

УДК 94(470.56)''18/19'':33:625.1(045)

*К.А. Абдрахманов***ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ В ОРЕНБУРГСКОЙ ГУБЕРНИИ
КАК ФАКТОР ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ АКТИВНОСТИ
ПРОВИНЦИАЛЬНОГО ПОРЕФОРМЕННОГО КУПЕЧЕСТВА**

Исследование освещает воздействие уровня развития дорожно-транспортных коммуникаций на прибыльность и комфорт предпринимательской деятельности оренбургских купцов во второй половине XIX – начале XX в. Новым в работе представляется то, что состояние транспорта и путей сообщения в контексте трудовой повседневности оренбургского пореформенного купечества ранее не становилось отдельным предметом анализа. В статье показано, что введение в строй железнодорожных линий Оренбург – Самара и Оренбург – Ташкент значительно улучшило условия труда местных предпринимателей, разнообразив перечень сфер инвестиций. В первые пореформенные десятилетия товары оренбургских купцов попадали на рынки европейской части России и в города Средней Азии по системе почтовых дорог и маршрутам торговых караванов, соответственно. Характеристики самих транспортных артерий и местности, по которой они пролегли, не позволяли купцам экономить средства на скорости доставки, перевозить большие объемы продукции, а также не давали гарантий сохранности груза. С конца 70-х гг. XIX в. оренбургские хлебопромышленники, получившие возможность поставлять свой товар в другие регионы страны, приступили к строительству паровых мукомольных мельниц, а в городах губернии стала стремительно развиваться сфера услуг.

Ключевые слова: повседневный труд, железная дорога, пути сообщения, доставка товаров, транспорт, производство хлеба, паровые мельницы.

DOI: 10.35634/2412-9534-2022-32-6-1209-1221

Транспортные сети, будь то водные пути, обычные наземные трассы или железные дороги, представлялись одним из важнейших факторов в трудовой повседневности оренбургских коммерсантов второй половины XIX – начала XX в. Качество дорожно-транспортной инфраструктуры и внутри отдельного региона и в масштабе всего государства всегда оказывало существенное влияние на комфорт работы предпринимателей, определяло сферы, географию и масштаб их коммерческой деятельности. Проблемы развития региональной дорожной инфраструктуры в настоящее время обусловили актуальность исследования особенностей железнодорожного строительства в пореформенный период. Цель данной работы предполагает фиксацию изменений в дорожном хозяйстве Российской империи и анализ воздействия таких перемен на комфорт и доходность коммерческой деятельности купечества Оренбургской губернии в пореформенный период. В исследовании освещаются вопросы торгового движения по сухопутным маршрутам, т. к. специфика коммерческой эксплуатации водных систем требует отдельного изучения.

Во второй половине XIX в. купеческая инициатива и капитал способствовали формированию железнодорожных магистралей в разных регионах Российской империи. Участие провинциального пореформенного купечества в процессе организации железнодорожного сообщения на территории отдельных субъектов империи нашло отражение в современной историографии. Л. В. Кальмина подчеркнула авторитет купечества при решении вопросов транспортно-экономического характера: «В Забайкалье любой более или менее крупный экономический проект обычно обсуждался с деловыми людьми в надежде на их заинтересованность и финансовое подкрепление» [11, с. 82]. Активность предпринимательского сообщества г. Шадринска второй половины XIX – начала XX в. при реализации проекта железной дороги рассмотрела С. А. Парфенова [18]. О финансировании частными лицами строительства железнодорожной ветки в г. Верхнеудинск писал Д. А. Фролов [25], указав, что для предотвращения срыва срока запуска магистрали из-за задержки финансирования подрядчики «обращались к местным коммерсантам» [Там же, с. 7]. И. Б. Бочкарева особо подчеркнула интерес оренбургских коммерсантов к проблеме развития железных дорог в Средней Азии, в связи с необходимостью расширения внешних деловых операций [4]. В работе указано, что в «1860–1870-е гг. в заинтересованных в развитии торговли с Центральной Азией кругах российского общества (например, среди оренбургского купечества) и на разных уровнях российской администрации активно обсуждался вопрос о строительстве дороги в Туркестан» [4, с. 34].

Развитая транспортная сеть позволяла купцам быстро доставлять товар в пункты сбыта, реже останавливаться в пути для ремонта средств передвижения и комфортно чувствовать себя во время движения. В свою очередь, нехватка или полное отсутствие хороших дорог создавали коммерсантам проблемы в виде нарушения оговоренных сроков прибытия к местам деловых операций, подрывали здоровье купцов во время долгих поездок в сильную жару или холод, диктовали необходимость более тщательной, а следовательно, более долгой и дорогой подготовки к поездке.

Для лучшего понимания позитивных перемен, внесенных железной дорогой в повседневный труд оренбургских купцов, вначале следует рассмотреть систему обычных трактов, предназначенных для движения гужевого транспорта.

До конца 70-х гг. XIX в. административно-торговая коммуникация Оренбургского края с другими частями страны осуществлялась по сети специализированных почтовых трактов и по степному бездорожью. В начале 70-х гг. XIX в. сотрудник Оренбургского Статистического Комитета И. С. Билярский писал о перемещении людей и грузов по дорогам внутри губернии и вне ее: «Все сообщения, как по внутренней, так и заграничной торговле, как по передвижению войск, так и по переездам чиновничества, совершаются сухим путем, по степям до Оренбурга на верблюдах и волах, а отселе до Самары, Уфы и Казани на лошадях» [3, с. 217–218]. Автор заметок обращал внимание на низкую эффективность такого передвижения и указывал на необходимость прокладки рельсовых магистралей: «Конечно такое сообщение затруднительно, медленно и дорого, но с постройкой железной дороги от Самары до Оренбурга, все эти затруднения устранятся, торговля, как заграничная, так и внутренняя, оживится и потребность в водных сообщениях сделается менее ощутительною» [Там же, с. 218].

В отличие от караванных троп, ведущих из Оренбуржья в Среднюю Азию, главные почтовые магистрали, соединявшие губернию с центром империи, находились в относительно хорошем состоянии. Государственный статус этих дорог обязывал местные органы самоуправления следить за их качеством и своевременно осуществлять ремонтные работы. Недостатком являлось то, что подобных трасс государственного значения в регионе было всего три. Один путь был проложен от Оренбурга на Орск, и далее – в казахскую степь. По второму осуществлялись перевозки между Самарой и Оренбургом. Третий соединял столицу Оренбуржья с Уфой, а оттуда дорога шла на Казань. Качество последнего маршрута подчеркнул И. С. Билярский: «...он всегда представлялся самым благоустроенным, за малыми исключениями...» [Там же, с. 219].

Несмотря на наличие нескольких хороших дорог, архаичный гужевой транспорт стремительно терял актуальность в период бурного развития научно-технической мысли. Для расширения географии деловых операций, ускорения денежных оборотов и повышения доходности бизнеса оренбургским предпринимателям требовалась современная техника, рассчитанная на более высокие скорости, обладающая повышенной вместительностью и грузоподъемностью. В произведении П. Н. Столпянского содержится отрывок из газеты «Оренбургский листок», красочно показавший моральное устаревание, техническое несовершенство и сложность эксплуатации колесных повозок: «Мы смотрели на удаляющиеся экипажи, покачивающиеся от кочек и рытвин и как жалка показалась нам эта кочковатая, изрытая ухабами, промоинами дорога, по которой мы только что приехали к мосту и по которой до сей поры плетутся обозы из Самары, ломая свои возы и калеча животных...» [22, с. 14].

Связь Оренбургской губернии с государствами Средней Азии осуществлялась по караванным маршрутам, проходившим через пустыни и степи. В 60–70-х гг. XIX в. основная дорога соединяла Оренбург и Ташкент. В этот период путь из столицы губернии до Ташкента занимал 90–100 дней. Аренда одного верблюда обходилась в 9–12 руб. [19]. Учитывая, что средний вес верблюжьей поклажи составляет 16 пудов, то стоимость транспортировки одного пуда груза обходилась в 56–75 коп. Стоимость доставки товара в обратную сторону обходилась купцам в два раза дороже. Это было связано с тем, что в Ташкенте наем верблюдов стоил 16–25 руб. Также неудобство перемещения товаров и грузов по маршруту Оренбург – Ташкент заключалось в низкой скорости передвижения верблюдов по труднопроходимой местности. Караваны, курсировавшие между двумя городами, находились в пути около трех месяцев, а путешествие из Средней Азии в Москву занимало до полугода. К тому же, до середины 70-х гг. XIX в., когда Средняя Азия была полностью покорена имперскими войсками, сохранялась угроза нападения разбойничьих отрядов на медленно идущие и плохо защищенные торговые караваны.

Наиболее востребованным у коммерсантов был путь, соединявший Оренбургский край с городами соседней Самарской губернии – Самарой и Сызранью. Высокое экономическое значение этому тракту придавало то, что по нему товары оренбургских предпринимателей перевозились до речных пристаней на р. Волге, и оттуда переправлялись в европейскую часть России на крупнейшие ярмарки

страны. В деловой документации торгового дома оренбургских купцов братьев Ванюшиных сохранились сведения о стоимости гужевых перевозок между Самарой и Оренбургом в 70-е гг. XIX в. «В настоящее время хлеб и прочие предметы вывозной торговли доставляются сухим путем до Самары, причем платится за извоз по 40 коп. с пуда, тогда как, если бы ходили пароходы по Уралу, то все продукты вывоза направлялись бы на Оренбург пароходами по цене 5 коп. с пуда, а оттуда по железной дороге доставка до Самары обходится в 15 коп. за пуд. Следовательно, экономия 20 коп. на каждый доставленный в Самару пуд товара», – сказано о преимуществах водного транспорта в служебных бумагах торгового дома [14, ф. 6, оп. 6, д. 14450, л. 112об].

Обращаясь к представленным данным, можно произвести калькуляцию: гужевой транспорт (лошади, волы) требовал от купцов оплаты в размере 40 коп. за пуд, перевозка на верблюдах обходилась в 60–70 коп., а затраты на отправку по рекам были самыми скромными – всего 5 коп. за пуд. Природные характеристики главной водной артерии Оренбуржья – р. Урал, такие как недостаточная глубина, узость отдельных участков, наличие крупных камней под водой и т. д., не позволили местным купцам наладить регулярное торговое судоходство, поэтому основным средством передвижения, способным расширить территориальные рамки их коммерческой деятельности, должны были стать железнодорожные составы. Рельсовый транспорт мог сэкономить предпринимателям средства и моральные издержки, позволяя в кратчайший срок доставить большой объем груза в любую точку страны. Движение паровозов между Самарой и Оренбургом стартовало в 1877 г. Получается, что в первые пореформенные десятилетия оренбургские коммерсанты полностью зависели от медленного и ненадежного гужевого транспорта. Это заставляло предпринимателей компенсировать транспортные расходы путем установки высоких цен на ввозную и привозную продукцию.

Подполковник М. Михайлов, посетивший проездом Оренбург в 1865 г., был неприятно удивлен ценами в местных магазинах. Остановившись в гостинице купца Антона Каретникова, столичный гость спросил у одного из постояльцев о непомерно высоких ценах: «...когда я уезжал из Петербурга, то мне говорили, что Оренбург по дешевизне и своему климату благословенный край?» [13, с. 29]. Собеседник ответил, что эта информация безнадежно устарела: «Лет тридцать тому назад, говорят, что точно здесь было все дешево» [Там же, с. 29]. По его словам, для Оренбурга 60-х гг. XIX в. характерна не только дороговизна товаров, но также дефицит и низкое качество отдельных продуктов питания. «Зелени нет и не бывает, за исключением дикого щавеля, петрушки и луку. Салат самый щедущий и дорогой. Огурцы и капуста зависят от урожая, но не продаются дешевле, чем в других местах», – рассказывал о завышенных ценах и скудости ассортимента местных торговцев безымянный гость города [Там же, с. 30].

Из-за неразвитости путей сообщения оренбургские купцы-хлебопромышленники, обладавшие значительным потенциалом в области переработки зерна, наталкивались на ряд серьезных трудностей при доставке продукции в другие регионы России. Желание изменить ситуацию заставляло торговых людей Оренбуржья активно включаться в процесс реализации на территории края крупных железнодорожных проектов. Соединение Оренбургской губернии сетью железных дорог с торгово-промышленными центрами европейской и азиатской России должно было стать революцией в экономическом развитии приграничной области. В начале XX в. экономист В. Витчевский сравнил важность прокладки рельсовых трасс в наиболее урожайных регионах страны с Манифестом 19 февраля 1861 г. По его мнению, обустройство «...железных дорог в хлебных районах имело в экономическом отношении последствия, по своей важности немногим уступавшие тому перевороту, который был вызван крестьянской реформой...» [7, с. 245].

Проблема строительства железнодорожных магистралей по всей территории огромной империи была крайне актуальна и до момента освобождения крестьян, но царские власти всерьез приступили к ее решению только после поражения в Крымской кампании, нанесшего России колоссальный экономический и политический урон. «Лучшее средство к улучшению путей сообщения представляют, без сомнения, железные дороги. Сокращая переезды и перевозку тяжестей в три или четыре раза против обыкновенных путей сообщения...», – говорилось на страницах дореволюционной периодики [21, с. 20]. Крупный российский нефтепромышленник купец В. А. Кокорев назвал «экономическим провалом» отказ имперских властей от строительства железной дороги к Черному морю, который в значительной степени повлиял на плачевный итог Крымской войны. По его словам, «провал этот был так велик, что в него провалились Черноморский флот, Севастополь, полмиллиона войск и сотни миллионов рублей» [цит. по: 12, с. 163].

В 1865 г. на должность оренбургского генерал-губернатора был назначен переведенный из Санкт-Петербурга Николай Андреевич Крыжановский [20, с. 295–296]. Новый начальник губернии сразу же обратил внимание на изношенность многих дорог, сезонные ограничения эксплуатации трасс и малую протяженность всей транспортной сети региона. Для более эффективного решения назревших инфраструктурных вопросов генерал-губернатор взаимодействовал с местным самоуправлением в лице городского головы купца Петра Оглодкова. Н. А. Крыжановский четко видел набор сдерживающих факторов в экономике Оренбуржья, о чем свидетельствует его переписка с П. Оглодковым. «Ближайшее изучение на месте причин, затрудняющих естественное развитие столь богатой страны, как Оренбургский край, убедило меня, что отсутствие удобных путей сообщения никогда не дозволит развиваться торговле, земледелию и промыслам до тех размеров, какие возможны при благоприятствующих тому местных условиях», – писал руководитель Оренбургской губернии [14, ф. 10, оп. 9, д. 13, л. 2–2об].

О перспективах включения Оренбуржья в единую хозяйственно-экономическую систему империи генерал-губернатор высказался так: «Сближения этого возможно достигнуть единственно при условии, когда Оренбург будет связан с ближайшей к нему волжской пристанью в г. Самаре железно-конным путем» [14, ф. 10, оп. 9, д. 13, л. 3]. Н. А. Крыжановский не сомневался в том, что представители делового сообщества региона станут главными получателями благ в случае успешной реализации данной инициативы: «Считаю излишним указывать здесь все выгоды и удобства легкого и постоянного сообщения Оренбурга с главным водным путем империи. Оренбургское купечество, направляемое искренним желанием действовать в интересах страны, в которой главным образом обращаются и растут его капиталы, без сомнения видит и беспристрастно изучает ту громадную пользу, какую может принести ему и всему краю столь важное предприятие» [14, ф. 10, оп. 9, д. 13, л. 4].

Оренбургская Городская дума, подавляющее большинство гласных которой были представителями купечества (ок. 90 %), проявила неподдельный интерес к этому технически примитивному проекту. В 1866 г. гласные направили генерал-губернатору ответ следующего содержания: «...общество, приняв это предложение с особенным участием и по утверждению проекта акционерной компании, заявило постановленным 10-го сего [1866, – К. А.] апреля приговором готовность содействовать к осуществлению необходимого для здешнего края железно-конного сообщения с волжской водной системой» [14, ф. 10, оп. 9, д. 13, л. 7–7об].

Несмотря на отсутствие паровой тяги, конная упряжка, поставленная на рельсы, была гораздо надежней, чем возы, передвигающиеся по обычным дорогам, т. к. не зависела от капризов погоды и сезонных ограничений. Деловое сообщество прекрасно осознавало, что, в силу отсутствия более технологичной альтернативы, конно-железный путь от Оренбурга до Самары представлялся оптимальным вариантом расширения географии бизнеса. Некоторые из оренбургских купцов, ответственных за продвижение этого проекта, вошли в список делегатов к императорскому двору. Н. А. Крыжановский в 1869 г. получил письмо из Министерства внутренних дел: «...От оренбургского городского общества для личного ходатайства пред Его Императорским Величеством об устройстве железной дороги избраны: городской голова Петр Оглодков и 2-й гильдии купец Яков Шерин, которые за сим ожидают дальнейших от Вас приказаний» [14, ф. 10, оп. 9, д. 13, л. 82].

В 1870 г. оренбургский городской голова П. Оглодков докладывал Н. А. Крыжановскому о положительном решении транспортного вопроса: «...Государь Император Всемиловейше соизволил утвердить новую сеть железных дорог, вследствие чего Оренбург соединяется непрерывной линией через г. Пензу с Моршанском» [14, ф. 10, оп. 9, д. 13, л. 100].

Текст послания содержит интересный момент, подтверждающий, что успех в делах зачастую обеспечивало наличие полезных знакомств. Поэтому можно сказать, что одной из задач повседневного труда пореформенных предпринимателей было налаживание контактов с высокопоставленными лицами с целью превратить их в союзников и покровителей. Одним из имперских чиновников, оказавших протекцию купеческой депутации, был уроженец Оренбургской губернии министр внутренних дел А. Е. Тимашев. Отдавая должное высокому покровительству, Петр Оглодков составил письмо с благодарностью в адрес А. Е. Тимашева и министра финансов М. Х. Рейтерна: «...они [гласные Городской думы, – К. А.] в единодушном порыве благодарности постановили приговор, которым просят Их Высокопревосходительства Михаила Христофоровича и Александра Егоровича, удостоить их принять звание почетных граждан г. Оренбурга, дабы увековечить навсегда в памяти оренбургских жителей чувства почитаемой к ним беспредельной благодарности» [14, ф. 10, оп. 9, д. 13, л. 100об–101].

Содержание источника доподлинно свидетельствует о том, насколько сильно провинциальные коммерсанты зависели от вышестоящего руководства. Ключевым фактором положительного решения того или иного вопроса была не столько целесообразность мероприятия, сколько внимание к проекту со стороны влиятельных представителей местной администрации или чиновников из Петербурга.

Как часто случалось в российской пореформенной действительности, бюрократическая волокита при оформлении рабочей документации проекта отложила строительство конно-железной дороги Оренбург – Самара на несколько лет. Этот, казалось бы, рядовой прецедент оказался уникальным явлением в силу положительного эффекта от задержки сроков строительства. Дело в том, что ускоренное развитие науки и техники в этот период обусловило необходимость пересмотра изначального варианта проекта, т. к. подвижной состав на лошадиной тяге уже не соответствовал требованиям времени и новым скоростям товарно-транспортной коммуникации. Вследствие этого было принято решение отказаться от анахроничной конно-железной дороги в пользу передовой рельсовой магистрали с паровозным движением.

Понимая все выгоды от организации круглогодичной и быстрой транспортной связи Оренбуржья с другими областями страны, оренбургские коммерсанты активно включались в процесс обсуждения перспективы строительства железнодорожных путей на территории края. Так, в 1868 г. проект возведения Оренбургско-Самарской железной дороги обсуждался в Самарской Губернской земской управе при участии представителей делового сообщества Оренбурга: потомственного почетного гражданина М. Е. Мякинкова и 2-й гильдии купеческого сына И. В. Ладыгина [14, ф. 6, оп. 6, д. 14060, л. 10].

Значение железнодорожного движения между Оренбургом и Самарой для развития экономики двух провинций империи сложно было переоценить. Известно, что до осуществления перевозки товаров рельсовым транспортом, «...при первобытных способах сообщения, грузооборот между Оренбургом и Самарой составлял 25 миллионов пудов в год» [14, ф. 6, оп. 6, д. 14060, л. 6]. В свою очередь, прокладка полноценной рельсовой магистрали обеспечила бы кратное увеличение грузопотока.

Долгожданное завершение строительства Оренбургско-Самарской железной дороги в 1877 г. оказало положительное влияние на трудовую повседневность оренбургских купцов. Предприниматели получили стимул для строительства таких технически сложных и дорогих промышленных объектов как паровые мукомольные мельницы и просообдирки. До этого момента местные хлеботорговцы не были заинтересованы в повышенной производительности паровых мельничных комплексов, т. к. отсутствовала возможность вывоза больших объемов продукции производства за пределы губернии. Первопроходцем в области парового мукомолья стал оренбургский купец Василий Христофорович Юров, который в 1878 г. построил объект, вобравший в себя прогрессивные технические решения в области обработки зерна. К концу XIX – началу XX в. на возведение паровых мельниц направили капиталы самые состоятельные купеческие фамилии Оренбурга. Собственным паровым производством обзавелись Деевы, Зарывновы и Путоловы [14, ф. 155, оп. 1, д. 51, л. 1].

Рельсовый транспорт и сеть железных дорог способны были ускорить экономическое слияние среднеазиатских ханств с Российской империей. «При посредстве Оренбургской дороги Европа подает теперь руку Азии – и это величайшее событие! Отныне кладется залог прочного экономического развития в наших степях, косневших доселе в мертвом застое!», – торжественно писал о знаковом событии современник эпохи [цит. по: 22, с. 15]. После экстренного заседания оренбургской Городской думы 15 ноября 1876 г. гласные подвели итог: «Оконченная ныне постройкою Самара-Оренбургская железная дорога составляет величайшее событие в истории Оренбургского края, особенно же в торгово-промышленном отношении» [цит. по: 22, с. 15–16].

Несмотря на свои многочисленные плюсы, строительство железной дороги обернулось благом не для всех категорий предпринимателей. Многие оренбургские коммерсанты, с конца XVIII в. участвовавшие в азиатском торге на правах полных монополистов, лишившись привилегированного статуса, утратили источник доходов и были вынуждены покинуть ранее прибыльную сферу деятельности.

Историк и публицист А. Е. Алекторов в 80-е гг. XIX в. писал, что с момента запуска железной дороги «характер торговой деятельности Оренбурга значительно изменился. Среднеазиатская торговля, бывшая более ста лет в руках оренбургского купечества, выскользнула из этих рук... В настоящее время главные товары Средней Азии – хлопок и шелк или везутся в Москву и Нижний самими азиатцами или скупаются у них агентами русских фабрикантов» [1, с. 123–124]. О. Гельмгольц также обратил внимание на потерю Оренбургом статуса главного транзитного пункта в русско-азиатской

торговле в силу создания общеимперского транспортного коридора: «Открытие в 1885 году Закаспийской железной дороги имело совсем неожиданное значение для торговли на меновом дворе. Хивинские, Бухарские и Кокандские купцы перестают уже покупать или выменивать на свои товары произведения русской промышленности, а отправляются за ними сами или на Нижегородскую ярмарку, или же в Москву...» [8, с. 35–36].

Строительство внутригородских объектов железнодорожного профиля нередко сталкивало интересы отдельных предпринимателей, местных властей, проектировщиков и представителей подрядных организаций. Так, в 1874 г. началось возведение станции «Оренбург» и здания железнодорожного вокзала [14, ф. 41, оп. 1, д. 2, л. 45]. Ответственные за выбор местности и определяющие ход работ чиновники должны были учитывать, что «...в состав отчуждения не входит никакая частная собственность» [14, ф. 41, оп. 1, д. 2, л. 46об]. Проблема заключалась в том, что промышленные заведения ряда местных купцов располагались в опасной близости от места основных работ. Среди объектов, которые были размещены по курсу следования привокзальных железнодорожных путей, оказалась лесопилка купчихи Лебедевой, литейное производство купца второй гильдии А. Ф. Грена и амбар почетных граждан Деевых. Если после проведения точных измерений от переноса первых двух предприятий смогли отказаться, то амбар серьезно препятствовал реализации проекта. Владелец сооружения В. М. Деев не стал защищать свое имущество и требовать компенсации, а согласился разобрать амбар в течение трех месяцев [14, ф. 41, оп. 1, д. 2, л. 48об].

Своевременное обслуживание железнодорожных путей, предполагающее, в том числе, уборку снега в зимний период, должно было обеспечить их бесперебойное функционирование. Однако железнодорожное руководство не всегда справлялось с этой задачей. Как указано в работе П. Н. Столпянского, из-за сильных метелей зимы 1880 г. связь Оренбурга с другими частями страны прервалась на несколько месяцев. В этой непростой ситуации, представители железной дороги не спешили принимать меры по ликвидации снежных наносов. «Тщетно Оренбургская дума посылая телеграмму за телеграммой и к начальнику дороги, и к министрам путей сообщения и финансов, указывая, что прекращение движения слишком пагубно отзывается на городе Оренбурге. Железнодорожное начальство в свою очередь успокаивало думу, что приняты все меры, чтобы очистить дорогу, что через две недели, через неделю, через несколько дней – движение будет открыто, но проходили дни, недели, месяца и снег также спокойно и плотно лежал на полотне...», – описывал реальную картину бездействия чиновников автор [22, с. 17]. Ориентируясь на вышесказанное, можно предположить, что из-за данного форс-мажора деловым интересам оренбургских купцов был нанесен серьезный ущерб.

Поступательное развитие межрегионального железнодорожного движения инициировало интерес со стороны подрядчиков и деловой элиты к созданию рельсовых трасс внутри самих областей. Участники строительства дороги Оренбург – Самара предложили Министерству путей сообщения империи проложить рельсы от Оренбурга до заштатного города Илецкая Защита [14, ф. 6, оп. 6, д. 14490, л. 1]. В случае одобрения проекта условия трудовой повседневности оренбургских купцов-солепромышленников поменялись бы в лучшую сторону. Но группа предпринимателей, входивших в число гласных Городской думы, сочла этот замысел несвоевременным, т. к. заботилась, прежде всего, о нуждах муниципального хозяйства Оренбурга и источниках пополнения бюджета губернской столицы. Члены органа самоуправления понимали, что при введении в строй предложенного маршрута главные хранилища соли «переехали бы к месту ее добычи», т. е. в Илецкую Защиту, и казна Оренбурга лишилась бы средств от аренды имеющихся складов. Поэтому на одном из заседаний думы было принято решение «...возбудить ходатайство о неразрешении проводить железную дорогу» [22, с. 19]. Новаторская идея не получила поддержки и со стороны имперских министров. «Товарищество означенной дороги не получило гарантии от правительства, и дело Илецкой солевой дороги само собою умерло», – рассказывал о недальновидности российских чиновников П. Н. Столпянский [Там же, с. 19–20]. Представленный материал доподлинно подтверждает наличие прочных контактов деловой среды Оренбуржья с правительственными структурами. Проблему быстрой доставки илецкой соли в другие районы страны непосредственно с месторождений решили только в начале XX в., когда все же был дан ход строительству железнодорожного участка Оренбург – Илецкая Защита.

В конце 70-х гг. XIX в., осознавая экономическое значение регулярной железнодорожной связи городов российского приграничья и среднеазиатских владений империи, власти страны обсуждали проект строительства дороги от важнейших торговых центров Средней Азии до Троицка с перспективой продления рельсовой магистрали на Екатеринбург. Инженеры, которым была поручена разра-

ботка технической документации, усомнились в окупаемости проекта и посчитали «...идеально прямую линию между Оренбургом и Ташкентом – самым выгодным направлением» [9, с. 377].

Подтверждая свою точку зрения, специалисты-железнодорожники указывали на то, что многолетние и прочные деловые контакты Оренбурга с ханствами Средней Азии служат залогом успешности выбора в пользу направления Оренбург – Ташкент. «С первой половины прошлого [XVIII, – К. А.] века, со времени основания Оренбурга и проложения оренбургской пограничной линии, начались деятельные торговые сношения России с Тураном, причем большая часть этой торговли направлялась через Оренбург, а меньшая – через Троицк, всегда оставляя Екатеринбург в стороне», – сказано о реальности ситуации в дореволюционном издании [9, с. 379].

Примат Оренбурга в торговом обмене с азиатскими странами подтверждал следующий материал: «Оренбург занимает в этом случае [торговле на азиатском направлении, – К. А.] первенствующее место между прочими таможенными пунктами: Троицком, Петропавловском, Семипалатинском и проч., потому что через него направляется около половины торговых оборотов со Средней Азией, совершаемых на наших сибирской и оренбургской пограничных линиях», – отмечалось в «Записке о Самарско-Оренбургской железной дороге» [14, ф. 6, оп. 6, д. 14060, л. 90–90об].

Интересным представляется тот факт, что предпринимательская элита Троицка отрицала логистическую эффективность родного города и единогласно признавала Оренбург наиболее удобным пунктом доставки привозных азиатских товаров, местом их сортировки перед дальнейшей отправкой в центральную часть России. «Торговля отдала предпочтение оренбургскому пути пред троицким, потому что он короче, провозная плата на нем дешевле и караваны ходят круглый год. От Бухары – центра туранской торговли до нижнего пути через Оренбург на 300 верст короче, чем через Троицк. В 1877 г. Троицкие купцы и городской голова г-н Дмитриев заявили, что даже до открытия оренбургской железной дороги, доставка среднеазиатских товаров на нижегородскую ярмарку через Оренбург всегда обходилась по крайней мере на 25 коп. с пуда дешевле, чем через Троицк», – привел слова коммерсантов журнал «Вестник Европы» [9, с. 379].

Маршрут через Оренбург действительно был экономичнее во многих отношениях, а следовательно, привлекательнее для купечества. Во-первых, он был короче, что позволяло купцам быстрее доставлять товары, во-вторых, движение караванов осуществлялось круглогодично, в-третьих, проект железной дороги Оренбург – Ташкент был менее технически сложным, т. к. на уже возведенную станцию было проще доставить необходимое оборудование и стройматериалы, а также отсутствовала необходимость организации дополнительных переправ через реки, которых в Пермской губернии было гораздо больше [9, с. 382–383]. В сложившейся ситуации вывод мог быть только один: «Между тем, многие причины заставляют заключить, что Оренбургу должно быть отдано предпочтение перед Екатеринбургом и Троицком, а, следовательно, пути через Оренбург – первенствующее значение» [9, с. 378–379]. Представленные сведения позволяют сделать вывод, что сами предприниматели в рамках решения вопросов, связанных с их повседневным трудом, руководствовались принципами рационализма и целесообразности.

Оренбургские торговые люди осознавали, что удачное географическое положение провинциальной столицы и взаимовыгодные надежные контакты местных купцов с азиатским деловым миром позволили городу опередить конкурентов при выборе маршрута железной дороги. Опираясь на данное преимущество, Городская дума Оренбурга в 1895 г. «...постановила возбудить ходатайство о проведении дороги и послать даже особую депутацию в Петербург» [22, с. 20]. Однако столичные чиновники поначалу отказались принять оренбургскую делегацию. Со слов П. Н. Столпянского, в Петербурге «...посылка депутации была признана "преждевременной", т. к. в министерстве путей сообщения еще не возбуждалось вопроса о проведении этой дороги» [Там же, с. 20]. Первоначальный отказ имперской администрации не аннулировал стремление оренбургских предпринимателей решить инфраструктурный вопрос в свою пользу. Поездки в столицу представителей оренбургской деловой среды – купцов В. Х. Юрова и Н. П. Савинкова, совершенные в 1896 и 1898 гг., все-таки оказали нужный эффект. Открытие сообщения между Ташкентом и Оренбургом состоялось в 1905 г. Дореволюционный автор отметил, что только «...благодаря таким настойчивым ходатайствам Ташкентская дорога прошла через Оренбург» [Там же, с. 21]. В издании Оренбургского городского общественного управления об этом эпохальном событии говорилось: «...Ташкентская железная дорога, задуманная как стратегическая, оказалась весьма выгодной торговой дорогой, уже теперь дающей крупную чистую прибыль» [16, с. 1].

Возведение Оренбург-Ташкентской железной дороги преобразило повседневный труд оренбургских купцов, открыв доступ к развитию ранее слабо востребованной из-за низкого спроса коммерческой отрасли – сферы услуг. Трудившиеся над созданием новой рельсовой магистрали квалифицированные специалисты, в том числе иностранные подданные, – инженеры, геодезисты, землеустроители, нуждались в комфортном и доступном жилье, где можно было хранить свои вещи и восстанавливать силы во вне рабочее время. Чуткое к рыночным изменениям деловое сообщество Оренбурга оперативно направило средства на открытие гостиниц и доходных домов с недорогим номерным фондом. Так, нежинский грек купец второй гильдии А. Н. Захо [5, с. 14] был владельцем доходного дома на Безаковской улице, в котором снимал комнату подрядчик «по земельной части новой Оренбург-Ташкентской железной дороги» Болеслав Иосифович де-Кампо-Сципио [17].

Создание общероссийской железнодорожной системы в последние десятилетия XIX – начале XX в. послужило импульсом к отказу от популярного ранее формата торговли вразнос, когда на смену труду коробейников и офеней повсеместно пришла стационарная всесезонная торговля внутри городов. Н. А. Трохимовский описывал специфику разъездной торговли: «Развитию и процветанию офенства¹ особенно способствовали дурное состояние путей сообщения, существование множества захолустий и недостаток духа промышленной предприимчивости в тех частях России, где офени сбывали свои товары. Только при очень дурном состоянии путей сообщения и связанным с ним отсутствием правильной торговли, торговля, подобная офенской могла давать барыши» [24, с. 592]. В Оренбургском крае начиная с последней четверти XIX в. повсеместное распространение железнодорожных перевозок также делало для коммерсантов все более удобной в плане постоянства прибыли и комфорта рабочих условий внутригородскую магазинную торговлю.

Другие города Оренбуржья получили возможность отправлять товары и грузы с собственных железнодорожных станций несколько позже губернской столицы. Например, в Челябинске железная дорога начала функционировать только в 1892 г. В сентябре 1890 г. паровозные составы впервые отправились по маршруту Уфа – Златоуст – ветки Самаро-Златоустовской железной дороги. Весной 1892 г. рельсовый путь соединил Златоуст и Челябинск. Совершенно очевидно, что столь масштабный по количеству вложенных средств и объему проектно-изыскательских и механомонтажных работ инфраструктурный проект отразился и на условиях трудовой повседневности челябинского купечества. Отсталость развития Челябинска, наблюдавшуюся в «дожелезнодорожный» период, прокомментировал источник, который охарактеризовал центр уезда как «...маленький торговый городок не намного отличавшийся от крупных сел» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 41, л. 208]. По сведениям из этого же документа, «...еще в период строительства железной дороги сосредоточение массы строительных рабочих создало значительный рынок сбыта товаров для челябинских купцов и для "пришлых" капиталистов» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 39, л. 158].

Обеспеченный гигантской стройкой основной позитивный эффект выразился в новых возможностях купечества по вывозу «...хлебной товарной продукции по железной дороге во все концы страны и за границу...» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 40, л. 235]. Это позволило челябинским хлебопромышленникам вкладывать средства в строительство паровых мукомольных комплексов, аналогичных мельницам оренбургских купцов. В материалах личного фонда челябинского экономиста М. И. Альбрута сказано, что «строительство крупных мельниц начинается сразу же с подходом к Челябинску железной дороги» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 40, л. 235].

К примеру, запущенное в 1894 г. мукомольное производство торгового дома братьев Степановых выдавало до 2500 пудов зерна в сутки [15, ф. р-290, оп. 1, д. 40, л. 256]. Семья наиболее крупных челябинских мукомолов – Крашенинниковых запустила мельницу сходной производительности [15, ф. р-290, оп. 1, д. 40, л. 256]. Две паровые мельницы предпринимателей Толстых, заработавшие в начале XX в., гарантировали общую переработку до 6000 пудов зерна в сутки [15, ф. р-290, оп. 1, д. 40, л. 257].

В целях надежного утверждения оренбургских хлеботорговцев на иногородних и зарубежных рынках уральская провинция была включена в перечень территорий, на которые распространялась правительственная программа поддержки земледельческих районов Центральной России. С 1896 г.

¹ Офеня – странствующий торговец галантерейными мануфактурным товаром, книгами и лубочными картинками. Для сбыта своей продукции офени пересекали значительные расстояния и заходили в удаленные от своих домов регионы страны. Полностью промысел офеней начал отмирать только с улучшением путей сообщения в 60-х – 70-х гг. XIX в.

начал действовать т. н. «Исключительный тариф № 27 на перевозку всех хлебных грузов по сибирской и уральской железным дорогам с участком Екатеринбург – Челябинск» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 41, л. 3]. Этот патерналистский рычаг получил название «Челябинский тарифный перелом».

Принцип действия новой тарифной системы объяснил М. И. Альбрут: «Вопреки общей дифференциальной системе тарифов, действовавшей на русских железных дорогах, при которой пудоверстная ставка снижалась в обратно-пропорциональной зависимости от дальности расстояния, исключительный тариф взимался так: вначале он начислялся до Челябинска, а от Челябинска тариф начислялся заново, как если бы груз следовал от самого Челябинска, будучи здесь погруженным в вагоны» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 41, л. 3]. Представитель Министерства финансов империи в тарифном комитете К. Я. Загорский в своей работе рассказал о целях подобных манипуляций с тарифами: «При всех пересмотрах железнодорожных тарифов, в особенности же в 1893 и 1896–7 гг. руководящими идеями являлись во-первых покровительство центральному земледельческому району путем обеспечения за ним ближайших внутренних рынков и ограждение его от конкуренции сельскохозяйственных продуктов окраинного земледелия...» [10, с. 19].

Этот шаг российских властей обеспечил приток инвестиций в экономику Оренбуржья из соседних провинций. Купцы-хлебопромышленники, чье производство находилось на территории, куда действие тарифа не распространялось, старались перенести свои предприятия в благоприятное экономическое пространство Оренбургской губернии. М. И. Альбрут писал об этом явлении: «Получение челябинской мукомольной промышленностью зерна из районов, лежащих вне сфер действия переломного тарифа, вызвало даже миграцию капиталов в Челябинск из мукомольных центров, получавших зерно, на стоимость перевозок которого влияло наложение переломного тарифа. Так, например, некоторые екатеринбургские мукомолы перенесли часть своих капиталов в Челябинский район» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 41, л. 25].

Увидеть пример переноса производственных мощностей ближе к Челябинску можно, обратившись к деятельности екатеринбургской купчихи А. Н. Первушиной. Расположенная в Екатеринбурге Покровская мельница купчихи Первушиной серьезно пострадала от пожара в 1905 г. Анализ полученного ущерба подтвердил отсутствие возможности возобновить производственный цикл, поэтому предпринимательница решилась на «передислокацию» бизнеса в с. Мишкино Челябинского уезда, где уже была сдана в эксплуатацию железнодорожная станция со всей необходимой технической оснасткой. Новая каменная паровая мельница высотой в четыре этажа начала выпуск первой продукции в 1907 г. и была названа Воскресенской [2, с. 112].

Новые условия ведения бизнеса, при которых челябинские мукомолы смогли «дотянуться» до внешних рынков, повлияли на рост экономики уездного центра, запустили процессы градостроительства и улучшили демографический фон города в силу миграции населения из Сибирских губерний и районов Урало-Поволжья [23, с. 40]. В начале XX в. В. А. Весновский отмечал в своем путеводителе, что Челябинск «...занимает весьма видное место по торговле хлебом, чаем, кожами, шерстью, земледельческими орудиями, железом и проч.» [6, с. 357]. Представитель городского самоуправления Шихов в 1909 г. направил в Оренбург данные статистики, в которых указал следующее: «Находясь в узле 3-х железнодорожных линий, город служил транзитным путем для товаров, направляемых в Сибирь из России и обратно. Выгодное местоположение города как одной из значительных перевалочных станций обещает ему богатую будущность» [15, ф. р-290, оп. 1, д. 39, л. 262].

После того как перевозки грузов по железным дорогам между различными регионами страны перестали быть невиданным новшеством, административные и торговые круги Оренбурга задумались о прокладке рельсовых трасс для связи торгово-промышленных объектов внутри городов губернии. В письме руководства Ташкентской железной дороги оренбургскому Городскому голове Николаю Васильевичу Кузьмину было прописано предложение о строительстве рельсовых путей от станции «Оренбург» до Менового двора. Одновременно с обустройством железнодорожной ветки, на Меновом дворе должно было стартовать строительство дополнительных складских помещений, необходимых для снятия нагрузки на привокзальные пункты хранения товаров. «Ограниченность помещений на станции Оренбург для приема хлебного груза может создать крайне неустойчивое положение хлебной торговли, производящейся по местным обычаям на базарах, – отмечалось в документе, – в виду этого является действительно необходимым изыскивать средства для наиболее рационального хранения этого значительного количества хлебного груза, который по сведениям местных торговых организаций имеет быть предъявлен к вывозу на ст. Оренбург» [14, ф. 41, оп. 1, д. 826, л. 1–1об].

Осенью 1909 г. Биржевой комитет Оренбурга решил, что проведение такой железнодорожной ветки «принесет существенную пользу как городу, так и торгово-промышленному классу г. Оренбурга» [14, ф. 41, оп. 1, д. 826, л. 5об]. Как видно из текста источника, изначально предложение железнодорожного начальства было поддержано торговым сословием города. Но в процессе выработки условий финансирования строительных работ и эксплуатации объектов после их возведения между муниципалитетом и транспортным ведомством возникли разногласия.

Оренбургский Биржевой комитет, состоящий из известных в городе коммерсантов, направил комиссию в составе В. С. Мошкова, И. А. Зарывнова, М. П. Пятницкого, А. В. Юрова, Н. Е. Богачева и А. Р. Оберлендера для осмотра строений Меновой двора с целью определить, какие именно помещения могут быть отведены под жилье для агентов железной дороги, а каким предстоит послужить в качестве складских помещений [14, ф. 41, оп. 1, д. 826, л. 20]. Процесс отбора объектов и выработка взаимовыгодных условий продлились до февраля 1912 г., после чего Городская дума на своем заседании 25 февраля 1912 г., выслушав условия Управления Ташкентской железной дороги по проведению на Меновой двор железнодорожной ветки, «признала таковые неприемлемыми, а потому постановила вопрос этот оставить пока открытым» [14, ф. 41, оп. 1, д. 826, л. 72].

В дальнейшем было определено, что, в связи со строительством новых железнодорожных путей на территории Оренбургской губернии и возможным изменением облика имеющейся инфраструктуры, реализация данного проекта представляется нецелесообразной. «Сооружение названной ветки представляется тем более не своевременным, что предполагаемая постройка Оренбург-Орской железной дороги и вообще Южно-Сибирской магистрали, вероятно, вызовет переустройство всей станции Оренбург, и нет поэтому оснований прибегать к частному ее улучшению», – объяснял источник [14, ф. 41, оп. 1, д. 826, л. 72об].

В итоге, можно констатировать, что развитие железнодорожного транспорта в Оренбургском крае вносило определенные положительные изменения в трудовую повседневность торгового сословия. Строительство сети железных дорог обеспечивало рост прибыли коммерсантов за счет увеличения скорости товарооборота и объемов перевозимых грузов. Также рельсовый транспорт играл роль «длинной руки» коммерческого мира, расширяя пространство предпринимательской деятельности и обеспечивая проникновение местных изделий на рынки других регионов. С другой стороны, железнодорожное сообщение лишало оренбургских коммерсантов монопольного положения в азиатской торговле, поскольку теперь азиатские товары можно было доставлять железнодорожным путем до Самары, а оттуда – непосредственно в Санкт-Петербург и Москву.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Алекторов А. Е.* История Оренбургской губернии. Оренбург: Тип. Б. Бреслина, 1883. 128 с.
2. *Барсукова М. А.* Мукомольная промышленность Урала во второй половине XIX века // Предприниматели и предпринимательство в Сибири (XVIII – начало XX в.): межвуз. сб. науч. ст. Барнаул: [б. и.], 1995. С. 106–121.
3. *Биларский И. С.* Пути сообщения в Оренбургском уезде // Справочная книжка Оренбургской губернии на 1870 год. Оренбург: [б. и.], 1870. С. 217–235.
4. *Бочкарева И. Б.* Железнодорожное строительство в стратегии Российской империи по освоению Туркестана // Известия Алтайского государственного университета. 2019. № 5 (109). С. 33–38.
5. *Бурлуцкая Е. В.* Нежинские греки Захо. От Оренбурга до Ташкента // Купечество оренбургское. Сб. статей под ред. Е. В. Бурлуцкой. Вып. 2. Оренбург: Издательство ОГПУ, 2017. С. 14–18.
6. *Весновский В. А.* Иллюстрированный путеводитель по Уралу. Екатеринбург: Тип. «Уральской жизни», 1904. 598 с.
7. *Витчевский В.* Торговая, таможенная и промышленная политика России от Петра Великого до настоящего времени / пер. с нем. А. В. Брауде; под ред. Ю. Д. Филипова. Челябинск: Социум, 2017. 425 с.
8. *Гельмгольц О.* Оренбургский меновой двор // Изв. Оренбургского отдела Императорского русского географического общества. Вып. 3. 1894. С. 33–53.
9. Две брошюры о среднеазиатской железной дороге // Вестник Европы. 1879. № 5. С. 377–392.
10. *Загорский К. Я.* Наша железнодорожная тарифная политика. СПб.: Пушкинская скоропечатня, 1910. 82 с.
11. *Кальмина Л. В.* Проекты железнодорожного строительства в планах интеграции Забайкалья в сибирское экономическое пространство в последней трети XIX в. // Изв. Иркутского гос. ун-та. Сер.: История. 2017. Т. 21. С. 82–88.
12. *Катасонов В. Ю.* Пора возвратиться домой! Становление капитализма в России как история «экономических провалов». По воспоминаниям русского промышленника и купца Василия Александровича Кокорева. М.: Издательство «Родная страна», 2017. 536 с.

13. *Михайлов М.* Оренбургские письма для желающих ознакомиться с Оренбургом, Орском, Троицком, Фортom Александровским и дорогою через Киргизскую степь до Форта № 1. СПб.: Тип. Н. Тиблена и ком., 1866. 110 с.
14. Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). Ф. 6. Канцелярия оренбургского военного губернатора; Ф. 10. Канцелярия оренбургского гражданского губернатора; Ф. 41. Оренбургская городская управа; Ф. 155. Торговый дом «Алексей Зарывнов с сыновьями».
15. Объединенный государственный архив Челябинской области (ОГАЧО). Ф. Р-290. Личный фонд М. И. Альбрута.
16. Оренбург-железнодорожный узел // Известия Оренбургского Городского Общественного Управления. 1912. № 2. С. 1–14.
17. Оренбургский листок. 1904. 29 февр.
18. *Парфенова С. А.* Вклад купца А. А. Лещева и инженера В. А. Щицинского в строительство железной дороги в г. Шадринске в начале XX в. // Общество: философия, история, культура. 2019. № 9(65). С. 78–82.
19. По следам караванов. Оренбургским железнодорожным мастерским – 110 лет // Аргументы и факты. 2015. 15 янв.
20. *Семенов В. Г., Семенова В. П.* Губернаторы Оренбургского края. Оренбург: Оренбургское книжное издательство им. Г. П. Донковцева, 2014. 448 с.
21. Современная хроника России // Отечественные записки. 1857 г. Т. 3. № 3–4. С. 1–20.
22. *Столянский П. Н.* Город Оренбург: материалы к истории и топографии города. Оренбург: Оренб. губ. тип., 1908. 399 с.
23. *Тимофеев А. А.* Строительство Транссиба и динамика социальной структуры населения на Южном Урале (1891–1914 гг.) // Вестник ЮУрГУ. 2007. №8 (80). С. 40–42.
24. *Трохимовский Н. А.* Офени // Русский вестник. 1866. № 6. С. 559–593.
25. *Фролов Д. А.* Из истории строительства Забайкальской железной дороги (станции Верхнеудинск) // Вестн. Восточно-Сибирского гос. ин-та культуры. 2019. № 1(19). С. 5–11.

Поступила в редакцию 23.11.2021

Абдрахманов Константин Алексеевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России ФГБОУ ВО «Оренбургский государственный педагогический университет»
460014, Россия, г. Оренбург, ул. Советская, 19
E-mail: kostya.abdrakhmanov@mail.ru

К.А. Abdrakhmanov

RAILWAY NETWORK IN ORENBURG PROVINCE AS A FACTOR OF BUSINESS ACTIVITY OF PROVINCIAL POST-REFORM MERCHANTS

DOI: 10.35634/2412-9534-2022-32-6-1209-1221

The study shows how the level of development of transport communications affected the profitability and convenience of entrepreneurial activity of Orenburg merchants in the second half of the 19th — early 20th century. What is new in the work is that the state of transport and communication routes in the context of everyday work of the Orenburg post-reform merchants has not previously become a separate subject of analysis. The article shows that the commissioning of the Orenburg — Samara and Orenburg — Tashkent railway lines has significantly improved the working conditions of local entrepreneurs, diversifying the list of investment areas. In the first post-reform decades, the goods of Orenburg merchants entered the markets of the European part of Russia and the cities of Central Asia through the system of postal roads and routes of trade caravans respectively. The characteristics of the transport arteries themselves and the terrain through which they ran did not allow merchants to save money on the speed of delivery, transport large volumes of products, and also did not guarantee the safety of cargo. Since the late 1870s Orenburg flour producers, who got the opportunity to ship their goods to other regions of the country, began to build steam flour mills, and the service sector began to develop rapidly in the cities of the province.

Keywords: daily work, railway, communication routes, delivery of goods, transport, bread production, steam mills.

REFERENCES

1. *Alektorov A. E.* Istoriya Orenburgskoj gubernii [The history of the Orenburg province]. Orenburg, “Tip. B. Breslina” Publ., 1883, 128 p. (In Russian).
2. *Barsukova M. A.* Mukomol'naya promyshlennost' Urala vo vtoroj polovine XIX veka [The flour-grinding industry of the Urals in the second half of the 19th century]. Predprinimateli i predprinimatel'stvo v Sibiri (XVIII – nachalo XX

- v.): mezhvuzovskij sbornik nauchnyh statej [Entrepreneurs and entrepreneurship in Siberia (18th – early 20th centuries): interuniversity collection of scientific articles]. Barnaul, [n. a.], 1995, pp. 106–121. (In Russian).
3. *Bilyarskij I. S.* Puti soobshcheniya v Orenburgskom uezde [Transport routes in the Orenburg district]. Spravochnaya knizhka Orenburgskoj guberniina 1870 god [Reference book of the Orenburg province for 1870]. Orenburg, [n. a.], 1870, pp. 217–235. (In Russian).
 4. *Bochkareva I. B.* Zheleznodorozhnoe stroitel'stvo v strategii Rossijskoj imperii po osvoeniyu Turkestana [Railway construction in the Russian Empire strategy for Turkestan development]. Izvestiya Altajskogo gosudarstvennogo universiteta [News of the Altai State University.], 2019, no. 5 (109), pp. 33–38. (In Russian).
 5. *Burluckaya E. V.* Nezhinskie greki Zaho. Ot Orenburga do Tashkenta [The Nizhyn Greeks Zakho. From Orenburg to Tashkent]. Kupechestvo orenburgskoe. Sbornik statej pod redakciej E.V. Burluckoj. Vypusk 2 [Merchants of Orenburg. Collection of articles edited by E.V. Burlutsкая. Issue 2.]. Orenburg, “Izdatel'stvo OGPU” Publ., 2017, pp. 14–18. (In Russian).
 6. *Vesnovskij V. A.* Illyustrirovannyj putevoditel' po Uralu [Illustrated guide to the Urals]. Ekaterinburg, Tipografiya “Ural'skoj zhizni” Publ., 1904, 598 p. (In Russian).
 7. *Vitchevskij V.* Torgovaya, tamozhennaya i promyshlennaya politika Rossii ot Petra Velikogo do nastoyashchego vremeni [Trade, customs and industrial policy of Russia from Peter the Great to the present]. Chelyabinsk, “Socium” Publ., 2017, 425 p. (In Russian).
 8. *Gel'mgol'c O.* Orenburgskij menovoj dvor [Orenburg exchange yard]. Izvestiya Orenburgskogo otdela Imperatorskogo russkogo geograficheskogo obshchestva. Vypusk 3 [Proceedings of the Orenburg Branch of the Imperial Russian Geographical Society. Issue 3], 1894, pp. 33–53. (In Russian).
 9. Dve broshyury o sredneaziatskoj zheleznoj doroge [Two brochures about the Central Asian railway]. Vestnik Evropy [Herald of Europe], 1879, no. 5, pp. 377–392. (In Russian).
 10. *Zagorskij K. Ya.* Nasha zheleznodorozhnaya tarifnaya politika [Our railway tariff policy]. St. Peterburg, “Pushkinskaya skoropechatnya” Publ., 1910, 82 p. (In Russian).
 11. *Kal'mina L. V.* Proekty zheleznodorozhnogo stroitel'stva v planah integracii Zabajkal'ya v sibirskoe ekonomicheskoe prostranstvo v poslednej treti XIX v. [Railway construction projects in the plans for the integration of Transbaikalia into the Siberian economic space in the last third of the 19th century]. Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya [Bulletin of the Irkutsk State University. Series: History], 2017, vol. 21, pp. 82–88. (In Russian).
 12. *Katasonov V. Yu.* Pora vozvratit'sya domoj! Stanovlenie kapitalizma v Rossii kak istoriya “ekonomicheskikh provalov”. Po vospominaniyam russkogo promyshlennika i kupca Vasiliya Aleksandroviča Kokoreva [It's time to go home! The formation of capitalism in Russia as a history of “economic failures”. According to the memoirs of the Russian industrialist and merchant Vasily Alexandrovich Kokorev.]. Moscow, Izdatel'stvo “Rodnaya strana” Publ., 2017, 536 p. (In Russian).
 13. *Mihajlov M.* Orenburgskie pis'ma dlya zhelayushchih oznakomit'sya s Orenburgom, Orskom, Troickom, 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. Tiblena i kom.” Publ., 1866, 110 p. (In Russian).
 14. Ob'edinennyj gosudarstvennyj arhiv Orenburgskoj oblasti (OGA OO) [United State Archive of Orenburg Oblast]. Fund 6. Kanceljariya orenburgskogo voennogo gubernatora [Office of the Orenburg Military Governor]; Fund 10. Kanceljariya orenburgskogo grazhdanskogo gubernatora [Office of the Orenburg Civil Governor]; Fund 41. Orenburgskaya gorodskaya uprava [Orenburg City Council]; Fund 155. Torgovyj dom “Aleksij Zaryvnov s synov'yami” [Trading house “Alexey Zaryvnov and his sons”]. (In Russian, unpublished).
 15. Ob'edinennyj gosudarstvennyj arhiv Chelyabinskoj oblasti (OGACHO) [United State Archive of Chelyabinsk Oblast]. Fund R-290. Lichnyj fond M. I. Al'bruta [M. I. Albrut's personal fund]. (In Russian, unpublished).
 16. Orenburg – zheleznodorozhnyj uzel [Orenburg – railway junction]. Izvestiya Orenburgskogo Gorodskogo Obshchestvennogo Upravleniya [Bulletin of the Orenburg City Public Administration.], 1912, no. 2, pp. 1–14. (In Russian).
 17. Orenburgskij listok [Orenburg leaflet], 1904, Feb. 29. (In Russian).
 18. *Parfenova S. A.* Vklad kupca A. A. Leshcheva i inzhenera V. A. Shhicinskogo v stroitel'stvo zheleznoj dorogi v g. Shadrinske v nachale XX v. [Contribution of merchant A. A. Leshchev and engineer V. A. Shhicinskij to the construction of the railway in Shadrinsk in the early 20th century]. Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kul'tura [Society: philosophy, history, culture], 2019, no. 9(65), pp. 78–82. (In Russian).
 19. Po sledam karavanov. Orenburgskim zheleznodorozhnym masterskim – 110 let [Following the tracks of caravans. Orenburg railway workshops are 110 years old]. Argumenty i fakty [Arguments and facts], 2015, Jan. 15. (In Russian).
 20. *Semenov, V. G., Semenova, V. P.* Gubernatory Orenburgskogo kraja [Governors of the Orenburg Region]. Orenburg, “Orenburgskoe knizhnoe izdatel'stvo imeni G. P. Donkovceva” Publ., 2014, 448 p. (In Russian).
 21. Sovremennaya hronika Rossii [Modern chronicle of Russia]. Otechestvennye zapiski [Notes of the Fatherland], 1857, vol. 3, no. 3–4, pp. 1–20. (In Russian).
 22. *Stolpyanskij P. N.* Gorod Orenburg: materialy k istorii i topografii goroda [The city of Orenburg: materials about the history and topography of the city]. Orenburg, “Orenb. gub. tip.” Publ., 1908, 399 p. (In Russian).

23. *Timofeev A. A.* Stroitel'stvo Transsiba i dinamika social'noj struktury naseleniya na Yuzhnom Urale (1891–1914 gg.) [Construction of the Trans-Siberian Railway and the dynamics of the social structure of the population in the Southern Urals (1891–1914)]. Vestnik YuUrGU [Herald of YuUrGU], 2007, no. 8 (80), pp. 40–42. (In Russian).
24. *Trohimovskij N. A.* Ofeni [Ofenyas]. Russkij vestnik [Russian herald], 1866, № 6, pp. 559–593. (In Russian).
25. *Frolov D. A.* Izistorii stroitel'stva Zabajkal'skoj zheleznoj dorogi (stancii Verhneudinsk) [From the history of the construction of the Trans-Baikal Railway (Verkhneudinsk station)]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo gosudarstvennogo instituta kul'tury [Herald of the East Siberian State Institute of Culture], 2019, no. 1(19), pp. 5–11. (In Russian).

Received 23.11.2021

Abdrakhmanov K.A., Candidate of History, Associate Professor of the Department of Russian History
Orenburg State Pedagogical University
Sovetskaya st., 19, Orenburg, Russia, 460014
E-mail: kostya.abdrakhmanov@mail.ru