

ОРЛОВСКАЯ ПРИСТАНЬ — КОРМИЛИЦА МОСКВЫ

Как только рубеж обороны от набегов сдвинулся от Дикого поля к югу, сменили воины мечи на орала. По статистике, между 20-ми и 80-ми годами XVII века население здешних мест увеличилось всего вдвое. А количество пашни — в семь (!) раз. Вот оно, крестьянское счастье! На глазах одного поколения земельный пай увеличился в три-четыре раза. А что это была за земля! Иван Бунин, сам потомок здешних поселенцев, восклицал: «Господи Боже, что за край! Чернозем на полтора аршина, да какой!»

Щедрая, нетронутая прежде земля давала полновесные урожаи, которые сразу затмили былую житницу — русский север. Именно сюда, на чернозем переместился в те годы центр производства хлеба. А как доставить зерно в населенные районы России? Все реки черноземного края текут к югу. Воронежцы и тамбовцы отправляли хлеб в полуденную сторону, снабжая донских казаков. Севск и Рыльск торговали с Украиной, да только там не было особой нужды в хлебе. Оставалась одна надежда на Оку. И в той точке, где становилась она более-менее судоходной, сразу возник центр притяжения: Орел и Мценск, пристани. Доставка по воде как минимум втрое дешевле сухопутной. Не нужно ни дорог, ни постоянных дворов, ни кузниц, ни запаса корма для лошадей.

Совпадение и чисто сезонное. Крестьянин хлеб обмолотит по осени, зимой спокойно свезет к пристани, а весной, по большой воде пойдут струги к белокаменной Москве.

В хранящемся в Российской государственной библиотеке «Описании Московской губернии» конца XVIII века есть такие строки: «По реке в полную воду ходят барки из Орла в Москву и Нижний Новгород, а летом и в осень меньшие суда с солью и железом вверх в Алексин, Калугу, Мценск и Орел».

Что творилось в Орле! (Никак не могу обойтись без восклицаний!). Везли зерно и из воронежских сел, и из курских, и даже из Новороссийской губернии. Приехавший в Орел священник Иоанн Лукьянов записал: «Пристань соленая и

хлебная зело велика; матица хлебна!» Три дня каждую неделю зимой был торговый съезд, на который собиралось по 10—12 тысяч подвод. И так не только в Орле, но и во Мценске.

Крупные торговцы предпочитали доставлять в первопрестольную товар именно по Оке, а не подводами. В 1737 году, например, 90 % хлеба по воде было доставлено в Москву с Орловской пристани. На втором месте значилась Мценская пристань.

«В Орловской провинции великое довольство хлеба», — восклицал Иван Кирилов, автор описания Российской империи начала XVIII века.

Спустя столетия все кажется простым и ясным: была пристань, был хлеб... На самом деле устремления местных купцов далеко не всегда были направлены на доставку хлеба в Москву или Питер (кстати, «накрутку» за труды брали сверхбожескую по нашим меркам — всего 40 процентов в среднем). Нередко цены на рынке складывались так, что выгоднее было пустить зерно на приготовление водки. Не случайно зафиксированы перевозки хлеба в абсолютно противоположном направлении — из Орловского наместничества в Острогожск, где было развито винокуренное производство. Конец подобным вольностям пытался положить еще Петр Великий. По его указу от 3 декабря 1723 года вино дозволялось курить только в тех местах, «отколь хлеб водою никуда нейдет». Но и годы спустя императорское повеление с трудом претворялось в жизнь. В мрачную пору бироновщины чиновники опечатывали винокурни в Орле, Кромах, Севске, чтобы снять печати только после отправки хлеба в нужном объеме. И все же эти меры не были драконовскими, их можно было скорее назвать «регулируемым рынком».

Вот типичная ситуация. В 1766 году на западе России случился неурожай. А в Орле и Ливнах хлеба было в достатке. И тогда орловские купцы Малыгин и Лапкин решили сбить рожь по высокой цене в Малороссию на винокурню, везли свой драгоценный груз через голодный Брянск под видом фуража для войск. Узнав об обмане, разъяренные брянцы раздали половину мешков голодающим.

Севская провинциальная канцелярия, не возражая в принципе против раздачи, потребовала, чтобы после нового урожая отобранное было возвращено купцам. Дабы они не разорились и «не отстали от торгового промысла». Труд купца в старину уважали.

ТОВАР – ЛИЦОМ

Орловский пейзаж — это, прежде всего, поля, извилистые речушки, рощи на склонах и пригорках. Редко где увидишь скопление заводских труб и прочие приметы гигантов индустрии. Тяжелая промышленность как-то не прижилась на этой хлебородной земле. Бытует мнение, что Орловщина испокон веков была лишь краем крестьян и помещиков, а промышленность развивалась на Урале, в Донбассе, в Туле. Это и верно, и нет. В довольно любопытных книгах, посвященных землеописанию Российской империи, еще в начале XIX века наш земляк профессор Евдоким Зябловский подчеркивал не только земледельческую основу Орловщины, но и ее торговое, промышленное развитие: «Главнейшее упражнение жителей — хлебопашество, которое производится здесь с великим успехом; отсюда ежегодно вывозится разного хлеба до миллиона четвертей, а сверх того издерживается знатное количество онога на винокурение». Действительно, в губернии в 1810 году насчитывалось 105 частных винокуренных заводов, в то время, как в Тульской — всего 66, в Курской — 77, в Рязанской — 41.

На первом месте губерния значилась в России по производству конопляного масла. Но не только. Орел и Курск были самыми крупными в России поставщиками масла макового (!). Сегодня даже гурманы не могут представить, что это такое...

Губерния входила в число пяти российских регионов, где было наиболее развито канатное производство. Канатных фабрик тогда в стране было всего 58. А в перечислении мест знатнейших прядилен профессор Е.Зябловский на первом месте называет Орел, за ним следует Нижний Новгород, Санкт-

Петербург, Архангельск, Москва.

Губерния занимала третье место в России по числу кожевенных заводов (118 заводов из 1530), второе место — по салотопенным заводам (здесь была сосредоточена шестая часть отрасли); пятое место — по числу свечных заводов. Но если эту специализацию края еще как-то можно объяснить избытком скота, который гнали гуртами из южных степей в Орел, то как объяснить появление других отраслей? Например, губерния занимала четвертое место в России по числу изразцовых фабрик и была в числе шести губерний, где существовали «красочные фабрики». Такие фабрики («для делания Венецкой яри») имелись в Трубчевске и Севске. А в Брянском уезде только стекольных заводов насчитывалось пять. Под Болховом, где традиционно было развито кожевенное производство, находилась также и полотняная фабрика, «на коей выделяются из собственных произведений на Голландский манер хорошие скатерти, салфетки, полотна и канифасы». Елец славился двумя медеплавильными заводами, где работали по давнему принципу: «и Богу свечку, и черту кочерга». Здесь делали колокола и оборудование для винокурной промышленности.

Увы, эта картина довольно динамичного развития промышленности губернии скоро поблекнет в связи с тем, что другие регионы резко прибавят темпы своей «первоначальной индустриализации». Уже в 1838 году местный исследователь П.Азбукин вынужден будет констатировать: «Фабричная и заводская промышленность в Орловской губернии очень слаба. Некоторые города до сего времени не имеют ни одного завода, ни одной фабрики: как, например, Кромы и Трубчевск (выходит, фабрика «Венецкой яри» к тому времени в Трубчевске исчезла? — А. К.). Предметы роскоши и утонченного вкуса здесь еще не приготавливаются, обрабатываются только предметы первых потребностей». По мнению П.Азбукина, на Орловщине промышленность развивалась только там, где невозможно было выращивать хлеб и коноплю, сосредоточив капиталы на этих выгодных культурах.

Помимо традиционно известных канатных, салотопенных и кожевенных

предприятий, в 1838 году в губернии имелось 33 кирпичных завода, 9 — мыльных, 7 — пивоваренных, 8 — табачных, 2 — кафельных и т. д. Особенно славились елецкое пиво купца Мясищева, шелковые елецкие сита, а также свечи из Ельца и Карачева.

Была богата губерния ремесленниками. Около семисот человек занимались сапожным делом, 600 — портные, 533 — кузнецы, а каменщиков было всего 81, живописцев и того меньше — 15. У двадцати пяти мастеров можно было заказать карету, всего восемь мастеров на всю губернию делали часы... Именно Орел и Елец занимали первое место по числу ремесленников и разнообразию ремесел. А последнее место — Кромь.

Любопытна была и специализация купеческих лавок — в то время торговцы старались сосредоточиться на каком-либо одном товаре. Естественно, наибольшее число лавок в губернии (368 из всех 1345) торговали хлебом, 238 — красным товаром (тканями), было 53 рыбных лавки, 31 табачная (только в Ельце и Ливнах), 8 хрустальных. Только в Орле, в котором насчитывалась большая часть всех лавок в губернии — 506, — были овощные лавки, и только в Ельце — галантерейные.

Именно лавочник был типичным представителем торговли на Орловщине. По количеству лавок в 1840, 1856 годы губерния с явным перевесом лидирует в негласном соревновании с Тулой, Тамбовом, Курском и Воронежем. А вот ярмарки... Здесь вне всякой конкуренции были, конечно же, Воронеж и Курск, стоявшие как бы на перепутье между Центральной Россией и Украиной, степными краями. Зато в Орловской губернии было куда больше ярмарок, чем в губерниях Тульской, Рязанской или Тамбовской. Статистика свидетельствует, что в 1832 году в губернии числилось 38 ярмарок, в 1849 — 61, в 1863 — 73, а в 1894 — 235 (!).

Перечислить две с лишним сотни ярмарок — задача не из простых. Поэтому, чтобы хотя бы обозначить круг привозимых товаров, обратимся к 1868 году, когда в губернии было всего 86 подобных торгов. Товара было привезено на 1210 тысяч рублей серебром, продано на 635 тысяч. Главные

предметы торговли: лошади, скот, мясо, сало, лес, овчины, кожаные изделия, хлеб, пенька, шерсть, сукно, холст, конопляное семя и масло, деготь, посуда, чай, сахар, железные изделия, мыло, свечи.

ЕЛЕЦ НЕ ТОЛЬКО ВОРАМ ОТЕЦ

Реки имеют свойство мелеть, земли имеют свойство скудеть, возникают новые торговые центры и осваиваются новые плодородные окраины государства. Однако «хлебная» репутация Орловской губернии даже с учетом неизбежных перемен не исчезала.

Откроем книгу Сергея Максимова «Куль хлеба»:

«Лучшую крупитчатую муку не только в России, но и в целом свете доставляет город Елец Орловской губернии. Три речки, впадающие вблизи его в Сосну, текут очень быстро и, следовательно, очень удобны для крупчаток».

Этот сорт муки, оцениваемый выше «высшего» и в России и за границей, так и назывался «елецкая». Сюда свозили пшеницу из губерний Саратовской, Тамбовской, Харьковской, Курской, Воронежской и из Земли Войска Донского. А готовый продукт шел в Петербург, Москву, Калугу, Тулу, Рязань, Смоленск, Витебск. Весело крутились елецкие жернова, принося разворотливым купцам миллионные капиталы.

Второй по величине отраслью в Ельце была крупорушная промышленность, хотя в 1860-е годы на всю массу здешних крупорушек насчитывался только один маломощный керосиновый двигатель. Ну, а где гречневая крупа, там и гречневая мука. Елец был истинным монополистом в России относительно этого деликатесного продукта. Брали ведь его только перед масленицей специально для блинов. Приходится только удивляться ловкости елецких торговцев, которые без лишнего шума держали в руках нити всей российской коммерции, проникая со своим фирменным товаром повсюду и в нужный час.

Первый в России элеватор был построен именно в Ельце в 1888 году.

Причем на средства земства и силами губернии: элеватор соорудил Брянский рельсопрокатный завод. Емкость составила 400 тысяч пудов. Об открытии колоссального по тем временам хранилища писал «Орловский вестник» в 1889 году. А два года спустя в этой же газете появилось обозрение юного Ивана Бунина «Мукомольное дело в Елецком уезде»: «Елецкая и ливенская мука, а в особенности первая, давно известна во всех наших рынках, исключая разве самые северные...»

Это было целое княжество мукомолов на стыке Орловской, Тамбовской и Тульской губерний! Ефремов, Козлов, Моршанск, Лебедянь. Губернии, похоже, не на шутку конкурировали между собой. Когда знаменитый поэт Афанасий Фет получил во владение имение и мельницу-крупчатку в Ливенском уезде, это весьма увлекло его, и он занялся реконструкцией механизма. Новость дошла до Тургенева, который написал тогда Фету: «Говорят, что Вы — «потряся Орловской губернией Тамбовскую», заводите мельницу на 8.000.000.000.000. поставках»...

Впрочем, неизвестно, удивил ли Фет елецких мельников, которые дорожили своим ремеслом и свято берегли профессиональные секреты.

БАЛТИЙСКАЯ ЛИХОРАДКА

Строительство железных дорог, которые пересекли Орловскую губернию вдоль и поперек, казалось, должно было поднять хлебную торговлю на невиданную высоту. Да никто и не скрывал, что главной целью магистралей, помимо военно-стратегической, является вывоз сельхозпродукции. По мнению тогдашнего министра финансов Михаила Рейтерна, строительство дорог в первую очередь должно было увеличить экспорт и дать валюту для дальнейших инвестиций. А Орел, по словам известного историка Александра Корнилова, был центральным в России пунктом, который мог давать вывозные, главным образом, сельскохозяйственные товары. И когда Ливны, производившие немалую их часть, вдруг оказались в стороне от «чугунки»,

туда срочно была проложена первая в России узкоколейка.

Срочно, скорей, сгружай, отправляй! Настоящая лихорадка охватила разбуженный край. Вот свидетельство одного из исследователей В.Чаславского: «Торговля в крае вдруг оживилась, и отовсюду потянулись обозы с хлебом и сырьем, но не по обычным торговым трактам, а прямо уже к станциям железных дорог, начиная от Курска и Орла и даже до Мценска и от Орла до Брянска. Цены на хлеб и на все сырые произведения стали быстро расти, так что в несколько недель сравнялись с существующими в Москве. Требование со стороны Москвы приостановилось, и все потянулось к Западу».

Лихорадка разгулялась не на шутку! Банки без проволочек давали ссуды прямо в Ливнах или Ельце, а клиент мог вернуть деньги уже в Риге, получив там наличные за товар. Железные дороги сами очищали и сортировали на станциях зерно, брали его на хранение и на комиссию. Да что там! Даже мешки на прокат давали торговцам, лишь бы те везли поскорее желанный для заморского покупателя товар. Вдоль магистрали моментально продвигалась информация о ценах, закупках, действиях конкурентов (подробные обзоры хлебного рынка, кстати, в каждом номере печатал «Вестник Орловского общества сельского хозяйства»). Железнодорожные тарифы были установлены ниже себестоимости, и все покатило к балтийским портам, даже отруби и жмых — целыми эшелонами. Видимо, наши цены вполне устраивали Европу.

Почти 90 процентов зерна, отправляемого по железной дороге из Орловской губернии в конце XIX века, составлял овес (такая пропорция была и в целом по Центральному Черноземью, регион давал треть овса, экспортируемого из России). А вообще хлеб составлял 40 процентов российского экспорта накануне первой мировой войны. Главными импортерами были Англия, Германия, Франция, Италия, Голландия, Греция. Если в начале реформы 1860-х годов экспорт хлеба давал казне около 10 млн. рублей ежегодно, то в начале века доход возрос более чем в десять раз. Россия занимала ведущее место в мире по экспорту ржи, овса и ячменя.

Правда, вскоре после первоначального всплеска в Орле поселилось

уныние. Теперь в услугах его многочисленного сословия, занятого закупкой, сортировкой, отправкой хлеба с пристани, никто не нуждался. Со всеми функциями справлялась любая транзитная станция, куда (поближе!) и вез крестьянин зерно.

Не повезло и Центральной России в целом. Ведь железная дорога не является региональным изобретением. Юг России тоже наладил поставки в Европу своего, более качественного зерна. А главное, Америка, Канада и Аргентина, воспользовавшись достижениями судостроения, получили надежный канал доставки урожая через Атлантику. Началась конкуренция, цены упали...

В борьбе за европейский рынок американцы противопоставили россиянам такие факторы, как отличная очистка зерна, дешевая транспортировка, механическая разгрузка и погрузка, дешевые кредиты и отлаженная система сбыта.

Огромную «свинью» подложила орловцам Германия. Немцы, лавируя между тарифами и пошлинами, нашли удобную лазейку. Они стали покупать на юге России ячмень и пшеницу, а собственные ячмень и рожь (худшие по качеству) продавали в Финляндию и Польшу. В итоге Орел, да и другие города, лишились традиционных рынков сбыта. Пошла полоса неудач. То затоваривание (европейцы не сторонились любых методов, чтобы сбить цены на русский хлеб, а потом продать его втридорога), то капризы погоды. Бездорожье — зерно лежит без движения в момент самых высоких цен, отсутствие складов во время дождей — в 1872 году на пути от Грязей до Витебска было уничтожено 8 миллионов пудов зерна. А еще отсутствие сушилок, машин для сортировки и т. д.

Зачастили неурожай. Дело доходило до того, что хлеб начали завозить на Орловщину, чтобы не дать крестьянам умереть с голоду. Что происходит?

Местная власть во всем винила погоду (точь-в-точь как это делалось потом в «брежневские» времена). Более сведущие люди пытались анализировать ситуацию. К примеру, агроном П.А.Загорский еще в 1898 году

подчеркивал, что при существующем уровне цен выращивание ржи, овса и гречихи убыточно в Орловской губернии — и даже в ее плодородной восточной части и в благоприятные годы.

По-своему доискивался истины и секретарь агрономического отдела земства Л.А.Шлыков. По его мнению, неурожаи стали частыми из-за того, что крестьянская община не могла поднять плодородия почв. Нужны были тщательная агротехника, система удобрения и т. д.

Вот это, похоже, и есть разгадка того, что произошло с Орловщиной, которая стала было кормилицей Европы. Цены на хлеб вследствие конкуренции резко упали, а качественного зерна губерния уже не могла дать. Да и вообще серьезные партнеры не могли иметь дело с орловцами: здесь жаловались то на засуху, то на дождливое лето. Хлеб стало невыгодно продавать, а тем более выращивать. Крестьяне потянулись на заработки: кто-то уходил на шахты, другие в каменщики и плотники, третьи на строительство железных дорог, а вовсе горемычные шли просить милостыню.

Таков был печальный итог соединения новейших магистралей с давними-давними русскими бедами и проблемами. Крестьянину, еще не пришедшему в себя после стольких лет крепостной зависимости, надо было бы кропотливо помогать, пока он не станет на своей земле рачительным и разумным хозяином. А ему бросили живую копейку, поманили быстрой выгодой, а потом развели руками: «Извини, дорогой, не берет Европа твой хлеб»...

Изменить положение дел попытался Столыпин. За годы его реформы сбор ржи в Орловской губернии вырос вдвое... Но это был лишь проблеск. А истинным символом балтийской лихорадки в Орле еще долго оставались развалины элеватора, стройку которого затеяло, а потом попросту бросило управление общественных работ в местностях, пострадавших от неурожая. «Ты и убогая, ты и обильная», — коротко и совершенно точно сказал поэт о Руси.