

УДК 656

**ТРАНСПОРТНАЯ РЕФОРМА XIX ВЕКА В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ:
ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ****Хрячкова Полина Васильевна¹**, студентe-mail: paulina.hryachkova@yandex.ru**Тенилова Татьяна Львовна¹**, доцент кафедры ТиИГиПe-mail: tatyana_tenilova@mail.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматривается процесс комплексной транспортной реформы в Нижнем Новгороде в XIX веке и ее влияние на развитие города. Проанализировано исходное состояние транспортной системы на рубеже XVIII-XIX вв. и ее ключевые проблемы. Исследована эволюция водного транспорта на Волге и Оке, связанная с переходом к пароходству, и рассмотрены мероприятия по совершенствованию гужевых путей сообщения. Проанализирован процесс строительства и ввода в эксплуатацию Московско-Нижегородской железной дороги, определена ее роль как катализатора социально-экономического развития. Дана оценка комплексного влияния реформы на превращение Нижнего Новгорода в крупный промышленный и логистический узел Российской империи.

Ключевые слова: транспортная реформа, Нижний Новгород, XIX век, Московско-Нижегородская железная дорога, Нижегородская ярмарка, водный транспорт, индустриализация, экономическая история.

TRANSPORT REFORM OF THE 19TH CENTURY IN NIZHNY NOVGOROD**Polina V. Khryachkova¹**, Studente-mail: paulina.hryachkova@yandex.ru**Tatiana L. Tenilova¹**, Associate Professor of the Department of TiIGiPe-mail: tatyana_tenilova@mail.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article examines the process of comprehensive transport reform in Nizhny Novgorod in the 19th century and its impact on the development of the city. The initial state of the transport system at the turn of the XVIII-XIX centuries and its key problems are analyzed. The evolution of water transport on the Volga and Oka, associated with the transition to shipping, is studied, and measures to improve horse-drawn communication routes are considered. The process of construction and commissioning of the Moscow-Nizhny Novgorod railway is analyzed, and its role as a catalyst for socio-economic development is determined. An assessment of the comprehensive impact of the reform on the transformation of Nizhny Novgorod into a major industrial and logistics hub of the Russian Empire is given.

Keywords: transport reform, Nizhny Novgorod, 19th century, Moscow-Nizhny Novgorod Railway, Nizhny Novgorod Fair, water transport, industrialization, economic history.

Транспортная реформа XIX века в Нижнем Новгороде представляет многогранный процесс, оказавший определяющее влияние на все стороны городской жизни и ставший ключевым фактором его трансформации из крупного торгового центра в один из ведущих промышленных и логистических узлов Российской империи. Нижний Новгород, занимавший уникальное географическое положение в центре Европейской части страны при слиянии двух великих рек, Волги и Оки, служит ярким примером того, как транспортные преобразования определяли социально-экономическое и пространственное развитие крупного городского центра.

На рубеже XVIII-XIX веков транспортная система Нижнего Новгорода, несмотря на его очевидные географические преимущества, характеризовалась архаичностью и целым рядом системных проблем, которые серьезно ограничивали его экономический потенциал. Основой транспортных коммуникаций служили водные пути, однако их использование было сопряжено с большими трудностями.

Судоходство носило строго сезонный характер, прерываясь на долгие месяцы ледостава. Технологии перевозок были примитивны - основной тягловой силой на реках оставались бурлаки, чей труд был не только неимоверно тяжел, но и крайне неэффективен с экономической точки зрения. Парусные суда, или расшивы, полностью зависели от направления и силы ветра, что делало сроки доставки грузов непредсказуемыми.

Сухопутные коммуникации находились в еще более плачевном состоянии. Г.А. Гольц утверждал, что гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России страдали от практически полного отсутствия дорог с твердым покрытием [3, с. 125]. Основная масса дорог представляла собой обычные грунтовые тракты, которые в периоды весенней и осенней распутицы превращались в непроходимое болото, на недели и месяцы парализуя всякое сообщение. Ю.И. Петров, исследуя развитие сухопутных путей во второй четверти XIX столетия, подчеркивал, что правительство осознавало эту проблему, но масштабы страны и нехватка средств не позволяли быстро ее решить [6, с. 74].

Для Нижнего Новгорода, в который в 1817 году была перенесена Макарьевская ярмарка, ставшая главным торговым событием империи, это было критической проблемой. Товары, которые не успевали доставить по «большой воде», либо доставлялись с огромными издержками по суше, либо не попадали на ярмарку вовсе. Внутригородская улично-дорожная сеть не соответствовала потребностям растущего торгового центра. Большинство улиц не имело мощения, что затрудняло передвижение не только в межсезонье, но и после обычного дождя.

Хаотичная застройка, узкие и кривые переулки, особенно в нижней, прибрежной части города, создавали постоянные заторы и препятствовали эффективной доставке товаров от пристаней к ярмарочным складам и гостиным дворам. Таким образом, к началу XIX века транспортная система города представляла собой «бутылочное горлышко», которое сдерживало реализацию его огромного торгово-экономического потенциала, и необходимость ее коренной реформы стала очевидной для властей и деловых кругов.

Революционным прорывом, положившим начало транспортной реформе, стало появление и стремительное развитие пароходства на Волге и Оке. Первые пароходы, появившиеся в 20-х годах XIX века, озаменовали начало новой эры в речных перевозках. Если поначалу они вызывали недоверие и воспринимались как дорогая диковинка, то уже к середине столетия их преимущества стали неоспоримы. Скорость, мощность, возможность двигаться против течения и практически полная независимость от погодных условий (за исключением штормов) кардинально изменили логистику на великой русской



реке. Нижний Новгород, благодаря своему расположению, стал настоящей столицей Волжского пароходства. Здесь базировались крупнейшие судоходные компании, такие как «Кавказ и Меркурий», «По Волге», строились и ремонтировались суда. Развитие парового флота оказало огромное влияние на экономику города и многократно увеличило грузооборот. Теперь товары могли доставляться быстрее, надежнее и в больших объемах. Это было особенно важно для Нижегородской ярмарки. С Урала по Каме и Волге на пароводных караванах доставлялся металл, из южных регионов – хлеб, соль и рыба.

Г.Г. Корноухова и Ю.О. Царева в исследовании о персидской торговле отмечали, что развитие пароходства позволило наладить регулярную и масштабную доставку хлопка, шелка и других восточных товаров из Астрахани. Это стимулировало текстильную промышленность центральных губерний [5, с. 171].

Пароходство дало мощный толчок развитию смежных отраслей в самом Нижнем Новгороде и его окрестностях: судостроения (на Сормовском заводе, основанном в 1849 году), металлообработки, производства паровых машин и котлов. Возникновение регулярных пассажирских линий сделало город гораздо более доступным. Поездка в Нижний Новгород на ярмарку перестала быть долгим и изнурительным путешествием, что привлекло еще большее число купцов, промышленников и просто посетителей.

Нижегородское купеческое общество, как указывал М.А. Иванов, активно инвестировало в пароходные компании, понимая, что от эффективности речного транспорта напрямую зависят их коммерческие успехи [4, с. 549].

Таким образом, эволюция водного транспорта в XIX веке не просто улучшила один из элементов транспортной системы, она коренным образом изменила экономическую географию Поволжья, окончательно закрепив за Нижним Новгородом статус главного распределительного и логистического центра на всем Волжском водном пути.

Несмотря на доминирующую роль водного транспорта, совершенствование гужевых путей сообщения и городской улично-дорожной сети также было важной составляющей транспортной реформы. Понимая, что речная навигация имеет сезонные ограничения, правительство и местные власти предпринимало меры для улучшения сухопутной инфраструктуры. На протяжении второй четверти XIX века, как отмечал Ю.И. Петров, в России активно разрабатывалось транспортное законодательство и велись работы по строительству шоссированных дорог [6, с. 77].

Для Нижнего Новгорода ключевое значение имело строительство Московского и Казанского трактов – дорог с твердым щебеночным покрытием, которые обеспечивали более или менее стабильное сообщение со столицей и восточными регионами даже в периоды распутицы. Г.А. Гольц подчеркивал, что темпы строительства таких дорог были медленными, их появление значительно сокращало время в пути и стоимость перевозок по сравнению с традиционными грунтовыми дорогами [3, с. 132].

Не менее важные преобразования происходили и внутри самого города. В рамках градостроительных планов, разработанных в 1830-40-х годах, началась активная работа по благоустройству городской территории. Центральные улицы, такие как Большая и Малая Покровские, Рождественская, а также вся территория Ярмарки, были замощены булыжником. Это не только придало городу более цивилизованный вид, но и имело огромное практическое значение, обеспечивая бесперебойное движение сотен и тысяч повозок, доставлявших товары от пристаней к торговым рядам и обратно. Развивалась и система внутригородского общественного транспорта, представленная многочисленными извозчиками. Их деятельность, хотя и была хаотичной, обеспечивала мобильность населения в условиях стремительно растущего города.

К концу XIX века стало очевидно, что возможностей гужевого транспорта уже недостаточно для обслуживания такого крупного центра. Логичным завершением этого



этапа развития стало появление в Нижнем Новгороде в 1896 году электрического трамвая, приуроченное к открытию Всероссийской выставки. Как писал П.С. Рузавин в книге, посвященной веку нижегородского трамвая, его запуск стал символом вступления города в новую технологическую эпоху [7, с. 15].

Таким образом, мероприятия по совершенствованию гужевого транспорта и улично-дорожной сети, хотя и были менее революционными, чем внедрение пара на реках и железных дорогах, сыграли незаменимую роль в обеспечении повседневного функционирования городского организма и создании необходимой инфраструктурной базы для дальнейшего роста.

Апогеем и решающим этапом транспортной реформы XIX века в Нижнем Новгороде стало строительство железной дороги. Пароходство преодолело проблему скорости и тяги на реках, а железная дорога решала главную оставшуюся проблему – сезонность и зависимость от водных путей. Идея связать Москву с «карманом России», как называли Нижний Новгород, обсуждалась несколько десятилетий, но практическая реализация началась лишь в конце 1850-х годов.

Как отмечали А.В. Гайдамакин и В.А. Четвергов, строительство этой линии было продиктовано насущными экономическими потребностями государства, стремившегося создать надежный транспортный коридор между промышленным центром и богатым аграрно-сырьевым Поволжьем [2, с. 88].

В 1862 году состоялось торжественное открытие сквозного движения по Московско-Нижегородской железной дороге. Это событие, как писали Д.А. Бубнов и А.Н. Комарова, имело колоссальные последствия для всей транспортной инфраструктуры региона [1, с. 202].

Во-первых, железная дорога обеспечила круглогодичную, быструю и предсказуемую связь с Москвой и всей центральной Россией. Время в пути сократилось с недель до полутора суток. Грузы теперь можно было отправлять и получать в любое время года, что произвело революцию в планировании коммерческих операций. Во-вторых, железная дорога кардинально изменила характер и ритм работы Нижегородской ярмарки.

Ускорился оборот капитала, так как купцы могли быстрее реализовывать товар и закупать новый. Изменилась и структура товарооборота: теперь на ярмарку стало выгодно привозить по железной дороге больше промышленных изделий из Москвы и Петербурга. В-третьих, и это, возможно, самое главное, железная дорога стала мощнейшим катализатором промышленного развития самого Нижнего Новгорода. Как справедливо указывает исследователь Г. Чжан, транспорт в России XIX века был не просто отраслью экономики, а системообразующим фактором, стимулировавшим индустриализацию [8, с. 660].

Район вокруг железнодорожного вокзала в Канавине начал стремительно превращаться в крупную промышленную зону. Близость к железной дороге и речным пристаням создавала идеальные условия для размещения крупных заводов. Сормовский завод, получив выход к железнодорожной сети, превратился в гиганта машиностроения, выполнявшего заказы для всей страны.

Появились десятки других предприятий – мукомольных, металлообрабатывающих, нефтеперерабатывающих. Железная дорога не просто дополнила существующую транспортную систему, она вывела ее на новый уровень, превратив Нижний Новгород в один из первых в России мультимодальных транспортных узлов, где эффективно взаимодействовали речной и железнодорожный транспорт.

Комплексное влияние транспортной реформы XIX века на Нижний Новгород было всеобъемлющим и многоплановым, затронув буквально все аспекты городской жизни. Трансформация транспортной системы стала тем фундаментом, на котором вырос новый,



индустриальный город. Создание интегрированной сети, в которой водные пути, шоссейные дороги и железнодорожные магистрали дополняли друг друга, породило мощный синергетический эффект.

Железная дорога доставляла в город сырье и вывозила готовую продукцию круглый год, а в период навигации пароходы развозили эти товары по всему огромному Волжско-Камскому бассейну. Данная взаимосвязь, по мнению Г. Чжана, была ключевым фактором формирования единого внутреннего рынка в России [8, с. 685].

Следствием отмеченных преобразований стали глубокие изменения в пространственной структуре города. Если ранее жизнь концентрировалась в нагорной, административно-купеческой части и на временной территории Ярмарки, то теперь центр экономической активности начал смещаться в заречную часть. Район Московского вокзала в Канавине превратился в новый деловой и промышленный центр, где кипела жизнь круглый год, а не только в ярмарочные месяцы.

Указанное, привело к стремительному росту населения. Появление тысяч новых рабочих мест на транспорте, на заводах, в складском хозяйстве и торговле вызвало массовый приток мигрантов из окрестных уездов и других губерний, что, в свою очередь, стимулировало жилищное строительство и развитие социальной инфраструктуры. Экономика города претерпела качественную диверсификацию. Из центра преимущественно оптовой, ярмарочной торговли Нижний Новгород превратился в мощный промышленный центр. Ведущими отраслями стали машиностроение и металлообработка (прежде всего, благодаря Сормовскому заводу), мукомольное производство (Нижний Новгород стал «хлебной столицей» Поволжья), судостроение и нефтепереработка.

Новая экономика была гораздо более устойчивой, так как не зависела от конъюнктуры одного, пусть и крупнейшего, торгового мероприятия. Деятельность нижегородского купечества, как отмечает М.А. Иванов, также трансформировалась: многие купцы переориентировались с чисто торговых операций на инвестиции в промышленность и транспорт, становясь предпринимателями нового, капиталистического типа [4, с. 550].

Комплексный анализ транспортной реформы XIX века в Нижнем Новгороде демонстрирует глубокую преемственность в развитии правовых и инфраструктурных основ крупных логистических узлов. Сформированная мультимодальная модель, объединившая речное судоходство, шоссейные и железные дороги, предопределила современную экономическую структуру региона.

С юридической точки зрения реформа запустила процесс системной кодификации законодательства, заложив институциональные основы государственного контроля и общественной безопасности на путях сообщения. Имперские акты, регламентировавшие освидетельствование плавсредств, проверку надежности механизмов и лимиты пассажироместности, послужили историческим прототипом для современных институтов технического надзора, отраженных в Водном кодексе РФ, Кодексе торгового мореплавания РФ и реализуемых Ространснадзором.

Аналогичным образом дореволюционные противопожарные правила, включавшие оснащение судов средствами пожаротушения и регламентацию перевозки нефтепродуктов, предвосхищали действующие стандарты, закрепленные в федеральных законах «О пожарной безопасности» и «О транспортной безопасности». Опыт правового регулирования на Московско-Нижегородской железной дороге в части жесткого регламента работы персонала, строгой отчетности и охраны имущества в пределах полосы отчуждения заложил методологический базис для современной системы защиты инфраструктуры, регулируемой Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в РФ». Таким образом, правовые институты реформы XIX века оказали фундаментальное



влияние на генезис российского транспортного права, а исследование имперского опыта публично-частного взаимодействия способствует более глубокому пониманию векторов совершенствования современного законодательства в сфере логистики и национальной безопасности.

Список литературы:

1. Водный кодекс Российской Федерации от 03.06.2006 № 74-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 23. – Ст. 2381.
2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
3. Федеральный закон «О пожарной безопасности» от 21.12.1994 № 69-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1994. – № 35. – Ст. 3649.
4. Федеральный закон «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169.
5. Федеральный закон «О транспортной безопасности» от 09.02.2007 № 16-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.
6. Свод законов Российской империи. Т. XII. Устав путей сообщения: [включая Правила Приложения к ст. 267]. – Санкт-Петербург. – Текст: непосредственный.
7. Свод законов Российской империи. Т. XII. Устав пожарный: [включая ст. 70]. – Санкт-Петербург. – Текст: непосредственный.
8. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных // Свод законов Российской империи. Т. XV. – Изд. 1885 г. – Санкт-Петербург, 1885. – Текст: непосредственный.
9. Устав уголовного судопроизводства: утвержден 20 ноября 1864 г. – Текст: непосредственный.
10. Уголовное уложение: утверждено 22 марта 1903 г. – Текст: непосредственный.
11. Проект временных правил об охранении порядка на водах в пределах ведомства Нижегородской речной полиции от 15 июня 1874 г. – Текст: непосредственный.
12. Циркуляр Департамента полиции Министерства внутренних дел от 4 февраля 1883 г. № 1224. – Текст: непосредственный.
13. Временные правила «О выборных от рабочих в мастерских паровозных депо на казенных железных дорогах»: утверждены Министром путей сообщения 8 февраля 1905 г. – Текст: непосредственный.
14. Постановление Министра путей сообщения от 16 февраля 1905 г. № 19. – Текст: непосредственный.
15. Циркуляр Начальника Нижегородского отделения жандармского полицейского управления железных дорог от 28 января 1912 г. № 326. – Текст: непосредственный.
16. Бубнов, Д. А. Московско-Нижегородская железная дорога / Д. А. Бубнов, А. Н. Комарова // Обеспечение безопасности движения как перспективное направление совершенствования транспортной инфраструктуры: Материалы Международной студенческой научно-практической конференции, Нижний Новгород, 07 апреля 2022 года. – Нижний Новгород: Филиал федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования "Самарский государственный университет путей сообщения" в г. Нижнем Новгороде, 2022. – С. 201-205.
17. Гайдамакин, А.В. История железнодорожного транспорта России: учебное пособие / А.В. Гайдамакин, В.А. Четвергов (ред.). – М.: Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2012. – 312 с.
18. Гольц, Г.А. Гужевой транспорт и гужевые пути сообщения в России (исторический очерк) / Г.А. Гольц // Россия и современный мир. – 2007. – № 1 (54). – С. 119-139.



19. Иванов, М. А. Нижегородское купеческое общество и его деятельность в конце XIX — начале XX века / М. А. Иванов // Молодой ученый. — 2015. — № 13 (93). — С. 548-551.
20. Корноухова, Г.Г. Персидская торговля на Нижегородской ярмарке во второй половине XIX — начале XX в. и проблема транспортировки товаров / Г.Г. Корноухова, Ю.О. Царева // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Всеобщая история. — 2021. — Т. 13, № 2. — С. 167-176.
21. Петров, Ю. И. Развитие сухопутных путей сообщения и транспортного законодательства в России во второй четверти XIX столетия / Ю. И. Петров // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 3(31). — С. 72-80.
22. Рузавин, П.С. Ваш друг трамвай. Век Нижегородского трамвая 1896-1996 / П.С. Рузавин. — Нижний Новгород: Орион, 1996. — 127 с.
23. Чжан, Г. Транспорт и экономическое развитие России в XIX - начале XX века / Г. Чжан // Историко-экономические исследования. — 2016. — Т. 17, № 4. — С. 645-696.

