

МИНОБРНАУКИ РОССИИ
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
**«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.
ЧЕРНЫШЕВСКОГО»**

Кафедра отечественной истории и историографии

Влияние Волги на развитие Саратова (конец XVII – начало XX в.)

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студентки 4 курса 471 группы очной формы обучения
направления 44.03.01 «Педагогическое образование»
Института истории и международных отношений
Калужиной Юлии Евгеньевны

Научный руководитель

Доцент, кандидат исторических наук _____ М.В. Булычев
подпись, дата

Зав. кафедрой

Профессор, доктор исторических наук _____ В.Н. Данилов
подпись, дата

Саратов 2023

ВВЕДЕНИЕ

Волга всегда играла важную роль в жизни Саратова, ведь именно она является путем, ведущим в разные уголки страны, она своего рода связующая Саратов со всем остальным миром. Волгу можно назвать «кровеносной системой» региона в особенности до появления железнодорожных путей. Не удивительно, что именно благодаря матушке Волге Саратов достиг таких успехов, став крупным промысловым, промышленным и торговым городом. На протяжении долгих веков, из года в год Саратов менялся, преображался и становился известным.

Актуальность: Многие события тех далеких времён находят своё отражение в настоящем времени, именно поэтому данная тема «Влияние Волги на развитие Саратова» актуальна на сегодняшний день и требует особого внимания. Люди должны знать историю своего края, чтоб понимать лучше происходящее вокруг.

Цель работы: выявление влияния Волги на жизнь Саратова на разных этапах его развития конца XVII – начала XX в.

Задачи исследования: оценить роль Волги в развитии Саратова; изучить влияние рыбного и соляного промыслов на развитие Саратова с конца XVII – до конца XVIII в.; проанализировать влияние Волги на торговлю Саратова с конца XVII – до начала XX в.; исследовать роль города в транзите грузов; выявить волжскую специфику в развитии промышленности Саратова XIX – начала XX века.

Структурно работа состоит из: введения; трех глав (Саратов – центр промыслов и транзитной торговли на Нижней Волге (конец XVII - XVIII в.); Волжский фактор в развитии Саратова в XIX – начале XX в.; История Саратова как компонент исторического образования), состоящая из 5 параграфов; заключения и списка использованной литературы.

Практическое применение исследования возможно в качестве расширения кругозора, а Главы 3, где показана разработка урока, соответственно, как внеклассное мероприятие в школах с целью формирования

исторического мышления у учеников.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В первом параграфе «Развитие рыбного промысла в Нижнем Поволжье в конце XVII –XVIII в.» в первой главе Саратов – центр промыслов и транзитной торговли на Нижней Волге (конец XVII - XVIII в.) поднимается тема становления рыбного промысла в Саратовском крае в XVII –XVIII веке, то с чего всё начиналось. Также вскользь упоминается о таком важнейшем событии, как перенесение Саратова с левого на правый берег Волги, на то место где он находится и по сегодняшний день, предположительно это произошло в 1674 г. С этого времени Саратов стал развиваться уже там¹.

Так освоение и эксплуатация богатств оказали огромное влияние на развитие Саратова, он стал важным центром добычи волжской рыбы и её сбыта. Саратов называли «Рыбным городком». Жители города держали десятки крупных казенных, купеческих, монастырских и множество мелких рыбных промыслов. В центральную Россию отсюда уже шли водным и гужевым транспортом сотни тысяч пудов добытых на Волге красной рыбы, икры и других рыбных товаров².

В первой половине XVIII столетия волжский рыбный промысел приобрел особую известность. Высокий доход и спрос на продукцию рыбопромышленности приманивало не только местных предпринимателей, но и купцов из других регионов России³.

Наибольшим спросом пользовалась красная рыба: осётр, белуга, стерлядь, севрюга⁴.

Для перевозки десятков тысяч пудов рыбы в пункты продажи предприниматели нанимали множество подвод (для перевозки грузов).

¹ Гераклитов, А. А. История Саратовского края в XVI- XVII вв. – Саратов, 1923. – С. 264.

² Очерки истории Саратовского Поволжья. Т. 1: С древнейших времён до отмены крепостного права / Под ред. И. В. Пороха. – Саратов: Изд-во Сарат. Ун-та, ИИЦ АО «Заволжье», 1993. – С. 49.

³ Энциклопедия Саратовского края (в очерках, фактах, событиях, лицах). – Саратов: Приволжское кн. Изд-во, 2002. – С. 243.

⁴ Очерки истории Саратовского Поволжья. Т. 1. – С. 97.

Подражались возить рыбу главным образом оброчные крестьяне, съезжавшиеся в Саратов для найма.

Среди лиц же, отправлявших из Саратова покупную или «свою уловную» рыбу, были представители из разных социальных групп.

Во втором параграфе **«Развитие соляного промысла в Нижнем Поволжье в конце XVII –XVIII в.»** первой главы повествуется о соляном промысле, сыгравшим крупную роль в торговле Саратова. В последней четверти XVII в. соль добывали из озёр вокруг Астрахани и на озере Баскунчак. Разработкой соли, что важно заметить, занимались частные лица. Важно отметить то, что при Петре I был заключён договор с калмыцким ханом Аюкой о том, что калмыки не будут больше мешать добыче и вывозу соли с озера Эльтон, после чего развернулась широкая разработка этого месторождения⁵. Не зря говорят, что этот вид промысла являлся «золотой жилой», солевозчики сколачивали целое состояние на продаже соли.

С каждым годом, в течении XVII- XVIII в. спрос на этот продукт очень сильно рос. Поэтому стали искать новые месторождений соли. Одним из вновь открытых мест соледобычи в XVIII в. стало Эльтонское озеро, о нём уже упоминалось ранее. Озеро расположено в Заволжье, от Саратова озеро находится в 244 верстах⁶.

В 1705 г. по указу Петра I была установлена государственная монополия на добычу и продажу соли, что привело к сокращению её производства⁷. Как интересный факт важно отметить то, что после всего этого тайный вывоз соли из Саратова получил широкое распространение⁸.

Одной из самых сложных проблем в соляном деле в течение всей второй половины XVIII в. была проблема рабочей силы. Труднее всего было ломщикам соли, так как их труд и условия их жизни были ужасными⁹.

⁵ Максимов, Е.К, Мезин, С. А. Саратов петровского времени: Учебн. пособие. – Саратов, 1997. – С. 25.

⁶ Осипов, В. А. Саратовский край в XVIII веке. – Саратов, 1985. – С. 15.

⁷ Осипов, В.А. Саратовский край в XVIII веке. – С. 16.

⁸ Максимов, Е.К, Мезин, С. А. Указ. Соч. – С. 26.

⁹ Осипов, В. А. Саратовский край в XVIII веке. – С.18.

Второй проблемой было обеспечение рабочей силой и транспортными средствами доставки соли в слободу Покровскую и Саратов, в слободу Николаевскую и Дмитриевск, а также доставка соли от этих главных перевалочных пунктов по городам и губерниям России. Всё изменилось с появлением в Нижнем Поволжье украинских чумаков¹⁰.

Более сложной, чем доставка соли с озера Эльтон в слободы Покровскую и Николаевскую, оказалась проблема отправки соли от Саратова по городам губерний России. Решалась она, с одной стороны, введением системы казенных подрядов на поставку соли водным и гужевым транспортом, а с другой – организацией казенного грузового транспорта по Волге для доставки эльтонской соли в Камское устье и Нижний Новгород¹¹.

В первой главе третьем параграфе **«Волжский и сухопутный транзит грузов через Саратов»** рассказывается о том, что Саратов играл важную роль крупного перевалочного пункта. Здесь уже подробно расписано то, по каким причинам перенесли Саратов на правый берег. Так о причинах перенесения Саратова на правый берег существует несколько мнений, но ни одно из них не может быть подтверждено документально. Одна из версий, которая, на мой взгляд, самая логичная – это версия Гераклитова. Он предполагает, что настоящую причину нужно искать в неудобстве сообщения через Волгу – с одной стороны и в существовании довольно значительного поселения на правом берегу – с другой. Торговые отношения с Москвой росли, но на пути стояла Волга, которая при разливах служила большим препятствием для таких отношений, естественно при постройке нового Саратова постарались избежать такого неудобства, не оставляя между собой и Москвой Волги¹².

Также речь ведется о важных торговых путях. На протяжении столетий в Поволжье складывалась сеть сухопутных торговых дорог, теснейшим образом связанная с волжским грузовым транзитом. Так берегом Волги шла старая восточная Ардабазарная дорога, которая тянулась от самой Астрахани по

¹⁰ Там же. – С. 19.

¹¹ Там же. – С. 22-23.

¹² Гераклитов, А. А. Указ. Соч. – С. 265.

правому берегу Волги через Саратов на Самару, Казань и далее. В XVII в. у Саратова от Ардабазарной дороги ответвилась Большая Саратовская дорога через степь на Пензу – Тамбов – Шацк – Рязань – Москву¹³. Мы видим, что с переносом Саратова на правый берег появляется кратчайший сухопутный путь транзита до Москвы.¹⁴

Саратов был важным перевалочным пунктом восточных товаров из Астрахани¹⁵.

Как не странно велась активно торговля рыбой и рыбными товарами, которые поставлялись во все отдаленные уголки России, также важной стороной торговой деятельности была торговля скотом. Ввозили в Саратов строительный лес и лесные материалы, муку, зерно, овощи. Лес, так как его активно вырубали в то время в Саратовском крае, а хлеб, так как была невысокая урожайность из-за медленного расширения количества пашней и посевов. Саратов почти до конца 70-х годов XVIII в. питалось привозным хлебом. Но ситуация изменилась в 80-90 года XVIII в., когда быстрый темп увеличения размеров посевых площадей привёл к интенсивному развитию земледелия. Так наконец-то Саратовский край стал сам производить хлеб. С каждым годом в больших масштабах Саратовский хлеб закупали и везли в самые отдаленные губернии нашей страны¹⁶.

Транзит грузов по Волге является неотъемлемой частью успеха Саратова.

Во второй главе **«Волжский фактор в развитии Саратова в XIX – начале XX в.»** в первом параграфе **«Роль Саратова на всероссийском рынке»** повествуется о том, что Саратов занимал важное место в торговле на всероссийской арене.

До появления железных дорог главной торговой артерией страны была река Волга, бассейн которой охватывал 42 губернии. В течении навигации по ней перевозилось громадное количество самых разнообразных грузов.

¹³ Очерки истории Саратовского Поволжья. Т. 1. – С. 51-52.

¹⁴ Там же. – С. 51-52.

¹⁵ Максимов, Е.К., Мезин, С. А. Указ. Соч. – С. 25, 27-28.

¹⁶ Осипов, В. А. Саратовский край в XVIII веке. – С. 52-53.

Неслучайно в поволжских городах, как Саратов проводилось, как правило, две ярмарки – одна в начале навигации, вторая – осенью, перед её прекращением. Эти ярмарки питали волжский грузопоток, и сами брали из него все необходимое для жизнеобеспечения горожан. В первые десятилетия XIX в. важное место в торговле Саратова занимали три его ярмарки: Никольская, Казанская, Веденская, о которых подробно рассказано в самой работе.¹⁷

Начало XIX века ознаменовано интенсивным заселением и освоением Саратова и края в целом, так освоение сопровождалось значительным ростом посевных площадей. Сеяли изначально главным образом «серые хлеба» – рожь, овес, ячмень. Интересный факт, что даже при не очень высокой технике и культуре земледелия плодородные саратовские земли давали довольно неплохие урожаи¹⁸. Торговля хлебом постоянно росла. Так уже к этому времени выделяются стабильные направления хлебной торговли. Основные партии пшеницы отправлялись вверх по Волге до Рыбинска и далее до Москвы и Петербурга. Саратовская пшеница мягких сортов (русская, гирка) через порты Азовского моря отправлялась в Лондон, Ливерпуль, Гульль, Ливорно и Марсель.

Из привозных в Саратовскую губернию разных товаров, самый значительный, по количеству груза и ценности – это рыба, которую доставляли из Астрахани, интересно заметить, что транзитом проходило почти 90 % от общего числа. Также эльтонская соль всё также оставалась основным предметом торговли, но с 1880 г. начинается разработка соли на озере Баскунчак, так как Эльтонское озеро уже иссякло. На всероссийский рынок Саратов поставлял и продукцию животноводства: кожи, скот, сало и шерсть. Важнейшей статьёй торговли являлся табак. Саратов считался главным торговым пунктом, снабжавшим сахаром буквально все нижеволжские районы.

Во втором параграфе **«Влияние речного и железнодорожного транспорта на жизнь Саратова XIX – начала XX века»** второй главы идёт

¹⁷ Саратовский крытый рынок. Очерки истории / под ред. проф. В. Н. Данилова. – Саратов: ОАО «Приволжское книжное издательство, 2006. – С. 8-10.

¹⁸ Осипов, В. А. Саратовский край в XVIII веке. – С. 52.

речь о транспортировке товаров по Волге или же вдоль неё. С возникновением в XIX в. пароходов, жизнь Волги, да и Саратова в корне поменялась. На рубеже двух веков Волгу и её главные притоки – Каму и Оку прочно удерживали в своих руках, успешно ведя перевозки пассажиров и грузов, самые крупные, ведущие пароходные общества «По Волге», «Кавказ и Меркурий», «Самолёт», «Купеческое пароходство в Саратове». Слава о них гремела от верховий до устья¹⁹.

Что интересно, так это то, что в 1838 г. отмечалось в летописи Саратовского края, опубликованной в 1893 г., что мимо Саратова прошёл первый пароход²⁰. В 1843 г. было основано первое пароходное общество «По Волге». В состав директоров вошли иностранный подданный Д. И. Кейли, купцы петербургский М. П. Кириллов и калязинский Д. М. Полежаев. Начав с 6 пароходов, общество «По Волге» в первые годы XX в. имело уже 18 пассажирских судов, 4 буксирных парохода, 11 барж и множество плавучих пристаней. Постепенно пароходы начали вытеснять старые суда²¹.

Бурное развитие волжского судоходства и наличие у саратовцев большого количества непаровых судов предопределило появление речного яхт-клуба в Саратове. Он начал свою деятельность 16 сентября 1876 года и стал четвертым по времени образования подобным клубом в Российской империи и вторым спортивным обществом в городе и губернии²².

Волга всегда была в России главной дорогой – как летом, так и зимой. Да и другие реки – тоже. Пароходы не могли решить всех транспортных проблем. Сухопутные дороги были грунтовые и не везде, они не могли использоваться осенью и весной из-за грязи. Гужевого транспорт был медленный и дорогой. Поэтому только железные дороги в соединении с пароходством могли дать

¹⁹ Цыбин, В. М. Пароход на Волге. – Саратов, 1996. – С. 29-30.

²⁰ Там же. – С. 18-21.

²¹ История Саратовского края: [С древнейших времён до 1917 года]: Учебное пособие для средних и старших классов школ всех типов / Под общ. Ред. В. П. Тотфалушина. – 2-е изд., испр., доп. – Саратов: Регион. Приволж. Изд-во «Детская книга», 2000. – С. 105.

²² Тотфалушин, В. П. «Детские годы» саратовского спорта. – Саратов, 2015. – С. 13-16.

возможность возить товары в большом количестве²³.

Так в 1871 г. железная дорога из Рязани была протянута до губернского города Саратова. Почти два десятка лет после этого Саратов, оставался конечной точкой рельсовых путей²⁴.

Общество Рязано-Уральской железной дороги было создано в 1892 г. путем передачи Рязано-Козловской дороге казенной Козлово-Саратовской линии для эксплуатации её в течение 20 лет. Обязательным условием было поставлено расширение сети дорог через постройку новых железнодорожных веток.²⁵ Рост железнодорожного строительства привел к тому, что целая сеть линий опутала волжский бассейн.²⁶

Со временем только объединив транспортировку парходами и транспортировку по железным дорогам, смогли достичь больших успехов в перевозке грузов.

В третьей главе **«История Саратова как компонент исторического образования»** в подробностях излагается урок на тему: «Путешествие по Саратову на машине времени». Цель урока: узнать про Саратов XVII, XVIII и XIX века. Задачи урока: рассмотреть промыслы Саратова XVII-XIX век; увидеть, как повлияла Волга на развитие Саратова; узнать о водном и сухопутном транспорте Саратова; обеспечение глубокого понимания роли Саратова в торговле. Урок составлен на основе материала первых двух глав, используются те же источники и исследования, что и в самой работе. Показан способ применения на практике данной темы: «Влияние Волги на развитие Саратова». Важной составной частью истории нашей большой страны является краеведение и его нельзя обходить стороной. Такой урок не только обогатит

²³ История Саратовского края. – С. 105.

²⁴ Опалев, М. Н. Сооружение и эксплуатация железнодорожных мостов и переправ в нижнем течении Волги (конец XIX – первая половина XX в.) // Вестн. Волгогр. гос. ун-та. Сер. 4, Ист. 2014. № 2. – С. 68.

²⁵ Зайцев, М. В. Проект строительства моста через Волгу около Саратова в начале XX в. // Изв. Саратов. ун-та. Нов.сер. Сер. История. Международные отношения. 2017. Т. 17, вып. 2. – С. 248.

²⁶ Кулакович, Г. Д. Волга – главная магистраль России. – М., 1980. – С. 32.

память новыми знаниями, но и даст возможность учащимся оценить то, что происходит в настоящем времени.

В ЗАКЛЮЧЕНИИ отметим то, что Саратов, безусловно, неразрывно связан с Волгой. Используя богатства матушки Волги, используя её как дорогу в разные уголки страны, да и мира в целом, Саратов расцветал и развивался на протяжении конца XVII – начала XX вв. Рыбный промысел стал смыслом жизни саратовских людей с конца XVII в. – вплоть до начала XX в.

Торговля менялась на протяжении веков, а точнее она приобретала больший масштаб, так Саратов стал транзитным городом, важным перевалочным пунктом отправки разного рода товаров. Продавали в невообразимо больших количествах рыбу в XVII -XVIII вв., что говорит о статусе рыбного города Саратова. Торговля солью, таким важным и ценным продуктом сделала Саратов важным поставщиком. Тяжелая добыча и доставка соли, делала этот продукт еще более ценным, чем он был. Предприниматели, занимающиеся этой промышленностью, быстро богатели. Всё это говорит лишь о том, что освоение и эксплуатация богатств оказали огромное влияние на развитие Саратова в XVII -XVIII вв.

Страна, да и столица о Саратове прекрасно знали, в XVII -XVIII в., как о городе богатым рыбой и солью, а затем спустя время, в XIX – начале XX в., как об одном из крупнейших центров мукомольной промышленности. Саратовский хлеб поставляли в разные уголки страны, а также и за границу.

Транзитный город, расположенный в Нижней Волге, так можно описать Саратов тех времен. Через него шли не только такие товары, как хлеб, рыба и рыбные продукты, соль, но и масло, табак, спирт, сахар, чай, лесные материалы, кожа, сало, скот, шерсть, но и многое другое. Что говорит об активной торговле, это всё благоприятным образом влияло на развитие города.

По Волге всегда везли товары в любое время года, при любой погоде, выбирая лучший вид транспортировки, на данный момент времени, так зимой по льду, в другие времена года на судах, либо же сухопутно по дорогам, проходящим вдоль Волги.

Благодаря активной торговле стали задумываться о лучших методах транспортировки грузов, так в XIX в. в Саратове стали появляться пароходы, которые изменили жизнь саратовских людей и Волги в целом. Затем стали появляться железные дороги, которые в соединении с паромным транспортом давали большие результаты продаж, во-первых, быстрая скорость отправки и доставки, во-вторых, вывозка товаров в огромных количествах. Паромные переправы тоже являются частью взаимодействия Волги с Саратовом.

Появление собственного яхт-клуба в Саратове, говорит лишь о том, что город один из развитых в стране, ведь это редкость для того времени, для 1870-х годов.

В целом железнодорожное строительство и увеличение количества пароходов в Саратове способствовало активному развитию капитализму, уверенный шаг в будущее.

Несмотря на то, что рыбный промысел угас в своё время, в XIX –XX вв. в Саратов везли рыбу из Астрахани и других волжских районов, затем уже из Саратова поставляли в другие регионы России.

Из всего этого можно сделать вывод, что Саратов и Волга – это неотъемлемые части одного целого. Ведь Саратов не стал бы таким развитым и знаменитым, не будь Волги – главной судоходной артерии, соединяющей Саратов со всей Россией и миром в целом.