

- 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.
- <sup>3</sup> Подсчитано по: Там же.
- <sup>4</sup> 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.
- <sup>5</sup> Подсчитано по: Там же.
- <sup>6</sup> 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.
- <sup>7</sup> Шрейдер Г. И. Город и Городовое положение 1870 г. // История России в XIX веке. Ч. 2, т. 4. СПб., Б. г. С. 15.
- <sup>8</sup> 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.
- <sup>9</sup> 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.
- <sup>10</sup> Пичета В. И. Городская реформа 1870 года // Три века: Россия от Смуты до нашего времени. М., 1913. Т. 6. С. 175.
- <sup>11</sup> 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.
- <sup>12</sup> Там же. Вып. 29: Орловская губ.: По сведениям 1866 г. СПб., 1871. С. LXXXII.
- <sup>13</sup> Там же. С. LXXXIV–LXXXVI.
- <sup>14</sup> Там же. Вып. 9: Воронежская губ.: По сведениям 1859 г. СПб., 1865. С. XXXIV.
- <sup>15</sup> Там же. Вып. 29. С. LXXXIX]
- <sup>16</sup> Подсчитано по: ГАКурО. Ф. 184. Оп. 1. Д. 5274. Л. 14.
- <sup>17</sup> 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.
- <sup>18</sup> Торговля и промышленность Европейской России по районам: Общ. часть и прил. СПб., 1909. Вып. 4. С. 24–25.
- <sup>19</sup> 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.
- <sup>20</sup> Списки населенных мест Российской империи... Вып. 42. С. XL–XLII.
- <sup>21</sup> Там же. Вып. 29. С. XXI.
- <sup>22</sup> 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.).
- <sup>23</sup> Списки населенных мест Российской империи... Вып. 20. С. LXVIII.
- <sup>24</sup> ГАКурО. Ф. 184. Оп. 1. Д. 6391. Л. 555.
- <sup>25</sup> Списки населенных мест Российской империи... Вып. 29. С. LXXXII.
- <sup>26</sup> Там же. С. LXXXIII.
- <sup>27</sup> Терещенко А. А. Социально-экономическое развитие провинциального города Центрального Черноземья во второй половине XIX — начале XX века. Курск, 2003. С. 46.
- <sup>28</sup> Подсчитано по: Города России в 1904 году. СПб., 1906. С. 164–166.
- <sup>29</sup> 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.
- <sup>30</sup> Подсчитано по: Первая всеобщая перепись населения... Вып. 20. С. 176–183.
- <sup>31</sup> ГАКурО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 144. Л. 80.
- <sup>32</sup> Там же. Л. 94.
- <sup>33</sup> Там же. Л. 100.
- <sup>34</sup> Подсчитано по: Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. 4. С. 80.
- <sup>35</sup> Подсчитано по: Там же.
- <sup>36</sup> Города России: Энцикл. М., 1994. С. 52, 338.
- <sup>37</sup> Подсчитано по: Торговля и промышленность Европейской России по районам. Вып. 4. С. 80.
- <sup>38</sup> Подсчитано по: Там же. С. 81.
- <sup>39</sup> 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-

ровки товара быстро вызвал прогресс круглогодично-стационарной торговли, начиная с оптовой и заканчивая розничной, обусловив падение сезонных ярмарок, прежде всего самых крупных, которые позднее уступили место биржевому торгу.

В пределах центрально-черноземных губерний: от Курской и Воронежской до Тульской и Рязанской, такой ярмаркой слыла Коренная (в 27 верстах от Курска). Будучи «перевалочным» торгом, имевшим всероссийский характер, она еще в начале 1860-х гг. собирала коммерсантов с разнообразными товарами: особенно «южными» и частью «восточными», «западными» и «северными», столиц и окраин, в т. ч. близкой Москвы и далекой Сибири; иностранный завоз в российские порты и на продажу за границу, включая обмен со странами Азии и европейскими государствами.

Основное ядро торговцев находилось в постоянных разъездах по ярмаркам. Например, куряне — братья А. П. и П. П. Гладковы, закупая ткани в обеих столицах, везли свой товар «с ярмарки на ярмарку, совершая следующее круговое движение: к весне привозится на Коренную товара на сумму более 250 тыс. руб., затем он везется на Ильинскую ярмарку в Полтаву <...> Оттуда непроданный товар везут в Харьков на Успенскую, с Успенской на Кролевецкую, с Кролевца возвращаются в Харьков на Покровскую, с Покровской едут в Сумы, а из Сум еще раз в Харьков, когда к Крещенской ярмарке зимним путем делается новый завоз <...> С Крещенской товар везут на Маслянскую в Ромны, а из Ромен обратно на Коренную».

После строительства в 1868 г. железнодорожной линии через Курск с выводом туда с 1878 г. и ярмарки последняя выродилась в розничную распродажу местного масштаба, поскольку «торговля стала постепенно оседать и превращаться из бродячей, кочующей, неправильной, внезапно на несколько дней загорающейся и на целый год утихающей <...> в постоянную, оседлую, правильную»<sup>1</sup>.

Введение нового транспорта легче перенес оптовый рынок, заполняемый товаром из собственного региона, в т. ч. крупнейшая на Орловщине Свенская ярмарка вблизи Брянска с широким отпуском за пределы губернии изделий из конопли: пеньки и пряжи, масла и бичевы, а также хлеба, леса и проч.

С 1868 г. «уже в первый год по открытии железной дороги значение Свенской ярмарки для Брянска уменьшилось почти в 3 раза», ибо «железная дорога ускорила сбыт и отправку того товара, который прежде целый год, завязывая капиталы от осени до осени, освобождал их только на Свенской ярмарке. Ныне благодаря железной дороге торговые операции в Брянске совершаются по частям, ежемесячно, а потому и необходимые для торговли капиталы оборачиваются весьма быстро и в годовой сложности приносят больше процентов», а значит, «нет никакого сомнения в том, что через два–три года эта — некогда знаменитая ярмарка» — приобретет только «местное значение», служа потребностям мелкорозничного торгова<sup>2</sup>.

Состояние торговых миграций в различных городах региона полностью зависело от развития последних. В 1861 г. Тула, как наиболее многочисленная и промышленно развитая, сбывала свои изделия «в обеих столицах и на всех без исключения ярмарках России», вплоть до вывоза их части за рубеж. Все это силами 308 купцов, включая 10 приезжих (3,3 %), что потребовало получения 231 годового паспорта (77,5 % к 298 местным торговцам)<sup>3</sup>.

На тот же год характеристика Землянска Воронежской губ. гласила, что тот, «принадлежа к числу беднейших и незначительных городов губернии, не производит почти никакой торговли; близкое соседство Воронежа уничтожает в нем даже мелочную торговлю, так что в лавках Землянска можно найти только товары, употребляемые в крестьянском быту». Поэтому из 74 коренных торговцев (иногородние отсутствовали) в городке осталось только 5 купцов, остальные 93,2 % выселились: «не имея в городе собственности, живут и торгуют в других местах», главным образом в крупных селениях<sup>4</sup>.

К 1891 г. из-за уничтожения ярмарок и стабилизации торговли число купцов в Туле стало меньше — всего 220 семей, преимущественно владевших специализированными магазинами, причем две за год успели официально перечислиться в московское купечество, что отражает ежегодное (по 1 %) выбытие торговцев. Миграционное пополнение за пореформенные десятилетия дало 12 глав купеческих семейств (5,5 %), являвшихся выходцами из

тульской глубинки (4 чел.), соседних губерний (7 чел.) и единственный издалека — прибалтийского городка<sup>5</sup>.

Приток городских торговцев в сельскую местность рисуют сведения по волостному центру Тютчево Козловского у. на территории Тамбовщины за 1881 г.: из 17 «лавок» и «полок» 10 принадлежали горожанам (58,8 %), в т. ч. у двоих купцов из Козлова было по лучшей лавке с «красным товаром». Лавочный и полочный торг «мелочными изделиями» вели единственный представитель липецкого купечества, городское мещанство (Козлова, Липецка, Усмани) и несколько крестьян Тамбовской губ., при этом лишь трое относились к уроженцам здешней волости<sup>6</sup>.

Попутно отметим расселение по Черноземью отдельных иностранных торговцев. Англичанин Р. Барсельман, например, к 1903 г. был главным оптовиком яичных закупок (с вывозом их за границу), преимущественно у крестьян Тамбовской и частично Воронежской губерний<sup>7</sup>.

Массовые миграции, в особенности у крестьянства, порожидала специализация торговой деятельности. Например, Рязанщина (с. Дединово и соседние) славилась отхожим промыслом для питейной торговли. К 1900 г. большинство «дединовцев» работали прислужкой в столичных кабаках, иные содержали там «свои заведения». Среди вернувшихся с «деньжонками» селян «много есть таких», что побывали на службе и в Польше, и в Сибири. Богатые торговцы к старости возвели в Дединове «колокольню, в которой в 1893 г. был освящен Александрово-Невский престол в память уничтожения крепостного права», устроили и содержали образцовое училище для крестьянских девочек. Особо отметим вклад жителя с. Любичи, достигшего высот питерского купца, «построившего в своем родном селе каменную двухэтажную церковь с 6-ю престолами, основавшего каменное двухклассное училище с общежитием и крестьянско-общественный банк»<sup>8</sup>.

Монополия торговли косами к 1862 г. принадлежала жителям Рыльска Курской губ.: «косы закупаются в Австрии от самих заводчиков на месте, частью на границе <...> и сбываются на ярмарках Ирбитской, Корсунской, Лебедянской и Коренной, а большая часть развозится для распродажи по всей Империи местными купцами и мещанами». Для этого они взяли в 1862 г. 108 купеческих паспортов (на 113 купцов города) и 1042 мещанских документов (также почти с полным охватом взрослых мужчин). В торговлю втянулись и крестьяне как мелкие субпродавцы крупнейших купцов, много превысив число подобных мещан, «к стеснению последних». Общее количество участников торга за десятилетие увеличилось до 3 тыс. чел., резко упало за 1890-е гг. — до 2 тыс. лиц, а на 1912 г. здесь осталось всего 68 косников, не выдержав конкуренции со стационарной продажей данного товара на прежних рынках<sup>9</sup>.

Передвижной товарооборот в форме «развозного и разносного» торга в области «мелочной» продажи за 1881–1899 гг. в Курской губ. сократился от 1518 до 830 свидетельств, т. е. почти вдвое. Скудность данной торговли отражают сведения по тульским селениям, где торговцы-мигранты «бывают большей частью пешие, на лошадях — редко»; продавая женщинам лишь немногие «мелочные вещи»: платочки, кружева, гребешки, зеркала, пуговицы, сережки, колечки» и т. п. В тяжелое время Первой мировой войны за 1914–1917 гг. даже этот нерегулярный сбыт узкорозничного вида практически прекратился<sup>10</sup>.

Для обобщения подчеркнем, что торговую деятельность всегда сопровождают миграции, особенно на начальном этапе складывания рынка. Новая эпоха 1861–1917 гг., проявления которой прослежены на типичном примере аграрного региона, в условиях функционирования железнодорожного транспорта и развития стационарных способов товарооборота в сфере оптового и розничного торга показала угасание торговых миграций архаичного характера: ярмарочно-оптовой и рознично-передвижной. Организация магазинно-лавочной деятельности требовала минимума разъездов оптовиков, широкое выселение местных и локальное подселение иногородних коммерсантов.

## Примечания

- <sup>1</sup> Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861–62 г. СПб., 1863. Ч. 1. Разд. XVIII. С. 4–5; *Бесядовский И. И.* Коренная ярмарка в 1863 году // Труды Курского губернского статистического комитета. Курск, 1866. Вып. 2. С. 36–102, 150–154; РГИА. Ф. 1284. Оп. 70. Д. 132. Л. 15.
- <sup>2</sup> Списки населенных мест Российской империи, составленные и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел. Вып. 29: Орловская губ.: По сведениям 1866 г. СПб., 1871. С. CVIII, CIV.
- <sup>3</sup> Экономическое состояние городских поселений... Ч. 2. СПб., 1863. Разд. XLI. С. 4–6.
- <sup>4</sup> Там же. Ч. 1. Разд. IX. С. 22–23.
- <sup>5</sup> См.: ГАТулО. Ф. Р–1905. Оп. 5. Д. 3. Л. 1–147.
- <sup>6</sup> ГАТамбо. Ф. 143. Оп. 1. Д. 3528. Л. 48–49, 63–64, 73–74.
- <sup>7</sup> Сборник-календарь Тамбовской губернии на 1903 год. Тамбов, 1903. С. 307–308.
- <sup>8</sup> АРЭМ. Ф. 7. Оп. 1. Д. 1445. Л. 6, 10. Д. 1446. Л. 1, 4.
- <sup>9</sup> Экономическое состояние городских поселений... Ч. 1. Разд. XVIII. С. 26–28; РГИА. Ф. 573. Оп. 25. Д. 515. Л. 174; ГАКурО. Ф. 4. Оп. 1. Д. 634. Л. 284–293.
- <sup>10</sup> Обзор Курской губернии за 1899 год. Курск, 1900. С. 25; АРЭМ. Ф. 7. Оп. 1. Д. 1456. Л. 26; ГАКурО. Ф. 184. Оп. 1. Д. 6172. Л. 11 об.–12.

*Р. Б. Кончаков*

### **«ВРЕМЯ БЫСТРО УЛЕТАЕТ, КАПИТАЛЫ ИСЧЕЗАЮТ, КРЕДИТ В АГОНИИ, ТОРГОВЦЫ В ОТЧАЯНИИ»:**

#### **К проблеме хлебных залежей на железных дорогах Центрального Черноземья по материалам Тамбовской губернии**

10 февраля 1867 г. шеф жандармов препроводил министру путей сообщения П. П. Мельникову выдержку частного письма из Козлова, в которой местные хлеботорговцы описывали отчаянное положение с задержками отправки грузов по Рязано-Козловской дороге: «<...> Время быстро улетает, капиталы исчезают, кредит в агонии, торговцы в отчаянии, так посудите, каково же наше положение? Сказать о том, что происходит с товарами на платформах, не достаёт слов; при одном воспоминании о железной дороге кровь стынет в жилах. Мы погибаем, т. е., не мы, а наши капиталы. Если месяц времени и отправка товаров не улучшится, тогда банкротств в Козлове, как должно ожидать, будет много, но на исправление надежд мало»<sup>1</sup>.

Несмотря на дополнительные закупки железной дорогой товарных вагонов, паровозов и совершенствование разездов, жалобы из Козлова продолжались в течении 1867–1868 гг. Жалобы грузоотправителей послужили главным поводом тому, что в марте 1868 г. Александром II было дано поручение графу В. А. Бобринскому разобраться с причинами задержки грузов на железных дорогах. По окончании проверки Бобринский был назначен товарищем министра путей сообщения, а затем и министром. Однако замена министра и проверки деятельности частных дорог проблемы образования залежей грузов не решили.

Историк М. А. Давыдов, кропотливо исследовавший источники по динамике хлебной торговли начала XX в., обнаружил имеющее место в некоторых случаях превышение объемов перевозки хлебов над общим объемом урожая в аграрных центральных губерниях центра России<sup>2</sup>. Он пришел к выводу, что обнаруженный им эффект связан со значительными неточностями в статистике урожайности. Как вариант объяснения этих неточностей им была предложена гипотеза о намеренном уменьшении респондентами данных об урожае, особенно заметном в неурожайные годы<sup>3</sup>. Таким образом, причиной неточной статистики, по мнению Давыдова, являлся комплекс неблагоприятных экономических обстоятельств и традиционный менталитет крестьянства.

Однако, анализируя качество железнодорожной статистики, исследователь не дает оценки факту, который мог оказать значительное деформирующее воздействие на транспортную статистику. Это проблема наличия задержек в отправки хлеба, образования хлебных залежей, невостребованность хлебных вкладов в железнодорожных элеваторах.

Целью статьи является рассмотрение проблемы хлебных залежей в 1860–1900-е гг. в Тамбовской губ. и постановка вопроса об их значимости и масштабах влияния на статистику перевозок.

Обобщая упомянутые в литературе и источниках причины образования хлебных залежей можно выделить следующие: а) низкая пропускная способность дорог; б) переоценка возможностей дорог на начальном этапе их эксплуатации; в) недостаток вагонного парка или его ненадлежащее ка-