

## МОДЕРНИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ И МИГРАЦИЯ В РОССИИ НА ПРИМЕРЕ ЮЖНОГО УРАЛА (1891–1914 гг.)

**А. А. Тимофеев**

*Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск, Российская Федерация*

В статье проанализирована роль Транссиба в государственной миграционной политике России в конце XIX – начале XX в., связанные с модернизацией экономики и общества. Сделаны выводы о том, что в связи со строительством Великой Сибирской железнодорожной магистрали усилилось массовое переселение малоземельных крестьян из центральных районов России в Сибирь, многие из которых оседали на Южном Урале, в основном в городах, и особенно в Челябинске – воротах в сибирский край. В челябинской прессе г. Челябинск описывался как «проходной двор» из Европы в Сибирь. Часть переселенцев оставалась жить в городе. Численность населения полосы, расположенной вдоль Транссиба, увеличилась после того, как был проложен Великий Сибирский путь. Происходит рационализация, или, что то же самое, процесс модернизации социальных отношений – и в этом состояло одно из принципиальных изменений природы русского общества, в том числе и на Южном Урале после строительства Сибирской железнодорожной магистрали. В течение изучаемого периода на Южном Урале происходит изменение социальной структуры населения в городах, находящихся на Великом Сибирском железнодорожном пути. Процессы трансформации сословных групп демонстрировали уменьшение доли дворянства, духовенства, купечества, при абсолютном и относительном увеличении крестьянства в городах. Деревенские стереотипы, приносимые крестьянами в города, тормозили процессы социальной модернизации. В рассматриваемый период в России, и на Южном Урале в частности, происходили противоречивые процессы, нарастание неравномерности в динамике различных сегментов общества. Модернизационные процессы на Южном Урале проходили медленно, стабильно, но не успели завершиться к 1914 г.

**Ключевые слова:** Транссибирская железная дорога, Южный Урал, Сибирь, миграция, модернизация, население.

### **Введение**

Под модернизацией понимается всеобъемлющий процесс перехода от традиционного общества к современному, который проявляется в индустриализации, урбанизации, развитии транспортных коммуникаций, изменениях в социальной сфере. Это всеобъемлющий процесс инновационных мероприятий при переходе от традиционного общества к современному, который в свою очередь может быть представлен как совокупность субпроцессов: индустриализации, урбанизации, демографического роста, миграции, структурной и функциональной дифференциации общества, рационализации, бюрократизации, профессионализации. Согласно этому подходу рассматривается реально преобразующееся общество.

### **Обзор литературы**

В современной исторической науке возрастает исследовательский интерес к проблемам экономических и социально-культурных последствий социальной модернизации в конце XIX – начале XX вв. Историки разрабатывают новые методологические подходы к изучению общественного развития России. Уральские историки В. В. Алексеев, К. И. Зубков, О. Л. Лейбович, И. В. Побережников [1], исследуя процесс социальной модернизации России в конце XIX – начале XX вв., в частности выделяют важную роль государства в осуществлении железнодорожного строительства [2]. Можно поддержать их вывод о том, что социальная мо-

дернизация имела половинчатый, незавершенный характер. Важным также является вывод Б. Н. Миронова о том, что эта модернизация в своих существенных характеристиках зачастую проявлялась как трансформация, которая порождала многие негативные социальные отношения (маргинальность, хулиганство, праздность, лень) [3].

### **Методы исследования**

Методологической основой анализа стали методы социальной истории и исторической демографии, в частности – методы математической статистики, а также принципы сравнительно-исторического анализа.

### **Результаты и дискуссия**

До строительства Транссиба плотность населения Южного Урала была сравнительно с европейской частью России довольно низкой, и при отсутствии современных путей сообщения социально-экономическое развитие региона проходило в рамках традиционного общества. Большие расстояния затрудняют поддержку путей сообщения, главное условие для экономического успеха – быстрота сообщения и обмена [3, т. 1, с. 96]. Со строительством железных дорог ситуация резко меняется, что подтверждается примером южно-уральского региона до и после строительства Транссиба.

По Транссибу направлялись значительные транспортные потоки, концентрировалась предпринимательская инициатива, что делало города

и поселки, расположенные вдоль дороги, привлекаемыми для активного трудоспособного населения. Напротив, города и поселки, которые оказались в стороне от железной дороги, сохраняли относительную изолированность и традиционность внутренней жизни.

В связи со строительством Великой Сибирской железнодорожной магистрали усилилось массовое переселение малоземельных крестьян из центральных районов России в Сибирь, многие из которых оседали на Южном Урале, в основном в городах, и особенно в Челябинске – воротах в сибирский край. В челябинской прессе г. Челябинск описывался как «проходной двор» из Европы в Сибирь. Часть переселенцев оставалась жить в городе. Численность населения полосы, расположенной вдоль Транссиба, увеличилась «...после того, как был проложен Великий Сибирский путь. Это видно по внезапно возникающим вдоль железной дороги от Челябинска до Омска и дальше, поселков, целых городов. Десять лет назад была снежная пустыня. Теперь ряды домов, церкви, магазины, тысячи населения, иногда свыше 15–20 тысяч» [4].

В 1896 г. при Комитете Сибирской железной дороги было создано Переселенческое управление во главе с В. И. Гиппиусом, которое проделало громадную работу по переселенческому движению в Сибирь. Вдоль Транссиба создавались переселенческие пункты, большинство из которых было основано в 1896 г. На основе осуществляющейся в Челябинске регистрации переселенцев по итогам первого полугодия 1900 г. через город проследовало 190 874 переселенца. Годовой бюджет Переселенческого управления составлял около 1 млн руб., что свидетельствует о важности этой правительственной программы [5, с. 69].

Сразу же после начала движения поездов по линии Челябинск–Омск с октября 1894 г. по май 1895 г. по Транссибу было перевезено: переселенцев взрослых – 57 903, переселенцев детей – 27 944; рабочих – 4 439; военных 6 312; служащих и членов их семей – 40 607 [6, л. 111].

Сибирская железнодорожная магистраль создала принципиально новую материально-техническую базу для ускоренной колонизации Сибири. В 1893–1903 гг. через станцию Челябинск в Сибирь проследовало около 1 млн переселенцев [7]. В дальнейшем переселенческая политика была связана прежде всего с именем П. А. Столыпина. Столыпинская аграрная реформа предусматривала массовое переселение малоземельных крестьян в Сибирь. В 1897–1906 гг. в Сибирь переселилось 1 387 532 чел. Пик переселенческого движения пришелся на 1906–1909 гг. В 1907 г. в Сибирь переселилось 628 121 чел., в 1908 г. 628 101 чел. [8]. Основная часть этих переселенцев направлялась по Транссибу через Челябинск. Продолжалось переселение вплоть до I Мировой войны. Всего пе-

реселилось около 3,7 млн крестьян. Часть этих переселенцев «застревала» в городах и поселках, расположенных вдоль Транссиба.

Железнодорожный и промышленный бум привлекал в регион на заработки население, которое увеличивается в период 1891–1914 гг. быстрее, чем в среднем по России. Особенно это просматривается на примере городов – важных узловых железнодорожных станций. Население переселяется в эти города не только из Центральной России, но и из ближайших уездов. Оренбургский губернатор Н. А. Маславиц напрямую связывал увеличение населения губернии с прокладкой железной дороги, связавшей перенаселенный центр России с Уралом еще в 70-х гг. XIX в. По его данным, в 1885 г. проследовало через Оренбургскую губернию 10 тыс. чел. переселенцев, 64 % перемещалось по железной дороге, из них 77 % осело в Оренбургской губернии [9, л. 12].

Строительство Сибирской дороги привлекло огромное количество рабочих рук. Тысячи крестьян, нанятых подрядчиками из уездов, расположенных вдоль Транссиба, работало на сезонных работах, и многие из них оставались на строительстве, а потом и на производствах по эксплуатации дороги. Каждый год на Западно-Сибирском участке работало 22 тыс. чел, из них примерно половина состояла из местных крестьян. По всей России сновали вербовщики, которые собирали артели для Сибирской великой стройки. Работа, особенно на железной дороге, давала стабильный и высокий по уральским меркам заработок. Во время неурожая работа крестьян на строительстве железной дороге давала чуть ли не единственный доход: например, в неурожайный 1911 год, когда из некоторых местностей Челябинского уезда отлучилось на заработки в урожайные места, в Сибирь, на постройку Амурской железной дороги до 13 % всего крестьянского населения [9, л. 184]. После окончания строительства дороги некоторые крестьяне и горожане оставались работать на Транссибе в качестве эксплуатационников. Постепенно из них и из набранных по всей России специалистов формировался отряд железнодорожных служащих и рабочих. Работа на железной дороге была в материальном плане одной из самых доходных на Южном Урале.

И по потреблению, и по ценам, и по размеру заработков регион практически находился в очень выгодном положении, и по среднероссийским статистическим данным не уступал лучшим экономическим районам, в том числе, даже одной из столиц (Москве). Это естественно давало дальнейший стимул для развития экономики региона, а также для развития социальных отношений. По свидетельству современников, промышленный бум, охвативший Челябинск после строительства Транссиба, вызвал повальное желание улучшить свое

## Исторические науки

материальное благополучие почти у всех слоев населения [4].

В рассматриваемый период в Южно-уральском регионе в городах происходит постепенный отказ от подсобных сельскохозяйственных занятий, который означал, что деревня способна обеспечить город продуктами, а горожане в состоянии покупать все необходимое. Формируется поколение дельцов, движимых личной выгодой, ориентированных на мобильность и долговременное планирование, готовых заниматься новыми видами деятельности или изобретать новые технологии производства. Коммерческое аграрное производство сменяет сельское хозяйство, способное лишь поддерживать средства существования. Формируется общество современного типа с более высоким уровнем профессиональных навыков по сравнению с традиционным [1, с. 18]. Транссиб давал населению городов и поселков, где он проходил, возможность заработать экономические блага.

Так, например, в челябинской прессе отмечалось, что «В экономическом отношении поселок [Никольский г. Челябинска] не имеет собственного значения, но, с другой стороны, находится в более благоприятных условиях. Всякое усиление пассажирского движения, широкое переселение в Сибирь и, наконец, передвижение войск по трем железным дорогам вносит в его жизнь громадное оживление». Вот почему поселок имеет гораздо большее значение, чем остальные окраины города. В то время «...как последние влечат жалкое существование, наш поселок проявляет много признаков жизни. Они пробуждают в населении энергию и заставляют реагировать на них» [8].

Население Южного Урала росло значительно быстрее, чем в среднем по стране, что связано со строительством, эксплуатацией Сибирской магистрали и переселенческой политикой российского правительства (табл. 1).

**Таблица 1**  
**Рост численности населения Российской империи, Оренбургской и Уфимской губерний (1897–1912 гг.) [10, 11, 12, 13, 7, 9]**

Год	Оренбургская губерния	Уфимская губерния	Российская империя
	Численность населения (чел.)	Численность населения (чел.)	Численность населения (чел.)
1897	1 609 388	2 220 497	128 924 289
1909	2 078 600	2 624 930	160 095 000
1912	2 444 214	3 043 092	173 000 000

Исходя из этих данных, можно подсчитать, что прирост населения на Южном Урале был значительно выше, чем в среднем по России, который составил в 1897–1912 гг. 34 %, тогда как за те же

годы прирост населения по Оренбургской губернии составил 51,9 %, в Уфимской губернии соответственно – 37 %. Если по Уфимской губернии показатели не сильно отличаются от общероссийских, то по Оренбургской они выше в полтора раза. Через узловую станцию Челябинск этой губернии шел основной поток переселенцев, где и находился переселенческий пункт.

Реформы конца XIX века в значительной степени нивелировали сословную структуру, но в документах этого периода сословное деление сохраняется как способ социального ранжирования. На основании данных по южно-уральским городам, расположенным вдоль Транссиба, можно проследить изменение сословной структуры населения до и после строительства железной дороги (табл. 2).

**Таблица 2**  
**Сравнительная сословная структура населения Уфы и Челябинска (1861–1912 гг. в %) [11, 12, 13, 14]**

**Table 2**  
**Comparative estate structure of the population Ufa and Chelyabinsk (1861–1912 in %)**

Сословия	Уфа			
	1862	1897	1902	1912
Дворяне	10,2	9,27	4,5	–
Духовенство	0,89	1,97	–	–
Почетные граждане	0,16	1,2	1,2	–
Купцы	6,09	1,39	–	–
Мещане	67,87	38,61	–	–
Крестьяне	14,77	47,33	–	–
Казачи	–	0,09	–	–
Военные	–	–	–	–
Иностранцы	–	–	–	–
Прочие сословия	–	0,12	–	–
Сословия	Челябинск			
	1861	1897	1902	1912
Дворяне	7	6,1	–	–
Духовенство	2,93	1,4	–	–
Почетные граждане	0,1	1	–	–
Купцы	5,2	1,1	–	–
Мещане	57	47,3	59,1	53
Крестьяне	1	36,6	29,2	40
Казачи	6,5	5,5	–	–
Военные	16,1	3,08	–	–
Иностранцы	1,1	0,05	–	–
Прочие сословия	0,09	3,2	–	–

В Челябинске и Уфе основную часть городского населения составляли коренные горожане, по своему социальному статусу принадлежавшие к сословию мещан. Доля их в Челябинске уменьшилась с 1861 г. по 1897 г. с 57 % до 47,3 %, затем в 1902 г. опять растет до 59,1 % и в 1912 г. снижается до 53 %. В Уфе с 1862 г. по 1897 г. соответственно их доля снижается с 67,87 % до 38,61 %. К городским слоям Челябинска принадлежали также купцы и почетные граждане. Их доля также сократилась с 5,3 % в 1861 г. до 1,1 % в 1897 г. В Уфе происходит тот же процесс – уменьшение доли этих сословий в 1862 г. с 6,25 % до 2,59 % в 1897 г. Дворяне в Челябинске проживали в 1861 г. 7 %, и доля их уменьшилась до 6,1 % в 1897 г. В Уфе то же самое – уменьшение доли дворян

с 10,2 % в 1862 г. до 9,27 % в 1897 г. и до 4,5 % в 1902 г. Уменьшается и доля казаков: в Челябинске с 6,5 % в 1861 г. до 5,5 % в 1897 г., в Уфе их было незначительное число. Из приведенных данных можно сделать вывод, что в рассматриваемое время происходило значительное уменьшение доли коренного городского населения за счет пришедшего крестьянского.

Наоборот, доля крестьян среди городского населения резко увеличивается, более чем в 36 раз. Так, если в 1861 г. их доля в Челябинске составляла 1 %, то уже в 1897 г. – 36,6 %. В 1902 г. их доля немного упала до 29,2 %, но уже в 1912 г. возросла до 40 %, то есть стабилизировалась. Тот же процесс наблюдается и в Уфе: если в 1862 г. их доля составляла 14,77 %, то в 1897 г. – 47,33 % [13, с. 26], то есть увеличилась более чем в три раза. Эта группа населения являлась новопереселенцами, пополнившими ряды рабочих, прислуги, ремесленников. Эта доля населения составляла намного больший процент в этих городах, например, по сравнению со средним показателем Оренбургской губернии, где в городах проживало 23,9 % крестьян [13, с. 26]. Таким образом, сословная структура Уфы и Челябинска в большей мере, чем в среднестатистическом губернском варианте, характеризовалась «деревенским» колоритом.

В целом прирост населения в южно-уральских городах, расположенных на Транссибирской магистрали, происходил за счет притока крестьян из соседних уездов, в основном неместных. Перепись 1897 г. зафиксировала в Челябинске 8 652 «неместных уроженца по месту рождения», которые составили 43,2 % от общей численности горожан. В городах Оренбургской губернии этот показатель составлял 38,8 %, Уфимской – 21,6 % [13, с. 26]. Сопоставление приведенных данных показывает, что Челябинск в уральском регионе являлся одним из самых притягательных центров для переселенцев. Эта группа населения являлась наиболее мобильной силой, определявшей социальные и демографические изменения в Челябинске. Наличие в Челябинске большой доли крестьян позволяет предполагать, что основную часть «новых горожан» составляли представители этого сословия. Строительство Транссиба ускорило формирование рынка рабочей силы для городской промышленности и одновременно придало специфику этому процессу. Большая часть городских рабочих формировалась из крестьян, не утративших до конца связи с землей.

Различаются два идеальных типа трудовой этики, один из которых можно назвать потребительским, традиционным или минималистским. Согласно принципам минималистской трудовой морали, работать следует до удовлетворения традиционных, скромных по своему составу потребностей семьи и не стремиться к накоплению; на-

против, максималистская трудовая этика ориентировала человека на достижение максимально возможного результата в своей работе, а предпринимателя – на максимальную прибыль [3, т. 2, с. 305].

Именно строительство Транссиба ориентировало население региона на достижение нового идеала трудовой этики. Например, челябинский акцизный чиновник К. Н. Теплоухов имел месячный оклад 208 рублей, что являлось довольно приличной по тем временам суммой, но: «Занялись золотодобычей. Жили хорошо, но почему не жить еще лучше... Был подрядчиком на строительстве дома Ляпустина, врача. Стоимость дома составила – 4–5 тыс. руб. Получил свои 400 руб., обычные 10 %. Строительными подрядами занимался и городской голова г. Челябинска А. Ф. Бейвель, заработал в качестве подрядчика на строительстве казенного винного склада – 40.000 руб.» [15, с. 5, 43].

Проявляется индивидуализм и горожан среднего достатка. Из капиталов состоятельных челябинцев было создано общество взаимного кредита, которое имело небольшой основной капитал (10 000–150 000 руб.) и кредитовало в основном своих членов. Вот что пишет об этом К. Н. Теплоухов: «...осенью [1903 г.] по инициативе А. Ф. Бейвеля в Челябинске образовалось Общество взаимного кредита. Набралось достаточное количество желающих, сделали взносы – не менее 50 руб., некоторые внесли и 500 руб. Получили разрешение на открытие. Собрались в Городскую думу для организации. Банк открыл свои действия. Дела Кредитки шли бойко – деньги нужны всегда и всем» [15, с. 71–72]. Причем желание заработать захватило практически все слои населения. Вот что по этому поводу сообщала местная пресса: «...священники, учителя, купцы, крестьяне – все стали строить маслоделательные заводы» [4].

Социально-экономическая составляющая модернизации конца XIX – начала XX в. определяется прежде всего наличием стимулов для улучшения жизни. И стимул этот для населения Южного Урала появился с появлением транспортной составляющей модернизации – Сибирской железнодорожной магистрали. Традиционное общество постепенно трансформируется в общество массового потребления. Россия (в том числе и Южный Урал) переживала сложный процесс экономического и социокультурного обновления. Он проявился в развитии промышленной, торговой, кредитно-банковской и других видов несельскохозяйственных отраслей, в появлении «нового человека» с особыми индивидуальными установками, ценностями и образом жизни.

В процессе модернизации и связанного с этим напрямую строительства Транссиба на Южном Урале резко усилившийся поток мигрантов из деревни повлек за собой окрестывание городско-

го населения. Так формируется одно из противоречий российской модернизации, что стало тормозить созревание буржуазного мировоззрения. В тот период деревня еще была связана с городом и не была его противоположностью [3, т. 1, с. 341]. Мигранты приносили в городскую жизнь деревенские стандарты поведения.

Одновременно с появлением нового предпринимчивого слоя населения умножается и маргинальный слой, не сумевший вписаться в новые модернизационные реалии. Эти люди пополняли слой городской бедноты, и, как правило, основным видом их занятий являлась работа прислугой или подсобные чернорабочие занятия. Неустроенное население имело либо символическое, либо настоящее занятие, предоставляющее одним возможность только прокормиться и постоянно бедствовать, а другим – «сколотить» состояние, расширить производство, получить лицензию, «вписаться» в современный сектор, подняться по социальной лестнице и «выбиться» в мелкие буржуа, средние городские слои и т. д., в них органическое единство превращалось в механическое, а солидарность, основанная преимущественно на соседстве и родстве, на уважении, привязанности и дружбе, заменилась объединением, базирующимся главным образом на законном порядке и на обмене услугами.

В Челябинске был намного больший процент деклассированных элементов (4,3 %), чем в среднем по городам Урала (3,8 %), что также объясняется влиянием Транссиба. Город привлекал эти «отбросы» общества, потому что Челябинск стоял на перекрестке железнодорожного сообщения, что позволяло легко передвигаться этим людям, как правило, не связанным семейными отношениями и не имевшим постоянного места жительства, и давал им возможность жить за счет бурно развивавшейся экономики. Особенной криминогенной ситуацией отличались окраины Челябинска: Шугаевка, Грабиловка (Колупаевка) и др. Челябинск занимал первое место в Оренбургской губернии по показателям преступности и количеству арестантов в местной тюрьме. Вот как пишет об этом журналист В. А. Весновский: «Преступность здесь распространена повсеместно. Статистика показывает, что в Челябинске и уезде число лиц, умерших насильственной смертью, превышает показатели даже губернского города Оренбурга. В 1907 г. в Челябинске убито – 21 человек, самоубийств – 4, умерло от пьянства – 25, скоропостижно скончалось от других причин – 25, найдено мертвых тел – 8, жертв случайной смерти – 20. Всего – 103» [2, с. 25].

### Выводы

Трансформация в обществе усиливала создаваемую напряженность. Элементы модернизации социального, экономического, политического и культурного развития сочетались с пережитками полукрепостного строя и сословных отношений,

особенно во взаимоотношениях верхов и низов общества, города и деревни. Половинчатость и форсированные темпы модернизации приводили к перекосам и кризисам, к росту социальной напряженности, к противоречиям между капиталистическими элементами и крепостническими пережитками. Другими словами, в рассматриваемый период происходила рационализация, или шел процесс модернизации социальных отношений, и в этом состояло одно из принципиальных изменений природы русского общества, в том числе и на Южном Урале после строительства Сибирской железнодорожной магистрали.

В течение изучаемого периода на Южном Урале происходит изменение социальной структуры населения в городах, находящихся на Великом Сибирском железнодорожном пути. Процессы трансформации сословных групп демонстрировали уменьшение доли дворянства, духовенства, купечества, при абсолютном и относительном увеличении крестьянства в городах. Деревенские стереотипы, приносимые крестьянами в города, тормозили процессы социальной модернизации.

В рассматриваемый период в России, и на Южном Урале в частности, происходили противоречивые процессы, нарастание неравномерности в динамике различных сегментов общества. Модернизационные процессы на Южном Урале проходили медленно, стабильно, но не успели завершиться к 1914 г.

### Литература

1. Опыт российских модернизаций XVIII–XX века / отв. ред. В. В. Алексеев. – М. : Наука, 2000. – 246 с.
2. Весновский, В. А. Весь Челябинск и его окрестности : карманный справочник, 1909 / В. А. Весновский. – Челябинск : Типография Л. Б. Бреслиной, 1909. – 138 с.
3. Миронов, Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начала XX вв.): Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства / Б. Н. Миронов. – СПб. : Дмитрий Буланин, 1999. – Т. 1–2. – 547 с. + 565 с.
4. Голос Приуралья. – 1909. – 22 марта.
5. Смирнов, С. С. Комитет Сибирской железной дороги и развитие переселенческого дела в России / С. С. Смирнов, В. Е. Смирнова // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия «Социально-гуманитарные науки». – 2004. – Вып. 3. – С. 66–70.
6. РГИА. – Ф. 1273. – Оп. 1. – Д. 85.
7. РГИА. – Ф. 48. – Оп. 1. – Д. 151.
8. Голос Приуралья. – 1909. – 4 января; 9 января; 23 января; 4 марта; – 1913. – 6 октября; – 1914. – 18 июля.
9. РГИА. – Библиотека, II отделение. – Оп. 1. – Д. 62.

10. Брокгауз и Ефрон : энциклопедический словарь. – СПб., 1898.

11. Обзор Уфимской губернии за 1902 год. – Уфа, 1903.

12. Обзор Уфимской губернии за 1912 год. – Уфа, 1914.

13. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – Т. XXVIII. – Оренбург-

ская губерния. – СПб., 1904.

14. Раева, Т. В. Эволюция южно-уральского города (1900–1914 годы) : дис... канд. ист. наук / Т. В. Раева. – Челябинск, 2004. – 212 с.

15. Теплоухов, К. Н. Челябинские хроники: 1899–1924 гг. / К. Н. Теплоухов. – Челябинск : Центр историко-культурного наследия, 2001. – 512 с.

**Тимофеев Александр Анатольевич** – доцент кафедры отечественной и зарубежной истории, Южно-Уральский государственный университет (Челябинск), e-mail: a\_timofeev@inbox.ru. ORCID 0000-0003-2858-3159

Поступила в редакцию 19 марта 2021 г.

DOI: 10.14529/ssh210206

## MODERNIZATION PROCESSES AND MIGRATION IN RUSSIA ON THE EXAMPLE OF THE SOUTHERN URAL (1891–1914)

**A. A. Timofeev**

*South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation*

The article analyzes the role of the Transsib in the state migration policy of Russia in the late XIX – early XX centuries, connected with the modernization of the economy and society. Conclusions are drawn that with regard to the in connection with the construction of the Great Siberian Railway, the mass resettlement of land-poor peasants from the central regions of Russia to Siberia intensified, many of whom settled in the South Urals, mainly in cities, and especially in Chelyabinsk, the gateway to the Siberian region. In the Chelyabinsk press, Chelyabinsk was described as a «gateway» from Europe to Siberia. Some of the settlers remained to live in the city. The population of the strip along the Transsib increased after the Great Siberian Route was laid. There is a rationalization, or, what is the same, the process of modernization of social relations - and this was one of the fundamental changes in the nature of Russian society, including in the South Urals after the construction of the Siberian railway. During the studied period in the South Urals, there is a change in the social structure of the population in cities located on the Great Siberian Railway. The processes of transformation of class groups showed a decrease in the share of the nobility, clergy, merchants, with an absolute and relative increase in the peasantry in the cities. Rural stereotypes brought by peasants to the cities hampered the processes of social modernization. During the period under review, in Russia, and in the South Urals, in particular, there were contradictory processes, an increase in unevenness in the dynamics of various segments of society. The modernization processes taking place in the South Urals proceeded slowly and steadily, but did not manage to be completed by 1914.

**Keywords:** Trans Siberian Railway, South Ural, Siberia, migration, modernization, population.

### References

1. Opyt rossiiskih modernizacii XVIII–XX veka [Experience of Russian Modernizations of the 18th – 20th Centuries] / otv. red. V.V. Alekseev. M., 2000. 246 s.

2. Vesnovsky V.A. Ves' Cheljabinsk i ego okrestnosti: karmannyi spravochnik [All Chelyabinsk and its Vicinities: Pocket Reference Book]. Cheljabinsk, 1909. 138 s.

3. Mironov B.N. Sotsial'naya istoria Rossii perioda imperii (XVIII – nachala XX vv.: genesis lichnosti, demokraticeskoi semi, grajdanskogo obshestva i pravovogo gosydarstva [Social History of Russia of the Period of the Empire (XVIII – the Beginning of the XX Centuries): Genesis of the Personality, Democratic Family, Civil Society and Constitutional State]. SPb., 1999. T. 1–2. 547 s. + 565 s.

4. Golos Priuralia [The Voice of the Urals]. 22.03.1909.

5. Smirnov S.S., Smirnova V.E. Komitet Sibirskoi zeleznoi dorogi i razvitie pereselencheskogo dela v Rossii [Committee of the Siberian Railway and the Development of Resettlement Business in Russia] // *Vestnik*

*Uzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya «Sotsial'no-gumanitarnye nauki».* 2004. Vyp. 3. S. 66–70.

6. RGIA [RSHA]. F. 1273. Op. 1. D. 85.
7. RGIA [RSHA]. F. 48. Op. 1. D. 151.
8. Golos Priuralia [The Voice of the Urals]. 04.01.1909., 09.01.1909., 23.01.1909., 04.03.1909., 06.10.1913., 18.07.1914.
9. RGIA [RSHA]. Bibl., II ottd. Op. 1. D. 62.
10. Brokgayz i Efron. Enciklopedicheski slovar [Encyclopedic Dictionary]. SPb., 1898.
11. Obzor Ufimskoi gyubernii 1902 [Overview of the Ufa Province 1902]. Ufa, 1903.
12. Obzor Ufimskoi gyubernii 1912 [Overview of the Ufa Province 1912]. Ufa, 1914.
13. Pervaia vseobshai vserossiaskaia perepis naselenia. 1897. Orenburgskaia gubernia [The First General Census of the Russian Empire in 1897. T. XXVIII. The Orenburg Province]. SPb., 1904.
14. Raeva T.V. Evolusia ugho-uralskogo goroda (1900–1914) [Evolution of the South Ural City (1900–1914)]: dis. ... k. ist. nauk. Chelyabinsk, 2004. 212 s.
15. Teployhov K.N. Chelyabinskские хроники: 1899–1924 [Chelyabinsk Chronicles: 1899–1924]. Chelyabinsk. 512 s.

**Alexander A. Timofeev** – associate professor of the Department of Russian and Foreign History, South Ural State University (Chelyabinsk), e-mail: a\_timofeev@inbox.ru

*Received March 19, 2021*

---

### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Тимофеев, А. А. Модернизационные процессы и миграция в России на примере Южного Урала (1891–1914 гг.) / А. А. Тимофеев // Вестник ЮУрГУ. Серия «Социально-гуманитарные науки». – 2021. – Т. 21, № 2. – С. 44–50. DOI: 10.14529/ssh210206

### FOR CITATION

Timofeev A. A. Modernization Processes and Migration in Russia on the Example of the Southern Ural (1891–1914). *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Social Sciences and the Humanities*, 2021, vol. 21, no. 2, pp. 44–50. (in Russ.). DOI: 10.14529/ssh210206

---