

**Памятная книжка Орловской
губернии на 1864 год**

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 93
ББК 63.3
П15

П15 Памятная книжка Орловской губернии на 1864 год / – М.: Книга по Требованию, 2019. – 299 с.

ISBN 978-5-518-07725-6

ISBN 978-5-518-07725-6

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2019

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2019

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первозданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

www.samizday.ru/reprint

МАТЕРІАЛЫ

ДЛЯ ИСТОРИИ ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВЪ ОРЛОВСКОЙ ГУБЕРНИИ.

А. Тарачкова.

Ежели вѣрны историческія свѣдѣнія о времени основанія г. Орла, то можно сказать, что въ нынѣшнемъ 1863 году, 28 октября, минуетъ ровно триста лѣтъ со дня его учрежденія при царѣ Іоаннѣ Грозномъ. (*) Въ первой половинѣ своего существованія Орелъ извѣстенъ только какъ укрѣпленіе, обведенное землянымъ валомъ и вѣроятно бывшее еще огражденнымъ деревянною стѣною. Такъ, по крайней мѣрѣ, были устраиваемы многіе изъ украинскихъ городовъ, бывшихъ сначала пограничными на южныхъ предѣлахъ нашего отечества, а въ настоящее время принадлежащихъ къ центральнымъ въ европейской Россіи. Со времени Петра I военное значеніе г. Орла измѣнилось въ самое мирное, торговое. Это послѣднее, кажется, именно и есть настоящее его назначеніе, потому что оно обуславливается не только собственнымъ его ге-

(*) Памятная книжка Орловской губерніи на 1860 г. стр. 4.

огражденнымъ положеніемъ, но и искусственнымъ составомъ всей орловской губерніи, по которому въ ней сосредоточилась уѣзды, орошаемые притоками трехъ важнѣйшихъ рѣкъ въ Россіи: Волги, Днѣпра и Дона. Эти притоки суть: Ока, Десна и Сосна. Не будь ихъ въ этой губерніи, не развились-бы здѣсь ни торговли, ни промышленность въ такихъ размѣрахъ, какихъ онѣ здѣсь достигли даже и въ настоящее время, не смотря на разныя препятствія правильному ходу ихъ развитія, ежели не въ цѣлой губерніи, то, во крайней мѣрѣ, въ нѣкоторыхъ ея городахъ. Многие политико-экономы ставятъ въ упрекъ Россіи, что въ ней очень мало еще устроено хорошихъ путей сообщеній. Можно себѣ представить, что было 50 лѣтъ тому назадъ, когда въ европейской части нашего отечества, занимающей пространство почти въ 93 милліона квадратныхъ миль, не было даже ни одной сажени шоссейной дороги. Хорошо еще, что у насъ бываетъ продолжительная зима, во время которой, безъ малѣйшаго содѣйствія рукъ человеческихъ устраиваются весьма удовлетворительно пути для сообщенія между такими мѣстностями, которыя, безъ этого пособія со стороны самой природы, очень затруднялись-бы въ сбытѣ земледѣльческихъ своихъ произведеній. Но съ другой стороны, мнѣ кажется, что едва ли не продолжительности и суровости зимы Россія обязана тѣмъ, что въ ней такъ мало находится хорошихъ сухопутныхъ сообщеній.

Извѣстно уже, что славянское племя отличается наклоиностію къ лѣви: оттого и сложилась русская поговорка: *пока громъ не грянетъ, мужикъ не перекрестится*. Зачѣмъ нашимъ предкамъ надобно было заботиться объ устройствѣ лучшихъ путей сообщеній? Жили они почти постоянно у себя дома: лѣтомъ пахали землю и разводили на ней не пряхогливыя и не разнообразныя сельскохозяйственныя произведскія, а зимою употребляли ихъ сампитолько избытки ихъ отсылали на продажу въ недалнія мѣста, но въ спедручныя, лишь бы только можно было тамъ сбывать ихъ за что нибудь. Такъ и прожили они чуть-чуть не тысячу лѣтъ, а дороги почти вездѣ остались въ томъ же самомъ неизмѣнномъ видѣ, въ какомъ существовали во время татарскаго ига; нѣкоторыя изъ нихъ только измѣнили свои названія, какъ напр: *свинныя дороги*, вѣроятно называвшіяся такъ въ старину въ пасышкѣ надъ татарами, которые по нимъ хаживали воевать на Россію. Къ чему и для кого надобно было нашимъ предкамъ хлопотать объ устройствѣ лучшихъ путей сообщеній?... Но теперь настали другія времена: почвы во многихъ мѣстахъ отъ дурнаго хозяйства истощились; лѣса уничтожены; а народонаселеніе возрастаетъ все болѣе и болѣе, такъ что въ пныхъ мѣстахъ и тѣсно жить становится; образованіе начинается распространяться, не смотря на разныя препятствія, какія оно встрѣчаетъ еще у насъ на своемъ пути, а съ нимъ являются стремленія къ

болѣе комфортному образу жизни. Патриархальныя обычаи, и нынѣ еще находящія себѣ много поклонниковъ на Руси, начинаютъ пошатываться на своихъ основаніяхъ, а вмѣсто ихъ во всѣ слои нашего народа проникаютъ желанія къ лучшей и болѣе удобной обстановкѣ во внѣшнемъ образѣ его жизни. Эти же стремленія вытѣсняютъ мало по малу старинныя наши кибитки, т. е. широкія просторныя телѣги, крытыя рогожами, а вмѣсто ихъ являются дорожныя рессорныя экипажи, для движенія которыхъ не совсѣмъ удобны обыкновенныя наши дороги. Наконецъ частыя колебанія цѣнъ на европейскихъ рынкахъ, съ которыми постепенно возрастаютъ торговыя сношенія Россіи, заставляютъ думать и заботиться объ устройствѣ у насъ лучшихъ путей сообщеній, по которымъ-бы можно было гораздо быстрѣе пересылать сырые продукты нашего отечества, составляющіе главный предметъ внѣшней отпускной его торговли.

Но все это каждому болѣе или менѣе извѣстно. Можно быть увѣреннымъ, что черезъ сто лѣтъ у насъ будетъ достаточное количество желѣзныхъ дорогъ, которыя, безъ сомнѣнія, будутъ имѣть сильное вліяніе какъ на открытіе новыхъ торговыхъ пунктовъ въ Россіи, такъ и на уничтоженіе нѣкоторыхъ старыхъ. Если когда нибудь осуществится бывшее при учрежденіи *Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ* предположеніе: о соединеніи посредствомъ желѣзныхъ дорогъ Орла

съ Лубавой, Москвой и Феодосіей, или какимъ нибудь изъ другихъ южныхъ портовыхъ городовъ, то можно предсказывать Орлу блестящую будущность; въ противномъ случаѣ торговой его дѣятельности можетъ угрожать упадокъ, который замѣтенъ въ немъ уже и теперь, вслѣдствіе разныхъ мѣстныхъ и случайныхъ обстоятельствъ, которыя будутъ приведены ниже. Но какъ и когда все это осуществится, узнаемъ впоследствии, ежели доживемъ до того времени; а теперь рассмотримъ частію что было и что теперь есть, а именно: *

СВѢЩІЯ УСЛОВІЯ И ХАРАКТЕРЪ ТОРГОВЛИ И ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВЪ ОРЛОВСКОЙ ГУБЕРНІИ.

Орловская губернія принадлежитъ къ числу тѣхъ счастливыхъ областей средней Россіи, которыя несравненно болѣе выпускаютъ на продажу своихъ произведеній, нежели сколько получаютъ ихъ изъ другихъ мѣстностей для своего потребленія; а изъ этого слѣдуетъ, что орловская губернія, не смотря на значительное свое народонаселеніе, простиравшееся въ 1862 г. до 1,546,191 человекъ обоего пола, богатѣетъ и будетъ еще богатѣть до тѣхъ поръ, пока не умножится ея народонаселеніе до такой степени, что мало останется пространства для земледѣлія. Въ настоящее время площадь занимаемая этою губерніей составляетъ 42,091 кв. верстъ (*) или 4,384,577½ десятинъ, и потому на каждого

(*) См. мѣсяцесловъ на 1863 г. изд. ИМПЕРАТОРСКОЙ Академіи Наукъ стр. 95.

человѣка приходится немного болѣе $2\frac{4}{5}$ десятинъ. Такое количество земли оказывается еще недостаточнымъ для того, чтобы избытокъ производимыхъ ею сельско-хозяйственныхъ произведеній могъ быть высылаемъ за предѣлы этой губерніи, причисляемой однако же къ малоземельнымъ. Этотъ избытокъ вывозится изъ нея частію сухимъ путемъ, но еще въ большемъ количествѣ водою, сосредоточиваясь сначала на четырехъ главныхъ пристаняхъ, изъ которыхъ одна находится въ Орлѣ, другая въ Мценскѣ, а остальные въ брянскомъ уѣздѣ. Первые двѣ служатъ для отправленія мѣстныхъ произведеній въ Москву и къ балтійскому порту, а послѣднія къ черноморскому. Если возможно будетъ р. Сосну отъ г. Ельца сдѣлать судоходною (*) посредствомъ искусственной плотины и очищеніи ея русла отъ засоренія, то въ такомъ случаѣ для восточной половины губерніи откроется непосредственное сообщеніе съ Азовскимъ моремъ, которое, безъ сомнѣнія, будетъ имѣть самыя благотворныя послѣдствія для промышленности и торговли этого края и сопредѣльныхъ съ нимъ уѣздовъ сосѣднихъ съ орловскою губерніей.

Главнѣйшіе предметы отпускной торговли въ Орлѣ и Мценскѣ суть слѣдующіе: разнаго рода

(*) Изъ напечатанной въ № 45 Сѣв. Почты 1863 г. статьи „о возстановленіи судоходства по р. Соснѣ“ видно, что на этотъ чрезвычайно важный вопросъ обращено уже вниманіе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ и Главнаго Управленія Путей Сообщенія.

хлѣбъ въ зернѣ, мукѣ и крупѣ, конопляное и подсолнечное масла, пенька разнаго рода и пража изъ нея, салс, солонина, медъ, сахаръ и сахарный песокъ, глина фарфоровая, мѣль, жернова, точильные бруски, тряпье, грушевое дерево, кожи, свѣчи, мыло и проч. Къ числу привозныхъ товаровъ принадлежатъ; соль-бузунъ, пермская и элтонская, желѣзо листовое, шпнное, полосовое, круглое, оброчное и брусковое и разныя изъ него издѣлія, сталь, чугуны, алебастръ, смола, кости, сельди астраханскія, сухой судакъ, кожи, валеный товаръ, мочалы, рогожи, кулики, бревна, доски, тесь, балки, слези, дрова и разныя деревянныя издѣлія, получаемыя изъ Нижняго-Новгорода, Рыбинска и частию изъ московской и калужской губерній.

Въ брянскомъ уѣздѣ находятся двѣ пристани: одна въ Брянскѣ на р. Деснѣ, а другая *радицкая* на р. Болвѣ, которая, получивъ свое начало въ живдринскомъ уѣздѣ, течетъ прямо къ югу и сѣвернѣе Брянска впадаетъ въ Десну. По р. Болвѣ собственно славяются мѣстныя произведенія, какъ то: лѣсъ и разныя изъ него издѣлія, а изъ находящихся заводовъ въ живдринскомъ и брянскомъ уѣздахъ отсылаются въ южную Россію: желѣзо, желѣзныя и чугуныя издѣлія, машины сельскохозяйственныя, паровыя и проч., стекла, стеклянная и хрустальная посуда.

Съ брянской пристани отправляютъ: конопляное масло, пеньку, канаты, бичеву, неньковую пряжу

для канатовъ, солодъ, овесъ, свѣчи, строевой лѣсъ, доски, тесъ, разные деревянныя издѣлія, смолу, деготь и проч.

Изъ этого можно видѣть, что распредѣленіе рѣчныхъ системъ въ орловской губерніи представляетъ чрезвычайно выгодныя условія для развитія въ ней торговли и промышленности. Въ этомъ отношеніи водныя пути сообщенія имѣютъ значительное преимущество предъ сухими, по которымъ передвиженіе товаровъ обходится всегда дороже, хотя, съ другой стороны, они выгодны тѣмъ, что ими можно пользоваться почти круглый годъ. Особенное преимущество въ этомъ отношеніи имѣютъ шоссейныя дороги. Число ихъ въ орловской губерніи нынѣ весьма достаточное: одна изъ нихъ проведена чрезъ орловскую губернію отъ Москвы до Харькова, другая, соединяясь съ первою въ самомъ Орлѣ, идетъ чрезъ карачевскій и брянскій уѣзды къ Рославлю; наконецъ третья, въ направленіи отъ Тулы къ Воронежу, пересѣкаетъ елецкій уѣздъ. Такимъ образомъ большая часть уѣздовъ орловской губерніи въ послѣднее время получили возможность пользоваться несравненно лучшими путями сообщенія, нежели какія имъ представляли обыкновенныя почтовыя дороги. Эти послѣднія въ орловской губерніи постоянно возбуждали и возбуждаютъ въ весеннее и осеннее время жалобы проѣзжихъ. Обыкновенно эти неудовольствія болѣе всего обращаются на земскую полицію. П

нвшему мѣнѣю это не совсѣмъ справедливо, потому что полиція не виновата въ томъ, что въ здѣшней губерніи дороги проводны по глинистому чернозему, глубиною отъ трехъ четвертей до одного аршина, который съ продолжительныхъ дождей превращается въ весьма тяжелую илгкую массу, въ которую по ступицы уходятъ колеса телѣгъ и равныхъ экипажей. Къ этому надобно еще прибавить, что почти вся губернія, вдоль и въ поперекъ, прорѣзана тысячами глубокихъ овраговъ. При такихъ условіяхъ нѣтъ никакой возможности поддерживать дороги въ удовлетворительномъ состояніи и невозможно требовать отъ мѣстныхъ жителей, чтобы они безпрестанно ихъ исправляли, потому что эта повинность едва ли не самая тягостная изъ всѣхъ, какія существуютъ для земства. Сильные дожди производятъ даже и среди лѣта по дорогамъ, пересекающимъ склоны овраговъ, глубокія рытвины, чрезвычайно затрудняющія движеніе не только обозовъ, но и самыхъ легкихъ экипажей. По этому устройство шоссевыхъ дорогъ въ орловской губерніи было крайне необходимо: онѣ значительно оживили здѣшнюю торговлю; но ежели она не достигла еще цвѣтущаго состоянія, то причины этого зависятъ уже не отъ недостатка путей сообщенія, но отъ другихъ болѣе или менѣе важныхъ условій, на которыя отчасти будетъ указано далѣе въ этой статьѣ при болѣе подробномъ разсмотрѣніи состоянія торговли и промышленности г. Орла.

Относительно торговли прочих городов этой губернии сообщаемыя въ этой статьѣ свѣдѣнія будутъ весьма кратки, потому что я не имѣлъ еще возможности подробно съ ними ознакомиться. Основываясь на официальныхъ источникахъ, можно однакоже сказать, что, за исключеніемъ Орла и Ельца, во всѣхъ остальныхъ городахъ губернии торговля развивается. Этими источниками мнѣ служили находящіяся въ орловской казенной палатѣ свѣдѣнія о числѣ выданныхъ торговыхъ свидѣтельствъ купцамъ всѣхъ городовъ губернии съ 1 января 1843 г. по 1-е января 1863 года. Изъ нихъ мною составлена прилагаемая при этомъ таблица движенія милльейскихъ капиталовъ въ теченіи послѣдняго двадцатилѣтія: