

Сердюк Владимир Александрович

РАЗВИТИЕ СОЦИОКУЛЬТУРНОЙ СФЕРЫ НА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX В.: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ (КЛУБНЫЕ) СОБРАНИЯ

В статье рассматривается процесс организации железнодорожных (клубных) собраний, основные цели и направления их деятельности. Акцентируется внимание на роли и значении данных собраний в повышении нравственного уровня железнодорожных служащих и в формировании единого коллектива Сибирской железной дороги в конце XIX - начале XX в.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/8-2/38.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2012. № 8 (22): в 2-х ч. Ч. II. С. 165-169. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/8-2/

© 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(571.1/5):371.625.2

Исторические науки и археология

В статье рассматривается процесс организации железнодорожных (клубных) собраний, основные цели и направления их деятельности. Акцентируется внимание на роли и значении данных собраний в повышении нравственного уровня железнодорожных служащих и в формировании единого коллектива Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX в.

Ключевые слова и фразы: Сибирская железная дорога; собрание; клуб.

Владимир Александрович Сердюк*Кафедра истории, философии и культурологии**Омский государственный университет путей сообщения**a.serdyuk@mail.ru***РАЗВИТИЕ СОЦИОКУЛЬТУРНОЙ СФЕРЫ НА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ
В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.: ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ (КЛУБНЫЕ) СОБРАНИЯ¹**

С момента закладки сибирского железнодорожного пути в 1891 г. современники ясно осознавали, какое значение будет иметь магистраль для развития России. На первый план, безусловно, выдвигались экономические и политические интересы государства. Однако сооружаемые железнодорожные пути в Сибири рассматривались в более широком смысле - как «носители культурных и цивилизаторских начал» [4, с. 2]. Такого же взгляда придерживались иностранные наблюдатели. В 1902 г., в празднование десятилетия Великого Сибирского рельсового пути, немецкая пресса, восхваляя культурное значение дороги, главной ее задачей видела «европеизацию» Азиатского Востока, отдавая дань уважения всем руководителям этого дела, вплоть до русского крестьянина [9, с. 66].

Столь высокие ожидания от возведенной в короткие сроки линии обуславливались картиной быта жителей Сибири. Вкупе с суровыми природно-географическими условиями региона, отдаленностью от культурно-промышленных центров страны и высокими ценами на предметы обихода окружающая обстановка характеризовалась «отсутствием интеллигентного общества, полной невозможностью удовлетворения своих духовных потребностей, недостатком книг, разумных развлечений...» [18, с. 90], делавших жизнь людей однообразной и скучной.

Духовный голод железнодорожные служащие заполняли различного рода дешевыми «развлечениями», преподносящими им, по словам сибирской прессы, «вместо хлеба даже не камень, а тухлую, пропитанную грязью и гнилью дребедень, принижающую... интеллектуальные способности...» [1, с. 2]. Как следствие - распространение среди служащих пьянства, увлечение азартными играми и в конечном итоге рост преступности.

Тяжесть условий службы испытывали на себе не только младшие агенты железнодорожной службы, но и старшие: с ноября 1901 г. по ноябрь 1902 г. с линии ушло 12 инженеров путей сообщения и 1 инженер-строитель [18, с. 90, 92].

Все обозначенные выше факторы негативно влияли на процессы управления дорогой, не позволяя сформировать стабильный и надежный штат служащих. Перед Министерством путей сообщения (МПС) встала задача создания условий службы, способствующих, с одной стороны, удовлетворению материальных запросов железнодорожников, а с другой - их нравственному развитию. Последнее в отношении Сибири представлялось наиболее актуальным. Справедливо замечалось, что «нельзя мало-мальски интеллигентного человека послать куда-нибудь в глушь на станцию, дать ему достаточные средства, чтобы не умереть с голоду и оставить неудовлетворенным голод духовный. Самый интеллигентный человек одичает и работа его, в смысле продуктивности, потеряет 50%» [8, с. 129].

Вопрос необходимости принятия мер по повышению нравственного уровня железнодорожников стал одним из ключевых к концу XIX в. Расширение сети железных дорог потребовало увеличения количества рабочих и служащих, что неизбежным образом сказывалось на общем профессиональном и моральном облике привлекаемых к службе лиц. Значительная часть из них, в особенности за пределами Центральной России, не отвечала желаниям МПС, поэтому различного рода предложения, проекты по исправлению ситуации не заставили себя ждать. 12 декабря 1900 г. на стол министра путей сообщения легла «Записка о мероприятиях, касающихся служебного персонала железных дорог», составленная надворным советником Н. А. Рейтлингером. По итогам служебной командировки в США и знакомства с их опытом советник составил предложения, направленные на улучшение личного состава российских железных дорог. Помимо материальных мер, которые должны были «привязать служащих к службе и тем создать большую устойчивость службы», Рейтлингер также настаивал на принятии мер нематериального характера, направленных к одной цели – заставить служащего дорожить своей службой [22, д. 4, л. 7]. К числу последних относилось «поднятие чувства собственного достоинства служащих, как по отношению к их подчиненным, сослуживцам или начальникам, так и по отношению к публике» [Там же, л. 8].

© Сердюк В. А., 2012

¹ В дореволюционной историографии термины «железнодорожное собрание» и «железнодорожный клуб» часто использовались как синонимы, поскольку их деятельность носила схожий характер и имела одинаковые цели.

Дабы свести к минимуму количество увольнений, случаев злоупотребления спиртными напитками, советник предлагал активно воздействовать «на нравственность служащих в смысле распространения среди них трезвости, развития в служащих чувства долга и пробуждения в них сознания той ответственности, с которой сопряжено исполнение ими их служебных обязанностей» [Там же, л. 9]. Для этого он рекомендовал обратиться к опыту западных стран и организовать на российских дорогах «специальные дома для железнодорожных служащих», имеющих целью «удовлетворение (их) физических, умственных и нравственных потребностей» [Там же, л. 2]. В Англии подобные учреждения именовались «Институтами механиков», деятельность которых в основном носила образовательный характер. В каждом из них имелась собственная библиотека, читались курсы по техническим предметам. Но кроме того, организовывались клубы для служащих, где они находили «здоровые развлечения и игры (футбол, крокет, лаун-теннис и т.д.), отвлекающие их от безнравственного препровождения времени» [Там же, л. 9].

Для российских железных дорог идея организации таких учреждений не была новой, поскольку на отдельных линиях к концу XIX в. уже существовали библиотеки, читальни, воскресные школы, общества трезвости, а на Полесских железных дорогах (с управлением в Вильно) даже собственно клубы. Однако Рейтлингер выступал за их организацию по общему плану «с одной общей мыслью», когда бы их деятельность была согласована между собой и подотчетна лично министру путей сообщения. Установление такого порядка, по мнению автора, содействовало бы «созданию среди железнодорожных служащих известного корпоративного духа, столь важного в воспитательном отношении, в распространении между ними сознания принадлежности... к одной общей семье» [Там же, л. 13].

Существование в Западной Европе разнообразных рабочих клубов (железнодорожных, в частности) привлекало общественное внимание в России. Сибирская пресса отмечала, что эти учреждения играют огромную роль в образовании и воспитании рабочих масс путем устройства школ, библиотек, читален, лекций, научно-образовательных экскурсий, литературных вечеров и т.п. [3, с. 2].

Одним из таких был железнодорожный клуб в Вене. К 1903 г. он имел собственное здание, а его членами являлись все австрийские железнодорожники, которые одновременно были корреспондентами клуба. Клуб издавал несколько специальных журналов по различным отраслям железнодорожного дела и за незначительную плату высылал их своим членам (в том числе собственный бесплатный детский журнал и педагогический листок для родителей). В клубе помещалось несколько начальных школ для детей железнодорожных служащих, среднее учебное заведение для подготовки к службе второстепенных железнодорожных агентов и одно высшее специальное учебное заведение. Имелось несколько залов: театральный, гимнастический и для детских игр. Часть помещения клуба была отведена в пользу женщин - членов клуба, где матери, жены, родственницы служащих проводили время по своему желанию, пользуясь читальней, музыкальными инструментами и рабочими столиками. Имевшаяся библиотека клуба признавалась лучшей в Вене. В распоряжении служащих были также карты, шахматы и домино [29, с. 11].

Кроме того, клуб проводил взаимное страхование членов, а терпящие нужду и потерявшие место работы получали как нравственную, так и материальную поддержку. Руководящим органом в клубах являлось общее собрание его членов, а текущей работой занималось избранное правление (в России - совет старшин).

За границей объединение служащих в форме клубов преследовало, главным образом, защиту собственных интересов, что поощрялось местными управлениями железных дорог [11, с. 13].

В России, в соответствии с утвержденными МПС уставами собраний служащих, главной их целью было предоставление своим членам и их семьям возможности «с удобством, удовольствием и пользой» [22, д. 2008, л. 89] проводить свободное от работы время.

Для достижения указанной цели собраниям предоставлялось право:

1. учреждать библиотеку и читальню;
2. содержать столовую;
3. устанавливать необходимое оборудование для занятий спортивными упражнениями и играми;
4. 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;
5. содержать хор и оркестр;
6. выписывать книги, газеты и другие периодические издания;
7. проводить в помещении собраний различные игры, за исключением азартных и запрещенных правилами распоряжениями [5, д. 75, л. 10; 22, д. 2008, л. 89].

Собрания имели свои печати с надписью: «Печать Собрания служащих <название дороги> железной дороги на станции <название станции>». Попечителями собраний и их почетными членами, как правило, становились начальники соответствующей железной дороги. Лица женского пола первоначально не могли стать действительными членами собраний, 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.

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 поступающие от членов предложения и жалобы.

Возникавшие разногласия (в особенности финансового характера) между членами собрания и советом старшин нередко подводили отечественные клубы к грани закрытия, поскольку положенная в основание клубов идея единения служащих на почве разумных и полезных развлечений вкупе с заботой о духовной и материальной

жизни его членов отходила в сторону. В таких случаях пресса зачастую становилась на сторону рядовых членов, называя их «фактическими хозяевами клубов» [29, с. 9], приводя в пример подобные учреждения на Западе.

И хотя появлялись критические замечания отдельных служащих по поводу необходимости создания таких клубов, в целом на большей части Сибирской линии потребность железнодорожников «в здоровых и разумных развлечениях» была очень велика. Свидетельством тому - популярность проходивших в клубах спектаклей и концертов. Там, где такие здания существовали, простые рабочие и служащие со своими семьями охотно посещали проводимые в них чтения, все места занимались, а многим приходилось стоять или даже получать отказ из-за тесноты помещений [5, д. 63, л. 61]. Более того, нередко те, кто не имел возможности оплатить входной билет, даже зимой, «громоздясь друг на друга, через окна», наблюдали за театральными представлениями [10, с. 3]. Даже во время революционных событий 1905 г. железнодорожники писали петиции к руководству МПС и местным управлениям, в которых, среди прочего, выдвигали требования учреждения за счет дорог зданий для семейных собраний с библиотекой, читальней, сценой для устройства концертов, спектаклей [5, д. 257, л. 55].

Задолго до появления специальных циркуляров МПС, посвященных организации различных кружков и собраний среди железнодорожников, они стали создаваться силами руководителей и рядовых служащих. При активном участии инженеров на Сибирской линии создавалась социальная инфраструктура. Возводились школы, а с ними на станциях строились больницы, поликлиники, библиотеки для железнодорожников. Так, в основанной в 1893 г. по инициативе инженера-путейца Г. М. Будагова бесплатной школе для детей рабочих-строителей была организована библиотека, которую могли посещать взрослые, с залом для любительских спектаклей и концертов [21, с. 3]. А в 1899 г. собрание железнодорожных служащих ст. Омск выискивало средства на постройку зданий, совмещающих библиотеку, зал для концертов и любительских спектаклей [13, с. 126], в то время как на ст. Курган к этому времени из служащих уже образовался кружок любителей драматического искусства, которым ставились спектакли в специально выстроенном железнодорожном помещении [26, с. 2].

Для упорядочения процесса организации развлекательных мероприятий в 1900 г. по линии была разослана утвержденная начальником Сибирской дороги В. М. Павловским инструкция по устройству в школах и других железнодорожных зданиях концертов [24, с. 3].

Оценивая перспективы таких мероприятий, сибирская пресса желала им успеха и проявляла надежду, что это «сблизит бывших до сих пор разрозненными различные службы дороги и найдет для нашего обширного железнодорожного мира общие для всех и более высшие, чем было до сих пор, интересы» [16, с. 2].

Впоследствии по инициативе начальника дороги встал вопрос о железнодорожном клубе в Томске, который должен был «объединить многочисленных своих подчиненных в одну дружную семью» [15, с. 2]. Торжественное открытие клуба прошло 21 октября 1903 г., в первый же день его посетило около 700 человек [23, с. 3]. В Красноярске подобное собрание с залом на 450 мест было открыто 22 ноября 1900 г. [14], а в Челябинске в 1902 г. - со зрительным залом на 360 мест и бильярдной, небольшим фойе, комнатой для карточной игры и двумя буфетами [17]. На ст. Омск, усилиями начальника V участка пути, инженера Хегстрема, в 1904 г. было построено здание с залами для спектаклей и игр в карты с кегельбаном, а также столовой [2, с. 24].

К 1905 г. почти на всех крупных железнодорожных станциях магистрали были организованы железнодорожные собрания, имевшие сцены для любительских спектаклей и активно использовавшиеся (см. Таблицу). С каждым годом МПС усиливало поддержку организации таких учреждений. Как отмечалось в циркуляре Управления железных дорог № 23458/4229 от 13 сентября 1910 г., «...тяжесть железнодорожной службы обуславливается отнюдь не избытком физического труда, а... нервным напряжением», в качестве единственно целесообразного средства борьбы с переутомлением министерство признавало «...меры физического труда, гимнастических упражнений, занятий тем или иным видом спорта» [22, д. 1499, л. 3]. Поэтому предписывалось обратить особое внимание на желательность создания среди служащих на железных дорогах и их семейств «всякого рода организаций (обществ, кружков певческих, гимнастических, спортивных того или другого рода, смотря по местным условиям)...» [Там же].

Таблица.

Сведения о проведенных культурно-массовых мероприятиях в железнодорожных (клубных) собраниях на Сибирской железной дороге (1910 г.) [22, д. 1499, л. 89–92]

Станция	Спектакли	Музыкальные вечера	Кинематограф	Лекции	Детские вечера	Семейные вечера	Елки	Маскарады и костюмированные вечера
Челябинск	14	5	93	-	-	23	2	3
Омск	27	8	-	1	-	12	-	-
Томск	21	5	-	-	1	9	1	7
Боготол	31	2	12	-	-	-	-	-
Красноярск	12	5	3	-	-	5	-	-

Всего же в 1910 г. на линии было проведено (включая собрания): 313 спектаклей, 62 музыкальных вечера, 236 кинематографических сеансов, 3 лекции, 6 детских вечеров, 2 представления фокусников, 111 семейных вечеров, 6 елок, 13 маскарадов и костюмированных вечеров, 2 гулянья и 1 юбилейный вечер в честь отмены крепостного права (19 февраля) [Там же, л. 92]. Только лишь за период с 1 января по 1 июля 1915 года на ст. Челябинск состоялось 48 спектаклей и маскарадов, в то же время на ст. Шумиха лишь 5 [7, д. 20, л. 7, 14].

Клубы, по утверждениям самих служащих, должны были представлять собой учреждения, где нет сословного деления, характерного для служебной деятельности. Это место, где «есть зрители, публика, общество, которое руководствуется началами вежливости, порядочности, благовоспитанности, обязывающие делопроизводителя также корректно относиться к столоначальнику, как последнего – к конторщику...» [12, с. 8], что нашло отражение в уставах собраний. В соответствии с принятыми положениями, старшины и дежурный обязаны были следить за соблюдением публикой «должного порядка, вежливости и приличия» [5, д. 75, л. 13 об.]. В случае если посетителем совершались действия, «нетерпимые в приличном обществе» [Там же], составлялся протокол и совет старшин решал, может ли нарушитель в дальнейшем посещать клуб. Гость мог быть лишен этого права навсегда, а судьбу члена клуба решило общее собрание.

Восторженные отклики, вызванные учреждением клубов на линии 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 условий для единства – «равенства развития» и «общности духовных интересов» железнодорожников [19, 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). Но путь был намечен – достижение единения не столько с помощью развлекательных мероприятий, сколько за счет материальной и моральной взаимной поддержки членов клуба.

Эти настроения отразились в деятельности клубов – они регулярно устраивали благотворительные акции, оказывали посильную помощь не только железнодорожным служащим и их детям, но и сторонним нуждающимся. Так, 30 декабря 1903 г. в железнодорожном театре станции Тайга был дан концерт в пользу местной Пушкинской библиотеки [25, с. 2]. А 24 ноября 1913 г. за счет благотворительного спектакля томским собранием было получено около 2 тыс. рублей прибыли для оплаты учебной деятельности детей железнодорожных служащих [27, с. 3].

Стоит при этом заметить, 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.

Значение, которое имели клубы для служащих, проявлялось при попытках их отчуждения в чужую пользу. В 1909 г. железнодорожники выступили против передачи местного собрания–театра на станции Красноярск Школьному комитету Сибирской дороги, поскольку здание строилось на их собственные средства [20, с. 3]. Даже во время Первой мировой войны, 19 сентября 1915 г., при решении вопроса о занятии помещения Омского железнодорожного собрания под постой войсками, начальник Омской железной дороги, инженер Л. Н. Любимов, встал на сторону служащих: «...Собрание служит единственным местом, где служащие и мастеровые имеют возможность отдохнуть и развлечься после столь тяжелой и напряженной работы военного времени, поэтому лишение отдыха может вызвать неудовольствие и ропот в особенности среди мастеровых, что крайне нежелательно в виду изготовления последними предметов снаряжения для армии» [6, д. 14, л. 529].

В итоге можно отметить, что формирование сплоченного коллектива железнодорожников, создание единой «железнодорожной семьи», где служащие дорожат своим местом и разделяют свои собственные интересы с интересами дороги, было невозможно без заботы об их просвещении, образовании и воспитании. Решение этой задачи возлагалось на объекты социокультурной сферы, среди которых важная роль отводилась железнодорожным клубным собраниям. Зачастую, соединяя в себе библиотеку, читальню, постоянный театр с оркестром, кружки (в том числе шахматный в Томске) и т.д., клубное творчество являлось для многих агентов станций, не имевших возможности познакомиться друг с другом, «прекрасным средством общения на нейтральной почве...» [28, с. 24]. А проводимые в стенах их зданий чтения и лекции, сопровождаемые музыкой и пением любителей из самих служащих и их учеников, становились «единственно наиболее целесообразным и доступным для неграмотных служащих средством развития» [5, д. 63, л. 61]. Все это давало возможность удовлетворять «запросы духовной жизни», отвлекая многих служащих от злоупотребления спиртными напитками, а образованным железнодорожникам, обладающим познаниями в музыке или пении, помогало с пользой заполнять свой досуг.

Список литературы

1. А. Л. Общество народных развлечений // Восточная Заря. 1909. 10 июля.
2. Б. С Сибирской ж. д. // Железнодорожник. 1904. № 49.
3. В. К вопросу о рабочих клубах в России // Народная летопись. 1909. 14 июля.
4. Г. С. Р. // Сибирь. 1906. 13 декабря.
5. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 215. Оп. 1.
6. Государственный исторический архив Омской области (ГИАОО). Ф. 90. Оп. 1.
7. ГИАОО. Ф. 272. Оп. 1.
8. Д-в. Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1905. № 11.
9. Дестрем Д. Обзор отзывов печати по поводу десятилетия Великого Сибирского рельсового пути // Железнодорожное дело. 1902. № 5-6.

10. Днепровский А. Г. Нижнеудинск (О недоступности здоровых развлечений) // Восточная Заря. 1910. 16 апреля.
11. Еще о Томском железнодорожном клубе // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 11.
12. Еще по вопросу о корпорации железнодорожных служащих (письмо в редакцию) // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 9.
13. Железнодорожная неделя. 1899. № 8.
14. Железнодорожное собрание [Электронный ресурс]. URL: <http://www.krasplace.ru/zheleznodorozhnoe-sobranie> (дата обращения: 13.12.2011).
15. Зачатки железнодорожного клуба // Сибирская жизнь. 1900. 26 апреля.
16. Из железнодорожного мира // Сибирская жизнь. 1900. 21 апреля.
17. Клуб железнодорожного общественного собрания [Электронный ресурс]. URL: <http://kirovka.ru/enc/index.php?id=658> (дата обращения: 13.12.2011).
18. Любимов 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.
19. Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1904. № 26.
20. Отобрание здания // Обская жизнь. 1909. 17 декабря.
21. Поселок Ново-Николаевской // Томский листок. 1896. 11 февраля.
22. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 229. Оп. 4.
23. Сибирская жизнь. 1903. 24 октября.
24. Спектакли и концерты в железнодорожных обществах // Сибирская жизнь. 1900. 4 марта.
25. Ст. Тайга // Сибирская жизнь. 1904. 13 января.
26. Тьма. Ст. Курган, сибирской жел. дор. // Сибирская жизнь. 1900. 1 декабря.
27. Эм. Ге. Вечер железнодорожников // Сибирская жизнь. 1913. 28 ноября.
28. Лео. Ст. Омск, Сибирской ж. дор. // Железнодорожник. 1904. № 79.
29. Z. Железнодорожный клуб в Вене и Петербурге // Железнодорожник. 1903. № 2.

SOCIAL-CULTURAL SPHERE DEVELOPMENT ON SIBERIAN RAILWAY AT THE END OF THE XIXTH – THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY: RAILWAY (CLUB) MEETINGS

Vladimir Aleksandrovich Serdyuk
Department of History, Philosophy and Culturology
Omsk State University of Communication Lines
a.serdyuk@mail.ru

The author considers the process of railway (club) meetings organization, the main goals and directions of their activity, and pays attention to the role and significance of these meetings in railway employees' moral level increase and the formation of Siberian railway single staff at the end of the XIXth – the beginning of the XXth century.

Key words and phrases: Siberian railway; meeting; club.

УДК 910.4:379.85

Культурология

В статье исследуются сущностные характеристики ряда понятий: «туризм», «путешествие», «странствие», «миграция» и «бродяжничество». Выявляются их общие черты и особенности. Показано, что понятия «миграция» и «бродяжничество» не сводимы к понятию «туризм». Понятия «путешествие» и «странничество» могут по ряду черт быть сопоставимы с туризмом, но имеют собственное понятийное содержание. Обосновывается положение: туризм является базовой дефиницией, и использование этого понятия в научной и учебной сферах должно четко соответствовать совокупности его конкретных отличительных свойств и признаков.

Ключевые слова и фразы: понятийный аппарат; туризм; путешествия; странствия; миграции; бродяжничество.

Марина Валентиновна Соколова, д-р культурологии, доцент

Кафедра общественных наук

Институт туризма и гостеприимства (филиал)

Российского государственного университета туризма и сервиса в г. Москве

info@itig.ru

ПОНЯТИЙНЫЙ АППАРАТ ТУРИСТСКОЙ ПРОБЛЕМАТИКИ[©]

Проблему понятийного аппарата можно рассматривать в качестве стержневой основы любой научной работы, так как понятийный аппарат придает точность и непротиворечивость результатам исследователя. Размытость понятий может привести к деформации научного знания. Туризм как общесоциальный и мультикультурный феномен, чья многоаспектность рассматривается и изучается многими науками – культурологией,