



УДК 94(470)«17/1917»
ББК 63.3(2)53

ВЛАДИКАВКАЗСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ОКРЕСТНОСТЕЙ ЦАРИЦЫНА (КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА)

А.В. Луночкин

В статье рассматривается вопрос о влиянии Царицын-Тихорецкой ветви Владикавказской железной дороги, построенной в конце XIX в., на экономическое развитие пригородов и южной части г. Царицына, через которые она прошла. Анализируется объем и состав грузооборота каждой станции, торговое и промышленное развитие поселков, возникших при них, а также старых населенных пунктов вблизи линии железной дороги.

Ключевые слова: Владикавказская железная дорога, Царицын, Сарепта, Бекетовская, Ельшанка, промышленность, торговля.

С проведением Волго-Донской (1862 г.) и Грязе-Царицынской (1871 г.) железных дорог Царицын превратился в крупный транспортный узел. Однако основная часть грузопотока шла в одном направлении – от Волги к Грязям и далее в центральные районы России с конечным выходом на Ригу. Товары волжской торговли – соль, рыба, хлеб – уходили в Западную Европу через Балтийское море. Соединение Волги с расположенным рядом Северо-Кавказским регионом произошло лишь в самом конце XIX в., когда акционерное общество Владикавказской железной дороги построило ветвь от своей станции Тихорецкой к Царицыну. Теперь волжскому лесу и хлебу был открыт прямой выход к Новороссийскому порту. Оттуда же на Волгу пошел значительный поток импортных грузов бассейна Черного и Средиземного морей. Строительство Тихорецкой ветви привело к заметному оживлению экономической жизни не только в Царицыне, но и в его ближайших окрестностях.

Еще на стадии изыскательских работ вопрос о направлении будущей железной дороги стал предметом борьбы между строи-

телями и городскими властями Царицына. Первоначальным проектом предусматривалось расположить головную станцию новой дороги в Нижней Ельшанке, за пределами городской черты. Как отмечалось в технической записке к проекту, в этом случае Ельшанка становилась не только узловым пунктом для грузов с Волги и Дона, но и «местом погрузки громадной партии леса, которую в количестве 600 000 бревен ежегодно получает и перерабатывает фирма Максимова на своих снабженных двумя паровыми самотасками складах и двух лесопильных заводах» [6, л. 28]. Как полагали изыскатели, к станции в таком случае тяготели бы также кораблестроительный завод Пастухова, расположенный рядом с максимовским, и кожевенные производства х. Купоросного. Однако такое развитие событий не устраивало Царицынскую городскую думу. Узнав о намерениях строителей, 30 ноября 1894 г. она постановила ходатайствовать перед правительством об обустройстве конечной станции Тихорецкой дороги непременно на землях, принадлежащих городу. Вариант же железнодорожников, как отметил городской голова А.М. Шлыков, мог отвлечь от Царицына «больше половины грузов» и нанести городу непоправимый ущерб. Саратовский губернатор поддержал это ходатайство [10, л. 10–14]. Большой проблемой для

городских властей стало то, что весь берег Волги в городской черте был занят Волго-Донской линией общества Юго-Восточных железных дорог. Желая привлечь сюда станцию Тихорецкой дороги, городская дума просила общество Юго-Восточных железных дорог уступить соседям часть своих пристаней здесь, а взамен предложила на льготных условиях территорию выше города, за Банным оврагом. Однако правление Юго-Восточных дорог, опасавшееся конкуренции, так и не ответило на это обращение.

С другой стороны, ходатайство царицынских властей дошло до руководства Министерства путей сообщения [10, л. 23]. В результате в проект Тихорецкой ветви были внесены некоторые изменения. Конечную станцию передвинули на городскую землю, в зацарицынскую часть города, причем должна была появиться и соединительная ветвь с существующим вокзалом Грязе-Царицынской дороги. Своих пристаней в городе Владикавказское общество не получило, впрочем, это обстоятельство строителей не печалило. Как отмечалось в проектной записке, «раскинувшись на протяжении 27 верст вдоль Волги», линия давала «широкий простор как для устройства удобных пристаней, так и для грандиозного их развития в будущем» [6, л. 28 об.].

Строительные работы на линии железной дороги велись быстро. Уже 15 декабря 1896 г. на участке Великокняжеская – Ельшанка пошли рабочие поезда, с 15 октября 1897 г. здесь открылось регулярное сообщение. Участок Ельшанка – Царицын был пущен 2 декабря 1897 г., а после постройки виадука через Царицу 1 июля 1899 г. вся линия общей протяженностью 502 версты была официально признана построенной. В Царицыне и его ближайших окрестностях появились четыре железнодорожные станции – головная Царицын-Владикавказский, Ельшанка в шести верстах от нее, Отрада на 13-й версте (с 1899 г. переименована в Бекетовку) и Сарепта на 21-й версте. Хотя все эти станции возникли на новом месте, в некотором удалении от них давно уже существовали крупные населенные пункты.

Станция Царицын-Владикавказский расположилась на окраине зацарицынской части города. Здесь к тому времени уже начинал

складываться новый промышленный район, тяготевший к Волге и шедший по ее берегу Волжско-Донской железной дороге. Прежде всего это касалось лесной торговли и деревообрабатывающей промышленности. В конце 1880-х гг. здесь уже работали 4 лесопильных завода. В совокупности на них было занято 78 рабочих, они производили продукции на 209 тыс. руб. Здесь же расположились 5 кирпичных, 6 предприятий пищевой промышленности, 2 кожевенных, 2 рогожных, 2 ватных, 1 овчинное заведение и свечной заводик. Все они были небольшими – в совокупности там трудились 128 рабочих, включая сезонных [19].

В непосредственной близости от станции Ельшанка на берегу Волги находился х. Ново-Никольский, или Нижняя Ельшанка. Это был небольшой населенный пункт, получивший заметное развитие лишь после постройки в 1881 г. ростовским купцом П.Р. Максимовым большого лесопильного завода. Он был оснащен четырьмя пилорамами, приводившимися в действие от паровых двигателей. В конце 1880-х гг. там трудились 60 рабочих и производилось продукции на 150 тыс. руб. в год [19]. Для вывоза своей продукции Максимов построил конно-железнодорожный путь длиной 3,5 версты к Волго-Донской дороге. Рядом с его заводом располагалась кораблестроительная верфь Пастухова. В результате основным занятием местных жителей стала работа на этих и царицынских предприятиях, а также различные кустарные промыслы. Как отмечалось в «Историко-географическом словаре» А.Н. Минха, посевом хлебов, бахчеводством и скотоводством в 1890-х гг. занимались лишь некоторые из новоникольцев [13, с. 686]. Чуть ниже по течению Волги рядом с одноименным оврагом находился небольшой х. Купоросный, основанный в 1860 г. ремесленниками-кожевниками. Его жители не имели собственной земли и занимались исключительно выделкой кож. Необходимое сырье закупалось ими у казахов, кочевавших за Волгой, а также у калмыков. Готовая продукция отправлялась по Волге далеко за окрестности Царицына, доходя до Астрахани и Нижнего Новгорода. В начале 1880-х гг. здесь проживало 252 чел., а на 29 дворов имелось 18 кожевенных мастерских [3, с. 145].

Если жители Ново-Никольского и Купоросного уже в значительной степени порвали

с сельским хозяйством, то окрестности следующей станции Бекетовской были полностью аграрными. На расстоянии 10 верст от нее находились два крупных села. Волостной центр Отрада, бывшее имение знаменитого в XVIII в. екатерининского вельможи Н.А. Бекетова, насчитывал 227 дворов и 1 096 жителей. По другую сторону балки реки Елшанки была расположена украинская слобода Бекетовка, где в 1880-х гг. проживало 1 102 человека [там же]. После отмены крепостного права здешние крестьяне получили по 7 десятин земли на душу, выкупные платежи составляли 7,5 руб. с души. В степной части своей земли жители высевали в основном рожь, урожайность была невелика – 3–7 четвертей с десятины. Из-за недостатка пахотной земли многие крестьяне арендовали ее у своих бывших помещиков и купца Воронина, которому принадлежал берег Волги, по 4 руб. за десятину. Значительное место в экономике бекетовских и отрадненских крестьян занимало огородничество, а именно – разведение капусты на орошаемых из собственного пруда землях. Большой доход приносили и бахчи. С одной десятины бахчи владелец получал 200–300 руб. дохода, но развитие этого направления сдерживалось отсутствием дорог [7, л. 95]. Все бахчевые отсюда вывозились исключительно по Волге.

Наиболее крупная из всех пригородных станций в районе Царицына – Сарепта также находилась в отдалении от одноименного поселения. Бывшая немецкая колония переживала в это время не лучшие времена, ее экономическое развитие по сути остановилось. После отмены в 1870-х гг. всех льгот колонистам Сарепта получила статус волостного села. С тех пор многие коренные жители уехали в другие места России и за границу, появилась значительная прослойка русского населения. Если в 1859 г. в Сарепте проживало 446 колонистов, работала 1 фабрика и 7 заводов [19, с. 109], то в конце 1890-х гг. немцев осталось всего 347 человек. «Иногородних» же здесь насчитывалось уже 1 353, то есть в 4 раза больше. Предприятий же осталось столько же, сколько и сорок лет назад – 2 горчичных, 1 кожевенный, 1 пивоваренный, 1 водочный, 1 мыловаренный, 1 горшечный и 1 кирпичный завод [13, с. 912]. Земли в окре-

стностях Сарепты были также не слишком благоприятны для зернового хозяйства – до 30 % их составляли солончаки. На остальной земле крестьяне сеяли рожь, пшеницу, овес. Урожайность колебалась от 2–3 до 6–7 четвертей зерна с десятины. Если учесть, что продажная цена четверти пшеницы составляла 5–6 руб., а арендная плата за землю, принадлежащую колонистам, достигала 2 руб., получается, что доход крестьян с десятины составлял от 8 до 40 рублей. Впрочем, урожайные годы случались здесь реже, чем полные засухи. Как и в окрестностях Бекетовской, намного больший доход приносило бахчеводство. Одна десятинка бахчей давала 2–2,5 тыс. арбузов по цене 50–100 руб. за тысячу [7, л. 82].

Уже первые годы эксплуатации дороги подтвердили правоту составителей проекта – станции, расположенные рядом с берегом Волги, быстро стали превращаться в крупные перевалочные центры. Так, самая южная волжская станция Сарепта в 1900 г. обработала 1 254 951 пудов товаров [2, прил. 14]. Одновременно со строительством железной дороги шли подготовительные работы в Сарептском затоне. Именно это место было выбрано для устройства главного порта Тихорецкой ветви на Волге, без чего она не могла работать в полную силу. Сооружение пристаней происходило в 1900–1901 гг. под общим руководством главного инженера по сооружению новых ветвей М.С. Кербедза. Для покрытия расходов обществу Владикавказской железной дороги пришлось выпустить дополнительных облигаций на сумму 4 262 370 рублей. Правда, само строительство обошлось дешевле – расходы составили 3 293 960 руб., а с процентами на ссудный капитал – 3 770 405 рублей [15, с. 2].

Для устройства порта был выбран мелководный рукав Волги между правым берегом и двумя островами – Малым Сарпинским и Малым Займищем. Они были соединены с берегом дамбой, дно рукава было углублено закупленной в Голландии землечерпальной машиной. В результате образовался обширный затон, безопасный для отстоя судов в зимнее время. Укрепленный берег позволял баржам приставать к нему вплотную, а проведенный прямо над обрывом рельсовый

путь чрезвычайно облегчал погрузочно-разгрузочные работы. Помимо этого, по дамбе на Малый Сарпинский остров была также проведена ветка железной дороги к дебаркадеру на волжском берегу. И там, и на берегу затона были возведены крытые пакгаузы. Для перекачки нефтепродуктов в затоне были построены три резервуара на 150 тыс. пудов каждый, эстакада, позволявшая одновременно наполнять 22 цистерны, и плавучая нефтекачка, питавшаяся от собственной электростанции. Правда, объемы выгрузки нефтепродуктов в Сарептском порту были относительно невелики. Основная часть нефтеналивных барж выгружалась выше Царицына на ст. Соляной Юго-Восточной железной дороги, и в Сарепту они заходили лишь из-за недостатка места там или по причине раннего ледостава. Колебания в грузообороте нефтепродуктов были очень велики. Если в 1908 г. в затоне было выгружено и отправлено по железной дороге 574 641 пуд нефтепродуктов, то в 1909 – всего 27 428 пудов, а в 1910 г. – лишь 358 пудов. В 1911 г. нефтяные баржи не заходили в Сарептский затон вовсе, зато в 1912 г. снова отметился большим объемом – 654 тыс. пудов [21, с. 8–9].

Гораздо большее значение Сарептский порт имел для лесной торговли. Безлесные районы Донской и Кубанской областей и Ставропольской губернии, тяготевшие к Тихорецкой ветви, предъявляли неограниченный спрос на пиломатериалы. Их отправка росла с каждым годом. Если в 1905 г. из Сарепты было отправлено 588 вагонов леса, то в 1912 г. – уже около 6 тысяч. С 1907 г. отправители стали арендовать участки земли вокруг затона и на станции под лесные склады. Каждый сезон в затон приходило 7–10 белян и десятки плотов. Кроме бревен прибывали в большом количестве шпалы для нужд северокавказских железных дорог. В 1912 г. станция отправила потребителям 5 542 000 пудов лесоматериалов [21, с. 8–9]. Кроме леса Сарептский порт с 1910 г. стал принимать в большом количестве и баскунчакскую соль, доставлявшуюся в баржах из Владимировки. В 1912 г. ее было перегружено 561 000 пудов. Зимой в Сарепту по железной дороге прибывало много донецкого каменного угля (в 1912 г. – 1 042 000 пудов), по несколько сот тысяч пу-

дов марганцевой руды из Чиатурского месторождения в Грузии, а также бокситов из Алжира [21, с. 8–9]. Весь этот груз весной отправлялся баржами вверх по Волге. Хлебные грузы не имели такой ярко выраженной направленности. В Сарепте встречались потоки и с юга, и с севера. Крупными покупателями северокавказской пшеницы были саратовские и самарские мукомолы, добавлявшие ее к местному зерну для улучшения качества муки. С другой стороны, хлебные грузы со Средней Волги отправлялись через Сарепту в Новороссийск для дальнейшего экспорта. Размеры перевозок очень сильно колебались и зависели от урожая на Волге и уровня цен в Новороссийске. Так, в 1909 г. в Сарепту прибыло на баржах 3 669 998 пудов пшеницы, которая была отправлена железной дорогой в Новороссийск. Обратно проследовало 519 643 пуда кубанской пшеницы. В 1912 г. из-за прошлогоднего неурожая на Кавказ было отгружено лишь 69 тыс. пудов пшеницы, а с Кавказа на Волгу пришло 1 529 000 пудов [21, с. 8–9]. Благодаря порту станция Сарепта стала одной из крупнейших по своему грузообороту на Тихорецкой ветви. В 1913 г. из нее было отправлено 9 092 162 пуда грузов [16, с. 413]. Станция и порт давали работу тысячам грузчиков, прежде всего крестьянам из близлежащих сел.

Наличие в Сарепте больших складов древесины и электростанции привело к постепенному возникновению вокруг станции и лесообрабатывающего производства. Служба пути Владикавказской железной дороги построила здесь два шпалопропиточных завода для собственных нужд. В 1911 г. здесь было произведено 225 тыс. шпал [4, с. 18]. Затем в 1905 г. возник первый частный лесопильный завод братьев Бауэр с 27 рабочими и годовой выработкой на 30 тыс. руб. В 1907 г. открылась лесопилка В.Г. Рудакова. Там в 1910 г., по данным столичного справочника, трудилось 30 рабочих и выпускалось продукции на 100 тыс. руб. в год [20, с. 230]. Правда, в царицынском издании завод этого купца числился как кожевенный [1, с. 62]. На самой станции имелось локомотивное депо на 8 паровозов и ремонтные мастерские с паровым двигателем 87,5 л. с. и 33 станками, там работало не менее двухсот мастеровых [9, л. 137].

Если прибавить сюда электростанцию с четырьмя паровыми двигателями, то станет ясно, что станция Сарепта стала в это время настоящим экономическим центром для всей округи. И не только экономическим – при станции работала школа на 160 детей железнодорожников, имелась больница на 50 коек [21, с. 6].

В это же время в близлежащем селе Сарепта ничего принципиально нового не произошло. Здесь продолжали действовать те же предприятия, перерабатывавшие сельскохозяйственное сырье практически в тех же размерах, что и ранее. Горчично-маслобойный завод наследников И.К. Глича с 70 рабочими и объемом производства на 200 тыс. руб. в год оставался самым крупным в Сарепте. Другой горчичный завод наследников А.И. Кноблоха с 25 рабочими вырабатывал продукции лишь на 45 тыс. руб. К ним прибавилась лишь паровая мельница А.М. Шлыкова [20, с. 821–822]. В списках сарептских предприятий 1913 г., по данным губернского статистического управления, числились мыловаренный завод с 2 (!) рабочими, водочный с 3 работниками, пивоваренный завод Г.О. Краутвурста с 13 рабочими. Горшечное заведение, известное ранее, прекратило существование. Полностью исчез в Сарепте и знаменитый некогда сарпиночный промысел, не выдержавший конкуренции с немецкими же домашними мастерскими Камышинского уезда [11, л. 19–19 об.] Сельскохозяйственное производство велось здесь в скромных масштабах сравнительно с числом жителей. Показательно, что жители Сарепты вовсе не арендовали землю, вполне обходясь надельными 1 742 десятинами [12, л. 29 об.].

Следующая станция, расположенная на берегу Волги – Бекетовская, приобрела еще большее экономическое значение. Так же как и Сарепта, она возникла на пустыре вдали от одноименного поселка. Но, в отличие от нее, здесь не было затона, и частные лесопромышленники могли свободно располагать свои пристани на просторном волжском берегу. В 1900 г. здесь было отправлено и получено меньше грузов, нежели из Сарепты – 1 086 335 пудов [2, прил. 14]. Однако затем Бекетовская уверенно вышла на второе место после Царицына. В 1913 г. она отправила 26 918 969 пудов товаров, почти исключитель-

но лесных. На станции арендовали землю под лесные склады 25 предпринимателей и обществ [16, с. 413]. В районе ст. Бекетовской возникло гораздо больше лесопильных производств, чем в Сарепте. До прокладки железной дороги здесь существовал всего один деревообрабатывающий завод А. Башенина. В 1910 г. на ст. Бекетовской работало уже 9 предприятий с 442 рабочими и годовым производством на 1 941 000 руб. [20, с. 227–230]. В следующем году их количество выросло до 14, а число рабочих до 645 [1, с. 62–64]. По данным за 1915 г., на ст. Бекетовской находилось уже 15 лесопильных заводов и 19 лесных складов с более 3 тыс. рабочих [14, с. 76]. Здесь имелась собственная лесотаска, четыре завода были электрифицированы и получали энергию из Сарепты. Ко всем лесопильным заводам шли собственные подъездные пути, построенные их хозяевами.

Села Отрада и Бекетовка продолжали свое аграрное существование. Хотя многие из их жителей нашли работу и заработок на лесопильных заводах при станции, объем сельскохозяйственного производства здесь не уменьшился, а даже вырос. На 766 десятин надельной земли здесь приходилось в 1912 г. 791 десятина арендованной и 280 десятин купленной земли. На арендованной земле даже вырос отдельный поселок Новая Отрада, состоящий из 245 дворов. Основной объем посевов в Отрадинской волости составляли зерновые, реализация которых заметно увеличилась после постройки железной дороги. В 1912 г. из 11 863 десятин посевов на озимую рожь приходилось 5 822 и на яровую пшеницу 5 013 десятин [12, л. 71].

Станция Ельшанка, как уже указывалось, изначально возникла вблизи крупного лесопильного производства. Она сразу стала важным центром перегрузки леса. Уже в 1900 г. она отправила потребителям 1 914 905 пудов товаров [2, прил. 14]. Следующие годы привели к еще большему увеличению оборотов станции. В 1913 г. с нее было отправлено 14 030 329 пудов грузов, и 1 607 001 пуд прибыл на станцию [16, с. 413]. В отличие от Бекетовской, здесь не произошло количественного роста лесопильных заводов, хотя главным товаром и тут оставалась древесина. Возможно, причиной являлась не-

хватка свободной земли – почти весь берег до х. Купоросного принадлежал Максиму и его наследникам. Лишь в 1908 г. в Ельшанке появился еще один лесопильный завод Ф.С. Дедушенко. В 1910 г. там насчитывалось 60 рабочих, годовое производство составило 165 тыс. руб. [20, с. 227]. Но наибольшее влияние прокладка железной дороги оказала на завод Максимова. Вплотную соприкасавшийся со станцией Ельшанка, он пережил заметное развитие. Мощное техническое оснащение позволило ему выйти на качественно новый уровень производства. В 1910 г. здесь трудилось 215 постоянных рабочих, имелось три паровых двигателя общей мощностью 160 л. с., собственная электростанция, работавшая на отходах производства – опилках, бревна поднимались на крутой берег Волги при помощи электрической самотаски. Продукции здесь было произведено на 1 305 000 руб. [20, с. 228]. По данным царицынского справочника, в 1911 г. количество рабочих выросло до 394, а производство – до 1 375 000 руб. [1, с. 62–64]. Максимовский завод был самым крупным во всем Царицынском промышленном районе. Вместе с заводами рос и х. Ново-Никольский. В 1912 г. здесь проживало уже 1 137 постоянных жителей. Хутор Купоросный, продолжавший быть центром кожевенного производства, насчитывал 523 обитателя [18, с. 16–17]. Показательно, что в Ново-Никольском, как и в Сарепте, никто не арендовал землю. Надел в 270 десятин, полученный крестьянами хутора после выкупной операции, был совершенно недостаточен даже для простого пропитания более тысячи человек. Очевидно, что подавляющее большинство жителей Ново-Никольского не занималось сельским хозяйством и зарабатывало средства к существованию в качестве наемных рабочих. Кожевники хутора Купоросного, не имевшие надельной земли, арендовали 20 десятин, но это была исключительно земля, на которой располагались жилые дома и дворы [12, л. 71–80].

Безусловно, наибольшее экономическое значение в районе Тихорецкой ветви имел город Царицын. Примечательно, однако, что грузооборот конечной станции вырос не так заметно, как у соседних. В 1900 г. станция Царицын-Владикавказский отправила и приняла

6 596 561 пуд грузов [2, прил. 14]. В 1913 г. станция получила 1 569 279 пудов, а отгрузила 8 941 612 пудов [16, с. 413]. Как и на соседних станциях, в основном это был лесной товар. Хлебные грузы Владикавказская железная дорога отправляла на север лишь в случае заторов в Новороссийском и Ростовском портах. Так, осенью 1908 г., когда Новороссийск был буквально засыпан хлебом, через Царицын следовало на Юго-Восточные дороги до 50 вагонов зерна в день [8, л. 49]. Проведение железной дороги преобразило зацарицынскую часть города. Рядом со станцией было возведено локомотивное депо на 4 паровоза и небольшие мастерские, правда, заметно уступавшие по размеру сарептским. Рядом со станцией разместились многочисленные пакгаузы и лесные склады (в 1913 г. – 24 хозяина), вслед за лесной торговлей стало развиваться лесопильное производство. В 1900 г. в зацарицынской части города работало уже 15 лесопильных производств с 225 рабочими [5, л. 225]. В 1911 г. восемнадцать зацарицынских лесопилок давали заработок 771 рабочим и вырабатывали продукции на 1 645 000 руб. [1, с. 63]. Деревообрабатывающая промышленность Царицына почти целиком была сконцентрирована в местности, тяготевшей к станции Владикавказской дороги. В северной части города имелся в это время лишь один лесопильный завод, принадлежавший обществу Юго-Восточных железных дорог. Эти предприятия располагались как по берегу Волги в городской черте, так и в непосредственной близости с железной дорогой. Под лесные пристани был отдан почти весь берег Волги в зацарицынской части города. Лишь часть его в непосредственной близости от устья Царицы была занята рыбными пристанями. Здесь же находились и рыбообрабатывающие предприятия. В 1910 г. в Царицыне насчитывалось 24 рыбокоптильни. Почти все они располагались во 2-й части города, а значит, вывозили свою продукцию либо по Волго-Донской, либо по Владикавказской железным дорогам. В этой же части города и в долине Царицы оказались сконцентрированы и горчично-маслобойные заводы Царицына, потреблявшие сырье из южных районов. Общий объем производства на пяти горчичных заводах города в 1910 г. составлял

843 тыс. руб., там трудились 231 рабочий [20, с. 821–822]. Здесь же располагались и все пивоваренные заводы города – А.А. Клейнау, В.Ф. Рексера и П.М. Таппера, продукция которых расходилась далеко за пределы Царицына.

В результате проведения Тихорецкой ветви Владикавказской железной дороги южные окрестности Царицына пережили бурное экономическое развитие. Сложившийся вокруг ее станций деревообрабатывающий район вообще может рассматриваться как уникальное явление – расположенный в безлесной местности, он, тем не менее, по объему производства занимал в начале XX в. второе место в России после Архангельского. В 1913 г. совокупный объем лесного производства Царицына, Ельшанки, Бекетовской и Сарепты составил 3 481 080 руб. [11. л. 5 – 5 об., 19–19 об.]. Возникшие пристанционные поселки стали центрами экономического притяжения для их округи, постепенно опережая расположенные рядом старые населенные пункты. По сути, именно в это время были заложены основы для того развития города, которое произошло в 1920–1930-х гг. и завершилось вхождением этих новых промышленных центров в черту Сталинграда.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Весь Царицын : справ. по гор. Царицыну и Царицынскому уезду: 1911. – Царицын : Т-во «Царицынская мысль», 1911. – 113 с.
2. Владикавказская железная дорога : отчет Правления общества по эксплуатации дороги за 1900 г. / Владикавказская ж. д., Правление. – СПб. : Тип. Бр. Пантелеевых, 1901. – 305 с.
3. Волости и важнейшие селения Европейской России: По данным обследования, произведенного статистическими учреждениями М-ва внутр. Дел. Вып. 4 : Губернии Нижне-Волжской области. – СПб. : Центр. стат. ком. МВД, 1883. – 249 с.
4. Высочайше учрежденная Особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России : докл. по обследованию железных дорог. Докл. № 24 : Владикавказская железная дорога. – СПб. : Невская тип., 1913. – 77 с.
5. ГАВО (Гос. арх. Волгогр. обл.). – Ф. И-6 (Помощник начальника Саратовского губернского жандармского управления по Царицынскому уезду). – Оп. 1. – Д. 51 (Список предприятий Царицынского уезда).
6. ГАРО (Гос. арх. Рост. обл.). – Ф. 26 (Владикавказская железная дорога). – Оп. 5. – Д. 123 (По переписке с техническим отделом и производителями работ).
7. ГАРО. – Ф. 26. – Оп. 5. – Д. 124 (По временному занятию площадей земель под добычу строительных материалов для надобностей Царицынской ветви Владикавказской ж. д.).
8. ГАРО. – Ф. 26. – Оп. 1. – Д. 198 (О грузовом движении по дороге).
9. ГАРО. – Ф. 26. – Оп. 5. – Д. 762 (Данные об оборудовании депо и мастерских).
10. ГАСО (Гос. арх. Саратов. обл.). – Ф. 1 (Канцелярия губернатора). – Оп. 1. – Д. 5405 (О проведении проектируемой Царицынско-Тихорецкой железной дороги).
11. ГАСО. – Ф. 421 (Саратовский губернский статистический комитет). – Д. 3497 (Число фабрик и заводов Царицынского уезда в 1913 г.).
12. ГАСО. – Ф. 421. – Оп. 1. – Д. 7845 (Сведения о площади посева и урожае полевых культур в крестьянских хозяйствах Царицынского уезда).
13. Минх, А. Н. Историко-географический словарь Саратовской губернии. Т. 1 : Южные уезды: Камышинский и Царицынский уезды. Вып. 1–4 / А. Н. Минх. – Саратов ; Аткарск : Тип. Губернского земства, 1898–1902. – 1410 с.
14. Москвич, Г. Г. Владикавказская железная дорога : краткий иллюстр. практ. путеводитель на 1915 г. / Г. Г. Москвич. – Пг. : Ред. «Путеводителей», 1915. – 128 с.
15. Отчет по сооружению пристаней в Сарепте / Владикавказская ж. д. – СПб., 1903. – 153 с.
16. Отчет правления Владикавказской железной дороги за 1913 г. : приложение к отчету по эксплуатации / Владикавказская ж. д. – [Б. м.], 1913. – 477 с.
17. Промышленные заведения Царицына в 1888 г. // Волжско-Донской листок. – 1889. – 16, 18 июня.
18. Списки населенных мест Саратовской губернии. Царицынский уезд / Саратов. губернская земская управа, Оценочно-стат. отд-ние. – Саратов : Земская тип., 1914. – 18 с.
19. Списки населенных мест Российской империи, составляемые и издаваемые Центральным статистическим комитетом Министерства внутренних дел : по сведениям 1859 г. Т. 38 : Саратовская губерния / М-во внутр. дел, Центр. стат. ком. – СПб., 1862. – 130 с.
20. Список фабрик и заводов России. 1910 г. : по официальным данным фабричного, податного и горного надзора / Торгово-промышленная газета ; Вестник финансов. – М. ; СПб. : Л. и Э. Метцль и К, 1910. – 1034 с.
21. Станция Сарепта Владикавказской железной дороги. Краткое описание. – Царицын : Акционер. о-во паровой типо-литографии и писчебумажной торговли в Царицыне, 1913. – 12 с.

VLADIKAVKAZ RAILWAY AND ECONOMIC DEVELOPMENT IN THE VICINITY OF TSARITSYN (THE BEGINNIG OF 20th CENTURY)

A.V. Lunochkin

This article considers the influence of the Tsaritsyn-Tikhoretskaya branch of the Vladikavkaz railway (built at the end of 1890-s) on the economic development of the neighbourhood and the southern part of Tsaritsyn town. The author analyses the volume and structure of loads at each station, compares trade and industrial development of new settlements with the existing villages located near the railroad.

Key words: *Vladikavkaz railway, Tsaritsyn, Sarepta, Beketovskaya, Yelshanka, industry, trade.*