

### АСПЕКТЫ ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ НА САМАРО-ЗЛАТОУСТОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В статье рассматриваются некоторые аспекты повседневной жизни на Самаро-Златоустовской железной дороге в конце XIX – начале XX в., а также предпринимается попытка определить влияние дороги на социокультурную сферу жизни Самарской губернии.

*Ключевые слова:* Самаро-Златоустовская железная дорога, повседневная жизнь, Самарская губерния, социокультурная сфера.



амаро-Златоустовская железная дорога (СЗЖД) является одной из важнейших транспортных артерий России, созданных во второй половине XIX века. Ввод в эксплуатацию этой железной дороги обусловил формирование определенного «культурного пространства», что проявилось в особенностях быта как на станциях, так и в вагонах.

Рассмотрим историографию избранной темы. В дореволюционной литературе лишь фрагментарно описана история строительства Самаро-Златоустовской железной дороги и ее эксплуатации. Советская историография 1920-х – 1950-х годов представлена работами, характеризующими общее развитие железных дорог в России, причем основное внимание уделялось истории железнодорожного транспорта после 1917 года.

1960-е – 1980-е годы стали временем появления специальных работ по истории Куйбышевской железной дороги. К таким работам относится книга «Навстречу новому веку» [7], которая была издана к 100-летию Куйбышевской железной дороги. В нее включены сведения о развитии инфраструктуры дороги: электрификации, средств связи и грузового хозяйства.

Новые подходы к изучению истории железных дорог наметились в 90-е гг. XX века. Именно в это время расширилась проблематика исследований. Помимо традиционных вопросов [3; 5; 6], стала изучаться история повседневности российских железных дорог. В качестве примера следует отметить работу В.А. Вульфома «Повседневная жизнь российских железных дорог» [2]. И все же в отечественной историографии все еще мало внимания уделяется истории повседневной жизни на Самаро-Златоустовской железной дороге.

Важная информация о повседневной жизни на железной дороге содержится в архивных материалах. В фондах Центрального государственного архива Самарской области (ЦГАСО) [11–14] хранится административно-хозяйственная документация Министерства путей сообщения и Управления железной дороги, а также делопроизводственная документация центральных и местных органов власти.

---

\* © Елисеев А.И., 2017

Елисеев Андрей Иванович, студент магистратуры исторического факультета, Самарский национальный исследовательский университет им. академика С.П. Королева, aneliseev@bk.ru.

Большой информативной емкостью обладает опубликованная делопроизводственная документация по эксплуатации Самаро-Златоустовской железной дороги [4; 8; 9]. Данная группа источников описывает особенности повседневного функционирования железных дорог, деятельность железнодорожных служащих и руководства дороги.

Ценные сведения о быте на железнодорожном транспорте были получены нами из различных справочных изданий. Так, в книге «По белу свету. Великий путь» [10] можно найти описание быта на железнодорожных станциях и в вагонах поездов Самаро-Златоустовской железной дороги.

Реконструкцию повседневной жизни невозможно представить без использования литературных памятников [1; 15]. В этих сочинениях ярко описывается повседневность российских железных дорог. Они также дают представление о тех изменениях, которые произошли в жизни обывателей в связи с появлением этого нового вида транспорта. В целом в статье представлены различные группы источников, которые позволяют рассмотреть многие аспекты исследуемой темы.

Строительство железной дороги во второй половине XIX века было сложным процессом, требовавшим использования значительных ресурсов. Большое внимание при строительстве железных дорог Министерство путей сообщения уделяло архитектуре. В инфраструктуре крупных станций главными зданиями были железнодорожные вокзалы. Нередко они представляли собой настоящие архитектурные шедевры. В Самаре вокзал был построен в 1876 году по проекту петербургского архитектора Н.И. де Рошефора [6, с. 64]. Вокзал был местом сосредоточения народной жизни во всех ее проявлениях: бродячие музыканты, духовые оркестры, песни при проходах-расставаниях, патефон в буфете, непременно картины в залах ожидания на крупных станциях... Вокзал был одним из общественных центров жизни, так сказать, – столицей народного бытия [2, с. 334].

Особое место на больших станциях занимал буфет. Как правило, стоянки поездов были длительными, так что пассажиры могли, не торопясь, выпить чаю, позавтракать или пообедать. Цены на порции были не дороже тех, что значились в станционных буфетах других российских железных дорог. Однако для «третьеклассных» пассажиров они были не по карману. Для них возникли особого рода буфеты, которые пассажиры называли «бабьими». «Бабьи буфеты» помещались обыкновенно возле станции, в открытом поле: перед длинным столом располагался целый ряд крестьянок из соседних поселков с разными продуктами. Тут пассажирам предлагались бутылки с молоком, крестьянские печенья, горячие блины, вареная баранина, рыба, картофель и тому подобные товары, продаваемые по весьма низким ценам. Столы были окружены, как правило, густыми толпами «третьеклассных» пассажиров. Они запасались здесь разного рода провизией, а затем, не торопясь, съедали по пути свои продукты [10, с. 39].

Торговля эта наносила огромный ущерб буфетам. Владельцы буфетов пытались бороться с этим видом торговли. Приказ от 9 июня 1901 года предписывал: «Ввиду возникшего недоразумения относительно продажи семьями служащих на дороге и частными лицами разного рода съестных припасов и питий на станциях, где имеются буфеты и буфетные столы, Управление дороги принимает на себя обязательство не предоставлять никому, кроме содержателей буфетов, права продавать пассажирам пассажирских и вообще людских поездов всякого рода съестных припасов и питий в преде-

лах станций». Исключение составляли молоко, грибы и местные полевые и лесные ягоды. Также этот закон не распространялся на передвижение войск, если военное начальство само озаботилось их продовольствием. Во всех остальных случаях никакая торговля и никем не допускалась на станциях, где имелись буфеты и буфетные столы, без согласия на то содержателей буфета [9, с. 211–212]. В связи с этим, частным лицам приходилось торговать не на самой станции, а около нее.

Говоря о повседневности на железной дороге помимо станций, нужно сказать о железнодорожных вагонах. Вагон стал местом знакомства и общения людей. Появление железных дорог формировало новое общественное сознание, новые представления о мире у простых людей, предоставив им возможность дальнего и вместе с тем весьма доступного и быстрого сообщения. Их жизненные рамки расширились невероятно. Наряду с церковью, ярмаркой и кабаком возникли еще два места народного общения и единения – вокзал и вагон. И они удивительно гармонично совпали с русским обиходом [2, с. 248]. В справочнике по Транссибирской магистрали 1904 года описывается быт в вагонах: «...заваривают в своих вагонах чай, потом приглашают к себе в гости знакомых и, когда поезд вновь двигается в путь, то за чайными приготовлениями составляются компании с веселыми беседами» [2, с. 39]. В серых красках описал путешествие в железнодорожных вагонах И.А. Бунин в рассказе «Новая дорога»: «Качаясь на неровном бегу поезда, я хожу из вагона в вагон и везде вижу обычную жизнь русского захолустного поезда. В первом и втором классе пусто, а в третьем – мешки, полушубки, сундуки, на полу сор и подсолнухи, почти все спят, лежа в самых тяжелых и безобразных позах» [1, с. 199].

Особенный быт железнодорожного транспорта был связан и с трудом железнодорожных рабочих. Управление железной дороги пыталось тщательно регламентировать их работу, повысить эффективность эксплуатации дороги, а также поднять качество обслуживания пассажиров. Это обусловило создание огромного количества инструкций, распоряжений и циркуляров, которые Управление дороги рассылало «на места».

Администрация железнодорожной линии стремилась обеспечить определенный уровень сервиса. Начальникам станций предписывалось следить за тем, чтобы при погрузке багажа с ним обращались с возможной осторожностью, без повреждения упаковки или нарушения его тары [4, с. 62]. Если же пассажиры были недовольны уровнем обслуживания, то они могли оставить жалобу. Начальник станции обязан был выдавать по первому требованию публики для записи станционную жалобную книгу. Данная книга не выдавалась лишь железнодорожным служащим и лицам, находящимся в нетрезвом состоянии. С каждой записанной жалобой снимались две копии, из которых одна должна была в тот же день быть представлена начальнику дороги, другая – начальнику движения с подробным объяснением по содержанию жалобы [4, с. 57–58]. При рассмотрении Управлением железной дороги отчетов по жалобам было замечено, что большая часть жалоб пассажиров касалась несвоевременного открытия билетных и багажных касс для продажи билетов и приема багажа, а также отсутствия должного порядка в буфетах, заключающегося в грубости прислуги, неудовлетворительном состоянии продуктов, неопрятном содержании буфетных помещений, превышения цен против прейскурантов [9, с. 67].

Руководство железнодорожной магистрали пыталось ограничить употребление на станциях и в поездах алкоголя и табака. В частности, в «Инструкции начальникам станций, полустанций и разъездов, их замам и помощникам» говорилось: «Во время служебных сношений с публикою служащим воспрещается курение табаку. Таковое не дозволяется всегда также и во всех местах, где вывешены объявления о воспрещении курения» [4, с. 34].

На железной дороге активно боролись с алкогольной зависимостью железнодорожных служащих. Иногда железнодорожные рабочие исполняли свои обязанности в нетрезвом состоянии, что могло повлечь за собой серьезные последствия. В приказе от 20 июня 1897 года сообщается, что встречаются случаи нахождения во главе поезда нетрезвой паровозной прислуги. Для устранения этого в приказе предписывалось проводить освидетельствование паровозных бригад перед отправлением поезда и на каждой станции пути [9, с. 20–21]. В приказе от 17 ноября 1899 года описывается случай падения с поезда осмотрщика вагона, находящегося в состоянии алкогольного опьянения. Позже выяснилось, что осмотрщик ехал как пассажир. Несмотря на это, в приказе предписывалось не допускать нахождения агентов, как вообще на службе, так и в поездах, в нетрезвом виде [9, с. 23]. Следует отметить, что пассажиры, находящиеся в нетрезвом состоянии, также не допускались в вагоны.

С железнодорожными служащими, находящимися в нетрезвом состоянии на рабочем месте, боролись с помощью различных штрафов. 22 августа 1911 года появился приказ управляющего Министерством путей сообщения, разрешавший начальникам и управляющим железных дорог утверждать уставы для возникающих на дороге обществ трезвости среди железнодорожных служащих [13, оп. 1, д. 79, л. 1 об.]. Цель обществ заключалась в противодействии злоупотреблениям спиртными напитками среди служащих железной дороги [13, оп. 1, д. 79, л. 2].

Инициатива создания обществ трезвости исходила от самих служащих. Об этом свидетельствует рапорт начальнику самарских мастерских одного из работников, в котором он пишет: «В частных разговорах со своими сотоварищами по работе, мы пришли к мысли о необходимости образовать между нами общество трезвости. Трезвость между железнодорожными мастерами и служащими имеет громадное значение, как по производительности нашего труда, а также и в отношении точного исполнения своих служебных обязанностей» [13, оп. 1, д. 79, л. 20]. Основным источником финансирования этих обществ были взносы самих членов общества. Управление дороги в этой ситуации брало на себя функцию организации данного общества.

Отдельно стоит сказать об охране железных дорог. С 60-х гг. XIX века были созданы специальные жандармские полицейские управления на железных дорогах. В Самаре такое управление было создано в 1875 году. Имущество железных дорог нередко расхищалось ворами. Их добычей становились шпалы, рельсы и даже крепежные гайки [3, с. 29]. В рассказе А.П. Чехова «Злоумышленник» рассказывается, что из гаек местные жители делали грузила для рыбалки [15, с. 84]. Кроме этого, хищениям подвергались грузы, перевозимые по железнодорожным путям. Например, на станции Обшаровка было зафиксировано 22 декабря 1904 года хищение из вагона, стоявшего на запасных путях, 7 мешков муки [14, оп. 1, д. 351, л. 1 об.]. А 15 февраля 1905 года на этой же станции была засвидетельствована кража двух пачек стальных ножей и одной кипы ситца из вагона [14, оп. 1, д. 355, л. 2 об.].

Строительство Самаро-Златоустовской железнодорожной линии сопровождалось созданием эксплуатационной инфраструктуры, благодаря которой в губернию проникали и получали распространение многие достижения научно-технического прогресса.

До 1897 года для освещения помещений на железной дороге использовались факелы, лучины, коптилки, керосиновые лампы. Отсутствие электричества создавало определенные трудности для железнодорожных работников. Работники мастерских жаловались, что немало недоразумений между рабочими и монтерами возникало из-за недостатка освещения при работах. Света керосиновых ламп бывало недостаточно для тонких, мелких работ, почему была введена выдача на руки рабочих казенных свечей [13, оп. 1, д. 58, л. 8]. С 1897 г. начинается процесс постепенной замены факелов, керосиновых ламп и свеч на электрическое освещение. В самарском депо по проекту инженера В.С. Ноткина были смонтированы 2 электрические установки [7, с. 117]. В 1911 году была построена электростанция СЗЖД на станции Правая Волга. Она была небольшая, ее мощности хватало лишь для сигнализации на мосту и освещения служебно-технических помещений. К 1913 году крупные электростанции имелись при паровозных и вагоноремонтных мастерских станции Самара [7, с. 118].

Управление Самаро-Златоустовской железной дорогой активно занималось улучшением коммунального хозяйства станций. Кроме электричества, на станциях строились новые системы водоснабжения. В канцелярии самарского губернатора сохранились документы по строительству водопровода на станции Абдулино. Из этих материалов следует, что в 1901 году предполагалось устройство водоснабжения на станции Абдулино из родника Бактак, расположенного в трех верстах от станции. Существующее водоснабжение предполагалось оставить как запасное [11, оп. 48, д. 5, л. 5]. При строительстве водопровода отдельную ветку должны были направить в населенный пункт. Отмечалось, что непосредственно рядом с площадкой под водоподъемное здание дорогою будет устроен колодец, из которого все желающие смогут брать воду [11, оп. 48, д. 5, л. 5 об.].

С проведением Самаро-Златоустовской железной дороги связано распространение таких средств связи, как телеграф и телефон. Телеграфные сети с аппаратами системы Морзе применялись обычно для связи между станциями. На разных участках телеграфная линия имела от двух до четырех проводов. На линии Батраки – Самара было три телеграфных провода. Первый и третий служили преимущественно для передачи телеграмм служебной, пассажирской и общей корреспонденции и соединяли между собой главные станции дороги. Второй провод был предназначен главным образом для передачи телеграмм о движении поездов и соединял между собой все станции дороги [8, с. 328]. Для местной связи на станциях применялись телефонные аппараты с питанием от батареи («Геркулес» или элементы Мейдингера). На крупных станциях имелся фонопор (ящик 20 фунтов с длинным рупором, укрепленный в стене [7, с. 148], который подключался через конденсатор в одиночный телеграфный провод [5, с. 264]). К 1893 году на станции Самара были устроены телефонные сети, соединяющие Управление дороги с контролем дороги, пассажирским зданием станции Самара, депо, главными мастерскими, товарною конторою, главным складом, конторами и квартирами начальников служб [8, с. 329]. Мы видим, что уже к 1893 году телефонные сети на станции Самара получили широкое распространение.

В декабре 1911 года Совет Управления Самаро-Златоустовской железной дороги в присутствии представителя Ташкентской железной дороги постановил устроить в г. Самаре казенную типографию для надобностей Самаро-Златоустовской и Ташкентской железнодорожных линий. Для этого предполагалось приобрести совершенно новое оборудование для типографии и построить специально приспособленное здание [12, оп. 1, д. 40, л. 1,1 об.].

Таким образом, Самаро-Златоустовская железная дорога являлась особенным социокультурным явлением в жизни Самарской губернии. Железнодорожная магистраль с ее дальними перевозками и развитой инфраструктурой меняла сознание людей. Железнодорожные станции и вагоны становились новыми местами народного общения.

Управление железной дороги старалось регламентировать поведение как пассажиров, так и железнодорожных служащих. Это проявлялось во многих сферах, в том числе в запрете табакокурения и употребления алкоголя на железной дороге.

Создание железнодорожной инфраструктуры способствовало проникновению и распространению в Самарской губернии многих достижений научно-технического прогресса: электростанций, телеграфа и телефона.

### **Библиографический список**

1. Бунин И.А. Новая дорога // Бунин И.А. Собрание сочинений: в 6 т. Т. 2. М. 1987.
2. Вульф А.Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М., 2007.
3. Дектярев С.В., Толкачев В.Л. Мост, соединивший эпохи. Самара, 2011.
4. Инструкция начальникам станций, полустанций и разъездов, их замкам и помощникам. Самара, 1900.
5. История железнодорожного транспорта России. 1836–1917 / под ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина. Т. 1. СПб., 1994.
6. История Самарского Поволжья с древнейших времен до наших дней. Вторая половина XIX – начало XX века / под ред. П.С. Кабытова, Н.Н. Кабытовой. М., 2000.
7. Навстречу новому веку / под ред. Д.С. Сугака. Куйбышев, 1974.
8. Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1896 год: отчет Управления Самаро-Златоустовской железной дороги с Оренбургской ветвью. Ч. VIII. Самара, 1897.
9. Сборник распоряжений по технической и административным частям службы движения. Линия Самаро-Златоустовская с Оренбургской ветвью. Самара, 1902.
10. Фрейберг П. Р. По белу свету. Великий путь. Вып. 2. М., 1904.
11. ЦГАСО. Ф. 3. Канцелярия самарского губернатора.
12. ЦГАСО. Ф. 148. Контроль Самаро-Златоустовской железной дороги.
13. ЦГАСО. Ф. 156. Управление Самаро-Златоустовской железной дороги.
14. ЦГАСО. Ф. 349. Земские начальники Самарского уезда Самарской губернии; земский начальник 10-го участка, с. Студенец.
15. Чехов А. П. Злоумышленник // Чехов А.П. Полное собрание сочинений и писем: в 30 т. Сочинения: в 18 т. Т. 4. М., 1976.

**SOME ASPECTS OF THE DAILY LIFE OF THE SAMARA-ZLATOUST RAILWAY**

The author examines some aspects of the daily life of the Samara-Zlatoust Railway in the late 19<sup>th</sup> – the early 20<sup>th</sup> centuries, and makes an attempt to determine the influence of railway on the socio-cultural life of Samara province.

*Keywords:* Samara-Zlatoust Railway, daily life, Samara province, socio-cultural life.