны до Нижнего Новгорода во время Нижегородской ярмарки (15 июля – 25 августа): «Платится из Москвы за сухопутную туда перевозку, смотря по состоянию дороги, от 20 до 70 к. сер., на тройках до 3 р. асс. с пуда. <...> Водю этот расход не превышал бы 8 к. сер. за пуд»²¹. Таким образом, цена на перевозки по воде была в 2,5–8,8 раза ниже, чем на сухопутные (где в стоимость перевозки закладывалась стоимость фуража для кормления лошадей, услуги кучеров и прочего персонала.)

Хлеб доставлялся в Москву в зерне и в муке, по воде и сухим путем. Статистик В. Андроссов в книге «Статистическая записка о Москве», изданной в 1832 г., отмечал: «Пшеница в зерне доставляется более водою. Привоз оной сухопутно менее первого в восемь раз. В прошлых годах, средним числом, привезено было оной водою 211 453 четверти, на возах 26 837 [четвертей]. В муке привозится 9 073 воза»²². Таким образом, до развития активного железнодорожного сообщения в последней трети XIX в. подвоз пшеницы в Москву осуществлялся преимущественно по воде. (По подсчетам на основе данных Андроссова следует, что было привезено всего 238 290 четвертей зерна, из них по воде 88 %, т.е. по воде прибыло около 31,3 тыс. т, по суше – 3,5 тыс. т.)

Некоторые сведения о привозе зерна, муки и круп содержатся в отчетах московских обер-полицмейстеров за 1838 и 1847 гг. (в это время население Москвы составляло 348 562 чел. в 1838 г. и 349 987 чел. в 1847 г.). Обобщенные данные представлены в табл. 1 на с. 17.

Представленные в таблице данные дают возможность подсчитать долю товаров, доставленных водою. Так, в пересчете на пуды, в 1838 г. ржаной муки водным путем доставлено 3 049 669 пудов, и сухим путем – 3 737 660 пудов, а ржи в зерне – 276 414 пудов водою, 492 937 пудов сухим путем. Таким образом, водою шло 45 % муки и 36 % зерна.

Аналогичные сведения по пшеничной муке и пшенице в зерне показывают, что водою доставлялось в Москву 814 175 пудов муки и сухопутно 927 191 пуд (в документе 37 162 воза), что дает 47 % подвоза водным путем. В том же 1838 г. привезено по воде 1 036 785 пудов зерна, сухопутно 267 738 пудов (в документе 10 731 воз), т.е. водою шло 80 % зерна пшеницы.

¹⁸ Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России... С. 32.

¹⁹ Лапшин В.И. Москва-река и судоходство по ней... С. 25.

²⁰ Движение сухопутной провозной промышленности в Москву и из Москвы... С. 53.

²¹ Там же. С. 60–61.

²² Андроссов В. Статистическая записка о Москве. М., 1832. С. 109.

Таблица 1

Поступление зерна, муки и круп в Москву в 1838 и 1847 гг.

Вид товара	Количество товара, привезенного в Москву сухим путем, 1838 г., возов	Количество товара, привезенного в Москву водным путем, 1838 г., пудов	Количество товара, привезенного в Москву сухим путем, 1847 г., в разных мерах	Количество товара, привезенного в Москву водным путем, 1847 г., в разных мерах
Мука ржаная	149 806	3 049 669	437 995 четвертей	411 332 куля
Мука пшеничная	37 162	814 175	42 978 мешков	3 102 куля
Мука пеклеванная	12 418	157 142	1 194 мешка	–
Мука гречневая	6 956	66 127	4 059 мешков	–
Мука гороховая	3 318	10 730	865 мешков	–
Мука картофельная	3 168	20 232	862 мешка	–
Мука крупитчатая	15 138	889 956	143 129 мешков	19 197 кулей
Мука овсяная	3 297	20 454	604 четверти	–
Мука ячменная	538	12 360	–	–
Рожь	19 757	276 414	69 310 четвертей	18 558 четвертей
Пшеница	10 731	1 036 785	201 593 четверти	11 110 четвертей
Ячмень	22 709	112 015	23 744 четверти	100 четвертей
Овес	200 715	2 877 400	766 304 четверти	341 103 четверти
Пшено	2 395	35 947	14 432 четверти	5 537 бочек (включая рис)
Пшено сарацинское (рис)	181	1 532	78 бочек	См. выше
Крупа гречневая	45 124	895 692	312 323 четверти	106 080 четвертей
Крупа просяная	4 493	35 993	–	–
Крупа перловая	–	–	830 мешков	–
Крупа ячменная	1 862	28 200	–	–
Крупа овсяная	1 093	38 051	–	–
Солод ячменный	3 973	23 108	1 729 четвертей	16 988 четвертей (включая ржаной)
Солод ржаной	3 087	44 806	3 083 четверти	см. выше
Горох	7 152	81 603	9 478 четвертей	6 420 четвертей
Толокно	513	2 530	220 четвертей	–
Отруби	–	–	–	6 000 пудов

Составлено по: Краткий годовой отчет московского обер-полицмейстера за 1838 год. М., 1839. С. 38–39; Отчет московского обер-полицмейстера за 1847 год. М., 1848. С. 108.

Сведения за 1847 г. дают следующую картину. Ржаной муки водным путем доставлено 3 989 920 пудов, и сухим путем – 3 503 960 пудов, а ржи в зерне – 148 464 пуда водою, 554 480 пудов сухим путем. Таким образом, водою шло 53 % муки и 21 % зерна. Пшеничной муки (в том числе крупитчатой) пришло водою 22 299 кулей, что составило 12 % привоза, пшеницы в зерне – 11 110 четвертей (5 %).

На первом месте по поставкам муки на оба временных среза стояли поставки ржаной муки, на втором месте – пшеничной муки (обычного размола, которая обозначена как «пшеничная», и тонкого размола высшего качества, которая обозначена как «крупитчатая»).

Что касается привоза хлеба в зерне, то в этом виде шло наибольшее количество пшеницы, на втором месте стояла рожь.

Во всех ведомостях зафиксирован значительный привоз гречневой крупы (в 1847 г. водою доставлено 44 %), которую известный в 1830-е гг. статистик В. Андроссов назвал «одним из первых предметов народного потребления» и «каждодневной пищей»²³. В большом количестве доставлялся горох, который обильно использовался для приготовления пищи (супов, каш, киселей, блинов из гороховой муки и др.).

Отмечено значительное количество овса, который шел на корм лошадям и прочему домашнему скоту.

Кто и откуда привозил хлеб в Москву водным путем. В XIX в. доставляемые в «московскую столицу» (словоупотребление того времени) зерно и мука продавались на ряде оптовых рынков, например на Болотной площади, в лабазах на берегу Москвы-реки возле Воспитательного дома (где ныне Москворецкая набережная. – *Прим. авт.*), в Тверской-Ямской и на Смоленском рынке. Историк А.Ф. Малиновский в книге «Обозрение Москвы», изданной в 1820 г., упоминал о лабазах возле Воспитательного дома, сказав и о подвозе к ним товара водою: «К наружной стене Китая, по берегу Москвы-реки, приделаны лабазы, или амбары, из которых продается разный хлеб в зернах и перемолонный, кулями, привозимый весной на стругах»²⁴.

В архиве удалось обнаружить достаточно редкий источник под названием «Книга, данная на берегу Москвы-реки для записи пригоняемого из разных городов на судах хлеба»²⁵. Это позволяет расширить представления о том, откуда везли хлеб, кто занимался перевозками, в каких объемах торговец мог привозить хлеб.

Документ имеет вид шнуровой книги с печатью красного сургуча и содержит сведения о пришедших в Москву в апреле 1813 г. и мае 1814 г. судах с хлебом, продавцах зерна, составе груза, количестве проданного зерна, ценах на отдельные виды зерна, круп и муки. Информация сгруппирована в таблицы по восьми графам: 1) месяц и число; 2) звание хлеба, кто именно хозяин и откуда с ним прибыл; 3) сколько мерою и весом; 4) по какой цене на месте куплено; 5) сколько заплачено за провоз; 6) хозяин хлеба и кому именно он продан, в какое место, по какой цене и сколько одного мерою или весом; 7) сколько меры и веса; 8) [цена] рубли и копейки.

Этот документ дает представление о географии грузовых перевозок хлеба и межрегиональных экономических связей того времени в сфере сельскохозяйственной продукции. Приведем некоторые факты из этого источника. Сведения о товарах, поступивших в апреле 1813 г. и в мае 1814 г., содержатся в табл. 2 на с. 19.

Эти данные свидетельствуют о том, что наибольшие обороты продаж приходились на ржаную муку (и ржаное зерно), использовавшуюся для хлебопечения и пивоварения, на пшеницу – для выпекания различных видов хлеба, калачей, пряников, саек, баранок и пр., на овес, который использовался преимущественно для кормления скота, особенно в зимнее время. Из круп наибольший объем поставок отмечен для гречневой крупы, далее следовали пшено и горох.

Рассмотрим далее, торговцы каких губерний осуществляли привоз хлеба в Москву и откуда они везли товар. В книге упомянуто около 80 торговцев-оптовиков, среди которых были как купцы, так и дворяне, мещане, крестьяне. Объем поставляемого каждым торговцем товара колебался обычно в пределах 800–2 000 четвертей зерна, муки и крупы. Например, мценский купец Николай Ламакин в 1813 г. привез и продал 2 200 четвертей пшеницы (в метрических мерах около 289 т), а Павел Григорьевич Щепочкин (помещик Рязанской и Калужской губерний) отослал в Москву 1 200 четвертей «ржи своей» (в метрических мерах около 158 т).

²³ Андроссов В. Статистическая записка о Москве... С. 109.

²⁴ Малиновский А.Ф. Обозрение Москвы. М., 1992. С. 119.

²⁵ Центральный государственный архив г. Москвы (далее ЦГА г. Москвы). Ф. 14. Оп. 7. Д. 171.

Таблица 2

Поступление зерна, муки и круп в Москву на судах в апреле 1813 г. и мае 1814 г., в четвертях²⁶

Вид товара	Апрель 1813 г.	Май 1814 г.
Мука ржаная (в кулях)	89 175	27 192
Пшеница	46 974	19 189
Овес (в кулях)	45 453	42 786
Крупа гречневая	9 394	13 496
Рожь	8 646	11 506
Пшено	3 777	2 564
Горох	1 197	277
Солод	945	–
Мука пеклеванная	–	1 700
Семя конопляное	–	125
Всего	70 933 четверти и 134 628 кулей	48 857 четвертей и 69 978 кулей

Составлено по: ЦГА г. Москвы. Ф. 14. Оп. 7. Д. 171. Л. 37, 62.



Рис. 2. Вид первой страницы «Книги, данной на берегу Москвы-реки для записи пригоняемого из разных городов на судах хлеба» (1813–1814 гг.).
Центральный государственный архив г. Москвы

²⁶ Объем дан в четвертях, если не указано иначе.

Наряду с московскими купцами, на доставке хлебных грузов специализировались купцы среднерусских и черноземных губерний. Московские купцы отличались наибольшими торговыми оборотами. В «Книге» упомянуты, в частности, Антип Дмитриевич Шелапутин (транспортировавший значительные объемы ржаной муки и овса, а также малые объемы пшеницы, гороха, ржи и пшена из Морши²⁷ – всего в сумме 12 810 четвертей в 1813 г.), Павел Левонтьевич Сырцов (также привозил ржаную муку и овес из Морши, объем 2 000 четвертей), Василий Огороков (доставлял ржаную муку и овес из Морши, объем 2 500 четвертей)²⁸. Среди крупнейших поставщиков были московские купцы Андрей и Иван Рахмановы, осуществлявшие доставку пшеницы из Саратова через Коломну в Москву (14 000 четвертей в 1813 г.), которая далее продавалась торговцам «разного звания» на рынки²⁹.

Купцы других губерний были многочисленны и представляли как губернские, так и уездные торговые города, расположенные в бассейне р. Оки, на которой располагались многочисленные пристани. На эти пристани (среди них было 12 крупных) преимущественно из помещичьих хозяйств Рязанской, Тульской, Орловской, Воронежской и Тамбовской губерний прибывал хлеб для дальнейшей транспортировки по воде в Москву³⁰. Большинство этих торговцев, как указано в документе, продавали товар «в разные лабазы», «разным лабазникам», иногда «на рынки». Но другие могли иметь постоянного партнера-покупателя в Москве, который уже дальше перепродавал этот товар для розничной торговли.

Перечислим далее некоторых представителей иногороднего купечества, привозивших хлеб в Москву. Например, из Орла везли купцы Никифор Тимофеев, Гаврила Коньков, Дмитрий Русанов и купеческий сын Алексей Кадобнов; из Мценска Орловской губернии – Николай Ламакин, Иван Барышев;

из Калуги – Алексей Лебедев, из Боровска Калужской губернии – Алексей Капырин (доставлял товар из Орловской губернии);

из Белёва Тульской губернии – Яков Смирнов, Андрей Рахманов, из Одоева Тульской губернии – купеческий сын Иван Панышин;

из Рязани – Иван Попов, Осип Иванов Крутицкий (привозил товар из Пензенской губернии), из Пронска Рязанской губернии – Иван Васильев из Краснослободска Рязанской губернии – купеческий сын Иван Ненюков (привозил товар для продажи московскому купцу Григорию Григорьеву Аверину);

из Твери – купеческий сын Федор Бармин (который доставлял ржаную муку, горох и пшеницу из Рязанской губернии с Перевлесской пристани).

Были активны купцы Московской губернии из городов Серпухова и Коломны, в том числе из Серпухова – купеческий сын Петр Иванов, из Коломны – купеческий сын Еф... (далее неразборчиво. – *Прим. авт.*) Свиридов. В Серпухове была крупная пристань, Коломна была перевалочным центром хлебной торговли.

Список купцов показывает, что занимавшиеся подвозом муки и зерна в Москву купцы не обязательно транспортировали товар из своей местности. Нередко они занимались дальними перевозками от поставщиков других губерний, как, например, рязанцы Попов и Крутицкий везли хлеб из Пензенской губернии, тверской житель Бармин и боровский уроженец Капырин – из Рязанской губернии.

Из дворян, поставщиков хлебного зерна, муки и круп, в «Книге» названы: «господин» (т.е. помещик) Павел Григорьевич Щепочкин (как перевалочный пункт упомянута Перевлесская, или Перевлесская пристань на р. Проне недалеко от Рязани)³¹, «господин» генерал

²⁷ Морша Рязанской губ., с 1779 г., по указу Екатерины II, Моршанск Тамбовской губ., на р. Цне – крупнейший пункт транспортировки хлебных грузов в Европейской России.

²⁸ ЦГА г. Москвы. Ф. 14. Оп. 7. Д. 171. Л. 10–27.

²⁹ Там же. Л. 36.

³⁰ См.: Судоходство пяти губерний... С. 380–394; *Истомина Э.Г.* Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М., 1982. С. 100; *Огороков А.В.* Ока и Окское судоходство в XVIII – конце XIX века // Исторический журнал: научные исследования. 2012. № 3 (9). С. 85–105.

³¹ Перевлесская пристань находилась на реке Проне в 30 верстах от впадения в Оку (См.: *Гроссман Ф.* Земледелец-механик. СПб., 1857. С. LIX). Она же писалась как Перевлесская – по названию села Перевлес.

Алексей Михайлович Селиверстов, генерал Петр Михайлович Лунин (из Рязани Спасской округи села Желудева), «господин» секунд-майор Сергей Андреевич Арапов из Пензенской губернии, «господин» майор Дмитрий Иванович Бухвостов (сын капитана и владелец с. Аргамаково Рязанской губернии), «господин» секунд-майор Петр Андреевич Вельяшев из Пензенской губернии, «господин» премьер-майор Федор Степанович Рахманов, из Рязани – надворный советник Иван Барыков (от него служитель Тимофей Родионов), малолетние дети «его сиятельства покойного графа Петра Андреевича Шувалова» из Сапожка Рязанской губернии. Из их помещичьих имений вывозились на продажу в Москву ржаная мука, горох, пшеница, овес и в малом количестве гречневая крупа. Сведения из «Книги, данной на берегу Москвы-реки» свидетельствуют о высокой товарности дворянских сельских хозяйств.

Среди поставщиков были также мещане и крестьяне: например, коломенский мещанин Егор Даманин, доставлявший ржаную муку и овес из Рязанской губернии (1 300 четвертей); крестьянин графини Е.В. Литта Семен Малюгин, доставлявший ржаную муку и овес из Морши (5 000 четвертей, продавал «в лабазы и разным купцам»); крестьянин графа Шереметева Василий Семенов, также привозивший товар из Морши (2 800 четвертей ржаной муки и овса); еще один крестьянин графа Шереметева Михайла Назаров, привозивший ржаную муку из Пензы (500 четвертей); Зарайского уезда Московской губернии крестьянин Тимофей Винокуров, продававший ржаную муку и овес (1 960 четвертей), и др.

Московские купцы, переехавшие в столицу из других губерний, нередко работали вместе со своими родственниками, продолжавшими жить на родине и занимавшимися закупками на месте. Например, московский купец Петр Дединцов закупал в Ельце пеклеванную³² муку для продажи в Москве, при этом его приказчиком был елецкий купец (вероятно, брат или племянник) Осип Дединцов³³.

Поставки осуществляли не только мужчины, но и женщины-предпринимательницы. В списках 1814 г. упомянута торговавшая с Москвой мещанка из Орла Павла Афанасьевна Вязьмитинова, дела которой вел приказчик орловский мещанин Василий Иванов Заморин. В 1814 г. Вязьмитинова отправила в Москву водою 382 четверти ржаной муки, 55 четвертей пшеница, 40 четвертей овса, 25 четвертей гречневых круп³⁴, всего 502 четверти товара (в метрических мерах около 65,8 т).

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что использование водных путей играло важнейшую роль в московской торговле и особенно в подвозе хлеба (в зерне и муке) и круп. По всей акватории Оки и Москвы-реки в пределах Московской и нескольких прилегающих губерний существовала развитая инфраструктура, включавшая доставку товара к оборудованным пристаням, временное хранение в амбарах, погрузку на суда, транспортировку до места назначения. Ввиду трудностей продвижения по Москве-реке из-за мелководья и встречного течения использовался главным образом ход судов бечевою с помощью конной тяги, а суда использовались более плоские, длинные и широкие грузоподъемностью 180–246 т. Обращение к статистическим данным показало, что в 1830–1840-е гг. водою доставлялось в разные годы 5–88 % пшеницы в зерне и 21–36 % ржи в зерне, 12–47 % пшеничной муки и 45–53 % ржаной муки. Анализ архивного реестра о привозе хлеба в 1813–1814 гг. свидетельствует о широкой географии поставок, в которых были задействованы купцы, дворяне и мещане нескольких среднерусских губерний.

Как сообщалось в «Отечественных записках» (1840 г.), «здесь нагружается хлеба, привозимого из окружных уездов Рязанской и Тамбовской губерний до 200 т[ысяч] четвертей, который отвозится большею частию в Москву» (См.: Судходство пяти губерний... С. 389).

³² Пеклеванная – мелко перемолотая и просеянная мука, чаще ржаная, но иногда и пшеничная.

³³ ЦГА г. Москвы. Ф. 14. Оп. 7. Д. 171. Л. 34.

³⁴ Там же. Л. 50.

Литература

Акользина М.К. Моршанск – хлебный порт России (середина XVIII – середина XIX века). Тамбов: Изд-во ТГУ, 2011. 207 с.

Акользина М.К. Моршанск в системе торгово-транспортной инфраструктуры городов Тамбовской губернии во второй половине XVIII – первой половине XIX в. // Вестник Тамбовского государственного университета. 2012. Вып. 1 (105). С. 201–205.

Акользина М.К. Провинциальное купечество первой половины XIX в. (по материалам Моршанска Тамбовской губернии) // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. материалов Второй междунар. науч. конф. / сост. А. И. Раздорский. Курск, 2009. С. 296–300.

Андроссов В. Статистическая записка о Москве. М.: Тип. Селивановского, 1832. 185 с.

Арсеньев К.И. Гидрографическое обозрение России // Журнал Министерства внутренних дел. 1836. Ч. XIX. № 1. С. 1–76.

Быков В.Д. Москва-река. М.: Изд-во Московского университета, 1951. 107 с.

Велитченко Н.С. Хлебная торговля Верхней Волги в первой половине XIX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ярославль, 1980. 24 с.

Военно-статистическое обозрение Российской империи. Т. VI. Ч. 1. Московская губерния. СПб., 1853. 306 с.

Гроссман Ф. Земледелец-механик. СПб.: изд. Н. Матвеевского, 1857. 259 с.

Движение сухопутной провозной промышленности в Москву и из Москвы // Журнал Министерства внутренних дел. 1845. Ч. 9. № 1. С. 40–62.

Зябловский Е.Ф. Статистическое описание Российской империи в нынешнем ее состоянии, с предварительными понятиями о статистике и о Европе вообще в статистическом виде. Кн. 2, ч. 5. СПб.: Печатано при Императорской Академии наук, 1808. 207 с.

Истомина Э. Г. Водные пути России во второй половине XVIII – начале XIX века. М.: Наука, 1982. 277 с.

История Москвы: в 6 т. М.: Изд-во Акад. наук СССР, 1954. Т. 3. 870 с.

Лапшин В.И. Москва-река и судоходство по ней. М.: Университетская типография, 1856. 65 с.

Малиновский А.Ф. Обозрение Москвы. М.: Московский рабочий, 1992. 252 с.

Москва. Снимки с видов местностей, храмов, зданий и других сооружений. М.: [б.и.], 1886. 45 л. илл.

Окороков А. В. Ока и Окское судоходство. М.: Вече, 2017. 542 с.

Окороков А.В. Ока и Окское судоходство в XVIII – конце XIX века // Исторический журнал: научные исследования. 2012. № 3 (9). С. 85–105.

Сим Е. Путеводитель по Москва-реке. М.: Московский рабочий, 1937. 109 с.

Судоходство пяти губерний: Рязанской, Тульской, Орловской, Воронежской и Тамбовской // Отечественные записки. Ч. 40. СПб., 1829. С. 380–394.

Jones R.E. Bread Upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811. Pittsburgh: University of Pittsburgh press, 2013. 298 p.

References

Akol'zina, M.K. (2011). *Morshansk – khlebnyy port Rossii (seredina XVIII – seredina XIX veka)* [Morshansk as a Grain Port of Russia (From the Mid-18th to the Mid-18th Century)]. Tambov, Izd-vo TGU. 207 p.

Akol'zina, M.K. (2012). *Morshansk v sisteme torgovo-transportnoy infrastruktury gorodov Tambovskoy gubernii vo vtoroy polovine XVIII – pervoy polovine XIX v.* [Morshansk in the System of Trade and Transport Infrastructure of the Cities of Tambov Province in the Second Half of the 18th – First Half of the 19th Century]. In *Vestnik Tamboivskogo gosudarstvennogo universiteta*. Vol. 1 (105), pp. 201–205.

Akol'zina, M.K. (2009). *Provintsial'noe kupechestvo pervoy poloviny XIX v. (po materialam Morshanska Tambovskoy gubernii)* [Provincial Merchants of the First Half of the 19th Century (According to the Materials of Morshansk, Tambov Province)]. In *Torgovlya, kupechestvo i tamozhennoe delo v Rossii v XVI–XIX vv.: sb. materialov Vtoroy mezhdunar. nauch. konf.* Kursk, pp. 296–300.

Androssov, V. (1832). *Statisticheskaya zapiska o Moskve* [Statistical Report on Moscow]. M., Tip. Selivanovskogo. 185 p.

Arsenyev, K.I. (1836). *Gidrograficheskoe obozrenie Rossii* [Hydrographic Review of Russia]. In *Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del.* Vol. XIX, No. 1, pp. 1–76.

Bykov, V.D. (1951). *Moskva-reka* [The Moskva River]. Moscow, Izd-vo Moskovskogo universiteta. 107 p.

Velitchenko, N.S. (1980). *Khlebnaya trgovlya Verhney Volgi v pervoy polovine XIX veka* [Grain Trade of the Upper Volga in the First Half of the 19th Century]. Cand. hist. nauk avtoref. Yaroslavl. 24 p.

(1853). *Voenno-statisticheskoe obozrenie Rossiyskoy imperii* [Military Statistical Review of the Russian Empire]. Vol. VI. Part. 1. Moskovskaya guberniya. St. Petersburg. 306 s.

Grossman, F. (1857). *Zemledelets-mekhanik* [Farmer-Mechanic]. St. Petersburg, izd. N. Matveevskogo. 259 p.

(1845). *Dvizhenie suhoputnoy provoznoy promyshlennosti v Moskvu i iz Moskvy* [Land Transportation Movement in and Out of Moscow]. In *Zhurnal Ministerstva vnutrennikh del.* Vol. 9, No. 1, pp. 40–62.

Ziablovskiy, E.F. (1808). *Statisticheskoe opisanie Rossiyskoy imperii v nyneshnem ee sostoyanii, s predvaritel'nymi ponyatiyami o statistike i o Evrope voobshhe v statisticheskom vide* [Statistical Description of the Russian Empire in Its Current State, with Preliminary Concepts about Statistics and about Europe in General Statistics]. Vol. 2, Part. 5. St. Petersburg, Pечатano pri Imperatorskoy Akademii nauk. 207 p.

Istomina, E.G. (1982). *Vodnye puti Rossii vo vtoroy polovine XVIII – nachale XIX veka* [Waterways of Russia in the Second Half of the 18th – Early 19th Century]. Moscow, Nauka. 277 p.

(1954). *Istoriya Moskvy* [History of Moscow]. Moscow, Izd-vo Akad. nauk SSSR, Vol. 3. 870 p.

Lapshin, V.I. (1856). *Moskva-reka i sudokhodstvo po ney* [Moskva River and Its Shipping]. Moscow, Universitetskaya tipografiya. 65 p.

Malinovskiy, A.F. (1992). *Obozrenie Moskvy* [Review of the City of Moscow]. Moscow, Moskovskiy rabochiy. 252 p.

(1886). *Moskva. Snimki s vidov mestnostey, khramov, zdaniy i drugikh sooruzheniy* [Moscow. Photos of Views of Districts, Temples, Buildings and Other Constructions]. Moscow. 45 p.

Okorokov, A.V. (2017). *Oka i Okskoe sudokhodstvo* [Oka-River and Oka Shipping]. Moscow, Veche. 542 p.

Okorokov, A.V. (2012). *Oka i Okskoe sudokhodstvo v XVIII – kontse XIX veka* [Oka-River and Oka Shipping in the 18th – Late 19th Century]. In *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya.* No. 3 (9), pp. 85–105.

Sim, E. (1937). *Putevoditel' po Moskva-reke* [The Moskva-River Guidebook]. Moscow, Moskovskiy rabochiy. 109 p.

(1829). *Sudokhodstvo pyati guberniy: Ryazanskoy, Tul'skoy, Orlovskoy, Voronezhskoy i Tambovskoy* [Shipping in Five Provinces: Ryazan, Tula, Orel, Voronezh and Tambov]. In *Otechestvennye zapiski.* Part. 40. St. Petersburg, pp. 380–394.

Jones, R.E. (2013). *Bread Upon the Waters: The St. Petersburg Grain Trade and the Russian Economy, 1703–1811.* Pittsburgh, University of Pittsburgh press. 298 p.