

ГРЯЗЕ-ЦАРИЦЫНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И ЕЕ ВЛИЯНИЕ НА ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЦАРИЦЫНА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

История развития железных дорог в России, железнодорожной тарифной политики достаточно полно проанализирована как в дореволюционной литературе, так и в работах советского периода¹. В то же время менее изучены вопросы влияния железных дорог на развитие промышленности и торговли отдельных регионов и городов. В связи с этим, на наш взгляд, значительный интерес представляет изучение роли Грязе-Царицынской железной дороги в торгово-промышленном развитии Царицына второй половины XIX в. Основой для исследования данного вопроса послужил значительный объем не востребованной источниковой информации: отчетов Правления Акционерного общества Грязе-Царицынской железной дороги.

Первая железная дорога в Царицыне была построена в 1862 г. Она соединила Царицын и Калач. Место для строительства было выбрано не случайно. Именно в районе Царицына две крупнейшие реки - Волга и Дон - сближаются, что создало благоприятные условия для устройства торгового пути между ними. Волго-Донская железная дорога превратила Царицын в главный перевалочный пункт леса, соли, и других грузов с Волги на Дон и дала выход донецкому углю в Поволжье. В 1871 г. был открыт второй железнодорожный путь Царицын-Грязи. Дорога состояла из трех частей: Главной линии, Урюпинской и Волго-Донской веток². Главная линия, из Царицына на Грязи, соединила город с центральными губерниями России и далее с северо-западным краем. От станции Грязи рельсовый путь шел в Ригу через города Липецк, Елец, Орел, Карачев, Брянск, Смоленск, Витебск, Полоцк, Дриссу и Динабург. В 1897 г. была

построена Тихорецко-Царицынская ветка Владикавказской железной дороги, связавшая Поволжье с Кубанью и Северным Кавказом. В результате волжско-камские грузы, прежде всего лес, получили выход на юг страны и через черноморские порты за границу. В свою очередь кубанская пшеница стала вывозиться в центральные районы страны.

Первостепенное значение для торгово-промышленного развития Царицына во второй половине XIX в. имела Грязе-Царицынская железная дорога. С ее открытием город превратился в главный распределитель бакинского керосина для внутреннего и внешнего рынков, в городе возникла также нефтепереработка. С царицынских нефтехранилищ по железной дороге керосин направлялся на базы Санкт-Петербурга, Москвы, Орла, Саратова, Варшавы и за границу – в Германию, Францию, Австро-Венгрию, Великобританию³. Кроме того, введение в эксплуатацию Грязе-Царицынской железной дороги привело к тому, что центр рыбной торговли Волго-Каспийского бассейна переместился из Астрахани в Царицын, который стал ближайшей к рыбным промыслам железнодорожной станцией. Одновременно в городе возникла рыбоперерабатывающая промышленность: появилось до 20 рыбокопильных заводов полукустарного типа. Строительство данной железной дороги явилось также толчком для развития соляного производства в Царицыне. С этого времени добыча соли на озере Баскунчак начинает стремительно возрастать. Баскунчакская соль стала сырьем для солемольной промышленности Царицына. Из города по Грязе-Царицынской железной дороге соль направлялась во внутренние губернии страны.

Важную роль в привлечении в Царицын керосина, соли и рыбы, которые стали основными товарами для оптовой торговли и сырьем для местной промышленности, сыграла политика Правления общества Грязе-Царицынской железной дороги. Грузоотправителям дороги

предоставлялись кредиты, открывались текущие счета. Частным лицам и обществам была разрешена постройка рыбных, соляных, нефтяных складов на железнодорожной станции, а также на пристани. Так в 1877 г. на рассмотрение общего собрания акционеров общества Грязе-Царицынской железной дороги поступило ходатайство бакинского нефтепромышленника Л.Э. Нобеля об аренде земли, принадлежащей Обществу, для устройства нефтяных резервуаров. Ходатайство это было удовлетворено⁴. В 1879 г. были построены первые 11 резервуаров товарищества братьев Нобель⁵. В 1881 г. земля под резервуары была отведена также товариществу «Лебедь»⁶. Кроме того разрешение устраивать на земле Общества нефтяные резервуары получили товарищество братьев Меркульевых, товарищество «Нефть», торговый дом Тагиева и братьев Саркисовых и др⁷. Земля предоставлялась бесплатно. В результате к 1883 г. было построено 37 частных резервуаров общей емкостью 5650 тыс. пудов и количество их постоянно увеличивалось⁸. Однако основным способом увеличения перевозок по Грязе-Царицынской железной дороге являлась тарифная политика ее Правления. Тариф данной железной дороги во многом складывался под влиянием, с одной стороны, конкуренции с другими приволжскими дорогами, с другой стороны - конкуренции с Волгой, как транспортной артерией.

Сильным конкурентом Царицынской железной дороги в 1870-х гг. была Тамбово-Саратовская железная дорога. Так, в 1871 г. более раннее открытие Саратовской дороги отвлекло от Грязе-Царицынской часть астраханских грузов. Задержка движения на Орловско-Грязской дороге в 1871 и 1872 гг. была причиной того, что значительная часть царицынских грузов ушла по Волге к Саратову⁹. Инструментом конкурентной борьбы между этими железными дорогами являлось, прежде всего, понижение тарифов¹⁰. Позднее, во второй половине 1880-х гг., конкурентом

Царицынской железной дороги (в перевозке нефтепродуктов) стала Закавказская дорога. По ней бакинская нефть следовала в черноморские порты и Закавказский регион. Дорога Баку-Батум являлась наиболее удобным путем для отправки керосина за границу. По подсчетам Д.И. Менделеева перевозка этого товара от Баку через Царицын до Либавы и далее морем в порты Англии и Германии обходилась около 60 коп. с пуда, тогда как стоимость отправки из Баку до Батума, а затем к европейским портам – 40 коп. и менее¹¹. Особенно усилились позиции Закавказской железной дороги к концу 1880-х гг. По мнению Правления Общества Грязе-Царицынской железной дороги, следствием конкуренции с Закавказской железной дорогой явилась потеря в 1885 г. 2-3 млн. пудов перевозки керосина в Юго-Западный район¹². Другим конкурентом для Грязе-Царицынской дороги, впрочем, как и для других приволжских дорог, являлась Волга. При этом, если при взаимной конкуренции железным дорогам во многих случаях удавалось заключать соглашения об единых тарифах (например, в 1878 г. на Грязе-Царицынской, Тамбово-Саратовской, Моршанско-Сызранской дорогах соль перевозилась по однообразному тарифу – 1/60 коп. с пуда и версты¹³), то борьба между железными дорогами и водными путями сохранялась во всей силе.

Среди грузов, за которые конкурировали железные дороги и волжский водный путь, был, например, хлопок. Правление Грязе-Царицынской железной дороги подчеркивало необходимость отвлечения его от Волги путем снижения тарифов на перевозку¹⁴. В результате, если в 1869 г. хлопок оплачивался по 1/12 коп. с пуда и версты, то в тарифе 1881 г. провозная плата составляла для него 1/18 коп. с пуда и версты при попудных перевозках и 1/36 коп. – при повагонных¹⁵. Данная мера положительно сказалась на объеме перевозки хлопка, который с каждым годом увеличивался. В 1879 г. было отправлено из Царицына 33867 пудов хлопка, в 1881 г. – 100360 пудов, в 1885 г. – 233310 пудов, в 1890 г. –

981204 пудов¹⁶. Одним из главных грузов Грязе-Царицынской железной дороги являлась соль. С целью увеличения ее перевозки на Царицынской железной дороге были установлены сравнительно низкие тарифные ставки. По специальному местному тарифу 1881 г. плата за перевозку соли в зависимости от станции назначения составляла 1/40-1/53 коп. с пуда и версты, и только на расстояние менее 108 верст (на станции, лежащие до Лога) повагонная плата была 1/30 коп. (табл. 1).

Таблица 1

Плата за повагонную перевозку соли из Царицына до станций Грязе-Царицынской железной дороги по тарифу 1881 г.

Станция назначения	Расстояние от Царицына (версты)	Плата за перевозку полными вагонами в 600 пудов за все расстояние (руб.)	Плата за перевозку с одного пуда и версты (коп.)
Лог	118	18,00	1/40
Себряково	206	32,64	1/42
Астахово	292	42,12	1/42
Алексиково	329	42,12	1/48
Поворино	354	42,12	1/50
Борисоглебск	378	44,04	1/53
Добринка	526	61,80	1/53
Грязи	574	67,68	1/53

Рассчитано автором по: Алфавитный список товарам с распределением их по разрядам тарифа (общество Грязе-Царицынской железной дороги). Спб., 1881. С. 43.

Надо заметить, что далеко не все железные дороги держали низкие тарифы на соль. Общество для содействия русской промышленности и торговле отмечало, что ряд железных дорог, среди них, например, Санкт-Петербургско-Варшавская, установил высокую плату за перевозку данного груза - 1/30 коп с пуда и версты¹⁷.

Кроме хлопка и соли с целью привлечения на Грязе-Царицынскую железную дорогу других товаров Правление дороги понизило тарифные ставки нефтепродукты, алебастр, антрацит, железную руду, каменный уголь. Так, по местному тарифу 1869 г. антрацит перевозился по 1/36 коп. с пуда и версты, по тарифу 1881 г. - по 1/65 коп.; железная руда в 1869 г. – по 1/30 коп., в 1881 г. – по 1/65 коп.; каменный уголь в 1869 г. – по 1/36 коп., в 1881 г. – по 1/65 коп. с пуда и версты и т.д.¹⁸ Для того, чтобы компенсировать понижения тарифов на основные для Царицынской железной дороги виды товаров, для других грузов провозная плата была повышена (табл. 2).

Таблица 2

Тарифы 1869 и 1881 гг. Грязе-Царицынской железной дороги для ряда товаров (в коп. с пуда и версты)

Товар	Тариф 1869 г.	Тариф 1881 г.	
		попудно	повагонно
Вата	1/18	1/12	-
Войлок	1/24	1/18	-
Деготь	1/24	1/18	-

Дерево для столярных и др. работ	1/24	1/18	-
Войлок	1/24	1/18	-
Железо не в деле	1/30	1/18	1/24
Кирпич	1/36	1/18	1/30
Крахмал	1/24	1/18	-
Марганец	1/24	1/12	-
Мыло простое	1/24	1/18	-
Олово	1/18	1/12	-

Источник: Тариф Грязе-Царицынской железной дороги. М., 1869. С. 75-91; Алфавитный список товарам...С. 4-19.

В целом же под воздействием, с одной стороны, конкуренции с железными дорогами и волжским водным путем, а с другой стороны, увеличения перевозок массовых малоценных грузов средняя провозная плата на Грязе-Царицынской дороге неуклонно снижалась. В 1871 г. она составляла 1/33 коп. с пуда и версты, в 1872 г. – 1/38 коп., в 1884 г. – 1/43 коп., в 1885 г. – 1/44 коп., в 1887 г. – 1/46 коп.¹⁹

Однако тарифные ставки на перевозку некоторых важных грузов по Грязе-Царицынской железной дороге не всегда отвечали интересам развития промышленности и торговли. В частности, лесопромышленники Костромской губернии жаловались на высокий лесной тариф, существовавший на главной линии Царицынской железной дороги (по тарифу 1881 г. 1/24 коп. с пуда и версты при попудных перевозках, 1/22 коп. с пуда и версты при повагонных на расстояние менее 100 верст, 1/25 коп. – при повагонных на расстояние более 100 верст). Поэтому из Царицына лес направлялся в основном на Дон через Калач и Качалино, отправка его до Грязей и далее в центральные губернии была

невыгодной²⁰. Жалобы на высокий тариф поступали также и от астраханских рыбопромышленников²¹. Плата за перевозку частиковой рыбы по тарифу Грязе-Царицынской железной дороги 1869 г. составляла 1/24 коп. с пуда и версты. Хотя по специальному тарифу 1881 г. плата была понижена, тем не менее она оставалась достаточно высокой: при попудных перевозках 1/21-1/30 коп. с пуда и версты в зависимости от станции назначения, при повагонных - 1/20-1/33 коп. (табл. 3).

Таблица 3

Плата за попудную и повагонную перевозку частиковой рыбы и сельди из Царицына до станций Грязе-Царицынской железной дороги по тарифу 1881 г.

Станция назначения	Расстояние от Царицына (версты)	Плата с одного пуда и версты при попудной перевозке	Плата с одного пуда и версты при повагонной перевозке полными вагонами в 600 пудов
Лог	118	1/21	1/20
Себряково	206	1/25	1/26
Астахово	292	1/28	1/29
Алексиково	329	1/29	1/30
Поворино	354	1/29	1/32
Борисоглебск	378	1/29	1/32
Хворостянка	549	1/29	1/32
Грязи	574	1/30	1/33

В целом же большая роль Грязе-Царицынской железной дороги в экономической развитии Царицына второй половины XIX в. бесспорна. Железная дорога, способствовавшая привлечению в город баскунчакской соли, каспийской рыбы, бакинской нефти и керосина, которые стали сырьем для местной промышленности и основными товарами для оптового рынка, явилась важнейшим фактором быстрого экономического роста Царицына.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ *Гиацинтов Н.* Основания организации тарифного дела на железных дорогах. М., 1887; *Загорский К.Я.* Наша железнодорожная политика. Спб., 1910; *Загорский К.Я.* Железнодорожные тарифы в России и Германии в связи с экономической политикой этих стран. Спб., 1914; *Кислинский Н.А.* Наша железнодорожная политика по документам Архива Комитета Министров. Спб., 1902; *Мигулин П.П.* Наша новейшая железнодорожная политика и железнодорожные займы. Харьков, 1903. *Субботин А.П.* Тарифный вопрос на русских железных дорогах. Спб., 1887; *Чупров А.И.* Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношения к интересам страны. Т. 1. М., 1875; *Витте С.Ю.* Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов. Спб., 1910; *Погребинский А.П.* Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма // Исторические записки института АН СССР. М., 1954. Т. 47; *Соловьева А.М.* железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975; *Китанина Т.М.* Хлебная торговля России в 1875-1914 гг.: Очерки правительственной торговли. М., 1978.

² В 1878 г. Волго-донская ж.д. стала веткой Грязе-Царицынской ж.д.

³ *Водолагин М.А.* Очерки истории Волгограда. М., 1968. С. 90.

⁴ Отчет правления общества Грязе-Царицынской ж.д. Борисоглебского земства за 1877. Спб., 1878. С. IV; Отчет... за 1878. Спб., 1879. С. VI.

⁵ Двадцати пятилетие товарищества нефтяного производства братьев Нобель. Спб., 1904. С. 68.

⁶ Отчет... за 1881. Спб., 1882, С. IV.

⁷ Отчет... за 1882. Спб., 1883, С. V.

⁸ Отчет... за 1883. Спб., 1884, С. III.

⁹ *Чупров А.* Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны. Т. 1. М., 1875. С. 177.

¹⁰ Отчет... за 1873. Спб., 1874, С. IV.

¹¹ *Менделеев Д.И.* Бакинское нефтяное дело в 1886 г. Спб., 1886. С. 101-102.

¹² Отчет... за 1885. Спб., 1886. С. 6.

¹³ *Чупров А.* Указ. соч., С. 177-178.

¹⁴ Отчет... за 1875. Спб., 1876. С. V.

¹⁵ Тариф Грязе-Царицынской ж.д. М., 1869. С. 102; Алфавитный список товарам с распределением их по разрядам тарифа (Общество Грязе-Царицынской ж.д.). Спб., 1881. С. 27.

¹⁶ Отчет... за 1882. Спб., 1883. С. III; Отчет... за 1891. Спб., 1892. С. 3.

¹⁷ Материалы по вопросу о железнодорожных тарифах. Ч. 1, Спб., 1881. С. 83.

¹⁸ Тариф Грязе-Царицынской ж.д. М., 1869. С. 73-101; Алфавитный список товарам... С. 3-26.

¹⁹ Отчет... за 1872. Спб., 1873, С. 2; Отчет... за 1886. Спб., 1887. С. 6; Отчет... за 1887 г. Спб., 1888. С. 6.

²⁰ *Кроль М.* Роль железных дорог и водных путей сообщения в транспорте Волжского края. Спб., 1902. С. 44.

²¹ Там же, С. 44.