
Марийский край во 2 половине 19 века

<<

Социально-Экономическое развитие Марийского края во второй половине 19 века.

«

19 февраля 1861 года императором Александром II был подписан «Манифест» об отмене крепостного права, выкупе земель и повинностей. В 1858 году были освобождены удельные крестьяне (принадлежавшие императорской семье), а в 1866 году было объявлено о возможности выкупа в собственность земель государственных крестьян. В 1886 году начался *обязательный перевод государственных крестьян на выкуп* их земельных владений. Резко возросли платежи крестьян в казну.

В результате из-за описи и распродажи крестьянского имущества за долги по платежам в казну в 1887-1889 годах произошли волнения крестьян в Уржумском уезде Вятской губернии.

Транспорт.

Основным видом транспорта в 19 веке в крае оставался гужевой, а дороги – проселочные.

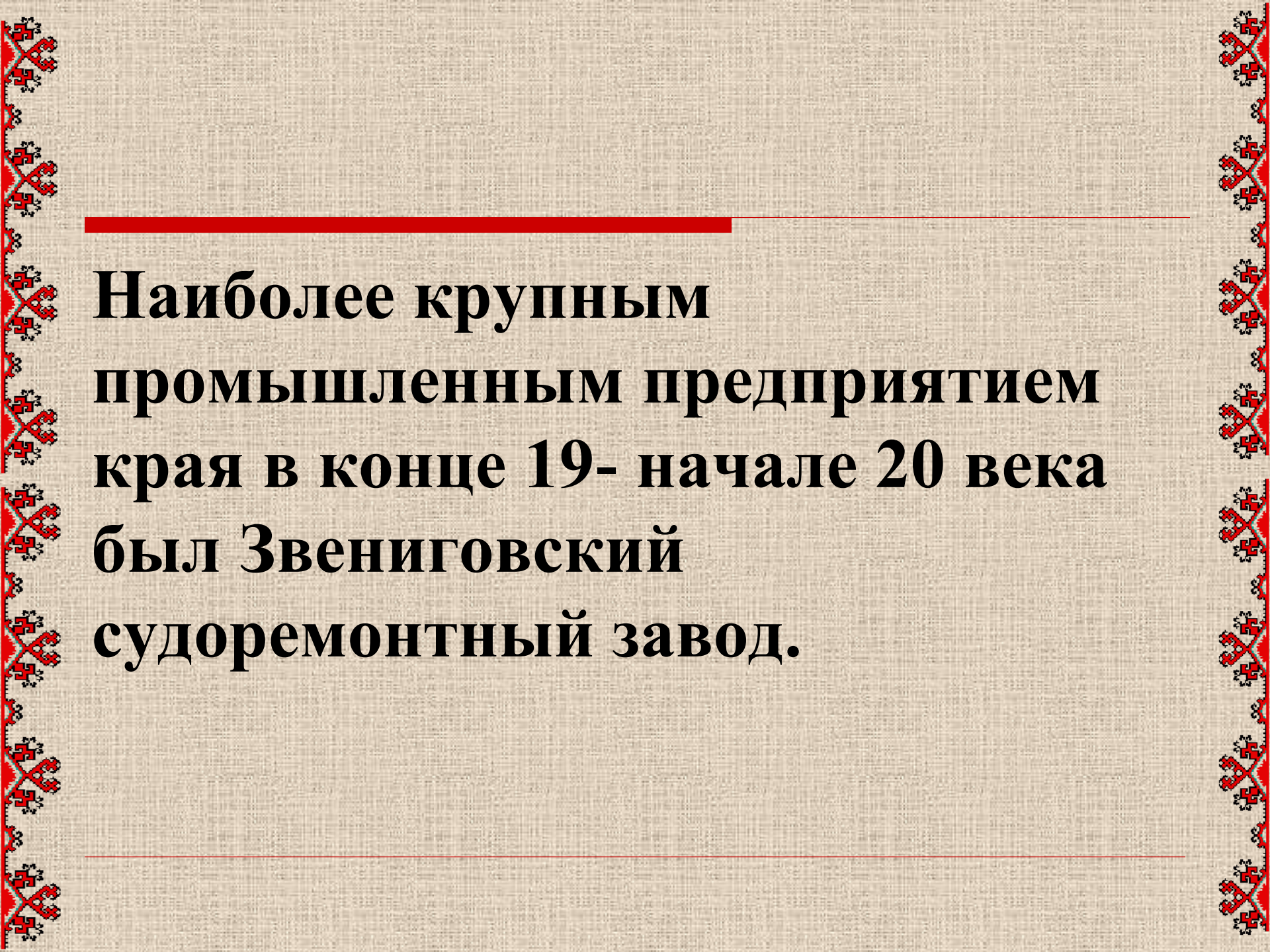
В 1843 году был издан указ о разрешении свободы паромов на всех реках России. В 60-х годах 19 века на берегу Волги (Звенигово) возникают судоремонтные мастерские паромного общества «Дружина», а за тем судоремонтный завод, обслуживающий колесные пароходы на р. Волге. В 60-х годах 19 века была построена железная дорога от Москвы до ближайшего губернского центра – Казани.

**Промышленность в
Марийском крае** до революции
развивалась медленно, доля
промышленной продукции в общем
объеме продукции народного хозяйства
к концу XIX - началу XX века
составляла лишь 2--3%.

Уездный исправник барон Александр фон Келлер в 1837 году констатировал: "фабрик и заводов нет". Но в связи с исторически сложившимся общественным разделением труда ремесленное производство в городе должно было иметься. Тот же исправник дал его описание: "Разных ремесленников находится: **столяр - 1, сапожников - 2, портных - 2, медник - 1, оловянник - 1, красильщиков - 2**". Через сорок лет их стало больше, и в 1876 году учитель И.О. Дерюжев назвал их количество - 29, сопроводив это сообщение интересным пояснением: "За исключением булочника, мясника, сапожника и немногих других ремесленников, занимающихся такими работами, без которых никакое скопление людей не могло бы существовать при самой небольшой степени образованности населения, ни одна отрасль промышленности не известна городскому населению".

Впрочем, он был не совсем прав. Царевококшайску была известна в те годы одна отрасль промышленности - **винокуренная**. Приезжий купец первой гильдии А.Я. Тихонов в 50-е годы XIX века возобновил дело, начатое за век до него Иваном Пчелиным: на окраине Царевококшайска - там, где сейчас находится кукольный театр, - он построил **винокуренный завод**. На нем в разные годы работало до 70 рабочих. После смерти основателя завода его сыновья, увлеченные больше литературными занятиями, обанкротились и в 1878 году продали запущенный завод купцу новой, капиталистической формации - бывшему удельному крестьянину деревни Коряково В.Ф. Булыгину. С началом первой мировой войны завод был временно остановлен, да так впоследствии и не возобновил работу. В период революции и гражданской войны его разобрали по бревнышкам и кирпичикам. А из остатков кирпичей, что не успели растащить жители, затем построили на берегу Кокшаги водонапорную башню, которая стоит и сейчас. В Козьмодемьянске местная кустарная промышленность практически не была развита. В окрестностях города в 80-е годы 19 века функционировали три завода: пиво-медоваренный и два лесопильных.

Таким образом, на территории края имелось около тридцати небольших предприятий лесной, деревообрабатывающей /лесопильные, сплавные/, легкой /кожевенно-рукавичные, полотняные/, пищевой /винокуренные/ отраслей промышленности, а также стекольные заводы и судоремонтный. Однако доля марийцев в фабрично-заводской промышленности была незначительна. Они были заняты в основном на лесоразработках /рубка, возка и сплав леса/, да и то преимущественно зимой и весной, в сезон, свободный от сельскохозяйственных работ.

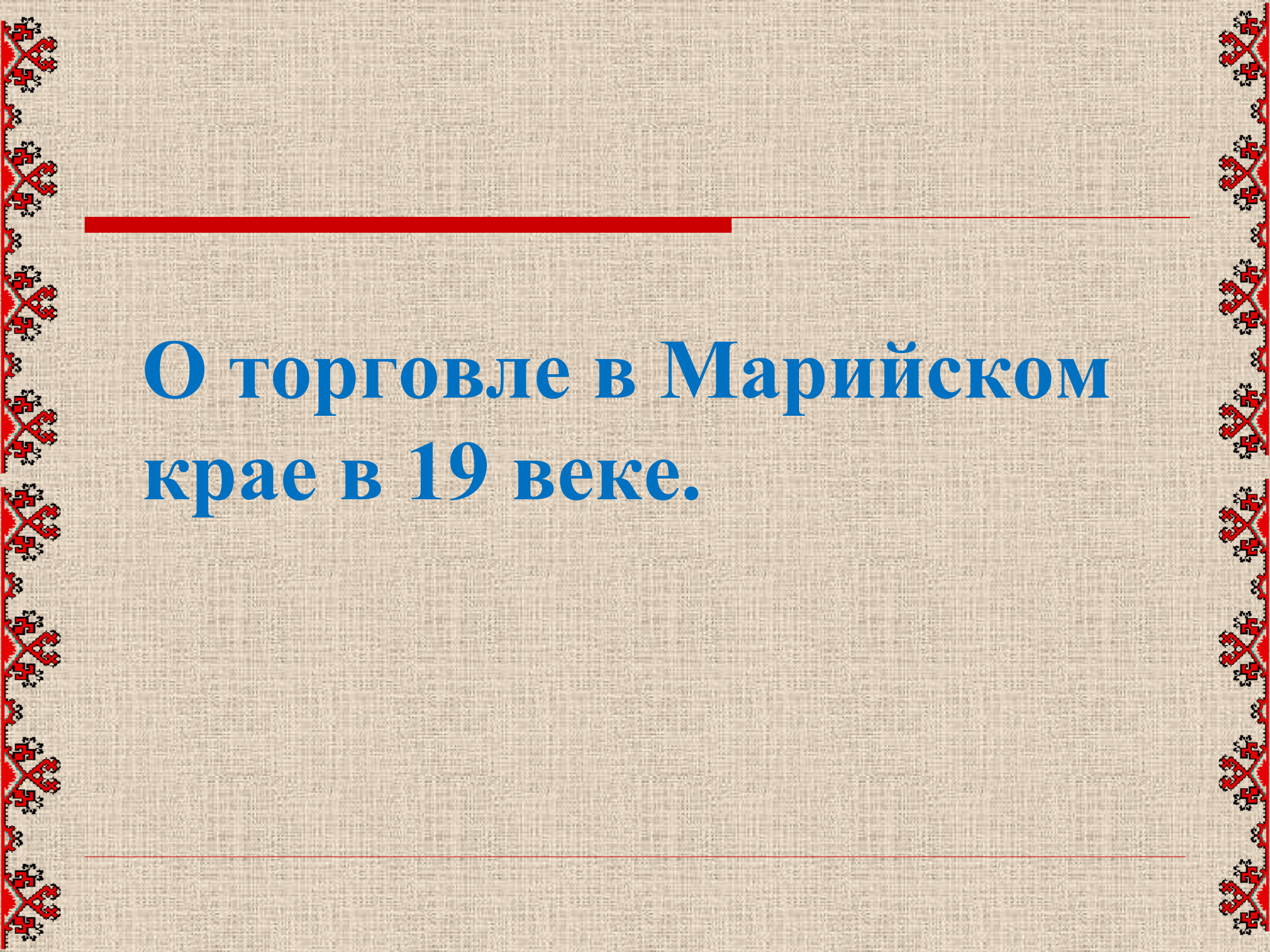


**Наиболее крупным
промышленным предприятием
края в конце 19- начале 20 века
был Звениговский
судоремонтный завод.**

Своим возникновением он обязан бурному развитию паромных перевозок во второй половине XIX в. Появляющиеся в то время одна за другой паромные компании "По Волге", "Самолет", "Нептун", "Кавказ и Меркурий" и другие, используя с выгодой для себя тот факт, что регионы Волги и Урала еще не были связаны с центром России железными дорогами, ежегодно перевозили по воде сотни миллионов пудов всевозможных грузов.

В 1858 г. пароходное акционерное общество "Дружина" основали владельцы механического завода в Костроме братья А.П. и С.П.Шиповы. В 1860 г. оно уже имело 16 пароходов, в том числе 7 пассажирских и 9 буксирных, которые в основном курсировали между Рыбинском и Нижним Новгородом.

Для расширения собственной ремонтной базы, и для удобного размещения судов в зимнее время, "Дружина" облюбовала удобный затон в почти не обжитой людьми лесистой местности на левом берегу Волги, в 70 верстах выше города Казани и 52 ниже города Чебоксары. Хотя он расположен на луговой стороне реки, берег там настолько высок, что во время половодья остается недоступным для паводковых вод. Длина затона составляла 2 км, ширина - 150-200 метров, глубина - около 5 метров. Земля принадлежала крестьянам красноярской и ошургинской общин, у которых владельцы "Дружины" и арендовали 15 десятин за небольшую плату. Здесь в 1860 г. и были заложены первые механические мастерские.

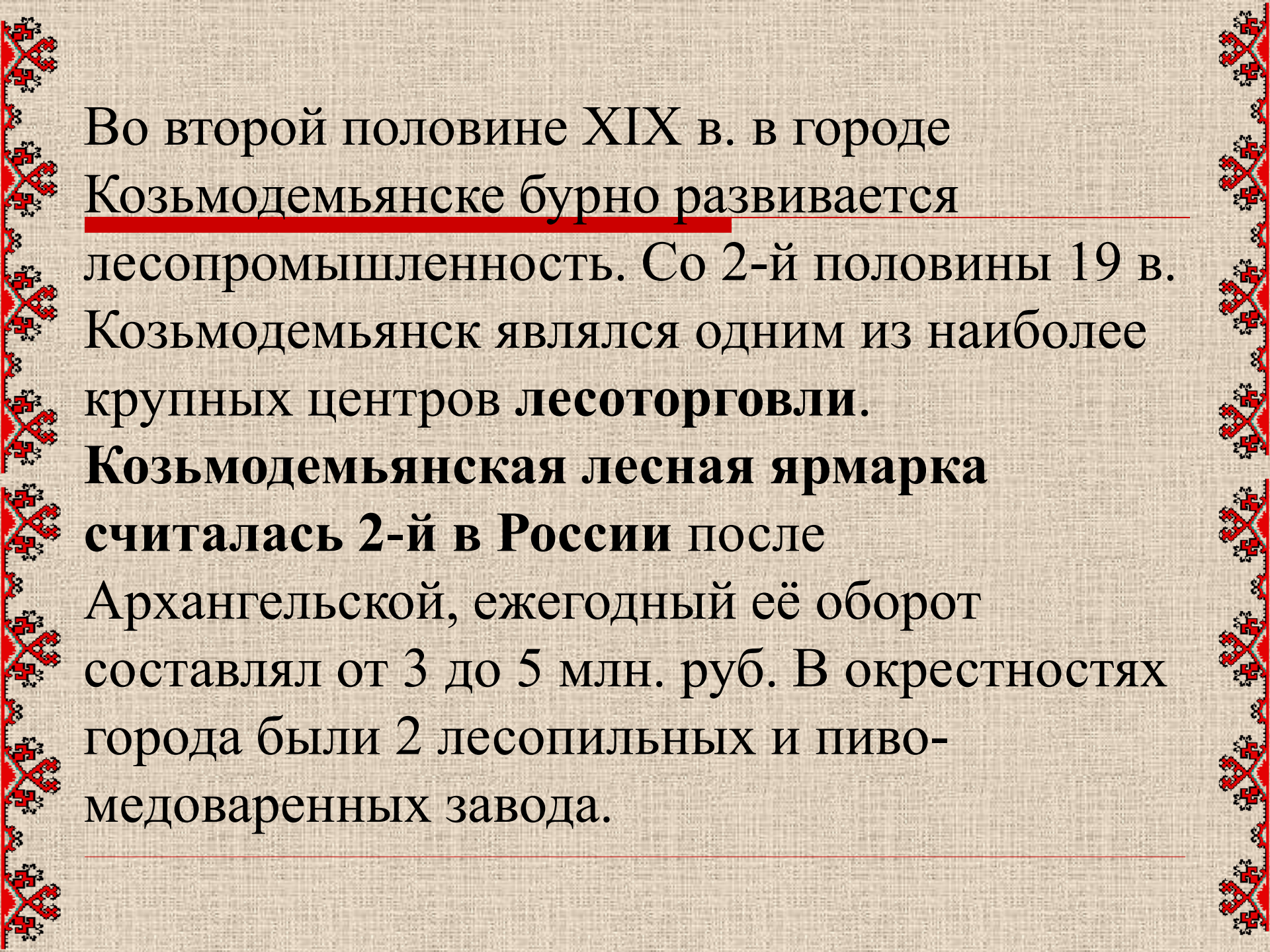


О торговле в Марийском крае в 19 веке.

Основными центрами торговли в 19 веке были города Царевококшайск и Козьмодемьянск.

Царевококшайск можно было в хозяйственно-экономическом плане назвать аграрно-торговым, а не торгово-промышленным. Уездный город был собирательным центром для прилегающей сельской округи. Два дня в неделю (в среду и воскресенье) собирался **базар**, один раз в год - в августе - устраивалась **Александро-Елизаветинская ярмарка**, которая называлась "**чебоксарка**".

Основная роль купечества заключалась в том, что **купцы выступали в роли перекупщиков** сельскохозяйственной продукции и результатов промысловых занятий (особенно пушнины). Главным занятием для них была спекулятивная торговля местными продуктами (купить здесь подешевле и перепродать подороже в других городах, привезти оттуда другие товары, купив подешевле, и продать здесь подороже). Не поставляя через рынок на село товары собственного производства, Царевококшайск играл роль посредника в торговле между деревней и крупными экономическими центрами. Промышленной переработки в городе местной сельскохозяйственной продукции и результатов промысловых занятий не было. Торговая прослойка по национальности была русской с участием небольшого количества татар.



Во второй половине XIX в. в городе Козьмодемьянске бурно развивается лесопромышленность. Со 2-й половины 19 в. Козьмодемьянск являлся одним из наиболее крупных центров лесоторговли.

Козьмодемьянская лесная ярмарка считалась 2-й в России после Архангельской, ежегодный её оборот составлял от 3 до 5 млн. руб. В окрестностях города были 2 лесопильных и пивомедоваренных завода.

Вопросы:

1. В 60-е годы 19 века были начаты крестьянские реформы. Соотнесите даты начала реформ и категории крестьян, которых они коснулись: 1) 1861 г., 2) 1858 г., 3) 1866 г.

А) государственные крестьяне,

Б) помещичьи крестьяне,

В) удельные крестьяне?

2. В 1887-1889 годах произошли волнения крестьян в Уржумском уезде Вятской губернии. Чем они были вызваны?

3. Какова была доля промышленной продукции в общем объеме продукции, производимой в крае? Как вы считаете, уровню, какого общества (аграрного, индустриального, постиндустриального) он соответствовал?

4. Какие производства развивались в крае в 19 веке?

5. Назовите самое крупное промышленное предприятие края. Когда, кем и с какой целью оно было создано?

6. Что такое «чебоксарка»?

7. Какую роль играли царевококшайские купцы в местной торговле?

8. Почему небольшой городок Козьмодемьянск занимал заметное место в общероссийской торговле?
