

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТОМСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО (КЛУБНОГО) СОБРАНИЯ В НАЧАЛЕ XX в.: СОЦИОКУЛЬТУРНЫЙ АСПЕКТ

Формирование классов нового индустриального мира в России сопровождалось рождением новой индустриальной культуры, частью которой стали корпоративные организации рабочих и служащих. Рассматриваются процесс организации железнодорожного (клубного) собрания в г. Томске, основные цели и направления его деятельности. Акцентируется внимание на роли и значении собрания в повышении нравственного уровня железнодорожных служащих и формировании единого коллектива Сибирской железной дороги в начале XX в.

Ключевые слова: Сибирская железная дорога; Томск; собрание; клуб.

Выбор Томска как железнодорожного центра Сибири не был случаен. К началу XX в. это был крупный губернский город с населением 70 тыс. человек [1. С. 25]. В силу исторических причин и выгодного географического положения Томск по праву считался центром «умственной и торговой жизни» Западной Сибири, где расположились все административные учреждения губернии. Здесь же были сосредоточены фабрики, заводы и учебные заведения. Своему положению город во многом был обязан проходящему через него Главному Сибирскому тракту, что в свое время позволило взять верх над Омском, Тобольском, Красноярском и Иркутском в конкуренции за право учреждения первого в Сибири университета (1878 г.) [2. С. 90], а в последующем и технологического института (основан в 1896 г.).

С учреждением в городе Управления Сибирской магистрали в Томск на службу приехали наиболее квалифицированные железнодорожные служащие, многие из которых были выходцами из Центральной России. И если в самом Томске и на крупных станциях магистрали служащие могли принимать участие в культурно-массовых мероприятиях, общественной жизни, утолять свой духовный голод, то на большей части дороги железнодорожники были этого лишены. Со средних и малых станций приходили сообщения, позволяющие ярко представить себе условия, в которых оказывались местные служащие.

Со ст. Кутулик Восточного участка дороги: «Отсутствие общества, развлечений и возможности общения с людьми порождает гнетущее однообразие жизни для удовлетворения только животных потребностей: поел, поспал, подежурил и т.д.»; со ст. Тинская: «Малочисленность людей и отсутствие связывающих, на служебной почве, интересов делают жизнь положительно несносной» [3. С. 90, 92].

В результате, помимо непосредственно железнодорожной деятельности, перед Министерством путей сообщения (МПС) и Управлением Сибирской железной дороги встала задача развития социокультурной сферы на линии (возведение храмов, учебных и медицинских учреждений, санаториев и др., а также железнодорожных клубов, имевших большое значение для служащих).

К началу XX в. практика учреждения клубов получила широкое распространение в Западной Европе, США и на некоторых железных дорогах России (в частности, на Полесских) [4. Л. 12]. Сибирская пресса отмечала, что клубы играли огромную роль в образовании и воспитании рабочих масс [5. С. 2].

Деятельность заграничных клубов становилась примером для распространения идей об учреждении таких же организаций в России. Некоторое время, правда, сохранялись критические настроения среди части служащих, считавших лишним создание железнодорожных клубов. Во время строительства клуба в Томске одним из служащих была высказана мысль, что это «ненужная затея, без которой вполне можно обойтись» [6. С. 19], поскольку в городе хватало увеселительных и просветительских учреждений.

Между тем большинство придерживалось иных взглядов. Пресса в Сибири высказывала пожелание, чтобы клуб «объединил многочисленную железнодорожную корпорацию служащих, представляющую в данное время крайне разрозненный элемент, отдельные члены которого, в большинстве случаев, не имеют решительно ничего общего между собою вне служебной сферы» [7. С. 2].

Инициатива создания томского клуба в 1900 г. принадлежала первому начальнику Сибирской магистрали В.М. Павловскому. Клуб должен был «объединить многочисленных своих подчиненных в одну дружную семью» [8. С. 2]. Однако торжественное открытие последовало только 21 октября 1903 г., в первый же день посетителями стали около 700 человек [9. С. 3]. До этого дня в Канцелярии начальника дороги постоянно проводились семейно-танцевальные вечера, собиравшие иногда более 500 железнодорожных служащих и членов их семей [8. С. 2]. В соответствии с утвержденными МПС однотипными уставами собраний служащих главной целью клубов (в том числе томского) было предоставление своим членам и их семьям возможности «с удобством, приятностью и пользой» [10. Л. 10] проводить свободное от работы время.

Для достижения указанной цели клубу предоставлялось право учреждать библиотеку и читальню; содержать столовую; устанавливать необходимое оборудование для занятий спортивными упражнениями и играми; устраивать научные чтения, музыкальные, литературные и танцевальные вечера, детские вечера и утренники, драматические и оперные представления, гимнастические и спортивные упражнения и игры, общественные гулянья, прогулки и экскурсии; содержать хор и оркестр; выписывать книги, газеты и другие периодические издания; проводить в помещении собрания различные игры, за исключением азартных и запрещенных правительственными распоряжениями [11. Л. 89]. Со дня основания клуба его попечителем стал начальник дороги В.М. Павловский, получивший статус пожизненного почетного члена после отбытия с

магистрала. Последующие начальники Сибирской дороги также являлись почетными членами собрания. Лица женского пола первоначально не могли стать действительными членами клуба, будучи простыми посетителями. Вскоре, однако, этот запрет был снят и действительными членами могли быть лица обоего пола, как служащие, мастеровые и рабочие на станции, так и принадлежащие к их семьям. Для посторонних вход в собрание был свободным за соответствующую плату. Имеющиеся сведения о количестве членов в разные годы отрывочны и с трудом поддаются верификации (таблица).

**Динамика численности членов
и посетителей железнодорожного собрания**

Годы	Почетные члены	Действительные члены	Посетители (мужчины)	Посетители (женщины)	Всего
1904/05	1	306	29	12	348
1907/08	2	134	23	2	161
1908/09	1	113	29	5	148
1910/11	–	320	–	–	366

Делами клуба заведовало общее собрание действительных членов и совет старшин. Последний избирался общим собранием и выполнял текущую работу: составлял отчет за истекший год и смету на предстоящий, рассматривал поступавшие от членов предложения и жалобы. Восторженные отклики, вызванные учреждением клубов на линии (в том числе томского) и первыми развлекательными мероприятиями в их стенах, повлекли за собой дискуссии о необходимости расширения функций данных организаций, поскольку ожидаемого единения служащих в клубах не происходило. Виной тому было, по мнению современников, несоблюдение обязательных для этого условий – «равенства развития» и «общности духовных интересов» железнодорожников [12. С. 263].

Добиться изменения ситуации в рамках деятельности клубов в короткие сроки было невозможно, поскольку на Сибирской линии трудился слишком разнородный состав служащих (по образованию и воспитанию). Однако путь был намечен: достижение единения не столько с помощью развлекательных мероприятий, сколько за счет материальной и моральной взаимной поддержки членов клуба [13. С. 129].

Взаимная поддержка, совместная деятельность младшего и старшего персонала, таким образом, могла способствовать искомому единению служащих, что и отразилось в деятельности томского клуба. Служащие регулярно устраивали в нем благотворительные акции, оказывали посильную помощь не только железнодорожникам и их детям, но и сторонним нуждающимся. Так, в феврале 1904 г. ученики приходских городских училищ Томска получили возможность бесплатного осмотра выставки коллекции бабочек и жуков инженера А. Мейнгарда [14. С. 3]. В феврале 1907 г. собрание передало один из бильярдных железнодорожному курорту на озере Карачи, высказав при этом просьбу о ежегодном бесплатном приюте на время курортного сезона для

10–15 детей членов собрания [15. С. 3]. 24 ноября 1913 г. за счет благотворительного спектакля томским собранием было получено около 2 тыс. рублей прибыли для оплаты учебной деятельности детей служащих [16. С. 3]. До 1911 г. это собрание субсидировало общество «Ясли» в размере 272 рублей, Народный Университет – 1 188 рублей и железнодорожный приют – 1 600 рублей [17. С. 100]. При этом стоит учитывать, что, несмотря на оказываемую время от времени материальную поддержку клубам со стороны МПС, большую часть средств они зарабатывали сами за счет взносов членов, устраиваемых спектаклей, концертов и т.д.

Широкую известность получил существовавший при собрании музыкально-драматический кружок. В сезоне 1907/08 гг. им было устроено 2 семейно-танцевальных вечера, 2 маскарада, 1 сеанс кинематографа, 2 детских вечера и 20 спектаклей с танцами. В спектаклях приняли участие 54 члена кружка. За указанный сезон устроенные кружком спектакли и вечера посетили 1 899 членов железнодорожного собрания и 2 875 посторонних человек [18. С. 2]. Преследуя в своей деятельности просветительские цели, в 1911 г. кружок установил обычай не впускать опоздавшую публику в зрительный зал во время спектакля. Нововведение было с негодованием встречено частью томской публики, не привыкшей к таким мерам [19. С. 4]. Об уровне кружка свидетельствовало приглашение в 1912 г. на роль председателя Д.Е. Лошкарева – главного бухгалтера Сибирской дороги, организатора Тифлисского артистического общества, лучшей любительской организации на тот момент в России [20. С. 2]. В 1910 г. клуб учредил шахматный кружок, где проходили турниры игроков первой категории. Для них в помещении клуба была выделена бывшая дамская карточная комната и установлено необходимое для шахматистов оборудование [21. С. 3]. Заботясь о повышении культурного уровня своих членов, клуб приобрел библиотеку, основанную в 1907 г. К 1910 г. она имела 3 783 тома книг и периодических изданий. Количество подписчиков к сентябрю 1911 г. составляло 297 человек [22. С. 2].

Большое значение придавалось воспитанию детей членов собрания. Еще в 1903 г. клубом был создан детский кружок, принимавший детей железнодорожников в возрасте от 3 до 8 лет. В нем они занимались лепкой, пением, легкими физическими упражнениями [23. С. 2]. Практиковались детские костюмированные вечера с фокусами и театральными представлениями, конфетти и серпантинном. При собрании существовал также свой детский сад, где за малолетними детьми присматривали учителя, пока родители находились на службе. Дети занимались гимнастикой, пением, играми, рисованием, обучались грамоте, природоведению и различным ручным работам: вышиванию, плетению, вязанию [24. С. 3]. Ежегодно собрание отчисляло на работу сада 2 тыс. рублей [25. С. 3]. В рамках томского клуба обсуждался проект создания «образцовой школы». Авторы проекта надеялись, что в ней, помимо специальных знаний и обогащения ума школьника, будут «заботиться о развитии альтруистических чувств и воспитывать силу воли», в итоге из стен школы «могут выйти полезные и добрые деятели с высоко развитым чувст-

вом социального долга» [26. С. 3]. Однако, вследствие недостатка материальных средств, школа так и не была создана.

Наконец, в клубе ревностно относились к соблюдению установленных в учреждении правил поведения. Старшины и дежурный обязаны были следить за соблюдением публикой «должного порядка, вежливости и приличия». В случае если посетителем совершались действия, «нетерпимые в приличном обществе» [27. Л. 13 об.], составлялся протокол и совет старшин решал, может ли нарушитель в дальнейшем посещать

клуб. Гость мог быть лишен этого права навсегда, а судьбу члена клуба решало общее собрание.

Таким образом, соединяя в своей деятельности культурно-развлекательные программы, благотворительные акции, материально и морально поддерживая своих членов, томский железнодорожный клуб стремился к удовлетворению культурных и духовных потребностей служащих. В конечном итоге эти действия были направлены на формирование единого, постоянного коллектива служащих на Сибирской дороге с осознанием принадлежности к одной общей железнодорожной семье.

ЛИТЕРАТУРА

1. *Вольский З.* Вся Сибирь : справ. кн. по всем отраслям культур. и торг.-пром. жизни Сибири. СПб. : Изд-во и склад издания при Первом Санкт-Петербургском адресном деле, 1908 (Электропечатня Я. Левенштейн). 582 с.
2. *Настольный календарь на 1919 год* / под ред. М.Н. Пинегина, МНП. Томск : Типолитография Томской железной дороги, 1919. 189 с.
3. *Лобимов Л.Н.* Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги в первые три года после соединения Западно-Сибирского участка таковой с Средне-Сибирским. СПб. : Собр. инж. пут. сообщ., 1904. 96 с.
4. *Российский государственный исторический архив (РГИА)*. Ф. 229. Оп. 4. Д. 4.
5. *К вопросу о рабочих клубах в России* // Народная летопись. 1909. 14 июля.
6. *Маленький человек*. С Сибирской ж. д. // Железнодорожник. 1903. № 28.
7. *Новый клуб* // Сибирская жизнь. 1903. 6 июня.
8. *Зачатки железнодорожного клуба* // Сибирская жизнь. 1900. 26 апреля.
9. *Сибирская жизнь*. 1903. 24 октября.
10. *Государственный архив Томской области (ГАТО)*. Ф. 215. Оп. 1. Д. 75.
11. РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2008.
12. *Отголоски железнодорожной жизни* // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1904. № 26.
13. *Д-в*. Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1905. № 11.
14. *Сибирская жизнь*. 1904. 21 февраля.
15. *С.П.* В обществе железнодорожников // Сибирская мысль. 1907. 8 февраля.
16. *Эм. Ге.* Вечер железнодорожников // Сибирская жизнь. 1913. 28 ноября.
17. *Город Томск*. Томск : Сиб. т-во печат. дела, 1912. 507 с.
18. *К объединению драматических сил г. Томска* // Сибирская жизнь. 1908. 4 мая.
19. *В железнодорожном собрании* // Сибирская жизнь. 1911. 17 февраля.
20. *В железнодорожном собрании* // Сибирская жизнь. 1912. 10 февраля.
21. *Шахматная жизнь в Томске* // Сибирская жизнь. 1910. 6 октября.
22. *Библиотека железнодорожного собрания* // Сибирская жизнь. 1912. 14 февраля.
23. *О железнодорожном собрании* // Сибирская жизнь. 1903. 14 сентября.
24. *В обществе железнодорожников* // Сибирская мысль. 1907. 6 февраля.
25. *Детский сад у железнодорожников* // Сибирская жизнь. 1906. 20 июня.
26. *В обществе железнодорожников* // Сибирская жизнь. 1907. 13 июля.
27. ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 75.

Статья представлена научной редакцией «История» 12 марта 2012 г.