

МОДЕРНИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ НА ЮЖНОМ УРАЛЕ (1891—1914 годы)

А. А. Тимофеев

В статье проанализированы модернизационные процессы и их последствия после строительства железных дорог на Южном Урале в конце XIX — начале XX вв. Показаны изменения в социальных отношениях и культурных практиках в южно-уральском регионе. рассмотрены военно-стратегические, экономические, социальные и культурные последствия железнодорожного строительства. Обосновывается переход к более высокому уровню профессиональных навыков, по сравнению с традиционным образом жизни.

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

Исследование ключевых направлений социальной модернизации России конца XIX — начала XX вв. имеет важное значение для целостного понимания сущности и возможных последствий трансформационных процессов в современной России: внедрение в стране рыночных институтов, правового государства, либерализма. В этом плане вызывает интерес промышленный подъем в России в конце XIX — начале XX вв., важнейшей составляющей которого было строительство Великой Сибирской железнодорожной магистрали. Изучение опыта строительства Великой Сибирской железнодорожной магистрали на Южном Урале в 1891—1914 годах, экономических и социально-культурных последствий ее функционирования актуализируется современными проблемами государственного регулирования экономики, а также необходимостью уяснения социальных последствий экономических реформ.

Под модернизацией понимается всеобъемлющий процесс перехода от традиционного общества к современному, который проявляется в индустриализации, урбанизации, развитии транспортных коммуникаций, изменениях в социальной сфере и может быть представлен как совокупность субпроцессов: индустриализации, урбанизации, демографического роста, структурной и функциональной дифференциации общества, рационализации, бюрократизации, профессионализации. Переход от традиционного к индустриальному обществу затрагивает все сферы его развития: экономическую, социальную, политическую, правовую, культурную, происходит комплексно, системно. Максимальной результативности модернизация достигает тогда, когда параллельно процессам технико-технологической реконструкции идет внедрение идей модернизма внутри общества, на смену человеку традиционного общества с присущими ему ментальными ориентирами приходит человек индустриального общества, происходит смена модели поведения, переход от иррациональной модели традиционного общества к рациональной индустриального общества.

Российская модернизация конца XIX — начала XX веков, проходила под знаком осознания значительного отставания России от Запада в технологическом отношении, и была направлена на ускорение социально-экономического прогресса страны. В тер-

риториальном аспекте модернизация предполагала ставку на открытость регионов, стремление связать регионы не только военно-административными узлами, но главное, спонтанно развивающимися экономическими связями посредством рынка. Пространственные сдвиги в экономике следовали путем естественного расширения внутреннего рынка, который определялся степенью населенности регионов.

В истории России, в частности, пространственно-географический фактор, детерминировал неравномерность протекания экономических, социальных и культурных процессов в различных частях страны, порождая сложные территориальные проблемы — мозаику социально-экономической и культурной многоукладности, распадение единого потока хозяйственной и социальной эволюции на две качественно отличные модели развития («вширь» и «вглубь») со значительным дистанцированием друг от друга экономически и политически могущественного центра и отсталой периферии, столичной и провинциальной культуры.

По мнению П. Н. Савицкого — идеолога евразийства, континентальность России и ее отличие от океанических цивилизаций в том, что по отношению к России — Евразии все остальные земли и государства континента являются прибрежными. Евразия — это континент, океан, «особый внутреннеконтинентальный мир». Окраины России и Евразии обращены во многом к соучастию в океаническом хозяйстве. Континентальный климат Евразии объективно не дает России возможности стать равноправным партнером мирового экономического хозяйства. Страна может реально превратиться в «задворки мирового хозяйства», поскольку континентальные страны в силу больших расстояний, отдаленности их от мирового океана находятся в невыгодных условиях. Преодолеть эти невыгодные условия можно только при создании автаркической экономики и организации экономического обмена с окружающими этносами. Будущее России — Евразии не в «обезьяньем копировании» «океанической» политики других, во многом к России не приложимой, но в осознании «континентальности» и в приспособлении к ней. Большие расстояния предопределяют экономическое единство России-Евразии [14, с. 418]. Кто владеет Сибирью, Дальним Востоком, тот господствует в Евразии [4, с. 95].

В экономической концепции министра финансов С. Ю. Витте одним из важнейших факторов хозяйственного прогресса мыслилось крупномасштабное железнодорожное строительство, которое формировало широкий спрос на продукцию тяжелой индустрии и ввиду ярко выраженной континентальности России имело особо важное значение для экономического развития страны. С. Ю. Витте выражал интересы общества и государства, в данном случае в основном экономические и социальные. Скрыто или явно полемизируя с охранительным мировоззрением, сам С. Ю. Витте доказывал своими политическими инициативами и действиями, что подлинными источниками общественного богатства и силы государства являются не территория и население России как таковые, но разумная пространственная организация этих хозяйственных ресурсов, позволяющая объединить три основных фактора производства: природу, капитал и труд [7, с. 154].

Определять уровень и темпы развития промышленности, торговли, рост населения, занятий жителей в изучаемый период стал новый вид коммуникаций — железнодорожный транспорт. Строительство Транссиба решало не только государственные стратегические задачи, но и было подчинено интересам внутреннего развития, укреплению внутренних, торговых, промышленных связей региона. В регионе были созданы потенциальные возможности для формирования новой модели экономического роста, для вступления в очередной, более высокий по своему уровню этап модернизации, что было бы невозможно без Транссиба, как главного «локомотива» этих процессов. Железнодорожное строительство и связанные с ним государственные заказы на чугун для выплавки рельсов, стройматериалы, топливо и т. д., вызвали цепную реакцию развития промышленности на Южном Урале. Промышленность Южного Урала после строительства Сибирской железнодорожной магистрали получает новый динамизм, следствием чего начинается промышленный подъем. Транссиб обеспечил свободную циркуляцию капиталов, рабочей силы и товаров между Западом и Востоком страны, существенно изменил пространственную перспективу всей российской экономики.

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 ярко 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 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 [10, л. 12]. 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

52%, в Уфимской губернии соответственно — 37% [2; 5; 6; 10; 11; 16]. 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, там же находился переселенческий пункт.

Модернизация производства и связанная с этим потребность в концентрации и интеграции разнообразных форм и видов материальной и духовной деятельности явились причиной усиления урбанизации, роста городского населения на Южном Урале. Процесс этот связан непосредственно со строительством Сибирской магистрали. Города Уфа, Златоуст, Челябинск, расположенные вдоль транс-сибирской железной дороги, становятся крупными железнодорожными станциями.

Урбанизация означает процесс передвижения сельского населения в города и сопутствующую этому концентрацию экономической активности, административных и политических институтов, коммуникационных сетей на урбанизированных территориях. Модернизация, «индустриализация, урбанизация зачастую протекают во взаимосвязи» [1, с. 15]. В условиях модернизации конца XIX — начала XX вв. города концентрировали в себе экономический, административный, научный, духовный потенциал всего общества. Экономическое содержание модернизации состоит в развитии промышленной, транспортной, торговой, кредитно-банковской и других видов несельскохозяйственных отраслей.

Урбанизацию в общеисторическом контексте можно рассматривать как интегрирующий процесс разнообразных форм и видов человеческой деятельности в локально организованном пространстве. Урбанизация выражается в росте и развитии городов — многофункциональных поселений концентрирующих производственную, товарно-обменную, административную, культурную и другие виды деятельности людей и всего развития общества.

Урбанизацию в общеисторическом контексте можно рассматривать как интегрирующий процесс разнообразных форм и видов человеческой деятельности в локально организованном пространстве. Урбанизация выражается в росте и развитии городов — многофункциональных поселений концентрирующих производственную, товарно-обменную, административную, культурную и другие виды деятельности людей и всего развития общества.

Для анализа количественных аспектов урбанизации, ее результатов и развития во времени и пространстве используют прежде всего традиционный показатель доли городского населения. Этот показатель дает возможность выявить роль урбанизации отдельных территорий на микро- и макроуровнях. Кроме того, для анализа урбанизации важно учитывать качественные изменения — появление и нарастание в образе жизни населения новых форм расселения, все большее проникновение черт городского образа жизни в сельскую местность. С этой точки зрения показательны данные о людности городов [8, с. 215]. Население городов Уфы, Челябинска, Златоуста после проведения Сибирской

дороги стремительно увеличивается и растет быстрыми темпами.

Так, население Уфы в 1897—1912 гг. выросло на 118%, т. е. прирост составлял в год — 23,6%; Златоуста в 1890—1912 гг. выросло на 79%, т. е. прирост составлял в год — 3,6%; Челябинска в 1890—1912 гг. выросло в 6,5 раз, т. е. прирост в год составлял — 29,5% [2; 5; 6; 8; 10—13; 16]. Население вышеприведенных городов росло особенно стремительными темпами после строительства Сибирской железнодорожной магистрали. Так, население Уфы в 1897—1912 гг. выросло на 118%, т. е. прирост составлял в год — 23,6%; Златоуста в 1890—1912 гг. выросло на 79%, т. е. прирост составлял в год — 3,6%; Челябинска в 1890—1912 гг. выросло в 6,5 раз, т. е. прирост в год составлял — 29,5%. Относительно невысокие характеристики прироста населения г. Златоуста можно отнести к особенностям города, в котором градообразующим был металлообрабатывающий завод, где в течение почти двух веков в основном и работало население и торговля здесь не получила такого же значения, как в Уфе и Челябинске. Наоборот, в последних городах, ставшими узловыми железнодорожными станциями, связывавшими Европейскую Россию и Дальний Восток, торговая деятельность после проведения Сибирской железнодорожной магистрали привлекала активное трудоспособное население. Транспортное положение города диктовало и определяло темпы и уровень формирования в нем буржуазных экономических и социальных структур. Города, оказавшиеся в стороне от транспортных путей, замедляли свое развитие.

Нахождение в Челябинске до 1899 г. Управления Сибирской железной дороги было золотым временем для землевладельцев. Бешеные цены на квартиры вызвали настоящий строительный бум. В самое короткое время было построено несколько сот домов, «которые с бою брались за баснословные цены пришлым людом, кормившемся около железной дороги. Домовладельцы наживали целые капиталы» [3, с. 13]. Прежние пустыри в городе застроились. Развивавшаяся торгово-промышленная жизнь, вызвала открытие в 1892 г. сначала отделения Государственного банка, а потом и отделения частных банков. Общественность, и в частности элита Челябинска отчетливо связывала развитие города именно с железными дорогами.

Глубинное содержание модернизации определяется складыванием новых рациональных моделей поведения, в конечном счете, формированием новой культуры. Невозможно понять исторический смысл модернизации общества, не обратившись к анализу ее социокультурной составляющей: культурных оснований модернизации, сопровождающих ее социокультурных конфликтов, изменения ментальности и моделей поведения участников модернизационного процесса. Именно в социокультуре общества содержатся неопровержимые доказательства, указывающие на начало и завершение модернизации в стране.

В социокультурной сфере в рассматриваемый период было сделано немало преобразований правительством, городскими властями и земствами. Осо-

бенно много изменений произошло в культуре. Это, прежде всего, дифференциация культурных систем и ценностных ориентаций, секуляризация образования и распространение грамотности, разнообразие школ и течений в философии и науке, конфессиональный плюрализм, развитие средств сообщения и трансляции информации, приобщение широких масс населения к достижениям культуры, распространение ценностей индивидуализма, рационализация сознания на основе научных знаний с отказом от поведения в соответствии с традициями.

Изменения в социокультурной сфере привели к развитию системы образования (развитие школьной сети, повышение квалификации учителей в средних и высших учебных заведениях, развитие внешкольного образования, просветительские мероприятия — устройство библиотек, народных читален, музеев, выставок, содействие профессиональному образованию), повышению уровня медицинского обслуживания населения (организация санитарной службы земской медицины, повышение квалификации фельдшеров, проведение съездов врачей, медицинское и санитарное просвещение населения), расширению сферы социальной помощи и социальной реабилитации обедневших слоев (выплата пособий неимущим, поддержка благотворительных обществ, содержание богаделен и сиротских домов, организация бесплатных дошкольных учреждений).

Вместе с изменениями в социокультурной сфере приходит рационализация сознания, или, что то же самое, модернизация социальных отношений — и в том состояло одно из принципиальных изменений природы общества рассматриваемого периода, трансформация доиндустриального, или традиционного общества в индустриальное, изменили господствующий тип социальности, перейдя от социальности, покоящейся на отношениях общинного типа, к социальности, основанной на рациональных, индивидуалистических, рыночных отношениях, или отношениях общественного типа. Положение медленно изменялось к лучшему в течение конца XIX — начала XX вв. не столько благодаря росту городов, сколько благодаря развитию путей сообщения, а именно строительству Транссиба, и связанному с этим процессом росту городов и городской светской культуры.

Социокультурные последствия строительства Сибирской железнодорожной магистрали имели противоречивый характер. Сельские мигранты, наводнившие города Южного Урала в ходе строительства Транссиба, сопротивлялись проникновению светской, буржуазной культуры в свою среду. Ослабление традиционного и формирование нового менталитета происходили, с одной стороны стихийно, под влиянием новых условий жизни, с другой стороны, образованное общество и правительство намеренно принимали разнообразные меры, чтобы изменить традиционное мировоззрение народа.

В процессе модернизации и связанного с этим напрямую строительства Транссиба, на Южном Урале, резко усилившийся поток мигрантов из деревни повлек за собой окрестянивание городского населения, как по социальному составу, так и по образу мысли и образу жизни, что стало тормозить

(остановить процесс было невозможно) созревание светского буржуазного менталитета. Мигранты приносили в городскую жизнь деревенские стандарты поведения. В тот период деревня еще была связана с городом и не была его противоположностью. Одновременно с появлением нового предприимчивого слоя населения, умножается маргинальный слой, не сумевший вписаться в новые модернизационные реалии.

Миграция в новые развивающиеся торгово-промышленные центры Южного Урала, и особенно Челябинска, после введения в эксплуатацию Транссиба, привлекала большое количество маргинального населения. Это обстоятельство приводило к противоречивым процессам в культурном отношении. Новые условия, в которые попадали бывшие крестьяне, переезжая в города, неустроенность и неопределенность приводили к такому явлению как пьянство. Пьянство — пагубное явление того времени. На искоренение этого явления была направлена деятельность Обществ народной трезвости, которые всемерно поддерживались как центральными, так и местными властями. Оренбургский губернатор, генерал-майор Ершов писал, что: «В деле ослабления пристрастия народа к вину громадное значение имеют открытые вслед за питейной реформой и тесно с ней связанные комитеты попечительства о народной трезвости. Просветительная, хотя еще и не продолжительная, деятельность этих учреждений уже благотворно подействовала на народные массы, приучив их посещать весьма охотно и с любовью устраиваемые комитетами народные библиотеки-читальни, народные чтения с туманными картинками, спектакли и хоровые пения, народные чайные и другие полезные развлечения, повсеместно комитетами открываемые с целью отвлечения народа от пьянства, и развития в нем стремления к образованию» [10, л. 144].

На смену традиционному обществу, с потребительской, минималистической моралью, приходит новое, ориентированное на максималистскую трудовую этику, которая ориентировала человека на достижение максимально возможного результата в своей работе, а предпринимателя — на максимальную прибыль. Именно строительство Транссиба ориентировало население региона на достижение нового идеала трудовой этики. Постепенно формируется общество современного типа, с более высоким уровнем профессиональных навыков, по сравнению с традиционным. Транссиб давал населению городов и поселков, где он проходил, возможность заработать и материальные блага.

Трансформация доиндустриального, или традиционного общества изменила господствующий тип

социальности, перейдя от социальности, покоящейся на отношениях общинного типа, к социальности, основанной на рациональных, индивидуалистических, рыночных отношениях, или отношениях общественного типа. Эти процессы, происходившие на Южном Урале, протекали медленно, стабильно, но не успели завершиться к 1914 г. Вместе с тем ломка старых социальных отношений порождала маргинальность и люмпенство. Эти противоречия обостряли политические и социальные отношения в обществе. Поэтому социальный взрыв начала XX века не был исторической случайностью.

В целом, можно констатировать, что строительство Транссиба и связанный с ним процесс модернизации во многом изменили социальные отношения в южно-уральском регионе. Строительство Великой Сибирской железнодорожной магистрали во многом решило военно-стратегические, экономические, социальные и культурные проблемы.

Литература и источники

1. Алексеев, В. В. *Модернизационная перспектива: проблемы и подходы* / В. В. Алексеев, И. В. Побережников // *Опыт российских модернизаций XVIII—XX века*; отв. ред. В. В. Алексеев. — М., 2000. — С. 10—49 с.
2. Брокгауз и Ефрон. *Энциклопедический словарь*. — СПб., 1898.
3. Весновский, В. А. *Весь Челябинск и его окрестности. Карманный справочник* / В. А. Весновский. — Челябинск, 1909. — 138 с.
4. *Макродинамика: закономерности геополитических, социальных и культурных изменений* / под ред. Н. С. Розова. — Новосибирск, 2002. — 468 с.
5. *Обзор Уфимской губернии за 1902 год*. — Уфа, 1903. — 165 с.
6. *Обзор Уфимской губернии за 1912 год*. — Уфа, 1914. — 194 с.
7. *Опыт российских модернизаций XVIII—XX века* / отв. ред. В. В. Алексеев. — М., 2000. — 246 с.
8. Оруджиева, А. Г. *Рост городов и городского населения* / А. Г. Оруджиева // *Опыт российских модернизаций XVIII—XX века* / отв. ред. В. В. Алексеев. — М., 2000. — С. 214—227.
9. *Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге (от Санкт-Петербурга до Владивостока 1909—1910)*. — СПб, 1909. — 338 с.
10. РГИА. — Библиотека, II отделение. Оп. 1. Д. 62.
11. РГИА. Ф. 48. Оп. 1. Д. 151.
12. РГИА. Ф. 1288. Оп. 25. Д. 75.
13. РГИА. Ф. 1290. Оп. 5. Д. 212.
14. Савицкий П. Н. *Континент Евразия* / П. Н. Савицкий. — М., 1997. — 461 с.
15. *Статистико-документальный справочник*. — СПб., 1995. — 138 с. — URL: — <http://www.rus-sky.org/histori/librari/1913/1913top.htm>
16. *Статистический обзор Оренбургской губернии за 1902 год*. — Оренбург, 1903. — 112 с.

ТИМОФЕЕВ Александр Анатольевич, кандидат исторических наук, доцент кафедры «История», заместитель декана по учебной работе исторического факультета, Южно-Уральский государственный университет. Научные интересы: проблемы социальной модернизации Южного Урала конца XIX — начала XX вв. E-mail: a_timofeev@inbox.ru

Поступила в редакцию 20 августа 2014 г.

MODERNIZATION PROCESSES IN THE SOUTH URAL (1891–1914)**A. A. Timofeev, South Ural State University, Cheliabinsk, Russian Federation,*****a_timofeev@inbox.ru***

The article analyzes processes of modernization after the construction of railways in the South Ural in the end of XIX – beginning of XX centuries and its consequences. Modernization process in many respects changed the social relations in Yuzhnouralsk the region, solved strategic, economic, social and cultural problems. Society of modern type, with higher level of professional skills, in comparison with the traditional is gradually formed.

Keywords: Trans-Siberian railway, South Ural, modernization, population.

References

1. Alekseev V. V., Poberezhnikov I.V. Modernization prospect: problems and approaches [Alekseev V.V., Poberezhnikov I.V. Modernizatsionnaja perspektiva: problemy i podhody] Experience of the Russian modernizations of the XVIII–XX century [Opyt rossiiskih modernizatsii XVIII–XX veka] edition V. V. Alekseev [Otv. red. V.V. Alekseev] M., 2000. pp. 10–49.
2. Brockhaus and Efron. Encyclopedic dictionary [Brokgauz i Efron. Yenciklopedicheskii slovar] SPb., 1898.
3. Vesnovsky VA. All Chelyabinsk and its vicinities. Pocket reference book [Vesnovskii V.A. Ves' CHeljabinsk i ego okrestnosti. Karmannyi spravochnik] CHeljabinsk, 1909. 138 s.; Rossiya 1913 p.
4. Macrodynamics: Regularities of geopolitical, social and cultural changes [Makrodinamika: Zakonomernosti geopoliticheskikh, social'nyh i kul'turnyh izmenenii] under the editorship of N. S. Rozov [pod red. N.S. Rozova] Novosibirsk, 2002. 468 p.
5. The review of the Ufa province for 1902 [Obzor Ufimskoi gubernii za 1902 god] Ufa, 1903. 165 p.
6. The review of the Ufa province for 1912 [Obzor Ufimskoi gubernii za 1912 god] Ufa, 1914. 194 p.
7. Experience of the Russian modernizations of the XVIII–XX century [Opyt rossiiskih modernizatsii XVIII–XX veka] edition V. V. Alekseev [otv. red. V.V. Alekseev].M., 2000. 246 p.
8. Orudzhieva A.G. Growth of the cities and urban population [Orudzhieva A.G. Rost gorodov i gorodskogo naselenija] Experience of the Russian modernizations of the XVIII–XX century [Opyt rossiiskih modernizatsii XVIII–XX veka] edition V. V. Alekseev [Otv. red. V.V. Alekseev] M., 2000. pp. 214–227.
9. The guide to the Great Siberian railroad (from St. Petersburg to Vladivostok 1909–1910) [Putevoditel' po Velikoi Sibirskoi zheleznoi doroge (ot Sankt-Peterburga do Vladivostoka 1909–1910)] SPb, 1909. 338 p.
10. RGIA. — Library, II office [RGIA. — Biblioteka, II otdelenie] Op. 1.D. 62.
11. RGIA. F. 48. Op. 1. D. 151.
12. RGIA. F. 1288. Op. 25. D. 75.
13. RGIA. F. 1290. Op. 5. D. 212.
14. Savitsky P. N. Kontinent Eurasia [Savickii P.N. Kontinent Evrazija] M., 1997. 461 p.
15. Statistiko-dokumental'nyy reference book [Statistiko-dokumental'nyi spravochnik] SPb., 1995. 138 p. <http://www.rus-sky.org/histori/librari/1913/1913top.htm>
16. The statistical review of the Orenburg province for 1902 [Statisticheskii obzor Orenburgskoi gubernii za 1902 god] Orenburg, 1903. 112 p.

Received August 20, 2014