

УДК 94(470.58)

**Ю.В. Закожурникова****ХЛЕБНЫЙ РЫНОК ГОРОДА ШАДРИНСКА В XIX – НАЧАЛЕ XX в.**

*Рассматриваются основные проблемы, связанные с изучением хлебной торговли города Шадринска XIX – начала XX в. Показана роль шадринского купечества в этом процессе. Выделены основные торговые связи города, влияние на них строительства железной дороги.*

Ключевые слова: *купечество, Шадринск, хлебная торговля.*

В первой половине XIX в. у шадринского купечества складывается устойчивая специализация по продаже хлеба, сала, масла и других товаров, производимых в уезде или привозимых купцами из разных областей России [1. Л. 121–122]. Находя для себя торговое дело гораздо более выгодным, большинство шадринских купцов не стремилось заниматься промышленным предпринимательством до конца 30-х гг. XIX в. Вот что писал Н.С. Попов о городской торговле начала XIX в.: «Главный предмет торговли здешних купцов... чтобы закупать от уездных крестьян разный хлеб, скотское сало и коровье масло». В своем отчете пермский гражданский губернатор так охарактеризовал торговлю в городе: «По огромности и оживленности хлебной торговли Шадринск и уезд его можно назвать житницей всех горных и винокуренных заводов Пермской губернии».

Продажей хлеба занимались купцы: З.И. Черепанов, А.Г. Игнатьев, Г.М. Кандаков, А.И. Бронников, И.В. Плотников, Фетисовы, У.Т. Евграфов, А.Д. Суханов, Я.И. Мамонтов, И.С. Мещеряков, купчиха К.А. Трешина, купеческая вдова А. Богашева и т.д. [2. С. 27–29]. Хлеб (пшеница, ярица и овес) покупался у крестьян Шадринского уезда, привозивших его на городской рынок, а продавался либо приезжим купцам-оптовикам, либо поставлялся самими купцами в другие города. На городские торги привозилось от 30 до 50 тыс. пудов хлеба. Ежегодная закупка пшеницы в городе достигала от 800 тыс. до 1 млн пудов [3. С. 107]. Пшеница продавалась на крупчатые мельницы Шадринского, Камышловского, Екатеринбургского уездов [4. Л. 64–68]; ярица – на винокуренные заводы Пермской и Тобольской губерний, казенные и частные горные заводы Урала количеством до 2 млн пудов на 1 млн руб. [5. С. 148]. Рабочему горнозаводскому населению хлеб поставлялся из Шадринского, Камышловского и Ирбитского уездов. Избытков этих трех уездов в урожайные годы было достаточно для обеспечения хлебом всего Зауральского горнозаводского края, составлявшего главный рынок их сбыта [6. С. 32–33]. Овес сбывался крестьянам Шадринского, Екатеринбургского и Камышловского уездов [7. С. 31]. Крупчатая мука, производимая в уезде, поступала на продажу на Ирбитскую и Ивановскую ярмарки, в города Екатеринбург, Тюмень, Тобольск, Омск.

Купцы г. Шадринска Фетисовы владели фарфорово-фаянсовым заводом, кроме торговли салом, маслом и другими товарами, осуществляли торговлю хлебом. Так, зачастую хлеб в Екатеринбург, Тобольск, Тюмень, на рынки

Европейской России доставлялся водным путем. Поэтому они контролировали строительство дощаников в самом Шадринске. Также для данной цели на Уткинской, а затем на Ильинской пристанях, в верховьях реки Чусовой для Фетисовых строились вместительные речные суда, так называемые коломенки [8. С. 183–184]. Возвращаясь назад, было выгодно закупать товары, пользующиеся спросом в Южном Зауралье.

Что касается Зотей Ивановича Черепанова, он в 1826 г., будучи купцом 3-й гильдии, занимался розничной торговлей салом, маслом и хлебом. К 1838 г. положение его заметно изменилось. Накопленные богатства позволили ему стать купцом 2-й гильдии, Черепанов обзаводится салотопенным заведением, и ассортимент продаваемых им товаров увеличивается во многих российских городах и портах. Он продавал товары (в том числе и хлеб) уже не в розницу, а оптом от Западной Сибири до Верховьев Волги. С его именем можно связать прорыв зауральского хлеба на рынки Европейской России. Известно, что с 1841 г. З. Черепанов участвовал в сбыте зауральского хлеба на Волге [9. С. 44–45]. С конца 1850-х гг. делаются попытки доставки хлеба в Петербург. В 1857 г. в «Экономическом указателе» сообщалось: «Ныне же предприимчивые люди – почетный гражданин Череньков (явная описка – Черепанов Е.М.) и крестьянин Г.П. Демидовых Ушков отправляют в Петербург здешнюю пшеницу водным путем через реку Чусовую, Каму и так далее: желательно, чтоб увенчалось успехом это предприятие» [10. С. 327].

Бурную деятельность развернул шадринский 1-й гильдии купеческий сын Д.И. Хохлов. В 1845 г. он заключил два контракта на поставку провианта для войск в Оренбургской и Пермской губерниях на 25853 руб. 83 коп. сер. [11. С. 77]. В 1846 г. взял подряд о поставке в запасные магазины Курганского округа 112247 пудов ржаного хлеба в зерне на сумму 18452 руб. 57 коп. сер. [12. С. 179–181]. В 1847 г. Хохлов взял гостевые свидетельства на торговлю в пяти российских городах: Екатеринбурге, Красноярске, Челябинске, Семипалатинске, Камышловле, имея в качестве торговых агентов 17 приказчиков [13. Л. 4].

В середине XIX в. торговые связи Шадринска простирались на многие города и уезды Российской империи. Торговые площади, обслуживаемые городом, включали в себя значительные территории Челябинского, Екатеринбургского, Камышловского, Курганского и Ялуторовского уездов, северную часть Казахстана. Были налажены постоянные торговые связи с Санкт-Петербургом, Казанью, Нижегородской и Ирбитской ярмарками, Уральскими горными заводами, Сибирскими губерниями и многими другими местностями. Так, в 1897 г. в Шадринске было продано и куплено 13060000 пудов зернового хлеба [14. С. 70, 78].

Прокладка железной дороги на Тюмень и Челябинск через Курган и далее в Сибирь способствовала ослаблению роли Шадринска как перевалочного пункта и центра хлебной торговли [15. С. 109]: хлебные товары приходилось перевозить на ближайшие железнодорожные станции, что было крайне невыгодно. Стоимость гужевой перевозки составляла 15% от стоимости хлебных продуктов. Кроме того, территория от Кургана до Челябинска сама по себе была богата хлебами. Вследствие этого хлебные продукты скаплива-

лись на складах железнодорожных станций. Так, в 1897 г. на станции Мишкино было принято и ждало своей отправки до 1300 вагонов хлебных товаров, что составляло около миллиона пудов, помимо этого оставалось до 2500 вагонов не принятого на станции груза, который ожидал своей очереди в отдаленном будущем. Подобное скопление хлебных грузов наблюдалось почти на всех станциях, начиная от Кургана до Челябинска, и только на последней станции отправка грузов шла успешнее, так как здесь хлебные продукты шли по двум направлениям: на Урал и в Европейскую Россию. Торговцы, не успевшие ранее продать свой хлеб, начали терпеть убытки, одни были вынуждены возвращаться со своим товаром обратно, а другие уже и не рисковали везти свои продукты на хлебные рынки [16. С. 1–2]. Поэтому еще в 1893 г. из Шадринска была направлена очередная депутация в составе уполномоченного городской Думы статского советника А.Я. Прозорова, секретаря земской Управы Н.Г. Федорова, гласного Думы Тимофеева и купца А.А. Лещева, которая вручила министру путей сообщения докладную записку с просьбой о постройке железной дороги.

Особенно много усилий к осуществлению этого проекта прикладывал А.А. Лещев. Об этом говорят многочисленные телеграммы, адресованные то в адрес пермского головы, то чиновникам МПС, а также большое количество квитанций за почтовые отправления и обширная переписка. Вот что он пишет в городскую Думу в 1912 г.: «У подножья Шадринска весьма скоро постелется полотно давно желаемой железной дороги, ожидающей населением с нетерпением почти четверть века, а это – могучая сила. Передвижение народа и товаров по рельсовому пути дает оплот и поддержку, особенно бедному населению. Шадринску дается подъездный путь. Долготерпение наше будет этим вознаграждено сторицей. Здесь появятся и земледельцы, и покупатели товаров. Прибудут сюда и хлеб, и другие сельхозпродукты».

Сначала шадринцы получали отказ в проведении железной дороги, но, затем 6 сентября 1910 г. П.А. Столыпин, приняв шадринскую депутацию в парадных комнатах Екатеринбургского вокзала, передал докладную записку министру МПС, сопроводив своей личной запиской с просьбой не отказать в содействии дальнейшего продвижения дела, и уже 25 марта 1913 г. город торжественно встречал первый паровоз. Так Шадринск, в конце концов, оказался соединенным с остальным миром самым современным в ту пору средством передвижения, без которого немислима теперь наша жизнь. Проведение железной дороги способствовало выходу хлебных продуктов на российский и европейский рынок, позволило наладить экспорт хлеба в другие страны через сеть железных дорог, морские порты.

Подводя итоги, можно отметить, что в XIX – начале XX в. Шадринск становится важным центром притяжения и распределения хлебных товаров на Урале и в Зауралье. Это обстоятельство обусловило быстрый рост численности и пополнения богатства местного купечества.

#### *Литература*

1. Государственный архив Шадринска (ГАШ). Ф. 474. Оп. 1. Д. 401.
2. Битюков А.Г. Шадринское купечество в первой половине XIX в. // Шадринская старина. Шадринск, 1998.

3. *Шадринск* в издании «Экономическое состояние городских поселений Европейской России...» // Шадринская старина. Шадринск, 1994.
4. ГАШ. Ф. 474. Оп. 1. Д. 704.
5. *Ериов М.Ф.* Внегородская торговля Шадринска в конце XVIII – нач. XX вв. // Шадринская старина. Шадринск, 1999.
6. *Безобразов В.П.* Торговля хлебом в Зауралье в середине XIX в. // Шадринская старина. Шадринск, 1997.
7. *Экономическое состояние городских поселений Европейской России.* СПб., 1863. Ч. 2.
8. *О шадринских купцах-судовладельцах* // Шадринская старина. Шадринск, 1995.
9. *Черевань А.С.* Развитие товарно-денежных отношений на Урале и Европейском Севере России во второй половине XVIII – первой трети XIX вв. Условия развития крестьянской торговли // Учен. зап. Петрозаводского ун-та, 1967. Ч. 14, вып. 6.
10. *Иофа Л.Е.* Города Урала. М.; Л., 1951. Ч. 1.
11. *Битюков А.Г.* Шадринские купцы Хохловы // Шадринская провинция. Шадринск, 1998.
12. *Хрестоматия* по истории Курганской области. Курган, 1995.
13. ГАШ. Ф. 474. Оп. 1. Д. 417. Л. 31.
14. *Миненко Н.А., Федоров С.В.* Город на Исети. Шадринск, 1997.
15. *Харлов В.И.* Экономическое развитие города Шадринска и Исетско-Шадринского региона // Шадринская провинция. Шадринск, 1993.
16. *Записки* о проведении дороги Екатеринбург – Шадринск – Курган. 1898–1919.