

УДК 94(47). 08(908)

ТОРГОВЫЕ СВЯЗИ ГОРОДОВ ЦЕНТРАЛЬНОГО ЧЕРНОЗЕМЬЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

© 2007 А. А. Терещенко

*кафедра истории России, доктор исторических наук, профессор,
E-mail: terecshenkoaa@mail.ru*

В статье рассмотрен характер торговых связей городов Центрального Черноземья во второй половине XIX века. Дана характеристика направлений, структуры и объемов торговли, определена торговая специализация городских центров, показана зависимость объемов торговли от уровня экономического развития городов.

С момента освоения Центрального Черноземья его хозяйственная жизнь была связана с развитием всей России. Ассортимент и характер торговли определялись хозяйственной деятельностью жителей той округи, которую они обслуживали. Либерализация российского общества в 60–70-е годы XIX века способствовала расширению коммерческой и предпринимательской деятельности городского населения, привела к возрастанию функций города в поступательном экономическом движении страны. По свидетельству современника, «города из резиденции администрации» постепенно превращаются в «самодовлеющие экономические центры»¹, а «крестьянский спрос высвобожденной от крепостного права деревни стимулировал рост фабрично-заводской промышленности, торговли и в связи с этим толкал горожан к еще большей специализации»².

В регионе выделяются две исторически сложившиеся природно-географические части, оказывающие определенное воздействие на структуру торговли и характеризовавшиеся целым рядом особенностей социально-экономического развития, – западная и восточная территории Черноземья. Западная половина края, куда входили воронежско-курские земли, была связана с остальной территорией государства так называемыми «большаками», представлявшими наибольшие удобства для движения обозов с грузами. Восточная, приволжская половина Центральной хлеботорговой полосы включала орловско-тамбовскую территорию³.

В городах Курской губернии относительно широко было распространено садоводство, в воронежских центрах – маслодельное производство и бурлачество по берегам рек. Горожане указанных губерний занимались пчеловодством, бахчеводством и животноводством. Одной из самых прибыльных отраслей животноводства у городского населения Воронежской губернии было разведение волов и овец, в растениеводстве – производство растительных масел, прежде всего подсолнечного (Бирюч, Бобров, Борисоглебск, Валуйки, Воронеж, Коротояк, Новохоперск, Острогожск, Павловск)⁴.

Несколько по-иному развивалось хозяйство тамбовско-орловских земель. Наличие лесных угодий в крае привело к образованию городских деревообрабатывающих производств, а близость к московской промышленной зоне привела к формированию в крае фабрично-заводского Брянского района. Жители тамбовских городов занимались земледелием, извозом, заготовкой леса и его сплавом, производством смолы и дегтя, перекупкой скота в Малороссии, Черномории (Новороссийске – А.Т.) и Кубани (порой целыми гуртами), работой на судах. Во всех сферах социально-экономической деятель-

ности в регионе, как и в дореформенную эпоху, большую роль играло торговое судоходство. Выполняя транспортные и торговые функции, реки соединяли в едином экономическом пространстве аграрные губернии Центрального Черноземья и Европейскую Россию⁵.

Пограничные территории Курской губернии были в основном безводные. Лишь Сейм и Свапа, а в весеннее время некоторые из малых рек, например Тускарь, выполняли в губернии роль транспортных артерий, по которым сплавливали некоторые товары⁶. Заметную роль в торговле с малороссийскими территориями играли крупные судоходные реки Орловской губернии – Ока и Десна⁷. Из многочисленных рек Тамбовской губернии наиболее значимой также считалась р. Ока. Являясь большой транспортной артерией губернии, она связывала экономику Тамбовщины с отдаленными северо-западными частями Волжского бассейна.

До открытия железнодорожного сообщения не только орловские, но и курские торговцы подвозили все свои товары для оптовой торговли с Калугой, Серпуховом, Коломной и Москвой к Орловской пристани. До 1869 года с Мценской и Орловской пристаней ежегодно отправлялось от 500 до 600 судов разной величины. За навигацию осуществлялось по 5–6 рейсов. Наибольшая грузоподъемность судов приходилась на время половодья р. Оки, от 30 тыс. до 45 тыс. пудов на одно судно. Мелкие суда, от 6 тыс. до 20 тыс. пудов грузоподъемностью, совершали по 4–5 рейсов в сезон. Конечным пунктом доставки грузов были важнейшие пристани Калуги, Перемышля, Серпухова, Коломны и Москвы⁸.

Все суда и большая часть плотов из Брянска и Трубчевска по окончании разлива р. Десны отправлялись с грузами в малороссийские города, например в Киев, Кременчуг, Екатеринослав и Херсон, а по прибытии на место после реализации груза продавались на постройки, особенно в трех последних городах, испытывающих недостаток в строительных материалах. Прибывавшие в эти города бурлаки (по 12–50 человек на каждом судне) нанимались на сельскохозяйственные работы, преимущественно на заготовку сена, а затем пешком возвращались домой ко времени уборки хлебов, а спустя некоторое время – по железной дороге от Киева через Курск и Орел до Брянска.

Взаимовыгодные экономические связи местного крестьянского и городского населения видны на примере городской торговли в Ельце и Ливнах. Так, для отправки из Ельца пшеничной муки требовалось 450 тыс. мешков, из Ливен – 500 тыс. мешков. Для каждого мешка необходимо 4 аршина холста. **Следовательно,** для 950 тыс. мешков только в два названных города крестьяне поставляли 3 млн 800 тыс. аршин холста на сумму 190 тыс. рублей серебром (по 5 коп. за аршин). Многие небогатые мещане для собственного потребления также покупали у крестьян немало холста. Кроме того, окрестные крестьяне осенью продавали горожанам целые возы живых гусей, а в Брянске, Ельце и особенно в Задонске (Задонский монастырь) живую, соленую, вяленую и копченую речную рыбу – соленых щук, сушеных в печах сомов, копченых лещей и язей. После введения в строй железной дороги многие торговцы-оптовики, горожане Ливен, Ельца, Малоархангельска, Мценска и Орла, стали поставлять по железной дороге в Москву гусей и другую битую птицу⁹.

Воронежские города вели круглогодичную торговлю с большинством городских центров Орловской, Тамбовской и Курской губерний. Так, с Москвой, Санкт-Петербургом, Нижним Новгородом, Курском, Полтавой и Харьковом из-за отсутствия до конца 1860-х гг. железнодорожного сообщения торги велись только в летнее время и на ярмарках. С Ростовом, Камышином и Таганрогом торговали с весны до осени, пока имелся подножный корм для лошадей и волов. Русское население товары перевозило

на лошадях, украинское – на волах. Зимой по санному пути торговали с Ельцом, Козловым и Моршанском¹⁰.

Рожь, пшеница и льняное семя, частично просо, гречиха, овес являлись основными товарами, которые вывозились из региона. Постоянными потребителями проса были подмосковные губернии – до 50 тысяч четвертей, гречиха шла в армейские части Кавказа, овес – на юг – в область Войска Донского. Ячмень, горох, конопляное и подсолнечное семя, табак и анис перерабатывались на месте и поставлялись в столицы, в Нахичевань, соседние губернии. Муку отправляли на Кавказ, зерно – в Моршанск и в Елец, а также на склады Тамбовской и Курской губерний.

Экспортными товарами городов Центрального Черноземья являлись сахар, зерно, топленое сало. Так, к примеру, до 670 тыс. четвертей хлеба и 100 тыс. четвертей льняного семени вывозилось ежегодно только из воронежских городов в Англию. Кроме того, каждый год около «300 тыс. пудов белого воронежского сала» вытапливалось на экспорт. «Воронежские капиталисты» поставляли этот качественный продукт в Москву и Санкт-Петербург, а также на Моршанскую пристань, откуда сало отправлялось в различные районы страны и за границу. Особенно много говяжьего, бараньего и свиного сала поставлялось из орловских городов. Торговцы салом закупали целыми гуртами преимущественно овец и свиней, откармливали их на мельницах и крупорушках отходами от переработки пшеницы и гречихи, а осенью забивали на сало (для владельцев последних это был иногда единственный источник дохода). К примеру, из Ельца вывозилось сала на 400 тыс. рублей в год, из Ливен – на 180 тыс. рублей, из Орла – на 60 тыс. рублей. После введения в действие железной дороги поставки сала к Рижскому порту не только из этих городов, но также из других значительно возросли¹¹.

Не меньшей популярностью у потребителей пользовалось и топленое белгородское сало, собираемое с большой территории из соседних уездов и губерний, в том числе малороссийских, в главнейший пункт торговли – уездный Белгород. Собранная продукция разливалась в осиновые бочки, изготовленные в основном слободским населением, и через курских купцов зимой также отправлялось в российские столицы, прибалтийские города и на экспорт около 600 тыс. пудов сала на сумму в 2 млн. рублей.

Курская и Воронежская губернии являлись своеобразной местностью, где торговля велась главным образом на ярмарках. В торговом отношении выделялись губернские центры – Воронеж, Курск, Орел и Тамбов, а также уездные – Белгород, Болхов, Брянск, Елец, Козлов, Липецк, Моршанск, Рыльск, Старый Оскол, Суджа и др. Причем это не было напрямую связано с административным статусом указанных городов. В 1900 году Курск, среди товарных рынков земледельческих и растительных продуктов, опережал соседний Орел, хотя количество предприятий в последнем было вдвое больше, чем в Курске: соответственно 49 и 94. Курск – единственный город из центральной хлеботорговой полосы имел оборот только по торговле сахаром свыше 1 млн рублей в год¹².

Через некоторые орловские города, такие как Ливны, Елец, Мценск, Карачев и Севск, в 60-е гг. XIX века проходила «транзитная» хлебная торговля с Калужской, Тульской и особенно Московской губерниями. В этих городах сосредоточились важнейшие рынки по продаже товаров из Воронежской, Курской, Черниговской, южной части Тульской и Орловской губерний. Город Ливны Орловской губернии стал пунктом сбора товарной продукции, особенно хлеба, поступающей из городских центров (Щигров, Тима, Обояни, Старого Оскола) Курской губернии, Малоархангельска и Ельца Орловской губернии, а также западных территорий Воронежского края. Хлеб из восточных уездов Курской губернии и западных воронежских территорий отправлялся че-

рез Ливны в Ефремов, Мценск, Новосиль, Чернь. Товарные потоки из Курской и Черниговской губерний через Дмитровск и Кромы поступали и в крупный хлеботорговый пункт – губернский Орел. Курские и другие купцы нанимали на орловской пристани барки и везли на них хлеб в Белев, Жиздру, Козельск, Серпухов, Сухиничи и Москву. На обратном пути в Курск торговцы поставляли строевой лес, лесоматериалы и изделия из них¹³. Преобладающей торговлей в 1860-е годы в местных городах была хлебная торговля и торговля скотом. В заштатных городах в основном торговали только предметами первой необходимости¹⁴.

Во второй половине XIX века важной группой товаров, отправляемых из городов Черноземья, были пенька, конопляное семя и масло. Самыми крупными городскими центрами пенькового производства и торговли были Брянск, Карачев, Кромы, Мценск, Севск и Трубчевск, уездные города Орловской губернии, и Рыльск – Курской. Изделия из пеньки сбывались в Харьковскую и Полтавскую губернии. Конопляное семя и масло на сумму до 1 млн. руб. в год поставлялись в Москву и к Балтийскому морю, а также сухопутным путем к Австрийской границе¹⁵.

Прошедшие через города железные дороги изменили характер и структуру торговли. В крупных железнодорожных узлах городских центров Курска, Воронежа, Орла, Тамбова, Белгорода, Козлова, Борисоглебска, Старого Оскола и др. были созданы оптовые склады, в основном для хранения сахара, хлеба, леса и др. товаров, и торговля стала преимущественно оптовой. К примеру, в 1900 году в Курске был создан пункт складирования сахара, поступающего из соседних сахаропромышленных районов Центрально-Черноземной полосы. В результате многие города превратились в крупные торговые узлы, прежде всего по торговле сахаром, хлебом и лесом. Например, объемы совокупной торговли различными товарами в Курске превышали обороты его промышленных предприятий более чем в 3,5 раза¹⁶.

Так, уездный Старый Оскол Курской губернии вывозил из местной округи, включая территорию Воронежской губернии, в том числе за границу, крупу, пшеницу, муку, подсолнечное масло. Городской центр стал крупным торговым пунктом региона. Развитию в Старом Осколе «довольно значительной торговли», как подчеркивал уездный исправник, способствовало также то, что «в городе производят свои операции 3 банка (городской, отделение Воронежского и комиссионерство Северного банка) ...обслуживая исключительно торговый класс населения»¹⁷. В Старом Осколе в 1904 году 1645 чел. были заняты торговлей (без членов их семей) при общем населении города в 9479 человек. Подобное было характерно и для уездной Суджи Курской губернии. Город стал «крупным центром хлебных торговых операций, а железная дорога немало способствовала успешному сбыту хлебных продуктов в крупные торговые города» России, в результате контингент его жителей «исключительно составлял торговый класс»¹⁸.

Постоянная торговля заняла главное место в городском товарообороте и, прежде всего, в местах проведения ярмарок и базаров, где открывались склады, магазины, лавки, трактиры, харчевни, закусочные, чайные и т.п. К примеру, в городе Борисоглебске Воронежской губернии имелись крупный элеватор и зернохранилище, с которых на Хоперской пристани ежегодно вывозили зерно и муку до 10 тысяч бурлаков. Борисоглебск стал крупным железнодорожным узлом, связавшим Царицын и весь Поволжский край с Москвой и Санкт-Петербургом. С Поволжья в столицы через Борисоглебск везли зерно, лес, керосин, рыбу, икру, арбузы, соль из астраханских озер. Другой городской центр – Острогоск Воронежской губернии – за большую торговлю рыбой получил в народе название «рыбный», так как в нем был главный склад рыбы, вывозимой во

внутренние губернии России со всего Дона. Основным занятием острогожцев также являлась торговля, главным образом скотом, лошадьми и салом¹⁹.

Губернский Курск, наряду с уездным Белгородом, превратился в крупный «распределительный» пункт для рынка губернии, а также узловое звено в торговле с отдаленными районами Европейской России, причем некоторые товары в значительной доле предназначались для вывоза за границу (хлебные продукты, жмых, пенька и др.). В 1900 году около 2/3, или 2649 тыс. пудов отправляемых через Курск продуктов земледелия, составляли гречневая крупа, овес, рожь, ржаная мука, пшеница, пшеничная мука, отруби, горох, бобы и проч.²⁰ Всего через Курск было отправлено 3586,8 тыс. пудов различных грузов, а прибыло в него – 8378,5 тыс. пудов²¹.

По объемам отправленных и прибывших по железным дорогам грузов городские центры Черноземья поделим на две группы. Города, в которые прибывало больше грузов, чем отправлялось из них, отнесем к ввозящим, а вторые, в которые товаров прибывало меньше, – к вывозящим. Все четыре губернских центра (Воронеж, Курск, Орел и Тамбов) были ввозящими городами, их товарооборот превышал по объемам любой уездный городской центр. Объем ввозимых губернскими городами товаров составлял 35959,3 тыс. пудов, или 38,0 % всех объемов продукции прибытия, что в 2,3 раза превышало отправление. Наибольшая доля ввозимых товаров приходилась на Воронеж – 12311,2 тыс. пуд., или 34,2 % от губернских и 13,0 % от всех объемов ввоза. Наименьшее количество грузов среди губернских центров ввозилось в Тамбов – на 4419,0 тыс. пуд., или 12,3 % от губернских и 4,7 % от общих объемов²².

В отличие от губернских городов, уездные центры региона были вывозящими. Так, объем вывозимых ими грузов составлял 73884,3 тыс. пуд., или 82,2 % от их общего количества в Черноземье, что в 1,3 раза больше, чем количество прибываемых товаров²³. По количеству отправляемой продукции первое место занимали тамбовские уездные центры – на 32046,9 тыс. пуд., или 44,4 % от объемов уездных городов. Заштатные города Черноземья в торгово-промышленном обороте играли минимальную роль. Четыре заштатных центра – Богатый, Кадом, Мирополье и Хотмыжск – давали лишь 0,4 % объема товарооборота всех городов Центрального Черноземья²⁴.

Что касается структуры товарооборота, то из 12500 торгово-промышленных предприятий Черноземья 11366, или 90,9 %, приходилось на торговые заведения. Доля торговых производств в товарообороте губернских городов составляла 88,8 %, уездных – 91,1%, заштатных – 88,2 %²⁵. В целом города Черноземья по торговым оборотам преобладали над промышленными в 3,7 раза²⁶. По размерам торговых оборотов, среди губернских городов Европейской России Воронеж занимал 3-е место, Курск находился на 9-м месте, опережая соседний Орел на 3 пункта.

Самым крупным по торгово-промышленному обороту являлся Курск, осуществлявший торговлю на 17531,0 тыс. руб., что составляло 40,0 % от всего торгового оборота городских центров губернии. Второе место принадлежало уездному Белгороду – 5968,0 тыс. руб. (13,6 %), третье – Рыльску – 4273,0 тыс. руб. (9,8 %)²⁷. На уездные местные города Грайворон, Льгов, Новый Оскол и Тим приходилось всего 2358,0 тыс. руб., или 5,4 % от товарооборота. А в 10 таких городских центрах, как Бобров, Грайворон, Елатьма, Задонск, Землянск, Мценск, Нижнедевицк, Новохоперск, Спасск и Шацк, объем промышленных оборотов насчитывал всего 1348 тыс. рублей, или 3,0 % от всего промышленного товарооборота городов Центрального Черноземья. Городской центр Орловской губернии Кромы совсем не имел в товарообороте промышленной продукции. Доля заштатных городов в торговле составляла очень незначительную величину – 328,0 тыс. руб., или 0,7 %, причем 252,0 тыс. руб. из этой суммы приходилось на Ми-

рополье, что примерно было равно торговой доле уездного Тима – 272,0 тыс. рублей²⁸. Следовательно, между административным статусом городского центра, уровнем социально-экономического развития и его местом в торговых оборотах края существовала прямая зависимость. Города становятся торговыми центрами, куда приезжали жители окрестных сел и «торговцы с разного рода товаром и торговали из особо устроенных для этой цели помещений»²⁹.

Имея надежное железнодорожное сообщение, Воронеж, Борисоглебск, Курск, Белгород, Орел, Рыльск, Старый Оскол, Суджа, Тамбов и Щигры (всего 32 города – А.Т.) к началу XX века становятся основными центрами городской торговли в Центральном Черноземье. Уездные города Грайворон, Землянск, Тим, Кромы, Малоархангельск, Шацк теряют свой торгово-промышленный потенциал. В разряд слабых в этом отношении городских центров края переходят и заштатные Богатый, Кадом, Мирополье и Хотмыжск.

Тимский уездный исправник в 1904 году так объяснял значение железнодорожного сообщения для социально-экономического развития города: «Город Тим с проведением Курско-Воронежской железной дороги на город Щигры в торговом отношении настолько пал, что в настоящее время представляет один из беднейших в губернии городов... средства города настолько скудны, что встречается затруднение в своевременной выдаче жалованья городской полицейской команде...»³⁰.

В заключение отметим, что в Центрально-Чернозёмном регионе под влиянием различных природно-климатических, демографических, экономических и других факторов сложились две группы территорий, близких по своему социально-экономическому развитию: западная половина края, куда входили воронежско-курские земли, и восточная, приволжская половина Центральной хлеботорговой полосы, включающая орловско-тамбовскую территорию.

Характер торговых связей городских центров до строительства железных дорог был сезонным, а отсутствие до конца XIX века складских помещений для хранения сельхозпродукции определяло преимущественно «прасольский» вид торговли, особенно хлебом. Внутренняя торговля играла цементирующую роль в отношениях между городом и деревней. Экспортными товарами городов Центрального Черноземья являлась продукция аграрного сектора экономики региона, и в первую очередь сахар, зерно, топленое сало.

При недостатке сухопутных и железнодорожных путей сообщения важнейшее значение для экономики Тамбовского и Воронежского края имела, в частности, их близость к волжскому и донскому регионам. Во всех сферах социально-экономической деятельности здесь большую роль играло торговое судоходство.

В пореформенный период важным звеном посредничества между производителями и потребителями товаров оставались ярмарки. К концу исследуемого периода происходит сокращение ярмарочной торговли. Опережающими темпами растет стационарная торговля. Постоянная торговля заняла главное место в городском товарообороте, и прежде всего в местах проведения ярмарок и базаров, где открывались склады, магазины, лавки, трактиры, харчевни, закусовые, чайные и т.п., а число занятых в ней горожан в 1897 году почти в 7 раз превосходило занятость на городских «фабриках» и «заводах» региона.

Картина размещения и объем торговых оборотов изменились в конце XIX – начале XX века. Прошедшие через города железные дороги изменили характер и структуру торговли. В крупных железнодорожных узлах городских центров – Курске, Воронеже, Орле, Тамбове, Белгороде, Козлове, Борисоглебске, Старом Осколе и др. были

созданы оптовые склады, в основном, для хранения сахара, хлеба, леса и др. товаров и торговля стала преимущественно оптовой. Кроме того, многие города Черноземья, через Киевский и Московский железнодорожные узлы как торгово-промышленные объекты получили надежную круглогодичную связь с другими районами империи и зарубежьем.

Являясь в первую очередь торговыми центрами, города Черноземья выполняли посреднические функции по доставке агропромышленной продукции от производителей к потребителям. В отличие от губернских, уездные центры региона были скорее вывозящими городами, чем ввозящими. Так, объем вывозимых ими грузов был в 1,3 раза больше, чем количество прибываемых товаров. В заштатных городах в основном торговали только предметами первой необходимости.

Среди экономических функций городов центрально-черноземных губерний важную роль играло их торговое назначение, что объясняется, на наш взгляд, более ранним распространением торговых занятий среди городского населения края и наличием огромного рынка сельхозсырья.

Примечания

¹ См.: [Пичета В.И. Городская реформа 1870 года // Три века. Россия от смуты до нашего времени: В 6 т. Т.6. – М., 1913. — С. 175].

² 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].

³ См.: [Торговля и промышленность Европейской России по районам. Центральная хлеботорговая полоса. Вып. IV. – СПб, 1909. – С. 3].

⁴ См.: [Списки населенных мест Российской империи... IX. Воронежская губерния. – С. XXXIV; XX. Курская губерния. – С. LIV–LV].

⁵ См.: [Списки населенных мест Российской империи... – IX. Воронежская губерния. – С. VII].

⁶ См.: [Там же. – XX. Курская губерния. Разд. I. – С. I–II; Разд. II. – С. 1–2].

⁷ См.: [Там же. – XXIX. Орловская губерния. – С. I–XVIII].

⁸ См.: [Там же. – С. LXXXII].

⁹ См.: [Там же. – С. LXXXIV–LXXXVI].

¹⁰ См.: [Там же. – IX. Воронежская губерния. – С. XXXIV].

¹¹ См.: [Там же. – XXIX. Орловская губерния. – С. LXXXIX].

¹² См.: [Торговля и промышленность Европейской России по районам. – С. 24–25].

¹³ См.: [Списки населенных мест Российской империи... – XXXIX. Орловская губерния. – С. XXI].

¹⁴ См.: [Экономическое состояние городских поселений... – IX. Воронежская губерния. Ч. I. – С. 4–6, 9–10, 12, 14–15, 17–18, 20, 22, 25, 27, 29, 31–32, 34–35;– XVIII. Курская губерния. Ч. I. – 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;– XXVI. Орловская губерния. Ч. II. – С. 4–5, 9–10, 13–14, 16, 19–20, 22–23, 26, 28–29, 31–32, 34–35, 37, 39–40; XXXIX. Тамбовская губерния. Ч. II. – С. 3–4, 7–9, 11, 14–15, 16–17, 20–21, 23, 26–27, 30, 32–33, 35–36, 39, 41–42].

¹⁵ См.: [Списки населенных мест Российской империи... – XX. Курская губерния. – С. LXVIII].

¹⁶ Подсчитано по: [Торговля и промышленность Европейской России по районам. – С. 80].

¹⁷ См.: [ГАКО. – Ф. 4. – Оп. 1. – Д. 144.– Л. 94].

¹⁸ См.: [Там же. – Л. 100].

¹⁹ См.: [Города России: Энциклопедия // Гл. ред. Г.М. Лаппо. – М., 1994. – С. 52, 338].

²⁰ Подсчитано по: [Торговля и промышленность Европейской России по районам. – С. 80].

²¹ Подсчитано по: [Там же. – С. 81].

²² Подсчитано по: [Там же. Вып. IV. Разд. III – С. 193; Разд. IV. – С. 8–11, 13–14, 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].

²³ Подсчитано по: [Там же].

²⁴ Подсчитано по: [Там же].

²⁵ Подсчитано по: [Там же].

²⁶ Подсчитано по: [Там же. – Разд. III – С. 193; Разд. IV. – 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 и др.].

²⁷ Подсчитано по: [Там же. Разд. IV. – С. 8–11, 13–14, 36, 40–41, 42–44, 56–80 и др.].

²⁸ Подсчитано по: [Там же].

²⁹ См.: [ГАКО. – Ф. 184. – Оп. 1. – Д. 6391. – Л. 555].

³⁰ См.: [Там же. – Ф. 4. – Оп. 1. – Д. 144. – Л. 110].