



Исторические науки

УДК 94 (47).083

М.В. Пятикова

Пятикова Марина Васильевна, кандидат исторических наук, доцент Южного федерального университета (Ростов-на-Дону, ул. Б. Садовая, 33), e-mail: mvpyatikova@sfnedu.ru

**ПРОСВЕЩЕНЧЕСКИЙ И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ
ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА:
СОЦИОКУЛЬТУРНЫЙ АСПЕКТ**

В статье рассматривается деятельность Владикавказской железной дороги сквозь призму степени ее воздействия на социокультурный облик Юга России в начале XX века. В исследовании проанализирован такой важнейший аспект, как система начальных и профессиональных учебных заведений, находившихся в ведомстве ВЛКЖД. Автор подчеркивает значимость просветительского потенциала железной дороги. В статье уделено внимание функционированию учебных заведений в годы Первой мировой войны и оказанию ими помощи фронту.

Ключевые слова: Владикавказская железная дорога, образовательные учреждения, Юг России, В.Н. Печковский, Николай II, Общество Просвещения служащих дороги и попечения об их сиротах, вагон-церковь.

M.V. Pyatikova

Pyatikova Marina Vasilyevna, Full PhD (historical), associate professor Southern federal university (33, B. Sadovaya str., Rostov on Don), e-mail: mvpyatikova@sfnedu.ru

**ENLIGHTENMENTAL AND EDUCATIONAL POTENTIAL
OF THE VLADIKAVKAZ RAILWAY IN THE BEGINNING
OF THE XX CENTURY: SOCIO-CULTURAL ASPECT**

The article examines the activities of the Vladikavkaz railway through the prism of its impact on the socio-cultural image of the South of Russia in the early twentieth century. The study analyzes such an important aspect as the system of primary and vocational schools located in the office of the Vladikavkaz railroad. The author emphasizes the importance of the enlightenment potential of the railway. The article focuses on the functioning of educational institutions during the First World War and their assistance to the front.

Keywords: Vladikavkaz railway, educational institutions, South of Russia, V.N. Pechkovsky, Nicholas II, the Society for the Education of the Roads and Care for their Orphans, the Church Wagon.

Общеизвестно, что культура представляет собой широкую сферу, в которую могут быть включены самые разнообразные проявления человеческой активности. На наш взгляд, одной из основополагающих и фундаментальных основ культуры является образование. Оно позволяет человечеству выйти на новый уровень развития, совершенствовать имеющиеся достижения и порождать новые.

В начале XX века в России еще не существовало системы всеобщего образования. В 1906 г. проект закона по данному вопросу был внесен в

Государственную Думу, но так и не был принят. Тем не менее образование населения было не только государственным делом, но и общественным. В Российской империи учебные заведения открывались частными лицами, а также находились под патронажем крупнейших предприятий. В начале XX века одним из бурно развивающихся регионов на юге страны являлась область Войска Донского и г. Ростов-на-Дону. Наличие предприятий крупного и среднего капитала способствовало интенсивному росту благосостояния жителей. Большое значение для юга России имело прохождение через данную территории Владикавказской железной дороги, которая выполняла не только транспортную функцию, но и несла мощный просвещенческий и образовательный потенциал, который в значительной степени оказал влияние на социокультурное развитие региона.

Владикавказская железная дорога – одна из крупнейших магистралей юга нашей страны, функционировавшая в период с 1872 по 1918 годы. Ее строительство началось в 1872 году. Предполагалось, что дорога пройдет через регионы не только Кавказа (Терская область, Ставропольская губерния), но и южных областей (Кубанская, Донская, Екатеринославская). Концессии на постройку дороги были даны барону Штейнгелю, ранее уже служившему на Петергофской и Балтийской железных дорогах [6, с. 52]. Эксплуатация дороги началась в 1875 году. Ее первым председателем был избран В.М. Верховский, принимавший активное участие в строительстве дороги. Оно велось с помощью артелей. На строительстве линии Ростов-Владикавказ было занято около 17 000 людей. Такие работы требовали довольно больших физических затрат труда, хотя оплата была невысокой. Однако в договорах особо прописывались условия питания работников, состоящего из каши, постного масла, мяса, хлеба. Также заботились о здоровье рабочих, так как из-за плохих санитарных условий часто случались эпидемии. «На всем протяжении Владикавказская железная дорога имела в 1873-74 гг. 2 врачебно-санитарных отделения с главным врачом в каждом. В

наличии имелось 16 лазаретов на 460 коек с 6 врачами и 20 фельдшерами» [1].

В научно-исследовательской литературе в большей степени уделяется внимание модернизационному влиянию ВЛКЖД, а также благотворительной деятельности. Особое место занимает изучение различных аспектов благотворительности в годы Первой мировой войны. Было защищено несколько кандидатских диссертаций по данной проблематике: А.Н. Грицаевой [2], Н.М. Ивановой [3], В.В. Немовой [4]. Следует отметить, что руководство Владикавказской железной дороги уделяло большое внимание политике просвещения населения по пути следования дороги. Это выражалось, например, в таких мероприятиях, как создание агрономического поезда, организация поездов-библиотек, патронаж учебных заведений и т.д.

Целью данной статьи является анализ влияния Владикавказской железной дороги на социокультурное развитие Юга России.

Исходя из «Отчета о деятельности образовательных учреждений Владикавказской железной дороги за 1914 год», видно, что вопросами образования заведовал особый учебный комитет, состоявший из управляющего дорогой, который был его председателем, трех работников железнодорожных служб, а также заведующего учебной частью. Кроме них в состав комитета могли входить попечители училищ и школ [5, с. 3].

Вопросы, которые рассматривал комитет, были самыми разнообразными: открытие новых образовательных учреждений и расширение уже существующих, прием детей служащих Владикавказской железной дороги в начальные училища, устройство полезных развлечений для учащихся (проведение выставок и т.д.), а также обсуждение расходов и годового бюджета.

К 1914 году на линии дороги состояло 20 двухклассных, с пятилетним курсом обучения, а также 3 одноклассных училища с трехлетним курсом обучения. Всего 23 училища: Ростовское, Батайское, Крыловское, Тихорецкое мужское, Тихорецкое женское, Кавказское мужское, Кавказское

женское, Невинномысское, Минераловодское мужское, Минераловодское женское, Прохладненское, Бесланское, Грозненское, Петровск-Кавказское, Дербентское, Хачмасское, Баладжарское, Новороссийское, Екатеринодарское, Усть-Лабинское, Великокняжеское, Котельниковское, Сарептское.

Сохранились точные данные о количестве учащихся: 3562 мальчика и 3050 девочек [5, с. 7]. В основном среди них в преобладающем большинстве были дети русских православного вероисповедания в возрасте от 7 до 16 лет. Более взрослые ученики обучались уже в профессиональных училищах [5, с. 8].

Сумма за обучение была не очень высокой (максимально за 3 детей – 10 рублей [5, с. 10]). Родители, которые получали низкую заработную плату, имели возможность льготного обучения, оплачивая только половину суммы.

Кроме общеобразовательных предметов, в училищах были специфические, отвечавшие нуждам населения, курсы по садоводству и огородничеству. В обучении мальчиков важное место занимала гимнастика и строевая подготовка [5, с. 12]. В каждом училище имелись библиотеки, подразделявшиеся на ученические и учительские. Общее количество книг в библиотеках равнялось приблизительно десяти тысячам. Распространенной практикой являлось проведение экскурсий для учащихся с целью ознакомления их с местностью и окружающей природой, а также летние детские игры на воздухе на открытых площадках, такие как лапта, городки и пр. Средства на все эти развлечения собирались родителями учеников, а также выделялись управлением Владикавказской железной дороги.

Для учителей открывались курсы для повышения квалификации, организованные управлением Владикавказской железной дороги. На них также обсуждались важные проблемы, которые стояли перед работниками образования того времени: открытие новых детских садов, улучшение физического воспитания, открытие вспомогательных школ для «малоуспевающих» учащихся.

В годы Первой мировой войны образовательная деятельность приобрела еще большую патриотическую направленность. Так как многие из родителей учеников отправились на фронт, для детей было важно хоть как-то помочь им в столь трудные времена. Для этого при училищах Владикавказской железной дороги были организованы сборы белья, теплой одежды, папирос и табака, различных продуктов, которые затем отправлялись на фронт. Многие учителя как начальных, так и профессиональных училищ ушли на фронт.

В конце ноября – начале декабря 1914 года по Владикавказской железной дороге проехал император Николай II. Его поезд останавливался на таких станциях, как Ростов, Тихорецкая, Владикавказ, Дербент и Баладжары. Кроме того, император посетил Дербентское железнодорожное училище и даже пообщался с учащимися, что явилось большим событием для местных жителей [5, с. 18].

Необычным и интересным новшеством стала «вагон-церковь», учрежденная в конце 1912 года для обслуживания районов от станции Баладжары до станции Хачмасть Владикавказской железной дороги» [5, с. 19]. Кроме того, эта церковь обслуживала и Закавказскую железную дорогу.

В 1911 году был учрежден устав Общества Просвещения служащих дороги и попечения об их сиротах [5, с. 19]. В обязанность его входила забота о детях железнодорожников, постройка общежитий, организация познавательных экскурсий, просветительских лекций, открытие библиотек и читален на отдельных станциях, а также плата за обучение сирот. Для размещения детей-сирот служащих и бывших служащих Владикавказской железной дороги было решено в 1910 году открыть приют, которому в 1912 году было присвоено имя инженера В.Н. Печковского. Приют располагался в двухэтажном здании с пристройками. На 1 января 1915 года в приюте проживало порядка 80 сирот, которые обучались различным прикладным предметам, умению заниматься огородом, пчелами и прочим. В приюте

действовал строгий режим дня и расписание. В воскресенье воспитанники посещали церковь.

В ведении Владикавказской железной дороги находились школы и курсы для младших служащих. Примером может служить организованная в 1913 году школа кондукторов, где обучали правилам технической эксплуатации, билетной системе, перевозке багажа и грузов, устройству паровозов, медицине и гигиене, а также общеобразовательным предметам [5, с. 24]. На 1914 год школа выпустила 442 кондуктора. Не менее важна школа весовщиков, существовавшая с 1909 года. В ней изучали техническую эксплуатацию и грузочные работы, железнодорожную географию, весовые приборы, коммерческую географию и другие общеобразовательные предметы.

Существовали также курсы для осмотрщиков вагонов, где изучались предметы, связанные с деятельностью железной дороги, и общеобразовательные [5, с. 25]. За 1914 год курсы окончили 35 человек. Школа артельных старост была основана в 1912 году. В ней был сходный со многими железнодорожными училищами состав предметов, но также преподавались дисциплины по строительному искусству. Существовал возрастной и квалификационный ценз: учащиеся должны были быть от 25 до 35 лет и уже иметь опыт работы на железной дороге в качестве ремонтного служащего. Существовали также школы таксировщиков и ремесленных учеников.

Таким образом, Владикавказская железная дорога в начале XX века являлась не только транспортной артерией. Она выполняла модернизационную функцию в пределах своего следования. Кроме того, важнейшим аспектом ее деятельности стало влияние на формирование социокультурного облика юга России. Организация поездов-библиотек, поездов-церквей, агрономического поезда, патронаж общеобразовательных и создание профессионально ориентированных учебных заведений способствовало изменению социокультурного облика региона. Руководство

Владикавказской железной дороги было заинтересовано в повышении квалификации своих рабочих. Профориентационное обучение детей служащих являлось своеобразной социальной программой, направленной как на обеспечение кадровым составом ВЛКЖД, так и на поддержание ее работников. Просветительский и образовательный потенциал Владикавказской железной дороги является неотъемлемой и характерной чертой развития Юга России в начале XX века.

Список используемой литературы и источников:

1. Владикавказская железная дорога Отчет по врачебно-санитарной части Владикавказской железной дороги за 1908 год. Ростов н/Д, 1909. 69 с.
2. *Грицаева А.Н.* Благотворительность в России в годы Первой мировой войны (1914 – февраль 1917г.): опыт помощи пострадавшим от военных действий: дис. ... канд. ист. наук. М., 2008. 289 с.
3. *Иванова Н.М.* Милосердие и благотворительность в годы Первой мировой войны 1914-1917 гг.: на материалах Петрограда: дис. ... канд. ист. наук. М., 2002. 243 с.
4. *Немова В.В.* Организация благотворительной помощи на Дону в годы Первой мировой войны: дис. ... канд. ист. наук. Ростов н/Д, 2009. 198 с.
5. Отчет о деятельности образовательных учреждений Владикавказской железной дороги за 1914 год. Ростов н/Д, 1915. 72 с.
6. *Сидоренко В.Т.* Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги 1860-1920. Ростов н/Д, 2007. 324 с.