

ВЛИЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ДЕЛЕНИЕ НАСЕЛЕНИЯ И ИНФРАСТРУКТУРУ ГОРОДА

Василиса Вячеславовна БАРАНОВА

ФГБОУ ВО «Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина»
392000, Российская Федерация, г. Тамбов, ул. Интернациональная, 33
E-mail: tambov.3d@gmail.com

Аннотация. Железные дороги явились важным объединяющим фактором в системе хозяйства государства в середине XIX века, обеспечивая связь и единство путей сообщения как отдельных регионов Центрально-Черноземного района, так и всей России. Железнодорожный транспорт представлял собой систему, влияющую на экономику и на уровень жизни, здоровья, культуру, образование. Так, к примеру, для реализации социальных и культурных функций железнодорожное ведомство создавало сеть учреждений, развивая социально-культурную инфраструктуру. Процесс модернизации общества посредством создания быстрой и надежной транспортной связи затронул не только центр, но и периферию России. Со второй половины XIX века в российском обществе меняются представления о провинции. Именно железные дороги несли «новую жизнь» рыночных отношений в самые отдаленные деревни и захолустные города, некоторые из которых теперь получали шанс стать железнодорожными станциями.

Ключевые слова: железная дорога; провинциальный город; инфраструктура Тамбова; сословия; профессиональное деление населения; модернизация рубежа XIX–XX веков

Железные дороги послужили важным фактором модернизации хозяйственной деятельности и повседневности аграрного населения на рубеже XIX и XX веков. Они не изменили аграрной структуры экономики Тамбовской губернии, но стимулировали развитие промышленности в непосредственной близости от станций, строительство складских помещений, в том числе элеваторов. Это, в свою очередь, обеспечивало в большей или меньшей мере усложнение социально-культурной инфраструктуры таких поселений.

Несомненно, наличие железной дороги в корне преобразует уклад городов. Рассмотреть процесс зарождения новой рабочей прослойки населения – железнодорожных служащих хотелось бы на примере губернского центра.

Влияние железнодорожной инфраструктуры на развитие прилегающих областей могло выражаться не только в прямом воздействии на социально-экономическую динамику развития этих территорий, но и создавать условия для таких изменений.

Тамбовский вокзал возник в месте с уже сложившейся инфраструктурой общественного центра. Хотя торговые ряды были перенесены, вокзальную площадь по-прежнему окаймляли множество мелких лавок. Не-

смотря на то, что пассажирское движение на станции Тамбов поначалу было незначительным, для горожан несомненным было то, что станция будет разрастаться.

Действительно, вместе со зданием пассажирского дома и мастерских строились и жилые дома для железнодорожных рабочих и служащих. С открытием в 1899 г. в Тамбове вагоноремонтных мастерских близ станции возникла железнодорожная колония, и население этого района резко возросло.

Постройка тамбовских мастерских началась в 1897 г., а была окончена весной 1899 г. Первые вагоны мастерские начали ремонтировать в 1900 г. Под мастерские было приобретено у города 46 десятин земли. Район вокруг железной дороги действительно представлял собой обособленную область от города и первоначально не ассоциировался с Тамбовом. Так, в документе «Об оценке вновь выстроенных вагонных мастерских, принадлежащих обществу Рязано-Уральской железной дороги, близ станции Тамбов, на предмет обложения их земским сбором» указывается, что мастерские расположены за чертой г. Тамбов «близ Стрелецко-Однорядческой слободы (Полынки) Покровской волости, на городской земле, приобретенной дорогой у города в 1896 г.».

Возникновение вагонных мастерских способствовало наплыву мастеровых и рабочих в Тамбов. Часть мастеровых переводилась из саратовских и козловских мастерских [1], набирались среди тамбовских ремесленников, приходили с других дорог. По свидетельству начальника Тамбовской вагонной мастерской (ТВМ) А.К. Мыльникова, это значительно повысило цены на мелкие квартиры в городе и особенно в окрестностях мастерских [1]. Это обстоятельство повлияло на решение управления Рязано-Уральской железной дороги (РУЖД) выделить в полосе отчуждения землю в размере 5 десятин для колонии служащих (рис. 1). Всего было образовано 82 участка по 150 кв. саженей в каждом. Согласно положению о постройке

агентами РУЖД жилых помещений, участки выдавались в аренду мастеровым, отличающимся хорошим поведением. Арендная плата была невысока и составляла 0,5 к. с сажени в год.

Многочисленные дома железнодорожников, сформировавших так называемую колонию, строились на земле, принадлежащей железной дороге, и часто для строительства использовались отходы производства вагоноремонтных мастерских – доски, брусья, фрагменты обшивки вагонов и т. д. На 1 мая 1903 г. в мастерских работали 984 мастеровых и чернорабочих. Численность рабочих мастерских не была постоянной – она увеличивалась летом (до 2000 мастеровых) или во время интенсивной работы.

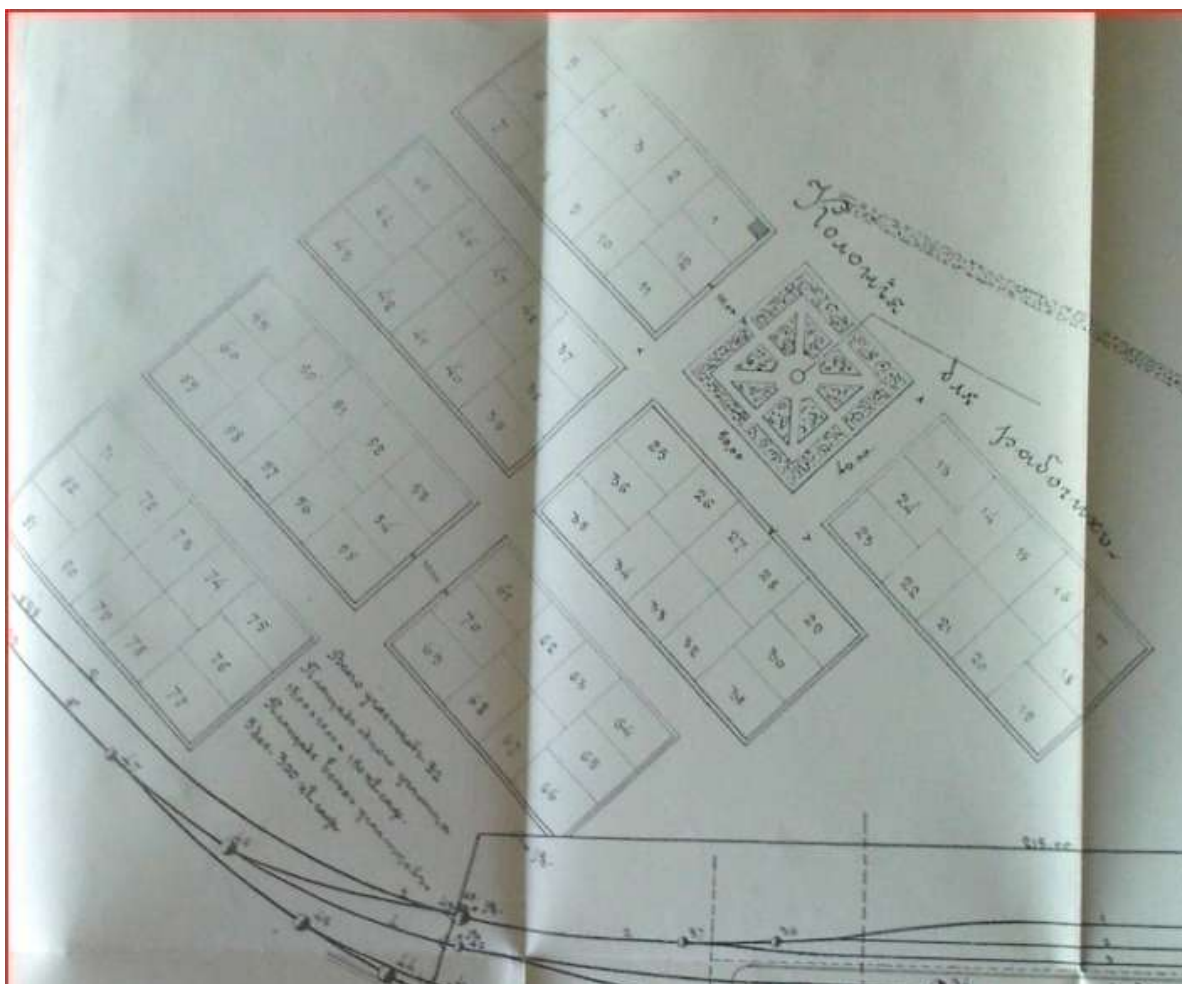


Рис. 1. Расположение земельных участков железнодорожной колонии [1]

В фондах музея Тамбовского вагоноремонтного завода (ТВРЗ) хранится ряд воспоминаний, в которых можно встретить описание процесса строительства этой части города. Так, сотрудник ТВМ А.И. Горячев вспоминает, как в 1901 г. было отведено место под строительство домов рабочих и служащих. Строительство должно было соответствовать образцам, а места под усадьбу выделялось 7 на 8 аршин. За усадьбу платили 75 к. в год. «Когда начали рабочие строиться, начальник (ТВМ) Зубков помогал рабочим в постройке то половыми досками, обшивкой вагонной, шпалами, брусьями и от платформ бортами, всеми отходами от вагонов, также старым железом и буферными брусьями»¹.

Характерно, что старые рабочие в своих воспоминаниях персонифицируют решение о выделении земли под дома и помощь строительными материалами с деятельностью начальника вагоноремонтных мастерских А.Т. Зубкова, а не с политикой общества РУЖД.

В железнодорожной колонии действовали магазин потребительского общества, слесарная школа, работали библиотека и любительский театр. Недалеко от станции Тамбов находилось здание двухклассного железнодорожного училища, расположенного относительно линии железной дороги на стороне города.

Несмотря на общероссийскую тенденцию быстрого роста в конце XIX века числа фабрично-заводских и железнодорожных школ, в Тамбовской губернии, имевшей в пореформенный период преимущественно аграрный уклад экономики, число школ этого типа было невелико.

В Тамбовской губернии существовали два училища при железной дороге. В Тамбове железнодорожное училище существовало с 1905 г. Располагалось оно в собственном здании, но не специально построенном, а переделанном из здания бывших вагонных мастерских. В каждой комнате 2 раза в неделю мылись полы нанятыми женщинами, были водопровод, удовлетворительные ретирады, небольшой садик для прогулки и игр детей. Никакого домашнего хозяйства при школе не имелось. Попечителем училища был начальник 4-й дистанции Российского

управления железной дороги Станислав Викентьевич Лесневский. В училище преподавали Иван Иванович Горин (Пензенская училищная академия), Иосиф Евдокимович Киселев (Тамбовский Екатеринбургский учительский институт). Зарплата учителей составляла 480–600 руб., также 120 руб. выдавалось на наем квартиры.

В 1906 г. были приняты 120 учащихся (мужчин 77, женщин 43). Большинство учащихся были православными. До окончания курса вышел 1 человек. Сословно дети распределялись следующим образом: детей дворян 2 (женщин 1, мужчин 1), детей горожан 23 (мужчин 13, женщин 10), детей сельских сословий 95 (мужчин 63, женщин 32). Прием в училище осуществлялся в августе. На одно место претендовали 3–4 человека. В 1906 г. в учебный курс не входило ни рукоделие, ни ремесла, ни народные чтения. Но к этому времени уже бесплатно функционировала народная библиотека при Тамбовском городском училище, в 1906 г. на библиотеку было потрачено 7353,23 руб.²

В 1907 г. попечителем училища стал инженер Тамбовских вагонных ремонтных мастерских Андрей Константинович Мыльников. Священником был Василий Ефимович Критский. Кроме того, в училище преподавали И.И. Горин, И.Е. Киселев, Николай Николаевич Иванов (Тамбовская гимназия), Алексей Иванович Дмитриев, Клавдия Петровна Иванова (Тамбовская женская гимназия), Алексей Иванович Дмитриев (Тамбовская гимназия), Лидия Николаевна Кудрявцева. Учащихся в 1907 г. стало уже 299 человек (мужчин 187, женщин 112).

К 1 января 1908 г. в училище были уже 363 человека (мужчин 213, женщин 150), из них православных 359, католиков 2, прочих 2. Вышел до окончания курса 51 человек (мужчин 33, женщин 18). Дворян, детей чиновников 14 (мужчин 6, женщин 8), горожан 80 (мужчин 41, женщин 39), сельских 269 (мужчин 166, женщин 103). В этом году появился курс рукоделия для девочек, курс ремесел для мальчиков. В 1914 г. училище разделили на мужское и женское. Показателем престижности железнодорожного училища являлось то, что именно его учитель Алексей Иванович Алтухов просит издавать журнал в

¹ Музей ТВРЗ. Папка «А.И. Горячев» (Сотрудник ТВМ 1900 г.).

² ГАТО (Государственный архив Тамбовской области). Ф. 4. Оп. 1. Д. 6718. Л. 13.

Таблица 1

Распределение поступивших в Тамбове в железнодорожное училище по сословиям

Сословия	1906 г.		1908 г.	
	Мужчины	Женщины	Мужчины	Женщины
Дети дворян	1	1	6	8
Дети горожан	13	10	41	39
Дети сельских сословий	63	32	166	103
Всего поступило	120		363	

**Рис. 2.** Новый Тамбов на плане Кокневича 1914 г.

Примечание. Развитие транспортной инфраструктуры городов Тамбовской губернии в XVIII – начале XX в. URL: <https://sites.google.com/site/gortransort/elektronnye-karty/tambov-1> (дата обращения: 15.06.2018).

декабре 1909 г. «Тамбовский народный учитель», в котором должны были публиковаться распоряжения, отчеты о школах, статьи педагогические, методологические, критика и библиография, список свободных мест и т. д. Предполагаемая плата за 10 месяцев должна была составить 2,5 руб. (рис. 2)³.

К началу XX века как следствие роста станции и развития инфраструктуры пристанционного района возник целый район

³ ГАТО (Государственный архив Тамбовской области). Ф. 4. Оп. 1. Д. 6718. Л. 13.

(несколько кварталов), получивший название Новый Тамбов. Причем структура населения Нового Тамбова была незначительно деформирована в этих кварталах из-за преобладания в его населении железнодорожных рабочих и служащих, имевших «бронь» от призыва [2].

Отчасти это неудивительно, так как еще по данным статистических обследований 80-х гг. XIX века в этой волости наблюдалось рекордное в Тамбовском уезде число

дворов, основным промыслом которых являлся заработок на железных дорогах⁴.

Фактом, свидетельствующим о разрушении традиционного сословного общества, является и то, что вместо сословия часто указывается профессиональная принадлежность. Наиболее часто упоминаются административные должности города и железной дороги.

По данным книги регистрации железнодорожного жандармского полицейского управления за 1907–1914 гг. можно установить соответствие сословия и занятий населения, проживающего в районе станции. Станция была промежуточным звеном, где вчерашние крестьяне трудились в качестве парикмахеров, буфетчиков, чернорабочих, а затем приписывались к городскому обществу и выбывали из поля зрения железнодорожных жандармов.

Еще одним свидетельством трансформаций менталитета жителей пристанционного

⁴ Сборник статистических сведений по Тамбовской губернии. Тамбов, 1886. Т. 17. С. 263.

района было появление новых имен у новорожденных в крестьянском сословии. Так встречаются имена Лидия, Зинаида, Зоя.

Возникновение элементов железнодорожной инфраструктуры в городе, лишенном крупных промышленных предприятий, было мощным и устойчивым градообразующим фактором.

Список литературы

1. *Мыльников А.К.* Тамбовские вагонные мастерские Рязанско-Уральской железной дороги. Саратов, 1904. Ч. 1. С. 23-25.
2. *Баранова Е.В.* Динамика социально-культурной инфраструктуры г. Тамбова во второй половине XIX – начале XX в.: дис. ... канд. ист. наук. Тамбов, 2010. 145 с.

Поступила в редакцию 10.07.2018 г.

Отрецензирована 18.08.2018 г.

Принята в печать 15.10.2018 г.

Информация об авторе

Баранова Василиса Вячеславовна, помощник проректора по учебной работе. Тамбовский государственный университет им. Г.Р. Державина, г. Тамбов, Российская Федерация. E-mail: tambov.3d@gmail.com

Для цитирования

Баранова В.В. Влияние железной дороги на профессиональное деление населения и инфраструктуру города // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. Тамбов, 2018. Т. 23, № 177. С. 159-164. DOI 10.20310/1810-0201-2018-23-177-159-164.

DOI 10.20310/1810-0201-2018-23-177-159-164

RAILWAY IMPACT ON PROFESSIONAL CLASSIFICATION OF POPULATION AND TOWN INFRASTRUCTURE

Vasilisa Vyacheslavovna BARANOVA

Tambov State University named after G.R. Derzhavin
33 Internatsionalnaya St., Tambov 392000, Russian Federation
E-mail: tambov.3d@gmail.com

Abstract. Railways were the important integration factor in the system of state economy in the middle of the 19th century, they supported connection and integration of communication lines of Central Black Earth Region and the whole country as well. Railway transport was a system that has influenced on the economy, level of life, health, culture, and education. For example, for the realization of social and cultural functions railway department created the network of institutions, thus, developing social and cultural infrastructure. The process of society modernization at the expenses of creating quick and reliable transport network touched not only the centre of the country, but the provinces as well. In the second half of the 19th century the image of the provinces started

to change in people's minds. It was the railway road that brought "the new life" of market affairs to the most distant villages and towns, some of them then became the railway stations.

Keywords: railway; provincial town; Tambov infrastructure; classes; professional classification of population; modernization at the turn of the 19th and 20th centuries

References

1. Mylnikov A.K. *Tambovskie vagonnye masterskie Ryazansko-Ural'skoy zheleznoy dorogi* [Tambov Car Shop of Ryazan-Ural Railway]. Saratov, 1904, part 1, pp. 23-25. (In Russian).
2. Baranova E.V. *Dinamika sotsial'no-kul'turnoy infrastruktury g. Tambova vo vtoroy polovine XIX – nachale XX v.: dis. ... kand. ist. nauk* [Dynamics of Social and Cultural Infrastructure of Tambov in the Second Half of 19th – Early 20th Century. Cand. hist. sci. diss.]. Tambov, 2010, 145 p. (In Russian).

Received 10 July 2018

Reviewed 18 August 2018

Accepted for press 15 October 2018

Information about the author

Baranova Vasilisa Vyacheslavovna, Assistant to the Provost for Academic Work. Tambov State University named after G.R. Derzhavin, Tambov, Russian Federation. E-mail: tambov.3d@gmail.com

For citation

Baranova V.V. Vliyanie zheleznoy dorogi na professional'noe delenie naseleniya i infrastrukturu goroda [Railway impact on professional classification of population and town infrastructure]. *Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnye nauki – Tambov University Review. Series: Humanities*, 2018, vol. 23, no. 177, pp. 159-164. DOI 10.20310/1810-0201-2018-23-177-159-164. (In Russian, Abstr. in Engl.).