

Итак, на протяжении всего пореформенного периода купечество ЦЧР являлось активным покупателем земельной собственности. Баланс купли-продажи земли показал преобладание покупательной способности не только по количеству заключенных сделок, но и увеличение земельного фонда исследуемого сословия.

Примечания

¹ Ковальчук М. А., Тесля А. А. Земельная собственность в России: Правовые и ист. аспекты (XVIII — первая половина XIX вв.): Моногр. Хабаровск, 2004. С. 75.

² Составлена по: Материалы по статистике движения землевладения в России. Вып. 13: Погуберн. итоги мобилизации земель и сред. земельн. цены за 40-летие 1863–1902 гг. СПб., 1907. С. 12.

³ Ковальченко И. Д. Аграрный строй России второй половины XIX — начала XX века. М., 2004. С. 165–181.

⁴ Материалы по статистике движения землевладения в России. Вып. 4: Свод данных о купле продаже земель в 45 губерниях Европейской России за тридцатилетие 1863–1892 гг. СПб., 1901. С. 56–59.

⁵ Там же. С. 2–5, 8–11.

⁶ Там же.

⁷ Там же.

⁸ Там же. С. 50–51.

⁹ Материалы по статистике движения землевладения в России. Вып. 3: Купля продажа земли в Европ. России в 1895 г. СПб., 1898. С. 130–133.

¹⁰ Там же. С. 130–133.

¹¹ Там же. С. 134–135.

А. А. Терещенко

КУПЕЧЕСТВО ГОРОДОВ ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНОГО РЕГИОНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX в.: ЧИСЛЕННОСТЬ И СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ТОРГОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Одним из наиболее характерных явлений социально-экономического развития ЦЧР во второй половине XIX в. было изменение численности купечества и развитие торговли. Процессы модернизации вызвали не только количественное движение городского населения, но и привели к существенным переменам в сословной структуре городских центров, специализации торговли и характера занятости горожан. Так, если в 1861 г. в городах региона насчитывалось 52,9 тыс. чел. купцов, или 10,4 % населения, то в 1897 г. их доля резко уменьшилась и стала составлять 1,8 % (15,4 тыс. чел.) от общего числа горожан (см. табл. 1–2).

Таблица 1

**Сословная структура городского населения Центрального Черноземья
в 1861 г., тыс. чел., (в т. ч. члены их семей)¹**

Сословия	Города Воронежской губ.		Города Курской губ.			Города Орловской губ.		Города Тамбовской губ.			Итого
	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	
Дворяне потомственные	1,9	0,8	0,3	1,3	0,1	0,3	1,0	0,6	0,8	0,03	7,1
Дворяне личные	3,0	1,2	0,9	1,4	0,03	0,5	2,3	1,1	1,8	0,05	12,4
Духовенство	2,1	1,2	0,8	2,0	0,2	0,7	2,8	2,2	1,7	0,4	14,1
Почетные граждане	0,2	0,01	0,1	0,2	–	0,1	0,3	0,04	0,3	–	1,3
Купцы	2,1	6,4	1,2	11,3	0,2	1,0	15,2	0,6	14,3	0,6	52,9

Сословия	Города Воронежской губ.		Города Курской губ.			Города Орловской губ.		Города Тамбовской губ.			Итого
	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	
Мещане	8,8	19,5	16,5	39,0	1,0	24,3	74,8	13,5	64,2	5,8	267,5
Цеховые и рабочие	7,7	5,5	1,9	1,9	0,02	–	–	0,01	–	–	12,2
Крестьяне	7,8	16,5	2,5	7,7	9,7	1,3	9,9	7,5	11,8	0,4	75,2
В т. ч. временнообязанные	2,0	0,1	0,1	0,3	–	0,5	3,0	3,5	1,3	0,1	10,9
Военные	3,9	4,7	3,3	7,5	0,5	3,2	7,8	4,6	6,2	0,2	45,7
Иностранцы	0,05	0,02	0,1	0,02	–	0,04	0,01	0,01	0,01	–	0,3
Другие группы	0,01	0,8	0,4	0,7	–	3,6	0,7	0,1	0,9	0,02	13,4
Все население	39,5	56,7	28,1	73,3	11,7	35,8	116,8	33,7	103,3	7,5	506,4

При этом численность купечества в губернских центрах в 1897 г. осталась почти на том же уровне, что и в начале 1860-х гг. Так, если в 1861 г. в Воронеже, Курске, Орле и Тамбове зарегистрировано 4,9 тыс. чел. купцов, то в 1897 г. — 4,3 тыс. чел., т. е. всего на 0,6 тыс. чел. меньше. Тогда как в уездных городах региона количество купцов в 1897 г. уменьшилось с 47,2 тыс. чел. в 1861 г. до 11,0 тыс. чел. в 1897 г., т. е. в 4,3 раза. В заштатных городах численность данного сословия упала почти в 5 раз².

Среди губернских городов наибольшее сокращение числа купцов наблюдалось в Воронеже — с 2,1 тыс. чел. до 1,1 тыс. чел., т. е. в 1,9 раза. В Курске их численность уменьшилась незначительно — на 0,1 тыс. чел., или в 1,1 раза. В Орле и Тамбове произошло некоторое увеличение горожан данного сословия — на 0,3 и 0,2 тыс. чел. соответственно, или в 1,3 раза.

Снижение численности купечества в составе городского населения к концу XIX в. было особенно заметно в уездных городах Воронежской и Курской губ. Так, численность данного сословия в воронежских уездных центрах уменьшилась к 1897 г. на 5,1 тыс. чел., или на 79,9 % от их количества в 1861 г., и составила всего 1,3 тыс. чел. В курских уездных городах в 1897 г. насчитывалось 2,5 тыс. чел. купцов (произошло уменьшение в 4,6 раза). В уездных городах Орловской и Тамбовской губ. численность купечества сократилась, соответственно, на 11,2 и 11,0 тыс. чел. (в 3,8 и 4,4 раза)³.

Таблица 2

Сословная структура городского населения Центрального Черноземья в 1897 г., тыс. чел. (в т. ч. члены их семей)⁴

Сословия	Города Воронежской губ.		Города Курской губ.			Города Орловской губ.		Города Тамбовской губ.			Итого
	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	
Дворяне потомственные	3,6	1,5	4,0	3,5	0,05	2,9	2,8	2,3	2,5	0,03	23,0
Дворяне личные и чиновники	3,9	2,2	2,6	2,5	0,03	3,5	3,6	3,0	3,6	0,03	24,9

Сословия	Города Воронежской губ.		Города Курской губ.			Города Орловской губ.		Города Тамбовской губ.			Итого
	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	губ.	уезд.	губ.	уезд.	зашт.	
Дворяне потомственные	3,6	1,5	4,0	3,5	0,05	2,9	2,8	2,3	2,5	0,03	23,0
Духовенство	2,5	1,4	1,5	1,9	0,1	2,0	2,2	2,2	2,2	0,1	16,0
Почетные граждане	1,9	0,9	1,2	1,9	0,1	2,0	3,0	1,4	2,1	0,04	14,5
Купцы	1,1	1,3	1,1	2,5	0,03	1,3	4,0	0,8	3,2	0,1	15,4
Мещане	26,1	24,6	24,8	43,6	1,2	26,8	78,0	14,0	58,0	5,0	302,2
Крестьяне	40,5	53,0	40,0	87,6	11,8	30,4	79,8	23,9	99,4	0,9	467,4
Войсковые казаки	0,1	0,03	0,03	0,02	–	0,02	0,05	0,03	0,08	0,01	0,4
Иностранцы	0,01	–	–	0,02	–	–	0,02	–	0,01	–	0,06
Финляндские уроженцы	0,01	–	–	–	–	–	0,01	–	–	–	0,02
Иностранцы	0,3	0,05	0,2	0,1	–	0,2	0,1	0,1	0,2	–	1,3
Не принадлежащие к этим сословиям	0,4	0,1	0,2	0,3	0,04	0,5	0,5	0,2	0,4	–	2,6
Не указавшие сословия	0,2	0,1	0,1	0,2	–	0,2	0,2	0,2	0,3	0,01	1,5
Все население	80,6	85,2	75,7	134,1	13,4	69,8	174,3	48,1	174,0	6,2	861,4

За этот же период численность остальных сословий увеличилась: дворян потомственных — в 3,3 раза, дворян личных и чиновников не из дворян — 2,0 раза, духовенства — в 1,1 раза, потомственных личных почетных граждан — в 11,5 раза, мещан и рабочих — в 1,1 раза, иностранных подданных — в 5,2 раза⁵. Таким образом, в отличие от других сословий, в городских центрах Черноземья весьма заметно уменьшилось количество купцов — с 52,9 тыс. чел. в 1861 г. до 15,4 тыс. чел. в 1897 г., или в 3,4 раза.

Такое резкое снижение числа купцов связано, прежде всего, с ростом в городах к концу XIX в. стационарной оптовой торговли, с повышением роли промышленности в городской экономике, а также с переходом части купцов в разряд почетных граждан.

Наиболее привлекательными для купцов, наряду с губернскими городами, были уездные Белгород, Болхов, Борисоглебск, Брянск, Елец, Козлов, Ливны, Липецк, Моршанск и Острогожск, ставшие к концу XIX в. важными экономическими центрами региона. В указанных 10 из 55 (18,2 %) городах Черноземья в 1897 г. насчитывалось 270,8 тыс. чел., или 31,4 % горожан региона. В них проживали 5145 чел., или 33,3 % купцов, а также 4448 чел., или 19,2 % всех потомственных дворян; 5274 чел., или 21,1 % личных дворян; 3030 чел., или 19,0 % духовенства; 4066 чел., или 28,1 % почетных граждан, а также 352 чел. (из 1312 чел.), или 26,8 % иностранных подданных⁶.

Притягательностью для купечества в этих городах было наличие удобного железнодорожного, водного или шоссейного сообщения, обеспечивающего надежные экономические связи с всероссийским рынком, большая возможность для приложения своих коммерческих и предпринимательских способностей в развивающихся рыночных отношениях. Помимо губернских Воронежа, Курска, Орла и Тамбова, наибольший интерес для купечества имели древние Борисоглебск, Елец, Козлов, Ливны, Моршанск и Острогожск. Наименьшую привлекательность в данное время имели города с еще недостаточно окрепшей экономикой и коммунальной сферой: уездные Богучар, Грайворон, Дмитровск, Елатьма, Задонск, Зем-

лянск, Кромы, Новохоперск, Павловск, Севск, Спасск, Темников, Тим, Трубчевск, Фатеж, Шацк и заштатные Богатый, Кадом, Мирополье и Хотмыжск. На долю купечества заштатных городов Богатого Обоянского, Мирополя Суджанского, Хотмыжска Грайворонского у. Курской губ. и Кадома Темниковского у. Тамбовской губ. в 1897 г. приходилось всего 695 чел.

Реформа 1861 г., «перевернувшая вверх дном всю русскую жизнь»⁷, открыла новую эпоху в истории России — эпоху становления и утверждения буржуазных отношений в стране, широкого приобщения российского общества к новым нормам экономической, политической и культурной жизни, ставшими основой развития человеческой цивилизации на очередном этапе ее развития.

Одним из основных занятий горожан в 1861 г. была торговая деятельность (см. табл. 3).

Таблица 3

**Занятия горожан Центрального Черноземья в области экономики
в 1861–1897 гг., тыс. чел. об. пола
(мастеров, членов их семей и подмастерьев)⁸**

Занятия горожан	Городские центры Центрального Черноземья							
	Воронежская губ.		Курская губ.		Орловская губ.		Тамбовская губ.	
	1861 г.	1897 г.	1861 г.	1897 г.	1861 г.	1897 г.	1861 г.	1897 г.
Фабрично-заводская и ремесленная деятельность	9,6	48,2	11,7	61,6	7,4	8,4	4,0	59,4
Торговля	1,1	19,8	14,3	33,0	2,0	35,3	1,5	34,8
Сельское хозяйство	3,0	29,2	10,4	45,8	0,7	27,6	2,1	34,4
Др. виды экономической деятельности	3,3	23,6	9,2	24,9	16,0	20,4	11,9	36,2
Итого занято в экономике	17,0	120,8	45,6	165,3	26,1	91,7	18,5	164,8
Административная деятельность*	нет данных	7,0	нет данных	7,8	нет данных	7,9	нет данных	8,2
Социокультурная деятельность	3,3	37,1	3,0	39,0	3,4	48,0	4,3	44,0
Военнослужащие	4,7	4,0	11,5	8,3	13,1	13,4	12,3	7,7
Итого внеэкономических занятий	8,0	48,1	14,5	55,1	16,5	69,3	16,6	59,9
Всего населения	96,2	169,6	113,1	221,5	152,6	244,0	144,2	226,3

* Некоторые данные о деятельности горожан в 1861 г. в источниках неполные и поэтому отсутствуют.

Для правильной оценки состояния торговли городов Черноземья во второй половине XIX — начале XX в. важно учитывать как своеобразие изучаемого региона, так и особенности переживаемого страной пореформенного периода, а также хозяйственную специфику конкретных городов, обслуживающих потребности не только собственно горожан, но и огромного сельского населения прилегающих территорий. Последнее обстоятельство особо отмечалось современниками, так как «крестьянский спрос высвобожденной от крепостного права деревни стимулировал рост фабрично-заводской промышленности, торговли и в связи с этим толкал горожан к еще большей специализации»⁹.

Либерализация российского общества в 60–70-е гг. XIX в. способствовала расширению коммерческой и предпринимательской деятельности городского населения, привела к возрастанию функций города в поступательном экономическом движении страны. По свидетельству современника, «города из резиденции администрации» постепенно превращаются в «самодовлеющие экономические центры»¹⁰. В торговле Тамбовской губ. большую роль играли местные реки. Основной продукцией перевозки из Пензенской и Саратовской губ. были хлеб и хлебный спирт — до 6 млн. пудов на 3 млн. руб. Из города Моршанска Тамбовской губ. везли до 2 млн. пудов на 1 млн. руб. сала, торговали с Воронежской, Орловской, Курской и др. губерниями России. Значение рек в экономике этой

губернии было настолько весомым, что в Борисоглебске была построена Хоперская пристань, где осуществлялось строительство судов¹¹.

До открытия железнодорожного сообщения не только орловские, но и курские торговцы для оптовой торговли с Калугой, Серпуховом, Коломной и Москвой подвозили все свои товары к Орловской пристани. До 1869 г. с Мценской и Орловской пристаней ежегодно отправлялось от 500 до 600 судов разной величины. За навигацию осуществлялось по 5–6 рейсов. Наибольшая грузоподъемность судов приходилась на время половодья р. Оки — от 30000 до 45000 пудов на одно судно. Мелкие суда грузоподъемностью от 6000 до 20000 пудов совершали по 4–5 рейсов в сезон. Конечным пунктом доставки грузов были пристани Калуги, Перемышля, Серпухова, Коломны и Москвы¹².

Все суда и большая часть плотов из Брянска и Трубчевска по окончании разлива р. Десны отправлялись с грузами в малороссийские города, например, в Киев, Кременчуг, Екатеринослав и Херсон, а по прибытии на место назначения после реализации груза продавались на постройки (особенно в трех последних городах, испытывающих недостаток в строительных материалах).

Взаимовыгодные экономические связи местного крестьянского и городского населения можно проиллюстрировать на примере городской торговли в Ельце и Ливнах. Так, для отправки из Ельца пшеничной муки требовалось 450 тыс. мешков, из Ливен — 500 тыс. мешков. Для каждого мешка необходимо 4 аршина холста. Следовательно, для 950 тыс. мешков только в два названных города крестьяне поставляли 3800 тыс. аршин холста на сумму 190 тыс. руб. серебром (по 5 коп. за аршин). Многие небогатые мещане для собственного потребления также покупали холст у крестьян. Кроме того, окрестные крестьяне осенью продавали горожанам целые возы живых гусей, а в Брянске, Ельце и особенно в Задонске продавали живую, соленую, вяленую и копченую речную рыбу: соленых щук, сушеных в печах сомов, копченых лещей и язей. После введения в строй железной дороги многие торговцы-оптовики — жители Ливен, Ельца, Малоархангельска, Мценска и Орла — стали поставлять по железной дороге в Москву гусей и другую битую птицу¹³.

Воронежские города вели круглогодичную торговлю с большинством городов Орловской, Тамбовской и Курской губ. С Москвой, Санкт-Петербургом, Нижним Новгородом, Курском, Полтавой и Харьковом из-за отсутствия до конца 1860-х гг. железнодорожного сообщения торги велись только в летнее время и на ярмарках. С Ростовом, Камышином и Таганрогом торговали с весны до осени, пока имелся подножный корм для лошадей и волов. Русское население товары перевозило на лошадях, украинское — на волах. Зимой по санному пути торговали с Ельцом, Козловым и Моршанском¹⁴.

Рожь, пшеница и льняное семя, частично просо, гречиха, овес являлись основными товарами, которые вывозились из региона. Постоянными потребителями проса были подмосковные губернии — до 50 тыс. четв., гречиха шла в армейские части Кавказа, овес — на юг в войско Донское. Ячмень, горох, конопляное и подсолнечное семя, табак и анис перерабатывались на месте и поставлялись в столицы, в Нахичевань, соседние губернии. Муку отправляли на Кавказ, зерно — в Моршанск и Елец, а также на склады Тамбовской и Курской губ.

Экспортными товарами городов Центрального Черноземья являлись сахар, зерно, топленое сало. Так, до 670000 четв. хлеба и 100000 четв. льняного семени вывозилось ежегодно только из воронежских городов в Англию. Кроме того, каждый год около 300000 пудов белого воронежского сала вытапливалось на экспорт. «Воронежские капиталисты» также поставляли этот качественный продукт в Москву и Санкт-Петербург, а также на Моршанскую пристань, откуда сало отправлялось в различные районы страны и за границу.

Особенно много говяжьего, бараньего и свиного сала поставлялось из орловских городов. Торговцы салом закупали целыми гуртами преимущественно овец и свиней, откармливали их на мельницах и крупорушках отходами от переработки пшеницы и гречихи, а осенью забивали на сало (для владельцев последних это был иногда единственный источник их дохода). К примеру, из Ельца сала вывозилось на 400 тыс. руб. в год, из Ливен — на 180 тыс. руб., из Орла — до 60 тыс. руб. После введения в действие железной дороги поставки сала к Рижскому порту не только из этих городов, но и из других мест значительно возросли¹⁵.

Не меньшей популярностью у потребителей пользовалось и топленое белгородское сало, собираемое с большой территории в Белгород из соседних уездов и губерний, в том числе малороссийских. Собранный продукт разливалась в осиновы бочки, изготовленные, в основном, слободским населением, и через руки курских купцов объемом около 600000 пудов на сумму в 2 млн. руб. зимой также отправлялась в российские столицы, прибалтийские города и на экспорт.

Рыльские купцы, ведущие интенсивную торговлю с Австрией, скупали у «шибаев» (мелочных перекупщиков) кожаный товар, конский волос и щетину не только в Курской и соседних чернозем-

ных губерниях, но и в Поволжье. Вместе с продукцией пчеловодства это сырье они вывозили в Австрию и Германию в обмен на косы, которыми снабжали практически всю Россию (даже Сибирь).

Купцы-оптовики в Рыльске или через свои конторы в других городах сбывали «сеножатные» косы мелким купцам. Розничную же торговлю осуществляли с наступлением весны следующим образом. Из Рыльска в разных направлениях отправлялось до 3 тыс. повозок, на каждой из которых находилось по 500–600 изделий. Купцы продавали свой товар на ярмарках, а также на городских базарах. Иногда косы обменивали на прасольский товар. Основной сбыт продукции производился в тех местностях, где предполагался хороший урожай хлеба и трав. С учетом расходов каждую косу покупали за 40–50 коп., а продавали по 1–1,5 руб. Таким образом, с каждой повозки, содержащей на 200–300 руб. товара, купец-возчик получал до 300–600 руб. чистой прибыли¹⁶.

Другим примером городской экспортной торговли являлась продажа «Италийскому двору» лошадей козловским купцом Лычевым. На Тамбовщину за рысистыми породами лошадей приезжали купцы даже из Германии, Франции и Австрии¹⁷.

В торговом отношении выделялись губернские центры Воронеж, Курск, Орел и Тамбов, а также уездные Белгород, Болхов, Брянск, Елец, Козлов, Липецк, Моршанск, Рыльск, Старый Оскол, Суджа и др. При этом это не было напрямую связано с административным статусом указанных городов. В 1900 г. Курск среди товарных рынков земледельческих и растительных продуктов опережал соседний Орел, хотя количество предприятий в последнем было вдвое больше, чем в Курске: соответственно 49 и 94. Курск — единственный город из центральной хлеботорговой полосы — имел оборот только по торговле сахаром свыше 1000000 руб. в год¹⁸.

Жители некоторых уездных центров, по сравнению с вышеуказанными городами, в меньшей степени занимались торгово-промышленной деятельностью, что было связано с относительно недавним основанием или возрождением большинства из них (Бирюч, Бобров, Валуйки, Дмитриев, Кирсанов, Коротояк, Льгов, Нижнедевицк, Щигры)¹⁹.

Важнейшим торгово-перевалочным пунктом в Тамбовской губ. являлся Моршанск. Через его речную пристань только в Рязанскую губ. в год отправлялось на 5 млн. руб. хлеба, до 20 тыс. голов крупного рогатого и 100 тыс. голов мелкого скота. Значительными центрами сплавной торговли в губернии являлись Козлов и Борисоглебск, осуществлявшие торговлю с Москвой, Саратовской и Воронежской губ. Тамбов и Лебедянь вели торговлю в основном во время трех ярмарок — Крещенской, Троицкой и Покровской. В Кирсанове наибольшее развитие получила прасольская торговля. Из Елатьмы в Москву поставлялась доброкачественная мука. Однако недостаток железных дорог тормозил на Тамбовщине развитие промышленности и препятствовал расширению торговли. Города Липецк, Темников, Усмань, Шацк и Кадом в 1860-е гг. не отличались активной торговой деятельностью²⁰.

Оптово-розничная торговля в городах Орловской губ., как и в других губерниях региона, выполняла важную роль. С одной стороны, она снабжала местное население многочисленными товарами, идущими на внутреннее потребление. С другой, торговля привлекала нужное количество денежных средств, необходимых для финансирования многочисленных государственных и муниципальных программ. Несмотря на большее разнообразие розничных товаров, ведущую роль в городской экономике, конечно, выполняла оптовая торговля, превышающая по своим объемам розничную.

Через такие орловские города, как Ливны, Елец, Мценск, Карачев и Севск, в 1860-е гг. проходила транзитная хлебная торговля с Калужской, Тульской и особенно Московской губ. В этих городах сосредоточились важнейшие рынки по продаже товаров из Воронежской, Курской, Черниговской, южной части Тульской и Орловской губ. Ливны стали пунктом сбора товарной продукции, особенно хлеба, поступающей из Щигров, Тима, Обояни, Старого Оскола, Малоархангельска и Ельца, а также западных уездов Воронежской губ..

Хлеб из восточных уездов Курской и западных уездов Воронежской губ. отправлялся через Ливны в Ефремов, Мценск, Новосиль, Чернь. Товарные потоки из Курской и Черниговской губ. через Дмитровск и Кромы поступали в крупный хлеботорговый пункт — Орел. Курские и другие купцы нанимали на орловской пристани барки и везли на них хлеб в Белев, Жиздру, Козельск, Серпухов, Сухиничи и Москву. На обратном пути в Курск торговцы поставляли строевой лес, лесоматериалы и изделия из них²¹. Преобладающей торговлей в 1860-е гг. в местных городах была хлебная торговля и торговля скотом. В заштатных городах в основном торговали только предметами первой необходимости²².

После 1861 г. важной группой товаров, отправляемых из городов Черноземья, были пенька, конопляное семя и масло. Основным временем закупки пеньки была весна, с середины апреля до середины июня. После сортировки пенька двух высших сортов отправлялась к балтийским портам, а низший, так называемый «бухара», расходился между местными потребителями. С 1860-х гг. вывозилось несколько сотен тысяч пудов пеньки в год и лишь незначительная ее часть шла на внутреннее

потребление. Самыми крупными центрами производства и продажи пеньки были Брянск, Карачев, Кромы, Мценск, Севск и Трубчевск Орловской губ. и Рыльск Курской. Изделия из пеньки сбывались в Харьковскую и Полтавскую губ.. Конопляное семя и масло на сумму до 1 млн. руб. в год поставлялись в Москву и к портам Балтийского моря, а также сухопутным путем к Австрийской границе²³. Чиновники Курской казенной палаты отмечали, что многие города становятся торговыми центрами, куда приезжают жители окрестных сел и «торговцы с разного рода товаром и торгуют из особо устроенных для этой цели помещений»²⁴.

Следствием сооружения железных дорог стало значительное сокращение или даже прекращение дальнего извоза и образование при железнодорожных узлах сначала обширных складов по ссыпке хлеба, а затем и местная его переработка, которая привела к возникновению более или менее крупных предприятий фабрично-заводского характера. После начала железнодорожного сообщения по линии Москва — Курск торговцы Серпухова, Коломны и Москвы перестали закупать хлеб на орловских пристанях и осуществляли свои торговые операции в Курске, отправляя хлеб по железной дороге напрямую в столицу²⁵.

До ввода в строй железных дорог в 1860-е гг. орловские города, расположенные на востоке губернии (Орел, Елец, Ливны, Мценск, Малоархангельск, Болхов, Дмитровск и Кромы), перевозили хлеб, муку, крупу, пеньку, конопляное масло, сало, сырые кожи и прочие товары объемом более 21 млн. пудов сухопутным путем. Для отправки такого количества груза требовалось 840 тыс. подвод (25 пудов на 1 подвод). Но еще большее количество подвод требовалось для доставки того же груза в эти города, во-первых, для удовлетворения внутренних потребностей в продовольствии, а во-вторых, в качестве сырья для городского промышленного производства (до 1 млн. подвод).

После открытия железнодорожного сообщения гужевая доставка грузов из Мценска и Орла резко уменьшилась (более чем наполовину), а из Малоархангельска, Кром, Ливен, Болхова и частично Дмитровска сократилась на значительные расстояния, т. е. до ближайших станций железных дорог. К примеру, в Ливны более чем вчетверо сократилась поставка хлеба из Курской губ.. Ранее Ливны служили перевалочным пунктом почти для всей восточной полосы Курской губ.. Из нее в Ливны поступало не менее 8 млн. пудов разных сортов хлеба, а в 1869 г. его количество едва достигло 2 млн. пудов. Это произошло потому, что с проведением железной дороги Курск сам стал центром хлебной торговли для всей своей губернии²⁶.

Сельскохозяйственное сырье и продукты его переработки стали в растущем количестве поступать в городские центры Черноземья и уже из них по железным дорогам направлялись в различные районы страны и на экспорт²⁷.

Вместе с тем железнодорожная сеть к началу XX в. распределялась по территории края отнюдь не равномерно. 19 из 51 уездного города Черноземья (Богучар, Задонск, Землянск, Новохоперск, Павловск, Грайворон, Короча, Тим, Фатеж, Болхов, Дмитровск, Кромы, Малоархангельск, Севск, Трубчевск, Елатьма, Спасск, Темников, Шацк) и все 4 заштатных (Богатый, Кадом, Мирополье и Хотмыжск) остались вне железнодорожной связи, что негативно отразилось на их экономической эволюции²⁸.

В то же время Воронеж, Белгород, Брянск, Елец, Курск, Козлов, Карачев, Моршанск, Орел, Рыльск, Тамбов, Щигры превратились в центры сбора товарной продукции с большого пространства, куда входили не только Черноземные губернии Европейской России, но и Левобережная Украина и Закавказье (нефтепродукты)²⁹.

Богатство товарно-сырьевых (прежде всего продовольственных) ресурсов губерний Черноземья в сочетании с высоким уровнем развития железнодорожного сообщения определяло относительно высокую степень торгово-промышленного развития некоторых городских центров региона, выступало в качестве важного фактора, способствующего превращению городов края в центры внутригосударственного товарообмена во второй половине XIX — начале XX в.

Многие города Черноземных губерний, имеющие выход на Киевский и Московский железнодорожные узлы, получили надежную круглогодичную связь с другими районами империи и зарубежьем. Заметим, что относительная дороговизна железнодорожных перевозок по сравнению с водными предопределила необходимость развития при транспортных узлах региона обрабатывающей промышленности.

Доставляемое по воде зерно перед погрузкой на железнодорожные составы целесообразно было переработать в муку, лес — в пиломатериалы и т. п. Это обстоятельство явилось мощным толчком к созданию в таких городах, как Белгород и Брянск, Воронеж и Елец, Козлов и Курск, Липецк и Моршанск, Орел и Тамбов, обрабатывающей промышленности, превращения их к концу XIX в. не только в транспортные узлы, а в промышленно-торгово-транспортные комплексы.

Городские станции железных дорог стали важными центрами вывоза агропромышленной продукции и источниками создания новых рабочих мест. Достаточно сказать, что к 1897 г. только на железнодорожном узле Курска трудились 4472 чел. против 16984 чел. работников местной промышленности³⁰.

С другой стороны, в города Центрального Черноземья по железным дорогам доставлялись товары, с которыми продукция местных фабрик не выдерживала конкуренции, что приводило к их закрытию и сокращению общей численности рабочих мест. Однако в целом железнодорожный транспорт стимулировал экономическое развитие городских центров Черноземья, особенно в области торговли.

До строительства железных дорог характер торговых связей городов Черноземья был сезонным, а отсутствие до конца XIX в. складских помещений для хранения сельхозпродукции определяло преимущественно «прасольский» вид торговли (малыми партиями через несколько посредников от производителя к оптовику), особенно хлебом. Например, как мы уже упоминали, в Рыльске главным занятием большинства жителей являлась «торговля косная и пенечная» (продажа кос и пеньки)³¹.

Такая же картина наблюдалась в 1904 г. в Старом Осколе, вывозившем по железным дорогам из местной округи (в том числе за границу) крупу, пшеницу, муку, подсолнечное масло. Развитию довольно значительной торговли способствовало также то, «что в городе производят свои операции 3 банка (городской, отделение Воронежского и комиссионерство Северного банка) <...> обслуживая исключительно торговый класс населения»³². В Старом Осколе в 1904 г. 1645 чел. были заняты торговлей (без членов их семей) при общем населении города в 9479 чел.

Подобная ситуация была характерна и для Суджи. Город стал «крупным центром хлебных торговых операций, а железная дорога немало способствовала успешному сбыту хлебных продуктов в крупные торговые города» России. В результате контингент его жителей «исключительно составлял торговый класс»³³.

Картина размещения торговли и объем торговых оборотов несколько изменились в конце XIX — начале XX в. Прошедшие через города железные дороги изменили характер и структуру торговли. В крупных железнодорожных узлах (Курск, Воронеж, Орел, Тамбов, Белгород, Козлов, Борисоглебск, Старый Оскол и др.) были созданы оптовые склады, в основном, для хранения сахара, хлеба, леса и др. товаров и торговля стала преимущественно оптовой. К примеру, в 1900 г. в Курске был создан пункт складирования сахара, поступающего из соседних сахаропромышленных районов Центрально-Черноземной полосы. Многие города превратились в крупные торговые узлы, прежде всего, по торговле сахаром, хлебом и лесом. К примеру, объемы совокупной торговли различными товарами в Курске превышали обороты его промышленных предприятий более чем в 3,5 раза³⁴.

В неземледельческих занятиях экономического характера в 1897 г. торговля переместилась на второе место. В Воронеже, Курске, Орле и Тамбове численность занятых в торговой сфере составила соответственно 9,4 тыс. чел., или 11,7 % горожан; 1,1 тыс. чел., или 1,5 %; 7,7 тыс. чел., или 11,0 %; 5,1 тыс. чел., или 10,6 % населения; в целом 23,0 тыс. чел., или 8,4 % населения. В воронежских городах торговой деятельностью занималось 11,7 % (19,8 тыс. чел. в 1897 г. против 1,1 тыс. чел. в 1861 г.). Число горожан, действующих в торговой сфере возросло с 1861 по 1897 г. в городских центрах Орловской и Тамбовской губ. Так, в орловских городах численность торгующих достигла 35,3 тыс. чел. (рост более чем в 17 раз, против 2,0 тыс. чел. в 1861 г.), в тамбовских — 34,8 тыс. чел. (рост более чем в 23 раза, против 1,5 тыс. чел. в 1861 г.)³⁵. Большое количество горожан отлучались для торговли «преимущественно в малороссийские губернии» и в соседние уезды Черноземных губерний.

Постоянная торговля заняла главное место в городском товарообороте и, прежде всего, в местах проведения ярмарок и базаров, где открывались склады, магазины, лавки, трактиры, харчевни, закусочные, чайные и т. п. Например, в Борисоглебске имелись крупный элеватор и зернохранилище, из которых к Хоперской пристани ежегодно вывозили зерно и муку до 10 тыс. бурлаков. Борисоглебск стал крупным железнодорожным узлом, связавшим Царицын и весь Поволжский край с Москвой и Санкт-Петербургом. С Поволжья через Борисоглебск в столицы везли зерно, лес, керосин, рыбу, икру, арбузы, соль (с Астраханских озер). Острогожск за большую торговлю рыбой получил в народе название «Рыбный», так как в нем был главный склад рыбы, вывозимой со всего Дона во внутренние губернии России. Основным занятием острогожцев также являлась торговля, главным образом, скотом, лошадьми и салом³⁶.

Курск, наряду с Белгородом, превратился в крупный распределительный пункт для рынка губернии, а также в узловое звено в торговле с отдаленными районами Европейской России. Некоторые товары предназначались для вывоза отсюда за границу (хлебные продукты, жмых, пенька и др.). В 1900 г. около 2/3, или 2649 тыс. пудов, отправляемых через Курск продуктов земледелия, составляли гречневая крупа, овес, рожь, ржаная мука, пшеница, пшеничная мука, отруби, горох, бобы и прочее³⁷. Всего через Курск было отправлено 3586,8 тыс. пудов различных грузов, а прибыло 8378,5 тыс. пудов³⁸.

Имея надежное железнодорожное сообщение, Воронеж, Борисоглебск, Курск, Белгород, Орел, Рьльск, Старый Оскол, Суджа, Тамбов и, частично, Щигры (всего 32 города в Центральном Черноземье) к началу XX в. становятся основными центрами городской торговли региона. Уездные города Грайворон, Землянск, Тим, Кромы, Малоархангельск, Шацк теряют свой торгово-промышленный потенциал. Вместе с ними в разряд слабых в этом отношении городских центров края переходят и заштатные города Богатый, Кадом, Мирополье и Хотмыжск.

Тимский уездный исправник, например, в 1904 г. так объяснял значение железнодорожного сообщения для социально-экономического развития города: «Город Тим с проведением Курско-Воронежской железной дороги на город Щигры в торговом отношении настолько пал, что в настоящее время представляет один из самых беднейших в губернии городов <...> средства города настолько скудны, что встречается затруднение в своевременной выдаче жалования городской полицейской команде <...>»³⁹.

В ЦЧР под влиянием различных природно-климатических, демографических, экономических и других факторов сложились две группы территорий, близких по своему социально-экономическому развитию: западная половина края Центральной хлеботорговой полосы, куда входили воронежско-курские земли и восточная, приволжская половина, включающая орловско-тамбовскую территорию. Интенсивное русско-украинское освоение региона, осуществляемое с юга украинцами, а с севера — русскими, привело к формированию в крае различных по национальному составу поселений и складыванию в городах различных по характеру торговых связей. Существенную роль в торговых связях Центрального Черноземья и России в целом до строительства железных дорог играли купцы, осуществлявшие торговлю по водным транспортным путям. Центрами сосредоточения и перевалки грузов на реках являлись города. При недостатке сухопутных и железнодорожных путей сообщения важнейшее значение для экономики Воронежского, Орловского и Тамбовского края имела, в частности, их близость к волжскому и донскому речным бассейнам. Во всех сферах социально-экономической деятельности здесь большую роль играло торговое судоходство. Пограничные территории Курской губ. были мало пригодны для этого.

В пореформенный период важным звеном посредничества между производителями и потребителями товаров оставались ярмарки. В развитии ярмарочной торговли особенно выделялась Курская губ., которая по их числу и характеру стала похожа на Малороссию. К концу исследуемого периода опережающими темпами растет стационарная торговля, которая служила градообразующим фактором, причем постоянные торговые точки стали устраивать и на селе. Постоянная торговля заняла главное место в городском товарообороте и, прежде всего, в местах проведения ярмарок и базаров.

В конце XIX в. прошедшие через города железные дороги изменили характер и структуру торговли, ставшей преимущественно оптовой. Являясь в первую очередь торговыми центрами, города Черноземья выполняли посреднические функции по доставке агропромышленной продукции от производителей к потребителям. В отличие от губернских городов уездные центры региона были скорее вывозящими городами, чем ввозящими. Так, объем вывозимых ими грузов составлял в 1,3 раза больше, чем количество прибываемых товаров. Среди экономических функций городов черноземных губерний важную роль играла торговля, что объясняется, на наш взгляд, более ранним распространением торговых занятий среди городского населения края и наличием огромного рынка сельскохозяйственного сырья.

Резкое снижение числа купцов к концу XIX в. связано, прежде всего, с ростом стационарной оптовой торговли и повышением роли промышленности в экономике городов. Кроме того, к этому времени произошли структурные изменения в экономике Центрального Черноземья: более глубокая степень развития товарно-денежных отношений привела к сокращению многоступенчатости торговых операций и числа торговых посредников, что вызвало уменьшение численности купечества. Торговлей стали заниматься и мещане, и крестьяне, и представители разорившегося дворянства.

И, наконец, снижение численности купечества произошло в связи с потерей привлекательности этого сословия, не дающего теперь права на отсрочку от призыва на действительную службу в вооруженные силы России после введения в стране всеобщей воинской повинности.

Примечания

¹ Составлена по: Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861–62 г. СПб., 1863. Ч. 1. Разд. IX. С. 3–4, 8–9, 11, 14, 17, 19, 22, 24, 26–27, 28–29, 31, 34–35 (Воронежская губ.); Разд. XVIII. С. 3, 7–8, 10–11, 12, 14–15, 17, 19, 21–22, 23–24, 26, 29, 32, 34, 36, 38, 40–41, 42, 44 (Курская губ.); Ч. 2. Разд. XXVI. С. 3, 8–9, 12, 16–17, 18–19, 22, 25, 27–28, 31, 34, 36, 39 (Орловская губ.); Разд. XXXIX. С. 3, 7, 10–11, 13, 16, 19–20, 22, 25, 29, 32, 35, 38, 41 (Тамбовская губ.).

² Подсчитано по: Там же. Ч. 1. Разд. IX. С. 3–4, 8–9, 11, 14, 17, 19, 22, 24, 26–27, 28–29, 31, 34–35 (Воронежская губ.); Разд. XVIII. С. 3, 7–8, 10–11, 12, 14–15, 17, 19, 21–22, 23–24, 26, 29, 32, 34, 36, 38, 40–41, 42, 44 (Курская губ.); Ч. 2.

- Разд. XXVI. С. 3, 8–9, 12, 16–17, 18–19, 22, 25, 27–28, 31, 34, 36, 39 (Орловская губ.); Разд. XXXIX. С. 3, 7, 10–11, 13, 16, 19–20, 22, 25, 29, 32, 35, 38, 41 (Тамбовская губ.); Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1904. Вып. 9: Воронежская губ.. С. 18–19, 32–33; Вып. 20: Курская губ.. С. 46–47, 60–61; Вып. 29: Орловская губ.. С. 36–37, 48–49; Вып. 42: Тамбовская губ.. С. 40–41, 54–55.
- ³ Подсчитано по: Там же.
- ⁴ Составлена по: Первая всеобщая перепись населения... Вып. 9. С. 18–19, 32–33; Вып. 20. С. 46–47, 60–61; Вып. 29. С. 36–37, 48–49; Вып. 42. С. 40–41, 54–55; РГИА. Ф. 1288. Оп. 25. Д. 34. Л. 38–46 об.
- ⁵ Подсчитано по: Там же.
- ⁶ Подсчитано по: Первая всеобщая перепись населения... Вып. 9. С. 32–33. Вып. 20. С. 60–61; Вып. 29. С. 48–49; Вып. 42. С. 54–55.
- ⁷ Шрейдер Г. И. Город и Городовое положение 1870 г. // История России в XIX веке. Ч. 2, т. 4. СПб., Б. г. С. 15.
- ⁸ Составлена по: Экономическое состояние городских поселений... Ч. 1. Разд. IX. С. 3–37 (Воронежская губ.); Разд. XVIII. С. 3–45 (Курская губ.); Ч. 2. Разд. XXVI. С. 3–41 (Орловская губ.); Разд. XXXIX. С. 3–33 (Тамбовская губ.); Первая всеобщая перепись населения... Вып. 9. С. 146–153; Вып. 20. С. 176–183; Вып. 29. С. 156–163; Вып. 42. С. 156–163.
- ⁹ Цит. по: Шрейдер Г. И. Городская контр-реформа 11 июня 1892 г. // История России в XIX веке. Ч. 3, т. 5. СПб., Б. г. С. 181.
- ¹⁰ Пичета В. И. Городская реформа 1870 года // Три века: Россия от Смуты до нашего времени. М., 1913. Т. 6. С. 175.
- ¹¹ Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. Вып. 42: Тамбовская губ.: По сведениям 1862 г. СПб., 1866. С. V–VIII.
- ¹² Там же. Вып. 29: Орловская губ.: По сведениям 1866 г. СПб., 1871. С. LXXXII.
- ¹³ Там же. С. LXXXIV–LXXXVI.
- ¹⁴ Там же. Вып. 9: Воронежская губ.: По сведениям 1859 г. СПб., 1865. С. XXXIV.
- ¹⁵ Там же. Вып. 29. С. LXXXIX]
- ¹⁶ Подсчитано по: ГАКурО. Ф. 184. Оп. 1. Д. 5274. Л. 14.
- ¹⁷ Списки населенных мест Российской империи... Вып. 9. С. XXXIV; Вып. 20: Курская губ.: По сведениям 1862 г. СПб., 1868. С. LXVIII; РГИА. Ф. 1284. Оп. 69. Д. 332. Л. 11.
- ¹⁸ Торговля и промышленность Европейской России по районам: Общ. часть и прил. СПб., 1909. Вып. 4. С. 24–25.
- ¹⁹ Городские поселения в Российской империи. Т. 1. СПб., 1860. С. 432, 435, 440–441, 448–449, 451; Т. 3. СПб., 1863. С. 26, 54–55, 56–57, 58–59, 545–546, 564–565; Т. 5. СПб., 1865. С. 22–23, 29–31, 51–54; ГАКурО. Ф. 1. Оп. 1. Д. 9195. Л. 346–348.
- ²⁰ Списки населенных мест Российской империи... Вып. 42. С. XL–XLII.
- ²¹ Там же. Вып. 29. С. XXI.
- ²² Экономическое состояние городских поселений... Ч. 1. Разд. IX. С. 4–6, 9–10, 12, 14–15, 17–18, 20, 22, 25, 27, 29, 31–32, 34–35 (Воронежская губ.); Разд. XVIII. С. 4–5, 8, 11, 13, 15, 17–18, 19–20, 22, 24, 26–27, 29–30, 32–33, 34–35, 37, 39, 41, 43–44 (Курская губ.); Ч. 2. Разд. XXVI. С. 4–5, 9–10, 13–14, 16, 19–20, 22–23, 26, 28–29, 31–32, 34–35, 37, 39–40 (Орловская губ.); Разд. XXXIX. С. 3–4, 7–9, 11, 14–15, 16–17, 20–21, 23, 26–27, 30, 32–33, 35–36, 39, 41–42 (Тамбовская губ.).
- ²³ Списки населенных мест Российской империи... Вып. 20. С. LXVIII.
- ²⁴ ГАКурО. Ф. 184. Оп. 1. Д. 6391. Л. 555.
- ²⁵ Списки населенных мест Российской империи... Вып. 29. С. LXXXII.
- ²⁶ Там же. С. LXXXIII.
- ²⁷ Терещенко А. А. Социально-экономическое развитие провинциального города Центрального Черноземья во второй половине XIX — начале XX века. Курск, 2003. С. 46.
- ²⁸ Подсчитано по: Города России в 1904 году. СПб., 1906. С. 164–166.
- ²⁹ Подсчитано по: Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. 4: Центральная хлеботорговая полоса. СПб., 1909. С. 16–17, 36, 39–40, 43, 66, 68–69, 72–73, 76–77, 90, 125–128, 133, 137–140, 147, 150–151, 179, 184, 188–189, 193, 199, 201, 203–204, 210–213, 218, 249–251, 255, 261–262, 267–268, 273–274, 281–282, 292; Разд. X. С. 8, 36, 40, 42, 44, 49, 56, 58, 62, 75, 80, 83–84, 140, 142–143.
- ³⁰ Подсчитано по: Первая всеобщая перепись населения... Вып. 20. С. 176–183.
- ³¹ ГАКурО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 144. Л. 80.
- ³² Там же. Л. 94.
- ³³ Там же. Л. 100.
- ³⁴ Подсчитано по: Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. 4. С. 80.
- ³⁵ Подсчитано по: Там же.
- ³⁶ Города России: Энцикл. М., 1994. С. 52, 338.
- ³⁷ Подсчитано по: Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. 4. С. 80.
- ³⁸ Подсчитано по: Там же. С. 81.
- ³⁹ ГАКурО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 144. Л. 110.

А. Н. Курцев

МИГРАЦИИ В ТОРГОВЛЕ ЗА 1861–1917 гг. (на примере Центрально–Черноземного региона)

В многовековом развитии отечественной торговли целостная эпоха 1861–1917 гг. стала последней на путях формирования общенационального рынка, когда постройка железных дорог повлекла завершение складывание такового. Способ железнодорожной транспорти-