

11. Clarendon to Seymour, March 23, 1853 // The Annual Register, or a View of the History and Politics of the Year 1853. London : J.G. & F. Rivington, 1854. 349 p.

12. Rose to Clarendon, March 25, 1853 // Eastern Papers. Part I. No. 134. 128 p.

С.А. Коробкин

Саратовский государственный университет

ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ САРАТОВА И ЦАРИЦЫНА В ПУТЕВОМ ОЧЕРКЕ Е.И. РАГОЗИНА «ПУТЕШЕСТВИЕ ПО РУССКИМ ГОРОДАМ»

В пореформенную эпоху Россия вступила на путь капиталистической модернизации, сопровождавшейся развитием транспортной системы, ускорением торгово-промышленного развития и усилением урбанизационных процессов. Изменения в жизни общества способствовали активному росту интереса читателей к материалам историко-краеведческого характера. Авторы стали приводить не только общее описание местного населения и хозяйства, но и затрагивать актуальные проблемы социально-экономического развития регионов и отдельных городов [1, с. 71].

Одним из примечательных авторов этого тематического направления является Евгений Иванович Рагозин (1835–1906) – русский общественный деятель, экономист, публицист, редактор-издатель газеты «Неделя» [3, с. 506]. Итогом его поездки по Пензенской, Самарской, Саратовской и Тамбовской губерниям, состоявшейся в 1887 году, стал путевой очерк «Путешествие по русским городам», опубликованный в 1891 году в журнале «Русское обозрение» [1, с. 71].

В этой работе Е.И. Рагозин дал краткий обзор основных сфер жизнедеятельности городов, уделив особое внимание их экономическому положению. Обратившись к местной статистике, он привел данные о динамике численности населения, состоянии городского хозяйства, ценах на жилье. Важным критерием авторской оценки уровня развития города стало состояние культурно-образовательной сферы. Главную причину бурного роста городов экономист обосновано видел в строительстве железных дорог, способствующих укреплению межрегиональных связей и формированию единого общероссийского рынка.

Побывав в Саратовской губернии, Рагозин посетил два ее крупнейших города – Саратов и Царицын.

Характеризуя губернский город Саратов, Рагозин отмечает активный рост местного населения, которое в период с 1851 по 1888 год по его подсчетам выросло втрое и составило 123 410 жителей. Активному развитию города способствовала железная дорога, привлекавшая рабочий люд на работы по перегрузке товаров. Большое значение в экономике Саратова играло сельское хозяйство на городской земле, занимавшей 80 тыс. десятин [2, с. 254].

Описывая облик города, автор заметил значительные улучшения, произошедшие за последние годы. При этом яркой особенностью застройки были разительные отличия центра от городских окраин. Рагозин пишет, что «Саратов вырос главным образом не в центре, а на окраинах, и не за счет зажиточных классов, а увеличением бедноты, переселившейся в город для земледельческой или поденной работы» [2, с. 254].

Но в целом Саратов произвел на путешественника хорошее впечатление. По наблюдениям автора, улицы были практически все замощены, имелся водопровод. Рагозин назвал Саратов крупным культурным центром, где имелись «хорошее здание театра с приличною труппой, прекрасный Радищевский музей, довольно богатая библиотека» [2, с. 254].

Среди сдерживающих факторов для развития Саратова Рагозин называет открытие Грязи-Царицынской железной дороги и упадок торговли в Покровской слободе. Причиной этому стали высокие железнодорожные тарифы на Саратовском направлении и неурожай в Нижнем Поволжье. Это «остановило развитие города» [2, с. 255]. В этих условиях большие надежды саратовцы возлагали на строительство железной дороги от Покровской слободы до города Новый Узень, которая позволила бы привлечь хлеб из Заволжья на местные пристани. Железная дорога в Заволжье была построена в 1894 году.

Следующим местом остановки для Рагозина стал Царицын. Он отмечает роль выгодного географического положения этого города в его бурном развитии. Находясь на Волго-Донском междуречье, Царицын стал узлом «соединения Балтийского, Каспийского и Азовского морей» [2, с. 256]. В качестве преимущества Царицына на фоне Саратова экономист выделяет его близкое расположение к Астраханскому порту на Каспийском море. Важную роль в развитии города играли условия судоходства на Нижней Волге. Речная навигация в этом районе обычно продолжалась на один-два месяца дольше, чем в Саратове, что «дает Царицыну исключительное положение, которое нельзя изменить никакою тарифною политикой» и «Саратов не может вынести с ним борьбы».

Выгодное географическое положение Царицына сказалось на высоких темпах роста населения. В 1851–1888 годах количество городских жителей выросло в семь раз, и составило 36 000 человек [2, с. 256]. Рагозин уверен, что «будущее Царицына представляется еще более интересным». Он предполагает, что город должен быть соединен железной дорогой с Новороссийском, чтобы закрепить свои позиции в качестве главной речной пристани на Волге. Стальная магистраль в этом направлении была построена в 1899 году.

В то же время в отличие от губернского центра, Царицын произвел на публициста негативное впечатление. Уездный город был неблагоустроен. В нем отсутствовали мостовые, не было водопровода и уличного освещения. В представлениях Рагозина Царицын – город «некультурный и в умственном и нравственном отношениях» [2, с. 257].

Таким образом, очерк «Путешествие по русским городам» является ценным источником, отражающим взгляды современника на состояние местной экономики, благоустройства и культурной сферы городов Поволжья, в частности, Саратова и Царицына. Примечательно, что автор не просто анализирует собранные сведения, но и сравнивает их, сопоставляя города.

Библиографический список

1. Гусева Т. М. Путевые очерки как источник по истории уездных городов Поволжья и Центра России во второй половине XIX — начале XX в. // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. 2010. № 5(85). С. 71–76.
2. Рагозин Е./ И. Путешествие по русским городам // Русское обозрение. 1891. № 7. С. 207-261.
3. Рагозин Евгений Иванович // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона. Т. 82. СПб., 1907. С. 506.

С.С. Крюкова

Самарский национальный исследовательский университет

САМАРА В ПЕРВОМ МЕДИКО-ТОПОГРАФИЧЕСКОМ СБОРНИКЕ

История медицинской географии в Российской империи является недостаточно изученным исследовательским полем, которое содержит многочисленные «изданные в разные годы медико-топографические тексты об отдельных географических объектах» [3, с. 924]. При этом информация о медицинских исследованиях пространства позволяет оценить взаимодействие государства и медицинского сообщества и его динамику, а также рассмотреть позиции врачей как в профессиональном (лечебном, научном), так и общегражданском аспекте.

Целью данной работы является анализ роли первого медико-топографического сборника и опубликованного в нем труда по метеорологии города Самары в истории медицинской географии и региональной истории.

В Российской империи медико-географические исследования достигли наибольшего распространения в середине XIX в. и позднее [2, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13]. В их основе лежали две научно-медицинские концепции — эпидемических конституций и медицинской полиции. Первая из них «постулировала причинно-следственную связь эпидемий с пространственно-временными узлами природно-климатических факторов» и предполагала проведение непрерывных метеорологических наблюдений, соотнесение их результатов с топографическими особенностями и выявление связей с эпидемическими заболеваниями [5, с. 162-163]. Вторая концепция служила обоснованием потребности во вмешательстве государства в образ жизни населения с целью обеспечения общественного здоровья и соблюдения интересов империи. Согласно ей, проведение медицинских исследований пространства предусматривало «выработку и практическую реализацию мер