

УДК 94 (571.1)

**СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННАЯ ТОРГОВЛЯ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ И СТЕПНОГО КРАЯ
НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫХ ЯРМАРКАХ (Ирбитской, Ишимской, Тюменской)
В НАЧАЛЕ XX ВЕКА: НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ**

Т. К. Щеглова

**AGRICULTURAL COMMERCE IN WESTERN SIBERIA AND STEPPE REGION
AT TRANS-REGIONAL FAIRS (Irbitskaya, Ishimskaya, Tyumenskaya)
IN THE BEGINNING OF THE XX CENTURY: NEW TENDENCIES**

T. K. Shcheglova

В XIX веке сложилась система взаимосвязанных межрегиональных ярмарок по ввозу и вывозу товаров из Азиатской части России в Европейскую. В начале XX в. под влиянием индустриализации и транспортного строительства меняются условия, формы и содержание ввоза промышленной и вывоза сельскохозяйственной продукции. Анализируется торговля маслом, мясом, хлебом. Показываются трансформации форм торговли, изменения направлений и радиуса торговли ведущих сибирско-азиатских ярмарок, их взаимодействий с региональными рынками Западной Сибири и Степного края. Анализируется место и роль сборно-распределительных торгов в системе мирового рынка, всероссийского рынка, а также торговой сети азиатской части России.

In the XIX century the system of interrelated trans-regional fairs was formed. They specialized in export and import of goods from Asian part of Russia to European. In the beginning of the XX century the conditions, forms and essence of industrial import and agricultural export were changed under the influence of industrialization and transport construction. In this paper butter, meat and bread trade is analyzed. Transformations of trade forms, changes of vectors and radius of trade of the leading Siberian-Asian fairs, their interaction with regional markets of Western Siberia and Steppe region are shown. The place and the role of collecting-distributing bidding in the system of world market, Russian market and trade network of Asian part of Russia is analyzed.

Ключевые слова: Ирбитская, Ишимская, Тюменская ярмарки, сельскохозяйственная торговля, масло, мясо, хлеб, речной и железнодорожный транспорт, внутренняя и внешняя торговля.

Keywords: Irbitskaya, Ishimskaya, Tyumenskaya fairs, agricultural commerce, butter, meat, bread, inland water and railway transport, internal and external commerce.

Начало эксплуатации Великой Сибирской железной дороги и расширявшееся железнодорожное строительство к товаропроизводящим регионам вызвало значительные изменения в организации товарного ярмарочного движения в начале XX вв. В предшествующий период решающую роль в мобилизации товарной массы сельскохозяйственного производства Сибири играла система межрегиональных сборно-распределительных ярмарок: Ирбитская, Ишимская, Тюменская, Крестовская и другие. На них сложились «масляные», «жировые», «сальные», «хлебные» торги [19, с. 76, 129]. Оптовая торговля скоропортящейся сельскохозяйственной продукцией обусловила и сроки, и места торговли межрегиональных ярмарок для ее вывоза из Сибири.

В начале XX столетия сибирская сельскохозяйственная торговля на межрегиональных ярмарках претерпела изменения, обусловленные новыми технологиями производства, подготовки и транспортировки скоропортящихся товаров для перевозки на дальние расстояния. Это вызвало не столько падение ярмарочной торговли, или как часто пишут, «умирание ярмарок», сколько корректировку ярмарочного ассортимента, изменение территориального размещения ярмарок и форм торговли на них. Обороты Ирбитской ярмарки составляли в 1896 г. – 47 млн руб., в 1900 – 37 млн, 1904 – 30,2 млн руб., 1912 – 24,8 млн, 1914 – 22,8 млн руб. Обороты Ишимской ярмарки по привозу составляли в 1896 г. 5,2 млн, продаже – 4,2 млн, снизились в первое десятилетие XX в. соответственно до 2 – 2,8 млн по привозу и 1,9 млн по продаже, в 1911 г. общий оборот составил 3,5 млн, 1912 г. – до

3,6 млн, 1913 г. – до 2 млн. Представляется важным рассмотреть механизмы организации товарного движения, стадии перегруппировки товаров на ярмарках от производителя к торговцу или фабриканту в новых условиях. Это способствует решению вопроса о месте Сибири в российской экономике и темпах и формах ее модернизации.

Первой выявленной тенденцией стало уменьшение значения ярмарок в распределении и насыщении многих региональных рынков Западной Сибири и Степного края товарами типового фабрично-заводского производства, например, мебелью, текстильными изделиями, посудой и др. Теми товарами, что производилось поточным способом, имели стандартный вид, не требовали поштучного выбора. Или в силу громоздкости товаров, их больших габаритов или хрупкости создавали сложности в их транспортировке и требовали больших финансовых затрат в перевозке от ярмарки к ярмарке. Эта тенденция во второй половине XIX в. отличалась, например, в торговле тяжелыми надгробными памятниками с Урала (Екатеринбург), венской мебелью из Европейской России, рома, вина и шампанского из европейских стран и др. Как правило, по этим товарам совершались сделки по представленным образцам.

В начале XX в. российские промышленники, минув ярмарки, создали целый ряд оптовых распределительных центров вдоль Сибирской железной дороги, с которых товары поступали в торговую сеть западно-сибирских регионов. Историкам хорошо известен пример превращения Омска в крупнейший распределительный центр промышленных товаров для Запад-

ной Сибири и Степного края. Как пишет про текстильную торговлю В. А. Скубневский, «если во 2-й половине XIX в. текстиль для Сибири поступал через Ирбитскую и Нижегородскую ярмарки, то в начале XX в. ярмарки стали утрачивать свою роль в поставке товаров из Европейской России в Сибирь. Открытие в Омске значительного числа отделений по сбыту текстильной продукции..., свидетельствует, что этот город отчасти стал играть ту роль в текстильной торговле, которую до проведения Сибирской железной дороги, ... выполняли крупные ярмарки и прежде всего Ирбитская» [16, с. 126 – 127]. В целом правильно подмеченная тенденция в натуральной торговле на межрегиональных ярмарках неверно. Она осталась, но не в виде натуральной торговли с привозом товаров, а по образцам. Ярмарки остались местом встречи крупных производителей с заводчиками или торговыми посредниками для совершения оптовых сделок.

Новые тенденции и формы проявились в торговле на межрегиональных ярмарках товарами Западной Сибири и Степного края, основу которых составляла продукция сельского хозяйства. Если в XIX в. продукция скотоводства и земледелия попадала в места назначения через систему межрегиональных ярмарок, например, через Ирбитскую ярмарку для Урала закупался хлеб с юга Западной Сибири; для поволжских городов – кожи из Степного края и Западной Сибири, то в начале XX в. направления вывоза остались те же, но стал развиваться альтернативный вывоз по Транссибу, минуя оставшиеся в стороне от него оптовые ярмарки.

Железнодорожные перевозки позволили повысить качество товаров, что привело к увеличению экспортной массы из Сибири, в т. ч. ее активному выходу на внешний рынок, что повлияло на товарный ассортимент вывозной торговли. Многие сибирские товары, подготовленные кустарным способом, остались в обращении только на региональных ярмарках для внутреннего потребления. А для вывоза за рубеж в производстве и подготовке сельскохозяйственных товаров стали использоваться новые технологии.

Наибольшие изменения в вывозной торговле сибирско-азиатскими товарами на всероссийских межрегиональных ярмарках произошли в продвижении на рынок скоропортящихся продуктов, таких, как масло. Если в 1882 г. на Ирбитской ярмарке масло продавалось на сумму до 485 тыс. руб., то в 1904 г. до 15 тыс. руб., 1914 г. – 10 тыс. и 1915 г. – 4 тыс. Связано это с тем, что в XIX в. торговали на ярмарке топленым маслом, произведенным кустарным способом. Для торговли на международном рынке требовалось свежее сливочное масло. Ярмарки с длительным кругом продвижения товара от производителя к потребителю не могли создать условий для «новой маслоторговли», т. к. свежее сливочное масло прогоркало. Основными поставщиками масла в ярмарочную сеть в XIX в. были крестьяне. Производство масла в крестьянском хозяйстве выпадало на лето, когда после весеннего отела были самые высокие надои скота. Масло крестьяне сбывали вручную, как называли, «крыночным» способом. Такое производство требовало больших затрат сырья и физического труда. Для производства 1 пуда топленого масла уходило до 25 пудов молока [18, с. 91]. Готовили к продаже сливочное масло «на вольном жару в русской печи». Цены на топленое

масло были низкие. Крестьяне выручали за 1 пуд от 12 до 20 коп., на западносибирских ярмарках его продавали от 3 руб. 5 коп. – до 6 руб. за пуд. На зарубежных торгах его называли «русским маслом». Вывозная торговля топленым маслом до строительства железных дорог концентрировалась на Ирбитской и Ишимской ярмарках. На них только из южной полосы Тобольской губернии с прилегающими территориями Томской губернии и Акмолинской области вывозилось до 30 тыс. пуд., на сумму около 2 млн руб. [2, с. 66]. Но «русское масло» из-за своего низкого качества преимущественно имело только внутрироссийский сбыт; за рубеж поступало в основном в Турцию. В начале XX в. торговля топленым маслом сохранилась на ярмарках западносибирской региональной сети для употребления населения Западной и Восточной Сибири, частично Урала.

Развитие промышленного маслоделия и торговля свежим сливочным маслом, имевшим ограниченные сроки реализации, потребовала создания торговой сети на новых условиях. Это привело к падению торговли им на межрегиональных ярмарках. С созданием частных и кооперативных маслозаводов, большинство крестьян стали ежедневно сдавать молоко на заводы. Многие предприниматели и маслодельческие кооперативы открывали собственные торговые лавки и рассчитывались деньгами или товарами. В крупных селах и городах были открыты представительства экспортных фирм, имевших холодные погреба и склады. Затем крупные партии масла по речной сети Оби отправлялись на пароходах до железнодорожных станций, например, с Алтая в Ново-Николаевск, например, из Степного края по Иртышу в Омск. При железнодорожных станциях, в т. ч. и Петропавловска, Кургана, Татарской создавались специальные складские помещения, откуда масло отправлялось из Сибири в охлаждаемых «масляных» поездах до портов Прибалтики и Черного моря в холодильники крупных экспортных компаний. И уже затем на специальных пароходах масло вывозилось в европейские страны [15, с. 77 – 92].

Однако, если торговля маслом на оставшихся в стороне от железной дороги ярмарках, таких как Ирбитская и Ишимская, падала, то на перекрестках железнодорожных и водных путей в начале XX в. возникли новые сборно-распределительные ярмарки, расположенные. Примером являлась Тюменская ярмарка, учрежденная под летнюю навигацию в 1891 г. со сроками торговли с 20 июня по 20 июля, связанной с железной дорогой Тюмень-Екатеринбург (1885 г.). Она изменила ситуацию в Западной Сибири, превратив Тюмень в крайний западный пункт, связанный с Уралом и Европейской Россией. Кроме того, Тюмень благодаря Обскому водному бассейну была связана с городами Тобольской, Томской губерний, Семипалатинской области, с южными хлебопроизводящими и скотоводческими регионами. Уже в 1891 г. привоз товаров составил 2 млн 600 тыс. руб., продажа 1 млн 800 тыс. руб., в 1892 г. – 1,3 млн руб., сбыт – 1 млн, в 1897 г. – 2 млн 600 тыс. и 1 млн 800 тыс. руб. [14]. В 1900 г. оборот ярмарки составил 2160940 руб. В 1901 г. сроки Тюменской ярмарки были увеличены с 5 июня по 20 июля [12]. Также на перекрестке железной дороги, но с сухопутным трактом возникла Ново-Николаевская ярмарка. Ее обороты составили в

1910 г. 120900 руб., а в 1911 г. – привезено на 19751000 и продано на 16003300 руб. и в 1912 г. – на 3093300 и 2725076 руб.

Новые технологии изменили торговлю мясом на межрегиональных ярмарках. Вывозная торговля мясом во второй половине XIX в. отражала патриархальные способы подготовки товара к реализации: в летнее время мясо продавалось в соленом виде, осенью и зимой в замороженном виде. Но так как межрегиональные ярмарки, находились на значительных расстояниях, то на них также доставлялся живой скот гоном. Часть скота скупалась на ярмарке для перегона и забоя на месте потребления. Такая практика была характерна для летне-осенних ярмарок. Часть скота забивалась на созданных при ярмарках ближайших салганах и продавалась на зимних ярмарках. Такие салганы или бойни существовали при всех сборно-распределительных ярмарках в Ишиме (с 6 декабря), и в Ирбите (с 1 февраля) и в Петропавловске (декабрь – январь).

Но и торговля мясом и торговля скотом сопровождалась потерями для скотопромышленников и скототорговцев. Торговля мороженым мясом имела сезонно ограниченный срок реализации от 3 до 5 месяцев в году (до 90 % всего товарооборота мороженым мясом осуществлялась на ноябрьско-декабрьских ярмарках). Транспортировка мороженого мяса на дальние расстояния проводилась исключительно в морозное время. Высокий спрос на мороженое мясо, особенно был на «рождественский мясоед» на декабрьских и январских ярмарках. Опасность наступления теплой погоды всегда вынуждала торговцев торопиться с вывозом и реализацией мяса. Тем не менее бывали случаи, когда груз попадал в полосу оттепелей и десятки тысяч пудов погибали в пути, не дойдя до ярмарки. Кроме того, зимний забой понижал выход мяса и сала, так как за 2 – 3 осенних месяца скот, нагулянный летом, терял до 2 пудов на голову в живом весе. В результате перегон скота на ногах также был ограничен временем, потерями поголовья и веса.

После проведения железной дороги значительная часть скота, скупленного на осенних сельских ярмарках Степного края и Западной Сибири, сгонялась уже не к межрегиональным распределительным ярмаркам, а к железнодорожным станциям, при которых также был организован забой скота. Но и от железнодорожных станций и от межрегиональных ярмарок готовое мясо отправляли в холодный сезон. Это обстоятельство вело к тому, что торговля мясом, как и другими скотоводческими субпродуктами, в отличие от торговли маслом, в меньшей степени претерпела изменения на межрегиональных ярмарках. Отправлению мяса в летнее время препятствовало отсутствие специальных вагонов-ледников. Доставка же скота в вагонах оказалась менее прибыльна, чем мяса, так как животные теряли в весе за дорогу до 1,5 пуд. Кроме того провоз живого скота требовал больших расходов за провоз и уход за скотом. Например при доставке скота из Ново-Николаевска до Петербурга затраты составляли до 1 руб. 46 коп., мяса – по 82 коп. Поэтому межрегиональные ярмарки сохраняли свое значение в торговле мясом и скотом. Хотя его привоз был не стабильным: говядины было привезено в 1897 г. в Ирбит 21360 пуд. на 32040 руб., 1898 – 22500 пуд. в 1904 – 6947,28 пуд. [6 – 8].

Изменения больше проявились в направлениях торговли. С железной дороги основными пунктами отправки скота в Европейскую Россию были города Омск, Курган, Петропавловск и станции Макушино, Татарская, Ново-Николаевск. Межрегиональные ярмарки в Ирбите, Ишиме, Тюмени сохраняли свое значение в заготовке мяса для сопредельных регионов. Так, для Урала мясо по-прежнему реализовывалось через Ирбитскую ярмарку. В 1905 г. на ней для заводов Верхотурского уезда было куплено говядины 14641,15 пуд., баранины – 777 пуд., свинины 141,5 пуд. Для Невьянского завода Екатеринбургского уезда – 3939 пуд. говядины, 15 пуд. баранины, заводов Ирбитского уезда – 162 пуд. говядины. В 1907 г. для верхотурских заводов было куплено до 15 пуд. говядины, заводов Екатеринбургского уезда – 2731 пуд., Камышловского – 1700 пуд., Ирбитского – 524 пуд. В 1912 г. на Ирбитской ярмарке было куплено 2737 пуд. говядины для Верхотурья и 30 пуд. для Челябинска, 1054 пуд. телятины для Верхотурья и т. д. [8 – 9; 17]. Это мясо было поставлено с сельских сборных ярмарок южной полосы Тобольской и Томской губерний и Степного края. В частности, в 1905 г. для Ирбитской ярмарки было закуплено на ярмарках Ишимского уезда 12815 пуд. говядины и 6305 пуд. – на ярмарках Ялуторовского, Тюменского и Курганского Тобольской губернии, а также в южном Приуралье – Шадринском, Камышловском уездах Пермской губернии. В 1907 г. на Ирбитскую ярмарку было завезено с ярмарок Ишимского уезда – 10423 пуд., Ялуторовского – 2275, Туринского – 144 и из городов: Курган – 770 пуд., Камышлов – 70 пуд.

Претерпела изменения и торговля хлебом. Хлеб имел низкую стоимость, и для оправдания дальних перевозок торговля им требовала больших объемов продажи или удешевления их доставки. В последней четверти XIX в. хлеб стал главной статьей вывоза на межрегиональных ярмарках. А в начале XX в. его продажа на всероссийских и межрегиональных ярмарках пошла на убыль. Это отражают данные по Ирбитской ярмарке: если в 1882 г. было привезено хлеба и крупы на сумму до 643 тыс. руб., то в 1904 г. уже на 400 тыс., в 1912 г. – 150 тыс. и 1915 г. – 100 тыс. руб. [8; 11; 13]. Несмотря на уменьшение привоза хлеба, торговля им на межрегиональных ярмарках сохранила большое значение для ряда сибирских и уральских территорий. Для этого использовалась сложившаяся в 1880 – 1890-х гг. практика комбинированной доставки хлеба к ярмарочным торгам по дешевым водным путям, связанным с узловыми пристанями Обь-Иртышской водной системы. Это привело к переходу хлебо-торговли на межрегиональных ярмарках в руки пароходо-владельцев. Этому способствовало то, хлеб, в отличие от продуктов скотоводства, не требовал быстрой перевозки и реализации. Кроме того, большие объемы торговли привели к уменьшению привоза наличного хлеба на межрегиональные ярмарки и увеличение объема сделок по образцам. Так, на Ирбитскую ярмарку хлеб довозился в летнюю навигацию до Тюмени с совершением сделки на него в Ирбите в феврале. При этом хлеб оставался в Тюмени, а затем в течение следующих месяцев вывозился на Урал, в т. ч. по железной дороге от Тюмени к Екатеринбург, или на север Тобольской губернии по Оби на пароходах до Тобольска, Сургута, Березова. Главными про-

давцами хлеба по контрактам на Ирбитской и Тюменской ярмарках, по свидетельству К. Голодникова, были бийские и барнаульские купцы. По его же словам, их хлеб закупался на межрегиональных ярмарках тюменскими и тобольскими купцами для продажи коренному населению через северную Обдорскую ярмарку и в хлебозапасные магазины [1, с. 191]. Большинство предпринимателей, ведущих хлебное дело, прекратили завоз хлеба в зерне и муке на межрегиональные ярмарки.

Ярмарки превращались в места встречи мукомолов с продавцами хлеба. Только в навигацию 1893 г. в Тюмень для Ирбитской ярмарки с линии Иртыша и Оби было привезено пшеницы свыше 7 млн пуд., из них сбыт пшеницы составил около 6 млн пуд. Оставшиеся 1,2 млн были проданы по образцам. Причиной привоза наличного хлеба на ярмарку в отдельные годы становилось перепроизводство хлеба в регионе или стремление сбыть хлеб быстрее.

Вместе с тем, несмотря на падение наличной хлебной торговли в Ирбите, в начале XX в., по мнению современников, именно на ярмарке определялось количество собранного в Западной Сибири хлеба, устанавливались годовые цены, определялся спрос со стороны Урала и севера Тобольской губернии. В том же 1894 г., по прогнозам ярмарочных купцов, к навигации должно было собраться пшеницы с верховьев Оби не более 3 млн пуд. а с остатками от навигации 1893 г. в Тюмени до 4,6 млн пуд. Потребность же пшеницы по заказам на ярмарке составила 6 млн пуд. [3]. В 1895 г. на ярмарке было куплено у Е. А. Жернакова по образцам 100 тыс. пуд. перерода с условием принятия первым рейсом в Тюмени по 60 коп. торговым домом «Волчихин, Лещев и К.», партия в 100 тыс. пуд. на тех же условиях куплена Симаковым у Морозова [4].

Такой же характер и по тем же причинам приобрела торговля другими сельскохозяйственными товарами. Так, льняного семени на ярмарке 1895 г. было продано 100 тыс. пуд. и самая крупная партия в 50 тыс. пуд. была реализована по образцам Е. А. Жернаковым для экспорта в Рыбинск по 70 коп. пуд. со сдачей в Тюмени [5].

Таким образом, в начале XX в. в хлебной торговле при снижении объемов торговли и Ирбитская, и Тюменская, и Ишимская ярмарки сохранили свое значение. Но хлебные операции имели смысл при отправлении грузов на Урал или далее на север Тобольской губернии. При этом ярмарки оставались местом

заключения хлебных сделок по образцам, хлеб же складировался в речных пристанях, откуда и вывозился. Так, в 1909 г. в конкуренции с семипалатинским синдикатом, который, несмотря на хороший урожай и сравнительно дешевую закупку зерна, повысил цены на 20 коп. на мешок, «администрация по делам Е. А. Жернакова из Колывани, назначившая цену на крупчатку дешевле на 30 – 35 коп. мешок» продала всю партию на север Тобольской губернии и в Тобольск. Что касалось таких прежних покупателей, – писал корреспондент «Ирбитского ярмарочного листка», – как «крупчатники ярославского и нижегородского районов», то они «покупали пшеницу на местах в Барнауле и Семипалатинске, тогда как раньше все закупки производили здесь» на Ирбитской ярмарке [10]. В результате вывоз хлебных продуктов для Прикамья, Поволжья и Европейской России в начале XX в. стал осуществляться через оптовые рынки, учрежденные при станциях Сибирской железной дороги. Как писали современники, «многие железнодорожные станции на участке Челябинск – Омск превратились в целые городки со значительным населением и миллионными торговыми оборотами. Все население кормится около скупки хлеба и других сырьевых продуктов, привозимых из прилегающей полосы Западной Сибири» [10].

Таким образом, изменения, происходившие в торговле на межрегиональных ярмарках, отражали их адаптацию к новым условиям. В начале XX в. на мобилизацию товарной массы, несомненно, повлияла модернизация транспортной системы, промышленное производство товарного продукта. Сохранению межрегиональных ярмарок в структуре всероссийского рынка способствовало то, что непосредственное влияние транспортной революции по продвижению товара было минимизировано полосой прилегания и незавершенностью технического перевооружения транспорта промышленности. По мере втягивания в мировой рынок торговля такими скоропортящимися сельскохозяйственными товарами, как масло, мясо претерпела наибольшие изменения. Но и в их передвижении сложилась взаимосвязанная сеть периодических межрегиональных ярмарок и постоянных элеваторов, контор по закупке хлеба и мяса при железных дорогах, оптовых складов приречных портов и других пунктов торговли. Вместе с тем на межрегиональных ярмарках видоизменялись торговые операции, что позволило им вписаться в новую рыночную ситуацию начала XX в.

Литература

1. Голодников К. Тобольская губерния накануне 300-летней годовщины завоевания Сибири. Тобольск: типография Тобольского губернского правления, 1881. 192 с.
2. Звездин Л. Как возникло и развивалось в Тобольской губернии маслоделие // Памятная книжка Тобольской губернии на 1910 г. Тобольск: Губернская типография, 1910.
3. Ирбитский ярмарочный листок. 1894. № 19. 21 февр.
4. Ирбитский ярмарочный листок. 1895. № 22.
5. Ирбитский ярмарочный листок. 1895. № 33.
6. Ирбитский ярмарочный листок. 1897. № 34.
7. Ирбитский ярмарочный листок. 1898. № 35.
8. Ирбитский ярмарочный листок. 1905. № 2. 26 янв.
9. Ирбитский ярмарочный листок. 1905. № 10. 3 февр.
10. Ирбитский ярмарочный листок. 1913. № 19. 12 февр.
11. РГИА. Ф. 23. Оп. 7. Д. 219. Д. 301.
12. РГИА. Ф. 1287. Оп. 26. Д. 1376.

13. Сибирская газета. 1887. № 8. 22 февр.
14. Сибирский торгово-промышленный и справочный календарь на 1897 год: год четвертый. Томск: Изд-во Ф. П. Романова, 1897 (паровая типо-литограф. П. И. Макушина). 256 с. рекл., XVI, 692 с., 128 с.
15. Скубневский В. А. Маслоделие и маслоторговля на Алтае в конце XIX – начале XX вв. // Предпринимательство на Алтае. XVIII в. – 1920-е гг. Барнаул, 1993. С. 77 – 92.
16. Скубневский В. А. Торговая инфраструктура сибирского города в начале XX в. // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX вв.). Барнаул: Изд-во Алтай. гос. ун-та, 1995.
17. Справочная книжка Ирбитской ярмарки на 1907. Ирбит, 1908.
18. Трошин И. П. История развития скотоводства Западной Сибири. Новосибирск, 1969. 207 с.
19. Щеглова Т. К. Ярмарки Западной Сибири и степных областей во второй половине XIX века: из истории российско-азиатской торговли / отв. ред. М. А. Демин. Барнаул: Изд-во БГПУ, 2002. 234 с.

Информация об авторе:

Щеглова Татьяна Кирилловна – доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой отечественной истории АлтГПУ, tk_altai@mail.ru.

Tatiana K. Shcheglova – Doctor of History, Professor, Head of the Department of Russian History, Altai State Pedagogical University.

Статья поступила в редколлегию 05.08.2015 г.