

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ГОРОДА ЕЛЬЦА ОРЛОВСКОЙ
ГУБЕРНИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX- В НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ**

Елецкий государственный университет им. И.А. Бунина

Shabalina T.

**ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE CITY OF YELETS OREL
PROVINCE IN THE SECOND HALF OF XIX-EARLY XX CENTURIES**

Bunin Yelets State University

Реферат: *Исследование проводится на материалах официальной статистики по Елецкому уезду второй половины XIX- начала XX вв. В центре внимания - экономическое развитие одного из крупных городов Орловской губернии. Отмечается поступательное развитие экономики города, особенно мукомольной, винокуренной, кожевенной отраслей, подчеркивается значение строительства железной дороги. Промышленное производство в Ельце было ориентировано в основном на переработку сельскохозяйственной продукции. Это притормаживало процесс развития машиностроения. Происходят позитивные изменения в социальной сфере. Тенденции развития Ельца соответствовали закономерностям развития Российской империи в целом.*

Ключевые слова: *Елец Орловской губернии, экономика, купечество, мукомольная промышленность, елецкие кружева, железнодорожное техническое училище.*

Abstract: *Statistical information on the development of the economy of the city of Yelets, Oryol province in the second half of the XIX - beginning of XX centuries. The progressive development of the economy of Yelets is noted. The flour milling, distillery, and leather industries had great success. The development of Yelets contributed to the new railway. The estate of merchants is developing. Public education is developing. The city is becoming landscaped. Development trends Yelets consistent with the development of the Russian Empire.*

Keywords: *Yelets, Oryol province, economy, merchants, flour-grinding industry, Yelets lace, railway technical school.*

¹ **Шабалина Татьяна Александровна** – кандидат экономических наук, доцент Елецкого государственного университета им. И.А. Бунина.

Реформа 1861 г. открыла дорогу рыночному развитию России. Елец уже в то время являлся одним из крупных торговых городов империи и значительным центром по переработке сельскохозяйственной продукции. По масштабам промышленного производства и торговой деятельности город и его уезд далеко превосходили губернский город Орел. По общей численности населения Елец в 1863 г. занимал 34-е место в России, а по внешнему виду и благоустройству сохранял репутацию одного из лучших уездных городов.

По данным Р.Н. Воропаева всего в Елецком уезде в 1864 г. проживало 207.803 жителя, в т.ч. 104.018 мужчин (50,5%) и 103.785 женщин (49,5%). В самом Ельце было учтено жителей 28.124 чел., в т.ч. 15.227 мужчин (54%) и 12.897 женщин (46%). Превышение мужчин над женщинами объяснялось наличием в городе воинской части - Казанского батальона, личный состав которого

доходил до 3 тыс. солдат. Из того же источника следует, что в сельской местности уезда проживало 179.579 чел., в т.ч. 88.791 мужчина (48,9%) и 90.788 женщин (51,1%) [2, с.195].

Отмена крепостного права высвободила руки крестьян. После 1861 г. они составили дешевую рабочую силу для фабрично-заводской промышленности. К. Маркс писал, что «...освобожденные лишь тогда становятся продавцами самих себя, когда у них отняты все их средства производства и все гарантии существования, обеспеченные старинными феодальными учреждениями» [6, с. 727]. Наличие местного сельскохозяйственного сырья и свободных рабочих рук послужили стимулом для расширения производства и роста промышленной продукции в Ельце и окрестностях. Для сравнения приведем статистические данные о наличии фабрик и заводов в Ельце и уезде в 1858 и 1866 гг.

Таблица 1: Количество фабрично-заводских предприятий.

Отрасли	1858		1866	
	Всего в Елецком уезде	В т.ч. в Ельце	Всего в Елецком уезде	в т.ч. в Ельце
Салотопенная	10	10	5	5
Кожевенная	12	12	20	20
Сально-свечная	2	2	3	3
Мыловаренная	1	1	2	2
Крупорушечная	16	16	57	17
Чугунолитейная	2	2	2	2
Мукомольная	2	-	95	-

Винокуренная	7	-	13	-
Табачная	2	2	2	2
Колокольная	2	2	2	2
Сахарная	1	-	1	-
Бумажная	2	-	2	-
Экипажная	3	3	3	3
Свечно - восковая	1	1	1	1
Пивоваренная	1	1	1	1
Крахмальная	-	-	1	-
Солодовая	1	1	1	-
Маслобойная	-	-	65	-
Клеевая	1	1	1	1
Шелковых сит	1	1	1	1
Пенькотрепальная	-	-	13	-
Пенькопрядильная	-	-	7	-
Кирпичная	7	7	12	3
Кафельная	-	-	1	-
Красильная	1	1	1	1
Суконная	-	-	1	1
ВСЕГО	79	64	313	65

Из таблицы следует, что в течение 8 лет число промышленных предприятий в Елецком уезде увеличилось с 79 до 313, в т.ч. в сельской местности - с 15 до 248. Подъему промышленности г. Ельца и уезда в пореформенный период характерны особенности, присущие экономическому развитию в эпоху межсистемной трансформации.

Переход от феодальной системы хозяйствования к рыночной проявился в этот период в ускоренном развитии легкой и пищевой промышленности, что носило объективный характер. Для данных отраслей характерна низкая капиталоемкость, высокая скорость

оборота капитала и стабильный спрос на готовую продукцию. Эти сферы производства явились источником первоначального накопления капитала для елецких промышленных и торговых предпринимателей. Из таблицы 1 следует, что из 313 предприятий, по данным на 1866 г. в Ельце и уезде, 245 были связаны с переработкой сельскохозяйственного сырья и производством продуктов питания, 20 вырабатывали продукцию легкой промышленности. С металлургией и производством изделий было связано лишь 4 предприятия в уезде. Пищевая и легкая промышленность опережали.

Таблица 2: Отраслевая структура промышленности г. Ельца и уезда в 1866 г.

Отрасли	Выработка по Елецкому		в том числе по г.Ельцу	
	в тыс. руб.	в % к итогу	в тыс. руб.	в % к итогу
Салотопенная	65,0	1,9	65,0	7,0
Кожевенная	380,0	11,5	380,0	46,4
Сально-свечная	86,7	2,6	86,7	10,5
Мыловаренная	95,7	2,9	95,7	11,5
Крупорушечная	172,4	5,2	143,3	17,4
Табачная	11,5	0,3	11,5	1,4
Чугунолитейная	20,5	0,61	20,5	2,3
Мукомольная	1514,7	44,5	-	-
Винокуренная	812,0	24,5	-	-
Колокольная	3,2	од	3,2	2,6
Сахарная	59,0	1,8	-	-
Бумажная	80,5	2,3	-	-
Экипажная	6,3	0,2	6,3	0,75
Свечно-восковая	4,0	0,12	4,0	0,45
Пивоваренная	4,3	0,13	4,3	0,52
Крахмальная	5,0	0,15	-	-
Солодовая	2,9	0,08	-	-
Маслобойная	5,0	0,15	-	-
Клеевая	2,7	0,075	2,7	0,34
Шелковых сит	3,2	0,095	3,2	0,4
Пенькотрепальная	3,4	0,1	-	-
Пенькопрядильная	1,1	0,03	-	-
Кирпичная	3,8	0,11	1,3	0,15
Кафельная	2,0	0,06	-	-
Красильная	0,4	0,012	0,4	0,45
ВСЕГО	3348,3	100,0	828,1	100,0

Из общей выработки фабрично-заводской продукции в 1866 г., составившей 3348,3 тыс. руб., основной удельный вес приходился на предприятия, расположенные в сельской местности. Первичная переработка сельскохозяйственной продукции осуществлялась предприятиями, размещенными в уезде: мукомольные, солодовые, крахмальные, пенькотрепальные, пенькопрядильные (см. таблица 2). Они вырабатывали 75,3 % всей продукции. В городе находилась промышленность, связанная с

последней стадией переработки сельскохозяйственного сырья, то есть с получением готовой товарной продукции (табачная, пивоваренная, мыловаренная, свечновосковая).

Из приведенных выше данных ледует, что главной отраслью местной перерабатывающей промышленности являлась мукомольная. На ее долю приходилось 44,5% стоимости всей выработанной в 1866 г. промышленной продукции. В нач. 1870-х гг. в округе Ельца было 30 крупчатых мельниц, перерабатывавших 100

тыс. четвертей ржи на пеклеванную муку и 100 крупорошек, перерабатывавших 260 тыс. четвертей гречихи (1 четверть - 1,6 ц). В то время т.н. «елецкая» мука, состоявшая из 0,75 озимой пшеницы и 0,25 яровой, ценилась очень высоко не только в Москве и других городах России, но была известна и за рубежом. Качественной переработке зерна способствовало быстрое течение рек, и мельницы, построенные на них, обеспечивали хороший помол. Елецкие мукомолы отличались традиционно высокой квалификацией, они умели сортировать зерно, и, естественно, их продукция пользовалась неизменно высоким спросом.

Второй по значению оставалась винокурная промышленность, представленная тринадцатью заводами, расположенными на территории уезда. Общая выработка составляла 812,0 тыс. рублей. Сырьевая база отрасли ориентировалась на местное зерно.

Представляет интерес формирование третьей по значению

отрасли - кожевенной. Сырьевая база этой отрасли была связана не столько с развитием животноводства в уезде, сколько с тем, что Елец оказался на пересечении главных дорог, идущих с юга на север. В отсутствие железнодорожного транспорта по ним осуществлялся массовый перегон скота из южных, степных районов в крупные промышленные центры севера - в основном в города Москву и Санкт-Петербург. Значительный отход животных (падеж, травмы) приводил к накоплению кожевенного сырья, центром переработки которого оказался Елец.

Успешное развитие промышленности и торговли в Ельце и уезде происходило благодаря формированию особого социального слоя, который явился двигателем экономики - купечества. Количество выданных торговых свидетельств в этот период неуклонно возрастало.

Таблица 3: Число выданных торговых свидетельств в г. Ельце и уезде.

	1864 г.	1865 г.	Коэффициент роста
Купцам 1 -ой гильдии	12	13	1,08
Купцам 2-ой гильдии	302	335	1,11
Членам купеческих семейств 1 гильдии	24	26	1,08
Членам купеческих семейств 2 гильдии	574	619	1,08
Мелочным торговцам	321	644	2,00
Приказчикам	166	408	2,46
Всего	1399	2045	1,46

Из приведенных выше данных следует, что общее число выданных торговых свидетельств за 1 год возросло на 46%. Налицо очень быстрый рост числа торговых предпринимателей. Оборот торговых операций елецкого купечества рос также быстро. В течение 1862/63 гг. он увеличился более чем в 5 раз, составив в 1863 г. свыше 10 млн. руб. Прибыль елецких купцов достигала 5 млн. руб. в год [2, с. 916].

Развитию Ельца способствовало открытие в городе 26 апреля 1863 г. первого коммерческого банка, который за счет вкладов населения и своего основного капитала производил кредитование местных купцов [11]. Первая Елецкая уездная сберегательная касса для хранения денежных сбережений городского и сельского населения была открыта 3 декабря 1864 г.

Однако уже к концу 60-х годов экономика г. Ельца и уезда вступила в полосу глубокого кризиса. В определенной степени кризисные явления были связаны с общим экономическим спадом, поразившим в это время Россию. Вместе с тем этот кризис имел и сугубо «елецкие» корни. В первую очередь он был связан с архаичной системой транспортировки сырья и готовой продукции.

Несмотря на высокое качество помола, продукция елецких крупчаток стала неконкурентоспособной по сравнению с поволжской мукой. Последняя не имела всех достоинств елецкой муки, но обладала одним важным преимуществом - была дешевле. По данным Н.А. Ридингера, доставка четверти хлеба из Саратовской губернии в Москву по воде и железной дороге стоила на 6,5 руб. меньше, чем перевозка гужевым транспортом через Елец [11]. Для того времени это была значительная сумма. Кризисное состояние мукомольной промышленности привело к сокращению численности занятых в ней работников в два раза. Указанная проблема встала и перед другими отраслями, ориентированными на вывоз продукции за пределы Ельца и уезда - кожевенной, салотопенной, крупяной.

Увеличивающийся грузопоток выдвигал требования к развитию современных путей сообщения Ельца со столичными и губернскими городами. Грузооборот через Елец и уезд в 1860-е гг. доходил до 15 млн. пудов в год. Бывали дни, когда в городе сосредоточивалось одновременно до 15 тыс. подвод и 10-15 тыс. пришлого народа, в особенности в базарные дни - в

воскресенье, понедельник, среду и пятницу [2, с. 946].

В этих условиях по ходатайству елецких дворян, купцов и промышленников царь 1 марта 1867 г. утвердил концессию на строительство железной дороги от г. Ельца до станции Грязи Воронежской земской железной дороги [7]. 30 августа 1868 г. по этой ветке через Липецк Тамбовской губернии открылось регулярное движение. Железнодорожная ветка Орел-Елец была введена в эксплуатацию в 1870 г., Узловая - Елец - в 1874 г. Они обеспечили выход елецкой продукции на рынки Петербурга, Риги, Тульской, Смоленской и Витебской губерний.

Благодаря этим событиям в городе и прилегающей к нему местности начала оживляться торговля и промышленная деятельность. В 1868 г. на месте Аргамаческого обрыва открыли карьер по добыче камня, необходимого для строительства железнодорожных линий. В журналах Орловского губернского земского собрания за 1872 г. отмечено, что соединение Ельца с Московско-Курской и Орловско-Витебской железными дорогами дало мощный импульс развитию торговли в Ельце и уезде [4, с. 141].

Быстрое торгово-промышленное развитие города в этот период по-

ставило задачу по совершенствованию почтовых сообщений. Неразвитость этого направления инфраструктуры также тормозило экономическое развитие Ельца и уезда. Постановлением губернского земского собрания от 13 января 1877 г. Елецкая управа должна была предоставить проект о развитии почтовых сообщений [3, с.3-7]. Почтовые станции губернии были переданы на содержание уездных земств. Земство обязано было наблюдать за обязательным исполнением правил, способствующих безостановочному движению почтовых сообщений. Телеграфная связь Ельца с другими городами была открыта в ноябре 1861 г.

Новый этап экономического развития г. Ельца и уезда можно связать с ростом концентрации производства. Особенно наглядно этот процесс прослеживается в мукомольной промышленности. Важнейшим толчком для ее дальнейшего развития развития явилось строительство в городе элеватора, сооруженного на средства Елецкого уездного земства около станции «Елец - Товарная» (слобода Лучок). Елецкий элеватор - самый первый механизированный русский элеватор. Он был введен в эксплуатацию 28 сентября 1888 г. Постройка его была произведена

брянским рельсопрокатным заводом. Он обладал колоссальной для того времени вместимостью - 400 тыс. пудов хлеба. Затраты на строительство составили 128.054 рубля [10, с. 68]. Элеватор был деревянным, обшитым волновым железом, с его деятельностью значительно улучшились условия хранения зерна, снизились накладные расходы при продаже продукции.

В организационном аспекте важная роль в развитии торговли в г. Ельце и уезде принадлежала Елецкому биржевому комитету. Крупная внутренняя и внешняя торговля сосредотачивалась на бирже, учрежденной в Ельце в 1888 г. Она стала 22-ой на территории империи, или 5-ой в уездном городе. Торговая биржа способствовала ускорению заключения сделок, связанных с оптовой поставкой зерна и муки. По данным Елецкого биржевого комитета, в 1898 г. через биржу было закуплено в Харьковской, Курской и Воронежской губерниях 2400 тыс. пудов пшеницы [10, с. 65-66].

Все это благотворно повлияло на развитие мукомольного производства. В частности, в Елец завозилось в течение года 534000 четвертей зерна, а вывозилось - 385000 четвертей муки.

В этот период продолжает усиливаться роль города как центра коммуникаций. Состоявшееся 16 октября 1890 г. 25-е очередное Елецкое Земское собрание постановило решить вопрос о строительстве Елецко - Донецкой железной дороги, а также об устройстве подъездного рельсового пути к каждой части Елецкого уезда. Собрание выступило с ходатайством к Правительству о выделении денежной помощи, о снабжении этого пути рельсами, подвижным составом. В 1894 г. было закончено строительство железной дороги Елец - Лебедянь - Астапово, а в 1897 г. пущена в эксплуатацию дорога Елец - Валуйки. Город стал пересечением важнейших меридианных и широтных дорог. Объем грузоотправлений только по двум станциям города (Елец -Товарная и Елец - Пассажирская) достигал в 1898 году 3543,6 тыс. пудов, в том числе 2122,3 тыс. пудов зерна [10, с. 61]. Часть грузоперевозок, в первую очередь хлебных, взяли на себя близлежащие станции Казаки, Паженъ и Дон. Объем отправок со станции Казаки составил в 1898 году 502,2 тыс. пудов, в том числе 139,1 тыс. пудов хлебных грузов и 128,3 тыс. пудов бумаги (в то время существовала и выпускала очень качественную продукцию Чернавская бумажная фабрика).

Развитие железнодорожных сообщений, рост числа пассажиров требовали наличия удобных, современных станций. В «Спутнике пассажира по Юго-восточным железным дорогам» отмечено, что в г. Ельце в 1899 г. сооружено громадное здание пассажирского вокзала. Елец - станция 2-го класса, на которой размещался общий, в 20 кв. саженей зал 1-го и 2-го классов, буфет-столовая для пассажиров 1-го и 2-го классов величиной 44 сажени, отдельный большой в 65 кв. сажени зал 3-го класса. На станцию ежедневно прибывало 18 пассажирских поездов. Кроме того, здесь размещался ряд вспомогательных сооружений - мастерские, товарная контора, санитарная казарма, две товарные крытые платформы, пять складов материальной службы, три паровозных здания на 62 паровоза [10, с. 59]. Таким образом, Елец по тому времени обладал очень большим, оснащенным железнодорожным хозяйством. К числу замечательных станционных сооружений следует отнести громадный каменный виадук, под которым проходило полотно Рязано-Уральской железной дороги, а над виадуком - пути Юго-Восточной железной дороги. Очень важным для развития являлось открытие прямого заграничного сообщения от Орла, Карачева, Брянска, Ливен и Ельца до

Кенигсберга, Берлина, Пилау, Данцига и других зарубежных городов.

Железнодорожные линии, особенно меридионального направления, произвели подлинный переворот в местной торговле, земледелии и промышленности. С помощью рельсовых путей сообщения товар доставлялся к месту назначения с большей скоростью и в назначенные сроки. Новые рынки сбыта стали привлекать к себе значительную часть продукции, поэтому из-за появившейся конкуренции местная оптовая торговля начала терять свой прежний монопольный характер.

Немалое количество хлеба продолжало поступать в Елец по-прежнему гужом. Гужевым транспортом обеспечивались внутриездные перевозки зерна и продукции его переработки. В этой связи в Ельце большое внимание уделялось состоянию дорог. На 13-м Очередном Елецком земском собрании (сентябрь 1878 г.) был заслушан специальный доклад «О мостовых сооружениях и содержании дорог» [5, с.61-62], в котором предусматривалось значительные деньги земства направить на ремонт Казацкого, Ясенецкого мостов, моста в Трубициной Пальне, определялись затраты, связанные с содержанием

Елецкого и Лавского мостов. В 1878 г. на содержание полотна больших дорог потрачено 1300 рублей. В 1879 г. на производство мостовых и дорожных сооружений, на содержание в исправности уездных дорог уже потребовалась сумма в 4510 рублей.

К концу XIX века Елец становится процветающим торгово - промышленным центром, обладающим довольно развитой сетью средств сообщения. Его население увеличилось с 31,0 тыс. человек в 1868 г. до 37,5 тыс. человек в 1897 г. По числу жителей - это второй город Орловской губернии и один из крупных уездных городов Российской Империи. Из «Спутника пассажиров по Юго-Восточным железным дорогам» А. Родзевича следует, что в это время в городе насчитывалось 963 каменных дома, в слободах деревянных построек - 2992, магазинных складов - 143 каменных и 158 деревянных, лавок каменных - 462 и деревянных - 452. В городе находилось 16 церквей, из которых выделялся размерами и внутренней живописью Вознесенский собор, построенный по проекту К.Тона.

В 1897 г. в городе насчитывалось 63 фабрики и завода, на которых было постоянно занято 1308 рабочих. В этот период ведущее место в структуре производства

продолжает занимать мукомольная промышленность. В 1897 г. на елецких мельницах было переработано 3795 тыс. пудов зерна, из которых около 20 % приходилось на долю купца Черникина. Оборот мукомольной промышленности составлял 6 млн. руб. в год. Помимо елецкой крупчатки город прославился своей блинной гречневой мукой, единственным производителем которой он и был на территории империи. В городе и уезде насчитывалось свыше десятка крупорушек. Однако их техническая база была несовершенна: в основном использовались так называемые «топчаки» - механизмы, приводившиеся в движение лошадиной силой, и лишь одна крупорушка имела маломощный керосиновый двигатель.

На втором месте с годовым денежным оборотом 2 млн. руб. стояла кожевенная промышленность. На территории города и окружавших его слобод насчитывалось 16 кожевенных заводов, техническая сторона которых, как заметил современник, «заставляет желать лучшего».

Три елецких махорочных фабрики Заусайлова, Романова, Криворотова перерабатывали в конце века 315 тыс. пудов табака в год. Среди табачных предприятий особенно выделялась фабрика А.Н.

Заусайлова. Перед первой мировой войной годовой оборот фабрики достиг 4 млн. руб.

Обрабатывающая промышленность была представлена девятью заводами, на которых производилось литье колоколов, различного рода художественно выполненных ограждений, а также изготавливались сельскохозяйственные орудия и машины. Для литья чугуна бой покупался в соседних уездах, а колокольная медь привозилась из Москвы и с Нижегородской ярмарки. Размеры производства были невелики. Число рабочих составляло всего 54 человека.

В этот период город и уезд достигли пика своего развития на основе использования старых, традиционных источников энергии. Дальнейшее их применение стало существенным тормозом на пути поступательного экономического развития. Как отмечал Ф. Бродель, «мельницы, использовавшие силу рек, были своего рода стандартной мерой энергетической оснащённости доиндустриальной Европы... Там, где такие мельницы не могли использоваться из-за отсутствия ветра или достаточно мощных водяных потоков, подспорьем служила мельница с конным или даже ручным приводом». Настоящей промышленной революцией стал переход в этот период к исполь-

зованию энергии пара. Бродель писал, что «паровая мельница даст производительность в пять раз большую, нежели у «водяной» [1, с. 364, 396].

В конце XIX - начале XX вв. экономика города начинает претерпевать качественные изменения, связанные со сменой источников энергии. В этот период энергия ветра и воды, мускульная сила человека и животных заменяется энергией пара и электричества. Елецкие купцы старались использовать новейшие достижения технического прогресса. Уже в конце 1870-х гг. появились первые машины на кожевенных заводах Валуйского, Ростовцева. В 1884 г. купец Хренников построил паровую механическую мельницу производительностью 150 тонн помола в сутки. Затем механические мельницы стали сооружать другие хлеботорговцы – Черникин, Лыков, Харитонов. Это привело к закрытию большинства водяных мельниц и крупорошек. Владельцы новых предприятий создали «Товарищество паровых и вальцевых мельниц», которое перерабатывало до 3,5 млн. пудов зерна. Заметим, что с появлением данного товарищества в экономике Ельца начинает происходить смена организационно-правовых форм предпринимательства, выразившаяся

в замене индивидуальных частных предприятий на различного рода предприятия с объединенным капиталом.

Новая фабрика табачного предпринимателя Г.М. Заусайлова, построенная взамен старой, была оборудована по последнему слову техники: два цеха были оснащены специальными резательными машинами еще в 1861 г. В 1875 г. Г.М. Заусайлову было разрешено произвести реконструкцию фабрики. Елецкой городской управой проект реконструкции был утвержден. В следующем году фабрику уже оснастили гидравлическими прессами, водоотливными насосами и паровой машиной. Все это позволило наладить производство табака в значительных объемах и лучшего качества. К 1887 г. на фабрике всего работало около 1000 человек, в том числе 75 приказчиков. Производство оснащено современными машинами, полученными из Германии. Уже в начале века фабрика была электрифицирована. Технология производства и переработки табака значительно улучшилась, стали применять ароматические смеси, было начато производство сигар. Продукция фабрики Заусайлова высоко ценилась. По Высочайшему повелению Заусайлов в это время становится поставщиком Двора Его

Императорского Величества. При фабрике для бесплатного содержания 50 детей рабочих были открыты ясли.

Таким образом, на рубеже веков елецкая промышленность начинает переходить от мануфактурной к индустриальной стадии развития. Все это способствовало росту конкурентоспособности продукции елецких предпринимателей, как на внутреннем рынке страны, так и за ее пределами. В частности, выработанные на местных кожевенных заводах «мостовье» и, особенно, «сапожная вытяжка» имели устойчивый спрос на всей территории юга России. Елецкий кожевенный товар считался лучшим по сравнению с товарами заводов других городов. В этот период продукция табачных фабрик, наряду с западными губерниями, получает признание в далекой Сибири. Процветал елецкий кружевной промысел. В первый раз мир увидел елецкие кружева в 1873 г. на Всемирной выставке в Вене, где они покорили всех и получили высокую оценку. В дальнейшем елецкие кружева в больших объемах приобретались в городе-законодателе мод Париже, где их продавалось более чем на 100 тыс. рублей в год.

В этот период активно развивалась внутригородская

рыночная торговля. В самих названиях рынков отражалась их специализация. На «мясном» велась торговля мясом, птицей. На «мужском» продавались кустарные изделия, конная упряжь, кожи, скот, в лавках можно было купить необходимые в крестьянском хозяйстве предметы. Кружевами, холстом, подержанными вещами торговали на «женском» рынке. Здесь же продавались в лавках одежда, обувь, предметы домашнего обихода.

Рост товарооборота привел к расширению сети кредитно-денежных учреждений. В 1890-е гг. в Ельце действовали отделение госбанка, Городской общественный банк, отделение Орловского коммерческого банка, отделение Санкт-Петербургско-Азовского коммерческого банка.

Многочисленные хозяйственные связи Ельца с другими городами империи требовали развития широкой сети гостиничных услуг. В конце XIX века действовало 5 гостиниц, в том числе, «Поповская» и «Санкт-Петербургская», размещавшиеся на Торговой улице, «Орел» - на Орловской. Таким образом, Елец в конце XIX в. обладал довольно развитой рыночной инфраструктурой.

Быстро развивалась социальная сфера. Большие доходы елецких

предпринимателей позволяли тратить значительные средства на нужды города. В 1877 г. городские доходы равнялись 126000 руб., в 1889 г. - 161519 руб., а в 1897 г. - уже 268194 руб., то есть, возросли за двадцать лет в 2,1 раза. В 1871 г. в городе начал функционировать водопровод длиной 6 верст. Улицы освещались керосиновыми фонарями. Для развлечения публики купечество построило множество увеселительных заведений - городской театр на Торговой улице, Летний сад и Театр дворянского клуба. На окраине города размещался летний сад, в котором играл духовой оркестр, имелась общественная библиотека. На городские и земские средства содержались 3 больницы на 144 кровати и амбулатория, 5 аптек в разных частях города.

Определенные успехи были достигнуты в развитии народного образования [9]. В 1869 г. в Ельце открыто первое в России железнодорожное техническое училище имени Императора Александра II. 2-го октября 1869 г. Елецкая думская управа возбудила ходатайство перед царским правительством об учреждении в г. Ельце мужской гимназии. Так как пожертвование железнодорожного предпринимателя С.С. Полякова в 195 тыс. руб. оказалось

недостаточным для этой цели, Дума обратилась к Орловскому губернскому земскому собранию о выделении необходимой суммы. В 1871 г. мужская гимназия распахнула свои двери в одном из лучших зданий города. В 1874 - 1875 учебном году в ней обучалось 252 гимназиста, из них детей дворян и чиновников - 78, детей духовных лиц - 23, детей мещан - 136, детей крестьян (зажиточных) - 12, детей иностранцев - 3. В гимназии имелось 7 классов. В 1880-е годы в мужской гимназии (ныне школа № 1) учились будущие великие русские писатели И.А. Бунин, М.М. Пришвин, всемирно известный философ, богослов, экономист С. Булгаков. Преподавал в ней выдающийся мыслитель начала XX века В.В. Розанов. В тот же год частная гимназия Калабиной впервые приняла в первые 4 класса по 40 учеников в каждый. В 1879 г. открылась женская гимназия, располагавшаяся в одном из красивейших по архитектуре зданий города.

В 1890 г. в городе было 11 начальных училищ с 1032 учениками. Профессиональную подготовку давала школа кружевниц и школа садоводства. Перепись 1897 г. показала, что грамотой владело 43,2% ельчан. Большое внимание уделялось развитию народного

образования не только в городе, но и в сельской местности. В 1871 г. в Елецком уезде построено и введено в действие 4 начальных школы, в 1872 г. открыто еще 4, а число учащихся во всех сельских школах достигло к этому периоду 1721 чел., в том числе 1612 мальчиков (93,6%), и 109 девочек (6,4%).

В течение немногим более чем полувека, в г. Ельце (типичном для России), сформировалась система рыночного хозяйства, с которой достаточно гармонично увязывалась развитая социальная структура.

Задаваясь вопросом, в какой мере обрисованная нами локальная картина технико-экономических и социальных изменений в пореформенный период укладывается в общий ход внутрироссийских или мировых процессов эволюционной трансформации хозяйственных укладов, необходимо отметить следующее:

- Географическое положение города Ельца и уезда не выделяет их существенным образом среди других уездных образований Центральной России. Действительно, по составу и плотности населения, территориальному размещению к важнейшим транспортным магистралям и природным

климатическим факторам, город и уезд являются типичными.

• В Ельце и уезде не было исторически сложившихся отраслей промышленности, которые бы на протяжении столетий играли ключевую роль в региональной, хозяйственной системе, при том, что прочие отрасли развивались как обслуживающие или сопутствующие. В этих условиях логично ожидать, что динамика экономических процессов в регионе трансформация технологических укладов должна со всей очевидностью воспроизводить тенденции, характерные для России XIX-XX вв. в целом.

Результаты сопоставления выглядят следующим образом. Первый технологический уклад, ядром которого являлось опережающее развитие легкой промышленности, обработка железа и водяной двигатель как энергетическая основа, в развитых странах, охватывал время с 1770-х гг. по 1830-е гг. В России этот уклад мы обнаруживаем только в 1820-х гг., а верхняя точка его развития приходится на 1850-е гг.

Данные свидетельствуют, что в исследуемом регионе первый технологический уклад просуществовал до 50-70 гг. XIX в. Именно, в этот период в Ельце и уезде начали проводиться

интенсивные меры в области дорожного строительства и других средств связи. По существу это явилось выражением общих тенденции отмирания первого уклада: стремление к расширению рынков сбыта продукции растущих пищевой и легкой промышленности требовали развития транспортной инфраструктуры. Определенное запаздывание смены технологических укладов в России и регионе по сравнению со странами-доминантами было обусловлено значительной долей крепостных отношений в экономике.

Основными факторами второго технологического уклада, как известно, являются паровой двигатель, железнодорожное строительство и машиностроение. В России соответствующие этому укладу технологические подсистемы начинают формироваться в 1860-1870 гг. В технологически лидирующих странах - в 1820-1840 гг. (Великобритания). В Ельце контуры второго технологического уклада наиболее рельефно начинают проступать в конце 1870-х - начале 1880-х гг. Становление транспортной системы, адекватной этому укладу, не мог не затронуть исследуемый регион. Материалы, приведенные выше, указывают на активное железнодорожное строительство. При этом уже к 90-м

годам создается необходимая этому виду транспорта инфраструктура: депо, складские помещения, вокзал, специальные учебные заведения. К 1890-м гг. увеличивается число предприятий, где используются паровые двигатели. Формирование второго технологического уклада в Ельце и уезде запаздывало по отношению к общероссийским тенденциям. Одной из причин этого (наряду с пережитками крепостничества) являлось высокое качество черноземных почв в регионе. Более высокая эффективность сельскохозяйственного производства приводила к тому, что промышленное производство в городе Ельце было ориентировано в основном на его переработку.

Последнее притормаживало развитие машиностроения и других, характерных для второго технологического уклада отраслей и производств.

Что касается третьего технологического уклада, развитие которого в промышленно развитых странах начиналось в 1880-е гг., то его ключевыми факторами были электродвигатель и сталь. Мельчайшие ростки этого уклада в Ельце только начали пробиваться сквозь «толщу» еще эффективно работающих технологий второго уклада. Однако, в рамках всей российской экономики начала XX в. этот технологический уклад еще не был замещен третьим.

Список литературы:

1. Бродель Ф. Структуры повседневности: возможное и невозможное. Т.1. М., 1986.
2. Воропаев Р.Н. Славное тысячелетие /Архив ЕКМ. Рукопись. Т.3. М. 1964.
3. Доклады Елецкой уездной земской управы 13-му Очередному уездному земскому собранию. Елец. 1878.
4. Журналы Орловского губернского земского собрания за 1872 год. Орел. 1873
5. Журнал 13-го Очередного Елецкого земского собрания (сентябрь 1878 г.). Доклад № 12 «О мостовых сооружениях и содержании дорог». Елец, 1879
6. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Т.1. Кн.1. М., 1988
7. Орловские губернские ведомости / газета. № 13. 1867.
8. Ридингер Н.А. Материалы для истории и статистики г. Ельца. Елец. 1993.

9. Саввина О.А. Власть и общество в развитии общего образования в России (XIX- конец XX вв.) //Журнал исторических исследований. 2018. № 3. С.10-19.

10. Спутник пассажира по Юго-восточным железным дорогам. Вып. 3. М., 1899.

11. Тропин Н.А., Ляпин Д.А. Н.А. Ридингер – елецкий полицмейстер и краевед (1862-1867). Елец: Елецкий государственный университет им. И.А. Бунина, 2015.

References:

1. Brodel' F. Struktury povsednevnosti: vozmozhnoe i nevozmozhnoe. T.1. М., 1986.

2. Voropaev R.N. Slavnoe tysyacheletie /Arhiv ЕКМ. Rukopis'. Т.З. М. 1964.

3. Doklady Eleckoj uezdnoj zemskoj upravy 13-mu Ocherednomu uezdnomu zemskomu sobraniyu. Elec. 1878.

4. Zhurnaly Orlovskogo gubernskogo zemskogo sobraniya za 1872 god. Orel. 1873

5. Zhurnal 13-go Ocherednogo Eleckogo zemskogo sobraniya (sentyabr' 1878 g.). Doklad № 12 «O mostovyh sooruzheniyah i sodержanii dorog». Elec, 1879

6. Marks K. Kapital. Kritika politicheskoy ekonomii. T.1. Kn.1. М., 1988

7. Orlovskie gubernskie vedomosti / gazeta. № 13. 1867.

8. Ridinger N.A. Materialy dlya istorii i statistiki g. El'ca. Elec. 1993.

9. Savvina O.A. Vlast' i obshchestvo v razvitii obshchego obrazovaniya v Rossii (XIX- konec XX vv.) //Zhurnal istoricheskikh issledovaniy. 2018. № 3. S.10-19.

10. Sputnik passazhira po Yugo-vostochnym zheleznym dorogam. Vyp. Z. М., 1899.

11. Tropin N.A., Lyapin D.A. N.A. Ridinger – eleckij policmejster i kraeved (1862-1867). Elec: Eleckij gosudarstvennyj universitet im. I.A. Bunina, 2015.

