

**Парфенова Светлана Алексеевна**

кандидат исторических наук, доцент кафедры истории и права Шадринского государственного педагогического университета

**ВКЛАД КУПЦА А.А. ЛЕЩЕВА И ИНЖЕНЕРА В.А. ШЦИЦИНСКОГО В СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В Г. ШАДРИНСКЕ В НАЧАЛЕ XX В.****Parfyonova Svetlana Alekseevna**

PhD in History, Associate Professor, History and Law Department, Shadrinsk State Pedagogical University

**CONTRIBUTION OF THE MERCHANT A. A. LESHCHYOV AND THE ENGINEER V. A. SHCHITSINSKY IN CONSTRUCTION OF THE RAILROAD TO SHADRINSK IN THE BEGINNING OF THE 20<sup>th</sup> CENTURY****Аннотация:**

*Статья посвящена истории открытия железной дороги, связавшей город Шадринск с Великой Сибирской железной дорогой накануне Первой мировой войны 1914–1918 гг. Процесс согласования затяннулся и отрицательно сказался на экономике некогда богатого города Зауралья. Обозначена роль железной дороги в развитии экономики провинциального города. Особое внимание уделено вкладу шадринского купца 2-й гильдии А.А. Лещева как инициатора и организатора железнодорожного строительства, занимавшегося согласованиями с центром, организационной работой 18 лет своей жизни. Показана негативная роль в этой истории инженера В.А. Шцицинского – человека, думающего в первую очередь о своей личной выгоде. Статья написана на основе архивных материалов Государственного архива г. Шадринска, местной периодической печати, основана на принципах историзма, научной объективности. Автором использовались методы анализа и синтеза, дедукции и индукции. Делается вывод о вкладе представителей купеческого сословия в экономику, благотворительность провинциального города Шадринска в конце XIX – начале XX в.*

**Ключевые слова:**

*гильдейское купечество, провинция, Южное Зауралье, железная дорога, станция Лещево-Замараево, Крестовско-Ивановская ярмарка, Торговый дом, гласный Городской Думы, попечитель, общественная деятельность, почетный гражданин города, концессия.*

**Summary:**

*The paper describes the history of opening of the railroad that bound the city of Shadrinsk with the Great Siberian Railroad on the verge of the First World War of 1914–1918. The process of approval took a lot of time and had negative effect on the economics of the once reach town of Trans-Ural region. The paper specifies the role of the railroad in the economic development of the provincial town. Special attention is given to the contribution of a Shadrinsk merchant of the second guild A.A. Leshchyov as an initiator and manager of the railroad construction, who for 18 years was dealing with gaining approval of the central authorities and management of the works. The negative role of the engineer V.A. Shchitsinsky, a person who's first priority was his own benefit, is shown. The paper is written based on the archive records of the Shadrinsk State Archive, local periodicals. It is based on the principles of historicism and scientific objectivity. The author used methods of analysis and synthesis, deduction and induction. The paper provides a conclusion on contribution of representatives of the merchant stratum into economics, charity of the provincial town of Shadrinsk in the end of the 19<sup>th</sup>-beginning of 20<sup>th</sup> century.*

**Keywords:**

*guild merchantry, province, Southern Trans-Urals, railroad, Leshchyovo-Zamaraevo station, Krestovsko-Ivanovskaya fair, Merchant Venture, councilor of the Town Duma, trustee, community work, honorary freeman, concession.*

Роль купеческого сословия изучена преимущественно в жизни крупных городов, таких как Москва и Петербург. Вклад отдельных личностей из купеческого сословия в экономику, культуру провинциального Шадринска не был предметом специального исторического исследования. В литературе после 1917 г. сохранилось одностороннее, негативное отношение к этой категории населения, характеризовали их в основном как стяжателей, эксплуататоров, вредителей. Особое влияние на такой подход оказала наша классическая литература. В произведениях А.Н. Островского, А.П. Чехова купец описывается как консервативный, невежественный самодур: «купчина толстопузая», купчик-выжига, наживающийся на горе народном. И это тоже правда. Необходимости идеализировать облик купцов нет. Среди них были самые разные по жизненным установкам люди.

В постсоветской истории в 1990-е гг. усилился интерес к проблемам локальной истории, сопровождающийся процессом возрождения краеведческого движения. В Шадринске, одном из первых городов Зауралья, в 1994 г. было создано общество краеведов. Появились публикации по истории российского провинциального предпринимательства, освещающие не только и не столько негативные стороны жизни провинциального купечества, сколько позитивные [1]. Это дает основание сформировать сбалансированный подход к выявлению роли провинциального купечества в экономическом, культурном развитии региона и благотворительности, имевшей

большое значение для развития системы социального обеспечения в провинциальном зауральском городе конца XIX – начала XX в. Сегодня Курганская область выходит из депрессивного состояния. В регионе все более заметную роль начинают играть представители малого и среднего предпринимательства как в экономике, так и в культурной жизни, в социальных проектах. Поэтому как никогда актуальны образы шадринских купцов XIX – начала XX в., являющихся примером сочетания предпринимательской активности и общественной деятельности во благо процветания своего города. Целью исследования является изучение личностного фактора в организации строительства железной дороги, связавшей Шадринск с Великой Сибирской железной дорогой, на основе архивного материала, обнаруженного в Государственном архиве города Шадринска и местной периодической печати. Из поставленной цели вытекают задачи: 1 – выявить вклад купца А.А. Лещева в строительство железной дороги, а также роль инженера В.А. Щицинского в этом деле; 2 – показать жизненный путь А.А. Лещева.

Шадринск – город купеческий. Усилиями купцов он обустроивался после страшных пожаров конца XIX в. Во многом внешний облик Шадринска был определен вкусами купечества, в зависимости от их финансовых возможностей. В 1896 г. в небольшом провинциальном городе при содействии купцов был открыт постоянно действующий театр, и первые годы постановки ставились в доме Ольги Ушковой – жены Амплия Гавриловича Ушкова, городского головы, купца 1-й гильдии. Купцы Шадринска оказали решающее влияние на формирование общего сибирского и уральского рынка, становление транспортной сети региона Зауралья. С именами шадринских купцов связана инициатива по проведению железной дороги в город. В 30 километрах от Шадринска находится станция Лещево-Замараево, названа она в честь купца 2-й гильдии Александра Алексеевича Лещева. Сегодня мы исходим из того, что биография купца и есть частичка истории провинции, показанная через историческую личность, персональную, биографическую историю, новый подход видения эпохи на стыке двух веков.

Город Шадринск в середине XIX в. являлся крупным центром хлебной торговли всей черноземной полосы Зауралья. Из Шадринского уезда на рынок поставлялись миллионы пудов хлеба. Например, только для Исетских мельниц вывозилось более 5 млн пудов пшеницы, что удовлетворяло потребности всех уральских заводов и других местностей Пермского края. Благодаря торговле местный бюджет имел стабильный доход. Город строился, уделялось внимание народному образованию. В 1890-х гг. в Шадринске имелись 4-классное городское училище, женское Мариинское, три мужских приходских училища и одно женское, три церковноприходских школы. На содержание всех этих учебных заведений из городского бюджета в 40 тыс. р. расходовалось 10 600 р. За счет бюджета содержались богадельня, детское убежище, ночлежный приют [2]. Но постепенно город стал приходить в упадок.

Первый удар по экономике города был нанесен Екатеринбургско-Тюменской железной дорогой, построенной в 1885 г., когда сибиряки получили возможность ездить за товарами сразу в Нижний Новгород и Москву. Шадринские купцы стали принимать меры по строительству дороги. Уже 28 июля 1886 г. министр путей сообщения принял докладную записку от шадринской делегации, в которой обосновывалась необходимость проведения железной дороги от ст. Островской до г. Шадринска. Была создана комиссия из 15 чел. по хлопотам для проведения на Шадринск железной дороги. Это были уважаемые, состоятельные граждане Я.П. Треухов, Л.А. Суриков, Е.И. Кыштымов, П.И. Попов, В.Е. Здобнов, Ф.Д. Анциферов и др. Следует отметить, что Шадринское городское общество, уездное земство приняли решение об отводе бесплатно земли под полотно железной дороги и под вокзал, выделяли 5 000 шпал и брали на себя все расходы по производству технической рекогносцировки [3]. В качестве поверенного для ходатайства от имени Шадринского городского общества и земства был приглашен гражданский инженер Владислав Антонович Щицинский. За свои труды он просил 6 000 р. Эта сумма была ему полностью выплачена. В задачи Щицинского входило добиться разрешения на постройку железной дороги от ст. Островской до г. Шадринска и получить концессию на имя лица, которое согласилось бы финансировать строительство, или на свое собственное имя. Также он обязан был предложить будущему концессионеру условия, выдвинутые городом и земством. Они были очень скромные: возратить 6 000 р., выданных В.А. Щицинскому; построить дорогу в течение трех лет со дня получения концессии; при найме рабочих отдавать преимущество крестьянам Шадринского уезда; предоставить служащим городского и земского управления бесплатный («даровой») проезд по делам службы. В.А. Щицинский не имел права выдвигать других условий строительства, все это было обговорено с Владиславом Антоновичем. Всем, кто общался с ним, Щицинский казался бескорыстным, порядочным, деловым и очень энергичным человеком.

7 июля 1889 г. правительство выдало концессию на строительство дороги от ст. Островской до г. Шадринска на имя В.А. Щицинского сроком на 4 года. В первое время все были уверены, что

Щицинский передаст концессию капиталисту, избранному по его усмотрению, так как дело дорогостоящее, а у Щицинского своего капитала не было. Но Щицинский, став концессионером, отказался передать ее другому лицу. Он выдвинул такие жесткие условия к желающим построить железную дорогу, что постройка дороги оказалась рискованным предприятием. Прежде всего он ввел в стоимость дороги 320 415 р. на покрытие расходов, связанных будто бы с приобретением концессии, хотя этих расходов не было, а его труды были оплачены городом и земством. Кроме этого, чистую прибыль от эксплуатации дороги (за отчислением 5 % на капитал) он предложил делить пополам: одну половину в свою пользу, а другую – лицу, затратившему капитал. Чистая прибыль от эксплуатации дороги определялась самим Щицинским в 371 700 р. ежегодно. Следовательно, он и его наследники в течение 80-летнего периода эксплуатации дороги получали бы 185 850 р. в год, а за весь период – 14 млн 840 тыс. р. Щицинский потребовал в свою пользу половину экономии строительного капитала, что составило бы по меньшей мере 500 тыс. р., хотя лично в этот капитал он не вкладывал ни рубля [4]. Эти условия и явились той причиной, что в течение трех лет не нашлось людей, которые согласились бы жертвовать миллионами в пользу В.А. Щицинского. Концессия была просрочена. Вряд ли можно согласиться с мнением, что неурожай и голод 1891–1892 г. остановили капиталистов от вкладывания денег в строительство дороги. Наоборот, именно голод в 1911 г., когда началось строительство, позволял концессионерам богатеть, обсчитывая и обманывая строителей-крестьян: «Этот голодок да еще на годок – и железная дорога будет построена» [5].

Таким образом, если бы В.А. Щицинский не думал о личных выгодах, то дорога, без сомнения, была бы построена. Вся эта история вновь подтвердила огромную роль личности в жизни не только страны, но и маленького города.

Второй удар по торговле в Шадринске нанесла дорога Челябинск – Курган, пущенная в эксплуатацию в 1894 г. Когда обсуждался вопрос о соединении Уральской и Сибирской железных дорог, шадринские купцы предпринимали усилия, чтобы соединительная ветвь была проведена через Шадринск, а не из Екатеринбурга в Челябинск. Вновь напомнил о себе В.А. Щицинский. 3 апреля 1893 г. в письме он сообщал, что продолжает хлопоты о строительстве дороги в Министерстве путей сообщения и Министерстве государственных имуществ, а поскольку финансовое положение его ухудшилось, то он просил выдать ему 4 тыс. р. для завершения начатого дела. Городская Дума в просьбе отказала. В Петербург была отправлена депутация уполномоченных в составе городского головы А.Г. Ушкова, В.С. Ногина, А.А. Лещева. На расходы им было выделено 5000 р. из средств города. Эти купцы уже в Петербурге через нотариуса Д.Н. Балласа потребовали от В.А. Щицинского доверенность. Будучи достаточно умным человеком, Щицинский ответил нотариусу: «...нахожу, что моя обязанность в отношении Управы вполне окончена, а самая доверенность, за приведением в исполнение порученного мне дела, подлежащею прекращению» [6]. Депутации не удалось убедить правительство изменить направление соединительной ветви, верх взяли интересы горнозаводской промышленности.

В итоге Шадринск оказался в стороне от железных дорог, связывающих европейскую Россию с Сибирью. Город начал быстро хиреть. Торговля и промышленность к 1897 г. сократились более чем наполовину. Население города уменьшилось с 17 тыс. в 1890 г. до 11 тыс. в 1897 г. Цены на городскую недвижимость настолько понизились, что имущество продавалось менее чем за треть своей стоимости. В 1896 г., чтобы покрыть расходы, Дума увеличила в два раза налог с недвижимости: вместо 1/2 к. – 1 к., а учащиеся в приходских училищах стали платить по 2 р. в год. Поскольку источников дохода не предвиделось, то уменьшали расходы. Это отразилось в первую очередь на народном образовании, ведь оно требовало более 1/4 годового бюджета. Крестовско-Ивановская ярмарка потеряла былую славу и возродиться больше не смогла.

Вплоть до марта 1913 г. А.А. Лещев, купец 2-й гильдии, занимался делами строительства железной дороги, на хлопоты ушло 18 лет его жизни. Что нам известно о самом Лещеве? Александр Алексеевич родился в 1859 г. (по другим данным, в 1851 г.). Отец – Алексей Семенович Лещев, купец 2-й гильдии, был гласным городской думы, кандидатом в члены городской управы, умер 19 февраля 1874 г. Мать – Антонина, дед – Семен Сергеевич Лещев, шадринский купец 2-й гильдии [7].

В 1872 г. Александр Лещев окончил Шадринское уездное училище. Был дважды женат, имел от этих браков 5 детей: сына Анатолия от первого брака и четырех дочерей – Зинаиду, Тамару, Евдокию, Маргариту – от второго. С Александрой Федоровной он прожил долгую и счастливую жизнь, а 10 января 1913 г. Лещевы отметили 25-летие супружества. Дети получили образование, в том числе и музыкальное.

А.А. Лещев был состоятельным человеком, в городе он владел лавкой, конторой, кладовыми, землей, полукаменным двухэтажным домом по Московской (ныне Февральской) улице. Торговал хлебом, чаем, сахаром, крупой, гильзами со своего гильзового заведения. Это давало оборот 3500 р., прибыль в 500 р. Затем вместе с купцом Жиряковым он открыл торговый дом

Лещева – Жирякова со съестными лавками и годовым оборотом в 20 тыс. р. [8]. В городскую казну А.А. Лещев платил 9 р. 20 к.: 45 к. с недвижимого имущества и 8 р. 75 к. с гильдейских и промышленных документов [9].

Шадринск – мещанско-купеческий город, и солидных купцов в нем было немало. А.А. Лещев выделялся среди них высокой общественной активностью и развитым чувством долга. С 1888 г. он избирался гласным городской думы на четыре срока подряд (16 лет). Был торговым депутатом с января 1886 г. по январь 1892 г.; состоял попечителем по постройке каменного храма во имя Покрова Пресвятой Богородицы; с 1898 г. по 22 декабря 1900 г. был членом городской управы и заступающим место городского головы. Практически всю жизнь он был попечителем различных заведений: Александровской богадельни в Шадринске, губернского училищного совета Красносельского начального училища, приюта в Канашах, Сухринского сельского народного училища. С 1892 г. – он директор попечительского общества о тюрьмах в Шадринске, а также пожизненный член благотворительной комиссии по призрению бедных. За такую активную деятельность Александр Алексеевич Лещев был награжден золотой и двумя серебряными медалями с надписью «За усердие» для ношения на шее на Станиславской и Анненской лентах [10].

Однако главной в жизни купца оказалась деятельность, связанная со строительством железной дороги в Шадринском уезде. «Неутомимый хлопотун» – так называли Лещева друзья и почитатели. В 1903 г. правительство поддержало ходатайство Шадринского общества о соединении рельсовых путей Екатеринбург – Шадринск – Курган. Важную роль в решении вопроса сыграл А.Я. Прозоров – действительный статский советник, председатель Санкт-Петербургского биржевого комитета. В знак благодарности 16 апреля 1903 г. на заседании Шадринской городской думы Алексей Яковлевич единогласно был избран почетным гражданином города. На этом же заседании решался вопрос и присвоении звания А.А. Лещеву. Оказалось, многие купцы были настроены против, о чем свидетельствовали результаты голосования: 17 – за, 11 – против. Причина банальна: Машуков и его сторонники упрекали Лещева в перерасходовании денег [11], забывая при этом, что для решения вопроса надо и подарки сделать, и взятку дать. Конечно, они вынуждены были считаться с мнением того же А.Я. Прозорова, который в телеграмме от 29 марта 1903 г. писал: «...благодарю за присылку преданного делу, энергичного представителя Лещева». Депутат от мукомолов Екатеринбурга А.Е. Борчанинов телеграфировал: «...Еще раз приносим благодарность за поддержку умелого, энергичного, неутомимого труженика А.А. Лещева, который достойно отстоял интерес родных» [12]. Итак, А.А. Лещеву было присвоено звание почетного гражданина города Шадринска, вручены икона с изображением святого князя Александра Невского и адрес. Городская дума рассмотрела предложение Шадринского мещанского общества о переименовании улицы Московской в Лещевскую, а улицу, ведущую к будущему вокзалу, в Прозоровскую, но решение не было принято, вопрос остался открытым.

В 1904 г. началась Русско-японская война, и строительство железной дороги Синарская – Шадринск было отложено. Вновь А.А. Лещев как председатель Шадринской железнодорожной комиссии едет в Петербург. Он добился того, что в мае 1911 г. были выделены средства на строительство железнодорожной линии Синарская (ныне Каменск-Уральский) – Шадринск длиной 110 верст. Надо отдать должное и городскому голове, купцу 1-й гильдии Василию Яковлевичу Мокееву. Во время строительства железной дороги он большую ее часть прошел пешком и внес дельные предложения инженерам, которые были ими приняты. Только 25 марта 1913 г. город встретил первый поезд. На площадках по бокам паровоза стояли люди, а впереди всех, махая кепкой, – торжествующий А.А. Лещев. Молодежь вынесла его на руках с паровоза [13].

Если в 1893 г. Лещев был довольно состоятельным человеком, то постоянные длительные, изнуряющие поездки в Петербург не только подорвали его здоровье, но и разорили купца. Скончался Александр Алексеевич Лещев в Пермской лечебнице для душевнобольных, оставив долг в 2100 р. Шадринская городская дума 27 февраля 1914 г. выделила 300 р. для перевозки тела А.А. Лещева из Перми в Шадринск. 1 марта 1914 г. для встречи праха Александра Алексеевича на станцию Замараево выезжали члены городской управы В.С. Янин и Д.А. Татнев. 2 марта, когда пришел поезд, на станции Замараево в присутствии большого количества крестьян и представителей города была отслужена лития священником Р. Пономаревым. В Шадринск поезд прибыл в 12:30. К этому времени на станции собралось много народу. Гроб с телом покойного до Покровской церкви несли на руках, во дворе этой церкви он и был похоронен. По распоряжению министра путей сообщения станция Замараевская была переименована в Лещевскую [14]. Жена Лещева Александра Федоровна обращалась в марте – апреле 1914 г. в городскую думу с просьбой о назначении единовременного пособия для уплаты долгов мужа. К сожалению, просьбу отклонили [15].

В целом купечество сыграло большую положительную роль в развитии хозяйственной и культурной жизни города Шадринска. Но одной из самых ярких личностей купеческого сословия был Александр Алексеевич Лещев, посвятивший себя служению своей малой родине. Это купец-

благодворитель, почетный гражданин города Шадринска. Железная дорога стала делом всей его жизни. Эта дорога усилила экономические, культурные, политические связи зауральского провинциального города с Сибирью, промышленным Уралом, центром, способствовала не только созданию единого экономического пространства страны, но и быстрому развитию города в XX – начале XXI в.

#### Ссылки:

1. О шадринских купцах / подгот. М. Юровских, И. Казанцева, Е. Бризели, Н. Пушкарев // Шадринский альманах / сост. и отв. ред. С.Б. Борисов. Шадринск, 1997. Вып. 1. С. 36–42 ; Быт и нравы шадринских купцов : (из писем И.В. Пашкевича В.Н. Иовлевой 1987–1989) // Там же. С. 43–48 ; Иовлева В.Н. Еще о быте и нравах шадринских купцов // Там же. С. 48–51.
2. Государственное казенное учреждение «Государственный архив в г. Шадринске» (ГАШ). Ф. 473. Оп. 1. Д. 1038. Л. 35.
3. ГАШ. Ф.473. Оп. 1. Д. 771. Л. 4, 5 ; Д. 761. Л. 17, 18.
4. ГАШ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 1025. Л. 10–13.
5. Шадринский рабочий. 1974. 7 февраля.
6. ГАШ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 1038. Л. 35, 36 ; Пушкарев Н.Г. Город железнодорожный // Очерки истории Шадринска. Шадринск, 1993. С. 114–116.
7. ГАШ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 1361. Л.109, 110 ; Д. 177. Л. 1 ; Ф. 474. Оп. 1. Д. 1121. Л. 296.
8. Бризели Е. Дорога жизни Александра Лещева // Исеть. 1994. 23 июня.
9. ГАШ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 633. Л. 7.
10. ГАШ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 1361. Л. 109–120.
11. ГАШ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 1213. Л. 485–487.
12. ГАШ. Ф. 473. Оп. 1. Д. 1213. Л. 467, 474.
13. Шадринский рабочий. 1974. 7 февраля.
14. Исеть. 1914. 1, 4 марта.
15. Там же. 1914. 5 марта; 18 апреля.

#### References:

- Brizeli, E 1994, *Lifeline of Alexander Leshchyov*, Iset, June 23 (in Russian).
- Yurovskikh, M, Kazantseva, I, Brizeli, E, Pushkaryov, N & Borisov, SB (comp. and ed.) 1997, 'About Shadrinsk merchants' *Shadrinskiy almanakh*, no. 1, pp. 36-42, (in Russian).
- Yurovskikh, M, Kazantseva, I, Brizeli, E, Pushkaryov, N & Borisov, SB (comp. and ed.) 1997, 'Iovleva VN More on manners and customs of merchants in Shadrinsk' *Shadrinskiy almanakh*, no. 1, pp. 48-51, (in Russian).
- Yurovskikh, M, Kazantseva, I, Brizeli, E, Pushkaryov, N & Borisov, SB (comp. and ed.), 1997, 'Manners and customs of merchants in Shadrinsk (from the letters by IV Pashkevich to VN Iovleva 1987–1989)', *Shadrinskiy almanakh*, no. 1, pp. 43-48, (in Russian).

Редактор: Смирнова Светлана Леонидовна  
Перевод: Жбан Екатерина Сергеевна