

О. Ю. Никонова, А. А. Тимофеев
**ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И МИГРАЦИЯ В УЕЗДНОМ ГОРОДЕ
ЧЕЛЯБИНСКЕ В КОНЦЕ XIX — НАЧАЛЕ XX В.***

doi: 10.30759/1728-9718-2022-1(74)-137-146

УДК 94(470.5)“18/19”

ББК 63.3(235.55)531

На основе статистических материалов в статье проанализирована проблема взаимовлияния строительства Великого Сибирского пути и роста городского населения на примере уездного Челябинска. Вопрос изучен через призму модернизационных изменений в Российской империи, в особенности с точки зрения влияния миграции. Охарактеризован историографический ландшафт, сложившийся на пересечении тем истории железнодорожной инфраструктуры, модернизации и города. Выявлены изменения в численности таких социальных групп горожан, как купцы, крестьяне, мещане и ремесленники. Демографический прирост в Челябинске происходил преимущественно за счет крестьянства. В составе этой миграционной группы большую роль играли переселенцы в Сибирь, влияние которых на население города началось еще до строительства железной дороги. После запуска железнодорожной станции Челябинск приток крестьян в город усилился, часть переселенцев по разным причинам выбирала местом проживания уездный город. Исследование не выявило прямой связи между строительством железной дороги и демографическими изменениями в других социальных группах: мещан, купцов и ремесленников. Также анализ не показал различий между модернизационной динамикой Челябинска и других уральских городов, выбранных для сравнения: Оренбурга, Уфы, Троицка, Златоуста, Кургана. Авторы пришли к выводу, что рост населения в Челябинске является маркером общих социально-демографических тенденций, связанных с урбанизацией в Российской империи, и был обусловлен комплексом факторов.

Ключевые слова: *Транссибирская железная дорога, Челябинск, миграция, урбанизация, модернизация, рост населения*

Челябинск, являющийся сегодня административным центром одноименной области и обладающий населением более 1 млн человек, сформировался как важный транспортно-логистический центр к концу XIX в. Вот как характеризует его стремительное развитие справочник 1914 г.: «Находясь в узле трех железнодорожных линий — Самаро-Златоустовской, Пермской и Сибирской, Челябинск представляет самый бойкий и населенный из уездных городов Оренбургской губ. До проведения железных путей это был жалкий рус-

ско-башкирский городишко самого заурядного, захолустного типа. Став затем на линии двух дорог, соединивших Европу с Азией, и узловой станцией на богатый Урал, Челябинск стал быстро расти и расширяться, украсился новыми домами, общественными учреждениями и, сделавшись крупным торговым центром, привлек множество пришлого торгового купечества».¹ Описания превращения Челябинска в бойкий центр торговли после прохождения через него железной дороги неоднократно встречаются в путевых заметках и очерках современников.² Тезис о связи социально-экономического взлета города с Транссибирской магистралью прочно утвердился в историографии.³ Попробуем его верифицировать, рассмотрев пример миграции, которая

Никонова Ольга Юрьевна — д.и.н., доцент, заведующая кафедрой «Отечественная и зарубежная история», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск)

E-mail: olga-nikonova@yandex.ru

Тимофеев Александр Анатольевич — к.и.н., доцент кафедры «Отечественная и зарубежная история», Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск)

E-mail: a_timofeev@inbox.ru

* Исследование проведено при финансовой поддержке Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (государственное задание № АААА-А20-120072890030-2, проект № FENU-2020-0021)

¹ Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга. СПб., 1914. Т. 5. С. 490.

² См., напр.: Дореволюционный Челябинск в слове современников. Челябинск, 2011.

³ См.: Тимофеев А. А. Великая Сибирская магистраль: последствия железнодорожного строительства на Южном Урале (1891–1914 год). Челябинск, 2011; Миненко Н. А., Анкаримова Е. Ю., Голикова С. В. Повседневная жизнь уральского города в XVIII — начале XX века. М., 2006. С. 33; Алеврас Н. Н. Челябинск в XVIII — начале XX века: социально-демографические процессы // Вестник ЧелГУ. 2000. № 1 (11). С. 20–35. Этот же тезис транслируется в публичное пространство благодаря научно-популярным изданиям.

считается одновременно причиной и признаком модернизационных процессов.⁴

Дискуссия о роли железнодорожного транспорта в истории стран и территорий была спровоцирована работой Р. Фогеля.⁵ В историографии взаимосвязь железнодорожного строительства и модернизации анализировалась в трудах по истории железных дорог и модернизации в позднеимперский период.⁶ В 1970–1990-е гг. появились исследования, посвященные особенностям модернизации рубежа XIX–XX вв. в городах Российской империи,⁷ где высказывалась идея о необходимости комплексного рассмотрения железнодорожного строительства, миграции и урбанизации. Ученые обратили внимание на многообразие модернизационных моделей, отмечали усиление крестьянской миграции в города,⁸ изучали влияние железнодорожного строительства на колонизируемые территории.⁹ В работах сибирских историков значительное место занимает анализ деятельности Комитета Сибирской железной дороги как организатора пере-

селенческого движения.¹⁰ Отметим, что труды по истории колонизации фокусируются преимущественно на принимающих территориях,¹¹ а внимание урбанистов привлекают в первую очередь столичные города Российской империи — Москва и Санкт-Петербург. Предположим, что модели взаимодействия мигрантов с «принимающей» и «транзитной» территорией были различными, а воздействие железнодорожного фактора на небольшие провинциальные города могло отличаться от столичных образцов. В связи с этим реконструкция влияния железнодорожной дороги на «транзитный» уездный город позволит сделать картину модернизации Российской империи более полной, учитывающей региональные особенности и локальные варианты.

В исследовании использованы источники статистического характера: материалы первой имперской переписи населения 1897 г., издания Оренбургского губернского статистического комитета, памятные книги и адрес-календари Оренбургской губернии. Для решения задач сравнительно-исторического изучения привлекались статистические сведения по Оренбургской, Уфимской и Тобольской губерниям. Анализ проводился с применением методов социальной истории и исторической демографии.

Железная дорога и демографическая статистика

За счет миграции прирост населения Оренбургской губернии в конце XIX в. — начале XX в. был значительно выше, чем в среднем по России (табл. 1). Крестьянское переселение

⁴ См.: Crossan R.-M. Guernsey, 1814–1914. Migration and modernisation. Woodbridge, UK, 2007. P. 2.

⁵ См.: Fogel R.W. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. Baltimore, 1964. Подробнее о дискуссии см.: Donaldson D., Hornbeck R. Railroads and American economic growth: a “market access” approach. URL: <http://www.nber.org/papers/w19213> (дата обращения: 15.09.2021).

⁶ См.: Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М., 1975; Сигалов М. Р., Ламин В. А. Железнодорожное строительство в практике хозяйственного освоения Сибири. Новосибирск, 1988; Урал в панораме XX века. Екатеринбург, 2000; Зубков К. И. Пространственно-географический фактор российских модернизаций // Урал. ист. вестн. 2000. № 5–6. С. 105–122; Лейбович О. Л. Социокультурный контекст отечественных модернизаций // Опыт российских модернизаций XVIII–XX века. М., 2000. С. 88–103; Побережников И. В. Вступая в XX столетие // Урал в панораме XX века. Екатеринбург, 2000. С. 13–47; Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt; New York, 2005; Тимофеев А. А. Указ. соч.; Шенк Ф. Б. Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016.

⁷ См.: Hamm M. The City in Late Imperial Russia. Bloomington, 1986; Bradley J. Muzhik and Muscovite: Urbanization in Late Imperial Russia. Berkeley; New York; Los Angeles; London, 1985; Bate J. St. Petersburg: Industrialization and Change. London, 1976; Brower D. R. The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900. Berkeley; Los Angeles; Oxford, 1990; Дорожкин А. Г. Урбанизация в дореволюционной России в трактовке немецкоязычной историографии конца XX в. // Научные ведомости БелГУ. Сер.: История. Политология. Экономика. Информатика. 2007. Т. 1, № 1. С. 93–99.

⁸ См.: Anderson B. A. Internal Migration During Modernization in Late Nineteenth Century Russia. Princeton, 1980; Рындзюнский П. Г. Крестьяне и город в капиталистической России второй половины XIX века (взаимоотношение города и деревни в соц.-экон. строе России). М., 1983; Миронов Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII — начала XX вв.): генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства. СПб., 2000. Т. 1; и др.

⁹ См.: Кабузан В. М. Как заселялся Дальний Восток (вторая половина XVII — начало XX века). Хабаровск, 1973. С. 147–151.

¹⁰ См.: Ремнев А. В., Суворова Н. Г. Колонизация Азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX — начала XX века. Омск, 2013. С. 81–103; Канн С. К. Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 129–131; Он же. Комитет Сибирской железной дороги во главе работ по изучению Сибири в конце XIX — начале XX века // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII — начала XX века: сб. материалов регион. науч. конф. Новосибирск, 2007. С. 257–266; Ремнев А. В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX — первой трети XX вв. Томск, 1994. Вып. 2. С. 41–49; Он же. Участие Комитета Сибирской железной дороги во Всемирной выставке 1900 года в Париже // Хозяйственное освоение Сибири: история, историография, источники. Томск, 1991. Вып. 1. С. 167–176. Библиографию по этой теме см.: Ижендеев А. Ю. Организация регионального управления транспортом России (на материалах Сибирской железной дороги и Томского округа путей сообщения в конце XIX — начале XX вв.): автореф. дисс. ... к.и.н. Томск, 2011. С. 7.

¹¹ См., напр.: Кабузан В. М. Указ. соч.; Сибирь в составе Российской империи. М., 2007.

Таблица 1

Численность населения Российской империи и Оренбургской губернии в 1897 и 1912 гг., чел.*

Год	Оренбургская губерния	Российская империя
1897	1 609 388	129 142 100
1912	2 444 214	173 000 000
% прироста населения с 1897 по 1912 гг.	51,9	33,9

* Составлено по: Брокгауз и Ефрон: энцикл. словарь. СПб., 1898; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1902 год. Оренбург, 1903; РГИА. Библиотека, II отд. Оп. 1. Д. 62.

сформировало мощный миграционный поток еще в дореформенный период¹² и сохранило свое значение после отмены крепостного права и строительства Транссибирской магистрали.¹³ В северной части губернии, где располагался Челябинский уезд, миграционный транзит был обусловлен не только передвижением крестьян-переселенцев, но и активным развитием ярмарочной торговли.

Как утверждает локальная историография, появление на окраине Челябинска железнодорожной станции стимулировало модернизационные процессы. Признаками изменений в социальной сфере были трансформации в сословных группах крестьян, купцов и ремесленников — экономически активного населения, привлеченного в Челябинск выгодами от появления железной дороги. Попробуем оценить влияние миграции, используя статистику численности населения и учета переселенцев. Посмотрим на город в динамике и в сравнении. Сравнение проведем по двум группам: в первой группе Челябинск будет сравниваться с губернским центром Оренбургом и главным городом-конкурентом в сфере экономической активности — Троицком, во второй — с двумя другими городами — железнодорожными станциями на Транссибирской магистрали —

¹² Вопрос о переселенческом освоении Южного Урала в первой половине XIX в. см. подробнее: Тарасов Ю. М. Русская крестьянская колонизация Южного Урала (вторая половина XVIII — первая половина XIX в.). М., 1984; об освоении в пореформенный период см.: Смирнова В. Е. Переселенческое движение на Южном Урале во второй половине XIX — начале XX века // III Емельяновские чтения: миграционные процессы и межэтнические взаимодействия в Урало-Сибирском регионе: материалы Всерос. науч.-практ. конф. Курган, 2008. С. 35–37.

¹³ По данным Н. А. Тихонова, Оренбургская губерния принадлежала к крупным переселенческим направлениям империи. См.: Тихонов Б. В. Переселения в России во второй половине XIX в. (по материалам переписи 1897 г. и паспортной статистики). М., 1978. Прил. 1.

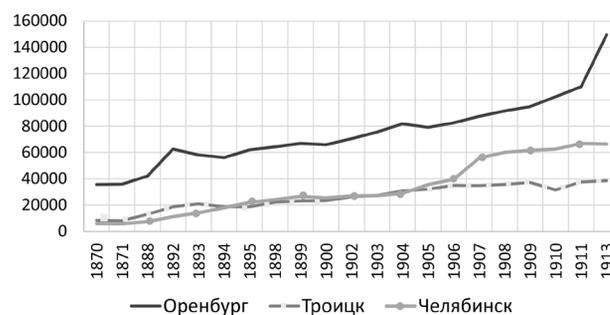


Рис. 1. Количество жителей Оренбурга, Троицка и Челябинска в 1870–1913 гг.,* душ об. п.

* Составлено по: Обзор Оренбургской губернии... [по годам]: приложение ко всеподданнейшему отчету Оренбургского губернатора. Оренбург, 1871–1915. Изд. литопр.

Златоустом и Курганом. Динамика роста численности населения трех городов Оренбургской губернии представлена на рис. 1, где видно, что существенные расхождения в темпах роста населения Челябинска и Троицка приходятся на начало XX в.

Начальная дата избранного периода (1870) обусловлена появлением первого издания данного вида (ранее издавались памятные книжки и адрес-календари, статистические сведения в которых не были унифицированы). Конечная дата (1913) — год, предшествовавший началу Первой мировой войны.

Кривые численности Челябинска и Троицка пересекаются между 1904 и 1905 гг. и после этого расходятся. Однако в период с 1892 по 1904 гг. город, получивший железнодорожную станцию, и город, оставшийся в стороне от магистрали, демонстрируют схожую демографическую динамику. Кривые роста населения Челябинска и Оренбурга также схожи вплоть до 1911 г.¹⁴

Сравним демографическую динамику в городах, являвшихся железнодорожными пунктами на Великом Сибирском пути: в Челябинске (станция открыта в 1892 г.), Златоусте (станция открыта в 1890 г.) и Кургане (станция открыта в 1893 г.) (рис. 2).

Демографические показатели Златоуста, особенностью которого было наличие казенных заводов, изменялись плавно, а кривые демографического роста торговых городов Челябинска и Кургана схожи и показывают рост с начала XX в. При этом Челябинск, имевший почти одинаковое с Курганом количество

¹⁴ Анализ статистических данных, фиксирующих процессы естественной прибыли/убыли населения, не выявил существенных различий между тремя городами, следовательно, естественное движение населения не могло сильно влиять на разницу в демографической динамике трех городов.

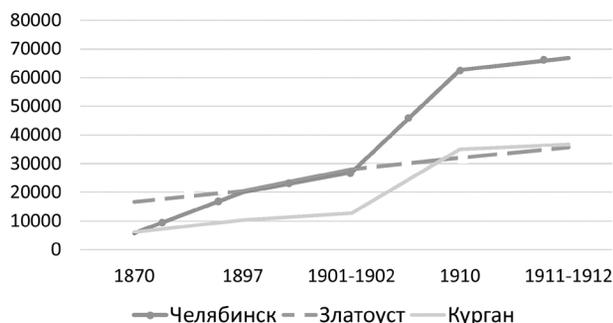


Рис. 2. Изменение количества жителей Челябинска, Златоуста, Кургана в 1870–1912 гг.,* *душ. об. п.*

* Составлено по: Обзор Тобольской губернии за 1870 год. Тобольск, 1871. Ведомость литеры Б; Обзор Тобольской губернии за 1897 год. Тобольск, 1898. С. 30; Обзор Тобольской губернии за 1901 год. Тобольск, 1902. С. 44. Ведомость № 9; Обзор Тобольской губернии за 1910 г. Тобольск, 1911. С. 40. Табл., литеры Б/2; Обзор Тобольской губернии за 1911 г. Тобольск, 1913. С. 41. Табл. о кол-ве наличного населения... губернии за 1911 год; Обзор Тобольской губернии за 1912 г. Тобольск, 1913. С. 33. Табл. 6; Обзор Уфимской губернии за 1870 год. Уфа, 1871. С. 63. Ведомость литеры А; РГИА. Ф. 1288. Оп. 25. Д. 75. Л. 5; РГИА. Ф. 1290. Оп. 5. Д. 212. Л. 1–25; РГИА. Библиотека, II отд. Оп. 1. Д. 62; Обзор Уфимской губернии за 1902 год. Уфа, 1903; Обзор Уфимской губернии за 1912 год. Уфа, 1914; Обзор Оренбургской губернии за 1897 год. Оренбург, 1899. С. 1; Обзор Оренбургской губернии за 1902 год. Оренбург, 1903. С. 76–78; Обзор Оренбургской губернии за 1910 год. Оренбург, 1911. С. 96–98; Обзор Оренбургской губернии за 1911 год. Оренбург, 1913. С. 71–74.

жителей в 1870 г., стал опережать уездный центр Тобольской губернии еще до строительства Транссибирской магистрали.

Привлечем еще один показатель — средний ежегодный прирост населения (табл. 2).

Согласно статистике, периоды наибольшего среднего прироста населения, когда Челябинск стал опережать по этому показателю другие города из группы сравнения, приходятся на 1893–1895 и 1905–1907 гг., что хронологически совпадает с запуском челябинской железнодорожной станции, периодами Русско-японской войны и первой русской революции, а также началом активного переселения крестьян в результате столыпинских реформ.

Характеристика миграционных потоков

Согласно переписи населения 1897 г., количество жителей Челябинска, родившихся в других губерниях Российской империи, было существенно выше, чем число таковых в Оренбурге, Троицке или Уфе. При этом процент временно пребывавших совпадает с данными по этой категории в других городах —

Таблица 2

СРЕДНИЙ ГОДОВОЙ ПРИРОСТ НАЛИЧНОГО НАСЕЛЕНИЯ ОРЕНБУРГА, ТРОИЦКА И ЧЕЛЯБИНСКА В 1870–1913 ГГ.*

Год	Оренбург, <i>душ. об. п.</i>	Троицк, <i>душ. об. п.</i>	Челябинск, <i>душ. об. п.</i>	Оренбург, %	Троицк, %	Челябинск, %
1	2	3	4	5	6	7
1870	35 623	8 298	5 811			
1871	35 778	8 153	5 836	0,4	-1,7	0,4
1888	42 123	13 022	7 340	1,0	2,8	1,4
1892	62 534	18 778	11 174	10,4	9,6	11,1
1893	58 089	20 871	14 161	-7,1	11,1	26,7
1894	56 115	18 758	18 049	-3,4	-10,1	27,5
1895	61 946	18 691	21 993	10,4	-0,4	21,9
1898	64 357	22 132	24 194	1,3	5,8	3,2
1899	66 839	23 128	26 657	3,9	4,5	10,2
1900	65 906	23 293	25 505	-1,4	0,7	-4,3
1902	70 491	26 299	26 963	3,4	6,3	2,8
1903	75 485	27 410	27 267	7,1	4,2	1,1
1904	81 796	30 821	28 891	8,4	12,4	6,0
1905	79 195	32 140	35 494	-3,2	4,3	22,9
1906	82 609	34 932	39 625	4,3	8,7	11,6
1907	87 426	34 755	55 619	5,8	-0,5	40,4
1908	91 653	35 622	60 166	4,8	2,5	8,2
1909	94 979	37 109	61 594	3,6	4,2	2,4
1910	102 485	31 512	62 654	7,9	-15,1	1,7
1911	110 099	37 559	66 850	7,4	19,2	6,7
1913	149 538	38 487	66 987	16,5	1,2	0,1

* Составлено по: Обзор Оренбургской губернии за 1870 г. Оренбург, 1871. С. 89. Табл.; ведомость литеры а; Обзор Оренбургской губернии за 1871 г. Оренбург, 1872. С. 57. Табл.; ведомость литеры а; Адрес-календарь и справочная книжка по Оренбургской

Продолжение табл. 2

губернии за 1888 год. Оренбург, 1888. С. 7; Списки населенных мест Оренбургской губернии, с общими об ней сведениями. Оренбург, 1892; Обзор Оренбургской губернии за 1893 год. Оренбург, 1894. С. 68. Ведомость № 10; Обзор Оренбургской губернии за 1894 год. Оренбург, 1895. С. 72; Ведомость № 13; Обзор Оренбургской губернии за 1895 год. Оренбург, 1896. С. 62; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1895 год; Обзор Оренбургской губернии за 1898 год. Оренбург, 1899. С. 34; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1898 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1899 год; Статистический обзор Оренбургской губернии по вероисповеданиям за 1899 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1902 год. Оренбург, 1903. С. 45; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по вероисповеданиям за 1902 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1903 год. Оренбург, 1904. С. 42; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1903 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1904 год. Оренбург, 1905. С. 46; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1904 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1905 год. Оренбург, 1906. С. 49; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1905 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1906 год. Оренбург, 1907. С. 48; Приложение № 2. Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1906 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1907 год. Оренбург, 1908. С. 43. Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1907 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1908 год. Оренбург, 1909. С. 40. Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1908 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1909 год. Оренбург, 1910. С. 42; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1909 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1910 год. Оренбург, 1911. С. 72; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1910 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1911 год. Оренбург, 1912. С. 44; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1911 год; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1913 год. Оренбург, 1915. С. 43; Ведомость о распределении жителей Оренбургской губернии по сословиям за 1913 год.

железнодорожных центрах — Уфе и Златоусте (табл. 3). Отметим, что среди мигрантов Челябинска преобладали пермяки, жители Вятской, Казанской и Пензенской губерний, в то время как другие города Оренбургской

губернии облюбовали уроженцы Уфимской, Казанской и Самарской губерний.¹⁵ К 1897 г. транзитный статус города привел к тому, что соотношение местных уроженцев и выходцев из ближних и дальних местностей в нем стало

Таблица 3

КОЛИЧЕСТВО МИГРАНТОВ В ГОРОДАХ ОРЕНБУРГСКОЙ И УФИМСКОЙ ГУБЕРНИЙ
ПО ДАННЫМ ПЕРЕПИСИ 1897 г., душ об. п./ % к общему числу жителей

Город	Общее число жителей	Местные	Из других уездов Оренбургской или Уфимской губерний	Из других губерний	Из других государств	Временно пребывавшие в месте переписи	Иностранные подданные
Оренбург	72 425	32 955	10 700	28 611	159	1 894	485
	100 %	45,5 %	14,77 %	39,5 %	0,22 %	2,6 %	0,67 %
Верхнеуральск	11 095	7 393	435	3 260	7	269	7
	100 %	66,6 %	3,9 %	29,4 %	0,06 %	2,4 %	0,06 %
Орск	14 016	8 884	891	4 139	48	296	201
	100 %	63,4 %	6,4 %	29,5 %	0,34 %	2,1 %	1,43 %
Троицк	23 299	10 356	3 725	9 193	25	613	64
	100 %	44,45 %	15,99 %	39,5 %	0,11 %	2,6 %	0,27 %
Челябинск	19 998	9 910	860	9 205	23	708	16
	100 %	49,6 %	4,3 %	46 %	0,12 %	3,54 %	0,08 %
Уфа	49 275	18 528	16 747	13 932	68	2 077	114
	100 %	37,6 %	33,99 %	28,3 %	0,14 %	4,2 %	0,23 %
Златоуст	20 502	16 442	1 448	2 596	16	869	33
	100 %	80,2 %	7,1 %	12,7 %	0,08 %	4,2 %	0,16 %

* Составлено по: Первая всеобщая перепись Российской империи 1897 г. СПб., 1904. Т. 28. С. 1, 2; Там же. Т. XLV. Уфимская губерния. Тетрадь 1. С. 1; Тетрадь 2. С. 2.

¹⁵ См.: Алеврас Н. Н. Социодемографический портрет Челябинска 1897 года // Челябинск неизвестный. Челябинск, 2003. Вып. 3. С. 85.

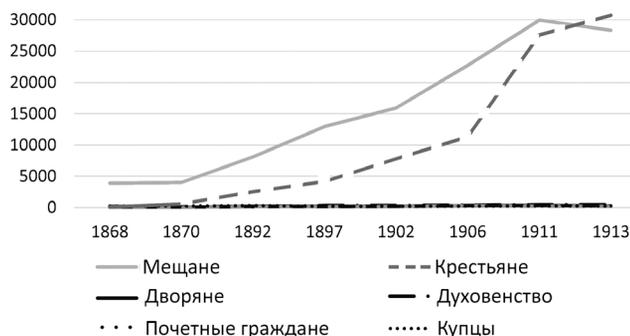


Рис. 3. Соотношение численности различных сословных категорий населения Челябинска в 1868–1913 гг., *душ об. п.*

* Составлено по: Справочная книжка Оренбургской губернии на 1870 год. Оренбург, 1869. С. 15; Обзор Оренбургской губернии за 1870 г.: прил. ко всеподданнейшему отчету Оренбургского губернатора. Оренбург, 1871. Изд. литограф. Ведомость литеры а; Адрес-календарь г. Оренбурга на 1894 г. и справочная книжка по Оренбургской губернии. Оренбург, 1893. С. 54, 55; Адрес-календарь и памятная книжка Оренбургской губернии на 1899 год. Оренбург, 1898. С. 2–5; Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. СПб., 1904. Т. 28. С. 53, 54; Адрес-календарь и справочная книжка Оренбургской губернии на 1908 год. Оренбург, 1908. Прил. № 2; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1902 год. Оренбург, 1903; Статистический обзор Оренбургской губернии за 1911 год. Оренбург, 1913; Ведомость о распределении жителей по сословиям.

примерно равным. Можно утверждать, что к моменту переписи Челябинск наполовину был городом мигрантов.

Очевидно, что город еще до превращения в железнодорожный центр демонстрировал социальную динамику, характерную для модернизирующихся обществ. Согласно историографии, в конце XIX в. среди городских обывателей преобладали мещане, второй по численности группой были крестьяне.¹⁶ Челябинск по данным переписи 1897 г. вписывался в эту картину,¹⁷ так же, как Оренбург и Троицк. Количественный рост групп мещан и крестьян в Челябинске начался за два десятилетия до строительства железной дороги.

Проверим тезис о том, что мигранты состояли преимущественно из представителей крестьян-переселенцев и экономически мотивированных групп населения: крестьян, купцов и ремесленников.

Анализ статистических сведений по купцам и ремесленникам и их сравнение в трех городах не демонстрируют влияния на эти группы

¹⁶ См.: Миронов Б. Н. Указ. соч. С. 120, 121; Титова А. Л. Словная и профессиональная структура городского населения Курской губернии в конце XIX — начале XX вв. // Научные ведомости БелГУ. Сер.: История. Политология. Экономика. Информатика. 2013. № 1 (144). Вып. 25. С. 110.

¹⁷ См.: Алеврас Н. Н. Социодемографический портрет Челябинска... С. 80, 81.

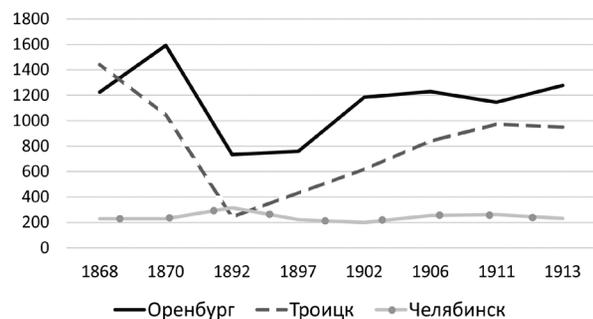


Рис. 4. Изменение численности купечества в Оренбурге, Троицке и Челябинске в 1868–1913 гг., *душ об. п.*

* Составлено на основе источников рис. 3.

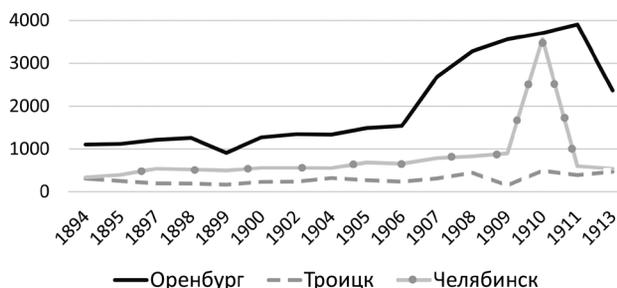


Рис. 5. Численность ремесленников (без учеников) в Оренбурге, Челябинске и Троицке в 1894–1913 гг., *душ об. п.*

* Составлено на основе источников рис. 3, а также: Памятная книжка Оренбургской губернии на 1865 год. Оренбург, 1865. Табл. 10.

в Челябинске факта открытия железнодорожной станции (рис. 4 и 5).

Рост численности мещан было бы неправильно связывать только с миграционными процессами, так как это было динамичное сословие, пополнявшееся за счет вертикальной социальной мобильности.¹⁸ Прирост крестьянского населения городов историография приписывает фактору миграции. Из трех городов первой группы сравнения только Челябинск в 1911 г. «окрестьянивается»: кривая роста численности крестьянства догоняет и пересекает пошедшую на убыль линию мещан (рис. 3). В этом же году по приросту крестьян Челябинск стал опережать другие города первой группы сравнения (рис. 6).

Посмотрим на крестьянский миграционный приток более внимательно. Переселение крестьян из европейской части России в Оренбургскую губернию началось задолго до строительства Транссибирской магистрали и особенно активно происходило после отмены крепостного права. По мнению В. Е. Смирновой,

¹⁸ См.: Миронов Б. Н. Указ. соч. С. 120, 121.

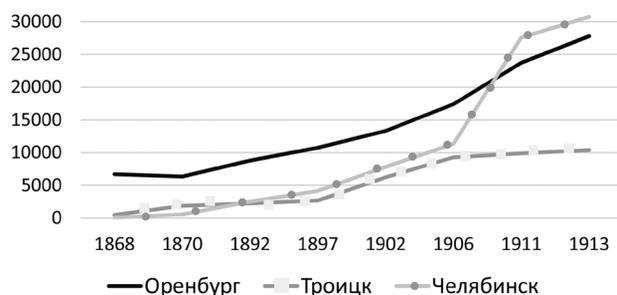


Рис. 6. Рост численности крестьян в Оренбурге, Троицке и Челябинске в 1868–1913 гг., *дущ об. п.*

* Составлено на основе источников рис. 3.

после 1896 г.¹⁹ переселенцы стали предпочитать водному и гужевому пути движение по железной дороге через Челябинск. Мотивы переселения крестьян были различными. В Челябинский уезд и его центр перемещались пострадавшие от голода 1891–1892 гг. и 1911–1912 гг. Преобладание среди переселенцев крестьян из «голодных» губерний упомянуто в отчетах Оренбургского губернатора за 1892 г.²⁰ Выбор Челябинского уезда определялся земледельческим характером последнего и был необычайно массовым, что привело его в начале XX в. к наибольшей после Оренбургского уезда плотности населения.²¹ Так как с 1887 г. неурожаи и голод преследовали крестьян и в Оренбургской губернии, а Челябинский уезд был в числе наиболее пострадавших,²² усиливался отход крестьян из деревни. В Челябинске железная дорога требовала множество рабочих рук, что привело к концентрации мигрантов близ полосы железнодорожного отчуждения.²³

Через Челябинск шел и поток переселенцев в Сибирь, который стабильно увеличивался.²⁴

Взаимодействие основной массы переселенцев с городом ограничивалось территорией переселенческого пункта и его окрестностей. Этот тезис подтверждается статистикой: годы наибольшего ежегодного прироста населения Челябинска не совпадают с пиковыми показателями переселенческого движения через город (за исключением 1907 г.). Однако часть переселенцев в Сибирь по разным причинам выбирала местом проживания уездный город. Важным было наличие в Челябинске крупного переселенческого пункта с возможностью размещения и лечения переселенцев.

Таким образом, статистика населения в городах сравнения не всегда демонстрирует чувствительность демографических показателей к появлению железной дороги. Это подтверждает тезис Б. Н. Миронова о различных причинах роста численности городов на рубеже XIX–XX вв.²⁵ Точки расхождения демографической динамики Челябинска с другими городами приходится на начало XX в. и не совпадают ни со временем открытия железнодорожной станции, ни с началом массового переселения крестьян в Сибирь в эпоху реформ П. А. Столыпина. В то же время сравнение ежегодного прироста населения в трех городах показывает, что в Челябинске пик данного показателя приходится на годы, когда происходили важные события, связанные с железной дорогой — ее открытие, переселение или перемещение по ней больших масс людей. Возможно, скачки прироста, продолжавшиеся каждый раз в течение трех лет, фиксируют приток населения из окрестных мест, в том числе приезжавшего на определенные строительные и обслуживающие работы.

¹⁹ См.: Смирнова В. Е. Челябинский переселенческий пункт (конец XIX века — 1920-е годы) // Вестник ЧелГУ. 2000. № 1 (11). С. 47.

²⁰ См.: Обзор Оренбургской губернии за 1893 год. Оренбург, 1894. С. 20, 68.

²¹ См.: Статистический обзор Оренбургской губернии за 1910 год. Оренбург, 1911. С. 2, 72.

²² См.: Обзор Оренбургской губернии за 1891 год: приложение ко всеподданнейшему отчету Оренбургского губернатора. Оренбург, 1892. С. 2, 3, 47.

²³ См.: Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. СПб., 1900. С. 121.

²⁴ См.: Смирнова В. Е. Указ. соч. С. 47; Челябинский переселенческий пункт. СПб., 1910. С. 5.

²⁵ См.: Миронов Б. Н. Указ. соч. С. 289.

Olga Yu. Nikonova

Doctor of Historical Sciences, South Ural State University (Russia, Chelyabinsk)

E-mail: *olga-nikonova@yandex.ru*

Alexander A. Timofeev

Candidate of Historical Sciences, South Ural State University (Russia, Chelyabinsk)

E-mail: *a_timofeev@inbox.ru*

RAILWAY AND MIGRATION IN THE COUNTY CITY OF CHELYABINSK
IN THE LATE 19TH — EARLY 20TH CENTURY

Based on statistical documents, the article seeks to problematize the impact of the Great Siberian Way construction on the growth of urban population using the county city of Chelyabinsk as an example. The case is approached through the prism of modernization changes in the Russian Empire, with a special focus on migration processes. After a detailed survey of the current historiographical terrain encompassing histories of railway infrastructure, modernization and the city itself, the authors turn to statistics. The data reveals noticeable changes in the numbers of such social groups of citizens as merchants, peasants, burghers, and artisans. However, as it is argued by the authors, the increased net inflows of people to Chelyabinsk were mainly due to the peasantry. Within this group the most effective and flexible were migrants heading to Siberia, whose conversion into the local city dwellers had been started well before the construction of the railroad. After opening the traffic via Chelyabinsk railway station, the influx of peasants intensified, many of them chose the county town as their place of residence. The study did not find any statistically significant correlation between the railroad construction and the demographic changes in other social groups — burghers, merchants and artisans. Nor there was any principal difference in the modernization dynamics of Chelyabinsk and other Ural towns selected for comparison — Orenburg, Ufa, Troitsk, Zlatoust, and Kurgan. The authors conclude that the population growth is a sure sign of Chelyabinsk's involvement in a general socio-demographic trends associated with urbanization in the late Russian Empire, and was due to a complex of factors, of which the railroad was important but not a priority. The authors concluded that population growth in Chelyabinsk is a sure sign of general socio-demographic trends associated with urbanization in the Russian Empire, and it resulted from a complex of factors.

Keywords: Trans-Siberian Railway, Chelyabinsk, migration, urbanization, modernization, population growth

REFERENCES

- Alevras N. N. [Chelyabinsk in the 18th — early 20th centuries: socio-demographic processes]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2000, no. 1 (11), pp. 20–35. (in Russ.).
- Alevras N. N. [Sociodemographic portrait of Chelyabinsk in 1897]. *Chelyabinsk neizvestnyy* [Chelyabinsk unknown]. Chelyabinsk: Tsentr istoriko-kul'turnogo naslediya g. Chelyabinska Publ., 2003, iss. 3, pp. 80–93. (in Russ.).
- Anderson B. A. *Internal Migration During Modernization in Late Nineteenth-Century Russia*. Princeton: Princeton University Press, 1980. (in English).
- Bater J. *St. Petersburg: Industrialization and Change*. London: Edward Arnold & Co, 1976. (in English).
- Bradley J. *Muzhik and Muscovite: Urbanization in Late Imperial Russia*. Berkeley; New York; Los Angeles; London: University of California Press, 1985. (in English).
- Brower D. R. *The Russian City between Tradition and Modernity, 1850–1900*. Berkeley; Los Angeles; Oxford: University of California Press, 1990. (in English).
- Crossan R.-M. *Guernsey, 1814–1914. Migration and modernisation*. Woodbridge, UK: Boydell Press, 2007. (in English).
- Donaldson D., Hornbeck R. *Railroads and American economic growth: a “market access” approach*. Available at: <http://www.nber.org/papers/w19213> (accessed: 15.09.2021) (in English).
- Dorevolyutsionnyy Chelyabinsk v slove sovremennikov* [Pre-revolutionary Chelyabinsk in the word of contemporaries]. Chelyabinsk: Tsentr istoriko-kul'turnogo naslediya g. Chelyabinska Publ., 2012. (in Russ.).

Dorozhkin A. G. [Urbanization in pre-revolutionary Russia in the interpretation of German-language historiography of the end of the 20th century]. *Nauchnyye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika* [Belgorod State University Scientific bulletin. Series: History. Political science. Economics. Information technologies], 2007, vol. 1, no. 1, pp. 93–99. (in Russ.).

Fogel R. W. *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. Baltimore: Johns Hopkins Press, 1964. (in English).

Hamm M. *The City in Late Imperial Russia*. Bloomington: Indiana University Press, 1986. (in English).

Izhendeev A. Yu. *Organizatsiya regional'nogo upravleniya transportom Rossii (na materialakh Sibirskoy zheleznoy dorogi i Tomskogo okruga putey soobshcheniya v kontse XIX — nachale XX vv.): Avtoref. kand. diss.* [Organization of regional transport management in Russia (based on the materials of the Siberian Railway and the Tomsk District of Communications in the late 19th — early 20th centuries): Abst. Diss. Cand.]. Tomsk, 2011. (in Russ.).

Kabuzan V. M. *Kak zaselyalsya Dal'nii Vostok (vtoraya polovina XVII — nachalo XX veka)* [How the Far East was settled (second half of the 17th — early 20th century)]. Khabarovsk: Khabarovskoye knizhnoye izdatel'stvo Publ., 1973. (in Russ.).

Kann S. K. [Committee of the Siberian Railroad at the head of the work on the study of Siberia in the late 19th — early 20th century]. *Rol' gosudarstva v khozyaystvennom i sotsiokul'turnom osvoyenii Aziatskoy Rossii XVII — nachala XX veka: sb. materialov region. nauch. konf.* [The role of the state in the economic and socio-cultural development of Asian Russia in the 17th — early 20th century: collection of materials of the regional sci. conf.]. Novosibirsk: II SO RAN Publ., 2007, pp. 257–266. (in Russ.).

Kann S. K. [The Committee of the Siberian Railroad (1892–1905) — management establishment for the national project]. *Gumanitarnyye nauki v Sibiri* [Humanities in Siberia], 2008, no. 3, pp. 129–131. (in Russ.).

Leibovich O. L. [Sociocultural context of domestic modernizations]. *Opyt rossiyskikh modernizatsiy XVIII–XX veka* [Experience of Russian modernizations of the 18th–20th century]. Moscow: Nauka Publ., 2000, pp. 88–103. (in Russ.).

Minenko N. A., Apkarimova E. Yu., Golikova S. V. *Povsednevnyaya zhizn' ural'skogo goroda v XVIII — nachale XX veka* [Everyday life of the Ural city in the 18th — early 20th century]. Moscow: Nauka Publ., 2006. (in Russ.).

Mironov B. N. *Sotsial'naya istoriya Rossii perioda imperii (XVIII — nachala XX vv.): Genезis lichnosti, demokraticheskoy sem'i, grazhdanskogo obshchestva i pravovogo gosudarstva* [A Social History of Imperial Russia (18th — early 20th centuries): Genesis of personality, democratic family, civil society and a state of law]. Saint Petersburg: Dmitriy Bulanin Publ., 2000, vol. 1. (in Russ.).

Orte der Moderne. Erfahrungswelten des 19. und 20. Jahrhunderts. Frankfurt; New York: Campus Verlag, 2005. (in German).

Poberezhnikov I. V. [Entering the 20th century]. *Ural v panorame XX veka* [The Urals in the panorama of the 20th century]. Ekaterinburg: "SV-96" Publ., 2000, pp. 13–47. (in Russ.).

Remnev A. V. [Committee of the Siberian Railway as a body of regional management]. *Khozyaystvennoye osvoyeniye Sibiri: Voprosy istorii XIX — pervoy treti XX vv.* [Economic development of Siberia: Issues of the history of the 19th — the first third of the 20th centuries]. Tomsk: TomGU Publ., 1994, iss. 2, pp. 41–49. (in Russ.).

Remnev A. V. [Participation of the Committee of the Siberian Railway in the 1900 World's Fair in Paris]. *Khozyaystvennoye osvoyeniye Sibiri: istoriya, istoriografiya, istochniki* [Economic development of Siberia: history, historiography, sources]. Tomsk: izd-vo Tomskogo universiteta Publ., 1991, iss. 1, pp. 167–176. (in Russ.).

Remnev A. V., Suvorova N. G. *Kolonizatsiya Aziatskoy Rossii: imperskiye i natsional'nyye stszenarii vtoroy poloviny XIX — nachala XX veka* [Colonization of Asian Russia: imperial and national scenarios of the second half of the 19th — early 20th century]. Omsk: ID "Nauka" Publ., 2013. (in Russ.).

Ryndzyunsky P. G. *Krest'yane i gorod v kapitalisticheskoy Rossii vtoroy poloviny XIX veka: (Vzaimootnosheniye goroda i derevni v sotsial'no-ekonomicheskom stroye Rossii)* [Peasants and the city in capitalist Russia in the second half of the 19th century: (The relationship between the city and the countryside in the socio-economic system of Russia)]. Moscow: Nauka Publ., 1983. (in Russ.).

Schenk F. B. *Poyezd v sovremennost': mobil'nost' i sotsial'noye prostranstvo Rossii v vek zheleznykh dorog* [Russia's journey into the modern age: mobility and social space of Russia in the age of railways]. Moscow: Novoye literaturnoye obozreniye Publ., 2016. (in Russ.).

Sibir' v sostave Rossiyskoy imperii [Siberia within the Russian Empire]. Moscow: Novoye literaturnoye obozreniye Publ., 2007. (in Russ.).

Sigalov M. R., Lamin V. A. *Zheleznodorozhnoye stroitel'stvo v praktike khozyaystvennogo osvoyeniya Sibiri* [Railway construction in the practice of economic development of Siberia]. Novosibirsk: "Nauka" Publ., 1988. (in Russ.).

Smirnova V. E. [Chelyabinsk resettlement point (end of the 19th century — 1920s)]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta* [Bulletin of Chelyabinsk State University], 2000, no. 1 (11), pp. 47–53. (in Russ.).

Smirnova V. E. [Migration movement in the Southern Urals in the second half of the 19th — early 20th centuries]. *III Yemel'yanovskiye chteniya: migratsionnyye protsessy i mezhetnicheskiye vzaimodeystviya v Uralo-Sibirskom regione: materialy Vseros. nauch.-prakt. konf.* [3rd Emelyanov readings: migration processes and interethnic interactions in the Ural-Siberian region: materials of the All-Russian sci. and practical conf.]. Kurgan: KGU Publ., 2008, pp. 35–37. (in Russ.).

Solovieva A. M. *Zheleznodorozhnyy transport Rossii vo vtoroy polovine XIX v.* [Railway transport in Russia in the second half of the 19th century]. Moscow: "Nauka" Publ., 1975. (in Russ.).

Tarasov Yu. M. *Russkaya krest'yanskaya kolonizatsiya Yuzhnogo Urala (Vtoraya polovina XVIII — pervaya polovina XIX v.)* [Russian peasant colonization of the Southern Urals (second half of the 18th — first half of the 19th century)]. Moscow: Nauka Publ., 1984. (in Russ.).

Tikhonov B. V. *Pereseleniya v Rossii vo vtoroy polovine XIX v. (po materialam perepisi 1897 g. i pasportnoy statistiki)* [Migration in Russia in the second half of the 19th century (based on the 1897 census and passport statistics)]. Moscow: Nauka Publ., 1978. (in Russ.).

Timofeev A. A. *Velikaya Sibirskaya magistral': posledstviya zheleznodorozhnogo stroitel'stva na Yuzhnom Urale (1891–1914 god)* [The Great Siberian Railway: the consequences of railway construction in the Southern Urals (1891–1914)]. Chelyabinsk: ITs YuUrGU Publ., 2011. (in Russ.).

Titova A. L. [Class and professional structure of urban population of Kursk province in late XIX — early XX centuries]. *Nauchnyye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya. Politologiya. Ekonomika. Informatika* [Belgorod State University Scientific bulletin. Series: History. Political science. Economics. Information technologies], 2013, no. 1 (144), iss. 25, pp. 109–115. (in Russ.).

Ural v panorame XX veka [The Urals in the panorama of the 20th century]. Ekaterinburg: "SV-96" Publ., 2000. (in Russ.).

Zubkov K. I. [Spatial & geographic factor of Russian modernization]. *Ural'skiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Journal], 2000, no. 5–6, pp. 105–122. (in Russ.).

Для цитирования: Никонова О. Ю., Тимофеев А. А. Железная дорога и миграция в уездном городе Челябинске в конце XIX — начале XX в. // Уральский исторический вестник. 2022. № 1(74). С. 137–46. DOI: 10.30759/1728-9718-2022-1(74)-137-146.

For citation: Nikonova O. Yu., Timofeev A. A. Railway and migration in the county city of Chelyabinsk in the late 19th — early 20th century // Ural Historical Journal, 2022, no.1(74), p. 137–146. DOI: 10.30759/1728-9718-2022-1(74)-137-146.