

УДК 94(47).083

О МЕРАХ ПОДДЕРЖКИ УЧАЩИХСЯ ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ НА ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.

Галуза Надежда Валерьевна

Южный федеральный университет,
Ростов-на-Дону, Россия
ngaluza@sfedu.ru

Аннотация. Развитие железнодорожного строительства в Российской империи сопровождалось попытками формирования в регионах нового социального пространства, частично обусловленного потребностями самих железных дорог, а частично – задачами социально-культурной модернизации страны. Важной составляющей социальной программы на железных дорогах стало развитие системы общего и профессионального образования, в том числе посредством мер по материальной поддержке учеников из семей железнодорожных служащих. В представленной статье на материалах из фондов Государственного архива Ростовской области исследуются формы социальной поддержки нуждающихся учеников на Владикавказской железной дороге, оценивается эффективность организационных мер по расширению доступа к образованию детей из семей служащих.

Ключевые слова: Российская империя, Владикавказская железная дорога, образование, социальная поддержка, попечение, железнодорожное училище.

Цитирование: Галуза Н.В. О мерах поддержки учащихся образовательных заведений на Владикавказской железной дороге в конце XIX – начале XX в. // Новое прошлое / The New Past. 2024. № 2. С. 201–212. DOI 10.18522/2500-3224-2024-2-110-123 / Galuza N.V. On Measures to Support Pupils of Educational Institutions on the Vladikavkaz Railway in the Late 19th – Early 20th Centuries, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2024. No. 2. Pp. 202–212. DOI 10.18522/2500-3224-2024-2-110-123.

© Галуза Н.В., 2024

STUDENT SUPPORT MEASURES IN EDUCATIONAL INSTITUTIONS ON THE VLADIKAVKAZ RAILWAY IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURIES

Galuzha Nadezhda V.

Southern Federal University,
Rostov-on-Don, Russia
ngaluzha@sfedu.ru

Abstract. The development of railway construction in the Russian Empire was accompanied by attempts to form a new social space in the regions, partly due to the needs of the railways themselves, and partly to the tasks of socio-cultural modernization of the country at the turn of the century. An important component of the social program on the country's railways has been the development of the system of general and vocational education, including through measures to financially support students from the families of railway employees. In the presented article, based on materials from the funds of the State Archive of the Rostov region, the forms of social support for needy students on the Vladikavkaz railway are investigated, the effectiveness of organizational measures to expand access to education for children from families of employees is evaluated.

Keywords: Russian Empire, Vladikavkaz railway, education, social support, care, railway school.

Железнодорожное строительство в Российской империи выступает одним из факторов модернизационного развития в Новое время. В процессе функционирования железных дорог одним из заметных направлений становятся меры по социальной поддержке рабочих и служащих, а также их детей, обучающихся в учебных заведениях, подконтрольных железным дорогам. В связи с этим представляет интерес изучение социального и образовательного аспекта деятельности такой крупной многопрофильной коммерческой организации как Владикавказская железная дорога. Исторический опыт данной железной дороги по поддержке возможностей получения образования нуждающимися учащимися из семей служащих рассматривается в данной статье в качестве одного из примеров общей модели реализации крупных социальных проектов без участия государственных управленческих структур. Деятельность Владикавказской железной дороги в этом направлении является одним из проявлений процесса модернизации.

В историографии указанная проблема рассматривается, как правило, в рамках исследования вопросов более общего характера. Известный швейцарский историк Ф.Б. Шенк в работе, посвященной мобильности и социальному пространству в России в период активного железнодорожного строительства [Schenk, 2014, p. 170], отмечает, что строительство железных дорог стало отправной точкой формирования нового социального пространства в России. Поскольку железные дороги выступают своеобразным «локомотивом прогресса» для территорий в зоне своего влияния, то вполне можно предположить, что их цивилизаторская функция на окраинах империи была еще более важна и необходима, особенно в деле просвещения, образования детей и развития благотворительности. По мнению американского историка Адель Линденмейр «то, как государства и общества относятся к своим бедным, и различные системы помощи или контроля, которые они разрабатывают, многое раскрывают о политических институтах, социальных отношениях и культурных установках» [Lindenmeyr, 1996, p.4].

Указанные оценки и подходы получают отражение и в работах отечественных авторов. Уже в дореволюционной историографии проблема оказания вспомоществования нуждающимся ученикам — детям служащих железных дорог изучается как составная часть социальной программы на железных дорогах, в том числе на Владикавказской железной дороге. В обобщающем историческом очерке под редакцией первого управляющего дороги В.М. Верховского, попечительства о недостаточных учениках, действовавшие на тот момент в Российской империи, рассматриваются в контексте программы мер по социальной поддержке служащих [Исторический очерк ..., 1901]. В исследованиях И.И. Рихтера и В. Дмитриева, посвященных изучению быта служащих на железных дорогах Российской империи эта тема получает дальнейшее развитие, значительное внимание при этом уделяется характеристике образовательных учреждений на железных дорогах [Рихтер, 1900; Дмитриев, 1902]. В работе И.И. Рихтера отдельное место отведено выяснению роли и значения для образовательной деятельности общежитий учащихся, «в которых

пользуются содержанием и помещением около 500 воспитанников» [Рихтер, 1900, с. 193–194].

Для советской историографии характерно рассмотрение вопросов положения и быта железнодорожных рабочих и служащих железных дорог в контексте изучения истории рабочего класса в целом [Рашин, 1957, с. 445–458; Пушкарева, 1957, с. 159–175]. Вопросы помощи детям служащих и рабочих рассматриваются, как правило, в контексте деятельности ссудо-сберегательных касс и выплат социальных пособий, при этом вопросы оказания помощи нуждающимся ученикам практически не исследуются.

Современные авторы значительно чаще избирают предметом исследования вопросы, связанные с исследованием поддержки железнодорожными обществами системы образования, отмечая при этом роль попечительских организаций в решении вопросов помощи в оплате обучения и трудоустройстве [Иванова, 2010, с. 131]. Отдельное место в историографии занимают работы, посвященные социальным аспектам помощи детям служащих железных дорог, а также деятельности образовательных учреждений, подконтрольных железным дорогам. [Панасюк, Пуглеев, 2021, с. 5–13]. В диссертационном исследовании В.В. Левина уделено внимание формированию сети образовательных учреждений на железных дорогах, роли особого благотворительного капитала им. Императора Александра III, предназначенного «для выдачи стипендий учащимся, кто имел малообеспеченных родителей, в училищах, преимущественно в виде пособий для уплаты за помещение и содержание их в общежитиях» [Левин, 2004, с. 17].

Таким образом, можно сделать вывод о том, что исследователей как дореволюционного, так советского и современного периодов привлекают только отдельные аспекты развития социальной сферы на железных дорогах. Проблемы вспомоществования нуждающимся учащимся-детям служащих Владикавказской железной дороги специального рассмотрения в научных работах не получили.

Цель статьи – рассмотреть основные направления деятельности на Владикавказской железной дороге в сфере оказания вспомоществования нуждающимся ученикам – детям железнодорожных служащих. Задачи заключаются в характеристике мероприятий, направленных на улучшение условий жизни и обучения детей железнодорожных служащих: организация общежитий, льготное приобретение необходимых учебных принадлежностей, сниженная сумма оплаты за обучение; деятельность Общества Просвещения служащих дороги и попечения об их сиротах, которое объединило общества вспомоществования нуждающимся ученикам на Владикавказской железной дороге, и стало оказывать помощь всем учебным заведениям, подконтрольным железной дороге.

Теоретической основой представленной статьи выступает теория модернизации, составной частью которой рассматривается процесс развития образовательных возможностей работников, в данном случае по инициативе и с использованием

возможностей частных коммерческих предприятий, какой являлась Владикавказская железная дорога. При подготовке работы использовались следующие методы: историко-генетический метод, позволивший выявить историческую основу и генезис социального вспомоществования детям служащих Владикавказской железной дороги; проблемно-хронологический метод, благодаря которому в исследовании выделены отдельные направления помощи детям служащих на Владикавказской железной дороге, каждое из которых рассмотрено в соответствии с хронологическим принципом: рассматривается деятельность обществ вспомоществования нуждающимся ученикам в Ростове-на-Дону и Батайске от принятия уставов в 1894 г. и 1906 г. соответственно, и вплоть до появления в 1911 году Общества Просвещения служащих Владикавказской железной дороги и попечения об их сиротах.

Опыт по развитию сети ведомственных образовательных заведений на железных дорогах страны, а также по расширению доступа к образованию детей из малообеспеченных семей служащих получает распространение в пореформенный период. Связано это было с тем, что согласно «Высочайше утвержденному положению о начальных народных училищах», вступившему в силу 14 июля 1864 года, у частных лиц и обществ появилась возможность выступать инициаторами открытия школ и училищ в городах и селах страны [Полное собрание законов ... , 1867, с. 614].

Для решения другой проблемы, связанной с расширением возможностей получения образования детьми из малообеспеченных семей, в Российской империи возникают во второй половине XIX века организации, именуемые обществами вспомоществования нуждающимся учащимся, основной задачей которых определялась помощь в оплате за обучение, а также в оказании учащимся финансовой поддержки и приобретении необходимых в учебном процессе принадлежностей. Участниками общества, согласно уставам, могли стать все желающие из числа совершеннолетних лиц, но на практике таковыми были, как правило, лица из подведомственных структур. Так, в попечительских организациях при учебных заведениях, подконтрольных Владикавказской железной дороге, главную роль играли начальники дистанций службы пути, начальники станций, а в составе преобладали служащие дороги, чьи дети в основном и обучались в этих училищах.

Такое расхождение прослеживается и в вопросе о статусе этих организаций. Если в типовом уставе зафиксирован благотворительный характер их деятельности, то на практике они пользовались открытой поддержкой администрации. Более того, в документах Владикавказской железной дороги содержится информация, что здесь «собственно благотворительных обществ не имеется, а функционируют Общества с просветительными целями, которые, кроме своих прямых задач, попутно занимаются и делами благотворительности» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 293, л. 176].

На практике первое попечительство о недостаточных учениках было открыто на Владикавказской железной дороге в 1894 году на базе Ростовского-на-Дону технического железнодорожного училища. Согласно тексту Устава, утвержденного 05.06.1894 г. Министерством путей сообщения, его целью определялось оказание

материальной поддержки тем из нуждающихся учеников этого училища, «которые заслуживают того по своему поведению и успехам», а также помощь в трудоустройстве выпускникам училища [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 96, лл. 56 –58]. Помимо этого, помощь оказывалась оплатой обучения учащимся, которые не были освобождены от нее; бесплатной выдачей одежды, учебников; денежными пособиями на лечение учащихся из беднейших семей; помещением в общежития иногородних учеников «и в особенности детей служащих на железной дороге» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 96, л. 58 об.].

Членами попечительства могли быть лица любого пола, достигшие совершеннолетнего возраста, всех званий и состояний, кроме учащихся в учебных заведениях [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 124, л. 13]. Согласно уставу, члены попечительства могли делиться на почетных членов, непрременных, действительных членов и соревнователей. Лица, заявившие Председателю Правления о своем желании вносить в кассу Попечительства ежегодно не менее 6 рублей и получившие по сделанному взносу квитанции Правления, приобретают звание действительного члена попечительства. Лица, внесшие единовременно не менее 100 рублей и получившие в том квитанцию Правления, приобретают звание почетных членов Попечительства. Лица, вносящие в кассу не менее двух рублей ежегодно, получают звание соревнователей попечительства [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 124, л. 13 об.]. Стоит отметить, что попечитель, начальник и инспектор училища определялись непрременными членами попечительства, но уплата членских взносов для них не являлась обязательной.

Управление делами попечительства возлагалось на правление и общее собрание всех членов организации [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 124, л. 15 об.]. Правление состояло из председателя – попечителя училища, его товарища, непрменных членов – начальника, инспектора училища, и трех выборных членов, постоянно пребывающих в Ростове-на-Дону. Товарищ председателя и выборные члены правления избирались общей баллотировкой на Общем Собрании на 3 года. В обязанности правления входило рассмотрение ходатайств на получение пособий нуждающимся учащимся, определение размера и способа выдачи их, забота об увеличении средств попечительства, составление годовых отчетов о деятельности попечительства [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 124, л. 16 об.–17]. Заседание Правления назначалось председателем по мере надобности, но, как правило, не реже одного раза в каждой четверти учебного года. Дела, подлежащие ведению Правления, разрешались большинством голосов, а решения получали силу только при участии в заседании не менее трех членов, в том числе председателя или его Товарища и Начальника или Инспектора училища.

Общие собрания членов Попечительства могли быть очередными перед началом каждого учебного года, а также экстренными, созываемыми Председателем по определениям Правления. К компетенциям общих собраний относилось: обсуждение и утверждение инструкции для деятельности правления, утверждение сметы расходов на предстоящий год, рассмотрение и утверждение отчетов правления, избрание товарища председателя, трех выборных членов правления и трех членов в ревизионную комиссию, из не принадлежащих к составу правления, разрешение

других вопросов, предлагаемых правлением, а также предложений о дополнении устава [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.124, л. 19 об.].

В уставе достаточно четко прописывался порядок действий в случае прекращения действий попечительства. Если по каким-то обстоятельствам попечительство вынуждено было прекратить свои действия, то предварительное постановление о закрытии его подлежало представлению установленным порядком в Министерство Путей Сообщения. В случае закрытия попечительства его капиталы должны были передаваться в Ростовское-на-Дону техническое железнодорожное училище для учреждения стипендии.

Практические результаты деятельности попечительства находят отражение в годовых отчетах, согласно которым, например, в 1902 году на выдачу пособий нуждающимся ученикам, а именно на оплату обучения в училище, на приобретение обмундирования, было потрачено 141 рубль 04 копейки. Так же осуществлялась материальная помощь за содержание в общежитии при Ростовском-на-Дону техническом железнодорожном училище нуждающихся учеников, и в 1902 году она составила 199 рублей 54 копейки, а на покупку чая для учеников, которые не успевали ходить домой на обед ввиду удаленности их места жительства от училища — 15 рублей 94 копейки [ГАРО, ф. 26, оп. 1, д. 91, л. 42 об.]. В следующем году наблюдалось некоторое увеличение расходов за содержание в общежитии нуждающихся учеников — 309 рублей 58 копеек [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 91, л. 58 об.].

Благодаря посредничеству Управления Владикавказской железной дороги, и его управляющего И.Д. Иноземцева, Ростовское-на-Дону техническое железнодорожное училище получило новое общежитие, размещенное в специально приспособленном здании. Правление Попечительства выразило благодарность И.Д. Иноземцеву за содействие и просило приравнять оплату за проживание в данном общежитии к принятой во Владикавказском техническом железнодорожном училище, а также выразило надежду на получение субсидий от Владикавказской железной дороги для расширения возможностей по поддержке сирот, и детей, чьи родители утратили трудоспособность, вследствие производственных травм и, соответственно, возможность обеспечить своих детей достойными условиями [ГАРО, ф. 26, оп. 1, д. 91, л. 35].

Надо признать, что одной из наиболее сложных проблем в деятельности попечительства являлась проблема по обеспечению местами в общежитиях детей служащих, которые обучались в учебных заведениях, подконтрольных Владикавказской железной дороге. О состоянии дел в данной сфере свидетельствует письмо заведующего учебной частью Владикавказской железной дороги А.Ф. Семенова управляющему Владикавказской железной дорогой И.Д. Иноземцеву от 30 июня 1904 года [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.109]. В нем указывалось, что в 1903–1904 учебном году в общежития были «приняты все воспитанники, о приеме которых были поданы их родителями прошения, за исключением старого мужского Владикавказского общежития, где на 9 свободных вакансий были приняты ученики средних учебных

заведений г. Владикавказа, родители коих, помещая детей на частных квартирах, уже несколько лет ожидали свободного места в общежитии» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.109, л. 5]. В результате, на следующий учебный год во Владикавказское мужское общежитие было подано 22 прошения, при наличии здесь только трех свободных мест. Немногим лучше оказалась ситуация и со вселением воспитанниц во Владикавказское женское общежитие, где на 27 свободных мест было подано 60 прошений [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.109, л. 4]. В качестве варианта разрешения отмеченных проблем в письме предлагалось строительство еще как минимум двух общежитий. Заинтересованность администрации в данном случае получает объяснение в «Проекте положения» об общежитиях, согласно которому предусматривалось участие родителей в деятельности общежитий. Предлагалось их включение в работу совета общежитий (не менее трех человек) «по избранию управляющего Владикавказской железной дорогой» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.190, л. 10–15]. Такой способ отбора родителей не выглядит демократичным, однако сам факт их участия в жизни общежития представляется мерой полезной во многих отношениях.

Руководство дороги поддержало предложения учебного отдела. Согласно общему приказу управляющего Владикавказской железной дорогой №43 за 1904 год предполагалось открыть кроме действующих 14 начальных училищ, технические железнодорожные училища в Ростове-на-Дону и Владикавказе с общежитиями и два общежития для учащихся средних учебных заведений: для мальчиков в Ставрополе или Пятигорске и для девочек во Владикавказе, каждое на 100 человек [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.109, л. 7 об.]. Было утверждено и «Положение об общежитиях для обучающихся в средних учебных заведениях детей служащих Владикавказской железной дороги» (1904 г.) [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.109, л. 8]. В этой связи Общество Владикавказской железной дороги взяло на себя часть расходов по содержанию общежитий в зависимости от доходов родителей, причем более бедным и многодетным семьям оказывалась помощь, в виде сокращения размера оплаты за обучение. Например, если размер годового оклада родителей составлял от 1800 до 900 рублей, то плата за обучение одного ребенка была 132 рубля, а если оклад менее 600 рублей в год, то плата была 44 рубля за одного ребенка [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.109, л. 8 об.]. В учебных заведениях обучались, а в общежитиях проживали не только дети служащих Владикавказской железной дороги, но и дети посторонних дороге родителей. Так, в Ростовском железнодорожном училище на 1903 год обучалось 60 сыновей служащих железной дороги и 38 – посторонних. Стоит отметить, что льготы при обучении и проживании были доступны только для детей железнодорожных служащих.

Существовала категория детей, которые проживали достаточно далеко от мест обучения – к примеру, дети заведующих разъездами и их помощников. Их также необходимо было обеспечить общежитиями, поскольку в зимнее время добираться на занятия им было крайне затруднительно из-за привязанности ко времени движения проходящих поездов. Например, известно, что дети, обучавшиеся в Батайском железнодорожном училище и проживавшие между Батайском и Крыловской, были вынуждены ездить на занятия «даже не в крытом вагоне, а на открытой тормозной

площадке» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.179, л. 2]. Безусловно, данный факт негативно сказывался в первую очередь на здоровье детей, вынужденных мерзнуть при поездке на высокой скорости, а также на их мотивации успешно обучаться.

Неравнодушный к проблеме начальник станции Батайск М.Е. Сухоруков принял активное участие в ее решении и в 1906 году предложил образовать в Батайске общество вспомоществования нуждающимся учащимся [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.179, л. 7]. На начальном этапе деятельность общества ограничивалась заботами по содержанию учительского персонала параллельных классов Батайского железнодорожного училища, а также содержания при нем общежития для мальчиков. В планах общества было «устройство дачи-санатория для поправки здоровья слабых детей путем климатического лечения в летнее время и устройство общежития для девочек» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 2 об.].

Первое общее собрание членов данного Общества состоялось 17 сентября 1906 г. На нем было принято решение включить в смету расход «по уплате полного содержания двум учительницам по 25 рублей в месяц; добавочного содержания одной учительнице — 5 рублей в месяц и законоучителю — 15 руб. в месяц (всего 70 руб. в месяц) ...» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 1]. Связано это было с тем, что по смете Владикавказской железной дороги на 1906 год не был предусмотрен кредит на приглашение учительского персонала для открытия при Батайском железнодорожном училище параллельных классов, в связи с чем 180 детей не могли быть приняты в училище.

Благодаря поддержке рабочих и служащих Владикавказской железной дороги и деятельности вышеупомянутого общества 9 октября 1906 года было открыто общежитие для 12 нуждающихся мальчиков, обучающихся в Батайском железнодорожном училище. 23 ребенка не смогли получить место в этом общежитии в связи с недостатком свободных комнат. «Развивая свою деятельность и не ставя себе задачей накопление материальных средств, правление общества постановило: перечисленных выше детей беднейших служащих принять в общежитие бесплатно» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д. 136, л. 2]. Детям, зачисленным в общежитие, было представлено трехразовое питание, необходимая медицинская помощь, постельное белье и возможность посещать баню [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.179, л. 9].

В том же 1906 году был разработан проект устава общества вспомоществования нуждающимся учащимся Батайского двухклассного железнодорожного училища, в котором уточнялись направления деятельности данной организации, а также указывались принципы работы. Председателем правления общества вспомоществования являлся — начальник 1-й дистанции службы пути инженер путей сообщения Александр Казтанович Бялыницкий-Бируля. Товарищем председателя стал инициатор создания общества — начальник станции Батайск Михаил Ефимович Сухоруков [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 3].

Как уже упоминалось, целью общества являлось попечение «о недостаточных учащихся Батайского двухклассного железнодорожного министерства народного просвещения училища» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 14]. Помощь могла предоставляться различными способами: взнос платы за обучение, бесплатная выдача книг и учебных пособий либо продажа их по льготной цене, снабжение одеждой, пищей и жильем нуждающихся детей, содействие в поиске работы, помещение бедных больных в больницу за счет общества и помощь в погребении умерших, назначение денежных пособий в исключительных случаях. Важно отметить, что отдельный пункт устава был посвящен тому, что при определении меры вспомоществования принималась во внимание не только степень нужды учащегося, но и его хорошее поведение и успеваемость.

Ходатайства о вспомоществовании должны были подаваться непосредственно родителями либо лицами их заменяющими в правление общества или через начальство учебного заведения [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 14 об.]. Правила, регулировавшие возможность членства в данном обществе, были типовыми для подобного рода организаций и мало чем отличались от требований, указанных в уставе попечительства о недостаточных учениках Ростовского-на-Дону технического железнодорожного училища. Членами общества могли быть как мужчины, так и женщины, всех званий, состояний и вероисповеданий, совершеннолетние. Не могли стать таковыми несовершеннолетние, состоящие на действительной военной службе нижние воинские чины и юнкера, подвергшиеся ограничению прав по суду, административно сосланные, учащиеся в учебных заведениях. Средства общества могли пополняться различными способами: из членских взносов, доходов от капиталов, имущества общества, пожертвований членов общества и посторонних лиц как деньгами, так и вещами, а также отказов по духовным завещаниям, кружечных сборов. Еще одним важным способом пополнения казны общества предполагался «доход от устраиваемых обществом с надлежащего каждый раз разрешения и с соблюдением правил, установленных на сей предмет действующими узаконениями и особыми административными распоряжениями, драматических представлений, литературных чтений, публичных лекций, концертов» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 15 об.].

Управление делами общества предполагалось возложить на правление и общие собрания членов общества. Общие собрания могли быть обыкновенными, собиравшимися не менее 1 раза в год, а также чрезвычайными. Они же могли собираться в случае остро возникшей необходимости, либо по постановлению Правления, по требованию Военного министерства или начальника Донской области, Наказного атамана Донского казачьего войска или по письменному заявлению не менее 1/10 части членов общества, живущих в районе деятельности общества [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 18 об.]. На общих собраниях решались вопросы об устройстве учреждений общества, исключение членов, рассмотрение жалоб. Также могло быть принято решение и о закрытии общества, в случае необходимости.

Стоит отметить, что общество на начальном этапе действовало достаточно активно. Помимо организации общежития для нуждающихся учащихся и оплаты содержания преподавателям, общество обратилось к управляющему Владикавказской железной дорогой с просьбой «о передаче в полное заведывание и безвозмездное эксплуатацию здания железнодорожного театра станции Батайск со всем его театральным инвентарем» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 20]. В письме нет указания на цель приобретения, но можно предположить, что общество нуждалось в денежных средствах для дальнейшей реализации своей благотворительной деятельности и, возможно, планировало пополнить их посредством организации любительских спектаклей.

Тем не менее, руководство Владикавказской железной дорогой, как правило, с симпатией относившееся к благотворительным начинаниям своих служащих, в данном случае не удовлетворило просьбу этого общества о выдаче ему денежной субсидии. В обоснование данного решения заведующий учебной частью Семенов в письме управляющему железной дорогой указывал, что причиной этого является узкая направленность деятельности общества. Кроме того, он обращал внимание управляющего на скорое утверждение устава «Просветительного общества служащих Владикавказской железной дороги», уже одобренного наместником Кавказа графом И.И. Воронцовым-Дашковым. Деятельность новой структуры должна была быть направлена на помощь всем железнодорожным училищам и общежитиям, находившимся в ведении Владикавказской железной дороги. В результате, пояснял он, Батайское общество « сольется с остальным обществом служащих, и его самостоятельная деятельность прекратится» [ГАРО, ф. 26, оп.1, д.136, л. 25].

Общество Просвещения служащих и попечения об их сиротах Владикавказской железной дороги было образовано только в 1911 году, и в том же году 2 июля утвержден его устав. Оно находилось в ведении Министерства путей сообщения, а попечителем являлся председатель правления Общества Владикавказской железной дороги. Задачи Общества заключались в открытии училищ для детей служащих дороги, общежитий для учащихся, библиотеки, различные курсы, а также в оказании помощи учащимся и детям-сиротам. В его ведение вошли общежития при 19 начальных училищах, 5 общежитий для учащихся в средних учебных заведениях, общежитие при Владикавказском железнодорожном техническом училище и Тихорецкий сиротский приют. К концу 1911 года Общество просвещения служащих и попечения об их сиротах Владикавказской железной дороги насчитывала уже 3672 члена. В 1911 году состоялось 16 заседаний общества, на которых обсуждались многие актуальные проблемы социальной поддержки служащих Владикавказской железной дороги и их семей, включая назначение пособий за право обучения детей в высших и средних учебных заведениях, пособия гимназиям.

Помимо управления общежитиями при подконтрольных учебных заведениях, Общество было обязано открывать новые общежития для детей служащих Владикавказской железной дороги, вносить плату за их обучение, проводить различного рода экскурсии и другие культурно-просветительские мероприятия для учащихся,

устраивать для служащих вечерние курсы, познавательные чтения и беседы на различные актуальные темы, открывать библиотеки и читальни на различных станциях [Отчет ..., 1915, с. 19].

Таким образом, отметим достаточно широкое распространение на железных дорогах Российской империи организаций по оказанию помощи детям железнодорожников, обучающимся в учебных заведениях, подконтрольных железным дорогам. Об этом свидетельствует тот факт, что к началу XX века их насчитывалось 539 в Российской империи. Деятельность таких организаций была направлена на материальную поддержку учащихся образовательных учреждений, обеспечение необходимыми для обучения принадлежностями, а также заботу о детях-сиротах, чьи родители были служащими железных дорог. Стоит отметить, что такого рода попечительские организации существовали при учебных заведениях, подконтрольных разным железным дорогам Российской империи (Сибирская, Харьковский-Николаевская, Курско-Харьково-Севастопольская железные дороги и др.). Меры, направленные на развитие общего и профессионального образования, а также материальная поддержка учащихся из семей железнодорожных служащих, были общим опытом для многих из них. Попечительские организации формировались в соответствии с общими требованиями, которые были утверждены в Министерстве путей сообщения. Особенностью частных железных дорог было наличие инициативы со стороны их управленческих структур, а также поддержка предложений служащих в вопросе создания организаций социального обеспечения при учебных заведениях, им подконтрольных.

На Владикавказской железной дороге, являвшейся частной, была разработана программа по оказанию помощи детям железнодорожных служащих, обучавшимся в учебных заведениях, подконтрольных ей. Рассмотренные в статье мероприятия позволили беднейшим служащим получать льготы для обучения детей, помещать их в общежития. Одной из форм такого вспомоществования являлось функционирование попечительских организаций при учебных заведениях, подконтрольных Владикавказской железной дороге, в круг обязанностей которых входило обеспечение нуждающихся учеников общежитиями, помощь в оплате обучения, приобретении учебных материалов, одежды. Инициатива в вопросе исходила не только от руководящих органов, но и от самих равнодушных служащих железной дороги, как в случае с обществом вспомоществования нуждающимся учащимся Батайского двухклассного железнодорожного училища.

Отметим и новаторский подход к руководству проектом со стороны руководства Владикавказской железной дороги, который реализовался не только в части поддержки местных инициатив, но и в продуманных кадровых решениях, выразившихся, в частности, в назначении руководителем учебного отдела дороги инициативного А.Ф. Семенова, и в организационных мерах по объединению и координации этой работы в рамках организованного по инициативе руководства дороги Общества Просвещения служащих и попечения об их сиротах Владикавказской железной дороги. Данное Общество получало от управленческих структур дороги ежегодную

субсидию на содержание общежитий и сиротского приюта на станции Тихорецкой. То есть данная организация не является в полной мере благотворительным учреждением, поскольку существовала не полностью на денежные взносы ее участников, а частично финансировалась железной дорогой. 24 общежития при училищах, подконтрольных Владикавказской железной дороге, и один сиротский приют на станции Тихорецкой находились в ведении данного общества на начало 1915 года. Благодаря деятельности общества была установлена плата за проживание в общежитии, зависящая от оклада родителями ученика, в месяц от 1 руб. 50 коп. до 5 рублей, а 29 детей ежегодно по решению Общества просвещения служащих и попечения об их сиротах содержались в общежитиях бесплатно. Особенно хочется подчеркнуть участие данной организации в судьбе детей-сирот служащих Владикавказской железной дороги: благодаря его посредничеству в 1914 году 7 детей-сирот, окончивших курс в начальных железнодорожных училищах, смогли поступить в технические училища для продолжения обучения по выбранной профессии. В конечном счете деятельность Общества просвещения служащих и попечения об их сиротах обеспечила положительные результаты в реализации социальных проектов в сфере образования на Владикавказской железной дороге.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Государственный архив Ростовской области (ГАРО). Ф. 26. Оп. 1. Д. 91.

ГАРО. Ф. 26. Оп.1. Д.96.

ГАРО. Ф. 26. Оп.1. Д.109.

ГАРО. Ф. 26. Оп.1. Д.124.

ГАРО. Ф. 26. Оп.1. Д.136.

ГАРО. Ф. 26. Оп.1. Д.179.

ГАРО. Ф. 26. Оп.1. Д.190.

ГАРО. Ф. 26. Оп.1. Д.293.

Дмитриев В. Быт служащих и рабочих на железных дорогах. Санкт-Петербург: Акционер, 1902. 80 с.

Иванова А.Ю. Железнодорожные училища в системе образования России (вторая половина XIX в.) // *Наука и школа.* 2010. №1. С. 129–131.

Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 г. включительно / под ред. В.М. Верховского. Санкт-Петербург: Тип. МПС, 1901. 778 с.

Левин В.И. Социальная политика Министерства путей сообщения: 1881 – 1914 гг.: автореф. дисс. ... канд. ист. наук: 07.00.02. Санкт-Петербург, 2004. 20 с.

Отчет о деятельности образовательных учреждений Владикавказской железной дороги за 1914 год. Ростов-на-Дону, 1915. 56 с.

Панасюк В.В., Пуглеев П.П. Деятельность обществ вспомоществования нуждающимся учащимся как специфическая форма общественной благотворительности в Российской империи конца XIX – начала XX века // *Наука без границ*. 2021. №1 (53). С. 5–13.

Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXIX. Отделение 1. Санкт-Петербург: Типография II Отделения Собственной Е.И.В. Канцелярии, 1867. 976 с.

Пушкарева И.М. Заработная плата железнодорожников накануне революции 1905–1907 годов // *История СССР*. 1957. №3. С. 159–175.

Рашин А.Г. Динамика заработной платы рабочих и служащих железнодорожного транспорта России в 1884–1913 гг. // *Вопросы экономики, планирования и статистики*. Москва, 1957. С. 445–458.

Рихтер И.И. Личный состав русских железных дорог (Патология, прогностика и терапия). Санкт-Петербург: Типография штаба отдельного корпуса жандармов, 1900. 239 с.

Lindenmeyr A. *Poverty is Not a Vice: Charity, Society, and the State in Imperial Russia*. Princeton: Princeton University Press, 1996. 335 p.

Schenk F.B. *Russlands Fahrt in die Moderne: Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter*. Steiner, 2014. 456 p.

REFERENCES:

State Archive of the Rostov region (GARO). F. 26. Inv. 1. D. 91.

GARO. F. 26. Inv.1. D.96.

GARO. F. 26. Inv.1. D.109.

GARO. F. 26. Inv.1. D.124.

GARO F. 26. Inv.1. D.136.

GARO. F. 26. Inv.1. D.179.

GARO. F. 26. Inv.1. D.190.

GARO. F. 26. Inv.1. D.293.

Dmitriev V. *Byt sluzhashchikh i rabochikh na zheleznykh dorogakh* [The life of employees and workers on the railways]. Sankt-Peterburg: Akcioner, 1902. 80 p. (in Russian).

Istoricheskii ocherk raznykh otraslei zheleznodorozhnogo dela i razvitiya finansovo-ekonomicheskoi storony zheleznykh dorog v Rossii po 1897 g. vklyuchitel'no [A historical sketch of various branches of railway business and the development of the financial and economic side of railways in Russia up to and including 1897]. Ed. V.M. Verkhovsky. Sankt-Peterburg: Tip. MPS, 1901.778 p. (in Russian).

Ivanova A.Yu. Zheleznodorozhnye uchilishcha v sisteme obrazovaniya Rossii (vtoraya polovina XIX v.) [Railway schools in the education system of Russia (the second half of the XIX century)], in *Nauka i shkola*. 2010. No. 1. Pp. 129–131 (in Russian).

Levin V.I. *Sotsial'naya politika Ministerstva putei soobshcheniya: 1881 – 1914 gg.* [Social policy of the Ministry of Railways: 1881 – 1914]. Abstract of the dissertation of the candidate of Historical sciences: 07.00.02. Sankt-Peterburg, 2004. 20 p. (in Russian).

Otchet o deyatelnosti obrazovatel'nykh uchrezhdenii Vladikavkazskoi zheleznoi dorogi za 1914 god [Report on the activities of educational institutions of the Vladikavkaz Railway in 1914]. Rostov-on-Don, 1915. 56 p. (in Russian).

Panasyuk V.V., Pugleev P.P. Deyatel'nost' obshchestv vspomoshchestvovaniya nuzhdayushchimsya uchashchimsya kak spetsificheskaya forma obshchestvennoi blagotvoritel'nosti v Rossiiskoi imperii kontsa XIX – nachala XX veka [The activity of aid societies for needy students as a specific form of public charity in the Russian Empire of the late XIX – early XX century], in *Nauka bez granits*. 2021. No. 1(53). Pp. 5–13 (in Russian).

Polnoe sobranie zakonov Rossiiskoi imperii. Sobranie vtoroe. T. XXXIX. Otdelenie 1. [The complete collection of laws of the Russian Empire. The second meeting. Vol. XXXIX. Department 1]. Sankt-Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoi E.I.V. Kantselyarii, 1867. 976 p. (in Russian).

Pushkareva I.M. Zarabotnaya plata zheleznodorozhnikov nakanune revolyutsii 1905- 1907 godov [Wages of railway workers on the eve of the 1905– 1907 revolution], in *Istoriya SSSR*. 1957. No.3. Pp. 159–175 (in Russian).

Rashin A.G. Dinamika zarabotnoi platy rabochikh i sluzhashchikh zheleznodorozhnogo transporta Rossii v 1884–1913 gg. [Dynamics of wages of workers and employees of railway transport in Russia in 1884–1913], in *Voprosy ekonomiki, planirovaniya i statistiki*. Moskva, 1957. Pp. 445 – 458 (in Russian).

Rikhter I. *Lichnyi sostav russkikh zheleznykh dorog (Patologiya, prognostika i terapiya)*. [Personnel of Russian railways (Pathology, prognostics and therapy)]. Sankt-Peterburg: Tipografiya shtaba otdel'nogo korpusa zhandarmov, 1900. 239 p. (in Russian).

Lindenmeyr A. *Poverty is Not a Vice: Charity, Society, and the State in Imperial Russia*. Princeton: Princeton University Press, 1996. 335 p.

Schenk F.B. *Russlands Fahrt in die Moderne: Mobilität und sozialer Raum im Eisenbahnzeitalter*. Steiner, 2014. 456 p.

Статья принята к публикации 19.04.2024