

Опалев Максим Николаевич

**ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ АСТРАХАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В УСЛОВИЯХ ЗАВОЛЖСКИХ СТЕПЕЙ И ПУСТЫНЬ (НАЧАЛО XX В.)**

На примере строительства Астраханской ветви Рязано-Уральской (ныне Приволжской) железной дороги статья рассматривает историю природопользования прикаспийских полупустынь и пустынь. В статье автор акцентирует внимание не только на процессах коренного изменения объектами транспорта экстремальной природно-климатической среды, но и делает вывод о том, что Рязано-Уральская железная дорога более века назад послужила примером для всей России в использовании одного из значительных солёных озёр Евразии Эльтона для оздоровления своих рабочих и служащих.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/36.html](http://www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/36.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2013. № 10 (36): в 2-х ч. Ч. II. С. 142-147. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2013/10-2/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

УДК 94(47).083

**Исторические науки и археология**

*На примере строительства Астраханской ветви Рязано-Уральской (ныне Приволжской) железной дороги статья рассматривает историю природопользования прикаспийских полупустынь и пустынь. В статье автор акцентирует внимание не только на процессах коренного изменения объектами транспорта экстремальной природно-климатической среды, но и делает вывод о том, что Рязано-Уральская железная дорога более века назад послужила примером для всей России в использовании одного из значительных солёных озёр Евразии Эльтона для оздоровления своих рабочих и служащих.*

*Ключевые слова и фразы:* пустыня; летучие барханные пески; песчаные заносы; Рязано-Уральская железная дорога; лесонасаждения; водоснабжение; соледобыча; озеро Эльтон; грязелечебница; рапа.

**Опалев Максим Николаевич**, к.и.н.

*Волжский политехнический институт (филиал)*

*Волгоградского государственного технического университета*

*opalev-erz@mail.ru*

### **ОСОБЕННОСТИ РАБОТЫ АСТРАХАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В УСЛОВИЯХ ЗАВОЛЖСКИХ СТЕПЕЙ И ПУСТЫНЬ (НАЧАЛО XX В.)<sup>©</sup>**

Одной из наиболее преуспевающих транспортных компаний Российской империи век назад являлась Рязано-Уральская железная дорога. Это акционерное общество, созданное по инициативе российского предпринимателя П. Г. Фон-Дервиза, соорудило рельсовые магистрали протяженностью почти три тысячи километров, соединив между собой огромные территории от Смоленска и Москвы на северо-западе до Саратова и Камышина в нижнем течении Волги. К началу XX в. компания расширяет сферу своего влияния на юго-восток и строит узкоколейную железную дорогу от Покровской Слободы на левом берегу Волги (ныне г. Энгельс Саратовской обл.) до г. Уральск (ныне в Республике Казахстан). 10 июня (по старому стилю) 1902 г. Общество Рязанско-Уральской железной дороги получило разрешение от императора Николая II на прокладку линии параллельно левому берегу Волги с целью связать город Саратов с Астраханью, а также центр России с крупнейшими в Европе солёными озёрами Эльтон и Баскунчак [2, с. 58]. Огромный коммерческий интерес компании «Рязано-Уральская железная дорога» представляла также монополизация круглогодичной связи Центра России с крупными рыбными промыслами на побережье Каспийского моря.

Движение на участке Красный Кут – Бузан Пристань было открыто 9 июля 1907 г., а на участке Бузан – Астрахань 15 декабря (по старому стилю) 1909 года. Основную часть перевозимых грузов данной новой линии за трехлетний период с 1910 г. по 1912 г. включительно составили хлебные грузы (до 69% грузов отправления на участке Верхний Баскунчак – Красный Кут – Уральск), среди грузов прибытия наибольшую долю занимали лесоматериалы и дрова (до 30%), далее по объёму перевозки следовала соль (12%) и транзитные нефтепродукты (7%). Всего на Астраханскую линию в 1912 г. поступило с других регионов 11,5 млн пудов груза, принято от населения только на участке от Уральска до Верхнего Баскунчака более 14 млн пудов «собственного» груза [2, с. 59; 11, с. 45-46].

Когда Рязано-Уральская железная дорога при помощи специальной паромной переправы для перевозки поездов «шагнула» на левый берег Волги, строители дороги сразу же столкнулись с трудностями. Строительство дороги происходило в особо сложных природно-климатических условиях.

Почти всё заволжское левобережье в те годы представляло из себя целинные безводные степи и пустыни. Каждую шпалу или бревно для сооружения линии приходилось везти за сотни верст от мест сплава по Волге. Немногочисленные мелкие реки едва могли обеспечивать потребности дороги и пристанционных посёлков. С началом строительства дороги на Астрахань от станции Красный Кут в 1905 году проблемы усугубились. Почти до самой Астрахани дорога должна была пройти по совершенно безводным районам.

Локомотивное хозяйство дороги сильно страдало от безводья. Источники воды для паровозов должны были располагаться не более чем в 100 километрах друг от друга. Для обеспечения водой использовались разные источники. Там, где это было возможно, строились водоводы до ближайшего источника воды надлежащего качества (река или пруд). В тех местах, где не было источников воды, бурились скважины. Водой с наибольшими примесями солей отличались станции Эльтон, Палласовка, Сайхин и Богдо. Кроме того, в некоторых скважинах в воде была заметна высокая примесь серной кислоты (станция Урбах).

Использовался также и подвоз воды железнодорожными цистернами. Специальные водяные поезда периодически курсировали по линии и наполняли ёмкости на всех станциях и разъездах. Заправлялись эти поезда водой на тех станциях, где протекали реки. Такой способ применялся на станциях Джаныбек и Сероглазово [7, с. 34].

Страдали паровозы и от песка в тех районах, где вдобавок к безводью имелись барханные пески. Песок, поднимаемый ветром в воздух, составлял значительную проблему: происходило быстрое изнашивание частей движущего механизма паровозов и вагонов вследствие попадания на них мелкого песка. Песок, смешиваясь

с нефтяным паровозным топливом, законопачивал отверстия, служащие для смазки трущихся частей и служил абразивным материалом, ускоряющим полный износ техники [12, д. 2151, л. 19].

На Астраханской линии, достроенной к 1907 году до дельты Волги, имелось немало участков, регулярно заносимых песком. Это были участки от 318-й до 474-й версты от Красного Кута на территории Енотаевского уезда (ныне территории Харабалинского и Красноярского районов Астраханской области). На этом протяжении линией были пересечены 12 отдельных песчаных участков. Общая длина линии в летучих песках составляла около 38 верст; протяжение же длин самих участков колебалось от 100 саженей до 24 верст [8, с. 1]. Наибольшей подвижностью и опасностью для железнодорожного пути отличались три участка: от 359 до 362 версты (Сасыкольские пески), протяжением 3,3 версты, от 365 до 366 версты протяжением 1 верста и от 449 до 474 версты (Сеитовские пески), протяжением 24 версты [14, с. 3].

Обход песков железнодорожной линией был невозможен. Материалом для образования летучих песков служат песчано-глинистые отложения Прикаспийской низменности. При каждом ветре происходит разрушение верхних слоев этих отложений и образование новых масс песка [15, с. 2-3]. Действию ветра в образовании и развитии района подвижных песков способствуют следующие главные факторы: длительная летняя жара и засуха, под влиянием которых почва высыхает и глубоко растрескивается по всем направлениям, а также выпас скота местными жителями, уничтожающий травяной покров [14, с. 9].

Оголенный и разрыхленный песок легко приходил в движение под действием ветра и, не встречая препятствий, переносился по песчаным площадям за короткое время на большие расстояния. Передвижение песков происходило при ветрах любого направления. Под действием ветра рыхлый песок поднимался с поверхности земли, мелкие частицы взлетали высоко, а крупные песчинки неслись по земле и, откладываясь, образовывали бугры (начало барханов). При дальнейшем действии ветра несущийся песок переваливался через бугры и откладывался на подветренном, более крутом их склоне. Поступательное движение барханов по направлению господствующих ветров засыпало все, что встречается на их пути: пашни, сенокосы, сады, селения и даже небольшие реки.

Сооружение железнодорожной линии в пустынных летучих песках (1904-1906 гг.) было сопряжено с большими трудностями не только из-за тяжелых жизненных условий для рабочих, но и вследствие чередовавшихся выдувания и заноса полотна, насыпанного из местного сыпучего песка. Возобновление полотна было бесплодной работой, так как следующий сильный ветер вновь его разрушал [Там же, с. 10].

Действенным средством, закрепившим полотно, являлась обсыпка его поверхности слоем глинистого грунта толщиной в 0,008-0,10 саженей (15-20 см). Во многих случаях приходилось производить обсыпку глинистой землей не оконченного полотна для закрепления исполненной его части и повторять обсыпку по мере хода земляных работ несколько раз. На коротких песчаных участках доставка материалов для глинистой покрышки не вызывала затруднений и производилась до укладки рельсового пути. На участке протяженностью в 24 версты (с 449-й до 474-й версты) пришлось произвести укладку пути в песках ранее окончания полотна, чтобы поездами завезти глину для укрепления насыпи [Там же].

Но если сооружение линии железной дороги в барханах было трудным делом, то поддержание пути для движения поездов оказалось делом невозможным. Путь мог быть занесенным сильным ветром в несколько часов так, что на значительном протяжении совсем не было видно даже верхних головок рельсов. При таких условиях движение поездов вызвало крупные затраты на очистку пути вручную от скопившегося песка, и, тем не менее, во время ветра движение было опасно и даже невозможно. Требовалось принять особые меры ограждения пути от песков.

До закрепления песчаных площадей растительностью по обе стороны линии, единственной мерой, защищающей путь, являлось ограждение его деревянными, хворостяными и камышовыми щитами от песка, подобно ограждению пути от снежных заносов в центральной и северной России. Однако даже установленные щиты нередко заносились песком и исчезали под наступающими барханами [15, с. 7-8]. Руководством дороги была поддержана идея инженеров-строителей закрепить наступающие дюны с помощью насаждения растительности, с осени 1904 года начаты работы по травосеянию и лесонасаждению вблизи линии. Поначалу все высаженные растения погибали.

Затем лесоводами дороги разрабатывались собственные оригинальные методики закрепления песка растениями-аборигенами. Для образования на защитной полосе травяного покрова применялись следующие местные засухоустойчивые и жаростойкие сорта трав: кумарчик (*Agriophyllum arenarium*), песчаный овес (*Elimus arenarius*), красная полынь (*Artemisa campestris*), аржанец (*Triticum desertorum*), донник (*Melilotus officinalis*), селин (*Aristida pungens*), вейник наземный (*Calamagrostis arenaria*), овсяница овечья (*Festuca ovina*), солодка (*Glycyrrhiza glandulifera*) и некоторые другие [14, с. 31-34].

Посев трав производился в лунки, расположенные в шахматном порядке рядами, около 1 аршина одна лунка от другой. В каждую лунку закладывалась щепотка семян. На засев 1 десятины песков требовалось семян около 1 пуда и трех-четырёх рабочих дней. Для ускорения появления всходов семена смешивались с сырым песком, высева производилась вместе с этим песком, как только покажутся первые ростки [Там же, с. 34].

Наряду с посевом трав закрепление песков производилось насаждениями кустарников и деревьев. Дело в том, что травяной покров успешно защищал пески от выдувания на месте, но он был не в состоянии задерживать большие массы песка со стороны. Этим свойством обладают кустарники и деревья, создающие живой заслон, а значит и особый микроклимат (прежде всего ветровую тень). По инициативе лесовода дороги А. А. Ходжаева строители начали сажать деревья и кустарники в заносимых местах.

На Астраханской линии в соответствии с местными почвенными и климатическими условиями были применены следующие основные сорта кустарников и деревьев: ива-шелюга красная (*Salix acutifolia*), а также среднеазиатские виды, саженцы которых были получены с Ташкентской и Закаспийской дорог: джужгун (*Pterococcus aphyllus*), кандым (*Colligonum Caput Medusae*). Джужгун и кандым – безлистные, раскидистые кусты, хорошо укрепляются в песке длинными корнями и легко переносят засуху, песчаные заносы и выдувание. Кроме того, применялись для посадки: местный прикаспийский солончаковый кустарник тамариск (*Tamarix gallica*), лох (*Elaeagnus hortensis*), а также деревья-интродуценты (выращенные за пределами ареала их природного распространения), такие как тополь пирамидальный, сосна, береза [14, с. 36-38; 15, с. 14-21].

Кустарниковая ива (шелюга) сажалась главным образом черенками под кол-лопату в ряды. Кроме посадки черенками шелюга высаживалась еще ветвями, уложенными под плуг по дну борозды, шириною около половины аршина и глубиною не менее 8 вершков; на данной глубине песок был сравнительно влажным. Джужгун и кандым переносились в пески черенками и однолетними сеянцами и рассаживались в глубокие щели на взаимном расстоянии в половину сажени один экземпляр от другого [14, с. 38-40]. Лесокультурные материалы (саженцы, семена, черенки) в начале закрепительных работ (первые три года) приобретались на стороне, на громадной территории от Воронежской и Тамбовской губерний до Ташкента, впоследствии были устроены лесопитомники на станциях Досанг и Красный Кут. Так, на станции Досанг был устроен питомник площадью 3 десятины 830 кв. сажен с поливными грядками шириной 1,5 аршин каждая [15, с. 24-25]. К 1913 году из питомника получали не менее 1 млн саженцев засухоустойчивых деревьев в год [13, с. 379].

Закрепление полосы песков растительностью происходило на Астраханской линии в пределах полосы отчуждения, шириною 75 саженей в каждую сторону от пути. А. А. Ходжаев и в последующие годы, вплоть до начала Первой мировой войны ходатайствовал о расширении полосы отчуждения, запретной для выпаса скота местными жителями, так как разрушение песка копытами животных вновь приводило к опустыниванию местности и к угрозе для рельсовой колеи [8, с. 5-7; 15, с. 25-27]. И только в 1919 г. новой большевистской властью защитная полоса была расширена на 7900 десятин [12, д. 2151, л. 19 об.].

Приживаемость саженцев деревьев заметно колебалась в зависимости не только от количества атмосферных осадков и продолжительности летней жаркой погоды, но и от технологии посадки в рыхлый песок. Так, рабочие подёнщики, трудившиеся из расчета 70 копеек за рабочий день, должны были тщательно уплотнять песком корни растений в посадочной яме, причем за качеством работы следил лично заведующий лесонасаждениями [15, с. 12-13].

Итоги лесокультурных работ на Астраханской ветви Рязано-Уральской железной дороги можно считать успешными, так как если за 1906 г. на расчистку путей ремонтными артелями Управлением дороги было потрачено 30 тыс. рублей, то в 1910 г. ассигнования составили только 2490 руб., с 1911 г. затраты на очистку пути после песчаных штормов стали не нужны. Предупреждения о движении поездов на заносимых участках со скоростью не быстрее 4 верст в час были сняты, перерывы в движении по причине песка на рельсах остались в прошлом. Всего с 1906 г. по 1913 г. включительно расходы Рязано-Уральской дороги на расчистку пути от песчаных заносов составили 62955 руб., а расходы на закрепление и озеленение песков составили 60150 руб., причем естественный самосев посаженных растений стал восполнять их гибель от жестоких летних засух, обычных в этой местности [8, с. 4]. Остатки «царских» лесопосадок можно наблюдать и сегодня.

Опыт борьбы с наступлением пустыни, с успехом примененный на Рязано-Уральской железной дороге век назад, актуален и сегодня, когда огромные площади лесонасаждений в Астраханской, Волгоградской областях и в Калмыкии за последние два десятилетия остались без ухода, засохли, сгорели, вырублены, заражены вредителями и болезнями, что, несомненно, приводит к деградации природной среды (опустынивание) и ужесточению характера опасных погодных явлений в регионе с засушливым резко-континентальным климатом.

Строительство Астраханской железной дороги позволило резко увеличить поставки соли, а значит и эксплуатацию соляных озёр.

Начало разработки поваренной соли на Баскунчакском озере относится к первой половине XVIII века, но тогда эта разработка быстро прекратилась под влиянием возраставшей конкуренции озера Эльтон. История Астраханской линии Приволжской (ранее Рязано-Уральской) магистрали, собственно, и началась со строительства в 1882 году короткой, всего 55 км, «солевозной» дороги, соединившей соляное озеро Баскунчак, второе по величине после Эльтона, и Владимирскую пристань на реке Ахтубе. Это была автономная железная дорога, оторванная от всех магистральных путей, которая служила для перевалки соли на водный транспорт. Эксплуатировалась она только во время речной навигации [2, с. 60-61]. Данные о размере вывозки соли с озера представлены в Таблице 1.

Со станции Верхний Баскунчак, построенной на пересечении с новой Астраханской линией за 1912 г., отправлялось более 15 тысяч пассажиров, годовой грузооборот станции достигал 3 млн пудов (49,2 тысячи т); из которых приходится на отправление 1440 тысяч и на прибытие – 1512 тысяч пудов. В отправлении преобладали соль и скот, в прибытии – хлебные продукты и разные предметы потребления. У станции возникло локомотивное депо и жилой городок из 110 домов хорошей постройки с населением около 1500 человек [13, с. 361-362].

Таблица 1.

## Размеры соледобычи на озере Баскунчак с 1867 г. по 1911 г. [13, с. 366-367]

Годы	Пуды	Годы	Пуды	Годы	Пуды
1867	54847	1882	12716782	1897	12417037
1868	519369	1883	10500000	1898	14935334
1869	819682	1884	7463406	1899	19692992
1870	1278992	1885	11115025	1900	20197111
1871	1828432	1886	11871325	1901	19463004
1872	3679973	1887	11500000	1902	22238550
1873	4873946	1888	14768878	1903	20700000
1874	5300024	1889	13740131	1904	25732000
1875	5663048	1890	12800000	1905	24834000
1876	6295393	1891	14350000	1906	21627919
1877	7727679	1892	13800000	1907	25378335
1878	9136580	1893	11674598	1908	24488367
1879	9608079	1894	12575393	1909	23403000
1880	10093230	1895	13852766	1910	28404000
1881	12458104	1896	10430923	1911	32000000

У крупнейшего в Европе солёного озера Эльтон, издавна славящегося целебными минеральными грязями, дорога устроила грязелечебницу для своих рабочих и служащих. Ничего подобного на других железных дорогах Российской империи просто не было. Сооружение лечебницы началось 12 июля 1910 г., когда на озеро в сопровождении врача прибыли 19 больных, из них с хроническим ревматизмом, суставным и мышечным было 15 человек и с невралгией седалищного нерва – 4 человека. Больные на лечении провели в общей сложности 437 дней, в итоге к 25 августа 1910 г. 12 человек уехали здоровыми, 5 получили значительное облегчение и только у двух лиц, по их словам, лечение не дало никаких результатов. Сначала лечение производилось «первобытным способом», в прибрежной грязи озера выкапывались ямы, куда пациенты ложились на время от 20 до 40 минут, затем смывали грязь в солёной озерной воде (рапе, рапном рассоле), после чего мылись пресной водой [4, с. 3-6].

1 августа был готов ванный барак с железобетонными ваннами. Особое место в барак занимала так называемая «потельня» – особая комната с кроватями, где больные отдыхали от процедур с обязательным чаепитием, обильно при этом потев. Для перевозки лечебной грязи дорогой были приспособлены двадцать ванн-вагонеток на узкоколейном рельсовом ходу. Грязь, поступавшая в лечебницу, прогревалась горячим паром, а температура соленой воды в ваннах регулировалась отоплением от нефтяной котельной [Там же, с. 7-8].

Эльтонская железнодорожная лечебница работала только в летний сезон и обслуживала не только железнодорожников, но и членов их семей. Чтобы поправить здоровье, работнику требовалось пройти медицинскую комиссию, подтверждающую степень и выраженность заболевания. По приезду на Эльтон пациент заселялся либо в станционные дома с полным пансионом, либо при нехватке мест снимал жилье самостоятельно, приходя только на лечебные процедуры.

За период с 1911 г. по 1914 г. на Эльтоне поправили здоровье 927 человек [4, с. 5-6; 5, с. 1-2; 9, с. 1, 16; 10, с. 4]. Дорогой делались значительные вложения в развитие лечебницы – расширялись жилые и подсобные помещения. От станции Эльтон, где проживали больные, до процедурных помещений на озерном берегу была проложена рельсовая ветка, по которой курсировал поезд с одним пассажирским и с одним хозяйственным двухосным вагоном [10, с. 1]. Некоторые количественные показатели работы грязелечебницы нами были сведены в Таблицы 2 и 3.

Таблица 2.

## Финансовые затраты Управления Рязано-Уральской железной дороги (в рублях и копейках) на Эльтонскую грязелечебницу [4, с. 10; 5, с. 2-5; 9, с. 1; 10, с. 4]

Год	На строительство и расширение лечебницы (в рублях и копейках)	На содержание больных и служащих, на закупку оборудования (в рублях и копейках)	Стоимость курса лечения в пересчете на одного больного (в рублях и копейках)
1910	2000,0	1230,0	60,0
1911	3793,0	5686,25	37,0
1912	3430,0	6314,77	31,10
1913	7000,0	8708,98	40,89
1914	7186,20	14840,41	47,70
Итого	23409,20	36780,41	

Таблица 3.

**Результативность деятельности грязелечебницы Эльтон Рязано-Уральской железной дороги**  
[4, с. 6, 10; 5, с. 2; 9, с. 1, 16; 10, с. 4-5]

Год	Количество больных	Результаты лечения		
		Выздоровело	Облегчение симптомов	Лечение безрезультатно, или выписан досрочно
1910	19	12	5	2
1911	164	94	62	8
1912	203	80	105	18
1913	213	118	80	15
1914	328	Данных нет	Данных нет	Данных нет
Итого	927			

Грязелечебница была неожиданно закрыта вследствие Первой мировой войны. В связи с мобилизацией железнодорожников и массовыми воинскими перевозками с 1 августа больные ускоренно выписываются, вслед за этим лечебница была поставлена на консервацию [Там же, с. 3]. Вновь озеро Эльтон стало помогать больным людям лишь после Октябрьской революции. При советской власти на базе железнодорожной лечебницы был организован уже круглогодичный профсоюзный санаторий «Эльтон», который перешел в состав Саратовского межобластного Управления курортами, санаториями и домами отдыха. В период Великой Отечественной войны на Эльтоне размещался военный госпиталь, а после войны санаторий на 250 мест снова использовался по своей изначальной общетерапевтической, грязелечебной направленности. В нём обслуживались по-прежнему преимущественно железнодорожные рабочие и служащие, так как в начале 1950-х гг. санаторий напрямую подчинялся МПС [3, с. 64, 69].

Наше российское «Мертвое море» привлекает желающих поправить здоровье и спустя сто лет. Санаторий «Эльтон» на 262 койки с обновленной инфраструктурой ныне не является специализированным железнодорожным учреждением. Сегодня санаторий находится под управлением областного Комитета по здравоохранению, который является его учредителем.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что строительство Астраханской железнодорожной ветви Рязано-Уральской магистрали шло в труднейших условиях полупустыни и пустыни и поставило множество проблем при её работе. Это, прежде всего, вопросы водоснабжения паровых локомотивов достаточным количеством пресной воды, проблемы песчаных бурь, часто заносивших рельсовый путь. Эти вопросы решались не только на энтузиазме и энергии рабочих и инженеров, но прежде всего серьезными материально-финансовыми вкладами со стороны руководства дороги, а также внедрением в жизнь разработок уникальных методик почвоукрепления и лесоразведения с опорой на местные природные и человеческие ресурсы. Методика предотвращения ветровой эрозии почв, опробованная более века назад в заволжских степях и пустынях, не потеряла свою актуальность и век спустя, в период системного кризиса государственной системы лесоводства.

Кроме остановки продвижения песков, строители Астраханской дороги широко использовали природные ресурсы Прикаспийской низменности, прежде всего добычу соли и лекарственной грязи. Так, добыча соли в озере Баскунчак в 1911 г. по сравнению с 1870 г. выросла более чем в 30 раз. Соляные и грязевые богатства Прикаспийского края активно использовались Медицинской службой Рязано-Уральской дороги на озере Эльтон, где был сооружен санаторий-грязелечебница с комфортными условиями проживания, за четыре летних сезона излечивший почти тысячу рабочих, служащих, а также их родственников. «Если бы не было дороги и её грязелечебницы, то благодетельный дар природы, спасающий многих от тяжких страданий, пропал бы даром. Доступ к нему открыт железной дорогой. Таков переворот, совершённый железной дорогой в бывшей полупустыне!» – этот восторженный отзыв содержится в книге «Рязанско-Уральская железная дорога и её район», изданной в 1913 году в Санкт-Петербурге [13, с. 357].

Но вместе с тем стоит отметить, что природная среда пустынного Заволжья и Прикаспия весьма хрупкая, и вмешательство человека таит в себе угрозу экологической катастрофы. Так, прекращение ухода за пескозакрепляющими лесопосадками, их вырубка вновь приведут к натиску пустыни. Разрушение и размыв почвы грозят гибелью уникальным месторождениям соленой грязи и рапы на озере Эльтон, что вызывает необходимость новых укрепительных работ. Пример быстрого строительства и благоустройства Эльтонского санатория железной дорогой век назад и в наши дни вызывает необходимость создания всеми заинтересованными организациями комфортной среды обитания для всех путешествующих и проживающих в солнечном Заволжском краю.

*Список литературы*

1. Адрес-календарь Рязанско-Уральской железной дороги на 1914 г. Саратов: Печатня С. П. Яковлева, 1914. 275 с.
2. Годы созидания. Приволжская железная дорога. 140 лет в документах. Саратов: Ред. журн. «Промышленность Поволжья», 2011. Т. 1. 321 с.
3. Имангалиева А. М. Деятельность профсоюзных организаций Сталинградской области в восстановительный период (1943 – начало 1950-х гг.): дисс. ... к.и.н. Волгоград, 2013. 276 с.
4. Краткие сведения о грязелечении на озере Эльтон д-ра А. А. Гамбурцева, начальника врач. службы Рязанско-Уральской ж.д. Саратов: Печатня С. П. Яковлева, 1912. 11 с.

5. О грязелечении служащих дороги на оз. Эльтон в сезон 1912 года. Саратов: Печатня С. П. Яковлева, 1913. 10 с.
6. Общество Рязанско-Уральской железной дороги (1866-1916). Саратов: Литография Управления РУЖД, 1916. 14 с.
7. Общество Рязанско-Уральской железной дороги (1866-1916): юбилейное приложение к № 33 «Вестника Рязанско-Уральской железной дороги». Саратов, 1916. 50 с.
8. Отчет об укреплении барханных песков Астраханской железной дороги за время с 1906 г. по 1913 г. включительно. Саратов: Типо-литография П. С. Феокритова, 1914. 7 с.
9. Отчет по грязелечебнице на оз. Эльтон за 1913 г. Саратов: Типо-литогр. насл. П. С. Феокритова, 1915. 19 с.
10. Отчет по грязелечебнице на оз. Эльтон за 1914 г. Саратов: Типо-литогр. насл. П. С. Феокритова, 1916. 20 с.
11. Район железной дороги Уральск – Царицын в экономическом отношении. СПб.: Типография А. Ф. Дресслера, 1914. 191 с.
12. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 31.
13. Рязанско-Уральская железная дорога и её район. СПб.: Типо-лит. Н. И. Евстифеева, 1913. 404 с.
14. Фролов А. М. Сооружение Астраханской линии в летучих барханных песках и меры борьбы с ними. СПб.: Типография Морского Министерства, 1909. 68 с.
15. Ходжаев А. А. Укрепление песков Астраханской линии Рязанско-Уральской железной дороги. Саратов: Типография Технического общества, 1911. 27 с.

#### FEATURES OF ASTRAKHAN' RAILWAY UNDER CONDITIONS OF TRANS-VOLGA REGION STEPPES AND DESERTS (BEGINNING OF THE XX<sup>TH</sup> CENTURY)

Opalev Maksim Nikolaevich, Ph. D. in History

*Volzhsk Polytechnic Institute (Branch) of Volgograd State Technical University  
opalev-erz@mail.ru*

The article considers the history of natural resources use in cis-Caspian semi-deserts and deserts by the example of the construction of Astrakhan' branch of Ryazan'-Ural (now trans-Volga region) railway. The author not only pays attention to the processes of the radical change of extreme natural climatic environment by transport objects, but also concludes that Ryazan'-Ural railway served as an example for the whole Russia in the use of one of the great salt lakes of Eurasia Elton for the health improvement of its employees' more than a century ago.

*Key words and phrases:* desert; blown sand dunes; sand drifts; Ryazan'-Ural railway; forest cover; water supply; salt extraction; lake Elton; mud bath; brine.

УДК 327.7

#### Политология

*В статье рассматриваются вопросы реформирования ведомств иностранных дел ведущих стран мира в условиях современной дипломатической среды. Автор выделяет основные тенденции процесса реформирования и анализирует опыт и модели оптимизации деятельности внешнеполитических ведомств, изучает возможность их применения на территории Украины. Отмечается, что МИД Украины нуждается в адаптации своей системы работы к современным реалиям.*

*Ключевые слова и фразы:* дипломатия; МИД; дипломат; глобализация; международные отношения; реформирование МИД.

**Опанасюк Ольга Ивановна**

*Киевский национальный университет им. Тараса Шевченко, Украина  
o\_radlinska@ukr.net*

#### ТРАНСФОРМАЦИЯ ВНЕШНЕПОЛИТИЧЕСКИХ ВЕДОМСТВ В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ СОВРЕМЕННОЙ МОДЕЛИ ДИПЛОМАТИИ<sup>©</sup>

На рубеже XX-XXI вв. в условиях формирования новой мировой системы дипломатия как инструмент внешнеполитической деятельности подвергается значительным изменениям. Процессы глобализации, демократизации, регионализации, а также развитие информационного общества влияют на формирование качественно новых видов дипломатии и изменяют основы деятельности традиционной. Крах биполярной системы международных отношений открыл новые горизонты для осуществления международных отношений и оживления процессов взаимодействия между государствами, а также неправительственными акторами. Процесс глобализации, охватывающий всю планету, касается каждой сферы государственной деятельности. Постепенно размываются границы между государствами, их взаимодействие становится более активным, исчезает грань между внутри- и внешнеполитической жизнью страны. Поэтому вопросы реформирования и оптимизации работы министерств иностранных дел, определения новых функций и задач ведомства в системе международного общения, а также взаимодействия с другими ведомствами в структуре правительства страны приобрели большое значение.

<sup>©</sup> Опанасюк О. И., 2013