

Copyright © 2020 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA
Co-published in the Slovak Republic
Bylye Gody
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028
Vol. 57. Is. 3. pp. 1264-1271. 2020
DOI: 10.13187/bg.2020.3.1264
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



Influence of Railways on the Development of the Settlement Network in Astrakhan Province (the last quarter of the XIX – beginning of the XX century)

Sergey S. Belousov ^{a, *}

^a Kalmyk scientific center of Russian Academy of Sciences, Russian Federation

Abstract

The article analyzes the impact of railroads on the development of the settlement network in the Astrakhan province in the late XIX – early XX century. The article reveals the content of the process shown by the results described composition of immigrants, analysed the policy of the authorities in relation to rail migration, the peculiarities of the influence of railway's on the settlement network in different districts of the Astrakhan province.

The author notes that the appearance of railway transport introduced new features in the settlement process of Astrakhan province, while the formation of a settlement network along the railway tracks was a continuation of the previous policy of priority development of communication routes.

The influence that the railways had on the settlement network of the province, in different parts of it, was not the same. In the Kyrgyz inner horde, the settlement network expanded and new commercial and industrial centers appeared due to the railway, the same was observed in the area of salt fields on the Baskunchak and Elton lakes, in other areas of the road's passage, its influence was not so significant, or even almost unnoticeable. The degree of influence depended on the natural conditions, socio-economic level of development of a particular area and its density of settlement.

The population of railway stations was formed both by immigrants from other provinces and local residents. Among the settlers were many sectarians who spread propaganda of their teachings and managed to involve part of the Orthodox population in their societies, which in some localities led to their numerical dominance.

The construction of railways played a positive role in the development of the settlement structure. It contributed both to the expansion of the settlement network and to the influx of population to old-time settlements through or near which the railway lines passed.

Keywords: Astrakhan province, Railways, station settlements, late XIX – early XX century.

1. Введение

В 1881 г. в Астраханской губернии началось строительство железных дорог, в результате которого к 1917 г. были проложены 3 железнодорожные линии. Это событие имело положительное значение для развития губернии и затронуло различные сферы ее жизни.

В Астраханской губернии в силу обширности ее территории пути сообщения находились в зоне особого внимания властей и влияли на характер, тип и географию расселения, что в целом придавало своеобразию губернской поселенческой структуре.

Появление нового вида транспорта (железнодорожного) внесло новые черты в процесс заселения Астраханской губернии (торгово-промышленный характер новых поселений, увеличение среди переселенцев групп населения, не связанных с сельским хозяйством, крестьянской культурой и менталитетом), вместе с тем формирование поселенческой сети вдоль железных дорог являлось

* Corresponding author

E-mail addresses: sbelousovelista@mail.ru (S.S. Belousov)

продолжением традиционной для властей политики приоритетного освоения путей сообщения. Все это, безусловно, требует научного изучения и осмысления.

Помимо научного значения, исследование процесса влияния строительства железных дорог на развитие поселенческой сети важно в плане осмысления накопленного опыта в данном вопросе, который при определенной его корректировке может быть востребован властями при разработке проектов проведения железных дорог. Материалы, полученные в ходе исследования, также могут использоваться в сфере образования и в краеведческой работе.

Основной целью статьи является показать вклад железных дорог в развитие поселенческой сети в Астраханской губернии. В этой связи ставятся задачи: раскрыть содержание данного процесса, показать его результаты и оценить степень влияния на поселенческую сеть, дать характеристику состава переселенцев, проанализировать политику властей по отношению к железнодорожным миграциям, выявить особенности протекания данного процесса в разных районах Астраханской губернии.

2. Материалы и методы

Основными источниками написания статьи послужили материалы Астраханского губернского статистического комитета, опубликованные на страницах ежегодных памятных книжек и в специальных сборниках научных трудов. В них содержится богатый статистический материал, позволяющий проследить динамику численности населения железнодорожных поселков и ознакомиться с информацией об их инфраструктуре и роде занятий жителей.

В статье использованы материалы фонда № 794 (Астраханского управления земледелия и государственных имуществ), хранящиеся в Государственном архиве Астраханской области (ГААО). Архивные источники данного фонда содержат сведения о политике властей в отношении переселенцев, поселившихся в железнодорожных поселках, и об их административном, земельном и хозяйственном устройстве.

При проведении исследования автор опирался на принципы историзма, научного объективизма и системности, а методологической основой послужили историко-сравнительный, историко-генетический и историко-описательные методы исследования. Использование историко-сравнительного метода дало возможность выявить особенности влияния железных дорог на поселенческую сеть Астраханской губернии в сравнении с другими регионами и в то же время выявить общие черты данного процесса, а историко-генетический метод позволил установить преемственность в государственной переселенческой политике, основой которой на всем протяжении имперского периода являлась приверженность к заселению сухопутных путей сообщения.

3. Обсуждение

Историография становления и развития железнодорожного транспорта достаточно обширна и отражает различные аспекты их прошлого. Вопросы влияния железных дорог на развитие России затрагивались в работах обобщающего характера по истории железнодорожного транспорта (Верховский, 1899; Соловьева, 1975; История железнодорожного..., 1994) и исследовались отдельно (Радциг, 1896).

Поскольку Астраханская и Баскунчакская дороги являлись частью Урало-Рязанской железной дороги, то большой интерес для исследователя представляют работы, написанные по ее истории. В этой связи необходимо отметить книгу «Рязано-Уральская железная дорога и ее район», в которой описаны все станции дороги и приводятся сведения об их роли в местной жизни (Урало-Рязанская железная..., 1913).

В 1899 г. Астраханский губернский статистический комитет опубликовал в отдельном сборнике материалы обсуждения в астраханском обществе проекта строительства Астраханской железной дороги (Сборник материалов..., 1899). В нем содержатся интересные сведения о месте переселенческого вопроса в разрабатываемых проектах.

В советский период история железных дорог в Астраханской губернии, построенных в имперский период, не являлась объектом исследования; положительные сдвиги в историографии наметились лишь в первые годы XXI в. Из работ последнего времени отметим приуроченную к юбилею начала строительства Приволжской (Урало-Рязанской) железной дороги коллективную монографию, в которой содержится краткая история Астраханской и Баскунчакской железных дорог (Нелипа и др., 2011).

Из краткого обзора историографии видно, что вопрос влияния железных дорог на поселенческую сеть Астраханской губернии специально не изучался, поэтому данная статья призвана восполнить этот пробел.

4. Результаты

Появление первой железной дороги в Астраханской губернии было связано с развитием соляной промышленности на озере Баскунчак. Она была построена в 1881 г. с целью увеличить объем перевозок соли и ускорить ее доставку с о. Баскунчак до волжских пристаней, находившихся около

слободы Владимировка Царевского уезда. Дорога имела протяженность 72 версты, вдоль которых располагались железнодорожные станции Баскунчак, Кочевая, Солончак, Пристань Мамаевка, Владимировская Пристань и Ахтуба. По этой линии соль доставлялась с озера к пристаням, затем перегружалась на транспортные суда и по р. Волге отправлялась в места назначения.

Начальной станцией являлась станция Баскунчак, построенная в период прокладки железнодорожной линии в 1881 г. на территории п. Старая Будка, переименованного в советский период в п. Нижний Баскунчак.

История поселка Старая Будка связана с началом соледобычи на озере Баскунчак в середине XVIII в. Работы на озере носили сезонный характер, к тому же разработка месторождения по распоряжению властей несколько раз прекращалась и возобновлялась, что препятствовало закреплению населения на постоянное место жительства (Головащенко, 1879: 20).

В 1887 г. п. Средняя Будка посетил известный этнограф и государственный деятель А.Н. Харузин, который оставил об этом событии свои воспоминания. В поселке он увидел несколько лавок татар-торговцев, небольшую, нуждавшуюся в ремонте православную церковь, маленькое здание вокзала железнодорожной станции, а также «тут и там стоящие старые кибитки и разбросанные землянки киргизов (казахов), работающих на соляном промысле...» (Харузин, 1888: 159). На фоне всего этого железнодорожная станция выглядела необычным явлением – это и «опрятное», с хорошим внутренним убранством здание вокзала, и маневрирующий на путях в пустынной степи паровоз, и служащие «в одинаковых синих блузах и круглых шапках, с выдержкой, не свойственной степному человеку...» (Харузин, 1888: 160).

По данным Первой Всероссийской переписи 1897 г. в п. Средняя Будка числилось 79 дворов, имевших в своем составе 432 чел. (207 муж. и 225 жен.) (Вся Астрахань..., 1897: 39). Более половины постоянных жителей поселка Средняя Будка составляли торговцы, а остальную часть – лица, занимавшиеся в основном мелочной торговлей без документов, перевозкой грузов и воды для поселения (ГА АО. Ф. 794. Оп. 1. Д. 1466. Л. 130). Все эти люди поселились самовольно, поэтому поселок не имел собственных органов управления, а также административных и иного назначения общественных зданий, не был благоустроен. За места, занятые под торговые и жилые помещения, жители п. Средняя Будка платили арендную плату, которую администрация и служащие Баскунчакского соляного промысла считали очень низкой и просили вышестоящие власти ее поднять (ГА АО. Ф. 794. Оп. 1. Д. 1466. Л. 95, Л. 129 об.). За Баскунчаком следовали станции Кочевая, Солончак, Мамайская Пристань, Ахтуба и Владимировская Пристань, среди которых самой крупной была станция Ахтуба: в 1897 г. в ней имелось 38 дворов и 533 жителей (264 муж. и 269 жен.) (Вся Астрахань..., 1897: 76). Быстрое ее развитие стало возможным во многом благодаря тому, что в ней разместили управление Баскунчакской железной дороги и депо, построили школу и больницу. На станцию Ахтуба переехало жить много железнодорожников из различных мест России, а с начала XX в., после преобразования ахтубинской двухклассной школы в пятиклассную, в поселке стали готовить свои кадры для обслуживания железной дороги.

В начале второго десятилетия XX в. у властей начало вызывать серьезное опасение религиозно-нравственное состояние жителей п. Ахтуба. В отчете Астраханского епархиального православного Кирилло-Мефодиевского братства за 1911 г. говорилось: «Условия службы, отдаленность от приходского храма и примеры окружающего неверия и толстовство ослабили религиозно-нравственные понятия насельников станции Ахтубы и подорвали веру и нравственность у многих» (Отчет Астраханского..., 1912: 61).

Во второй половине 1890-х гг. северо-западную часть Астраханской губернии пересекала железнодорожная линия станция Тихорецкая – г. Царицын, связавшая юг Нижнего Поволжья с Северным Кавказом. Ее строительство имело огромное значение для развития г. Царицына и прилегающих к нему территорий, однако на Астраханскую губернию она оказала достаточно ограниченное влияние. Сооружение железной дороги негативно отразилось на чумацком промысле, который обеспечивал дополнительные заработки жителям ряда поволжских и ергенинских сел, перевозивших грузы с р. Волги на Северный Кавказ и обратно. Притоку населения и созданию новых населенных пунктов в Астраханской губернии эта дорога не способствовала, за исключением территорий, которые непосредственно пересекала железная дорога. В районе ее проведения у обществ сел Аксай, Большие и Малые Чапурники, Абганерово Черноярского уезда и калмыков северной части Малодербетовского улуса были выкуплены отдельные участки, на которых были возведены железнодорожные станции и другая необходимая инфраструктура. На отчужденных у бывших ее владельцев землях возникли станции Абганерово, Гнилоаксайская, Тингута и Червленая, при которых со временем образовались пристанционные поселки.

В 1903–1907 гг. в Астраханской губернии была построена железная дорога Астрахань – Саратов, которая связала административные центры двух губерний и соединила левобережную часть Астраханской губернии с железнодорожной сетью юго-востока России. Строительство железной дороги активно поддержал Временный совет по управлению Внутренней Киргизской ордою. По его мнению, проведение железной дороги по территории Внутренней Киргизской орды было выгодно как в экономическом, так и в политическом отношении. Вдоль железной дороги образовались бы

новые стационарные поселения, появились новые виды заработков, дальнейшее развитие получили соляные промыслы, на которых было задействовано много казахов, в торговле ослабили бы позиции татар, державших ее в своих руках и сильно влиявших в религиозном отношении на казахов.

Руководство Временного совета особо подчеркивало политико-религиозное значение строительства железной дороги, прямо заявляя, что она «послужит к скорейшему водворению среди кочевников начал русской гражданственности и культуры и ослабит влияние татар, которые теперь являются проводниками идей исламизма» (*Сборник материалов...*, 1899: 204). В постановлении Временного совета по управлению Внутренней Киргизской ордой говорилось: «Проектируемая железная дорога, открывая путь в орду, вызовет прилив в киргизскую степь русского населения, которое сблизится с киргизами и явится, таким образом, противовесом нежелательного влияния татар на ордынцев» (*Сборник материалов...*, 1899: 206).

Астраханская железная дорога была сооружена в течение 1903–1907 гг., ее длина составила 517 в.; вдоль нее были построены 20 железнодорожных станций, некоторые из них дали основание новым населенным пунктам.

От р. Волги железная дорога шла через Новоузенский уезд Самарской губернии, затем вступала в пределы Внутренней Киргизской орды Астраханской губернии. На данном отрезке пути было образовано 4 железнодорожные станции – Красный Кут, Лепехинская, Гмелинская и Палласовка. Самарский участок пути был наиболее удобным для строителей, поскольку проходил по обжитой и достаточно благоприятной в природном отношении местности. Вдоль железной дороги и недалеко от нее располагались многолюдные, с хорошо налаженной экономикой населенные пункты, которые с проведением железнодорожной линии получили дополнительный импульс для своего развития.

В пределах Астраханской губернии железная дорога проходила в более худших природных условиях: через полупустынную зону, летучие барханные пески и затопляемую во время разливов р. Волги дельту. Астраханский участок пути начинался на землях Внутренней Киргизской орды, где были построены железнодорожные станции Кайсацкая, Джаныбек, Сайхин и Шунгай. Все они возникли в местности, где не было стационарных поселений, а основное население составляли казахи-кочевники. Через несколько лет при железнодорожных станциях Внутренней Киргизской орды в результате притока русского населения и казахов из окрестных аулов образовались поселки, в которых открылись небольшие торгово-промышленные заведения, базары, школы, стало культивироваться земледелие. Успешное развитие железнодорожных поселков сделало их центрами притяжения для местного и пришлого населения, которое постоянно возрастало в численности. С 1910 по 1915 гг. число дворов в железнодорожных поселках Внутренней Киргизской орды выросло: в Джаныбеке с 63 (чел.) до 297 (1416 чел.), в п. Сайхин с 16 (53 чел.) до 57 (207 чел.), в п. Шунгай с 11 (61 чел.) (*Вся Астрахань...*, 1910: 48) до 12 (55 чел.) (*Вся Астрахань...*, 1916: 68).

Среди железнодорожных поселков Внутренней Киргизской орды наивысшие темпы развития демонстрировал п. Джаныбек. В 1914 г. автор заметки «Скромное торжество в поселке Джаныбек» удивлялся, что «всего лишь каких-нибудь 7–8 лет тому назад на том месте, где теперь раскинулся поселок, была пустынная киргизская степь, на которой кочевали киргизы со своими стадами; но вот прошла через степь железная дорога, и степь оживилась, появился приличный поселок «Джаныбек» с русским населением, в котором имеются очень хорошие дома, магазины, паровая мельница с электрическим освещением и во главе поселка, на площади, возвышается православная церковь-школа, увенчанная святым крестом, символом того, что здесь живут христиане, что здесь Русь, что здесь Русью пахнет» (*Скромное торжество...*, 1914: 171).

По соседству с Джаныбеком размещалась железнодорожная станция Кайсацкая, при которой также возник и успешно развивался новый поселок. До его появления в районе будущей станции Кайсацкой имелось лишь несколько мелких хуторов русских крестьян и казахов, однако все изменилось после постройки железной дороги. Всего через несколько лет после сдачи в эксплуатацию станции при Кайсацкой образовался поселок из 50 дворов, открылись магазины и базары. Современники того времени отмечали благотворное влияние железнодорожного поселка на окрестные хутора, которые благодаря усилившемуся притоку населения и близости к железной дороге стали быстро увеличиваться в населении и постепенно превращаться в селения. Их жители, помимо скотоводства, стали заниматься также выращиванием пшеницы и гречихи.

На пересекавшем Киргизскую Внутреннюю орду отрезке Астраханской железной дороги возникли еще 2 железнодорожные станции: Сайхин и Шунгай, однако по темпам своего развития они уступали двум предшествующим им станциям, и селились в них в основном казахи.

Сооружение железной дороги привело к появлению на казахских землях Астраханской губернии 4 населенных пунктов и анклава русского населения в районе станций Джаныбек и Кайсацкая. Их верующие жители в массе своей не являлись адептами Русской православной церкви, что можно объяснить рядом факторов: удаленностью поселков, не позволявшей осуществлять за ними эффективный надзор со стороны духовных властей, отсутствием православных церковных структур и священников, активной пропагандой сектантов, наличием среди переселенцев значительного количества сектантов и, безусловно, географической близостью поселков к сильно зараженному сектантством Царевскому уезду Астраханской губернии.

В распространении своего учения среди православных особенно преуспели баптисты: их лидеры вели пропаганду на базарах, устраивали собрания в дни религиозных праздников и в базарные дни, часто посещали окрестные хутора с целью пропаганды. В 1911 г. Астраханское епархиальное православное Кирилло-Мефодиевское братство вынуждено было констатировать, что большинство верующих в п. Джаныбек и Кайсацкий не являются православными, более того, и среди православных наблюдалось сильное колебание в сторону вероисповедания баптистов. Численный перевес религиозных противников Русской православной церкви привел к тому, что в п. Джаныбек ими оказались заняты все выборные административные должности (*Отчет Астраханского..., 1912: 42*). По данным епархиальных властей, в 1914 г. в п. Джаныбек и в ближайших к нему хуторах проживало 500 душ православных, в то время как сектантов (баптисты, молокане, субботники и др.) было вдвое больше – около 1 тыс. душ (*Скромное торжество..., 1914: 171*).

Быстрое увеличение численности жителей в п. Джаныбек, укрепление его экономики сделали возможным поселковым властям поставить уже в 1913 г. вопрос о придании ему статуса города, однако быстро решить этот вопрос помешала начавшаяся война. Просьбу джаныбековцев удовлетворило Временное правительство, которое своим постановлением от 3 июня 1917 г. преобразовало п. Джаныбек в город, одновременно переименовав его в Степной. Вскоре власти поселка получили от губернской администрации распоряжение ввести в действие положение о городском управлении и согласно ему учредить городскую думу и провести в нее выборы гласных. Их также известили о том, что Временное правительство выделит для этих целей ссуды.

По поводу изменения административного статуса Джаныбека корреспондент журнала «Сельское хозяйство Астраханского края» в те дни писал: «Городу Степному, по-видимому, предстоит сделаться центром, к которому потянутся оседлые поселения значительного района, где расположены не только многочисленные хутора, тяготеющие к железной дороге, но и ряд поселков вдоль дорог» (*Город Степной, 1917: 246*). Вскоре эти предположения подтвердились. В первых числах июля в п. Джаныбек был созван съезд представителей поселков Киргизской Внутренней орды, на котором делегаты признали необходимым для защиты интересов жителей поселков учредить в Джаныбеке «центральный объединяющий орган» под названием «Союз поселков Киргизской степи» и назначили на 23 июля 1917 г. съезд для выборов органов правления и совета союза новой административной структуры (*Объединение поселков..., 1917: 253*).

Астраханская железная дорога прошла через Баскунчакский и Эльтонский соляные промыслы, возле которых возвели две новые железнодорожные станции: Верхний Баскунчак и Новый Эльтон. В связи с завершением строительства 13 декабря 1907 г. товарищ главноуправляющего землеустройством и земледелием утвердил условия сдачи в аренду земель под торгово-промышленные поселки при Астраханской железной дороге. Земли на местах будущих поселков разбивались на участки (по 150 кв. саж. каждый) и сдавались в аренду отдельным лицам на 24 года с правом ее продления при условии соблюдения в точности контракта. По истечении каждых 12 лет арендная плата поднималась; первый раз – на 10 %, затем – на 15 %, 20 %, 25 % и т.д. Участок мог сдаваться только одному лицу (*ГА АО. Ф. 794. Оп. 2. Д. 193. Л. 100*).

К моменту выхода распоряжения товарища главноуправляющего при станциях Верхний Баскунчак и Новый Эльтон уже существовали поселки, которые образовались в 1905–1907 гг., т.е. еще в период строительства Астраханской железной дороги. Проживавшие в них лица водворились без разрешения властей, поэтому считались самовольными поселенцами. В 1909 г. п. Верхний Баскунчак насчитывал 78 дворов и 493 чел. (*Вся Астрахань..., 1909: 35*), Новый Эльтон – 10 дворов и 48 чел. (*Вся Астрахань..., 1909: 44*). В 1911 г. жителям обоих поселков предписали заключить контракт на аренду мест и оплатить суммы за предшествующие годы, а с тех, кто откажется это сделать, власти грозили взыскать по суду деньги за причиненные казне убытки (*ГА АО. Ф. 794. Оп. 2. Д. 193. Л. 15*).

Предъявленные властями поселенцам достаточно жесткие условия аренды заставили часть самовольных жителей выселиться, однако в целом эти меры не приостановили рост численности населения и экономическое развитие поселков. К 1917 г. в п. Верхний Баскунчак проживало уже около 700 чел., а в п. Новый Эльтон – около 2000 чел. Появление данных населенных пунктов оживило торговую и экономическую жизнь в их окрестностях и способствовало возникновению новых хуторов. В п. Новый Эльтон дополнительным фактором привлечения населения стало открытие на озере санаторного лечения. На средства управления Рязанско-Уральской железной дороги здесь в 1910 г. был построен санаторий, где целебными минеральными грязями лечились семьи железнодорожников, а также частными лицами были открыты заведение по лечению кумысом и аптека. Постройка санатория и лечение за счет железной дороги ее рабочих и служащих было уникальным случаем в имперской России (*Опалев, 2013: 146*).

После Верхнего Баскунчака линия железной дороги уходила в сторону р. Ахтубы и, не доходя до нее, сворачивала и шла параллельно этой реке в направлении г. Астрахани. Этот участок дороги изобилдовал песками, а в дельте р. Волги строителям пришлось еще преодолевать и множество мелких рек и речушек, которые сильно осложняли строительство дороги. В то же время необходимо отметить и то, что дорога в этом районе проходила недалеко от старых населенных пунктов Ахтубинской поймы с развитой поселенческой сетью, многочисленным населением и со сложившейся структурой

экономики. Этими обстоятельствами можно, по-видимому, объяснить тот факт, что все 9 построенных железнодорожных станций на отрезке пути от ст. Богдо до ст. Дельта, так и остались мелкими населенными пунктами и не оказали сколь-нибудь заметного влияния на расширение поселенческой сети. Они имели значение для старых поселений, жители которых получили возможность доставлять по железной дороге на рынки городов свою продукцию.

5. Заключение

В досоветский период Астраханская губерния не входила в число регионов России, занимавших ведущие позиции по темпам создания железнодорожной сети. Первая железная дорога по ее территории была проложена в 1881 г. и предназначалась для увеличения объемов и скорости вывоза соли с промысла на озере Баскунчак к волжским пристаням, т.е. власти придавали ей сугубо экономическое значение. Во второй половине 1890-х гг. часть территории Астраханской губернии пересекла железная дорога Тихорецк – Царицын, а в 1903–1907 гг. была построена железная дорога Саратов – Астрахань. Из трех железных дорог, проложенных по территории Астраханской губернии, наибольшее влияние на поселенческую сеть оказали Баскунчакская и Астраханская. Вдоль первой было построено 6 станций, второй (астраханской части) – 16, на астраханском отрезке железной дороги Тихорецк – Царицын – 4.

Необходимо отметить, что, приступая к строительству железных дорог по территории Астраханской губернии, власти руководствовались прежде всего экономическими и административными соображениями, задача создания поселений вдоль дорог непосредственно в целях расширения сети поселений и увеличения численности населения, как это, например, имело место в планах при прокладке Транссибирской железнодорожной магистрали, не ставилась.

К моменту начала строительства железных дорог свободный колонизационный фонд казенных земель в Астраханской губернии был практически исчерпан, а огромный массив земель кочевников, с одной стороны, был вследствие тяжелых природных условий малопригоден для создания поселений, а с другой – он охранялся от использования его посторонними лицами специальными законами. Единственное исключение было сделано для Киргизской Внутренней орды, прокладка железной дороги по землям которой и создание при станциях поселков должны были привести к расширению стационарной поселенческой сети и привлечь русское население на казахские земли. Железнодороге отводилась цивилизационная и одновременно интеграционная роль в отношении казахского населения.

Влияние, которое оказали железные дороги на поселенческую сеть губернии, в разных ее частях было неодинаковым. В Киргизской Внутренней орде, благодаря железной дороге, поселенческая сеть расширилась и появились новые торгово-промышленные очаги, то же самое наблюдалось в районе соляных промыслов на озерах Баскунчак и Эльтон, в других районах прохождения дороги ее влияние было не столь значительным, а то и вообще почти незаметным. Многие зависело от природных условий, социально-экономического уровня развития конкретной местности и плотности ее заселения. Из 26 построенных в Астраханской губернии вдоль железных дорог станций только 9 превратились в крупные и средние населенные пункты, все остальные так и остались мелкими придорожными станциями.

Население железнодорожных станций формировалось как за счет переселенцев из других губерний, так и местных жителей. В числе переселенцев было немало сектантов, которые развернули пропаганду своих учений и сумели вовлечь в свои общества часть православного населения, что в некоторых населенных пунктах привело к их численному доминированию.

Строительство железных дорог сыграло положительную роль не только в социально-экономическом и административном развитии Астраханской губернии, но и в развитии поселенческой структуры. Оно способствовало как расширению поселенческой сети (создание новых поселений), так и притоку населения в старожильческие населенные пункты, через которые или вблизи которых прошли железные линии. Все это привело к увеличению численности населения губернии и улучшению ее демографических показателей.

6. Благодарности

Исследование проведено при поддержке государственной субсидии: проект «Комплексное исследование процессов общественно-политического и культурного развития народов Юга России» (AAAA – А – 19 – 119011490038 – 5).

Литература

Верховский, 1899 – *Верховский В.М.* Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. СПб., 1899.

Вся Астрахань..., 1897 – *Вся Астрахань и весь Астраханский край.* Памятная книжка Астраханской губернии на 1897 г. Астрахань, 1897.

Вся Астрахань..., 1909 – *Вся Астрахань и весь Астраханский край.* Памятная книжка Астраханской губернии на 1909 г. Астрахань, 1909.

- Вся Астрахань..., 1910** – Вся Астрахань и весь Астраханский край. Памятная книжка Астраханской губернии на 1910 г. Астрахань, 1910.
- Вся Астрахань..., 1916** – Вся Астрахань и весь Астраханский край. Памятная книжка Астраханской губернии на 1916–1917 гг. Астрахань, 1916.
- Головащенко, 1877** – Головащенко А. Соляной промысел в Астраханской губернии // *Труды Астраханского губернского статистического комитета*. Астрахань, 1877. Вып. 5. С. 1-46.
- Город Степной, 1917** – Город Степной // *Сельское хозяйство Астраханского края*. 1917. № 7. С. 246.
- ГА АО** – Государственный архив Астраханской области.
- История железнодорожного..., 1994** – История железнодорожного транспорта России. Т. 1. 1836–1917 гг. / Под общей редакцией Е.А. Красковского, М.М. Уздина. СПб., 1994.
- Нелипа и др., 2011** – Нелипа Г.Н., Фирсов А.Б., Гришин С.Е., Елашова Л.И. Годы созидания. Приволжская железная дорога. 140 лет в документах. Т. 1. Саратов, 2011.
- Объединение поселков..., 1917** – Объединение поселков Киргизской степи // *Сельское хозяйство Астраханского края*. 1917. № 7. С. 253.
- Опалев, 2013** – Опалев М.Н. Особенности работы Астраханской железной дороги в условиях заволжских степей и пустынь (начало XX в.) // *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*. 2013. № 10 (36). Ч. 2. С. 142-147.
- Отчет Астраханского..., 1912** – Отчет Астраханского епархиального православного Кирилло-Мефодиевского братства за 1911 г. Астрахань, 1912.
- Радциг, 1896** – Радциг А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896.
- Рязано-Уральская железная..., 1913** – Рязано-Уральская железная дорога и ея район. СПб., 1913.
- Сборник материалов..., 1899** – Сборник материалов по вопросу Астраханской железной дороги. Астрахань, 1899.
- Скромное торжество..., 1914** – Скромное торжество в поселке Джаныбек // *Астраханские епархиальные ведомости*. 1914. № 7. С. 170-172.
- Соловьева, 1975** – Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975.
- Харузин, 1888** – Харузин А.Н. Степные очерки (Киргизская Букеевская орда). Странички из записной книжки. М., 1888.

References

- GA AO** – Gosudarstvennyi arkhiv Astrakhanskoi oblasti [State archive of the Astrakhan region]. [in Russian]
- Golovashchenko, 1877** – Golovashchenko A. (1877). Solyanoi promysel v Astrakhanskoi gubernii [Salt fishing in Astrakhan province]. *Trudy Astrakhanskogo gubernskogo statisticheskogo komiteta*. Astrakhan'. Вып. 5. Pp. 1-46. [in Russian]
- Gorod Stepnoi, 1917** – Gorod Stepnoi [City of the Steppe]. *Sel'skoe khozyaistvo Astrakhanskogo kraya*. 1917. № 7. [in Russian]
- Istoriya zheleznodorozhnogo ..., 1994** – Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. 1836–1917 gg. [History of railway transport in Russia. 1836– 1917]. 1994. Т. 1. 1836–1917 gg. Pod obshchei redaktsiei E.A. Kraskovskogo, M.M. Uzдина. SPb. [In Russian]
- Kharuzin, 1888** – Kharuzin A.N. (1888). Stepnye ocherki (Kirgizskaya Bukeevskaya orda). Stranichki iz zapisnoi knizhki [Steppe essays (Kyrgyz Bukeev Horde). Pages from a notebook]. М. [in Russian]
- Nelipa i dr., 2011** – Nelipa G.N., Firsov A.B., Grishin S.E., Elashova L.I. (2011). Gody sozidaniya. Privolzhskaya zheleznaya doroga. 140 let v dokumentakh [Years of creation. Volga railway. 140 years in documents]. Т. 1. Saratov. [in Russian]
- Ob"edinenie poselkov..., 1917** – Ob"edinenie poselkov Kirgizskoi stepi [Association of settlements of the Kyrgyz steppe]. *Sel'skoe khozyaistvo Astrakhanskogo kraya*. 1917. № 7. [in Russian]
- Opalev, 2013** – Opalev M.N. (2013). Osobennosti raboty Astrakhanskoi zheleznoi dorogi v usloviyakh zavolzhskikh stepei i pustyn' (nachalo XX v.) [Features of the Astrakhan railway in the conditions of the Volga steppes and deserts (early XX century)]. *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i yuridicheskie nauki, kul'turologiya i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*. № 10 (36). Ch. 2. Pp. 142-147. [in Russian]
- Otchet Astrakhanskogo..., 1912** – Otchet Astrakhanskogo eparkhial'nogo pravoslavnogo Kirillo-Mefodievskogo Bratstva za 1911 g. [Report of the Astrakhan diocesan Orthodox Cyril and Methodius Brotherhood for 1911]. Astrakhan. 1912. [in Russian]
- Radtsig, 1896** – Radtsig A.A. (1896). Vliyanie zheleznykh dorog na sel'skoe khozyaistvo, promyshlennost' i torgovlyu [Influence of Railways on agriculture, industry and trade]. SPb. [in Russian]
- Ryazano-Ural'skaya zheleznaya..., 1913** – Ryazano-Ural'skaya zheleznaya doroga i eya raion [Ryazan-Ural railway and its district]. SPb. 1913. [in Russian]

- [Sbornik materialov..., 1899](#) – Sbornik materialov po voprosu Astrakhanskoi zheleznoi dorogi [Collection of materials on the issue of the Astrakhan railway]. Astrakhan'. 1899. [in Russian]
- [Skromnoe torzhestvo..., 1914](#) – Skromnoe torzhestvo v poselke Dzhanybek [A modest celebration in the village of Janybek]. *Astrakhanskie eparkhial'nye vedomosti*. 1914. № 7. Pp. 170-172. [in Russian]
- [Solov'eva, 1975](#) – *Solov'eva A. M.* (1975). Zheleznodorozhnyi transport Rossii vo vtoroi polovine XIX v. [Railway transport in Russia in the second half of the XIX century]. M. 1975. [in Russian]
- [Verkhovskii, 1899](#) – *Verkhovskii V. M.* (1899). Istoricheskii ocherk razvitiya zheleznykh dorog v Rossii s ikh osnovaniya po 1897 g. [Historical sketch of the development of Railways in Russia since their foundation]. SPb. [in Russian]
- [VsyA Astrakhan'..., 1897](#) – VsyA Astrakhan' i ves' Astrakhanskii krai. Pamyatnaya knizhka Astrakhanskoi gubernii na 1897 g. [All of Astrakhan and the entire Astrakhan region. Memorial book of the Astrakhan province for 1897]. Astrakhan, 1897. [in Russian]
- [VsyA Astrakhan'..., 1909](#) – VsyA Astrakhan' i ves' Astrakhanskii krai. Pamyatnaya knizhka Astrakhanskoi gubernii na 1909 g. [All of Astrakhan and the entire Astrakhan region. Memorial book of the Astrakhan province for 1909]. Astrakhan, 1909. [in Russian]
- [VsyA Astrakhan'..., 1910](#) – VsyA Astrakhan' i ves' Astrakhanskii krai. Pamyatnaya knizhka Astrakhanskoi gubernii na 1910 g. [All of Astrakhan and the entire Astrakhan region. Memorial book of the Astrakhan province for 1910]. Astrakhan, 1910. [in Russian]
- [VsyA Astrakhan'..., 1916](#) – VsyA Astrakhan' i ves' Astrakhanskii krai Pamyatnaya knizhka Astrakhanskoi gubernii na 1916–1917 gg. [All of Astrakhan and the entire Astrakhan region. Memorial book of the Astrakhan province for 1910]. Astrakhan, 1916. [in Russian]

Влияние железных дорог на развитие поселенческой сети в Астраханской губернии (последняя четверть XIX – начало XX вв.)

Сергей Степанович Белоусов ^{a,*}

^a Калмыцкий научный центр Российской академии наук, Российская Федерация

Аннотация. В статье анализируется влияние железных дорог на развитие поселенческой сети Астраханской губернии в конце XIX – начале XX вв. Раскрыто содержание данного процесса, показаны его результаты, охарактеризован состав переселенцев, проанализирована политика властей по отношению к железнодорожным миграциям, рассмотрены особенности влияния железных дорог на поселенческую сеть в разных районах Астраханской губернии.

Автор отмечает, что появление железнодорожного транспорта внесло новые черты в процесс заселения Астраханской губернии, в то же время формирование поселенческой сети вдоль железнодорожных путей стало продолжением предшествующей политики приоритетного освоения путей сообщения.

Влияние, которое оказали железные дороги на поселенческую сеть губернии, в разных ее частях было неодинаковым. В Киргизской Внутренней орде, благодаря железной дороге, поселенческая сеть расширилась и появились новые торгово-промышленные очаги, то же самое наблюдалось в районе соляных промыслов на озерах Баскунчак и Эльтон, в других районах прохождения дороги ее влияние было не столь значительным, а то и вообще почти незаметным. Степень влияния зависела от природных условий, социально-экономического уровня развития конкретной местности и плотности ее заселения.

Население железнодорожных станций формировалось как за счет переселенцев из других губерний, так и местных жителей. В числе переселенцев было немало сектантов, которые развернули пропаганду своих учений и сумели вовлечь в свои общества часть православного населения, что в некоторых населенных пунктах привело к их численному доминированию.

Строительство железных дорог сыграло положительную роль в развитии поселенческой структуры. Оно способствовало как расширению поселенческой сети, так и притоку населения в старожильческие населенные пункты, через которые или вблизи которых прошли железные линии.

Ключевые слова: Астраханская губерния, железные дороги, станционные поселки, конец XIX – начало XX вв.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: sbelousovelista@mail.ru (С.С. Белоусов)