

УДК 94(470.55)«1891/1914»

**МОДЕРНИЗАЦИОННЫЕ ПРОЦЕССЫ И ПРОБЛЕМЫ
МИГРАЦИИ В РОССИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.
(НА ПРИМЕРЕ ЧЕЛЯБИНСКА)**

А.А. Тимофеев

В статье рассматриваются модернизационные процессы на Южном Урале, связанные со строительством Великой Сибирской магистрали. В регионе были созданы потенциальные возможности для формирования новой модели экономического роста, для вступления в новый, более высокий по своему уровню этап модернизации. Изучен комплекс проблем, связанных с массовыми миграциями в новые развивающиеся торгово-промышленные центры Южного Урала, и особенно Челябинска, после введения в эксплуатацию Транссиба, что привлекало большое количество маргинального населения. Это обстоятельство приводило к противоречивым процессам в культурном отношении.

Ключевые слова: Россия, Челябинск, Транссиб, модернизация, миграции.

Под модернизацией понимается всеобъемлющий процесс перехода от традиционного общества к современному, который проявляется в индустриализации, урбанизации, развитии транспортных коммуникаций, изменениях в социальной сфере. Это всеобъемлющий процесс инновационных мероприятий при переходе от традиционного общества к современному, который в свою очередь может быть представлен как совокупность субпроцессов: индустриализации, урбанизации, демографического роста, структурной и функциональной дифференциации общества, рационализации, бюрократизации, профессионализации. Согласно этому подходу рассматривается реально преобразующееся общество.

Глубинное содержание модернизации определяется складыванием новых рациональных моделей поведения, в конечном счете, формированием новой культуры. Невозможно понять исторический смысл модернизации общества, не обратившись к анализу ее социокультурной составляющей: культурных оснований модернизации, сопровождающих ее социокультурных конфликтов, изменения ментальности и моделей поведения участников модернизационного процесса. Именно в социокультуре общества содержатся неопровержимые доказательства, указывающие на начало и завершение модернизации в стране.

Позитивные сдвиги в экономике Южного Урала наметились в конце XIX в. Строительство Транссиба постепенно ликвидировало обособленность региона, стимулировало оживление экономической жизни, создавало

предпосылки для укрепления позиций Южного Урала в масштабах страны. Можно согласиться с мнением Б.Н. Миронова о том, что «рационализация или модернизация социальных отношений – принципиальное изменение природы русского общества периода империи, положение в России медленно изменялось к лучшему в течение второй половины XIX – начала XX вв. не столько благодаря росту числа городов, сколько благодаря развитию путей сообщения» [1].

До строительства Транссиба плотность населения Южного Урала была сравнительно с европейской частью России довольно низкой, и при отсутствии современных путей сообщения социально-экономическое развитие региона проходило в рамках традиционного общества. Большие расстояния затрудняют поддержку путей сообщения, главное условие для экономического успеха – быстрота сообщений и обмена. Со строительством железных дорог ситуация резко меняется, что подтверждается примером южно-уральского региона, до и после строительства Транссиба.

В связи со строительством Великой Сибирской железнодорожной магистрали усилилось массовое переселение малоземельных крестьян из центральных районов России в Сибирь, многие из которых оседали на Южном Урале, в основном в городах и особенно в Челябинске – воротах в сибирский край. В челябинской прессе г. Челябинск описывался как «проходной двор» из Европы в Сибирь. Часть переселенцев оставалось жить в городе. Численность населения полосы, расположенной вдоль Транссиба увеличилась «поле того, как был проложен Великий Сибирский путь. Это видно по внезапно возникающим вдоль железной дороги от Челябинска до Омска и дальше, поселков, целых городов. Десять лет назад была снежная пустыня. Теперь ряды домов, церкви, магазины, тысячи населения, иногда свыше 15–20 тысяч» [2].

В 1893–1903 гг. через станцию Челябинск в Сибирь проследовало около 1 млн переселенцев. В дальнейшем переселенческая политика была связана, прежде всего, с именем П.А. Столыпина. Столыпинская аграрная реформа предусматривала массовое переселение малоземельных крестьян в Сибирь. В 1897–1906 гг. в Сибирь переселилось 1 387 532 чел. Пик переселенческого движения пришелся на 1906–1909 гг. В 1907 г. в Сибирь переселилось 628 121 чел., в 1908 г. 628 101 чел. Основная часть этих переселенцев направлялась по Транссибу через Челябинск [3]. Продолжалось переселение вплоть до I Мировой войны. Всего переселилось около 3,7 млн крестьян. Часть этих переселенцев «застревала» в городах и поселках, расположенных вдоль Транссиба.

Строительство Сибирской дороги привлекло огромное количество рабочих рук. Тысячи крестьян, нанятых подрядчиками из уездов, расположенных вдоль Транссиба, работало на сезонных работах, и многие из них оставались на строительстве, а потом и на производствах по эксплуатации

дороги. Каждый год на Западно-Сибирском участке работало 22 тыс. чел, из них примерно половина состояла из местных крестьян [4]. По всей России сновали вербовщики, которые собирали артели для Сибирской великой стройки. Работа, особенно на железной дороге, давала стабильный и высокий по уральским меркам заработок. Во время неурожая работа крестьян на строительстве железной дороге давала чуть ли не единственный доход, как, например, в неурожайный 1911 год, когда из некоторых местностей Челябинского уезда отлучилось на заработки в урожайные места, в Сибирь, на постройку Амурской железной дороги до 13 % всего крестьянского населения. После окончания строительства дороги некоторые крестьяне и горожане оставались работать на Транссибе в качестве эксплуатационников. Постепенно из них и из набранных по всей России специалистов формировался отряд железнодорожных служащих и рабочих. Работа на железной дороге была в материальном плане одной из самых доходных на Южном Урале.

Транссиб давал населению городов и поселков, где он проходил, возможность заработать, экономические блага [2]. Так, например, в челябинской прессе отмечалось, что «В экономическом отношении поселок [Никольский г. Челябинска] не имеет собственного значения, но с другой стороны находится в более благоприятных условиях. Всякое усиление пассажирского движения, широкое переселение в Сибирь и, наконец, передвижение войск, по трем железным дорогам вносит в его жизнь громадное оживление». Вот почему поселок имеет гораздо большее значение, чем остальные окраины города. В то время «как последние влачат жалкое существование, наш поселок проявляет много признаков жизни. Они пробуждают в населении энергию и заставляют реагировать на них» [3].

Население Южного Урала росло значительно быстрее, чем в среднем по стране, что связано со строительством, эксплуатацией Сибирской магистрали и переселенческой политикой российского правительства. Прирост населения на Южном Урале был значительно выше, чем в среднем по России, который составил в 1897–1912 гг. 34 %, тогда как за те же годы прирост населения по Оренбургской губернии составил 51,9 %, в Уфимской губернии соответственно – 37 %. Если по Уфимской губернии показатели не сильно отличаются от общероссийских, то по Оренбургской они выше в полтора раза [4–9]. Через узловую станцию Челябинск этой губернии шел основной поток переселенцев, где и находился переселенческий пункт.

В Челябинске и Уфе основную часть городского населения составляли коренные горожане, по своему социальному статусу принадлежащие к словию мещан. Доля их в Челябинске уменьшилась с 1861 г. с 57 % до 53 % в 1912 г. Наоборот, доля крестьян среди городского населения резко увеличивается, более чем в 36 раз. Так, если в 1861 г. их доля в Челябинске составляла 1 %, то уже в 1897 г. – 36,6 %. Из приведенных данных можно

сделать вывод, что в рассматриваемое время происходило значительное уменьшение доли коренного городского населения, за счет пришлого крестьянского. Они являлись новопереселенцами, пополнивших ряды рабочих, прислуги, ремесленников. В целом, прирост населения в южно-уральских городах, расположенных на Транссибирской магистрали, происходил за счет притока крестьян из соседних уездов, и неместных. Перепись 1897 г. зафиксировала в Челябинске 8 652 «неместных уроженца по месту рождения», которые составили 43,2 % от общей численности горожан [10–12].

В Челябинске после строительства Транссиба этно-конфессиональный состав изменился существенно. В городе в 1897 г. числилось: русских – 17 456 чел. (87,2 %), татар и других магометан – 919 чел., финнов – 128 чел., евреев – 298 чел., других – 1,197 чел. Но уже в 1908 г. в Челябинске проживало 5 тыс. чел. магометан и около 2 тыс. чел. евреев (11,6 %) [11, 12]. Таким образом, за 1897–1908 гг. в Челябинске произошли существенные изменения в национальном составе. Доля татар и евреев увеличилась по отношению к остальному населению после строительства Транссиба на 40 %. Эти национальности занимались в большинстве своем торговой деятельностью, привлекаемые возможностью заработать в быстро развивающемся торговом центре, расположенном на Сибирском железнодорожном пути.

В традиционном обществе, как сельском, так и городском, мужчин как основного производящего населения больше. В южно-уральских городах, включившихся в модернизационный процесс, количество женщин возрастает, потому что они могут найти работу в экономически развивающихся торгово-промышленных центрах, особенно в сфере услуг. Эти процессы мы как раз и наблюдаем в Челябинске, где в 1897 г. на долю мужчин приходилось 51,35 % (10 270 чел.), женщин – 48,65 % (9 728 чел.) [13].

После строительства Транссиба в городах произошли заметные структурные изменения занятости жителей, сформировались выраженные профессионально-специализированные группы, например, железнодорожники. В большинстве городов население сочетало занятия как городскими, так и не городскими видами деятельности. Экономика южно-уральских городов в рассматриваемое время носила агро-промышленный характер, что являлось особенностью региона. Число фабричных рабочих в городах Южного Урала возросло, однако увеличение числа рабочих не препятствовало росту численности мелких производителей: ремесленников, кустарей. Фабрично-заводская промышленность сформировала новый тип рабочего-пролетария лишь в крупных городах, где сформировались компактные пролетарские отряды. Однако во всех городах наблюдалось абсолютное и относительное увеличение числа занятых в промышленном производстве. Наиболее быстро росло число «производительного» населения. Вплоть до начала XX в. сельское хозяйство сохранилось как одно из занятий горожан

региона. Даже в крупных городах (Уфе, Челябинске, Златоусте) жители продолжали содержать скот, огороды, иногда и пашенные участки.

Различаются два идеальных типа трудовой этики, один из которых можно назвать потребительским, традиционным, или минималистским. Согласно принципам минималистской трудовой морали, работать следует до удовлетворения традиционных, скромных по своему составу потребностей семьи и не стремиться к накоплению; напротив, максималистская трудовая этика ориентировала человека на достижение максимально возможного результата в своей работе, а предпринимателя – на максимальную прибыль.

В процессе модернизации и связанного с этим напрямую строительства Транссиба на Южном Урале резко усилившийся поток мигрантов из деревни повлек за собой окрестьянивание городского населения по социальному составу. Так формируется одно из противоречий российской модернизации, что стало тормозить созревание буржуазного мировоззрения. Происходит окрестьянивание городского населения. В тот период деревня еще была связана с городом и не была его противоположностью. Мигранты приносили в городскую жизнь деревенские стандарты поведения.

Одновременно с появлением нового предприимчивого слоя населения умножается и маргинальный слой, не сумевший вписаться в новые модернизационные реалии. Эти люди пополняли слой городской бедноты, и, как правило, основным видом их занятий являлась работа прислугой или подсобные чернорабочие занятия. Неустроенное население имело либо символическое, либо настоящее занятие, предоставляющее одним возможность только прокормиться и постоянно бедствовать, а другим – «сколотить» состояние, расширить производство, получить лицензию, «вписаться» в современный сектор и подняться по социальной лестнице и «выбиться» в мелкие буржуа, средние городские слои и т. д., в них органическое единство превращалось в механическое, а солидарность, основанная преимущественно на соседстве и родстве, на уважении, привязанности и дружбе, заменилась объединением, базирующимся главным образом на законном порядке и на обмене услугами.

В Челябинске был намного больший процент деклассированных элементов (4,3 %), чем в среднем по городам Урала (3,8 %), что также объясняется влиянием Транссиба. Город привлекал эти «отбросы» общества, потому что Челябинск стоял на перекрестке железнодорожного сообщения, что позволяло легко передвигаться этим людям, как правило, не связанным семейными отношениями и не имевшим постоянного места жительства и давал им возможность жить за счет бурно развивавшейся экономики. Особенной криминогенной ситуацией отличались окраины Челябинска: Шугаевка, Грабиловка (Колупаевка) и др. Челябинск занимал первое место в Оренбургской губернии по показателям преступности и количеству арестантов в местной тюрьме [14].

Существование таких атрибутов городской жизни, как органы сословного самоуправления, консервировали традиционный корпоративизм общества, затрудняли усвоение новых, бессловных представительских форм участия в общественной жизни. В рассматриваемый период в России, и на Южном Урале в частности, происходили противоречивые процессы, нарастание неравномерности в динамике различных сегментов общества. Модернизационные процессы, происходящие на Южном Урале, проходили медленно, стабильно, но не успели завершиться к 1914 г.

Трансформация в обществе усиливала создаваемую напряженность. Элементы модернизации социального, экономического, политического и культурного развития сочетались с пережитками полукрепостного строя и сословных отношений, особенно во взаимоотношениях верхов и низов общества, города и деревни. Половинчатость и форсированные темпы модернизации приводили к перекосам и кризисам, к росту социальной напряженности, к противоречиям между капиталистическими элементами и крепостническими пережитками.

Библиографический список

1. Миронов, Б.Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начала XX вв.): Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства / Б.Н. Миронов. – СПб.: Дмитрий Буланин, 1999. – Т. 1. – 547 с.
2. Голос Приуралья. – 22 марта 1909.
3. Голос Приуралья. – 4 марта 1909.
4. РГИА. – Библиотека, II отделение. – Оп. 1. – Д. 62.
5. Брокгауз и Ефрон. Энциклопедический словарь. – СПб., 1898.
6. Обзор Уфимской губернии за 1902 год. – Уфа, 1903.
7. Обзор Уфимской губернии за 1912 год. – Уфа, 1914.
8. Статистический обзор Оренбургской губернии за 1902 год. – Оренбург, 1903.
9. РГИА. – Ф. 48. – Оп. 1. – Д. 151.
10. РГИА. – Ф. 1288. – Оп. 25. – Д. 75.
11. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – Т. XXVIII. – Оренбургская губерния. – СПб., 1904.
12. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – Т. XLV. – Уфимская губерния. – СПб., 1905.
13. Алеврас, Н.Н. Социодемографический портрет Челябинска 1897 года / Н.Н. Алеврас // Челябинск неизвестный. – Вып. 3 / Под ред. В.С. Боже. – Челябинск: Центр историко-культурного наследия, 2003. – С. 80–93.
14. Весновский В.А. Весь Челябинск и его окрестности. Карманный справочник / В.А. Весновский. – Челябинск: Тип. Бреслиной, 1909. – 138 с.

[К содержанию](#)