

ББК 63.3 (2) 531

*И. В. Шпаков*

### **Хозяйственная жизнь городов Центрального Черноземья в конце XIX в. (на примере Курска, Орла и Воронежа)**

*I.V. Shpakov*

### **The Economic Life of the Central Chernozemie Cities at the End of the XIX Century (on an Example of Kursk, Orel and Voronezh)**

Сделана попытка показать особенности хозяйственной жизни: объем и структуру промышленного производства, род занятий населения, сформировавшуюся городскую инфраструктуру — губернских центров Центрального Черноземья и их влияние на ход социально-экономического развития региона.

**Ключевые слова:** города Центрального Черноземья, фабрично-заводская промышленность, торговля, занятия городского населения, городская инфраструктура.

Появление первых крупных поселений на территории Центрального Черноземья происходит в XI–XII вв. (Курск — 1032 г. [1, с. 62; 2, л. 96–118], Воронеж — 1177 г. [3, стб. 640]). Дальнейшее развитие городов связано с преобразованием их в XVI в. в оборонительные крепости для защиты Русского царства от набегов крымских и ногайских татар (Орел — 1566 г. [4, с. 5], Курск — 1508 г. [5, с. 9], Воронеж — 1585 г. [6, с. 28]). С XVII в. Курск, Орел и Воронеж, помимо военных, становятся и административными центрами губерний. В XVIII в. военная специализация с городов снимается, и они перекалифицируются в торгово-ремесленные поселения. Аграрная специализация Центрального Черноземья и прохождение торговых путей через регион способствовали усиленному развитию торговли и промышленности в губернских городах. Благодаря развитию хлеботорговли и прокладке железнодорожных путей в XIX в. через Курск, Орел и Воронеж происходит значительный толчок в развитии городов, которые превращаются в региональные экономические центры Центрального Черноземья.

Согласно переписи 1897 г. к концу XIX в. в Орле проживало 69735 чел., в Курске и Воронеже — 75721 и 86099 чел. соответственно. Основу городского населения составляли представители трех сословий: крестьяне (в Орле 44% от общего числа жителей, в Курске 53%, в Воронеже 50%), мещане (в Орле 38% от общего числа жителей, в Курске 33%, в Воронеже 32%) и дворяне (в Орле, Курске и Воронеже по 9% от общего числа жителей) [7, т. XXIX, с. 2; т. XX, с. 2; т. IX, 1 тетр, 1, с. 162].

This article attempts to show the features of economic life: the scope and the structure of industrial production, occupation of population which formed the city infrastructure of Central Chernozemie provincial centers and their influence on the course of social and economic development.

**Key words:** Central Chernozemie cities, factory industry, trade, urban employment, urban infrastructure.

Отраслевая структура хозяйства в городах Центрального Черноземья характеризовалась преобладанием сферы материального производства.

В Орле к концу XIX в. действовало 150 промышленных предприятий (фабрик и завод), самыми крупными из которых являлись 3 салотопенных, 5 мыловаренных заводов, 2 сальносвечные фабрики, костопальный и свечно-восковой заводы. Общий оборот промышленных предприятий города составлял 1136303 руб. Торговых учреждений в Орле насчитывалось 1050, среди которых было 46 крупных магазинов [10, с. 17]. Преобладание производственной сферы отражалось на занятости большей части населения города: 12% жителей (8120 чел.) являлись рабочими, поденщиками и прислугой, 11,5% населения города (8047 чел.) были заняты в сфере торговли, 10% (6663 чел.) работали на железной дороге, 9% (6154 чел.) получали доходы от капиталовложений и недвижимого имущества, 8% (5462 чел.) являлись представителями вооруженных сил, 7% (4682 чел.) занимались изготовлением одежды [7, т. XXIX, с. 159–157]. Вместе с тем непроизводственная сфера хозяйства также была представлена в Орле в конце XIX в. большим числом различных отраслей услуг и социального обслуживания. В городе действовал водопровод (с 1862 г.), трамвайное сообщение (с 1898 г.), 3 банка, 32 образовательных учреждения, 15 больниц, 3 библиотеки [4, с. 30].

Хозяйственная жизнь Курска была схожа с жизнью Орла, в ней также преобладала производственная сфера, включавшая разнообразные отрасли, как непосредственно создающие материальный продукт, так и свя-

занные с продолжением процесса производства в сфере обращения. В 1892 г. в городе действовало 79 промышленных предприятия, самыми крупными из которых являлись свечно-восковой завод, 5 паровых мукомолов, 3 водочноперегонных завода, табачная фабрика, пенькотрепальный, кожевенный, 6 мыловаренных, дрожжевой, 2 пиво-медоваренных и чугунный заводы. Общий годовой оборот промышленных предприятий составлял 1936756 руб. [8, с. 8–19]. В курске торговых учреждений насчитывалось 1210, среди которых было 60 крупных магазинов [8, с. 32]. Среди общей занятости населения города наибольшими группами жителей являлись рабочие, поденщики и прислуга (13%, или 9509 чел.), работники сферы торговли (12%, или 8922 чел.), ремесленники, занимающиеся производством одежды (10%, или 7319 чел.); военнослужащие (8%, или 6235 чел.), земледельцы (6,5%, или 4915 чел.), горожане, получающие доходы от капиталовложений и недвижимого имущества (6% или 4605 чел.); сотрудники железной дороги (6%, или 4472) [7, т. XX, с. 176–177]. Непроизводственная сфера Курска в конце XIX в. отличалась большим числом различных образовательных учреждений, которых в общем итоге насчитывалось 40. Также в городе действовали 6 библиотек, 9 банков, больница и военный госпиталь. С 1874 г. в центре города функционировал водопровод, в 1898 г. было организовано трамвайное сообщение [8, с. 49, 54–61].

Хозяйственная жизнь Воронежа в течение всего XIX в. претерпевала значительные изменения. Благодаря наличию торгового судоходства в начале века город являлся крупным торговым центром, из-за чего развитие производственных отраслей здесь было незначительным. В течение 100 лет произошло падение уровня рек, в результате чего судоходство практически прекратилось, произошло резкое снижение оборотов торговой деятельности [9, с. 6]. Промышленность в Воронеже была слабо развита, в городе насчитывалось 47 небольших предприятий, специализирующихся на переработке продукции сельского хозяйства: мельницы, салотопенные, маслодельные, мыловаренные и кожевенные заводы. Общий оборот промышленных предприятий города в течение года составлял 1248548 руб. [10, с. 6].

В структуре занятости населения Воронежа выделялось 2 крупные области приложения труда: рабочие, поденщики и прислуга (11395 чел., или 13% от общего числа жителей) и торговля (9178 чел. — 11%). Среди остальных сфер занятости значимыми являлись изготовление одежды (7145 чел. — 8%), железная дорога (6482 чел. — 8%), получение доходов от капиталовложений и недвижимого имущества (5335 чел. — 6%), обработка металлов (4520 чел. — 5%), получение средств от казны, работа в общественных учреждениях и благотворительных обществах (3382 чел. — 4%), строительство, ремонт и содержание жилья (3346 чел. — 4%) [7, т. IX, тетр. 2, с. 146–147]. Социальная

инфраструктура Воронежа в конце XIX в. характеризовалась наличием 53 учебных заведений различной направленности (светские, духовные и военные), двух библиотек, трех банков, пяти больниц и военного лазарета. В городе действовали телеграф (с 1860 г.), телефонная связь (с 1884 г.), водопровод (с 1869 г.), конно-железная дорога (с 1881 г.), издавались 4 газеты и 2 журнала [11, с. 14–26].

Анализируя характеристику хозяйства Курска, Орла и Воронежа, можно отметить, что главной сферой приложения труда являлась торговая деятельность. Несмотря на кажущуюся высокую занятость и развитие промышленности в городах Центрального Черноземья имелось существенное отставание объемов промышленного производства от среднего показателя по европейской части Российской империи (занятость в промышленности в Центральном Черноземье составляла 3,5%, в среднем по европейской части — 17%) [14, с. 151]. Аграрная специализация Центрального Черноземья привела к тому, что большинство промышленных предприятий относились к отрасли переработки сельскохозяйственной продукции и размещались непосредственно вблизи источников сырья в сельской местности. Это было обусловлено тем, что скоропортящиеся продукты сельскохозяйственного производства не выдерживали длительных перевозок и хранения, поскольку теряли свои товарные качества. Также стоит отметить, что на всех предприятиях в Центральном Черноземье преобладал ручной труд, и они относились к числу наименее современных в России [13, с. 12–14].

Еще одной отраслью, где отмечается высокая занятость в центрах губерний, — железная дорога. Это объясняется наличием крупных железнодорожных предприятий — мастерских, депо, которые были необходимы для поддержания плотной сети железных дорог. Располагались такие предприятия в основном в крупных железнодорожных узлах: станциях Курск, Орел и Воронеж. Концентрация железнодорожных линий в Центральном Черноземье была значительно выше, чем в среднем по Европейской России: на тысячу квадратных километров земли приходилось 25,7 км железнодорожных линий, в то время как в среднем по европейской части страны этот показатель составлял 12,6 км [14, с. 38].

Развитие социальной сферы и коммунального хозяйства в центрах губерний Черноземья было слабым. Несмотря на большое количество учебных заведений, они имели в основном духовную направленность и ограничивались начальным уровнем образования. Хотя в Курске, Орле и Воронеже появились коммунальные услуги в виде водопровода и электрического освещения, эти блага были малодоступны из-за высокой стоимости подводки к домам и тарифов [15, с. 42–58].

Транспортное обслуживание городов характеризовалось регулярным сообщением общественного

транспорта с относительно низким тарифом в виде электрического трамвая (Курск, Орел), конно-железной дороги (Воронеж). Также стоит отметить, что компании-эксплуатационщики работали по концессионным соглашениям с последующими переходом в собственность города. Поэтому решение транспортного вопроса для управ городов было фактически бесплатным [16, с. 54–60].

Все указанные особенности эволюции хозяйственной жизни городов, включая отраслевую специфику промышленности и основные занятия жителей городского населения городов Центрального Черноземья, оказывали сильное влияние на ход социально-экономического развития региона и впоследствии отразились на процессах восстановления и реконструкции городского хозяйства в 20–30-х гг. XX в.

### Библиографический список

1. Абрамович Д. Киево-Печерский патерик. — Киев, 1930.
2. Летопись по Лаврентьевскому списку / Издание Археологической комиссии. — СПб, 1872.
3. Полное собрание русских летописей. Т. II. — СПб., 1843.
4. Пясецкий П. Исторические очерки г. Орла. — Орёл, 1874.
5. Танков А. А. Путеводитель по Курску. — Курск, 1902.
6. Воронеж в документах и материалах / под ред. В. В. Кулиновой, В. П. Загоровского. — Воронеж, 1987.
7. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. / под ред. Н. А. Тройницкого. — СПб., 1904.
8. Памятная книжка Курской губернии на 1892 год / сост. Т. И. Вержбицкий. — Курск, 1892.
9. Воронеж: справочник. — Воронеж, 1932.
10. Долгополов К. Воронеж (город), Центрально-Черноземный район. — М., 1961.
11. Суворов В. Г. Свет над Верхним Доном. — Воронеж, 1981.
12. Итоги Всесоюзной городской переписи 1923 г. Ч. 11: Население городов СССР по занятиям. — М., 1924.
13. Фабрично-заводские предприятия Российской империи. — Пг., 1914.
14. Лашина Л. С. Деятельность акционерного общества по строительству и эксплуатации Московско-Киевско-Воронежской железной дороги в пореформенный период: 1866–1917 гг.: на материалах Центрального Черноземья : дис... канд. ист. наук. — Белгород, 2008.
15. Терещенко А. А. Социально-экономическое развитие городов Центрального Черноземья во второй половине XIX — начале XX века: 1861–1904 гг. : дис. ... д-ра ист. наук. — Курск, 2003.
20. Ржонсницкий Б. Н. Трамвай — русское изобретение. — М., 1952.