

*Лашина Л. С., канд. ист. наук, доц.**Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова**Красников А. А., канд. ист. наук, доц.**Белгородский университет кооперации, экономики и права*

УСЛОВИЯ ТРУДА И ЖИЗНИ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ЦЕНТРАЛЬНОГО ЧЕРНОЗЕМЬЯ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX ВЕКА

vestnik@intbel.ru

В статье анализируется работа Правления и Управления акционерных обществ, работающих по строительству железных дорог над проблемой условий труда, жизни и быта своих служащих, обеспечения их достойным медицинским обслуживанием и обучением новых квалифицированных кадров.

Ключевые слова: учредители, акционерное общество, инспекция, Правление, Управление, заработная плата, медицинская помощь, технические железнодорожные училища.

60-70-е годы XIX века ознаменовались первым громадным подъемом железнодорожного строительства в России.

7 сентября 1868 года открылось регулярное железнодорожное сообщение от Курска до Москвы, в феврале 1870 года — от Киева до Курска. В 1869 году железная дорога соединила Курск с Харьковом, а в июле 1894 года — с Воронежем. В 1897 году на Курском железнодорожном узле работали 1344 человека, а в целом на МКВ жд, занимавшей первое место по длине железнодорожных линий в губернии, работало 8334 рабочих и служащих. К концу века Курск становится крупным железнодорожным узлом.

Строительство железных дорог в губернии привлекало рабочую силу за сотни, а иногда и за тысячи верст. На строительстве линии Курск-Киев работало до 15 тысяч вольнонаемных крестьян [1, с. 19]. Строительство железных дорог и их эксплуатация, для наемных работников и служащих низшего звена, подразумевали тяжелые условия труда и условия жизни. Рабочее время определялось световым днем. Время работы в ремонтных мастерских, депо составляло 9-11, а дежурство мелких железнодорожных агентов достигало 16-18 часов. Занятость обслуживающего персонала зависела от характера выполняемой работы, величины и значимости станции, интенсивности движения.

Условия труда в болотистой местности были особенно тяжелы. При этом нужно иметь в виду, что обеспечение продуктами было крайне слабым. Хлеб, поставляемый из города был настолько черствым, что его приходилось рубить топором. Жили строители в балаганах — передвижных палатках, и в сараях. Строительство сопровождалось эпидемиями цинги, лихорадки, тифа и чахотки.

Рабочее время на дорогах МКВ жд, приблизительно было такое же, как и в масштабах страны, так как к концу XIX века основные положения, регламентирующие работу железных дорог, были унифицированы. Занятость обслуживания

персонала зависела от характера выполняемой работы, величины значимости станции, интенсивности движения. Например на станции Воронеж ремонтные бригады работали по 9-12 часов, на станции, на станции Пенза — 10-12,5 часов, телеграфисты по 8 часов. На малых станциях рабочее время сцепщиков, стрелочников, до 1894 года составляло 12-13 часов, а иногда и больше [2, с. 24].

Развитие железнодорожной техники, железнодорожного транспорта в целом, огромное увеличение объема грузовых и пассажирских перевозок в конце XIX века, резко усилили интенсификацию труда рабочих и служащих железных дорог.

Министерство путей сообщений было вынуждено заняться регламентацией рабочего времени железнодорожников. Однако, постановления о регламентации рабочего дня относятся к 80-м годам XIX века, и они носили рекомендательный характер и определяли относительные границы продолжительности рабочего времени «Продолжительность рабочего дня для мастерских была установлена с 1894 года в 10,5 часа» [3, л. 29]. Паровозные машинисты и их помощники, а так же паровые кочегары получили нормированный день с 1883 года, стрелочники сцепщики вплоть до 1895 года имели рабочий день 12 часов и более [3, л. 31].

Спецификация железных дорог в том, что они работают круглосуточно без выходных и праздничных дней. Официальный годовой рабочий период рабочих мастерских и депо — 250 дней. Среднегодовое количество рабочих дней в конце XIX — начале XX века было 300 в токарных и малярном цехах, 261 в кузнечном цехе. Наиболее продолжительное рабочее время было у паровозных бригад, сопровождающих товарные поезда. Помощники машинистов работали на 2-3 часа больше машинистов. Это связано с необходимостью подготовки паровоза к рейсу и стоянки его в депо. Паровозные бригады отдыхали лишь во время прогрева котла, которая осуществлялась

четыре раза в месяц и занимала несколько часов [4, с. 140].

Со временем, в 1908 году было введено в действие новое постановление МПС, по которому было сокращено время работы паровозных бригад до 14 часов в сутки. По этому постановлению кузнецы, кочегары постоянных машин, водопроводчики, ламповщики различных служб подчинялись правилам работы мастерских. Их рабочий день был длительным. Чистильщики вагонов работали по 18 часов, осмотрщики поездов, ревизионные слесари, кочегары, станционные смазчики по 12 часов. Ненормированно трудились путевые и переезжие сторожа [4, с. 140].

На железных дорогах работали не только мужчины, но и женщины. Их принимали на работу барьерными сторожами, в сферу контроля труда, в службу движения, пути и сооружений.

Доходы рабочих и служащих железных дорог складывались из зарплаты, различного рода приплат, поверстные, наградные, сверхурочные работы. Заработная плата – один из важных показателей благосостояния железнодорожников.

Регулярно издавались «Приказы по Московско-Киево-Воронежской железной дороге о переменах в личном составе служащих» [5, ЛЛ. 33-40, 75-82, 101-109, 154-164, 180-213, 333-341, 389-397, 433-444, 483-493, 506-516.].

Исследуя данные документы можно сделать вывод о годовых окладах служащих различных категорий.

Заработная плата машинистов и их помощников колебалась от 45 рублей в месяц, а поездных кочегаров от 9 – до 10 рублей в месяц в 1890-1900 годы. Ремонтные рабочие службы пути получали от 12 – до 16 рублей в месяц. За свой труд старший путевой рабочий получал 270 рублей, Старший дорожный мастер – 900 рублей, начальник дистанции – 3000-4200 рублей. Таким образом, машинист паровоза имел заработок в 12 раз меньше начальника службы тяги, слесарь депо – в 31 раз. Газета «Русские ведомости» за 1888 год сообщала, что «переезжим сторожикам, состоящим на службе, назначено жалование в 2 рубля, в то время мужчина сторож получал 10 рублей» [6].

Служащий, получавший 50 рублей в месяц, при семье в 5 человек имел следующие расходы: плата за квартиру – 10 рублей, плата за дрова и прочие услуги – 6 рублей, на провизию – 35 рублей в месяц. «Рабочему с семьей в 5 человек требовалось: на хлеб – 8,50 рублей, на картофель – 1,60 рублей, дрова – 4,50 рублей, керосин – 1,20 рублей» [7, с. 445-446].

Таким образом, можно сделать вывод, что заработная плата рабочих и служащих железных дорог в XIX — начале XX века была в размере чуть более 30 рублей. Несмотря на кажущуюся мизерность подобной зарплаты, стоит учесть, что

в то же время уровень доходов на железных дорогах превышал зарплату рабочих фабрик заводской промышленности.

Акционерным обществом МКВ жд были учреждены пенсионные кассы, которые начисляли пенсии как людям, ушедшим на пенсию по возрасту, так и назначали содержание работникам, пострадавшим от несчастных случаев в период работы над постройкой различных веток Московско-Киево-Воронежской железной дороги, даже если они при этом не были «участниками пенсионной кассы». При этом начислялся не только пенсия пострадавшему, но и содержание детям и жене в случае «гибели кормильца» на строительстве. О чем свидетельствует устав пенсионной кассы для служащих в обществе МКВ жд. [8, с. 42]. В случае же, если «участник кассы, утративший способность к труду, по причинам постигшей его тяжелой и неизлечимой болезни, лишаящей возможности обходиться без постоянной посторонней помощи, если он при том служил не менее 10 лет, приобретает право на усиленную пенсию» [8, с. 19].

Но, «лица, вступившие в брак по зачислении их пенсионерами кассы, не могут быть участниками ее по обеспечению вдовьей пенсии, и дети, прижитые от такого брака, не пользуются правом на получение ни сиротских пенсий, ни единовременных пособий» [8, с. 14]. Размер пенсии вдовы не мог превышать 2/3 пенсии служащего, и не мог превышать размер – 1600 рублей в год [8, с. 30].

Размер пенсии «сиротам при живой матери» составлял на каждого ребенка 10 % той пенсии, какой пользовался пенсионер, или на какую имел бы право лишившийся жизни участник, причем пенсия на всех детей не должна была превышать 50% пенсии отца [8, с. 35]. «Сиротская пенсия» не могла быть капитализирована, т.е. получена в виде единовременного пособия, а выплата должна была производиться ежемесячно до достижения 18-летнего возраста ребенка, или в случае замужества или смерти [8, с. 35-36].

Главный надзор над пенсионной кассой и ревизии над ней проводило МПС. Расходы МПС по содержанию надзора за пенсионной кассой покрывались ежегодными отчислениями из средств этой кассы в размере 6% суммы «какая будет расходоваться на содержание Управления кассой» [8, с. 4].

Комитет пенсионной кассы был выборным. Члены комитета избирались на срок в три года, после чего проходило новое избрание. Согласно §§ 99 – 104 Устава [8, с. 38-39] делами кассы заведовал Комитет, который состоял под председательством Управляющего дорогой и из 14 членов: шесть из которых назначались Правлением и 8 избирались служащими из своей среды. При этом служащие избирались по два:

- а) по службе пути и зданий,
- б) по службе Движения с Телеграфом
- в) по службе подвижного состава и тяги поездов

и по одному служащему от управления дорогой и правления общества. Избирателями считались все штатные служащие обоюбого пола, достигшие совершеннолетия и получающие жалование не менее 240 рублей в год. Избранным мог быть любой служащий, прослуживший в Обществе не менее 3 лет и получающий жалование на день избрания не менее 600 рублей в год. При этом в члены Комитета не могли избираться: Управляющий дорогой, Юрисконсульт и его помощник и Заведующий пенсионной кассой, а также лица входящие в состав комитета по должности и помощник управляющего дорогой. [5, л. 448]

Денежные средства кассы поступали из:

- Капитала, поступившего на содержание Общества для выдачи пособий и пенсий
- Из пожертвований акционеров
- Вступительные деньги в виде единовременных вычетов из жалования участников кассы, производимых при зачислении их на службу в Общество в размере 12% годового жалования (с ограничением 2400 рублей)

- Ежемесячные вычеты в размере 6%

Вычеты в размере 10% из назначаемых участникам кассы наград. [8, с. 5-6].

Если пенсия начисленная на основании всех этих вычетов, оказывалась ниже 1/3 части последнего жалования участника (а это случалось в случае ухода со службы), то участник имел право получить, вместо пенсии, капитализированную ее стоимость, за вычетом 6% в запасный капитал кассы. [8, с. 25-26]

Данные пенсии начислялись в зависимости от количества иждивенцев у пострадавшего [9, л. 1], при этом пенсии назначались отдельно вдове погибшего и отдельно сиротам [9, л. 2], в зависимости от места службы и в зависимости от количества прослуженных лет. На получателей заводилась пенсионная книжка, на которую и перечислялась пенсия, начисляемая также в зависимости от годового заработка пенсионера или погибшего.

Таким образом, можно говорить о вполне сносном пенсионном обеспечении квалифицированных рабочих и их семей. В общей сложности, Акционерное общество выплачивало через пенсионные кассы довольно крупные суммы ежегодно, конечно в зависимости от количества пострадавших на строительстве [9, л. 8, 10, 11, 18, 23, 34].

На основе исследованных данных можно сделать вывод, что процент людей, выходящих на пенсию по возрасту очень мал. На строительстве зафиксировано большое количество травм и увечий. О чем свидетельствует тот факт, что основное количество пенсионеров является молодыми

людьми в возрасте от 19 до 35 лет. В основном это люди, работавшие в сфере транспорта [9, л. 8, 10, 11, 18, 23, 34].

Вопрос обеспечения жильем рабочих и служащих на железных дорогах возник с началом железнодорожного строительства. Были разработаны нормативы жилых площадей обеспечивающих службу железных дорог. Но на деле мало, что делалось. Жилая площадь в те времена это обычные казармы с нарами, где ремонтные рабочие ночевали, а не проживали там постоянно. Штатные служащие и рабочие обеспечивались квартирами. Поденные, временные рабочие и служащие, составлявшие 50% обслуживающего персонала железных дорог, были лишены прав на служебную площадь. Больше всего шансов получить жилье было у рабочих и служащих службы движения. Хуже дело обстояло в службе тяги состава. [4, с. 145]

Пытаясь найти решение жилищного вопроса, не затрагивая интересов железной дороги, практиковался отвод земельных участков под застройку в полосе учреждения домов рабочих и служащих. Норма отвода земли была от 100 кв. саженей. Причем за отведенную землю взималась плата в размере 1 копейка в год за один кв. сажень. Процесс отвода земель служил прикреплением работника к данному участку. Земля сдавалась в долгосрочную аренду конкретному лицу на определенных условиях.

Квалифицированные рабочие и служащие при железной дороге обеспечивались довольно удобным и недорогим жильем. Им полагались служебные квартиры, метраж и наличие удобств в которых определялись должностью и количеством членов семей. Для этого составлялись специальные акты с указанием данных параметров.

Анализируя эти данные мы можем сделать вывод, что люди, занимающие наиболее востребованные должности (контролер-механик или врач) и имеющие при этом достаточное образование, получали более чем достойные условия проживания. Также можно сделать вывод, что Общество беспокоилось о состоянии здоровья своих служащих, так как условия проживания врачей и фельдшеров находились на уровне служащих, которые работали непосредственно на строительстве и обслуживании дороги.

Исследование документов показало, что при Управлении дорогой работала специальная Квартирная Комиссия, которая работала по распределению квартир служащим на местах. Таким образом, в связи с тем, что распределение квартир было не всегда удовлетворительным, при наличии свободных квартир, было разработано Квартирное положение. Все просьбы о предоставлении квартир посылались и рассматривались непосредственно начальником Квартирного управления.

Вопрос о предоставлении квартир решался всей Квартирной Комиссией в составе: председателя – начальника участка, и членов – начальника участка, участкового врача и ревизора движения, начальника станции и контролера телеграфа, а также ревизора материальной службы. Заключение комиссии излагалось в виде краткого мотивированного протокола с приложением плана соответствующих жилых помещений, так же в протоколе указывалась должность лица, которому предоставлялась квартира, семейное положение, количество детей не достигших 18-летнего возраста, общее количество членов семьи, его оклад. [5, л. 200].

Тяжелые условия труда, продолжительность рабочего дня приводили к подверженности заболеваниям и травматизму среди рабочих и служащих железной дороги. Распространены были в первую очередь «заболевания органов пищеварения, дыхания, травмы, острозаразные заболевания». [10, л. 394-396].

Распространенность подобных заболеваний, несчастные случаи, происходившие на железных дорогах, болезни обслуживающего персонала и членов их семей заставило Правление обратить внимание на данную проблему.

Все рабочие и служащие МКВ жд получали медицинскую помощь. На каждом из участков железной дороги была железнодорожная больница, в которой работал врач или фельдшер, был приемный покой. Работая над документами, можно сделать вывод, что данные службы не только работали по лечению больных, они также давали заключения о несчастных случаях при постройке дороги или при работе на дороге со служащими или рабочими. [11, с. 31]. Медицинским обслуживанием, кроме работников железной дороги, пользовались так же члены их семейств и прислуга. [5, л. 344]. На каждого заболевшего заводился бюллетень, который получали у ближайшего начальства. Врач заполнял бюллетень в соответствии с нормативами и предоставлял его начальству. Данный бюллетень давал право на медицинское обслуживание от железной дороги, а так же на бесплатный проезд по железной дороге в вагонах 2-го или 3-го класса, в случае, если больница находилась далеко от места проживания больного [5, л. 344-346].

Если рассматривать врачебно-санитарный обзор за 1903 год [12, л. 1-10], то можно сделать вывод, что если протяженность МКВ жд на этот период равнялась 2025 версты, на которых имелось 108 станций и полустанков, то на них работало 20 врачей, 39 фельдшеров и 9 акушерок. Таким образом, можно сделать вывод, что протяженность врачебного участка в среднем равнялась 112 верст, фельдшерского 65 верст и акушерского околотка — 225 верст.

При этом каждый из этих участков, закрепленных за определенным врачом [5, л. 2-3] имел подробное описание климата и его влияния на здоровье человека. В целом местность, по которой проходило строительство МКВ жд была лесистой и открытой, но были и заболоченные места (сырые участки). Как следствие врачи, закрепленные за этими участками обращали особое внимание на подверженность заболеванию малярией и различными простудами [5, л. 3]. Наиболее часто на дом вызывались врачи на участки 1 и 7. Первый участок проходил от станции Москва, расположенной в низине (местность сырая), а на его 21 версте были обширные пруды и болота. 7-й участок — от станции Киев по берегу Днепра и до Носовки, пролегал по территории со множеством озер, местами болот. [5, л. 6]

Из инфекционных заболеваний преобладали оспа, корь, скарлатина, грипп, брюшной тиф и холера. От этих болезней, например, в 1903 году лечилось 7138 человек по всем участкам, из них 148 умерло (из них 94 ребенка). [5, л. 6]

В качестве причин заболеваний врачи различных участков дорог называют разные: климат участков, сырость, не благоустроенность быта, скудость питания. Но наиболее часто встречается объяснение, которое говорит, что железнодорожники, по сути своей службы, находятся в зоне риска заражения различными «поветриями», т.к. постоянно общаются с жителями различных местностей, расположенных вдоль дороги, в том числе и тех, на которых случались эпидемии. [5, л. 10]

Что касается травм среди служащих, то здесь можно отметить различные случаи травматизма: ушибы, раны, ожоги, обморожения, сотрясения мозга и переломы. [5, л. 16] Из исследованных данных «Отчетов по врачебно-санитарной службе», можно сделать вывод, что наибольшее число потерявших трудоспособность по причине травматизма приходилось на службу мастерских, и чуть менее — на службу пути. Потеря трудоспособности в основном наступала в связи со сложными переломами, ушибами, ранениями и вывихами. [5, л. 27]

Таким образом, можно сделать вывод, что теряют трудоспособность в связи с увечьем, в основном станционные службы: составители поездов, стрелочники, сцепщики, т.к. они работали по несколько суток днем и ночью в любую погоду, к тому же для них была слишком велика вероятность попасть под поезд, а так же кузнецы, т.к. для них еще и очень часты травмы глаз.

Кроме того, для железнодорожников при Управлении дорогой был учрежден Инвалидный дом, в который помещались служащие, пострадавшие от травм на работе по представлению Управления, при наличии личной врачебной карточки освидетельствования служащего при по-

ступлении его на службу. [13, л. 20] Так же, в случае смерти служащих, им назначались пособия на похороны, при этом оговаривалось, что пособия назначаются лишь самим служащим, а не членам их семейств. Данное пособие начислялось в зависимости от заработной платы, которую получал служащий при жизни. Если это была заработная плата в размере 75 рублей в месяц, то пособие составляло месячный оклад, «а на похороны мастеровых и рабочих мастерских депо – в размере месячного их жалования, но не свыше 30 рублей». [13, л. 78]

В целом, можно говорить о том, что медицинская помощь для рабочих и служащих МКВ жд делилась на три категории:

1. за счет дороги, т.е. первоначальная помощь, дальнейшее лечение с выдачей лекарств, посещение на дому, стационарное лечение в больнице. К данной категории относились все служащие, мастеровые, постоянные рабочие, а так же другие категории служащих «если их годовой оклад не превышал 1200 рублей». [14, с. 49-50]

2. рабочие и служащие с окладом более 1200 рублей и члены их семей.

3. Рабочие, нанятые подрядчиками, если с них взимался определенный процент за медицинское обслуживание.

Развитие железнодорожного транспорта с его специализированными условиями труда в конце XIX — начале XX века, вызывало большой спрос на квалифицированных рабочих и служащих со специальным или хотя бы общеобразовательным уровнем подготовки. Это вынудило Правление МКВ жд заботиться о подготовке квалифицированных кадров, открывать школы и железнодорожные технические училища.

К началу XX в. на железных дорогах России функционировало 158 общеобразовательных школ и 46 технических училищ с трех-четырёх годичным сроком обучения. [4, с. 152]

Школы на дорогах были двух типов: одно-классные — с трехгодичным сроком обучения и двухклассные — с пятилетним сроком обучения. [15, л. 5] Обучение было платным, но дети бедных железнодорожников от оплаты освобождались. Первые три школы на МКВ жд открылись в 1896 году. К 1 января 1907 года на МКВ жд было 9 школ с общим числом учащихся — 1980 человек.

Этих школ для обучения детей железнодорожников было недостаточно, т.к. по переписи на 1 мая 1907 года на МКВ жд детей школьного возраста от 7 до 14 лет было 10.404 человека. Школы же могли охватить только 1980 человек. [16, с. 27]

Организация образования Акционерным обществом МКВ жд не ограничивалось начальной школой. Им организовывались так же и технические железнодорожные училища, которые готови-

ли технические кадры и высококвалифицированных рабочих для мастерских служб движения. В такие училища могли поступить лица, окончившие городское уездное училище, либо двухклассную школу.

Акционерное общество в процессе деятельности столкнулось с необходимостью создания Попечительского Совета для открытия железнодорожных училищ и технических железнодорожных училищ, а позднее при училищах и железнодорожных мастерских за счет акционерного общества стали открывать и библиотеки [17, л. 1].

Попечительский Совет регулярно проводил заседания на которых рассматривались насущные вопросы обучения: о переменах в личном составе учительского персонала в училищах, о увеличении и уменьшении содержания на тех или иных учителей и по каким причинам, о суммах специального назначения, о смете расходов по содержанию училищ на 1 год, об условиях определения детей служащих и их родственников в железнодорожные училища и о нормах платы за право учения. [21, л. 113, 123, 130, 133, 136, 139, 142, 150, 158]

Всего Попечительским Советом при МКВ жд было открыто восемь железнодорожных училищ: Полтавское, Киевское, Нежинское, Конотопское (мужское и женское), Кореневское, Курское, Брянское, а так же несколько школ для детей железнодорожных служащих для получения начального двухклассного образования. [21, л. 139]

Так, например, было открыто Конотопское техническое железнодорожное училище, в которое принимали детей служащих железной дороги по окончании любого двухклассного железнодорожного училища, находящегося на станциях Полтава-Сортировочная, Киев II, Нежин, Конотоп, Ворожба, Коренево, Курск II, Брянск. Причем этих детей зачисляли из одного училища в другое по результатам выдержанных выпускных экзаменов, считая, что нужно всячески поощрять детей служащих к профессиональному образованию [17, л. 2]. Конечно, в железнодорожное техническое училище могли поступать не только дети служащих, но если это были все таки они, то с них иногда взималась меньшая плата за обучение, нежели с обычных людей, а в большинстве случаев вообще снималась [17, л. 4].

Если уточнить этот аспект, то можно сказать, что «дети мастеровых и рабочих, получающих содержание в год 300 рублей и менее» обучались бесплатно. [19, л. 256] Как и сироты служащих МКВ жд, и сироты – родственники служащих, а так же сестры и братья, находящиеся на полном иждивении последних, «обучающиеся на тех же правах, как и собственные дети служащих». [19, л. 256] Посторонние лица за обучение платили за каждое дитя 15 рублей в год. [19, л. 256]

Кроме того, студенты училища, которые были детьми служащих дороги, на время обучения получали возможность проживания в общежитии при училище. Плата за содержание живущего в общежитии назначается в размере 15% с получаемого служащим месячного содержания, но не выше 6 руб. в месяц, «которая будет удерживаться ежемесячно по спискам на жалование, для чего господа председатели училищных комиссий ежемесячно заблаговременно препровождают в Управление списки живущих в общежитии с указанием имени и фамилии родителей, а так же службы, должности и месячного оклада». [20, л. 88]

В училища нанимались учителя, которым назначался оклад в 35-40 рублей в месяц (заведующий училищем получал 50 рублей в месяц, при 12 рублей квартирных), из которых правда отчислялось 10 рублей на квартиру, но квартирой они обеспечивались опять же от железной дороги [17, л. 2]

Кроме училищ и школ Попечительский совет при МКВ жд, открывал еще и библиотеки с читальней при главных мастерских «с целью доставления мастерским и служащим в мастерских и членам их семей возможности пользоваться чтением книг, журналов и газет». [18, л. 197] Так как основными фондами были суммы, ассигнованные Обществом МКВ жд, то библиотека являлась ее собственностью и за право пользования книгами и журналами библиотеки никакой платы не взималось. [18, л. 197]

Таким образом, именно под влиянием железных дорог возникло, успешно прошла период становления и стала органической частью культурной жизни Центрального Черноземья, школа технического железнодорожного образования.

Анализируя изложенный материал, можно сделать вывод, что деятельность акционерного общества МКВ жд оказала серьезное влияние на становление новой социальной группы — железнодорожников: на его становление, образование, условия жизни, медицинское обслуживание и социальное обеспечение.

Строительство железных дорог и их работа способствовали развитию уже имевшихся городов и поселков, а так же образованию новых вблизи от железнодорожного полотна и важных торговых точек.

Число рабочих на железных дорогах в стране в 1890 году составило 248,3 тыс. человек, в 1900 году — 554,4 тыс. человек. [4, л. 133] Рост сети железных дорог естественным образом вел к увеличению числа рабочих в этой сфере, оказывающей всё большее влияние на происходящее в стране и на экономические и социально-экономические процессы.

При этом следует иметь ввиду, что доходы населения (самых железнодорожников и прилегающих к железной дороге населенных пунктов) постепенно менялись, тем самым меня и доходы различных социальных слоев общества. Тем самым железнодорожный транспорт влиял не только на экономику, но и на уровень жизни, быта и культуры.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Манджосов А.Н., Федоров Н.П. Этапы большого пути. – Курск, 1991. – С.19.
2. Отчет Правления Общества МКВ жд. – М, 1896. – С. 24.
3. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 25. – Д. 544. – Л. 29, Л. 31
4. Кузнецов О.Н. Строительство железных дорог в Центрально-Черноземном регионе и их влияние на социально-экономическое развитие региона во второй половине XIX – начале XX в. – М, 2006. – С. 133, 140, 145, 152
5. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 36. – Д. 1. – ЛЛ. 33-40, 75-82, 101-109, 154-164, 180-213, 333-341, 389-397, 433-444, 483-493, 506-516.
6. «Русские ведомости». – М., 1888.
7. Рашин А.Г. Вопросы экономики, планирования и статистики. – М, 1957. – С. 445-446.
8. Устав пенсионной кассы для служащих в обществе МКВ жд. – М, 1894. – С. 42, § 1. Примечание; с. 4; СС. 5-6; с. 19, § 33; с. 14., § 16; сс. 25-26, § 55; с. 30, § 67; с.35, СС. 38-39; § 86; С. 35-36, §§ 90-91;
9. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 54. – Д. 53. – Л. 1-2, 8, 10, 11, 18, 23, 34
10. РГИА. – Ф. 273. – Оп. 8. – Д. 132. – Л. 394 об., 396.
11. Журналы заседаний комитета пенсионной кассы М.К.В. жд. за 1900 г. – № 1. – Курск, 1900. – С. 31.
12. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 20. – ЛЛ. 1-10, 2-3, 3, 6, 6, об, 10, 16 (об.), 27,
13. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 3. – Л. 20, 78
14. Правила врачебно-санитарной части железных дорог, открытых для общего пользования. – М, 1905. – С. 49-50.
15. РГИА. – Ф. 238. – Оп. 2. – Д. 110. – Л. 5 об.
16. Марута И. 1905 год (очерки по истории революции и профсоюзного движения на МКВ жд). – Курск, 1925. – С. 27.
17. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 54. – Д. 6. – Л. 1, 2, 4
18. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 41. – Д. 3. – ЛЛ. 113, 123, 130, 133, 136, 139, 142, 150, 158.
19. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 1. – Л. 256, 256 об
20. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 7. – Л. 88.
21. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 41. – Д. 3. – Л. 197; 197, об.