

Афони́на Людмила Ивановна

РОЛЬ УЗКОКОЛЕЙНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В СОЦИАЛЬНОМ РАЗВИТИИ МАЛЬЦОВСКОГО ПРОМЫШЛЕННОГО ОКРУГА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

В статье дана общая характеристика Мальцовского промышленного округа, сформировавшегося во второй половине XIX века, который являлся передовым регионом в России (так называемая "Америка в России"). Показано появление узкоколейных железных дорог в рассматриваемом округе и их значение в социальном развитии России в целом. Данное событие стало фактором развития экономических и социальных связей, объединяя регион рыночными и человеческими отношениями.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/5.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 11 (25): в 2-х ч. Ч. II. С. 31-33. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

В статье дана общая характеристика Мальцовского промышленного округа, сформировавшегося во второй половине XIX века, который являлся передовым регионом в России (так называемая «Америка в России»). Показано появление узкоколейных железных дорог в рассматриваемом округе и их значение в социальном развитии России в целом. Данное событие стало фактором развития экономических и социальных связей, объединяя регион рыночными и человеческими отношениями.

Ключевые слова и фразы: С. И. Мальцов; социальная инфраструктура; узкоколейная железная дорога; производственно-экономические и трудовые отношения.

Людмила Ивановна Афонина*Кафедра философии, истории и социологии**Брянский государственный технический университет**tim-lyud@yandex.ru*

**РОЛЬ УЗКОКОЛЕЙНЫХ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
В СОЦИАЛЬНОМ РАЗВИТИИ МАЛЬЦОВСКОГО ПРОМЫШЛЕННОГО ОКРУГА
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА[©]**

В оценке социокультурного развития регионов страны одно из важнейших мест занимает уровень развития социальной инфраструктуры, которая призвана создавать благоприятные условия для проживания людей, обеспечивать удовлетворение материальных и духовных потребностей населения. От этого зависят комфортность проживания людей, привлекательность региона для проживания и вложения инвестиций, миграционные потоки. В связи с этим интересен опыт династии Мальцовых, в частности С. И. Мальцова¹ как самого яркого представителя фамилии, сыгравшей в развитии индустриализации Брянского региона и России в целом особую роль. В промышленном округе сложилась специфическая для России того времени культура производства и жизнедеятельности, выражавшаяся как в чисто производственно-экономических характеристиках (хорошая техническая оснащенность, рентабельность производства, разнообразие ассортимента и высокое качество продукции и др.), так и в особой социальной атмосфере, принципиально новых способах организации и воспроизводства рабочей силы в системе взаимоотношений.

По словам В. К. Струкалича, белорусского историка, жившего в XIX веке, Мальцовские заводы занимали весьма обширный район, составляющий восточный уголок Белоруссии. Они раскинуты десятками в уездах: Рославльском Смоленской губернии, Брянском Орловской губернии, в Жиздринском Калужской губернии. Это единственное горнозаводское предприятие на всем громадном пространстве Белой Руси [6, с. 2].

Сформировавшаяся производственно-экономическая система обуславливала благоприятную социокультурную среду. Здесь действовали свои законы и порядки, с одной стороны, устанавливаемые заводоладельцем, а с другой – вырабатываемые в результате социального взаимодействия проживающего в районе населения, находящегося в нехарактерных для основной массы крестьянского населения России условиях хозяйствования и жизнедеятельности вследствие индустриализации. Все это можно охарактеризовать как патриархально-семейный строй [1, с. 124-129]. Существовавшие трудовые отношения предполагали проведение мероприятий по стимулированию труда и созданию условий материальной заинтересованности рабочих в результатах своей деятельности. По популярности с Мальцовым в то время не мог сравниться никакой другой промышленный или общественный деятель, а действовавшие в его владениях порядки не вписывались в общепринятые нормы и ценности и постоянно служили предметом обсуждения. Термин «мальцовщина» очень часто фигурировал в газетных и журнальных очерках и статьях.

Рассматривая заслуги С. И. Мальцова в развитии промышленности, его взгляды по различным вопросам общественной и социальной жизни, нельзя не проанализировать создание в регионе железнодорожных путей, так называемой Мальцовской узкоколейки. Она имела решительное влияние на развитие социальной инфраструктуры региона. Кроме перевозки грузов, имеющих производственное назначение, товаров первой необходимости для населения, впервые в масштабах региона стала постоянно функционировать пассажирская перевозка. Дороги стали важнейшей частью социальной инфраструктуры. К сожалению, данный вопрос мало изучен в исторической литературе. Согласно исследованиям, вопросы по истории железных дорог касаются в основном деятельности в нашей стране Франца Антона Герстнера и создания первой в России железной дороги Санкт-Петербург – Царское Село. Путешествуя по Европе, Мальцов совершил поездку по железной дороге из Ливерпуля в Манчестер, где и познакомился с Ф. А. Герстнером. По возвращении в столицу Мальцов через Канкрин предложил Николаю I завести это

[©] Афонина Л. И., 2012

¹ Мальцов С. И. – русский промышленник, владелец промышленного округа в трех губерниях: северной части Брянского уезда Орловской губернии, средней и южной части Жиздринского уезда Калужской губернии и восточной части Рославльского уезда Смоленской губернии.

нововведение в России. Через несколько дней ему придворные передали, что царь обозвал сумасбродом автора проекта и даже будто в шуточной форме предложил Канкрину отправить его, Мальцова, в сумасшедший дом [5, с. 31]. Однако, как утверждал позднее сам С. И. Мальцов в своих воспоминаниях, именно он пригласил Герстнера приехать в Россию.

Впоследствии Мальцов постоянно следил за продвижением проекта Герстнера, так как сразу же, как только тот столкнулся с финансовыми проблемами при строительстве первой в империи дороги, пришёл на помощь, познакомив его с одним из богатейших людей России графом Алексеем Алексеевичем Бобринским. Крупнейший русский промышленник купил крупный пакет акций созданного «Акционерного Общества Царскосельской железной дороги», и в конечном счете именно это позволило начать строительство. Таким образом, не без участия Сергея Ивановича деятельность австрийского подданного и малоизвестного у нас инженера стала возможной в условиях российской жизни [Там же, с. 56].

С. И. Мальцов стал одним из организаторов рельсопрокатного производства в стране, предложившим создать рельсопрокатное заведение для производства рельсов и поставки их на строящуюся магистраль, а затем и другие железные дороги империи. Ещё в 1839 году он начал пробную прокатку рельсов на Людиновском заводе в Калужской губернии.

Еще одно начинание Сергея Ивановича – это строительство паровозов на Мальцовских заводах. Первым делом он реконструирует свой Людиновский машиностроительный завод [4]. Одновременно около Брянска строит новый паровозовагоностроительный завод, который стал называться Сергиево-Радицким. На реке Болве возводятся сложные гидротехнические сооружения, позволяющие несколько поднять уровень реки и обеспечить проход барже с паровозами с Людиновского завода на окончательную сборку в Сергиево-Радицкий завод.

Однако непрерывной перевозки достичь не удалось, приходилось в Сукремле и Любохне паровозы по специально устроенным путям перевозить с баржи на баржу. Всё это повышало стоимость паровозов.

Несмотря ни на что, паровозы стали поступать на железные дороги, вначале на казённые, затем и на частные. Первые паровозы Мальцовских заводов были практически точной копией паровозов завода Борзиг. Это было связано с тем, что при совместной эксплуатации их с паровозами Борзига легче было организовать их ремонт и обслуживание [2].

В дальнейшем специалисты Людиновского завода создали свои типы паровозов, которые по конструкции и качеству изготовления превосходили многие типы иностранных паровозов, работавших на железных дорогах страны. В среде железнодорожников они получили нарицательное имя «мальцовки» и отработали в большинстве своём не менее 50 лет.

Производство вагонов, начатое уже к концу жизни Сергея Ивановича, в отличие от паровозостроения, продолжало развиваться и сосредоточилось на Сергиево-Радицком заводе. Связано это было с тем, что завод, достаточно хорошо оснащённый, расположенный практически в черте города Брянска у железнодорожной станции Брянск Риго-Орловской железной дороги, очень быстро занял свою нишу в новой, ещё только становившейся на ноги отрасли машиностроения [3, с. 40].

Решение о строительстве стало возможным лишь после одобрения министром финансов М. Х. Рейтерном и выделения кредита в сумме 500 тысяч рублей. На эти деньги в 1877 году начато строительство железнодорожной колеи в 914 мм от Брянска до Людиново. Для продолжения строительства Министерство финансов выделило в 1879 году ещё 200 тысяч рублей. На эти деньги построена линия от Людиново до Шахт.

Первый участок дороги от Радицы до Людиново протяженностью 74 версты был построен за семь месяцев (май–ноябрь) в 1877 г. Через четыре года узкоколейка была проложена до с. Песоченский завод.

К 1881 г. дорога связала практически все крупные предприятия и поселки Мальцовского района [7]. В результате Мальцовская железная дорога превратилась в развитую сеть дорог, связавшую между собой все предприятия, рудники, склады, пристани. Она не была первой узкоколейной железной дорогой России, как ошибочно указывают в некоторых статьях, однако именно она стала прототипом, образцом для огромного количества узкоколейных железных дорог, появившихся в конце XIX – начале XX века в развитых промышленных районах страны, прежде всего на Урале и Алтае [2].

Мальцовская железная дорога была предназначена не только для перевозки грузов, она с успехом перевозила пассажиров. Для простых людей были пущены по ней почтово-пассажирские поезда, связавшие между собой основные населённые пункты. Для господ, привыкших к поездке по железным дорогам в вагонах первого класса, предусмотрели вагоны-салоны. Их можно было поставить в обычные поезда, а можно было заказать и экстренный поезд, а иногда и дрезину. Именно на Мальцовской железной дороге появился, возможно, впервые в России новый тип пассажирских поездов – рабочие поезда, предназначенные для доставки рабочих на заводы из отдалённых населённых пунктов.

Таким образом, связав регион в одно целое, железная дорога Мальцова поддержала развитие не только экономических, но и социальных связей, тесно объединяя регион развитием рыночных и просто человеческих отношений. В целом она стала быстродействующей дорожной сетью социальной инфраструктуры. Дорога пережила своего создателя, стойко вместе со всеми местными людьми пережила все потрясения конца XIX и начала XX века и продолжала на некоторых своих участках служить людям до начала 60-х годов XX века.

Список литературы

1. **Афонина Л. И., Трифанков Ю. Т., Дзюбан В. В.** Исследование патерналистской системы управления в Мальцовском промышленном округе // Вестник БГТУ. 2010. № 4 (28). С. 124-129.
2. **Жуков В. В.** У истоков железнодорожного дела в России: С. И. Мальцов и развитие отечественных железных дорог и железнодорожного транспорта // Страницы истории края: сб. статей. Дятьково, 2011. № 2. С. 12-17.
3. **Мальцов С. И.** Воспоминания // Записки Московского отделения Русского технического общества. 1886. Вып. 4. С. 39-42.
4. **Паровоз на шоссейной дороге, курсирующий между Людиново и Сукремлем** // Калужские губернские ведомости. 1873. № 38.
5. **Розенфельд И. Б.** Первая железная дорога в России. Петрозаводск: Ленгорлит, 1925. 142 с.
6. **Струкалич В. К.** Мальцовские заводы. Витебск: Губернская типография, 1894. 17 с.
7. **Хухарев В. В.** Мальцовские памятные жетоны // Страницы истории края: сб. статей. Дятьково, 2011. № 2. С. 35-41.

**ROLE OF NARROW-GAUGE RAILROAD IN SOCIAL DEVELOPMENT
OF MAL'TSOV INDUSTRIAL DISTRICT IN THE SECOND HALF OF THE XIXTH CENTURY**

Lyudmila Ivanovna Afonina

Department of Philosophy, History and Sociology

Bryansk State Technical University

tim-lyud@yandex.ru

The author presents the general characteristic of Mal'tsov industrial district that was formed in the second half of the XIXth century and was a leading region in Russia (the so-called "America in Russia"), shows the emergence of narrow-gauge railroads in this district and their significance in the social development of Russia as a whole. This event became the factor of economic and social connections development uniting the region with market and human relations.

Key words and phrases: S. I. Mal'tsov; social infrastructure; narrow-gauge railroad; industrial-economic and labour relations.

УДК 908(470+571)

Исторические науки и археология

В статье исследуются основные вехи жизни знаменитого французского фотографа конца XIX – начала XX в. Эмиля Нино, чьи работы освещают события социально-экономической, политической и культурной жизни Дальнего Востока. Особое внимание уделено произведениям автора, посвященным этнографии коренных народов Нижнего Амура и Охотья. Его уникальные фотографии аборигенного населения вызывают несомненный научный интерес, так как являются важнейшим источником по истории хозяйства, культуры и быта традиционных этносов Дальнего Востока.

Ключевые слова и фразы: фотография; коренные малочисленные народы; Дальний Восток; этнография; коллекция; музей.

Анна Валинуровна Ахметова, к. ист. наук, доцент

Кафедра истории и архивоведения

Комсомольский-на-Амуре государственный технический университет

wyrd@rambler.ru

ЭМИЛЬ НИНО И ЕГО УНИКАЛЬНАЯ ЭТНОГРАФИЧЕСКАЯ ФОТОКОЛЛЕКЦИЯ[®]

Статья опубликована при финансовой поддержке Федеральной целевой программы «Научные и научно-педагогические кадры инновационной России» (тема проекта «Национальная политика Советского государства в отношении коренных малочисленных народов Дальнего Востока (1917-1991 гг.)», номер соглашения: 14.В37.21.0482).

Эмиль Теодор Нино – это знаменитый французский фотограф, живший в конце XIX – начале XX века. Он оставил после себя богатую коллекцию фотоальбомов, посвященных этнографической тематике.

Большинство работ Эмиля Нино находится на родине во Франции, более двухсот фотографий еще при жизни он отдал в Хабаровский краевой музей имени Н. И. Гродекова. Крупная коллекция фотографа хранится сегодня в редком фонде Дальневосточной государственной научной библиотеки.

Эмиль Нино (1845-1923 гг.) в начале XX в. был владельцем самого известного на Дальнем Востоке фотоателье. Основал он его в г. Хабаровске.

В 2009 г. по инициативе Хабаровского отделения при поддержке Министерства культуры края, Научно-производственного центра по охране и использованию памятников истории и культуры была установлена и