

*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*

## ВКЛАД АКЦИОНЕРНЫХ ОБЩЕСТВ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В РАЗВИТИЕ ОБРАЗОВАНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ЦЕНТРАЛЬНО-ЧЕРНОЗЕМНОГО РЕГИОНА В ПОРЕФОРМЕННЫЙ ПЕРИОД (1861-1917 гг.)

rect@intbel.ru

*В статье анализируется работа Правления и Управления акционерных обществ, работающих по строительству железных дорог над проблемой развития образования на территории Центрально-Черноземного региона в пореформенный период.*

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

В современном обществе как никогда остро стоит проблема воспитания молодежи. Наибольшие проблемы вызывает в данной ситуации тот факт, что само общество испытывает проблемы с созданием современной «идеологии», созданся так называемый идеологический вакуум. Кроме того, проблема состоит в том, что современная наука столкнулась с нехваткой, а иногда и отсутствием средств на ее развитие.

В данной ситуации нам следовало обратиться к опыту прошлых лет, когда отдельные учреждения или структуры, в целом далекие от обучения и воспитания вкладывали в него средства (и немалые), извлекая пользу для себя, и принося ее государству и обществу. В качестве примера предлагаю рассмотреть деятельность железнодорожного акционерного общества по строительству Московско-Киевско-Воронежской железной дороги.

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. [1, с. 152]

Школы на дорогах были двух типов: одноклассные — с трехгодичным сроком обучения и двухклассные — с пятилетним сроком обучения. [2] 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 бы-

ло 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 Московско-Киевско-Воронежской железной дороге детей школьного возраста от 7 до 14 лет было 10.404 человека. Школы же могли охватить только 1980 человек. [3, с. 27]

Организация образования Акционерным обществом МКВ жд не ограничивалось начальной школой. Им организовывались так же и технические железнодорожные училища, которые готовили 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. [4] Данный опыт был не новым. Многие государственные организации занимались регулированием труда и обучения детей рабочих. Но для акционерных обществ эта деятельность была совершенно самостоятельной и не зависимой от государственной казны. [22]

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 род-

ственников в железнодорожные училища и о нормах платы за право учения. [5]

Всего Попечительским Советом при Московско-Киевско-Воронежской железной дороге 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. [6]

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-Сорт, 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. [7] 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. [8]

Если уточнить этот аспект, то можно сказать, что «дети мастеровых и рабочих, получающих содержание в год 300 рублей и менее» обучались бесплатно. [9] 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». [10] Посторонние лица за обучение платили за каждое дитя 15 рублей в год. [10]

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». [11]

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 кварти-

рой они обеспечивались опять же от железной дороги. [12]

Кроме училищ и школ Попечительский совет при МКВ жд, открывал еще и библиотеки с читальней при главных мастерских «с целью доставления мастеровым и служащим в мастерских и членам их семей возможности пользоваться чтением книг, журналов и газет». [13] 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. [14]

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

Как правительство, так и Общество должно было заботиться о возможности работающих и служащих на дороге молиться.

У Общества были довольно хорошие отношения с местной Курской епархией. Исследования показали, что члены правления заботились как о строительстве церквей вблизи лежащих от полотна дороги местах, так и о размещении икон в пассажирских зданиях железной дороги. Так, циркуляром управления железной дороги от 13 мая 1902 года были сделаны следующие указания относительно порядка размещения постановки и содержания святых икон на железнодорожных станциях:

1. Постановка святых икон большого размера в киотах на станциях железной дороги, как во внутренних помещениях, отведенных для публики, так и на пассажирских платформах, может быть размещена лишь по предварительному сношению с Епархиальным начальством, как относительно места постановки икон, так и порядка их содержания.

2. Находящиеся в настоящее время на станциях железных дорог в пассажирских и буфетных комнатах святые иконы большого размера в киотах, в тех случаях, когда по соглашению с местной духовной властью окружающая икону обстановка будет признана не вполне соответственной, должны быть... ограждены и закрыты... В тех же случаях, когда... настоящее место постановки... будет признано не соответственным, то выбор для них новых мест... должен быть исполнен порядком, указанным в пункте 1.

3. Вообще же распоряжения об иконах, как поставляемых на железнодорожных станциях, так и уже поставленных, делается не иначе, как по предварительном сношении с Епархиальным начальством. [15]

Кроме того, Управление МКВ жд имело непосредственные сношения с русской православной церковью на предмет строительства храмов вблизи от дороги, дабы «служащие станций и прилегающего к ней участка...не были лишены возможности удовлетворять потребности...посещать церковную службу» [16] при этом не нанося ущерб служебному долгу. В связи с этим стоит рассмотреть случай со станцией Киев 2, когда лицо, пожелавшее остаться неизвестным, пожертвовало на постройку храма близь железной дороги 10.000 рублей. При этом храме, так же на пожертвования было построено двухклассное училище для детей младших железнодорожных служащих. [17]

Но нельзя говорить только об отношениях с православной церковью. Среди служащих на МКВ жд были и католики. В связи с чем на станции Конотоп в пределах парка, т.е. на территории близлежащей от полотна дороги, на средства Управления, была построена католическая часовня. [18]

Ну и наконец, одной из составляющих сторон культурной жизни общества является образование. На эту сферу культуры железнодорожное строительство опять таки воздействовало. Общество МКВ жд участвовало в открытии нескольких школ и к началу XX века на железных дорогах России функционировало 158 общеобразовательных школ и 46 технических училищ с трех-четырех годичным сроком обучения. [1, с. 152]

Кроме того, 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. [19]

Кроме училищ и школ Попечительский совет при МКВ жд, открывал еще и библиотеки с читальней при главных мастерских «с целью доставления мастеровым и служащим в мастерских и членам их семей возможности пользоваться чтением книг, журналов и газет». [20] Так как основными фондами были суммы, ассигнованные Обществом Московско-Киевско-Воронежской железной дороги, то библиотека являлась ее собственностью и за право пользования книгами и журналами библиотеки никакой платы не взималось. [21]

Таким образом можно говорить о том, что произошло изменение в самом психологическом

состоянии общества, его менталитете и все это за довольно короткий срок — 1860-70 х годах. Появились новые люди, новые запросы, новые модели поведения. Произошли изменения в образовании. Связано это с развитием рыночных отношений, превращением городов Центрального Черноземья в крупнейшие железнодорожные узлы.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. 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. 152.
2. РГИА. – Ф. 238. – Оп. 2. – Д. 110. – Л. 5 об.
3. Марута И. 1905 год (очерки по истории революции и профсоюзного движения на МКВ жд). – Курск, 1925. – С. 27.
4. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 54. – Д. 6. – Л. 1.
5. См. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 41. – Д. 3. – ЛЛ. 113, 123, 130, 133, 136, 139, 142, 150, 158.
6. ГАКО.–Ф. 46. – Оп. 41. – Д. 3. – Л. 139.
7. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 54. – Д. 6. – Л. 2.
8. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 54. – Д. 6. – Л. 4.
9. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 1. – Л. 256.
10. Там же, л. 256 об.
11. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 7. – Л. 88.
12. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 54. – Д. 6. – Л. 2, об.
13. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 41. – Д. 3.–Л. 197.
14. Там же, л. 197, об.
15. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 36. – Д. 1. – Л. 218.
16. ГАКО. – Ф. 46.–Оп. 37. – Д. 7. – Л. 25.
17. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 7. – Л. 26.
18. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 37. – Д. 7. – Л. 75.
19. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 41. – Д. 3. – Л. 139.
20. ГАКО. – Ф. 46. – Оп. 41. – Д. 3. – Л. 197.
21. Там же, л. 197, об.
22. Смоленская О.А. Законодательное регулирование труда и обучения детей занятых в фабрично-заводской промышленности России в 80-е гг. XIX в. Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия «История. Политология. Экономика» / отв. ред. В.А. Шаповалов. - Белгород: Изд-во БелГУ, 2007. – № 3 (34). – С. 66-72.