

*Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 9–22.*  
*THE CASPIAN REGION: Politics, Economics, Culture. 2025. Vol. 4 (85). P. 9–22.*

Научная статья  
УДК 94(470.46)“18/...”  
doi: 10.54398/1818-510X.2025.85.4.001

### ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОЛЕДОБЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ В ВОЛГО-КАСПИЙСКОМ РЕГИОНЕ В XVIII–XIX вв.

**Кулакова Наталья Игоревна**

Астраханский государственный университет имени В. Н. Татищева, г. Астрахань,  
Россия

vol-na1986@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0363-2797>

**Аннотация.** В статье проводится анализ развития транспортных магистралей, обеспечивавших функционирование соледобывающей отрасли в Волго-Каспийском регионе в XVIII–XIX вв. На примере соляных промыслов озер Эльтон и Баскунчак рассматривается взаимосвязь объемов добывавшейся соли и организации ее транспортировки в пункты хранения и на рынки сбыта. Доказано, что для эффективной работы промыслов было необходимо создание механизма взаимодействия государства и солепромышленников, а также создание условий для развития сопутствующей транспортной инфраструктуры. Кризисы в сфере грузоперевозок отражались на функционировании промыслов, имели системный характер и были обусловлены общей социально-экономической и политической ситуацией в государстве. Правительство старалось контролировать эти процессы и оперативно решать возникавшие трудности, прибегая к административным методам. Но дальнейшее развитие отрасли сдерживалось отсутствием свободной конкуренции и частных инвестиций, поэтому кризисы стали носить системный характер. Государственная власть на протяжении XVIII – начала XIX в. реагировала сменяющими друг друга ужесточением и поощрением в области соляного законодательства. Решение ключевых проблем в отношениях частного капитала и власти, допущение капиталистических элементов в добычу и транспортировку соли, внедрение передовых технологий в производство во второй половине XIX в. позволили создать эффективно функционирующую соляную промышленность не только в масштабах региона, но и государства в целом.

**Ключевые слова:** Эльтон, Баскунчак, Астраханская губерния, соледобыча, соляная промышленность, соляной промысел, соляной тракт, чумачество, транспортные коммуникации, Баскунчакская железная дорога, Владимировская пристань, Мамайская пристань, логистические маршруты, железнодорожное строительство

**Благодарности:** исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда, проект № 25-28-00920 «Организационно-экономический механизм трансформации Волго-Каспийского транзитного маршрута в период первой российской индустриализации (середина XIX – начало XX в.)», <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>.

**Для цитирования:** Кулакова Н. И. Транспортное обеспечение соледобывающей отрасли в Волго-Каспийском регионе в XVIII–XIX вв. // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2025. № 4 (85). С. 9–22. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.001>.



Это произведение публикуется по лицензии Creative Commons “Attribution” («Атрибуция») 4.0 Всемирная.

TRANSPORT SUPPORT FOR THE SALT MINING INDUSTRY  
IN THE VOLGA-CASPIAN REGION IN THE 18<sup>TH</sup> – 19<sup>TH</sup> CENTURIES

**Nataliya I. Kulakova**

Astrakhan Tatishchev State University, Astrakhan, Russia  
vol-na1986@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-0363-2797>

**Abstract.** This article analyzes the development of transport routes that supported the salt mining industry in the Volga-Caspian region in the 18<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries. Using the salt mines of Lake Elton and Baskunchak as examples, it examines the relationship between salt production volumes and the organization of their transportation to storage sites and markets. It demonstrates that the effective operation of the mines required the creation of a mechanism for interaction between the state and salt producers, as well as the creation of conditions for the development of associated transport infrastructure. Freight transport crises impacted the operation of the mines, were systemic in nature, and were driven by the overall socioeconomic and political situation in the country. The government attempted to control these processes and promptly resolve emerging difficulties through administrative means. However, the industry's further development was hampered by a lack of free competition and private investment, leading to systemic crises. Throughout the 18<sup>th</sup> and early 19<sup>th</sup> centuries, government authorities responded with alternating tightening and promotion of salt legislation. The resolution of key issues in the relationship between private capital and government, the admission of capitalist elements to the extraction and transportation of salt, and the introduction of advanced technologies into production in the second half of the 19<sup>th</sup> century made it possible to create an effectively functioning salt industry not only on a regional scale, but also on a national scale.

**Keywords:** Elton, Baskunchak, Astrakhan province, salt mining, salt industry, salt mine, salt route, plague, transport communications, Baskunchak railway, Vladimir pier, Mamai pier, logistics routes, railway construction

**Acknowledgments:** the study was supported by the grant of the Russian Science Foundation No. 25-28-00920 “Organizational and economic mechanism for the transformation of the Volga-Caspian transit route during the first Russian industrialization (mid-19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> century)”, <https://rscf.ru/project/25-28-00920/>.

**For citation:** Kulakova N. I. Transport support for the salt mining industry in the Volga-Caspian region in the 18<sup>th</sup> – 19<sup>th</sup> centuries. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture]. 2025, no. 4 (85), pp. 9–22. <https://doi.org/10.54398/1818-510X.2025.85.4.001> (In Russ.).



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

*Введение*

Транспортные коммуникации являются ключевым фактором развития окраинных территорий, от их разветвленности, безопасности и оснащенности во многом зависит экономическое, политическое, социальное, демографическое состояние региона. Ярким примером может служить Нижнее Поволжье с его богатейшими природными ресурсами, традиционно привлекавшими внимание как правительства, так и частного капитала. Сложность климатических условий, отдаленность этого района от Центральной России оставляли этот край малоосвоенным вплоть до второй половины XIX в.

Истории соляной промышленности Волго-Каспийского региона посвящен ряд работ, опубликованных как непосредственными участниками освоения промыслов в XIX – начале XX в., так и современными региональными учеными.

Сведения и оценки, представленные в работах современников событий, содержат богатый фактический и статистический материал геолого-географического, исторического и экономического характера. Так, горный инженер В. М. Гаркема в своей работе сделал подробный геолого-географический обзор расположения соляных озер в пределах Астраханской губернии и охарактеризовал историю разработки их запасов [17]. Автор, являясь чиновником горного ведомства, дал свою оценку открытой Баскунчакской железной дороги, подробно анализируя ее слабые стороны.

Еще одна работа, специалиста-технолога Я. Я. Никитского, посвящена истории государственного управления соледобычей [27]. Он рассмотрел законодательные инициативы правителей России, начиная с XVII в., стараясь избегать оценочных суждений. Никитский акцентировал внимание на стратегической важности соляной отрасли для государства, привел подробный геолого-географический и химический отчет о качестве соли разных источников и возможностях их использования, а также обобщил имевшийся опыт их разработки. В путевых заметках Д. Гаврилова [16] раскрыты особенности Эльтонского промысла. Основной акцент автор сделал на природно-климатических условиях и их взаимосвязи с промышленной добычей и транспортировкой соли.

На современном этапе проблема создания транспортных коммуникаций для обеспечения работы соляной отрасли рассматривалась, как правило, в качестве дополнительной при изучении экономического развития региона на разных хронологических этапах. В коллективных монографиях «История Астраханского края» и «Природа и история Астраханского края» был дан общий исторический обзор развития территории, применительно к интересующей нас теме, в параграфах, посвященных экономике региона. В работах собран ряд сведений о развитии соляной отрасли и транспортных коммуникаций, отмечается их тесная взаимосвязь и взаимообусловленность [24, с. 368–388; 28, с. 260–270].

В специальных исследованиях, посвященных становлению и развитию соледобывающей отрасли в Астраханской губернии, историки М. М. Алдонгарова, Т. В. Юдина [36–39], А. А. Воронова, А. В. Курепин [25–26] рассмотрели функционирование сопутствующей инфраструктуры, в том числе отметили важную роль строительства Баскунчакской железной дороги в развитии одноименного промысла. Строительству, функционированию «солевозки», а также развитию железнодорожной сети в Астраханском крае в конце XIX – начале XX в., посвящены работы Ю. Г. Ещенко [6; 18]. Автор проанализировала и выявила роль железнодорожного транспорта в экономике Волго-Каспийского региона, проследила влияние Баскунчакской железной дороги на развитие предпринимательства, отметив их тесную связь.

Транспортная инфраструктура рассматривалась в исследованиях, посвященных миграционным процессам в Волго-Каспийском регионе в XVIII–XIX вв. Вопросы государственной переселенческой политики по освоению территорий Астраханского края проанализированы в трудах С. С. Белоусова [1–4]. Проблемы формирования моделей трудовой миграции в Нижнем Поволжье раскрываются в работах авторского коллектива под руководством С. В. Виноградова [7–9]. Авторы исследовали вопросы притока трудовой силы в Волго-Каспийский рыболовный район, в том числе анализируя роль транспортной инфраструктуры в этом процессе. Исследователи пришли к выводу, что развитие сети дорог способствовало формированию поселков и уметов, трансформировавшихся со временем в крупные узловые центры, ставшие опорой для дальнейшего экономического и политического развития региона.

Таким образом, можно прийти к выводу, что при значительном количестве исследований заявленная тема не являлась объектом специального изучения, а рассматривалась в качестве сопутствующей, поэтому нуждается в более детальном изучении. Проведенный историографический обзор позволяет сформулировать цель исследования, заключающуюся в анализе развития транспортных магистралей для обеспечения функционирования соляной промышленности в Волго-Каспийском регионе в XVIII–XIX вв. Это дает возможность отследить экономический подъем соледобывающей отрасли и ее связь с возведением новых транспортных магистралей в рассматриваемом окраинном, ресурсообеспеченном регионе.

В качестве источниковой базы работы нами привлекались опубликованные законодательные и нормативно-правовые источники, собранные в «Полном собрании законов Российской империи». Делопроизводственные материалы представлены отчетной документацией Астраханского губернского статистического комитета.

*Основная часть*

Разработка соляных месторождений Астраханского края началась практически сразу после вхождения региона в состав Русского государства. Соль являлась важным экономическим ресурсом, поэтому деятельность по ее добыче находилась под пристальным контролем властей. Первые русские описания астраханских солончаков были даны в составленной по приказу Ивана IV карте «Большой чертеж» и в дополненной версии XVII в. [17, с. 27]. В частности, на них были указаны крупные соленые озера Елтонское «ниже Балыклей за Волгой», Ускончак (Баскунчак) «от реки Ахтуба против песков Нарынских». Несмотря на сведения о них, продвижение сюда русских интересов останавливалось неразвитостью и опасностью путевых маршрутов ввиду частых набегов кочевников, поэтому первые промышленники появились в регионе только веком позже. Во второй половине XVII в. (когда кочующие калмыцкие племена вошли в российское подданство и были созданы относительно безопасные условия для предпринимательства) на соляных промыслах начинают обосновываться русские купцы. Но несмотря на юридический контроль Российского государства, промысел оставался рискованным ремеслом, а долгосрочное продвижение вглубь поволжских степей с созданием постоянных поселков осуществлялось только при наличии постоянной казачьей охраны солепромышленников от кочевых набегов. Поэтому для первых столетий была характерна модель разработки промыслов, при которой основную добычу и продажу соли вели татары, а русские купцы покупали соль и осуществляли ее перепродажу и поставки на рынок.

В 1705 г. после введения откупной системы [22, с. 279] продажа соли была полностью сосредоточена в руках казны, дальнейшее освоение соляных участков осуществлялось государством. Несмотря на то, что в течение столетия эта монополия несколько раз отменялась (при Петре II, Петре III), это не изменило положения в соляной отрасли: периоды вольной продажи были краткосрочными, а разработки крупных источников самосадочной соли, требовавшие больших капиталовложений от частного капитала, велись неактивно. Поэтому государство оставалось основной доминантой освоения подобных месторождений. Применительно к Волго-Каспийскому региону, где крупных источников самосадочной соли было несколько, властные структуры оказались перед выбором. Наиболее удобным с точки зрения логистики и безопасности был Эльтонский промысел, располагавшийся выше Царицына. Правительство инициировало строительство транспортных коммуникаций, в том числе и необходимых в этом районе укреплений, по пути следования соляных обозов. В 1747 г. началось возведение опорных баз от оз. Эльтон до Саратова по малоосвоенному левому (или луговому) берегу Волги [32, с. 661]. Строились соляные склады, устраивались земляные валы для обороны от грабителей. В конце XVIII в. для безопасности проезда солевозчиков был выстроен форпост Узень. Крепость представляла собой одиннадцатиконечную звезду, защитные валы которой возвышались на 6,5 м [20, с. 948]. На защиту новых поселений был выделен казацкий контингент и необходимое вооружение из ближайших крупных городов. Чтобы обезопасить соляные тракты от калмыцких набегов, состоялись переговоры с наместником калмыцкого ханства Дундук-Дашой, который назначил зайсанга с небольшим числом калмыков для охраны дороги и извозчиков. Отряд находился на государственном обеспечении, получая за свою работу 30 р. в год [12, с. 850].

Основанный таким образом промышленный район имел несколько укрепленных баз, склады, жилые поселки, государственные магазины и соляные тракты, соединявшие места добычи с Саратовом, Камышином и Царицыным – крупными торговыми узлами, откуда соль распространялась речными и сухопутными маршрутами по всему Поволжью и Центральной России.

Самым крупным из новых основанных поселков стала Покровская слобода (современный г. Энгельс), где располагалась соляная пристань, через которую товары переправлялись на противоположный берег Волги в Саратов. Соль с оз. Эльтон

промысла свозилась в казенные магазины (государственные места приемки, хранения и продажи соли), откуда ее брали откупщики и транспортировали в другие регионы.

Развитие промысла на всех этапах его функционирования зависело от качественной организации и работы логистической инфраструктуры, неотъемлемой частью которой были трудовые ресурсы. Особенно ярко данная зависимость проявилась в привлечении желающих к работе по доставке соли. В середине XVIII в. для организации солевозных маршрутов от озера до казенных магазинов, откуда велась продажа соли, царское правительство начало активно вербовать украинских чумаков, традиционно занимавшихся перевозкой товаров в малороссийских губерниях [30, с. 40–41]. Знакомые со степными условиями (они занимались перевозкой крымской соли) и имевшие в наличии рабочий скот (использовали волов, способных вести тяжелые грузы, но требовательных в содержании), чумаки охотно соглашались на работу на Эльтонском промысле. Малороссам было высочайше дозволено использовать соль, купленную в дмитриевских магазинах (Камышин), в вольной продаже в Малороссии, куда следовало ехать донскими станциями, не заезжая в Белгородскую и Воронежскую губернии, для ограничения ее продажи в великорусских городах [31, с. 831]. Однако в скором времени выяснилось, что чумакам из удаленных малороссийских территорий заниматься перевозкой соли было не прибыльно, вследствие чего они стали массово обращаться к властям с прошениями о переселении на приволжские территории, ближе к Эльтонскому промыслу. В течение XVIII в. таким образом было образовано и заселено несколько поселений (Николаевское, Узморье, Пестровка, Покровское и др.), в которых основным занятием жителей являлась перевозка соли. Государство издало ряд законов, направленных на поощрение переселения чумаков в район оз. Эльтон [33, с. 477–478], а также даровании им ряда привилегий [21, с. 393], в частности, они освобождались от всех податей при условии занятия соляным извозом. Это позволило создать необходимую транспортную инфраструктуру, логистику перевозок, а также сформировать прослойку квалифицированных перевозчиков.

Вывоз соли осуществлялся с так называемой Эльтонской пристани – небольшого поселка, располагавшегося на юго-западном берегу озера. Сюда свозилась добытая соль и складывалась в бугры. Поскольку она содержала примеси, делавшие ее непригодной к употреблению, то требовалось несколько месяцев для очистки. В течение этого срока соль отлеживалась в буграх и только после этого вывозилась с пристани. Перевозка соли осуществлялась в летнее время, поскольку традиционно использовавшиеся тягловые животные (волы) не могли работать на глиняных почвах в распутицу. В 1792 г. центральные власти попытались рассмотреть вариант перевозки в камышинские магазины соли в зимний период, сократив таким образом расходы на водных переправах, но эта инициатива так и не была воплощена в жизнь [23, с. 299].

Переселенцев из малороссийских территорий правительство считало казенными извозчиками соли, и именно на этих условиях даровало им ряд привилегий. Но постепенно, в зависимости от конъюнктуры, местное население отказывалось от этих обязанностей, отдавая предпочтение сельскому хозяйству, рыбному промыслу или другим видам работ, дававшим более высокий заработок. В конце XVIII в. это привело к возникновению ряда сложностей между властями и чумаками. Последние начали массово отказываться от перевозки соли из-за возросших расходов: сборов запасных магазинов, податей на содержание дорог и пр. Сначала власти пытались заменить их вольнонаемными извозчиками, но и их количество оказалось недостаточным. Это привело к тому, что в 1792 г. последовал высочайший указ, отменивший обременительные для чумаков платежи, а также требовавший от местных властей приведения в порядок дорог и колодцев на всем протяжении солевозного тракта. Были урегулированы денежные отношения между ломщиками соли и перевозчиками в пользу последних. Предписывалось создание форпостов для защиты от грабительских набегов из степи [23, с. 300].

Данные меры смогли лишь на несколько лет выправить ситуацию, поскольку в их основу закладывались не принудительные, а договорные взаимоотношения между чумаками и государством. Но как только условия менялись (возрастали цены, вводились новые налоги или появлялись более выгодные товары), перевозчики отказывались заключать договоры. Поэтому на правительственном уровне было решено применить административные меры: был издан указ о приписке поселенцев слобод Покровской, Николаевской, Зауморской, а также относившихся к ним хуторам, к перевозке соли с Эльтонского промысла, освободив их от податей и рекрутской повинности [10, с. 29]. Таким образом, чумаки в принудительном порядке были обязаны перевозить соль, а государство решило проблему гужевой транспортировки соли от промысла к запасным магазинам административными мерами.

Следующее изменение положения чумаков произошло в царствование Николая I. Указом от 1827 г. они были переведены в ранг государственных крестьян с возложением на них всех податей, в том числе рекрутской повинности [19, с. 1001]. Извозом соли с этого момента должны были заниматься вольнонаемные рабочие. К такому решению привел очередной кризис. Эльтонская соль начала проигрывать в цене другим промыслам, большая часть добычи которых перевозилась уже вольнонаемными рабочими, что приводило к снижению себестоимости товара и росту конкуренции на рынке соли. Но значительного результата данная мера не дала, доходность перевозок была невысокой, условия передвижения по маршруту оставались тяжелыми. В 1832 и 1833 гг. из-за сильной засухи и неурожая трав произошел большой падеж тяглового скота, что привело к сокращению числа возчиков и, как следствие, поставок соли в запасные магазины. Минимальный ежегодный оборот соли запасных магазинов Камышина и Саратова составлял не менее 2,5 млн пуд., в 1834 г. количество соли в них равнялось 2 млн пуд., в магазинах же на самом промысле скопилось более 5 млн пуд., которые некому было вывозить [15, с. 8]. Чтобы предотвратить кризис поставки соли, правительство предприняло экстраординарные меры – летом 1834 г. разрешило свободную торговлю солью в магазинах, непосредственно находившихся у оз. Эльтон. Покупатели были обязаны доставить соль в Покровскую или Николаевскую слободы, где и производился окончательный расчет. Через год в своем докладе министр финансов отметил, что «вынужденный» опыт оказался успешным, и совокупная продажа соли выросла до 2 801 389 пуд., поэтому вольную продажу решили продлить [14, с. 284].

Коренное изменение в развитии соледобывающей отрасли произошло в 1860-е гг. Завершение государственной монополии на разработку соли и приток частного капитала привело к бурному развитию соледобычи на оз. Баскунчак. С 1 января 1865 г. на всех озерах Астраханской губернии была завершена государственная разработка соли. Самые крупные месторождения – Баскунчакское и Эльтонское – подлежали делению на участки с последующей сдачей их в аренду [13, с. 1]. Эти меры в совокупности с общими либеральными реформами 1860-х гг. привели к быстрому развитию Баскунчакского промысла, оттеснившему на задний план разработку всех остальных соляных источников региона. Произошла трансформация транспортных маршрутов, и в отличие от XVIII в., тон здесь задавала уже частная инициатива, отталкивавшаяся от собственной выгоды. Крестьяне ближайших поселков охотно занимались перевозкой соли, самостоятельно назначая цену, исходя из условий маршрута, возникавших сложностей, времени года и погодных условий и пр. Промышленный капитал был заинтересован в дальнейшей модернизации транспортной и добывающей инфраструктуры для увеличения объемов производства.

Основной дорогой, связавшей Баскунчакский промысел с пристанью, стал Владимирский тракт, открытый в 1867 г. Часть его пути пересекалась или проходила по местам кочевий киргизов, поэтому потребовались усилия властей, чтобы обменять их на крестьянские земли Владимировки, Никольского, Батаевки и Болхун. Дорога брала начало у Владимировской пристани и шла по насыпной дамбе до р. Ахтубы,

затем по мосту через эту реку, и дальше по ровной степной местности вплоть до самого промысла.

Главной проблемой доставки соли с оз. Баскунчак была зависимость от весеннего половодья. Разлив Волги вносил определенные сложности в привычный ритм солеперевозок. Займище, по которому пролегла дорога, заливалось водой. Чтобы транспортировка соли в этот период не останавливалась, на частные средства титулярного советника Д. Я. Гавеловского в 1869 г. была возведена земляная дамба с деревянными мостами, позже переданная крупным соледобытчикам Платонову и Лианозову [27, с. 58], а в 1874 г. отошедшая в казенное содержание. Государство, в свою очередь, разрешило солепромышленникам пользоваться ей безвозмездно. Кроме того, действовали частные плашкоутные (наплавные мосты через реку, составленные из нескольких плавучих опор) мосты через Ахтубу. Несмотря на эти меры, в доставке соли возникали постоянные трудности: проход по дамбе был узким, что приводило к заторам и поломкам.

Дополнительной сложностью было и то, что Владимировская пристань, из-за увеличения уровня реки в период весенних разливов, становилась неудобной для погрузки соли на баржи (в половодье баржи оказывались выше уровня пристани, что сильно увеличивало время погрузки). Выход из этой ситуации был найден самими солепромышленниками. Боясь подтопления и размыва соляных бугров около пристани в «большую воду», многие солеладельцы сгружали соль, привезенную в течение осени, зимы и ранней весны, не на Владимировской пристани, а на возвышенности близ слободы Владимировки – так называемом Мамайском кургане [35, с. 23]. Поскольку в период половодья Ахтуба, мелководная в остальное время, становилась судоходной, соль, хранившаяся на Мамайском кургане, могла загружаться непосредственно на баржи. Так здесь сформировалась небольшая пристань. Поскольку она носила временный характер, в официальных путеводителях и описаниях волжского судоходного пути указывалось, что на Ахтубе пристаней нет [29; 34], но в источниках этого периода пристань Мамай часто упоминалась современниками [17; 27]. Таким образом, две пристани дополняли друг друга, что фактически превращало их в единую взаимосвязанную систему.

Солепромышленная отрасль Волго-Каспийского региона напрямую зависела от логистики транспортных маршрутов. Развитие Эльтонского и Баскунчакского промыслов ограничивалось отсутствием устойчивого транспортного коридора, не зависящего от природно-климатических условий. Решением данной проблемы было строительство железной дороги. Вопрос о ее необходимости впервые был поднят в начале XIX в., когда по заказу Департамента горных и соляных дел был разработан проект конно-железной дороги по Эльтонско-Николаевскому тракту [5, с. 142]. Его строительство не состоялось по финансовым причинам. В конце 1870-х гг. подобная участь ждала и проект строительства ветки железнодорожного полотна между Баскунчакским промыслом и Владимировской пристанью, планировавшийся к реализации на частные средства. Что же касается строительства так необходимой дороги за государственный счет (власти признавали важность данного мероприятия и понимали безусловную выгоду от строительства), то на него в казне не имелось достаточных средств. Поэтому вопрос был заморожен вплоть до февраля 1881 г., когда по инициативе императора Александра II было утверждено положение о строительстве Баскунчакской железной дороги [11, с. 933].

Дорога была открыта в 1882 г., она имела несколько разветвлений и подходила к берегу оз. Баскунчак с двух сторон. Несмотря на затраченную крупную сумму, дорога так и не смогла решить всех возлагавшихся на нее задач, в том числе из-за недоделок на этапе проектирования. Самой серьезной проблемой оказалось функционирование железной дороги на тех же условиях сезонности, что и пристаней, а именно – в зависимости от уровня воды в реках. Железнодорожный мост, возведенный над р. Ахтубой, выше Мамайской пристани, для провоза груза к Владимировской пристани, был незначительно выше уровня воды и затапливался в период разлива

рек, что делало невозможным транспортировку соли. Поэтому железнодорожное полотно убиралось, а деревянные сваи моста взрывались динамитом, что делало Ахтубу свободной для прохождения по ней груженных барж и доставки соли на Владимировскую пристань. Эта работа занимала от 10 до 15 дней, в которые перевозка соли прекращалась. При сходе воды работы проводились обратным порядком, общий простой для солеперевозок в среднем составлял около месяца. Окончательно это препятствие удалось преодолеть только 1912 г., когда был открыт железнодорожный мост через Ахтубу, соединивший Баскунчакскую солевозную дорогу с Поволжско-Уральской веткой. Это позволило увеличить объемы перевозимой продукции, количество добываемой соли и охватить новые рынки сбыта.

#### *Выводы*

Таким образом, развитие транспортных коммуникаций, разработка удобных логистических маршрутов позволили не только увеличить объемы вывозимого сырья, но и вовлечь Волго-Каспийский промышленный район в общегосударственную экономическую систему. Здесь был создан крупный промышленный соледобывающий кластер, связанный с рынками, в том числе и вне Поволжья, а также обеспечивавший качественной солью рыбопромышленную отрасль, предоставив ей возможность для дальнейшего роста и поступательного развития.

Освоение соляных запасов Нижнего Поволжья началось задолго до вхождения Астраханского края в состав Российского государства. Несмотря на большие залежи сырья, результаты разработки в масштабах страны были незначительными. Обуславливалось это неразвитостью транспортных маршрутов из-за сложных климатических условий, частых набегов и грабежей кочевых народов, а также невысокой плотности населения в данном регионе. Положение изменилось с установлением государственной монополии на соль и активизацией государственной инициативы по разработке перспективных соляных источников. Ключевым в регионе был выбран промысел на оз. Эльтон. На протяжении XVIII в. правительство решало сложные задачи, связанные с его развитием. Степень эффективности решений была не всегда одинакова, но данное исследование продемонстрировало, что государство преодолеvalo возникавшие препятствия, и процесс освоения и добычи соли возрастал. Кризисы соледобычи Эльтонского промысла усилились и участились в первой половине XIX в., и правительство было вынуждено их решать быстро, часто, невзирая на последствия. Отмена государственной монополии на добычу и продажу соли в царствование Александра II привело к развитию частного капитала и его конкуренции с монополистами. В новых условиях основной центр соледобычи сместился южнее и сосредоточился в районе оз. Баскунчак. Уже имевшаяся инфраструктура с. Владимировка быстро модернизировалась: открылась новая пристань, были проложены гужевые тракты, привлечены дополнительные трудовые ресурсы. Это привело к увеличению объемов добычи соли и усилению притока капиталов, что, в свою очередь, превратило Баскунчакский промысел в особенно перспективный в глазах правительства. В 1880-х гг. начался новый этап в освоении данного соляного озера, обусловленный открытием Баскунчакской железнодорожной дороги, которая в начале XX в. была соединена с общероссийской магистралью. Благодаря этому объемы добычи на оз. Баскунчак резко выросли, а само озеро стало ключевым поставщиком соли на российский рынок.

#### **Список источников**

1. Белоусов, С. С. Государственная переселенческая политика в Северном Прикаспии в XVIII – начале XX в. / С. С. Белоусов. – Элиста : Калмыцкий научный центр РАН, 2022. – 368 с.
2. Белоусов, С. С. К вопросу о возникновении переселенческих сел на калмыцких землях Астраханской губернии по топонимическим преданиям / С. С. Белоусов // Былые годы. – 2020. – № 58 (4). – С. 2522–2530. – doi: 10.13187/bg.2020.4.2522.
3. Белоусов, С. С. Политика властей по привлечению казачества к поселению на трактах в XVIII в. (Астраханская губерния) / С. С. Белоусов // Вестник Калмыцкого института



гуманитарных исследований РАН. – 2018. – Т. 11, № 1 (35). – С. 47–54. – doi: 10.22162/2075-7794-2018-35-1-47-54.

4. Белоусов, С. С. Умётная система заселения трактов в Астраханской губернии / С. С. Белоусов // Монголоведение (Монгол судлал). – 2019. – № 18. – С. 394–406. – doi: 10.22162/2500-1523-2019-3-394-406.

5. Булычев, М. В. Нереализованные проекты в Саратовском Поволжье XIX – начала XX века / М. В. Булычев // История и историческая память. – 2017. – № 15. – С. 141–156.

6. Виноградов, С. В. Баскунчакская железная дорога как фактор для развития предпринимательства в Волго-Каспийском регионе в последней четверти XIX – начале XX в. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Вестник Калмыцкого университета. – 2025. – № 3 (67). – С. 6–14. – doi: 10.53315/1995-0713-2025-67-3-6-14.

7. Виноградов, С. В. Государственная политика по созданию новой миграционной модели в Российской империи во второй половине XIX – начале XX века / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Исторический курьер. – 2023. – № 4 (30). – С. 116–132. – doi: 10.31518/2618-9100-2023-4-9.

8. Виноградов, С. В. Развитие предпринимательской деятельности в рыбной отрасли Волго-Каспийского бассейна как фактор привлечения трудовых мигрантов во второй половине XIX – начале XX в. / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко // Социально-экономический и гуманитарный журнал. – 2024. – № 1 (31). – С. 184–202. – doi: 10.36718/2500-1825-2024-1-184-202.

9. Виноградов, С. В. Модель регулирования трудовой миграции в Российской империи в 1861–1914 гг.: на примере формирования промышленно-промысловых кластеров Волго-Каспийского рыболовного района / С. В. Виноградов, Ю. Г. Ещенко, Н. И. Кулакова, Е. Е. Красноженова. – Астрахань : Издатель: Сорокин Роман Васильевич, 2023. – 254 с.

10. Высочайше утвержденное положение «О приписных к елтонскому озеру крестьянах» от 13 января 1819 г. // Полное собрание законов Российской империи. № 27643. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 36 (1819). – С. 29.

11. Высочайше утвержденное положение «О временном управлении по постройке Криворогской и Баскунчакской железнодорожных дорог» от 20 февраля 1881 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1884. – Собр. 2, т. 55 (19 февраля 1880 г. – 28 февраля 1881 г.), № 61885. – С. 933–934.

12. Высочайше утвержденный доклад сената «Об определении двадцати человек калмыков к поставщикам соли с елтонского озера с провозждения им жалованья на летнее время по два рубля на месяц человеку, а переводчик калмыцкого языка при дмитриевском комиссариате по 150 рублей в год» от 15 июля 1766 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 17 (1765–1766), № 12698. – С. 850–851.

13. Высочайшее положение «О введении частного соляного промысла на озерах Астраханской губернии и продаже казенной соли прямо с пристаней» от 1 января 1865 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1867. – Собр. 2, т. 40 (1865), № 41643. – С. 1.

14. Высочайшее положение «О продолжении на будущее время открытой в 1834 г. оптовой продажи соли при Элтонском озере» от 22 декабря 1834 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1835. – Собр. 2, т. 9 (1834), № 7691. – С. 284–285.

15. Высочайшее положение «Об открытии при Элтонском озере вольной продаже соли из запасов» от 2 января 1834 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1835. – Собр. 2, т. 9 (1834), № 6687. – С. 8–9.

16. Гаврилов, Д. П. Елтонский соляной промысел. Из путевых заметок / Д. П. Гаврилов // Русский вестник. – 1869. – Т. 83, № 9. – С. 265–289.

17. Гаркема, В. М. Очерк месторождений соли и добыча ее в Астраханской губернии / В. М. Гаркема. – Астрахань : Тип. Губернского правления, 1890. – 89 с.

18. Ещенко, Ю. Г. Создание транспортной инфраструктуры для соляной промышленности Волго-Каспийского региона в конце XIX – начале XX века / Ю. Г. Ещенко, С. В. Виноградов // Научный диалог. – 2025. – № 14 (9). – С. 389–407. – doi: 10.24224/2227-1295-2025-14-9-389-407.

19. Именной указ «О новом образовании елтонской соляной операции» от 25 ноября 1827 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 2, т. 25 (1827), № 1557. – С. 1001.
20. Именной указ «О построении укрепления при урочище Узеньях в саратовской губернии» от 3 декабря 1787 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 22 (1784–1788), № 16590. – С. 948.
21. Именной указ «О приписке поселенных в волгской и балашевской округах малороссиян к заготовлению и вывозу элтонской соли с освобождением их от податей и рекрутского набора» от 27 сентября 1798 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 25 (1798–1799), № 18678. – С. 393.
22. Именной указ «О продаже соли из казны, и статьи о поставной оной подрядами» от 1 января 1705 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 4 (1700–1712), № 2009. – С. 279–280.
23. Именной указ «Об отправлении воинской команды на елтонское озеро для охранения ломщиков и перевозчиков соли; о приведении дорог, по коим возят соль в надлежащую исправность; об устройстве колодцев; и о сумме, ассигнованной на платеж ломщикам и возчикам» от 19 января 1792 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 25 (1798–1799), № 17015. – С. 295–300.
24. История Астраханского края / [Викторин В. М. и др. ; редкол. : гл. ред. : Н. М. Ушаков]. – Астрахань : Астраханский гос. пед. ун-т, 2000. – 1122 с.
25. Курепин, А. В. Открытие Астраханской железной дороги / А. В. Курепин, А. А. Воронова // Перекрёстки истории. Актуальные проблемы исторической науки / отв. ред. Е. Г. Тимофеева, А. О. Тюрин, И. В. Торопицын. – Астрахань : Астраханский университет, 2018. – С. 176–177.
26. Курепин, А. В. Строительство астраханской «солевозки» (конец XIX в.) / А. В. Курепин, А. А. Воронова // Инновации и перспективы современной науки. Исторические, социогуманитарные и философские науки. – Астрахань : Астраханский университет, 2018. – С. 66–67.
27. Никитский, Я. Я. О самосадочной соли Астраханской губернии / Я. Я. Никитский. – Москва : Университетская типография (Каткова), 1876. – 144 с.
28. Природа и история Астраханского края / Н. М. Ушаков, В. П. Щучкина, Е. Г. Тимофеева и др. – Астрахань : Астраханский гос. пед. ин-т, 1996. – 364 с.
29. Путеводитель по Волге между Нижним и Астраханью. – Санкт-Петербург : Тип. Императорской академии наук, 1870. – 605 с.
30. Сенатский указ «О доставлении своевременно в низовое соленое правление сведений о количестве соли, требующей требуемой в города и о подрядной доставке; о дозволении Малороссийским соляным поставщикам рубить на луговой и нагорной стороне Волги лес на нужды по поставке соли, и об употреблении для мерения отпускаемой соли заклеменных кадей» от 15 марта 1754 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 14 (1754–1757), № 10197. – С. 39–42.
31. Сенатский указ «О назначении тракта Малороссийским соляным промышленникам для проезда к Дмитриевским соляным магазинам» от 11 февраля 1769 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 18 (1767–1769), № 13250. – С. 831–832.
32. Сенатский указ «О наряде работников к строению у елтонского озера городка; о назначении казаков для отвращения тайного провоза соли...» от 24 февраля 1747 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 12 (1744–1748), № 9376. – С. 661–663.
33. Сенатский указ «Об отводе в Саратове для поселяющихся малороссиян земель, о платеже им определенного с них сбора; о даче им льготы; о непринимании на поселение из слободских полков казаков, и о присылании в сенат третних ведомостей о прибытии и убытии тех малороссиян» от 24 декабря 1763 г. // Полное собрание законов Российской империи. – Санкт-Петербург : Тип. II Отделения его Императорского Величества канцелярии, 1830. – Собр. 1, т. 16 (28 июня 1762–1764), № 12000. – С. 477–478.

34. Судоходный дорожник европейской России, издаваемый главным управлением путей сообщения и публичных зданий. – Санкт-Петербург : Главное управлен. путей сообщения и публичных зданий, 1854. – 272 с.
35. Труды Астраханского губернского статистического комитета. – Астрахань : Губернская тип., 1877. – Вып. 5. – 46 с.
36. Хайрлапова, М. М. Организация соляного дела в Астраханской губернии на рубеже XIX–XX вв. (на примере Басинских соляных озер) / М. М. Хайрлапова, Т. В. Юдина // Вопросы истории. – 2022. – № 5–2. – С. 78–88. – doi: 10.31166/VoprosyIstorii202205Statyi52.
37. Хайрлапова, М. М. Роль Баскунчакской железной дороги в развитии соляной отрасли Астраханской губернии во второй половине XIX в / М. М. Хайрлапова // Исторический журнал: научные исследования. – 2020. – № 2. – С. 159–173. – doi: 10.7256/2454-0609.2020.2.32327.
38. Хайрлапова, М. М. Санитарно-медицинские условия труда на соляных промыслах Астраханской губернии в конце XIX – начале XX в / М. М. Хайрлапова // Власть. – 2022. – Т. 30, № 1. – С. 220–224. – doi: 10.31171/vlast.v30i1.8811.
39. Юдина, Т. В. Государственное регулирование соляного дела на астраханских соляных озерах в первой половине XIX века / Т. В. Юдина, М. М. Хайрлапова // Вестник Волгоградского государственного университета. Сер. 4: История. Регионоведение. Международные отношения. – 2024. – Т. 29, № 4. – С. 117–127. – doi: 10.15688/jvolsu4.2024.4.8.

#### References

1. Belousov, S. S. *Gosudarstvennaya pereselencheskaya politika v Severnom Prikaspii v XVIII – nachale XX v.* [State resettlement policy in the Northern Caspian region in the 18<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. Elista: Kalmyk Kalmyk Scientific Center RAS; 2022, 368 p.
2. Belousov, S. S. K voprosu o vozniknovenii pereselencheskikh sel na kalmyckikh zemlyakh Astrahanskoy gubernii po toponimicheskim predaniyam [On the issue of the emergence of resettlement villages on the Kalmyk lands of the Astrakhan province according to toponymic legends]. *Bylye gody* [Bylye gody]. 2020, no. 58 (4), pp. 2522–2530, doi: 10.13187/bg.2020.4.2522.
3. Belousov, S. S. Politika vlastey po privlecheniyu kazachestva k poseleniyu na traktakh v XVIII v. (Astrahanskaya guberniya) [The policy of the authorities to attract Cossacks to settle on the highways in the 18<sup>th</sup> century (Astrakhan Province)]. *Vestnik Kalmytskogo instituta gumanitarnykh issledovaniy RAN* [Bulletin of the Kalmyk Institute for Humanitarian Research of the Russian Academy of Sciences]. 2018, vol. 11, no. 1 (35), pp. 47–54, doi: 10.22162/2075-7794-2018-35-1-47-54.
4. Belousov, S. S. Umetnaya sistema zaseleniya traktov v Astrahanskoy gubernii [Smart system of settling roads in the Astrakhan Province]. *Mongolovedenie (Mongol sudlal)* [Mongolian Studies]. 2019, no. 18, pp. 394–406, doi: 10.22162/2500-1523-2019-3-394-406.
5. Bulychiev, M. V. Nerealizovannye proekty v Saratovskom Povolzhe XIX – nachala XX veka [Unimplemented projects in the Saratov Volga region of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. *Istoriya i istoricheskaya pamyat* [History and historical memory]. 2017, no. 15, pp. 141–156.
6. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Y. G. Baskunchakskaya zheleznyaya doroga kak faktor dlya razvitiya predprinimatelstva v Volgo-Kaspiyskom regione v posledney chetverti XIX – nachale XX v. [The Baskunchak railway as a factor in the development of entrepreneurship in the Volga-Caspian region in the last quarter of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. *Vestnik Kalmyckogo universiteta* [Bulletin of Kalmyk University]. 2025, no. 3 (67), pp. 6–14, doi: 10.53315/1995-0713-2025-67-3-6-14.
7. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Y. G. Gosudarstvennaya politika po sozdaniyu novoy migratsionnoy modeli v Rossiyskoy imperii vo vtoroy polovine XIX – nachale XX veka [State policy for the creation of a new migration model in the Russian Empire in the second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. *Istoricheskiy kurer* [Historical courier]. 2023, no. 4 (30), pp. 116–132, doi: 10.31518/2618-9100-2023-4-9.
8. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Y. G. Razvitie predprinimatelskoy deyatel'nosti v rybnoy otrasli Volgo-Kaspiyskogo basseyna kak faktor privlecheniya trudovykh migrantov vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v. [Development of entrepreneurial activity in the fishing industry of the Volga-Caspian basin as a factor in attracting labor migrants in the second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries]. *Sotsialno-ekonomicheskiy i gumanitarnyy zhurnal* [Socio-economic and humanitarian journal]. 2024, no. 1 (31), pp. 184–202, doi: 10.36718/2500-1825-2024-1-184-202.
9. Vinogradov, S. V., Eshchenko, Y. G., Kulakova, N. I., Krasnozhenova, E. E. *Model regulirovaniya trudovoy migratsii v Rossiyskoy imperii v 1861–1914 gg.: na primere formirovaniya promyshlenno-promyslovyykh klasterov Volgo-Kaspiyskogo rybolovnogo rayona* [Model of labor migration regulation in the Russian Empire in 1861–1914: using the example of the formation of

industrial and commercial clusters in the Volga-Caspian fishing region]. Astrakhan: Publisher: Sorokin Roman Vasilevich; 2023, 254 p.

10. Vysochayshe utverzhdennoe polozhenie "O pripisnykh k eltonskomu ozeru krestyanakh" ot 13 yanvarya 1819 g. [The imperially approved regulation "On the peasants assigned to Lake Elton" of January 13, 1819]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 36 (1819), no. 27643, p. 29.

11. Vysochayshe utverzhdennoe polozhenie "O vremennom upravlenii po postroyke Krivorogskoy i Baskunchakskoy zheleznodorozhnykh dorog" ot 20 fevralya 1881 g. [The imperially approved regulation "On the temporary management of the construction of the Krivoy Rog and Baskunchak railways" of February 20, 1881]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1884, coll. 2, vol. 55, no. 61885, pp. 933–934.

12. Vysochayshe utverzhdennyy doklad senata "Ob opredelenii dvadtsati chelovek kalmykov k postavshchikam soli s eltonskogo ozera s proivozhdeniya im zhalovanya na letnee vremya po dva rublya na mesyats cheloveku, a perevodchik kalmyckogo yazyka pri dmitrievskom komissariate po 150 rubley v god" ot 15 iyulya 1766 g. [Imperially approved report of the Senate "On the assignment of twenty Kalmyks to suppliers of salt from Lake Elton with a salary for the summer of two rubles per month per person, and a translator of the Kalmyk language at the Dmitrievsky Commissariat of 150 rubles per year" dated July 15, 1766]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 17, no. 12698, pp. 850–851.

13. Vysochayshee polozhenie "O vvedenii chastnogo solyanogo promysla na ozerakh Astrahanskoy gubernii i prodazhe kazennoy soli pryamo s pristaney" ot 1 yanvarya 1865 g. [The Imperial Regulation "On the Introduction of Private Salt Industry on the Lakes of Astrakhan Province and the Sale of State Salt Directly from the Wharves" dated January 1, 1865]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1867, coll. 2, vol. 40, no. 41643, p. 1.

14. Vysochayshee polozhenie "O prodolzhenie na budushhee vremya otkrytoy v 1834 g. optovoy prodazhi soli pri Eltonskom ozere" ot 22 dekabrya 1834 g. [The Imperial Regulation "On the Continuation in the Future of the Wholesale Sale of Salt at Lake Elton, Opened in 1834" dated December 22, 1834]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1835, coll. 2, vol. 9, no. 7691, pp. 284–285.

15. Vysochayshee polozhenie "Ob otkrytii pri Eltonskom ozere volnoy prodazhe soli iz zapasov" ot 2 yanvarya 1834 g. [The Imperial Regulation "On the Opening of the Free Sale of Salt from Reserves at Lake Elton" dated January 2, 1834]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1835, coll. 2, vol. 9, no. 6687, pp. 8–9.

16. Gavrilov, D. P. Eltonskiy solyanoy promysel. Iz putevykh zametok [The Elton Salt Industry. From Travel Notes]. *Russkiy vestnik* [Russian Bulletin]. 1869, vol. 83, no. 9, pp. 265–289.

17. Garkema, V. M. *Ocherk mestorozhdeniy soli i dobycha ee v Astrahanskoy gubernii* [Essay on Salt Deposits and Its Extraction in Astrakhan Province]. Astrakhan: Tipografiya Gubernskogo pravleniya; 1890, 89 p.

18. Eshchenko, Y. G., Vinogradov, S. V. Sozdanie transportnoy infrastruktury dlya solyanoy promyshlennosti Volgo-Kaspiyskogo regiona v kontse XIX – nachale XX veka [Creation of Transport Infrastructure for the Salt Industry of the Volga-Caspian Region in the Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. *Nauchnyy dialog* [Scientific Dialogue]. 2025, no. 14 (9), pp. 389–407, doi: 10.24224/2227-1295-2025-14-9-389-407.

19. Imennoy ukaz "O novom obrazovanii eltonskoy solyanoy operatsii" ot 25 noyabrya 1827 g. [Personal Decree "On the New Formation of the Elton Salt Operation" of November 25, 1827]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 2, vol. 25, no. 1557, p. 1001.

20. Imennoy ukaz "O postroenii ukrepleniya pri urochishhe Uzenyakh v saratovskoy gubernii" ot 3 dekabrya 1787 g. [Personal decree "On the construction of a fortification at the Uzenyakh tract in the Saratov province" dated December 3, 1787]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg:

Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 22, no. 16590, p. 948.

21. Imennoy ukaz "O pripiske poselennykh v volgskoy i balashevskoy okrugakh malorossiyan k zagotovleniyu i vyvozu eltonskoy soli s osvobozhdeniem ikh ot podatey i rekrutskogo nabora" ot 27 sentyabrya 1798 g. [Personal decree "On the registration of Little Russians settled in the Volga and Balashevsk districts for the procurement and export of Elton salt, exempting them from taxes and conscription" dated September 27, 1798]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 25, no. 18678, p. 393.

22. Imennoy ukaz "O prodazhe soli iz kazny, i stati o postavnoy onoy podryadami" ot 1 yanvarya 1705 g. [Personal Decree "On the Sale of Salt from the Treasury, and Articles on Its Delivery by Contracts" dated January 1, 1705]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 4, no. 2009, pp. 279–280.

23. Imennoy ukaz "Ob otpravlenii voinskoy komandy na eltonskoe ozera dlya okhraneniya lomshchikov i perevozchikov soli; o privedenii dorog, po koim vozyat sol v nadlezhashchuyu ispravnost; ob ustroystve kolodtsev; i o summe assignovannoy na platezh lomshchikam i vozchikam" ot 19 yanvarya 1792 g. [Personal Decree "On Sending a Military Detachment to Elton Lake to Guard Salt Quartermen and Carriers; on Bringing the Roads Along Which Salt is Transported into Proper Condition; on the Construction of Wells; and on the amount allocated for payment to salt breakers and carriers" of January 19, 1792]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 25, no. 17015, pp. 295–300.

24. Viktorin V. M. et al. *Istoriya Astrakhanskogo kraya* [History of the Astrakhan Region]. Astrakhan: Astrakhan State Pedagogical University; 2000, 1122 p.

25. Kurepin, A. V., Voronova, A. A. Otkrytie Astrahanskoy zheleznoy dorogi [Opening of the Astrakhan Railway]. *Perekrestki istorii. Aktualnye problemy istoricheskoy nauki* [Crossroads of History. Actual Problems of Historical Science]. Ed. by E. G. Timofeeva, A. O. Tyurin, I. V. Toropitsyn. Astrakhan: Astrakhan State University; 2018, pp. 176–177.

26. Kurepin, A. V., Voronova, A. A. Stroitelstvo astrahanskoy "solevozki" (konets XIX v.) [Construction of the Astrakhan "salt tanker" (late 19<sup>th</sup> century)]. *Innovatsii i perspektivy sovremennoy nauki. Istorieskie, sotsiologicheskoye i filosofskie nauki* [Innovations and prospects of modern science. Historical, social, humanitarian and philosophical sciences]. Astrakhan: Astrakhan State University; 2018, pp. 66–67.

27. Nikitskiy, Ya. Ya. *O samosadochnoy soli Astrahanskoy gubernii* [On the self-precipitated salt of Astrakhan province]. Moscow: Universitetskaya tipografiya Katkova; 1876, 144 p.

28. Ushakov, N. M., Shchuchkina, V. P., Timofeeva, E. G. et al. *Priroda i istoriya Astrakhanskogo kraya* [Nature and history of the Astrakhan region]. Astrakhan: Astrakhan State Pedagogical Institute; 1996, 364 p.

29. *Putevoditel po Volge mezhdru Nizhnim i Astrakhanyu* [Guide to the Volga between Nizhny and Astrakhan]. Saint Petersburg: Tipografiya Imperatorskoy Akademii nauk; 1870, 605 p.

30. Senatskiy ukaz "O dostavlenii svoevremennno v nizovoe solenoe pravlenie svedeniy o kolichestve soli, trebuyushchey trebuemoy v goroda i o podryadnoy dostavke;... o dozvolenii Malorossiyskim solyanym postavshchikam rubit na lugovoy i nagornoy storone Volgi les na nuzhdy po postavke soli, i ob upotreblenii dlya mereniya otpuskaemoy soli zaklemennykh kadey" ot 15 marta 1754 g. [Senate Decree "On the timely delivery to the lower salt administration of information on the quantity of salt required in the cities and on contract delivery; ... on permission for Little Russian salt suppliers to cut forests on the meadow and mountain side of the Volga for the needs of salt supply, and on the use of sealed tubs for measuring the supplied salt" dated March 15, 1754]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 14, no. 10197, pp. 39–42.

31. Senatskiy ukaz "O naznachenii trakta Malorossiyskim solyanym promyshlennikam dlya proezda k Dmitrievskim solyanym magazinam" ot 11 fevralya 1769 g. [Senate Decree "On the Appointment of a Route for Little Russian Salt Industrialists to Access the Dmitrievsky Salt Stores" dated February 11, 1769]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 18, no. 13250, pp. 831–832.

32. Senatskiy ukaz "O naryade rabotnikov k stroeniyu u eltonskogo ozera gorodka; o naznachenii kazakov dlya otrashcheniya taynogo provoza soli..." ot 24 fevralya 1747 g. [Senate

Decree “On the Assignment of Workers to the Construction of a Town Near Elton Lake; on the Appointment of Cossacks to Prevent the Clandestine Smuggling of Salt...” dated February 24, 1747]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 12, no. 9376, pp. 661–663.

33. Senatskiy ukaz “Ob otvode v Saratove dlya poselyayushchihsiya malorossiyan zemel, o platezhe im opredelenного s nikh sbora; o dache im lgoty; o neprinimanii na poselenie iz slobodskikh polkov kazakov, i o prisylanii v senat tretnykh vedomostey o pribytii i ubyitii tekh malorossiyan” ot 24 dekabrya 1763 g. [Senate Decree “On the allocation of lands in Saratov for settling Little Russians, on the payment of a certain fee to them; on granting them benefits; on not accepting Cossacks from the village regiments for settlement, and on sending to the Senate third statements on the arrival and departure of those Little Russians” dated December 24, 1763]. *Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii* [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg: Tipografiya II Otdeleniya ego Imperatorskogo Velichestva kantselyarii; 1830, coll. 1, vol. 16, no. 12000, pp. 477–478.

34. *Sudokhodnyy dorozhnik evropeyskoy Rossi, izdavaemyy glavnym upravleniem putey soobshcheniya i publichnykh zdaniy* [Shipping Road Map of European Russia, published by the Main Directorate of Communications and Public Buildings]. Saint Petersburg: Glavnoe upravlenie putey soobshcheniya i publichnykh zdaniy; 1854, 272 p.

35. *Trudy Astrahanskogo gubernskogo statisticheskogo komiteta* [Works of the Astrakhan Provincial Statistical Committee]. Astrakhan: Gubernskaya tipografiya; 1877; iss. 5, 46 p.

36. Khayrlapova, M. M., Yudina, T. V. Organizatsiya solyanogo dela v Astrakhanskoy gubernii na rubezhe XIX–XX vv. (na primere Basinskih soljanyh ozer) [Organization of the Salt Industry in Astrakhan Province at the Turn of the 20th Century (Using the Basin Salt Lakes as an Example)]. *Voprosy istorii* [Voprosy istorii]. 2022, no. 5–2, pp. 78–88, doi: 10.31166/VoprosyIstorii202205Statyi52.

37. Khayrlapova, M. M. Rol Baskunchakskoy zheleznoy dorogi v razvitii solyanoy otrasli Astrahanskoy gubernii vo vtoroy polovine XIX v. [The role of the Baskunchak railway in the development of the salt industry of the Astrakhan province in the second half of the 19th century]. *Istoricheskiy zhurnal: nauchnye issledovaniya* [Historical journal: scientific research]. 2020, no. 2, pp. 159–173, doi: 10.7256/2454-0609.2020.2.32327.

38. Khayrlapova, M. M. Sanitarno-meditsinskie usloviya truda na solyanykh promyslakh Astrahanskoy gubernii v kontse XIX – nachale XX v. [Sanitary and medical working conditions in the salt fields of the Astrakhan province in the late 19th – early 20th centuries]. *Vlast* [Power]. 2022, vol. 30, no. 1, pp. 220–224, doi: 10.31171/vlast.v30i1.8811.

39. Yudina, T. V., Khayrlapova, M. M. Gosudarstvennoe regulirovanie solyanogo dela na astrahanskikh solyanykh ozerakh v pervoy polovine XIX veka [State regulation of salt production on the Astrakhan salt lakes in the first half of the 19th century]. *Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya 4 “Istoriya. Regionovedenie. Mezhdunarodnye otnosheniya”* [Bulletin of Volgograd State University. Series 4 “History. Regional studies. International relations”]. 2024, vol. 29, no. 4, pp. 117–127, doi: 10.15688/jvolsu4.2024.4.8.

**Информация об авторе**

**Кулакова Н. И. – кандидат исторических наук.**

**Information about the author**

**Kulakova N. I. – Candidate of Historical Sciences.**

**Статья поступила в редакцию 10.09.2025; одобрена после рецензирования 29.09.2025; принята к публикации 30.09.2025.**

**The article was submitted 10.09.2025; approved after reviewing 29.09.2025; accepted for publication 30.09.2025.**