

УДК 908

В.С. МЕРКУРЬЕВА
(Волгоград)

**ОСОБЕННОСТИ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ НИЖНЕГО
ПОВОЛЖЬЯ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX В.
(на материалах Царицынского уезда)**

Рассматриваются вопросы социально-экономического развития Нижневолжского региона в пореформенный период. Особенности развития описываются на примере Царицынского уезда Саратовской губернии. Важнейшим этапом развития края стало строительство железной дороги, связавшей Нижнее Поволжье с центральными районами страны. Показана связь между развитием транспортной инфраструктуры и повышением уровня социально-экономического развития края.

Ключевые слова: Нижнее Поволжье, Царицын, промышленность, железная дорога, модернизация.

VERA MERKURYEVA
(Volgograd)

**SPECIFIC FEATURES OF SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE LOWER
VOLGA REGION IN THE SECOND HALF OF THE XIXTH CENTURY
(based on the material of the Tsaritsyn uyezd)**

The article deals with the issues of the social and economic development of the Lower Volga region in the reform period. The peculiarities of the development are considered at the example of the Tsaritsyn uyezd of the Saratov province. The important stage of the development of the region is the railway construction, uniting the Lower Volga region with the central districts of the country. There is demonstrated the connection between the development of the transport infrastructure and the rise of the level of the social and economic development of the region.

Key words: the Lower Volga region, Tsaritsyn, industry, railway, modernization.

Одним из наиболее значимых периодов в истории России, безусловно, считается вторая половина XIX в. – период, связанный с бурным развитием и модернизацией всех сфер жизни. Отмена крепостного права, дальнейшие реформы Александра II, завершение промышленного переворота изменили облик нашей страны и определили тенденции ее развития на долгие годы. Нижнее Поволжье не стало исключением. Значительные изменения произошли во всех сферах жизни.

Существенному экономическому росту Царицына в пореформенный период способствовало его выгодное географическое положение на Волго-Донской переправе, сохранившей свое значение в транспортной инфраструктуре в рассматриваемый период. Модернизация транспортной системы во второй пол. XIX в. включала в себя развитие паромства на Дону и Волге, а также строительство ряда важных железных дорог, среди которых особое место занимала линия Царицын – Калач. Именно строительство этой первой железнодорожной ветки помогло связать два важнейших пути – Волжский и Донской. Однако наиболее значительную роль в дальнейшем экономическом развитии всего Царицынского уезда сыграло строительство в 1870 г. Грязе-Царицынской железной дороги, соединившей Нижнее Поволжье с Центральной Россией и западными районами страны, центрами промышленного производства.

Строительство первой железной дороги в Царицыне решало проблему перевозки грузов на юг страны. Однако оставался важным вопрос о связи с центральными губерниями, например, с Москвой – для перевозки грузов и доставки пассажиров. В Министерстве путей сообщения развернулась дискуссия относительно направления развития железных дорог России на юго-восток. Одновременно рассматривались два ключевых направления, представляющих Нижневолжский регион: Саратов и Царицын.

Весомые доводы были приведены в пользу каждого из них. В том числе, рассматривалась возможность строительства двух железнодорожных веток – двух ключевых станций на Нижней Волге. Результатом обсуждения стало компромиссное решение и оба проекта – Саратовской и Царицынской веток – были утверждены министром путей сообщения. Таким образом, в 1868 г. было принято важнейшее постановление о начале строительства Грязе-Царицынской железной дороги, поворотного события в жизни нашего региона. Этой дорогой, обеспечивающей перевозки в период с 1868 по 1893 г., решалась задача обеспечения железнодорожного сообщения между югом Российской империи и ее центральными губерниями. Грязе-Царицынская железная дорога была построена в кратчайшие сроки. Ее общая длина составила 718 км. В течении двух лет был подготовлен к эксплуатации участок пути, соединивший станции Борисоглебск и Филоново. Это произошло в 1870 г. Спустя год железнодорожный вокзал Царицына встретил первый пассажирский поезд. Царицынское железнодорожное депо быстро расширялось, подвижной состав к концу XIX в. насчитывал более десяти составов. К началу XX в. локомотивное депо Царицына стало одним из крупнейших предприятий быстро растущего города [2, с. 54].

Пореформенный период отмечен быстрыми темпами развития города и всего уезда. Строительство железной дороги позволило Царицыну быстро превратиться в крупный транспортный узел. Эта характеристика дополнила его важное значение в осуществлении торговых операций в Поволжье. В рассматриваемый период значение города для Нижнего Поволжья было крайне важным. По своему статусу Царицын опередил Камышин и Астрахань, занял важнейшее место после столицы губернии – Саратова. Увеличивался грузопоток и по Волге – через Царицын. По общим объемам грузоперевозок город занимал второе место в Поволжье, уступая только Нижнему Новгороду. При этом, Астрахань и Саратов находились на шестом и седьмом местах. В 1885 г. в Царицынском затоне зимовало 24 парохода и 70 барж, а в 1900 г. – уже 50 пароходов и 210 барж [6, с. 54–55].

В связи с оживлением социально-экономического развития региона постоянно увеличивалось население Царицына. Ежегодный прирост населения составлял примерно 15–25 тыс. человек. Если в 1861 г. в Царицыне проживало 7 тыс. жителей, то в 1897 г. их было 56,5 тыс., а в 1903 г. – 79,8 тыс. Накануне Первой Мировой войны в 1914 г. численность жителей составила 134 тыс. Таким образом, Царицын, оставаясь уездным городом, опережал многие губернские столицы по числу жителей [4, с. 110].

Расширение районов промышленной добычи соли на озере Баскунчак в 1867 г. и открытие железной дороги для ее перевозки стали новой ступенью в развитии нашего региона. В частности, Царицын получил приоритетные права в переработке этого важного продукта. В начале 1880-х годов в городе имелось пять соляных складов, при которых действовали солемольные мельницы. Из Царицына по железной дороге соль активно экспортировалась в другие районы страны.

На рубеже XIX–XX вв. Царицын переходит в разряд важных фабрично-заводских центров Нижнего Поволжья. Российские и иностранные предприниматели вкладывали значительные средства в строительство новых промышленных предприятий. Например, металлургическая промышленность в нашем городе начала развиваться с 1875 г., когда американским инженером А.В. Бари были построены котельные мастерские. Из этих мастерских вырос крупный металлообрабатывающий завод – в настоящее время носящий название «Красный Октябрь». Создание крупного металлургического предприятия в Царицыне способствовало дальнейшему развитию в нем других предприятий металлообрабатывающей промышленности. В рассматриваемый период здесь начали свою работу такие предприятия, как механический завод Барышева, металлообрабатывающий завод Грабилина, гвоздильно-проволочный завод братьев Серебряковых и мн. др. При этом в Царицыне открывались предприятия не только тяжелой, но и легкой промышленности – двумя ватными и чулочной фабриками, кожевенными заводами, мыловаренным заводом Кулыгина. Пищевая промышленность была представлена паровыми мукомольными мельницами, пивоваренными и ликеро-водочными заводами, крупной кондитерской фабрикой. Всего в Царицыне в 1900 г. насчитывалось 189 предприятий, на которых было занято до 10 тыс. рабочих; в 1913 г. предприятий стало уже свыше 450, а количество рабочих приблизилось к 45 тыс. [5, с. 11–12].

Тенденции социально-экономического развития, наблюдаемые в уездном центре, были заметны и в прилегающих к Царицыну небольших городах. Так, в Камышине начали работу лесопильные заводы, механические мастерские, ликеро-водочный завод, мукомольные мельницы, нефтебаза и многие другие предприятия. В станицах Усть-Медведицкой, Нижне-Чирской, Урюпинской, а также в крупных слободах Царицынского уезда – Николаевской и Михайловке – в тот период были открыты небольшие предприятия, отражающие специфику региональной промышленности (горчично-маслобойные заводы, мукомольные мельницы, столярные и слесарные мастерские). Железная дорога также позволила создать большое количество предприятий и рабочих мест – на крупных станциях, таких как Арчеда, Котельниково и Филоново были построены железнодорожные мастерские и депо.

Однако несмотря на значительные успехи в развитии экономики, уровень благоустройства Царицына до конца XIX в. оставался крайне низким. Одной из существенных проблем города было качество дорог, тротуаров, отсутствие уличного освещения. Так, через реку Царицу, связывавшую два крупных района города, можно было перейти по единственному Астраханскому мосту. Водоснабжение было налажено лишь в центральных районах. Плохо было оборудовано и освещение улиц, даже центральных.

Уровень медицинского обслуживания и образования в Царицыне также находились на сравнительно невысоком уровне. До конца XIX в. в городе работала одна небольшая больница, вместимостью не более 40 коек. Ситуация начала исправляться только в начале XX в., когда были открыты новые городские больницы. В 1914 г. Царицын располагал четырьмя больницами и четырьмя амбулаториями. 35 врачей обслуживали 134 тыс. человек, таким было население города. Просвещение и культура развивались более быстрыми темпами. В 1861 г. открылась воскресная школа, затем появились начальные школы. В 1885 г. в городе имелись две гимназии, городское четырехклассное училище и пять начальных школ. В сентябре 1896 г. в Царицыне появилось ремесленное училище – готовили в нем слесарей и столяров. Неоднократно ставился вопрос об открытии политехнического института. Однако до революции институт так и не появился.

В целом, следует отметить, что строительство железных дорог – важная часть развития нашей страны во второй половине XIX в. Царицын не стал исключением. Исторический проект соединения двух крупнейших рек – Волги и Дона – был реализован с помощью железнодорожного полотна. Построенная Волго-Донская, а затем и Грязе-Царицынская железные дороги позволили нашему городу в кратчайшие сроки стать одним из самых значительных транспортных узлов на юге России.

Одновременно с развитием железнодорожного транспорта произошло и превращение Царицына в крупный промышленный центр – здесь начали работу заводы и фабрики, создавались рабочие места, росло население города. Так железная дорога изменила историю нашего края.

Литература

1. Виргинский В.С., Хотеев В.Ф. Очерки истории науки и техники, 1870–1917 гг. М.: Просвещение, 1988.
2. Волгоград. Четыре века истории. Волгоград: Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1989.
3. Наливайко Г.Г. Царицын. Взгляд вглубь веков: исторические очерки. Волгоград: Издатель, 2013.
4. Отечественная история: россияне в мировой цивилизации. Мир. Россия. Волгоградская область. / под общей ред. проф. Г.В. Орлова. 7-е изд. Волгоград: Издатель, 2009.
5. Рябов С.И. История родного края, XVI–XIX. Волгоград: Ниж.-Волж. кн. изд-во, 1988.
6. Царицынский и Камышинский уезды в описаниях краеведов (1727–1928) / под ред. М.М. Загорюлько и И.О. Тюменцева. Волгоград: Издатель, 2010.