

ИСТОРИЯ

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АСТРАХАНСКОЙ ГОРОДСКОЙ ДУМЫ ПО РАЗВИТИЮ ТРАНСПОРТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ В АСТРАХАНИ НА РУБЕЖЕ XIX–XX вв.

Е.Г. Тимофеева
(Россия, Астрахань)

Аннотация. *Анализируется один из аспектов деятельности Астраханской городской думы – развитие городского и железнодорожного транспорта в Астрахани в конце XIX – начале XX в., что позволит увидеть комплекс проблем, решаемых городским самоуправлением в соответствии с финансовыми возможностями и потребностями динамично развивавшегося региона, в тесном взаимодействии с органами государственной власти. Воссоздание основных вех истории строительства и развития городского и железнодорожного транспорта в Астрахани, ставшего осью культурного развития города и его окружи, наполнит историю астраханского городского самоуправления в одном из крупных регионов Нижнего Поволжья новым содержанием, базирующемся на широком круге источников.*

Annotation. *The article examines one of the aspects of the Astrakhan City Duma – the development of urban and rail transport in Astrakhan in the late XIX – early XX centuries. This allows seeing complex of problems solved by municipal council, in accordance with the financial capacity and needs of a dynamic development of the region, in close cooperation with public authorities. Reconstruction of the major milestones of history of construction and development of urban and rail transport in Astrakhan, which has become the axis of the cultural development of the city and its neighborhood, will fill with the history of the Astrakhan city government in one of the major regions of the Lower Volga region, with new content, which is based on a wide range of sources and literature.*

Ключевые слова: *город, городское общественное управление, Астраханская городская дума, городская управа, городской голова, депутаты думы, городской транспорт, конка, трамвай, железная дорога.*

Key words: *city, public administration, Astrakhan city council, city government, the mayor, Duma deputies, city transport, horse-tram, tram, railway.*

В истории самоуправления российских городов тема социокультурных практик, безусловно, присутствует. Всплеск научного интереса к проблеме развития общественного управления в Астрахани отразился в ряде сочинений, воссоздающих историю институтов местного самоуправления, основных аспектов их деятельности. Вместе с тем думские будни, сопряженные с кропотливой работой по решению насущных городских проблем, не всегда становятся предметом исследовательского внимания. В статье предпринята попытка воссоздания деятельности Астраханской городской думы, характеризующей стратегии поведения представителей выборных органов относительно создания жизненно важных для Астрахани коммуникаций. Поиск ответов на вызов времени, особенно в деле строительства железнодорожной магистрали, ставшей культурной осью развития региона, зримо свидетельствует о профессионализме и инициативе выборных лиц в их преданном служении интересам родного города и его жителей.

Быстрорастущий город, каковым являлась в XIX – начале XX в. Астрахань, требовал развития новых видов транспорта, более экономичных и вместительных по сравнению с тем, что могли предоставить извозчики. Последние исправно платили налоги, пополняя городскую казну.

Вопрос о сооружении в Астрахани конно-железной дороги возник в городской Думе зимой 1884 г. 20 января 1886 г. Дума признала реализацию этого проекта желательной и поручила управе «снестись с другими городами» (Петербургом, Киевом, Тифлисом, Варшавой и др.) для изучения передового опыта. Комиссия в составе гласных И.Н. Плотникова, Г.В. Тетюшинова, Н.И. Артемьева, П.И. Шавердова, М.С. Уварова под председательством городского головы В.М. Лазаревского рассмотрела заявление потомственного почетного гражданина Г.Е. Маллисона и тайного советника Н.А. Рубинского о постройке в Астрахани концессионным способом конно-железной дороги. После этого выработали проект условий концессии и 23 марта 1887 г. представили доклад городской Думе.

Однако решение вопроса откладывалось по различным причинам. Уехал из Астрахани Г.Е. Маллисон, не заявив о своем желании продолжить переговоры с городскими властями. Умер Н.А. Рубинский. В управу поступали новые предложения (от доверенного Русской компании промышленных коммерческих предприятий в Брюсселе г-на Висковатого, от Л. Блюмера и купцов Полякова и Мереинеса и др.). В 1894 г. подтвердило свое желание строить в Астрахани дорогу акционерное общество городских и пригородных конно-железных дорог в России.

Наконец вопрос был рассмотрен на третьем очередном собрании Астраханской городской думы 8 февраля 1895 г. Городской голова И.Н. Плотников обратился к гласным с просьбой высказаться о необходимости строительства дороги и способе строительства – хозяйственном или концессионном. Разгорелась дискуссия. Гласный Н.Д. Веров признавал конку ненужной: «благодаря мостовым... пути сообщения в Астрахани хороши», она «значительно уменьшит доход города от извозчиков».

Гласный П.А. Хлебников утверждал, что дорогу следует построить на городские средства, отказавшись от услуг концессионеров. С.М. Бутков вообще не понимал, зачем обсуждается вопрос, однажды уже разрешенный. Закрытой баллотировкой было решено устроить конно-железную дорогу в Астрахани: 35 голосов «за», 5 – «против». На положительный исход голосования повлияли многочисленные заявления домовладельцев, просивших гласных ускорить решение вопроса о конно-железной дороге, которая, по их мнению, могла облегчить сообщение с центром жителей городских окраин.

Для составления плана сети конно-железной дороги была создана очередная комиссия под председательством городского головы, куда вошли гласные Астраханской городской думы И.К. Петров, Х.Н. Сергеев, А.Н. Алексеенко, А.А. Бекунов, И.В. Беззубиков, М.И. Молчалов, П.А. Орехов [7, с. 101–108]. Дальнейшее движение вопроса затягивалось из-за устаревших проектов, трудностей в согласовании условий и т.д. Реализации проекта устройства конно-железной дороги в Астрахани так и не последовало. Городские власти обратили свои взоры на перспективный, современный вид транспорта – трамвай.

В 1896 г. собрание городской Думы закрытой баллотировкой высказалось за устройство трамвая концессионным способом, была назначена комиссия под председательством городского головы И.Н. Плотникова для разработки условий концессии [15, с. 540]. На сооружение трамвая акционерным Обществом астраханских трамваев была взята концессия с правом эксплуатации до 10 апреля 1932 г. Город имел право выкупить трамвай через 18 лет после подписания контракта (10 апреля 1897 г.). Концессионер выплачивал городу ежегодно 4 % с валовой выручки от эксплуатации предприятия [20, с. 15]. Капитал, вложенный в проект «Астраханский трамвай», составил 1 млн 300 тыс. руб. Торжественное открытие движения трамваев произошло 11 июня 1900 г. Общая площадь, занятая трамвайными путями, составила 7 689,11 квадратных саженей [6, с. 79–84, 117–119].

В 1910 г. городская Дума разрешила «трамвайному обществу» заменить паровые машины дизельными двигателями, получив «вознаграждение» увеличением процента с прибыли – с 4 до 6 %. Его эксплуатация приносила городской казне значительный доход. Так, если полученная прибыль от эксплуатации трамвая составляла в 1910 г. приблизительно 12 904 руб. 1 коп., то в 1916 г. – 30 300 руб. [12, с. 17]. Город-

ские власти заняли твердую позицию в отношении акционерного общества, выбрав определенный тип вагонов («бельгийского производства»), не допускали иной, даже более усовершенствованный предложенный обществом тип. Все условия плана надлежало, безусловно, выполнять.

Были определены направления линий и порядок движения трамваев. Подобный вид транспорта приносил акционерам стабильный доход, городские власти даже намеревались строить самостоятельную трамвайную линию («конкурирующие линии»). Однако Первая мировая война перечеркнула не только эти планы, но и саму идею о выкупе трамвая. В Думе размышляли, что при продлении концессии можно было бы попытаться выторговать у акционерного Общества бесплатное уличное освещение, но в итоге высказались за необходимость миллионного кредита на расширение городской электростанции (12 декабря 1914 г. Дума постановила приступить к ее переустройству) [8, с. 17].

Инженер Б.Ф. Рафальский на совместном заседании управы и «трамвайной комиссии» 20 февраля 1915 г. согласился с мнением инженера, заведующего городской электростанцией Б.И. Гаршвы, что город не готов выкупить трамвай, но тем не менее считал, что не следует бояться выкупа. Опыт других городов свидетельствовал о хорошей постановке «трамвайного дела» в руках городских властей. Вопрос остался открытым [10, с. 17–18].

Городская управа следила за тем, чтобы администрация трамвайного хозяйства обеспечивала чистоту в павильонах. Астраханцы частенько справляли «естественные надобности» именно там, невзирая на надпись «Мочиться строго воспрещается!». Воспрепятствовать подобному явлению администрация не могла, поскольку городские писсуары были устроены только у павильонов Ивановского и Таможенного мостов. В 1913 г. городские власти построили писсуар у трамвайного павильона на Паробичевом бугре [9, с. 30–32; 12, с. 17].

На заседаниях комиссии отмечались факты неудовлетворительной работы трамвая. В 1914 г. смотритель Шоболов указал на 171 случай «остановки трамвая в пути» из-за поломок или недостатка электрического тока. Частыми были «просрочки» в движении. Продолжали ветшать вагоны. Само предприятие стало «притчей во языцах» у горожан, недовольных недостатками в работе трамвая. Городские власти пребывали в нерешительности: 1915 г. явился годом, когда можно было выкупить права на трамвай, но город не располагал для этого необходимыми средствами.

Некоторые гласные астраханской Думы обратились к городскому голове с просьбой упорядочить трамвайное движение: неисправности в работе были очевидны. Это признал и представитель Бельгийского анонимного общества рельсовых путей в Астрахани А.И. Фардо, сославшись на «непреодолимые военные обстоятельства». Отсутствие нужных материалов и нехватка рабочих рук (даже за большие деньги специалистов трудно было найти) не позволяли обеспечивать эффективное обслуживание трамвая. Весной 1916 г. председатель «трамвайной комиссии» И.А. Бирюков указал на тот факт, что городское управление разрешило приглашать на работу женщин в качестве кондукторов и вагоновожатых [13, с. 22–24].

Протяженность «электрической железной дороги» в Астрахани росла из года в год. Если в 1904 г. она составила 15,3 версты [2, с. 239], то в 1915 г. – 22 версты 490 сажень [14, с. 57–58]. В 1910 г. функционировало 10 трамвайных линий («Дружина – Перевоз», «Болдинская», «Отрадинская», «Демидовская», «Полицейская», «Татаро-Базарная», «Бакалдинская», «Эллинская», «Царевская», «Кладбищенская»). Самыми прибыльными являлись линии «Демидовская» (86 237 руб. 99 коп. в год) и «Татаро-Базарная» (72 394 руб. 88 коп.) [16, с. 18].

Перевозки пассажиров трамваем возросли с 4 311 128 чел. в 1901 г. [21, с. 56] до 14 628 178 чел. в 1915 г. Число извозчиков сократилось с 1 192 чел. в 1904 г. до 900 чел. в 1910 г. [14, с. 57–58].

Приведенные данные красноречиво свидетельствуют о предпочтениях астраханцев в выборе транспортных средств. Горожане выбирали трамвай при всех «неисправностях» в его работе. К тому же последовательное увеличение таксы на извозчи-

ков делало данный вид сообщения невыгодным для владельцев, многие из которых составляли привычный промысел. Астраханский трамвай, получивший прописку в нашем городе в 1900 г. благодаря усилиям депутатов городской Думы, в 2007 г. решением городских властей завершил свой «исторический бег» по улицам Астрахани.

С торгово-промышленной точки зрения, на рубеже XIX–XX вв. Астрахань представляла собой динамично развивавшийся город, который требовал новых современных транспортных магистралей, связывавших его с другими регионами Российской империи.

Осознание потребности в железной дороге у гласных Астраханской городской думы появилось еще в 70-е гг. XIX в., когда правительство решало вопрос строительства железной дороги в Саратове: первоначально планировалось соединить Покровскую слободу с озером Эльтон, продолжив линию до Астрахани [18, с. 51]. Гласный городской думы И.Г. Сергеев признавал строительство железной дороги полезной и необходимой для городского населения: «...дорога увеличит производство, а следовательно, и еще больший родит спрос на труд и услугу» [19, с. 15]. Однако решение вопроса откладывалось, предпочтения отдавались другим территориям. Астрахани оставалось ждать своей очереди, в то время как ее «торговые конкуренты» (например, Баку и Петровск, где функционировали железные дороги) наращивали обороты в торговле с Персией и Средней Азией. 19 января 1882 г. по предложению гласного Х.Н. Хлебникова городская Дума ходатайствовала о проведении железнодорожной магистрали от Астрахани до Царицына, о соединении города с Форпостом, железнодорожным мостом [24, с. 71–72]. Правительство просьбу не поддержало ввиду «неотложности устройства других дорог» [1].

Ситуация изменилась в 90-е гг. XIX в., когда центральная власть признала необходимость железнодорожного пути к крупному российскому городу. Портовый торговый оборот Астрахани в течение 25 лет увеличился более чем в 500 раз: с 600 тыс. пудов (1873 г.) до 316,4 млн пудов (1898 г.). В 1898 г. в Астрахань было привезено каботажом товаров на сумму 86 659 895 руб. [5, с. 8]. Оборот по ввозу и вывозу товаров в порты Прикаспия и Персию в 1897 г. по сравнению с 1882 г. увеличился в 2 раза и составил 108 млн руб. [4, с. 1]. Торговый флот включал 1 131 ед. паровых судов, 3 269 товарных баржей и 5 258 других судов со служебным и рабочим персоналом в количестве 60 тыс. чел. [5, с. 4]. По вместимости паровых судов астраханский порт занимал 2 место, уступая только Одессе, а по числу парусных судов – 1 место [18, с. 392]. Отсутствие железных дорог грозило падением астраханской торговли и промышленности.

Население города превышало 100 тыс. чел. Если в 1860 г. в Астрахани проживало около 45 тыс. жителей, то в 1897 г. – 113 тыс. чел. [18, с. 392]. В 1910 г. этот показатель составил 141 205 чел. [3, с. 533]. Прирост населения осуществлялся в основном за счет пришлого люда, устремлявшегося сюда на заработки. Только рыбным делом в крае были заняты около 135 тыс. чел. Многие рабочие шли в Астрахань пешком и, не вынося «лишений и трудностей 400-верстного пути», попадали в больницы. Зимой в городе оставались и те, кто не успевал выбраться до закрытия навигации. Не находя работы, такие люди «быстро проживали летние заработки», нищенствовали, порой совершая «массу преступлений против собственности». С окончанием навигации Астрахань оказывалась отрезанной от остальной России. Острым оставался для города и «хлебный вопрос». Его цена зависела не от действительной стоимости продукта, а от количества муки, привезенной в Астрахань во время навигации.

Отсутствие железной дороги затрудняло и внутреннее сообщение. Например, ранней весной и поздней осенью «сношения» между Астраханью и Красным Яром были возможны «только по телеграфу».

Отсутствие железной дороги плохо сказывалось на сбыте товаров. Размеры улова колебались от 15,8 до 23,4 млн пудов, потому рыбопромышленники особенно усердно хлопотали о железнодорожной линии. Ее наличие освободило бы торговлю и от спекулянтов, «свивших себе гнездо в Царицыне». На одном из заседаний в биржевом комитете предприниматели заявили, что не дадут на суда ни одного пуда рыб-

ных грузов, если будет железная дорога [5, с. 17–18]. Быстрота доставки товаров и их безопасность – вот что важно для предпринимателя, а потому многим рыбопромышленникам было безразлично, по какому берегу Волги (правому, где находился Форпост, или левому, на котором располагалась Астрахань) пройдет железнодорожная магистраль. В городской же Думе (и за ее пределами) разгорелись жаркие споры о направлении дороги, поделившие астраханцев на два лагеря – «левобережников» и «правобережников». В дискуссии, продолжавшуюся около десяти лет, были втянуты общественность, пресса, ученые, должностные лица.

Аргументы «левобережников» сводились к признанию торгово-промышленного значения Астрахани и тех территорий, которые находились на левом берегу реки Волги: они богаче одарены природой, более населены и развиты в экономическом и культурном отношении, особенно губернский город. Потеря лидирующих позиций в развитии региона больше всего пугала гласных астраханской Думы: «правый берег» подорвет основы благосостояния Астрахани, разорит «цветущий и богатый край». «Теперешняя Астрахань» «запустится», городские доходы «страшно сократятся», – считал городской голова И.Н. Плотников [19, с. 22].

На левом берегу Волги была сосредоточена фабрично-заводская промышленность: 436 предприятий с годовой производительностью в 3,5 млн руб. и 4 136 рабочими. В Астрахани в 1897 г. числилось 790 гильдейских предприятий с годовым оборотом 33,4 млн руб. и с прибылью в 3,2 млн руб. и 1 184 гильдейских предприятия с оборотом в 9,1 млн руб. и прибылью в 1 млн руб. Общий оборот торговых предприятий в Астрахани в 1897 г. составлял 50 млн руб. В городе действовали Астраханский банк, отделения Государственного банка, Волжско-Камского коммерческого и Русского торгово-промышленного банков, Астраханское общество взаимного кредита и др. Общий оборот вкладов и банковских счетов превышал 100 млн руб. Стоимость недвижимых имуществ, обложенных городским оценочным сбором, составляла 16 млн 370 тыс. руб. Городская земля имела «громадную ценность»: продажная цена квадратной сажени усадебных участков на окраинах города колебалась от 5 до 8 руб., а в «торговых частях» города достигала 100–150 руб. [22, с. 172].

У сторонников правобережного направления астраханской железной дороги было понимание того, что ее строительство обойдется дешевле: 12 млн руб. против 21 млн руб. за осуществление левобережного проекта [19, с. 431].

Чем дешевле будет стоить дорога, тем скорее ее разрешат, тем легче ее строить, – считал астраханский губернатор М.А. Газенкампф, пригласивший для обсуждения этого вопроса гласных городской Думы и представителей прессы 7 октября 1897 г. К слову, его преемственник губернатор Н.Н. Тевяшов, отстаивал левобережное направление (через Камышин). Впрочем, мешать думцам в продвижении «левых путей» М.А. Газенкампф не собирался: «...хлопочите о нем, я вам мешать не буду» [19, с. 209, 211].

Рыбопромышленник, гласный городской Думы, в будущем городской голова И.В. Беззубиков, выступавший на совещании у губернатора за «правый берег» (там дорога «выгоднее, скорее и сбыточнее»), позже высказался за предпочтительность левобережного направления, хотя «техническая невозможность» проведения такого пути пугала крепкого предпринимателя. Дело в том, что при подъезде к Астрахани поезда должны были двигаться по сложному для строительства участку, представленному тремя главными рукавами Волги – Ахтубой, Бузаном и Болдой, не считая рек Кривой Бузан, Рыча и десятка малых протоков. В дельте было построено 14 мостов, что потребовало выполнения сложных инженерных расчетов и строительных операций.

«Железнодорожные дебаты» продолжались. Ни предостережение М.А. Газенкампфа («не правобережная дорога, а отсрочка ее постройки на неопределенное время погубит Астрахань...»), ни доводы губернского предводителя дворянства Х.Н. Хлебникова («...ходатайство о левобережном направлении не имеет никаких шансов на успех» у правительства) не остановили желания депутатов Астраханской городской думы бороться за «левый берег». «[Неужели] нам Болда помешает?» – восклицал солепромышленник С.П. Серебряков, веря в достижения технического прогресса.

са и успех задуманного. «Все интересы Астрахани на левой стороне», – вторил ему управляющий отделением Торгово-промышленного банка К.И. Попов [19, с. 209–210].

В отношении строительства Астраханской железной дороги правительство колебалось: при первоначальной поддержке правобережного направления (или «право», или никакой дороги!) оно постепенно склонялось к принятию левобережного направления железнодорожной магистрали (настойчивость астраханского городского самоуправления в отстаивании своих интересов заставляла задуматься).

Существовали различные проекты строительства дороги (Камышин – Эльтон – Астрахань, Царицын – Форпост и др.), разные акционерные компании (Общество юго-восточных железных дорог, Общество Рязанско-Уральской железной дороги и др.) были заинтересованы в их реализации. 22 февраля 1895 г. Астраханская городская дума ходатайствовала перед правительством о разрешении Рязанско-Уральскому обществу железных дорог «устройства» железной дороги по левому берегу Волги [24, с. 101].

Городская управа также склонялась на сторону данного общества, «обещавшего на свой счет осветить город электричеством и провести в городе, вместо конки, электрическую дорогу». 18 октября 1895 г. городская Дума возобновила ходатайство перед правительством о строительстве железной дороги на левом берегу Волги. Ходатайство Думы городской голова И.Н. Плотников передал бывшему астраханскому губернатору генерал-лейтенанту Н.Н. Тевяшову. Гласные городской Думы были единодушны в принятии решения просить влиятельных в столице лиц, ранее связанных с Астраханью, о поддержке железнодорожного проекта. Речь шла о почетных гражданах г. Астрахани: тайном советнике Н.В. Муравьеве, князе Л.Д. Вяземском, сенаторе Н.Н. Биппене и др. В августе 1897 г. решено было отправить в Петербург особую депутацию для поддержки городских интересов, связанных со строительством железной дороги.

В состав депутации входили городской голова И.Н. Плотников, уездный предводитель дворянства Д.Н. Сергеев, рыбопромышленник Ф.П. Неизвестнов, гласный Х.Е. Ефремов (избран после отказа председателя биржевого комитета А.М. Солина). Астраханцы везли в столицу проект железной дороги, которая должна была «прорезать» городскую территорию в следующих местах: от Болды, у «свиных пристаней», по Болдинской степи через ипподром общества скачек, затем через Рождественский бугор мимо сада «Отрадное» к участку школы садоводства, где предполагалось выстроить главный вокзал. Далее путь пролегал мимо Афонского кладбища через Кутум и Б. Ильмень вдоль Паробичева бугра по Царевской степи, выходил «через Царев близ лесопилки Макарова» к Волге, где проектировалось построить пристань [19, с. 195–208].

О результатах поездки в столицу на заседании Астраханской городской думы 28 ноября 1897 г. доложил городской голова И.Н. Плотников. Делегация астраханцев не только была любезно принята бывшими губернаторами Н.Н. Биппеном и Н.Н. Тевяшовым, но и побывала на приеме у министров внутренних дел, государственных имуществ, путей сообщения, финансов и председателя комитета министров. Отказано было лишь во встрече с императором; впрочем, последнему о «железнодорожном вопросе» было доложено. Однако власти не спешили с его рассмотрением.

Тем временем городская власть с завидным упорством продолжала излагать аргументы в поддержку левобережного направления железной дороги. На «детальную разработку» этого вопроса Дума на заседании 15 декабря 1897 г. постановила ассигновать 10 тыс. руб. и избрать особую комиссию. Членами комиссии стали городской голова И.Н. Плотников, гласные Х.Н. Сергеев, С.П. Серебряков, В.О. Рушевский и секретарь губернского статистического комитета П.О. Зубович. По мнению думцев, подобная работа не могла быть выполнена «канцелярским путем», а требовала «научной подготовки и специальных знаний». На эти цели Дума изыскала 3 тыс. руб. Обсуждение вопросов строительства дороги проходило и в рамках железнодорожной комиссии в 1898 г., она была избрана городской Думой в составе Д.Н. Сергеева, П.М. Буткова, А.М. Солина. На чрезвычайном собрании 5 марта 1899 г. гласные Думы избрали И.Н. Плотникова и Д.Н. Сергеева для участия в совещании Министерства финансов с целью отстаивания интересов города в решении «железнодорожного вопроса».

Кропотливая работа по сбору сведений об Астраханском крае, дебаты о перспективах его развития принесли «...столько полезных сведений об экономических особенностях края и его нуждах, что правительству при решении дела оставалось только взвесить доводы обеих сторон» [18, с. 53].

На особом совещании 10 июня 1902 г. под председательством государя императора было решено приступить к строительству Астраханской железной дороги по желанному для города левобережному направлению. Дорога должна была соединить Астрахань с общей железнодорожной сетью России «близ слободы Покровской на р. Волге, против Саратова» [23, с. 922].

Так решился «совершенно деловой вопрос», сведенный «левобережниками» на «местно-патриотический уровень», позволивший астраханцам отстоять интересы родного города. 11 сентября 1902 г. на совместном заседании городской управы и избранной Думой комиссии «для разработки вопроса о наиболее желательном для города расположении железнодорожных станций и прочих сооружений» обсуждались проблемы отвода городской земли для строительства необходимых для функционирования железной дороги зданий (за плату или бесплатно), выбора места под городской вокзал и др. Члены комиссии (Г.Н. Абелов, И.В. Беззубиков, А.А. Бекунов, Н.Н. Керн, С.М. Бутков, И.А. Коржинский, Д.Н. Сергеев, И.Г. Сергеев, С.П. Серебряков, В.И. Смирнов и др.) большинством голосов высказались за размещение пассажирского вокзала в третьем полицейском участке на Болдинской площади.

12–13 сентября 1902 г. указанные проблемы обсуждали уже в присутствии представителя правления Рязанско-Уральского общества И.Е. Ададунова. Город должен был предоставить до 50 десятин земли под строительство необходимых сооружений. Разногласия касались вопроса о сооружении общей пристани, необходимой портовому городу: железная дорога должна иметь выход к воде. Дискуссии о пристани общего пользования обозначили две точки зрения. Одни считали, что ее надо строить в 3 участке по берегу р. Волги (в местности от стрелки р. Болды до пивоваренного завода Вейнера), другие стояли за вариант строительства на Эллинге [6, с. 40–49].

Против устройства рыбных пристаней на Эллинге категорически высказались И.В. Беззубиков, С.П. Серебряков, С.В. Носков, И.Ф. Скрепинский, В.И. Рушевский. Ададунов обещал принять во внимание высказанные замечания и соотнести проект строительства товарной станции в пределах уже определенной стоимости Астраханской железной дороги (примерно 23 млн руб.). Участниками заседания инженерного Совета по вопросам устройства астраханского участка железной дороги в мае 1905 г. являлись избранные думой Д.Н. Сергеев, Н.Н. Жижин, И.О. Корнилов, И.Н. Плотников. В декабре 1914 г. по представлению городской управы Дума выразила признательность Христофору Никитичу и Даниилу Никитичу Сергеевым за их «труды в деле проведения астраханской железной дороги». Решено было поместить их портреты в зале городской Думы и просить гласных принять звание почетных граждан г. Астрахани. Движение по астраханской линии железной дороги началось на участке Красный Кут – Бузанская пристань 9 июля 1907 г., а на участке Бузан – Астрахань – Бузан – в декабре 1909 г.

В 1910–1911 гг. город получил от общества Рязанско-Уральской железной дороги около 400 тыс. руб. за отчужденную для нужд железной дороги землю [11, с. 2]. В Астрахани разместили несколько железнодорожных станций: пассажирская и товарная находились в Болдинской степи, городская – в центре города, товарная – за рекой Болдой. Годовой оборот этих станций составлял 8 млн пудов. Около 35 тыс. пассажиров ежегодно перевозила вновь устроенная железная дорога. Близ моста через Болду располагался «Астраханский холодильник», что в значительной степени облегчало доставку рыбной продукции в другие города [18, с. 394–395].

Инженерами А. Холодицким, С. Хмелевским, И. Филипповым был спроектирован пассажирский вокзал «в мавританском стиле», подчеркивавшим значение Астрахани как связующего моста между цивилизациями Востока и Запада. Появившиеся железнодорожные магистрали стали еще одной осью культурного развития города.

Библиографический список

1. ГАО. – Ф. 480, оп. 1, д. 474. – Л. 92.
2. *Города России* в 1904 г. – СПб., 1906.
3. *Города России* в 1910 г. – СПб, 1914.
4. *Записка* о проведении железной дороги Астраханской губернии по левому берегу р. Волги. – Астрахань, 1897.
5. *Записка* уполномоченных Астраханской городской думы по вопросу о наивыгоднейшем направлении железной дороги, имеющей соединить г. Астрахань с общей сетью железных дорог. – Астрахань, 1899.
6. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1903. – № 1–2.
7. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1906. – № 6–7.
8. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1915. – № 7.
9. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1915. – № 10.
10. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1915. – № 13.
11. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1915. – № 24.
12. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1915. – № 32.
13. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1916. – № 10.
14. *Известия* Астраханского городского общественного управления. – 1916. – № 15.
15. *История* Астраханского края. – Астрахань, 2000.
16. *Краткий очерк* деятельности астраханского городского общественного управления с приложением медицинских отчетов за 1911 г. – Астрахань, 1911
17. *Марков А.* Сто лет назад... Астраханская губерния на рубеже веков / А. Марков – Астрахань, 2006.
18. *Рязанско-Уральская* железная дорога и ее районы. – СПб., 1913.
19. *Сборник* материалов по вопросу об Астраханской железной дороге. – Астрахань, 1899.
20. *Смета* доходов и расходов на 1912 г. – Астрахань, 1911.
21. *Статистический обзор* Астраханской губернии за 1905 г. – Астрахань, 1905.
22. *Столица* преславной провинции: история астраханского городского общественного самоуправления : монография / А. М. Липчанский, Е. Г. Тимофеева, С. В. Лебедев, П. В. Казаков. – Астрахань : Изд. дом «Астраханский университет», 2008.
23. *Церковный вестник* – 1902. – № 29.
24. *Штылько А.* Астраханская летопись. – Астрахань, 1988.

РОЛЬ КУПЕЧЕСТВА В РАЗВИТИИ ОБРАЗОВАНИЯ В АСТРАХАНИ В XIX В.

Е.И. Герасимиди
(Россия, Астрахань)

Аннотация. *Рассматривается влияние купечества на процесс становления и развития образования в Астраханском регионе. В открытии и работе различных учебных заведений принимали участие астраханские купцы, оказывая им финансовую поддержку. Несколько учебных заведений своим существованием полностью обязаны купечеству. Но были купцы, которые видели в учебных заведениях источник дохода.*

Annotation. *The article is devoted to merchants' participation in the development of educational process in the Astrakhan region. Merchants participated in building schools, gave their money in order to buy different educational materials. But some merchants wanted to use educational establishments only for their commercial business.*

Ключевые слова: *купечество, полиэтничность, образовательный процесс, творческий процесс, школы, Астраханский регион.*

Key words: *merchants, polyethnicity, educational process, schools, the Astrakhan region.*

Астраханский край изначально отличался своей полиэтничностью, что обуславливалось наличием большого количества кочевого народа из Азии, пришлым населением с российских территорий. Большую роль в экономике и культуре региона игра-