

УДК 908

**Д.В. ВРАШЕВА**  
(Волгоград)

**ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ  
И СОЦИОКУЛЬТУРНОЕ РАЗВИТИЕ ЦАРИЦЫНА ВО ВТОРОЙ  
ПОЛОВИНЕ XIX В. – НАЧАЛЕ XX В.**

*Анализируется влияние железнодорожного строительства на культурный облик Царицына во второй половине XIX – начале XX в. В ходе исследования выявлены условия и причины строительства железных дорог в Царицыне, а также их влияние на промышленное, социальное и культурное развитие уезда и его жителей.*

Ключевые слова: история России, Нижнее Поволжье, Царицын, железнодорожная инфраструктура, культурная сфера.

---

**DARYA VRASHEVA**  
(Volgograd)

**INFLUENCE OF RAILWAY ENGINEERING ON ECONOMIC AND SOCIOCULTURAL  
DEVELOPMENT OF TSARITSYN IN THE SECOND HALF OF THE XIX<sup>TH</sup> –  
THE BEGINNING OF THE XX<sup>TH</sup> CENTURIES**

*The article deals with the analysis of the influence of the railway engineering on the cultural image of Tsaritsyn in the second half of the XIX<sup>th</sup> – the beginning of the XX<sup>th</sup> centuries. During the study there are revealed the conditions and reasons of the railway engineering in Tsaritsyn and their influence on the manufacturing, social and cultural development of the uyezd and its residents.*

Key words: History of Russia, the Lower Volga region, Tsaritsyn, railroad infrastructure, cultural sphere.

История развития железнодорожного строительства в Российской империи, а также железнодорожная тарифная политика активно изучались как в дореволюционный, так и в советский и современный периоды. Этой проблемой занимаются в дореволюционный период М. Кроль [5], в советский период – такой исследователь, как Г.С. Соколов [9]. Расцвет изучения железнодорожного строительства происходит в современности. Так, на этот аспект обращает внимания ученый М.А. Водолагин [2]. Социально-культурный облик уезда в своих работах изучают Г.И. Андрианова, А.В. Луночкин, Роман Шкода [1, 6, 10]. Однако, не так много внимания было уделено тем участкам железнодорожного полотна, которые проходили через определенные регионы. Строительство железных дорог влияло не только на экономическое развитие отдельного уезда, а также меняло его социально-культурный облик.

Первая железная дорога в Царицын-Калач была построена в 1862 г. Место для строительства выбрано было неслучайно. Российская империя, которая наращивала темы развития во второй половине XIX в., нуждалась в транспортном узле для перевозки товаров из южных губерний в центральную Россию. Царицын служил идеальным для этого местом с точки зрения своего географического положения, т. к. именно здесь две крупнейшие реки – Волга и Дон – сближаются. Так, через Поволжье в центр начали поступать как товары легкой промышленности (соль, сельскохозяйственная продукция и т. д.), так и донецкий уголь [2].

В 1871 г. был открыт второй железнодорожный путь Царицын-Грязи. Дорога состояла из трех частей: Главной линии, Урюпинской и Волго-Донской веток [Там же]. Эта дорога стала соединять центральные губернии России с северо-западными районами империи.

В 1897 г. была построена Тихорецко-Царицынская ветка Владикавказской железной дороги, связавшая Поволжье с Кубанью и Северным Кавказом. Благодаря открытию этого железнодорожного полотна, товары волжско-камского региона получили выход к Черному морю и дальнейшей транспортировки за границу.

Железнодорожное развитие благоприятно сказалось на экономическом развитии региона. Помимо увеличения товарооборота, активно начинает развиваться и промышленность.

Основными конкурентами Царицына в данном вопросе были Дубовка и Сарепта. Так, в 1860 г. фабрик и заводов в Дубовке насчитывалось 26, с общим производством в 120 тыс. руб. в год. Еще более крупным конкурентом была Сарепта. С 20-х гг. XIX в., там сосредотачивались крупные горчичные, табачные и мыловаренные производства [9].

Однако с началом строительства железных дорог, Царицын начинает брать пальму первенства на себя. После открытия Грязе-Царицынской железной дороги, уезд становится распределителем бакинского керосина. С царицынских нефтехранилищ, он поступает как на внутренний рынок (Санкт-Петербург, Москва, Орел, Саратов, Варшава), но и на внешний (в Германию, Францию, Австро-Венгрию, Великобританию) [2].

Крупнейшим предприятием в Царицыне был механический и бондарный завод Товарищества «братьев Нобель», на котором трудилось более 300 человек [3]. Кроме того, Нобели открыли еще завод по выработке из нефти масел (нефтеперегонный завод), а также крупную нефтебазу с резервуарами для хранения нефти и нефтепродуктов. Это было необходимо для дальнейшей транспортировки этих товаров. Так же, в Царицын из-за начала работы Грязе-Царицынской железной дороги переносится рыбные промыслы и образуется рыбоперерабатывающая промышленность. Промышленные предприятия постепенно становится градообразующим, тем самым Царицын обгоняет своих конкурентов.

Все эти факторы влияли и на социально-культурный образ Царицына. С началом строительства и ввода в эксплуатацию железных дорог, увеличивается численность населения, причем происходит это довольно быстрыми темпами. Если в 1860 г. численность населения составляет 7,0 тыс. человек, то уже к 1873 г. это – 13,9 тыс., в 1877 – 26,5 тыс., в 1884 – 36,3 тыс., а перепись населения 1897 г. показывает городское население в 56,5 тыс. человек [10].

В уезде в 1870-х годах появляется театр Андрея Шувалова, пензенского предпринимателя, по репертуару которого, можно определить культурные предпочтения горожан. Это были развлекательные комедии, фарсы и водевили – «Ворона в павлиньих перьях» Н. Крестовского, «Простушка и воспитанная», «Лев Гурыч Синичкин» Д. Ленского. Они перемежались с классическими пьесами – «Горе от ума» А. Грибоедова [4], «Доходное место» А. Островского [7] и др.

Постепенно в Царицыне начинают прибывать на гастроли московские артисты. Самый большой успех имел Василий Николаевич Андреев-Бурлак. Аркашка Счастливец в пьесе А. Островского «Лес» [8] – этот образ «маленького человека» в его исполнении был проникнут гуманизмом, теплотой и сочувствием. Это было приобщение царицынцев к большому искусству.

Каждый год в Царицы приезжали цирки. Самым популярным был цирк братьев Никитиных.

По приглашению Миллера, часть семьи которого перебралась из Дубовки в Царицын из-за строительства в уезде железной дороги в конце XIX в., на сцене его концертного зала «Конкордии» выступал Федор Шаляпин [1].

Все основные события культурной и социальной жизни жителей Царицына отражались в прессе. Название одной из первых газет символично совпадает с названием одной из веток железных дорог, построенной в уезде во второй половине XIX в. Волжско-Донской листок выходил регулярно три раза в неделю с 2 января 1885 г. В ней печатались распоряжения правительства, телеграммы, городская хроника, корреспонденции коммерческого характера, сведения о движении поездов и судов, объявления. Часто публиковались статистические сведения о состоянии промышленности, торговле, социально-культурной сферы. С 4 октября 1901 г. газета была переименована в «Царицынский листок». Общий уровень материалов газеты был невысоким, редакция ориентировалась на не слишком интеллигентные слои населения – купцов, приказчиков, мещан [6].

Из этого можно сделать вывод о социальном составе Царицынского уезда. По данным первой всеобщей переписи 1897 г. дворян насчитывалось 1126 человек, духовенства – 117, купцов – 688, мещан – 25175, крестьян – 25868.

Таким образом, можно сделать вывод, что во второй половине XIX– начале XX в., в Царицыне в связи со строительством железной дороги активно развивается экономика, в частности рыбоперерабатывающая промышленность, соледобывающая и нефтеперегонная. В уезд переезжают представители различных сословий, которые начинают развивать здесь культурную среду. Появляются театры, например, Андрея Шувалова, концертные залы, такие как «Конкордия», в которых выступают знаменитости имперского и мирового масштаба. Появляется и развивается пресса. Газеты становятся доступны представителям всех сословий. В них также можно было найти культурную программу города, а также рецензии на театральные выступления.

### Литература

1. Андрианова Г.И. Художественный облик Царицына – Сталинграда. Волгоград: Универсал, 1991.
2. Водолагин М.А. Очерки истории Волгограда. 1589–1967. М.: Наука, 1968.
3. Государственный архив Саратовской области (ГАСО). Ф. 177. Оп. 1. Д. 12. Л. 33.
4. Грибоедов А.С. Горь от ума: комедия в 4 д., в стихах Александра Сергеевича Грибоедова. СПб.: Рус. кн. торговля, 1875.
5. Крель М. Роль железных дорог и водных путей сообщения в транспорте Волжского края. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1902.
6. Луночкин А.В. Пионеры местной прессы // Отчий край. 1997. № 3(15). С. 179–185.
7. Островский А.Н. Доходное место: комедия в 5-ти д. М.: Искусство, 1950.
8. Островский А.Н. Собрание сочинений: в 10 т. М.: Государственное издательство художественной литературы, 1960. Т. 6. Пьесы 1871–1873.
9. Соколов Г.С. Царицын-Сталинград в прошлом. Очерк первый: 1589–1862 гг. Сталинград: Сталингр. о-во краеведения, 1928.
10. Роман Шкода. Как менялась численность населения Царицына-Волгограда // ЦАРИЦЫН.РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://царицын.рф/2021/01/558-kak-menyalas-chislennost-naseleniya-caricyna-volgograda.html> (дата обращения: 25.10.2022).