

Антонова Дарья Евгеньевна

СКОТОПРОМЫШЛЕННЫЙ ПЕРЕГОН КАК СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЕЗДНОГО КУПЕЧЕСТВА ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА (ПО МАТЕРИАЛАМ ГОРОДА КОЛОМНЫ МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ)

В статье раскрываются особенности функционирования скотопрогонного сектора российской дореформенной экономики и региональные аспекты прасольного промысла. Деятельность гуртовщиков анализируется на примере уездного города Коломны Московской губернии: исследованы персоналии скотопрогонщиков, уровень конкуренции между ними, объемы скота, перегоняемого через губернию. Подчеркивается особая роль данного вида деятельности для развития уездного дореформенного города.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2015/9-1/2.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2015. № 9 (59): в 2-х ч. Ч. I. С. 15-17. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2015/9-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

SEARCH FOR YERMAK'S GRAVE: ARCHEOLOGICAL STUDIES

Adamov Aleksandr Aleksandrovich, Ph. D. in History
Tobolsk Complex Research Station of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences
adamowaa@yandex.ru

The article examines the results of the archeological studies of 2014 to search for Yermak's grave. "Atlas of the Province of Tobolsk from 1806", where at one of the maps V. Filimonov marked the location of Yermak's grave, became the basis for the studies. The excavations covered an area of 2700 square meters. In spite of the fact that the grave of the end of the XVI century wasn't found, the acquired material confirmed the prospect to continue work using complex research methods.

Key words and phrases: Western Siberia; the Tobol region; Yermak's grave; archeological studies; Remezov Chronicle; V. Filimonov; burials of the X-XI centuries.

УДК 93

Исторические науки и археология

В статье раскрываются особенности функционирования скотопрогонного сектора российской дореформенной экономики и региональные аспекты прасольного промысла. Деятельность гуртовщиков анализируется на примере уездного города Коломны Московской губернии: исследованы персоналии скотопрогонщиков, уровень конкуренции между ними, объемы скота, перегоняемого через губернию. Подчеркивается особая роль данного вида деятельности для развития уездного дореформенного города.

Ключевые слова и фразы: Центральная Россия в дореформенное время; скотопромышленный перегон; уездный город; прасол; гуртовщики.

Антонова Дарья Евгеньевна

Московский государственный областной социально-гуманитарный институт
dashantonova@mail.ru

СКОТОПРОМЫШЛЕННЫЙ ПЕРЕГОН КАК СФЕРА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УЕЗДНОГО КУПЕЧЕСТВА ЦЕНТРАЛЬНОЙ РОССИИ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА (ПО МАТЕРИАЛАМ ГОРОДА КОЛОМНЫ МОСКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ)[©]

Скотопромышленное предпринимательство являлось одним из основных занятий купеческого сословия Центральной России в XVII-XIX вв. Опиралось оно на развитую инфраструктуру: скотобойни, сеть скотопрогонных дорог, рынков и дворов. Крупные партии скота перегонялись из южных губерний в столицы, и Московская губерния являлась одним из центральных пунктов на пути гуртовщиков. О значимости этой сферы в XIX в. свидетельствует законодательное закрепление в 1804 г. «Правил скотопромышленного перегона», где подтверждался запрет притеснений гуртов скота при прогоне в столицы, а купечество приобретало право на закупку скота повсеместно (на ярмарках и в населенных пунктах), без пошлин, оптом и в розницу. На гурт давалось свидетельство, по которому на входе в губернию исправник приграничного уезда проверял стадо. Контроль за соблюдением скотопрогонного законодательства возлагался на гражданских губернаторов [5].

В отечественной историографии тема скотопргона затрагивается только в самом общем виде, а самостоятельные исследования по этой теме не имеет. Из наиболее близких к проблематике работ следует отметить дореволюционные труды И. В. Бентковского, в которых описаны ярмарки в южных губерниях с упоминанием известных местных скотопромышленников [2; 3]. В 1907 году была издана брошюра «Значение скотоводства для казачьего населения областей казачьих войск», где содержится информация об основных породах скота, промышленно разводимого казаками. В современной историографии тема представлена статьей С. А. Рогатко о династии мясопереработчиков Григорьевых [6]. Таким образом, актуальность проблемы несомненна не только по причине общеисторической малоизученности темы, но и её слабой разработки историко-экономической наукой.

Территориальные рамки исследования определяются участком скотопрогонного пути, расположенного на юго-восточной границе Московской губернии: город Коломна и Коломенский уезд. Данный выбор связан с его определяющей ролью в перемещении скота из южных губерний (область войска Донского, Екатеринославской губернии) в центральные и северо-западные районы страны. Источниками для написания статьи послужили «Ведомости о прогоне рогатого скота», а также отчёты и нотариальные книги для записи договоров, хранящиеся в фонде Канцелярии Московского гражданского губернатора Центрального государственного архива города Москвы.

Как упоминалось выше, скот в столицы гнался, в основном, из области Войска Донского, Воронежской и Екатеринославской губерний. По данным Ведомости за 1817 г., Коломна занимала 2-е место (12662 голов)

по поставкам скота после Екатеринославской губернии (24011 гол.); далее следовал Воронеж (12633 гол.). В Коломне скот регистрировался, затем отправлялся дальше или забивался и перерабатывался. Некоторые стада задерживались для позднейшей перепродажи, что позволило Коломне стать лидером поставок, обновив по этому показателю южные губернии [7, д. 3679, л. 149 – 149 об.].

В «Ведомостях о прогоне рогатого скота» упоминаются 56 фамилий коломенских купцов, занимавшихся скотоперегоном со специализацией маршрута доставки стад: а) в Коломну и б) напрямую в столицы. Регулярно перегоняли гурты 10 фамилий (3 – в Коломну, 7 – в столицы). За 1817-1825 гг. в Коломну было пригнано около 7000 голов скота на переработку купцами Паниным, Рудометкиным, Курчевским. Купец Варлаам Резцов доставил в столицы с 1817 по 1847 гг. около 8000 голов скота [Там же, д. 5544, д. 8951, д. 9450]. Что характерно, основная активность прасола пришлась на 1826 г., когда «Ведомости» зафиксировали перегнанными Резцовым 2936 голов [Там же, д. 9450, л. 2 об. – 123]. Являясь безусловным лидером по перегону скота среди коломенского купечества первой половины XIX в., в 1846 г. В. Резцов переходит из коломенского в московское купечество, и его прогонная активность снижается до 760 голов скота в год [8, д. 218, л. 6, 19, 22 об.]. Вторым по числу перегнанного скота в Коломне был крестьянин с. Черкизова Панкрат Кобылин, перегнавший около 5000 голов за период 1817-1819 гг. Примечательно, что П. Кобылин принадлежал помещику коломенского уезда князю Черкасскому. В 1826 г. вместо него в «Ведомостях» появляется другой крестьянин этого же села Иван Кобылин, перегнавший за год 863 головы скота [7, д. 9450, л. 57 об. – 58, 80-81]. Но появление помещичьих крестьян в коломенском перегоне явление достаточно редкое. Третьим по активности прогона среди коломенцев выделялся купец Кондратий Каратаев, перегнавший в период 1817-1819 гг. 3919 голов скота (2419 голов в 1819 г.) [Там же, д. 3679, л. 131 об., 132; д. 5544, л. 5 об., 41 об., 61, 68 об., 72, 128 об., 315, 328 об.]. В целом, большинство фамилий коломенских купцов встречаются в скотопрогонных ведомостях в единичном варианте.

Локализация фамилий, упоминаемых в документах прасолов, выявила преобладание коломенских, тульских, елецких, рязанских, зарайских, калужских купцов. Интересна тенденция утраты преимущества коломенских и зарайских купцов в пользу тульских с почти 80% объема прогона в 1817 г. до 40-45% – в 1825 г. [Там же, д. 8951, л. 3 об. – 7], что указывает на конкуренцию в данной сфере. Так, успешность тульских купцов в 1820-е гг. объясняется выгодой двигать гурты в Петербург через Можайск, не заходя в Москву (и Коломну).

Основное время для перегона приходилось на летние месяцы и сентябрь. Именно тогда «Ведомости» фиксируют наибольшее количество купцов-коломенцев (в т.ч. и новых). Примечательно, что в нотариальных книгах Коломны зафиксированы договоры с ямщиками и крестьянами, подрывавшимися переправлять готовый товар (туши, мясо) в столицу. Заключались они преимущественно зимой (с января), хотя основной скотопрогонный поток приходился на конец лета – начало осени. Подобные действия обуславливались, во-первых, удобством зимнего пути для подвод, во-вторых, необходимостью быстрой перевозки скоропортящегося свежего мяса в морозное время. Товар производился из тех партий скота, которые были пригнаны осенью для нагула массы и дальнейшей переработки в Коломну. Подводы нанимались коломенскими и московскими купцами С. А. Рудометкиным, М. В. Щукиным, В. Симониным, Ф. К. Шапошниковым, а подрывались, в основном, крестьяне (Московской, Тверской, Новгородской, Рязанской губерний) и ямщики – все, разумеется, на своих подводах («поезд» включал до 30 подвод). В Коломне они получали половину стоимости перевозки, вторую её часть – в С.-Петербурге. Купцы-заказчики включали в договор серьезные гарантии по благополучной доставке товаров: в случае порчи и утрате товара нотариально заверялась обязанность подрядчиков выплатить его полную стоимость, причем, по максимальной действующей цене на этот товар в С.-Петербурге. Укажем, что объем перевозок был весьма значителен для своего времени: мяса (свежего и солонины) 700-1800 пудов «за раз». Стоимость доставки пуда мяса в среднем составляла 1 руб. 25 коп. При удачной сделке перевозчики получали приличный заработок: за прогон свыше 900 руб. на 4-8 человек (в зависимости от подряда) [1].

На общем фоне, несомненно, интересна деятельность купцов, перегонявших скот непосредственно для переработки в Коломну. Прогонная активность этих прасолов была сконцентрирована в наиболее пригодный для перегона период. В этом случае прогон производился несколько раз за один месяц (а не каждый месяц сезона, как случалось у гуртовщиков, направлявшихся в столицы). Такова деятельность, к примеру, коломенского купца Кондратия Рудометкина, в мае 1818 г. пригнавшего 4 гурта по 200-250 голов, а в сентябре 1819 года – 6 гуртов от 170 до 500 голов каждый. Подобная активность наблюдалась у купцов Д. Панина, А. Шкарина [7, д. 5544, л. 29, 39, 40 – 40 об., 41 – 41 об., 45-46, 61 – 63 об., 68, 72, 82 об., 223 – 225 об., 254-259].

Ближе к середине XIX в. в скотопрогонных ведомостях начали упоминаться женские имена. В 1826 г. купеческая жена Анна Мастерицына пригнала в Москву 460 голов скота, а в 1847 году купчиха Марина Зиминая – 1370 голов, из которых половина предназначалась в С.-Петербург [7, д. 9450, л. 73-74; 9, д. 218, л. 17 – 17 об., 19 – 19 об., 22].

Следует обратить внимание на условия, в которых скот перегонялся в столицы. Несмотря на законодательную протекцию, владельцы земель, по которым двигались гурты, зачастую нарушали законодательство и «притесняли» гуртовщиков. В июне 1843 г. Министерство внутренних дел проводило расследование о беспорядках при прогоне рогатого скота в Московской губернии. Первый инцидент был связан с притеснением коломенского купца Лариона Ефимова Шкарина, жаловавшегося на незаконное взимание пошлины в размере двух рублей при прогоне через с. Завилово Клинского уезда. Побор взимался «при соцких и голове» местного общества. По результатам расследования было выявлено, что средства с коломенского купца были взысканы за то, что его гурт сломал придорожную ограду и пошёл по озимым полям, причиняя ущерб местному обществу. Вместо того чтобы вернуть гурт, хозяин (купец Шкарин) добровольно в присутствии

крестьян и головы оплатил ущерб в 2 рубля серебром. По выяснении этого факта, расследование дела прекратилось. Но в этом же году появилась новая жалоба скотопрогонщиков уже на содержателей коломенской переправы через р. Оку. С работника коломенского купца Резцова на переправе потребовали плату 4 коп. ассигнациями за переправу каждой головы скота вплавь. Всего за переправу гурта было уплачено 1 рубль серебром, что шло вразрез действующему законодательству. Расследованием дела занимался надворный советник Биркин, сообщавший, что многие скотопромышленники в Коломне жаловались на их притеснения при Девичьем перевозе через Оку. Жалобы подтвердили жители близлежащих селений, которые также платили за перевоз выше установленной платы. Помимо всего прочего, по контракту, заключённому с содержателем моста арендатором Младенцевым (исполнявшим к тому же должность дворянского заседателя в Коломенском уездном суде), мост должен был быть установлен к 10 мая, но начали его устанавливать только 7 июня без какой-то видимой причины задержки. Из-за этого гурты диких быков переплавались через Оку вплавь, неся урон скотопромышленникам, и за этот способ переправы взималась к тому же плата. Приказчик титулярного советника Младенцева попытался объяснить, что взимание с купца Резцова денег шло за найм лодки для переправы самих гуртовщиков, а быки переплавали реку бесплатно, но купцы представили более 10 расписок о том, что с них взималась плата за переправу вплавь гуртов. При таком исходе арендатор моста в объяснительной писал, что мост он вынужден был поставить позже из-за сильного повреждения весенним льдом, а плата с купцов взималась за урон, который скотопромышленники наносят мосту [9, д. 203, л. 1 – 8 об., 11 – 27 об.]. Тем не менее, действия содержателя моста следует считать преступными не только из-за халатности в отношении установки и содержания переправы, но и по причине вымогательства средств с перегонщиков скота, что законодательно было запрещено [5].

Приведённые факты свидетельствуют о ведущей роли Коломны в скотопромышленности Центральной России. Здесь перепродавались и перерабатывались гурты скота (увеличивая купеческие капиталы). Город пополнял бюджет, получая пошлины, а крестьяне и ямщики близлежащей округи, участвуя в скотоперевозе, имели стабильный заработок. В целом введенные в научный оборот сведения позволяют расширить представления о внутренней торговле России в первой половине XIX в., особенностях межрегиональных отношений и степени заинтересованности населения в выгодах торговли скотом.

Список литературы

1. Антонова Д. Е. Нотариальные книги для записи договоров как источник изучения социально-экономической жизни Коломны 20-х годов XIX века // Вестник МГОУ. Сер. История и политические науки. 2014. № 3. С. 15-21.
2. Бентковский И. В. Сведения о купцах, ведущих торговлю и промысловые обороты в Ставропольской губернии по гильдейским свидетельствам (1868 года) // Сборник стат. сведений о Ставроп. губернии. Ставрополь, 1870. Вып. 3. С. 49-58.
3. Бентковский И. В. Ставропольская скотопромышленность на московском и петербургском рынках // Сборник стат. сведений о Ставроп. губернии. Ставрополь, 1876. Вып. 7. С. 55-61.
4. Значение скотоводства для казачьего населения областей казачьих войск. М.: Типография общества РПК арендованная Вороновым В. И. в Москве, 1907.
5. Положение о прогоне скота в столицы: именный, данный Сенату указ с приложением форм, свидетельств и ведомостей. № 21347. 14 июня 1804 г. // Полное собрание законов Российской империи. СПб.: Типография II Отделения Собственной Его императорского Величества Канцелярии. Собр. I. Т. XXVIII. С. 375-378.
6. Рогатко С. А. Знаменитые мясопереработчики России XIX в. // Вопросы истории. 2010. № 5. С. 139-142.
7. Центральный государственный архив города Москвы (ЦГА Москвы). Ф. 17. Оп. 1.
8. ЦГА Москвы. Ф. 17. Оп. 11.
9. ЦГА Москвы. Ф. 17. Оп. 20.

CATTLE DRIVE AS A SPHERE OF ACTIVITY OF PROVINCIAL MERCHANTS OF CENTRAL RUSSIA IN THE FIRST HALF OF THE XIX CENTURY (BY THE MATERIALS OF THE TOWN OF KOLOMNA OF MOSCOW PROVINCE)

Antonova Dar'ya Evgen'evna
Moscow State Regional Socio-Humanitarian Institute
dashantonova@mail.ru

The article reveals the specifics of the functioning of the cattle drive sector of Russian pre-reform economy and the regional aspects of cattle-dealing. The herdsmen's activity is analyzed by the example of the provincial town of Kolomna of Moscow province: the author investigates the personalities of the drovers, the level of competition between them, the amount of cattle driven through the province. The researcher emphasizes a special role of this kind of activity for the development of the provincial pre-reform town.

Key words and phrases: central Russia in the pre-reform period; cattle drive; provincial town; cattle dealer; drovers.