

## 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-

чество; г) халатность и злоупотребления агентов железных дорог при отправке и распределении грузов; д) неравномерность графика доставки хлеба на станции.

Проблема хлебных залежей выражалась прежде всего в наличии больших запасов хлеба, который был готов к отправке, но хранился на территории железной дороги из-за продолжительной очередности (задержки) отправки либо как невостребованный груз. Объемы таких залежей в масштабах всей железнодорожной сети могли быть очень значительными, а их постепенный вывоз вносил поправку в корреляцию статистики урожайности и грузовых перевозок. Вообще проблему хлебных залежей надо понимать как комплексную, связанную с рядом причин.

Задержка в отправке грузов возникла практически одновременно с появлением железных дорог в Тамбовской губ.. Наиболее значительные проблемы с отправкой, которые потом повторялись на многих вновь открываемых дорогах, возникли на Рязано-Козловской дороге.

Станция Козлов, по свидетельствам современников, сразу захлебнулась под наплывом грузов. В. Чаславский, анализируя хлебную торговлю в районе Рязано-Козловской дороги, выделяет следующие причины задержек грузов: «Рельсы в один путь, недостаток подвижного состава, некоторая безурядица, которая бывает всегда при открытии новых линий»<sup>4</sup>. Попытка установить очередность привела к возникновению специфического комиссионерства и мошенничеств. Так, например, появились посредники, занимающие фиктивные места в очереди и затем продающие их. Груз скопился на станции, места для его хранения было недостаточно, и хлеб портился под открытым небом. В довершение всего отсутствие подъездных путей приводило к большим издержкам на транспортировку хлеба от складов в городе к станции (до 15 коп. с пуда за расстояние 1,5–2 версты)<sup>5</sup>.

Козловские купцы, потерпевшие от задержки и порчи груза, прежде всего, пеняли на недостаточное количество товарных вагонов у дороги. Однако Главный инспектор частных железных дорог барон А. И. Дельвиг обратил внимание на факт чисто технический: при 25-ти верстных расстояниях между станциями дороги в один путь и движение пассажирских поездов нельзя было отправлять в сутки больше семи товарных составов в одну сторону. А эти семь составов могли вывезти лишь 100 тыс. пудов в сутки, тогда как к станции Козлов ежедневно подвозилось до 200 тыс. пудов. Таким образом, даже при идеальной работе товарной конторы и всех служб, обеспечивающих движение на дороге, реально вывозить можно было лишь половину накапливающихся грузов<sup>6</sup>.

Интересно отметить, что А. И. Дельвиг не принимал претензии, связанные с нехваткой вагонов, за достаточное основание для жалоб. Причина нехватки товарных вагонов еще не раз будет называться основным источником задержек в отправке грузов многими коммерсантами, публицистами, земцами на страницах региональной и центральной печати. Между тем, уже первый случай образования залежей показал, что увеличением числа вагонов проблему решить было нельзя: особенности дороги ставили жесткие ограничения на размер и количество товарных поездов.

В то же время более значимой причиной А. И. Дельвиг называл разнообразные махинации, связанные с устройством комиссионерства при дороге. Другая причина была признана Дельвигом более основательной. Она состояла в том, что очередность отправки грузов нередко нарушалась. Вперед отправлялись грузы, хранящиеся на складах дороги, за что брался особый сбор, в чем купцы не без основания усматривали род вымогательства. Дельвиг первым делом установил строгую очередность грузов и, как главный инспектор частных железных дорог, запретил служащим дороги заниматься комиссионерством по отправке грузов. Грузоотправителям было предписано заблаговременно уведомлять дирекцию станции об имеющимся у них грузе, что вряд ли было осуществимо.

Роль естественного регулятора загрузки станций играла сама природа. Отсутствие хороших дорог, неустроенные переправы и т. п. приводили к тому, что подводы с сельскохозяйственной продукцией не могли преодолеть нескольких верст к станции. Неравномерность подвоза грузов, естественно, не только снижала нагрузку на станцию, но и непропорционально увеличивалась с началом установления гужевых путей. Так, в 1870 г. Борисоглебское земство, разбирая причины образования залежей на Грязе-Царицынской дороге, пришло к выводу, что из-за дождливой осени подвоза груза к станциям почти не было, а с установлением пути в начале января поток грузов настолько вырос, что большие партии хлеба ожидали отправки по две-три недели. К природным факторам надо отнести и снежные заносы, которые значительно препятствовали движению поездов. Другая причина заключалась в неустановившемся еще порядке взаимодействия отдельных железных дорог, смежных, но представлявших собой отдельные предприятия. Так, Борисоглебское земство выяснило, что Орловско-Грязинская железная дорога по причине накопления грузов по линии на всем своем протяжении, почти не принимала от Грязе-Царицынской дороги груженные вагоны. Причина заключалась в том, что Козловско-Воронежская дорога в обмен крытых груженных вагонов, сдаваемых Грязе-

Царицынской дорогой, возвращала открытый подвижной состав, в который большинство грузоотправителей не решалось грузить свой товар, опасаясь его кражи<sup>7</sup>.

В начале XX в. авторы работ по железнодорожной истории уже не выделяли неопытность персонала и откровенные махинации как обстоятельства, препятствующие отправке грузов. Однако проблемы с задержкой отправки хлебных грузов по-прежнему оставались. Тем не менее их оценка в обобщающих работах характеризовалась как вынужденные трудности, связанные с экономическим подъемом. Так, А. Н. Кислинский связывает напрямую активное железнодорожное строительство 1891–1893 гг. и экономический подъем середины 1890-х гг., считая свидетельством оживления экономической жизни рост хлебного экспорта. При этом «количество хлебных грузов, вывозимых за границу через порты Балтийского моря, достигшее уже в 1895 г. 123 милл. пуд., продолжало к 1897 г. непрерывно возрастать под влиянием, главным образом, постройки новых железных дорог в восточной части черноземной земледельческой полосы»<sup>8</sup>. Увеличение грузопотоков в земледельческом регионе, по данным Кислинского, действительно представлялось как грандиозное: с 335 млн. пудов в 1890 г. до 819 млн. пудов в 1896 г.

Учитывая, что провозная способность и количество дорог в центре России изменилось незначительно, «развитие сети на восток довело работу главных магистральных линий до крайней степени напряжения, причем дороги эти все же не могли удовлетворить всем предъявляемым к ним требованиям»<sup>9</sup>. Так, например, в декабре 1896 г. в Козлове и Ельце прием груженых вагонов общества Рязанско-Уральской железной дороги был совершенно прекращен на значительный промежуток времени, причем явилось накопление на дорогах общества свыше 10 млн. пудов залежей<sup>10</sup>.

Автор очерка о торговле Центрального земледельческого района в многотомном издании «Живописная Россия» этнограф В. Н. Майнов отметил и особенности, связанные с задержками грузов. По его мнению станции железных дорог этого региона не имели достаточного количества подвижного состава и площадей для хранения хлеба, необходимого для усиленного отпуска хлеба. На станциях Грязе-Царицынской, Рязанско-Вяземской и других железных дорог «скопится очень часто масса хлеба, ожидающего дальнейшей отправки»<sup>11</sup>. Значительную вину Майнов возлагал на злоупотребления железнодорожной администрации. В 1900 г. корреспондент «Тамбовских губернских ведомостей» сообщал из Козлова о том, что хлеботорговцы сожалеют о временах, когда хлеб, хотя и по дорогой цене, можно было отправить в любое время гужом. Причиной таких высказываний было то, что: «<...> все железнодорожные станции Рязанско-Уральской и особенно Юго-Восточной железных дорог на протяжении как нашего, так и соседнего уездов, буквально завалены всевозможными хлебными грузами, для своевременного передвижения коих по назначению нужны десятки тысяч вагонов <...> Срочные хлебные грузы не принимаются уже давно и партии ржи, пшеницы и овса вылеживаются по несколько недель!»<sup>12</sup>.

Из-за огромных объемов на станциях часто не хватало не только даже самых примитивных временных хранилищ, но и брезента, которым укрывались от непогоды складированные прямо на землю мешки с зерном. Так происходило, например, в 1900 г. на многих станциях в Тамбовской губ.. Автор другой заметки в губернских ведомостях, видимо, сам связанный с торговлей хлебом, описывал подобные способы складирования зерна: «На днях мне пришлось видеть массы мешков с хлебом, сложенные на станции Кузминка; здесь я заметил, что нижние мешки, лежащие на помосте, мокры и ничем незащищены внизу. Когда я выразил ужас по поводу виденного, ехавший со мною пассажир сказал, что на станции Сампур хлеб находится в еще худшем положении. К моему удовольствию засвидетельствую, что груз на ст. Кариан-Строганово лежит в образцовом порядке, хотя его скопилось до 50 вагонов <...>»<sup>13</sup>. Этот же автор отмечал, что жалобы отчаявшихся отправителей в министерство безответны: «залежи хлебных грузов продолжают расти: вагонов по-прежнему очень мало и очереди погрузки растягиваются на 30-40 дней». Другой корреспондент приводил примеры второклассных станций Кочетовка, Александровская, Рязань, на которых ожидало отправки по 200 вагонов хлеба<sup>14</sup>. Таким образом, несмотря на двадцатилетний интервал от начала движения на дорогах в Тамбовском регионе, проблемы залежей так и не нашли решения. В условиях возросших объемов хлебного экспорта дороги снова оказались технически неспособны справиться со скоплениями грузов на станциях.

Однако, если меры по постройке второго пути казенные и частные железные дороги не могли себе позволить по ряду соображений, то они старались обеспечить нормальные условия хранения зерна. Можно с уверенностью сказать, что одной из попыток как-то урегулировать прием и отправку хлебных грузов представляло собой масштабное строительство элеваторов, предпринятое некоторыми железными дорогами. Так, к 1900 г. Рязанско-Уральская железная дорога имела 25 элеваторов — наибольшее количество среди дорог, расположенных в Центральном Черноземье. Завозные склады и элеваторы на Рязанско-Уральской железной дороге входили в состав вспомогательных предприятий и

изначально были ориентированы на поддержание имиджа этой дороги как крупнейшего перевозчика хлебных грузов. Однако и эти элеваторы все же полностью проблемы решить не могли.

### **Грузы, предъявленные к публичной продаже со складов Рязано-Уральской железной дороги в Тамбовской губ.\***

Наименование станции	Место хранения груза	год	месяц	Род хлеба	Количество (пудов)
Кочетовка	элеватор	1896	май	рожь	32954
Ряжск	склад	1896	апрель	мука ржаная	750
Лебедянь	элеватор	1896	май	пшеница	3963
Елец	зернохр.	1896	март	пшеница	6000
Сампур	элеватор	1896	март	овес	4500
Сампур	зернохр.	1895	июнь	рожь	18927
Уварово	зернохр.	1896	март	рожь	17250
Уварово	элеватор	1896	февраль	рожь	17413
Краснослободск	элеватор	1895	июнь	рожь	37239
Краснослободск	элеватор	1896	март	рожь	1480
Умет	элеватор	1896	май	рожь	2250
ИТОГО					142726

\*Источник: Тамбовские губернские ведомости. 1897. № 1.

Кроме того, новым явлением стали не востребуемые грузы, расположенные в железнодорожных хранилищах. Согласно ст. 17 Высочайше утвержденных правил о товарных складах, грузы, помещенные на хранение и не востребуемые в течение шестимесячного срока, дорога могла предложить к свободной продаже. Об объемах и сроках образования таких залежей наглядно говорит вышеприведенная таблица из объявления о подобной продаже. Как видно из таблицы, в хранилищах только на территории одной губернии находилось не востребуемых хлебных грузов разных сортов свыше 140 тыс. пудов.

В данной статье изначально не ставились цели определить количественную меру массива хлебных залежей. Но данная проблема заслуживает более внимательного изучения, так как только ее формализация в виде некоторого поправочного коэффициента, дает возможность репрезентативного сопоставления транспортной и урожайной статистики второй половины XIX — начала XX в.

### **Примечания**

<sup>1</sup> Дельви́г А. И. Мои воспоминания. М., 1913. Т. 3. С. 413.

<sup>2</sup> Давыдов М. А. Очерки аграрной истории России в конце XIX — начале XX вв.: (По материалам трансп. статистики и статистики землеустройства). М., 2003. С. 63–72.

<sup>3</sup> Там же. С. 191–195.

<sup>4</sup> Чаславский В. Хлебная торговля в центральном районе России. СПб., 1873. Ч. 1. С. 48.

<sup>5</sup> Там же. С. 49.

<sup>6</sup> Дельви́г А. И. Мои воспоминания. Т. 3. С. 413–416.

<sup>7</sup> Журнал Борисоглебского уездного земского собрания: Сент. 1871 г.

<sup>8</sup> Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам Архива Комитета министров: Ист. очерк. СПб., 1902. Т. 4. С. 77.

<sup>9</sup> Там же. С. 78.

<sup>10</sup> Там же. С. 83.

<sup>11</sup> Живописная Россия: Отечество наше в его земел., ист., плем., эконо. и бытовом значении. СПб.; М., 1900. Т. 7, ч. 1. С. 271.

<sup>12</sup> Хуже старины (из Козлова) / С. // Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 33.

<sup>13</sup> Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 37.

<sup>14</sup> Железнодорожное дело / В. С. // Тамбовские губернские ведомости. 1900. № 37.