

К.А. Абдрахманов*

ВОДНЫЕ ПУТИ СООБЩЕНИЯ В ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ПРАКТИКЕ ОРЕНБУРГСКОГО ПОРЕФОРМЕННОГО КУПЕЧЕСТВА (ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)doi:10.31518/2618-9100-2022-3-4
УДК 94:656.62(476.56-89):
[331"375":339.1-051]

Выходные данные для цитирования:
Абдрахманов К.А. Водные пути сообщения в предпринимательской практике оренбургского пореформенного купечества (вторая половина XIX – начало XX века) // Исторический курьер. 2022. № 3 (23). С. 49–61. URL: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-04.pdf>

K.A. Abdrakhmanov*

WATERWAYS IN THE BUSINESS ACTIVITY OF THE ORENBURG POST-REFORM MERCHANTS (THE SECOND HALF OF THE 19TH – EARLY 20TH CENTURY)

doi:10.31518/2618-9100-2022-3-4

How to cite:
Abdrakhmanov K.A. Waterways in the Business Activity of the Orenburg Post-Reform Merchants (the Second Half of the 19th – Early 20th Century) // Historical Courier, 2022, No. 3 (23), pp. 49–61. [Available online: <http://istkurier.ru/data/2022/ISTKURIER-2022-3-04.pdf>]

Abstract. The article analyzes the participation of the Orenburg merchants in the organization of navigation along the rivers of the province in the second half of the 19th – early 20th century. This business activity is viewed as an integral part of the everyday work of entrepreneurs, as it was directly related to a wide range of tasks that were solved in the course of their professional activities. Entrepreneurs had to obtain permission from the provincial authorities, prepare the most technically feasible and financially democratic project and survive the competition for the right to implement promising infrastructure solutions. The lack of intraregional railway communication, the low quality of land routes, which did not allow year-round use of animal-drawn transport, made waterways the most effective channels for transporting merchant goods. The main obstacle to the launch of a full-fledged steamship movement was the lack of large deep rivers in the territory of the Orenburg region, which the neighboring regions (Siberia, Kazan and Astrakhan provinces) were famous for. A study of the bottom of the Ural River undertaken by some merchants showed that in some areas after dredging the main river of the Orenburg region could be adapted for the movement of fairly large ships with a steam engine. The solution to this problem required significant investments from businessmen, which could be covered in the shortest possible time only with the support of the local administration. That is why several entrepreneurs asked the Governor-General to grant them a number of privileges that would allow them to recover all costs in a minimal period of time. The organization of steamship traffic on the Ural River was a completely feasible idea, and not only local merchants, but also merchants from other provinces of the empire planned to transport goods and passengers along the river. However the hydrographic parameters of the rivers of the Orenburg region did not allow the business community to make water transport the main means of moving goods and passengers, since only small vessels with small draft could freely move along the local rivers.

Keywords: Orenburg rivers, navigation on the Ural River, water transport, Orenburg merchants, delivery of goods, interaction with the authorities.

* **Константин Алексеевич Абдрахманов**, кандидат исторических наук, Оренбургский государственный педагогический университет, Оренбург, Россия, e-mail: kostya.abdrakhmanov@mail.ru
Konstantin Alekseevich Abdrakhmanov, Candidate of Historical Sciences, Orenburg State Pedagogical University, Orenburg, Russia, e-mail: kostya.abdrakhmanov@mail.ru

The article has been received by the editor on 11.01.2022. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. В работе анализируется участие оренбургского купечества в организации судоходного движения по рекам губернии во второй половине XIX – начале XX в. Эта деловая активность рассматривается как составная часть трудовой повседневности предпринимателей, так как напрямую связана с широким кругом задач, решавшихся в процессе их профессиональной деятельности. Предпринимателям необходимо было получить разрешение губернских властей, подготовить наиболее технически выполнимый и финансово демократичный проект и устоять в конкурентной борьбе за право воплощения в жизнь перспективных инфраструктурных решений. Отсутствие внутрирегионального железнодорожного сообщения, низкое качество сухопутных трасс, не допускавшее круглогодичное применение гужевого транспорта, делали водные артерии наиболее эффективными каналами транспортировки купеческих товаров. Основным препятствием для запуска полноценного пароходного движения стало то, что на территории Оренбургского края не было крупных глубоких рек, которыми славилась соседние регионы – Сибирь, Казанская и Астраханская губернии. Предпринятое некоторыми купцами исследование дна Урала показало, что на отдельных участках при проведении дноуглубительных работ главная река Оренбуржья могла быть приспособлена для движения достаточно крупных судов с паровым двигателем. Решение этой задачи требовало от коммерсантов значительных капиталовложений, покрыть которые в кратчайший срок можно было только при поддержке местной администрации. Поэтому отдельные предприниматели просили генерал-губернатора о закреплении за ними ряда льгот, позволяющих возместить все издержки за минимальный период времени. Организация пароходного движения по Уралу представлялась вполне осуществимой задумкой, а перевозить по реке товары и пассажиров планировали не только местные коммерсанты, но и купцы из других провинций империи. Однако гидрографические параметры рек Оренбуржья не позволили деловому сообществу сделать водный транспорт основным средством перемещения предметов торговли и пассажиров, так как свободно передвигаться по местным рекам могли только малоразмерные суда с мелкой осадкой.

Ключевые слова: реки Оренбуржья, судоходство по Уралу, водный транспорт, оренбургское купечество, доставка товаров, взаимодействие с властями.

Статья поступила в редакцию 11.01.2022

Специфика трудовых практик провинциального купечества второй половины XVIII – начала XX в. представляется относительно новым направлением исследовательских изысканий. Значительный вклад в разработку вопросов трудовой повседневности уральских предпринимателей дореформенной эпохи внесла Е.В. Бурлуцкая (Банникова)¹. Анализ различных сфер профессиональной деятельности оренбургских пореформенных коммерсантов в контексте трудовой повседневности осуществлен в работах К.А. Абдрахманова².

Что касается изучения особенностей эксплуатации купечеством водных путей сообщения, то в современной историографии имеется значительный пласт исследований, сформиро-

¹ Банникова Е.В. Деловая повседневность уральского дореформенного купечества // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т. 13, № 3. С. 41–46; Банникова Е.В. Повседневная жизнь провинциального купечества (по материалам губерний Урала дореформенного периода). СПб., 2014.

² Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность предпринимателей из еврейской среды в Оренбургской губернии пореформенного периода // Клио. 2017. № 2 (122). С. 64–72; Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность оренбургского пореформенного купечества в сфере ярмарочной торговли // Самарский научный вестник. 2021. Т. 10, № 1. С. 245–252.

ванных на региональном материале. Особенно часто внимание авторов привлекает Сибирь как территория, где расположено большое количество судоходных рек. Решающую роль водных систем в интеграции национальных окраин империи в общероссийский экономический контур обозначила А.Ж. Габдулина: «Благодаря развитию водных путей во второй половине XIX века и распространению транспортных сетей, хотя незначительной на тот момент, постепенно сформировались условия для интеграции казахских торговых рынков, сыграв важную роль вовлечения Степного края в орбиту общероссийской экономики»³. Н.В. Обнорская подчеркнула значение судоходства для развития коммерческой деятельности купцов г. Рыбинска. По ее мнению, в силу развития грузоперевозок водным путем промышленность города была ориентирована в первую очередь на выпуск продукции, предназначенной для судостроения⁴. Об участии купечества и дворянства Уфимской губернии в деле становления судоходства по р. Белой во второй половине XIX в. говорится в статье Н.А. Коновалова⁵. Роль купечества в развитии сети водных коммуникаций в разных регионах России подчеркивается и в публикациях многих других современных авторов. Научные работы, освещающие опыт оренбургских купцов второй половины XIX – начала XX в. в деле коммерческого освоения водных систем своего региона, пока отсутствуют, что обуславливает актуальность данной статьи.

Основной группой источников, призванных продемонстрировать участие купцов в организации движения судов по рекам Оренбургской губернии в контексте их трудовой повседневности, служат неопубликованные деловые письма и прошения во властные структуры, составленные самими предпринимателями. Привлечение подобных материалов личного происхождения дает возможность ярко продемонстрировать действия конкретных лиц по изменению объективных условий под собственные нужды.

В первые десятилетия пореформенной эпохи, когда в России качество сухопутных дорог оставляло желать лучшего, а внедрение железнодорожного транспорта носило скорее экспериментальный, чем системный характер, водные артерии являлись основными магистралями для перевозки коммерческих грузов. Доминирующее положение водного транспорта, характерное для указанного периода, прокомментировал П.Г. Рындзюнский: «Учитывая, что в период, когда железнодорожного транспорта еще не было или он очень мало был распространен, можно считать, что речные перевозки охватывали наибольшую часть перевозимых для оптовой торговли грузов; гужом подвозились товары не столько в места их сбыта, сколько в места погрузки на речные суда»⁶.

Во второй половине XIX в. в тех регионах России, водные системы которых удовлетворяли необходимым для судоходства гидрографическим параметрам, представители торговой среды активно использовали весельные суда и пароходы для грузоперевозок. Наиболее востребованными у купеческого сообщества были идеально приспособленные для судоходства полноводные реки Сибири⁷. Водные просторы озера Байкал также вызвали интерес владельцев пароходных компаний⁸. Относительная близость Тихого океана и впадающих в него морей стимулировала сибирских коммерсантов организовывать крупные фирмы, ориентированные на морские перевозки. Например, кяхтинский купец первой гильдии М.Г. Шевелев

³ Габдулина А.Ж. Основные тенденции развития судоходства на Иртыше и купеческой торговли во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2021. № 3 (72). С. 64.

⁴ Обнорская Н.В. Роль ярославцев в волжской торговле в XIX в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. мат-лов четвертой междунар. науч. конф. (Нижний Новгород, 28–30 сентября 2017 г.). Нижний Новгород, 2018. С. 350.

⁵ Коновалов Н.А. Первые бельские пароходовладельцы и их роль в создании на Белой регулярного пароходного сообщения // Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2020. Т. 34, № 1 (97). С. 69–77.

⁶ Рындзюнский П.Г. Утверждение капитализма в России 1850–1880 гг. М., 1978. С. 12.

⁷ Шахеров В.П. Речной транспорт Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. 2011. № 6-2. С. 188–192; Захаров В.П. Становление пароходства на Лене // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2017. № 1 (18). С. 32–38.

⁸ Распопина А.А. Первые проекты организации пароходства на Байкале // Историко-экономические исследования. 2012. Т. 13, № 2–3. С. 63–84.

был владельцем нескольких пароходов, в начале 1880-х гг. курсировавших между тихоокеанскими портами России, Японии и Китая⁹. Коммерсант Шевелев зарабатывал деньги, в том числе сдавая свои суда в аренду государству. Характеристики р. Волги обеспечивали астраханским купцам возможность доставки товаров в пункты реализации и складские комплексы при помощи плавсредств¹⁰.

К неудовольствию местного купечества, Оренбургская губерния не располагала крупными реками, пригодными для судоходства на всем их протяжении. Поэтому, в отличие от сибирских и поволжских предпринимателей, южноуральские коммерсанты находились в менее выгодном положении при решении вопросов логистики. В 1866 г. в Оренбургский край по служебным делам из столицы прибыл подполковник М. Михайлов, который, добираясь до губернского центра, проехал через Бузулук, расположенный в соседней Самарской губернии. Из беседы с одним из здешних купцов петербуржец узнал, что отсутствие больших судоходных рек вблизи города существенно сдерживает развитие экономики населенного пункта и усложняет труд коммерсантов. «Вся беда, что судоходства нет. Самара и порядочная река, да сплавная, а не судоходная...», – размышлял о вопросах логистики житель Бузулука¹¹. Это свидетельство позволяет понять, что трудовая деятельность оренбургских собратьев бузулукского коммерсанта проходила в аналогичных неблагоприятных условиях.

Вместе с тем речные системы были незаменимы для быстрой доставки большого объема тяжеловесных и крупногабаритных грузов. Подобное положение вещей заставляло оренбургских купцов участвовать в приспособлении местных рек к торговому судоходству. Описывая внутрирегиональные пути сообщения Оренбургской губернии в границах до 1865 г., И.С. Билярский обратил внимание, что «при взгляде на карту Оренбургского края тотчас бросаются в глаза две географические знаменитости – это реки Урал и Белая с их притоками»¹².

Наряду с купечеством губернские власти также интересовала перспектива открытия судоходства по Уралу как главной речной артерии Оренбуржья. Реализация подобного предприятия улучшила бы условия работы предпринимателей на внутреннем рынке и в разы увеличила бы его обороты. Начальник Оренбургской губернии Н.А. Крыжановский в 1876 г. писал министру путей сообщения К.Н. Посьету «о необходимости предоставления большему району пользоваться выгодами и удобством Оренбургско-Самарской железной дороги, а для этого в настоящее время важно и настоятельно устроить существующие в крае водные пути сообщения»¹³. Комплекс мероприятий по подготовке Урала к движению крупных судов, включавший дноуглубительные работы, разрушение подводных камней и т.д., требовал серьезных капиталовложений. Средства в необходимом объеме имелись у представителей частного бизнеса, поэтому руководство Оренбургской губернии рассчитывало на инициативу купцов при решении данной задачи. Аналогично смотрело на пути становления судоходства местное руководство и в Сибирском регионе. В.П. Шахеров отмечал, что «правительство неоднократно пыталось передать перевоз через Байкал в руки частных судовладельцев»¹⁴.

В 1878 г. Общество содействия русскому торговому мореходству направило в Министерство путей сообщения письмо, где обосновывалась экономическая и стратегическая целесообразность развертывания на р. Урал регулярных грузоперевозок¹⁵. Авторы послания обращали внимание на то, что запуск судоходного движения по Уралу в придачу к

⁹ Иркутские губернские ведомости. 1880. № 52. 24 дек.

¹⁰ Таркова Р.А. Внутригородские судовые перевозки и их социально-экономическое значение в конце XIX – начале XX в. (на примере г. Астрахани и Астраханской губернии) // Гуманитарные исследования. 2006. № 2. С. 86–91.

¹¹ Михайлов М. Оренбургские письма для желающих ознакомиться с Оренбургом, Орском, Троицком, Фортom Александровским и дорогою через Киргизскую степь до Форта № 1. СПб., 1866. С. 13.

¹² Билярский И.С. Пути сообщения в Оренбургском уезде // Справочная книжка Оренбургской губернии на 1870 год. Оренбург, 1870. С. 217.

¹³ Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 21.

¹⁴ Шахеров В.П. Развитие судоходного промысла в Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX вв. // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 2010. С. 227.

¹⁵ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 122.

уже построенной железной дороге между Оренбургом и Самарой может обеспечить значительный рост товарооборота, расширить номенклатуру и географию поставок. «Урал через Оренбургско-Самарскую железную дорогу соединяется с Волгой, то есть со всеми внутренними сообщениями. По Уралу могут быть отправлены в порты Каспия все товары, которые привозятся из Астрахани...», – говорилось в аналитическом тексте¹⁶.



*Переправа через Урал напротив набережной Оренбурга.
Здание с дымовой трубой – первая городская электростанция. Открытие начала XX в.*

Понимая, что открытие полноценного пароходного сообщения по Уралу способно качественно преобразить их повседневный труд, решив транспортно-логистические проблемы и повысив доходность бизнеса, оренбургские купцы приступили к реализации судоходных проектов. В весенний период 1873 г. оренбургский коммерсант С.Е. Ванюшин просил генерал-губернатора утвердить его план, предполагавший сплав по Уралу муки, пшеницы, леса и других строительных материалов на участке от Оренбурга до Орска¹⁷. Для реализации этого замысла купец запрашивал пятилетний льготный период, в течение которого прочие представители делового сообщества не могли быть допущены к организации судоходства. Со своей стороны С.Е. Ванюшин был готов вложить собственные средства в расчистку и расширение русла Урала, а также провести дноуглубительные работы.

Гражданский губернатор Е.И. Зенгбуш увидел в просьбе Ванюшина монопольные притязания, угрожавшие рыночным основам становления судоходства на Урале. Высокопоставленный чиновник уведомил Н.А. Крыжановского, что этот находчивый предприниматель, «пользуясь данной ему монополией, уничтожит всякую конкуренцию с ним как по сплаву хлеба, так и, в особенности, леса...»¹⁸. В итоге запрос С.Е. Ванюшина не был поддержан губернской администрацией.

Через несколько лет с прошением об утверждении за ним ряда льгот в случае успешной реализации судоходного проекта к оренбургскому руководству обратился потомственный почетный гражданин, купец 1-й гильдии Михаил Ефимович Мякинков. В 1875 г. он просил разрешение на устройство буксирно-пассажирского пароходства по Уралу в направлении Нижнеуральск–Орск¹⁹. В прошении предпринимателя содержится детальное обоснование важности предприятия и правомерность желаний преференций: «...Судоходство по Уралу

¹⁶ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 122.

¹⁷ Там же. Д. 14376. Л. 4.

¹⁸ Там же. Л. 4 об.

¹⁹ Там же. Д. 14450. Л. 8.

было бы весьма полезно для преуспевания края, и реку можно было бы приспособить для этой цели, если не пожалеть затратить значительный капитал. Предвидя возможность учредить пароходное буксирно-пассажирское движение по Уралу в обозначенном выше участке, я не остановился бы перед такими затратами, лишь бы при успехе предприятия иметь гарантию в том, что другие не воспользуются плодами моих усилий. Поэтому я желал бы получить привилегию сроком на двенадцать лет на исключительное право пароходства по реке Урал от города Нижнеуральска до Орска и выше по верховьям реки»²⁰.

Кроме искусственного вне рыночного отстранения конкурентов от выбранного купцом сектора инвестиций, М.Е. Мякинков просил региональные власти о налоговом иммунитете по отношению к объектам недвижимости, возведение которых требовалось при подготовке судоходного движения. Коммерсант акцентировал внимание на адекватности своего запроса, объясняя, что не требует «от правительства никакого пособия, и единственно, что желал бы получить, то это право устраивать пристани и склады в городах и селениях без особой платы в городской доход»²¹. Сроки реализации проекта самим коммерсантом определялись в два года. Неисполнение купцом взятых на себя обязательств влекло ликвидацию монополии и открывало доступ к перспективному замыслу другим коммерсантам²². Настойчивая просьба купцов С.Е. Ванюшина и М.Е. Мякинкова вложить средства в проект только при гарантии отсутствия конкурентов и стопроцентного выхода на прибыль в короткий срок как нельзя лучше подтверждает характеристику оренбургского делового сообщества, предложенную А. Алекторовым: «...только тогда торговал оренбургский купец, когда была прибыль с рубля – пять»²³.

Представители делового мира Верхнеуральска не оценили стремление Мякинкова получить эксклюзивные права на эксплуатацию водного пути и сопутствующей инфраструктуры. Несколько верхнеуральских купцов объединили свои усилия, чтобы предотвратить утверждение за М.Е. Мякинковым монопольных прав на содержание судов. В канцелярию генерал-губернатора стали поступать письма от представителей торгового сословия Верхнеуральска, содержавшие аргументы против замысла оренбургского купца.

Известный верхнеуральский купец Николай Петрович Рытов опровергал слова оренбуржца о возможности движения крупных судов на указанном отрезке Урала: «Река Урал от города Верхнеуральска до станицы Кизильской не может быть судоходной, потому что, во-первых, на этом пространстве имеется шесть водяных мукомольных мельниц, снабжающих размолотом хлеба казаков всего Верхнеуральского уезда и части Орского, и в числе этих шести мельниц устроенная мною при поселке Янгельском крупчатая, стоящая мне до 60-ти тысяч рублей, и во-вторых, от города Верхнеуральска до станицы Кизильской река Урал по маловодности своей не может быть приспособлена к судоходству»²⁴. Как уже говорилось, купец Н.П. Рытов был одним из богатейших людей Верхнеуральска. Кроме упомянутой мельницы, ему принадлежал винокуренный завод, запущенный в 1863 г., на котором производились вино, водка, ликеры и наливки²⁵.

Поддержал земляка другой житель Верхнеуральска – купец 2-й гильдии Н.М. Федоров. «Мне сделалось известным, что купец Мякинков ходатайствует об отдаче ему одному права судоходства по реке Уралу от Верхнеуральска до Нижнеуральска с обязательством расчистки русла реки за свой счет. Но как нынешней весной купец Рытов без всякой расчистки сплавил барку с крупчаткой от станицы Кизильской до города Орска, следовательно, на пути этом нет никаких препятствий, которые составляли бы уважительное основание к отдаче купцу Мякинкову монополии судоходства по реке Урал...», – писал Н.А. Крыжановскому купец Федоров²⁶.

²⁰ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 122.

²¹ Там же. Л. 12.

²² Там же. Л. 11 об.

²³ Цит. по: Широкина Г. Эхо Голубиной слободы // Вечерний Оренбург. 2008. 2 июля.

²⁴ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 30.

²⁵ Игнатьев Р.Г. Верхнеуральск // Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Оренбург, 1865. С. 122–123.

²⁶ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 31–31 об.

Не остался в стороне и верхнеуральский купец 2-й гильдии Тимофей Григорьевич Крюков. Коммерсант сообщал руководству губернии, что «многие из местных жителей в ладьях, небольшим капиталом, без боязни предполагают сплавать свои местные произведения, что повысит цену в местах выработки и понизит существующую цену на местах доставки, чего не может быть при монополии сплава по реке Урал»²⁷. Здесь Крюков имел в виду, что в случае доставки товаров в пункты реализации собственными силами производителя прибыль торговцев может вырасти даже при сниженной цене для конечного потребителя. Далее автор письма обозначил, что «сплав леса по рекам Кизилу и Уралу существует около тридцати лет, и до сего дня затрат на усовершенствование никаких не требовалось...»²⁸.

Представленный материал позволяет понять, что «внутрицеховая» конкуренция являлась важной составляющей повседневных трудовых практик предпринимателей. Верхнеуральские коммерсанты всеми силами стремились не допустить единоличного освоения М.Е. Мякинковым одного из немногих пригодных для судоходства участков Урала. В свою очередь, оренбургский купец пытался добиться монопольного положения в сфере пассажиро- и грузоперевозок по воде, что, безусловно, увеличило бы его состояние и позволило бы диктовать свои условия другим участникам рынка.

Летом 1877 г. оренбургский гражданский губернатор Е.И. Зенгбуш докладывал Н.А. Крыжановскому: «По собранным мною данным, река Урал действительно, как объясняют верхнеуральские купцы Рытов, Федоров и Крюков, не требует особых затрат на приспособление к судоходству...»²⁹. Далее в донесении чиновника говорится об успехах верхнеуральских купцов в деле организации сплава по Уралу различных товаров: «...груз каждой барки был от 3-х до 7-и тысяч пудов, на сумму более 46-и тыс. рублей, и они дошли до Оренбурга в продолжении от одного до полутора месяцев, не встречая особых препятствий, кроме задержания противным ветром, следовательно судоходство по реке Уралу в раннюю пору весны возможно без каких-либо приспособлений»³⁰.

Достоверность этих сведений подтверждает письмо оренбургского купца 1-й гильдии П.Е. Ванюшина, который состоял членом Общества содействия русской промышленности и торговле. Предприниматель писал: «В 1871 году мною была исследована р. Урал от Кизильской станицы до Орской и далее до Оренбурга, результатом такого исследования оказалось, что р. Урал вполне судоходна»³¹. Для того чтобы убедиться на практике в реальности отправки тяжеловесных грузов по Уралу, купец Ванюшин не замедлил осуществить сплав своих товаров. «...Летом 1872 года нашим торговым домом впервые снаряжено было девять барок и погружено в Березовской станице, в 120 верстах от Орска, пшеницей кубанкой; барки благополучно прибыли в Уральск»³². Ориентируясь на эти сведения, оренбургский генерал-губернатор предложил купцам Рытову, Федорову и Крюкову «устроить постоянное сообщение пароходами верховьев Урала с Оренбургом и Нижнеуральском»³³. Внезапная смерть в 1877 г. купца Т.Г. Крюкова повлияла на решение оставшихся двух коммерсантов отказаться от реализации этого плана.

Понимая, что идея обустройства сплавного и пароходного движения по Уралу в коммерческих целях находит отклик в деловой среде региона и за возможность практического воплощения замысла разгорелась конкурентная борьба, Н.А. Крыжановский в 1878 г. заявил, «что таким правом может воспользоваться каждый»³⁴. Желая опередить других претендентов, оренбургские купцы братья Ванюшины, несмотря на первоначальный отказ администрации края выдать им разрешение на развитие внутреннего судоходства, поспешили представить новый бизнес-проект. Прошлый неудачный опыт переговоров с губернскими

²⁷ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 32 об.

²⁸ Там же. Л. 33.

²⁹ Там же. Л. 39.

³⁰ Там же. Л. 39 об.

³¹ Там же. Л. 95.

³² Там же. Л. 95 об.

³³ Там же. Л. 42.

³⁴ Там же. Л. 95 об.

властями заставил просителей отказаться от требования каких-либо льгот. Веря в успех, коммерсанты уже успели приобрести небольшой плоскодонный пароход. Технические и габаритные параметры плавсредства были следующими: «...пароход будет иметь машину высокого давления в 25 сил, длина парохода пятнадцать сажен, ширина семь аршин и глубина в воде четырнадцать вершков, при пароходе будет 8 барок»³⁵. Маршрут движения предполагал, что «пароход первоначально будет следовать от Оренбурга до Уральска, а если уровень воды в реке Урал позволит, то до Орска и обратно»³⁶. На этот раз решение Н.А. Крыжановского было положительным, и Министерство путей сообщения также проявило интерес к предприятию Ванюшиных, подтвердив, что «находит учреждение этого пароходства крайне полезным, тем более что учредители изъявили готовность подчиниться всем необходимым для правильного сообщения условиям»³⁷.

Подготовленный к первому плаванию пароход был назван «Николай Крыжановский» в честь генерал-губернатора, благосклонно принявшего замысел Ванюшиных. Отплывший из Оренбурга в 1879 г. пароход сумел пройти только до Илека (около 130 км), так как уральские казаки не пропустили его дальше. Станичники были уверены, что оснащенное паровым двигателем судно навредит экосистеме Урала, нанесет ущерб рыбному промыслу казаков. Они даже угрожали обстрелять пароход, если экипаж продолжит движение дальше³⁸. Получается, что на трудовую повседневность оренбургских купцов оказывали сильное влияние интересы отдельных профессиональных групп региона. Сопrotивление проекту со стороны такой многочисленной категории населения, как казачество, привело к остановке нужного для развития инфраструктуры предприятия.

Окупаемость и реальность проекта пароходного движения по Уралу подтверждает тот факт, что интерес к нему проявляли купцы из других городов империи, уже имевшие опыт в организации подобного рода начинаний. Купец из Симбирска Павел Михайлович Куперин просил генерал-губернатора о разрешении «открыть пароходство для перевозки пассажиров, товаров и грузов по реке Уралу от города Уральска до г. Орска, и, если я нашел бы возможным, и до Верхнеуральска»³⁹. К тому же иногородний предприниматель не требовал для себя каких-либо льгот. Генерал-губернатор Н.А. Крыжановский подтвердил право Куперина участвовать в запуске пароходного движения по Уралу, однако последний в силу неизвестных причин так и не приступил к воплощению этого плана.

Другой водной артерией, которую оренбургские купцы и горнозаводчики крайне ограниченно использовали в коммерческих целях, была река Белая. Эта река до 1865 г. протекала по территории Оренбургского и Самарского генерал-губернаторства, а впоследствии осталась на землях Уфимской губернии. В процессе изучения русла, дна и берегов реки выяснилось, что «приспособление реки Белой к судоходству, составляя значительные издержки, не может принести существенной пользы для здешнего края, и едва ли удобоисполнимо...»⁴⁰. В октябре 1869 г. троицкий уездный исправник уведомил оренбургского гражданского губернатора К.Н. Боборыкина об отсутствии у троицких коммерсантов интереса к этому водному маршруту: «При совещании моем с некоторыми лицами троицкого купечества, отправляющими свои товары во внутрь России, относительно направления их вместо Златоуста на Верхнеуральск, при условии приспособления к судоходству реки Белой, я не встретил ни в ком сочувствия в пользу последнего предложения...»⁴¹.

В письме троицкого чиновника была сформулирована главная проблема, объясняющая отказ местных купцов от использования Белой в качестве водного маршрута для своих товаров: «...по отзыву купечества, при направлении товаров на Верхнеуральск, отстоящий от

³⁵ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 71.

³⁶ Там же.

³⁷ Там же. Л. 79.

³⁸ И по Уралу ходили пароходы [Электронный ресурс] // Бердская слобода. URL: <https://berdska.sloboda.ru/paroxody/> (дата обращения: 27.12.2021).

³⁹ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14450. Л. 43.

⁴⁰ ОГАОО. Ф. 10. Оп. 9. Д. 23. Л. 21.

⁴¹ Там же. Л. 28.

Троицка на 175 верст, для сплава затем по реке Белой представляется первое и главное затруднение в приискании возчиков для доставления товаров на приемный пункт...»⁴². Проблема с логистикой была не единственным серьезным недостатком этой реки. Движение по Белой было сопряжено с угрозой потери судов, грузов и людей, так как река на определенных участках была очень извилистой и бурной. Утрата плавсредств, товаров и даже гибель людей, сопровождающих речные караваны, ежегодно отмечалась на этой реке. В реестре потерь с 1862 по 1869 г. указано: в 1862 г. утонуло барок – 1 шт., людей – 1 чел.; в 1863 г. барок – 4, людей – 1; в 1864 г. – «весь караван не выплыл»; в 1865 г. барок – 1, людей – 3; в 1866 г. барок – 2, людей – 1; в 1867 г. барок – 2, людей – 1; в 1868 г. утонул один человек, а в 1869 г. – одно транспортное судно⁴³.

Администрация металлургических Авзяно-Петровских заводов сообщала К.Н. Боборыкину, что превратить Белую в безопасный и быстрый водный путь, востребованный у купцов любого достатка из разных отраслей коммерции, можно только при условии вхождения в проект отчаянных авантюристов от бизнеса, морально готовых к серьезным издержкам и даже полной потере имущества. В свою очередь, этот «подвиг первопроходцев», по словам заводского начальства, должен был привлечь интерес той категории делового сообщества, которая обладала очень большими капиталами. «Какие опасности представляет Белая для промышленников с ограниченными средствами: она поглощает безвозвратно последние их деньги, а разработка естественных и разнообразных богатств края ожидает на первых порах именно таких людей. За ними уже пойдут и более солидные капиталисты», – заключил управляющий Авзяно-Петровскими заводами⁴⁴. Судя по всему, объем работ по организации сплава различной продукции по р. Белой был слишком велик и дорог, а результат абсолютно непредсказуем, так как авантюристов, способных пойти на значительный риск, среди оренбургских купцов так и не нашлось.

Опираясь на вышесказанное, можно понять, что наличие в Оренбуржье водных систем, вполне пригодных для судоходства, нисколько не облегчало местным купцам задачу выхода на общероссийский рынок, так как использовать имеющиеся водные магистрали для доставки товаров в другие регионы империи было практически невозможно. Несмотря на все эти трудности, наследники оренбургского купца 1-й гильдии Махмута Хусаинова⁴⁵ решили опереться на опыт астраханских торговцев, привозивших свои товары водным путем прямо в пункты хранения и реализации внутри городской черты⁴⁶. Доставку товаров планировали осуществлять по притоку Урала – Сакмарю. Размеры и глубина этой реки не подходили для движения крупных судов, но сплав леса по ней производился регулярно, поэтому для его приемки была оборудована специальная пристань⁴⁷.

В 1913 г. официальный представитель потомков татарского купца М.Г. Хусаинова, управляющий их именем «Тевкелево» – потомственный почетный гражданин Исхак Мустафич Казаков просил оренбургского губернатора Н.А. Сухомлинова «о разрешении доверителям его совершать по реке Сакмарю от Сеитовского посада до железнодорожного моста на р. Урал платные рейсы на плоскодонных пароходах и грузовых плоскодонных баркасах (на буксире)»⁴⁸. Территория владения Хусаиновых представляла собой складской комплекс, куда для хранения и дальнейшего распределения по оптово-розничным пунктам сбыта, находившимся в Оренбурге, поступала скоропортящаяся продукция садоводства и бахчеводства, принадлежавшая другим коммерсантам. Неся юридическую и финансовую

⁴² ОГАОО. Ф. 10. Оп. 9. Д. 23. Л. 28–28 об.

⁴³ Там же. Л. 38.

⁴⁴ Там же. Л. 40.

⁴⁵ ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 1.

⁴⁶ Таркова Р.А. Внутригородские судовые перевозки и их социально-экономическое значение в конце XIX – начале XX в. (на примере г. Астрахани и Астраханской губернии) // Гуманитарные исследования. 2006. № 2. С. 86–91; Имашева М.М. Гостиные дворы Астрахани в конце XVIII – первой половине XIX века как форма предпринимательства персидских купцов // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2015. № 1 (31). С. 145–149.

⁴⁷ ОГАОО. Ф. 6. Оп. 6. Д. 14568. Л. 8.

⁴⁸ ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 1.

ответственность за условия хранения товара, владельцы складов решили обеспечить удобную систему вывоза арбузов, дынь, а также ряда овощей и фруктов из мест хранения к точкам реализации.

В послании руководителю Оренбуржья подчеркивалось неудовлетворительное состояние сухопутных трасс региона. Проситель указывал на то, что придание торговому маршруту облика проезжего тракта ограничилось лишь расчисткой территории от лесных насаждений. «Такая дороговизна доставки вследствие неустройства путей; дорога здесь тянется по лесистой местности, на которой только лишь корчевали пни, поэтому всюду здесь видны глубокие колеи и ямы, залитые, особенно в дождливую осеннюю пору, сплошной грязью. Вот по таким путям ежегодно – осенью производится перевозка в город сотни тысяч пудов сельскохозяйственных продуктов в различных видах», – констатировал управляющий Хусаиновых⁴⁹.

И.М. Казаков сообщал руководителю Оренбургского края, что проблемы с транспортировкой скоропортящейся продукции приводят к крупным убыткам и удорожанию товара: «Доставка продуктов из Тевкелева в Оренбург оценивается от 2 до 3 руб. за воз при благоприятной погоде, а в дождливую осеннюю пору цена доходит до 5 рублей и дороже»⁵⁰. Сложность с доставкой товаров приводила к их удорожанию на месте сбыта. «При том благодаря дороговизне доставки все эти продукты продаются на рынке в Оренбурге на 10 или 12 коп. дороже на пуд»⁵¹.

К тому же перед предпринимателями стояла проблема поиска рабочей силы для перевозки имущества. Судя по письму И.М. Казакова, отказ занимающихся извозным промыслом лиц взяться за эту работу приводил к утрате больших партий товара. «Печальнее всего еще то обстоятельство, что за невозможностью иной раз подыскать возчиков пропадает на месте немало продуктов: так, в нынешнем [1913. – К. А.] году пропала масса овощей, пропали арбузы и дыни – более 100 000 штук. Если перевозка из Тевкелева в Оренбург производилась бы при более или менее сносных условиях, то и цены на рынке предметов первой необходимости, например, на овощи могли бы значительно понизиться», – обрисовал ситуацию купеческий управляющий⁵². В представленном источнике отсутствуют конкретные показатели средней цены на арбузы и дыни в указанное время, но стоит добавить, что бахчевые культуры традиционно считались одними из самых дешевых товаров на рынках пореформенного Оренбуржья. Один из гостей губернской столицы в середине 60-х гг. XIX в. обратил внимание на низкую стоимость арбузов: «Что же после этого на поверку здесь дешево? Арбузы, воз которых (до 100 штук) стоит от одного до пяти рублей...»⁵³. Как видно из привлеченного материала, письма, составленные выходцем из деловой среды, определяют ряд конкретных объективных условий трудовой повседневности людей, занятых в коммерческой деятельности. В данном случае на удобство ведения дел существенно влияло качество дорог и проблемы с поиском возчиков для доставки товара.

Из канцелярии губернатора это ходатайство было перенаправлено для дальнейшего рассмотрения в Оренбургскую городскую думу. Орган городского самоуправления счел необходимым пойти навстречу просителям, при этом возложив на последних заботу о строительстве новых мостов через Сакмару. «Выслушав доклад, Городская дума определила удовлетворить ходатайство Хусаиновых, поручив Городской управе оказать им в пределах возможности содействие в соглашении с контрагентами по постройке мостов, с тем, что по окончании контрактного срока Хусаиновы должны войти с городом в соглашение относительно устройства новых мостов», – отмечается в решении гласных думы⁵⁴.

К сожалению, результат этого предприятия не зафиксирован в материалах архива, но, учитывая, что муниципальные власти приняли положительное решение, и зная о финансо-

⁴⁹ ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 2.

⁵⁰ Там же.

⁵¹ Там же.

⁵² Там же.

⁵³ Михайлов М. Оренбургские письма... С. 30.

⁵⁴ ОГАОО. Ф. 41. Оп. 1. Д. 833. Л. 2.

вых возможностях татарских купцов, можно предположить, что транспортировка продуктов по Сакмаре все-таки осуществлялась. Что касается уровня доходов этой торговой династии, то Хусаиновы в 1880-е гг. – начале XX в. были одними из самых богатых купцов г. Оренбурга и всего региона. Например, на счетах А.Г. Хусаинова в оренбургском филиале Волжско-Камского банка в 1891 г. находилась сумма в 1 368 986 руб.⁵⁵ Больше средств зафиксировано только на счете купца А.И. Зарывнова – 1 776 891 руб.⁵⁶

Завершая исследование, можно сказать, что паровое судоходство по Уралу так и не приобрело массового характера. Теплоходы местных промышленников могли переправлять крупные партии товаров в границах Оренбуржья только на определенных участках и в подходящий сезон года. В конце XIX – начале XX в. объемы перевозимых грузов постоянно росли, а сложное техническое оборудование, предназначенное для оснащения передовых промышленных предприятий, отличалось большими габаритами и весом, поэтому малогабаритные пароходы с мелкой осадкой уже не справлялись с транспортными задачами. В свою очередь, размеры водных артерий Оренбургского края не позволяли наладить движение более крупных судов. Например, Сакмара была пригодна для сплава грузов только на баржах, плотках и плоскодонных весельных средствах. Негативное восприятие казачеством достижений научно-технической мысли также повлияло на решимость купцов вкладывать средства в подобное предприятие. Также мешала организации судоходства излишняя осторожность самих коммерсантов. Потенциальные инвесторы в инфраструктуру не хотели рисковать солидными средствами, поэтому в погоне за гарантией прибыли они постоянно просили региональные власти о налоговых льготах или о монопольном праве на определенный период. С уверенностью можно сказать, что наличие регулярного судоходства по рекам Оренбургской губернии оказало бы положительное влияние на трудовую повседневность купечества, ускорив и упростив доставку товаров до конечного потребителя, что позволило бы снизить их отпускную стоимость и в итоге привлечь большее количество клиентов.

Литература

Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность предпринимателей из еврейской среды в Оренбургской губернии пореформенного периода // Клио. 2017. № 2 (122). С. 64–72.

Абдрахманов К.А. Трудовая повседневность оренбургского пореформенного купечества в сфере ярмарочной торговли // Самарский научный вестник. 2021. Т. 10, № 1. С. 245–252.

Банникова Е.В. Деловая повседневность уральского дореформенного купечества // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т. 13, № 3. С. 41–46.

Банникова Е.В. Повседневная жизнь провинциального купечества (по материалам губерний Урала дореформенного периода). СПб.: Полторак, 2014. 439 с.

Белярский И.С. Пути сообщения в Оренбургском уезде // Справочная книжка Оренбургской губернии на 1870 год. Оренбург: Губернская типография, 1870. С. 217–235.

Габдулина А.Ж. Основные тенденции развития судоходства на Иртыше и купеческой торговли во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Сургутского государственного педагогического университета. 2021. № 3 (72). С. 63–71.

Захаров В.П. Становление пароходства на реке Лене // Северо-Восточный гуманитарный вестник. 2017. № 1 (18). С. 32–38.

Игнатьев Р.Г. Верхнеуральск // Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Оренбург: Губернская типография, 1865. С. 103–132.

Имашева М.М. Гостиные дворы Астрахани в конце XVIII – первой половине XIX века как форма предпринимательства персидских купцов // Вектор науки Тольяттинского государственного университета. 2015. № 1 (31). С. 145–149.

И по Уралу ходили пароходы [Электронный ресурс] // Бердская слобода. URL: <https://berdskasloboda.ru/paroxody/> (дата обращения: 27.12.2021).

⁵⁵ Роднов М.И. Предпринимательская элита Оренбурга на рубеже 1880–1890-х годов // Magistra Vitae: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2020. № 2. С. 11.

⁵⁶ Там же.

Коновалов Н.А. Первые бельские пароходовладельцы и их роль в создании на Белой регулярного пароходного сообщения // Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2020. Т. 34, № 1 (97). С. 69–77.

Михайлов М. Оренбургские письма для желающих ознакомиться с Оренбургом, Орском, Троицком, Фортom Александровским и дорогою через Киргизскую степь до Форта № 1. СПб.: Тип. Н. Тибленаиком., 1866. 110 с.

Обнорская Н.В. Роль ярославцев в волжской торговле в XIX в. // Торговля, купечество и таможенное дело в России в XVI–XIX вв.: сб. мат-лов четвертой междунар. науч. конф. (Нижний Новгород, 28–30 сентября 2017 г.). Нижний Новгород, 2018. С. 349–356.

Распопина А.А. Первые проекты организации пароходства на Байкале // Историко-экономические исследования. 2012. Т. 13, № 2–3. С. 63–84.

Роднов М.И. Предпринимательская элита Оренбурга на рубеже 1880–1890-х годов // *Magistra Vitae*: электронный журнал по историческим наукам и археологии. 2020. № 2. С. 7–15.

Рындзюнский П.Г. Утверждение капитализма в России 1850–1880 гг. М.: Наука, 1978. 298 с.

Таркова Р.А. Внутригородские судовые перевозки и их социально-экономическое значение в конце XIX – начале XX в. (на примере г. Астрахани и Астраханской губернии) // Гуманитарные исследования. 2006. № 2. С. 86–91.

Шахеров В.П. Развитие судоходного промысла в Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX вв. // Иркутский историко-экономический ежегодник: сб. ст. Иркутск, 2010. С. 226–229.

Шахеров В.П. Речной транспорт Восточной Сибири в XVIII – первой половине XIX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. 2011. № 6-2. С. 188–192.

Широкина Г. Эхо Голубиной слободы // Вечерний Оренбург. 2008. № 27. 2 июля.

References

Abdrakhmanov, K.A. (2017). *Trudovaya povsednevnost' predprinimateley iz evreyskoy sredy v Orenburgskoy gubernii poreformennogo perioda* [Everyday Business Activity of Jewish Merchants in the Orenburg Region During the Post-Reform Period]. In *Klio*. No. 2 (122), pp. 64–72.

Abdrakhmanov, K.A. (2021). *Trudovaya povsednevnost' orenburgskogo poreformennogo kupechestva v sfere yarmarochnoy trgovli* [Everyday Business Activity of Orenburg Post-Reform Merchants Engaged in Trade at Fairs]. In *Samarskiy nauchnyy vestnik*. Vol. 10, no. 1, pp. 245–252.

Bannikova, E.V. (2011). *Delovaya povsednevnost' ural'skogo doreformennogo kupechestva* [Everyday Business Life of the Pre-Reform Ural Merchants]. In *Izvestiya Samarskogo nauchnogo tsentra Rossiyskoy akademii nauk*. Vol. 13, no. 3, pp. 41–46.

Bannikova, E.V. (2014). *Povsednevnyaya zhizn' provintsial'nogo kupechestva (po materialam guberniy Urala doreformennogo perioda)* [Everyday Life of Provincial Merchants (Based on Materials of Ural Governorates of the Pre-Reform Period)]. St. Petersburg, Poltorak. 439 p.

Bilyarskiy, I.S. (1870). *Puti soobshcheniya v Orenburgskom uezde* [Transport Routes in the Orenburg Uezd]. In *Spravochnaya knizhka Orenburgskoy gubernii na 1870 god*. Orenburg, pp. 217–235.

Gabdulina, A.Zh. (2021). *Osnovnye tendentsii razvitiya sudokhodstva na Irtyshe i kupecheskoy trgovli vo vtoroy polovine XIX – nachale XX vv.* [The Main Trends in the Development of Shipping in the Merchant Trade in the Second Half of the 19th – Early 20th Centuries]. In *Vestnik Surgutskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta*. No. 3 (72), pp. 63–71.

Ignat'ev, R.G. (1865). *Verkhneuralsk* [Verkhneuralsk]. In *Pamyatnaya knizhka Orenburgskoy gubernii na 1865 god*. Orenburg, pp. 103–132.

Imasheva, M.M. (2015). *Gostinye dvory Astrakhani v kontse XVIII – pervoy polovine XIX veka kak forma predprinimatel'stva persidskikh kuptsov* [Astrakhan Guest Courts at the End of 18th – First Half of 19th as a Form of Entrepreneurship of Persian Merchants]. In *Vektor nauki Tolyatinskogo gosudarstvennogo universiteta*. No. 1 (31), pp. 145–149.

I po Uralu khodili parokhody [And There Were Steamships in the Urals]. In *Berdsкая slo-boda*. URL: <https://berdskasloboda.ru/paroxody/> (date of access 27.12.2021).

Konovalov, N.A. (2020). Pervye bel'skie parokhodovladel'tsy i ikh rol' v sozdanii na Beloy regul'yarnogo parokhodnogo soobshcheniya [First Steamship Owners on the Belaya River and Their Role in Establishing Regular Steam Navigation on the Belaya River]. In *Vestnik Akademii nauk Respubliki Bashkortostan*. Vol. 34, no. 1 (97), pp. 69–77.

Mikhaylov, M. (1866). *Orenburgskie pis'ma dlya zhelayushchikh oznakomitsya s Orenburgom, Orskom, Troitskom, Fortom Aleksandrovskim i dorogoyu cherez Kirgizskuyu step' do Forta № 1* [Orenburg Letters for Those Who Want to Learn about Orenburg, Orsk, Troitsk, Fort Alexandrovsky and the Way Through the Kyrgyz Steppe to Fort 1]. St. Petersburg, Tip. N. Tibleinaikom. 110 p.

Obnorskaya, N.V. (2018). Rol' yaroslavtsev v volzhskoy torgovle v XIX v. [The Role of the Yaroslavl Dwellers in the Volga Trade in the 19th Century]. In *Torgovlya, kupechestvo i tamozhen-noe delo v Rossii v XVI–XIX vv. Sbornik materialov chetvertoy mezhdunarodnoy nauchnoy konfe-rentsii*. Nizhniy Novgorod, pp. 349–356.

Raspopina, A.A. (2012). Pervyye proekty organizatsii parokhodstva na Baykale [First Projects of Steam Navigation on Baikal]. In *Istoriko-ekonomicheskie issledovaniya*. Vol. 13, no. 2–3, pp. 63–84.

Rodnov, M.I. (2020). Predprinimatel'skaya elita Orenburga na rubezhe 1880–1890-kh godov [Entrepreneurial Elite of Orenburg at the Turn of the 1880s–1890s]. In *Magistra Vitae: elektronnyy zhurnal po istoricheskim naukam i arkheologii*. No. 2, pp. 7–15.

Ryndzunskiy, P.G. (1978). *Utverzhdenie kapitalizma v Rossii 1850–1880 gg.* [The Establish-ment of Capitalism in Russia in 1850–1880]. Moscow, Nauka. 298 p.

Tarkova, R.A. (2006). Vnutrigorodskie sudovye perevozki i ikh sotsial'no-ekonomicheskoe znachenie v kontse XIX – nachale XX v. (na primere g. Astrakhani i Astrakhanskoy gubernii) [Intra-City Ship Transportation and Its Socio-Economic Significance in the Late 19th – Early 20th Century (by the Example of Astrakhan and Astrakhan Province)]. In *Gumanitarnye issledovaniya*. No. 2, pp. 86–91.

Shakherov, V.P. (2010). Razvitie sudokhodnogo promysla v Vostochnoy Sibiri v XVIII – per-voy polovine XIX vv. [The Development of the Shipping Industry in Eastern Siberia in the 18th – First Half of the 19th Centuries]. In *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik*. Irkutsk, pp. 226–229.

Shakherov, V.P. (2011). Rechnoy transport Vostochnoy Sibiri v XVIII – pervoy polovine XIX veka [River Transport of Eastern Siberia in the 18th – the First Half of the 19th Centuries]. In *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie*. No. 6-2, pp. 188–192.

Shirokina, G. (2008). Ekho Golubinoy slobody [The Echo of the Pigeon Settlement]. In *Vecherniy Orenburg*. No. 27. July 2.

Zakharov, V.P. (2017). Stanovlenie parokhodstva na reke Lene [Formation of Shipping on the River Lena]. In *Severo-Vostochnyy gumanitarnyy vestnik*. No. 1 (18), pp. 32–38.