В.И. ЛЕВИН
(Санкт-Петербург)

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ СВОИХ РАБОТНИКОВ ЖИЛЬЁМ

Вопрос о жилищной нужде служащих как одной из существенных сторон их неудовлетворительного материального положения, значительной текучести и слабой профессиональной подготовки составлял предмет особого внимания МПС, но решался в недостаточном объеме. К началу Первой мировой войны так и не была решена проблема обеспечения железнодорожников жильем, соответствующим санитарно-гигиеническим нормам.

Ключевые слова: *квартирный вопрос, квартирные деньги, Главное Общество российских железных дорог, казармы, нормы квартирного довольствия, циркуляр, ссуда, санитарно-гигиенические нормы.*

Одним из важнейших показателей экономического положения наёмных работников является обеспеченность их жильём. Железнодорожный транспорт не является исключением. Проблема жилья возникла одновременно с постройкой железных дорог. «Хроника железнодорожных происшествий весьма обильна несчастными случаями, имеющими прямой первопричиной неудовлетворительные условия квартирного вопроса. Служащие не имели достаточного отдыха из-за отдаленности их жилья, квартиры тесны. На железных дорогах ощущался недостаток семейных квартир или их плохое состояние в связи с малыми окладами жалованья, и это не давало прочной основы для акклиматизации железнодорожников. Всюду служащий являлся перелетной птицей, ищущей лучшего, и на пребывание на железнодорожной службе смотрели как на переходное состояние. А между тем, создав более нормальные условия для жизни служащих, железные дороги могли бы превратить их в оседлое население, в совершенстве приспособляющееся к нелегкой и требующей специального обучения железнодорожной работе» [1, с. 3].

Недостаточная обеспеченность работников жильём приводила к многочисленным несчастным случаям на железной дороге. Служащие не имели достаточного отдыха из-за отдаленности их жилья, квартиры были тесны. Недостаток квартир или их плохое состояние не давали прочной основы для желания работать на железной дороге. Обеспеченность рабочих и служащих жильем – это самое верное средство для образования постоянных кадров опытных и надежных сотрудников. Жильё, одновременно, – важнейшее условие формирования семьи, воспитания подрастающего поколения. В статье рассмотрена деятельность Министерства путей сообщения (МПС) по обеспечению жильём постоянных служащих и рабочих.

Изучение проблемы обеспечения жильём предполагает в первую очередь рассмотрение и анализ следующх вопросов:

– обеспеченность железнодорожников служебной, собственной и частной жилплощадью;

– санитарно-техническое состояние жилплощади;

– величина квартирной платы;

– правительственная политика по этим вопросам, проводимая в рамках МПС.

Расходы МПС на квартиру включали в себя: 1) наем и содержание помещений; 2) отопление помещений; 3) освещение помещений и 4) квартирные деньги. Квартирные деньги получали служащие, снимающие квартиру у частника.

Вопрос об обеспечении служащих и рабочих жильем стал решаться уже при постройке Николаевской железной дороги. Для работников стали строить особые казармы и будки. В дореволюционной России казармой называлось общежитие для рабочих.

Жилые будки на Николаевской дороге имели 1,5 сажени ширины и 2,5 сажени длины и были 1,1 сажени высотой. Будки были деревянными и на каменных столбах. Внутреннее помещение состояло из двух комнат, отделенных перегородкой. Будки подразделялись на

© Левин В.И., 2015

верстовые, переездные, мостовые и стрелочные. Ни служб, ни отхожих мест при них не имелось. Если не было ближе 200 сажени чистой проточной воды, то устраивались колодцы.

Казармы были двух типов: большие и малые. Все казармы были деревянные и на каменных столбах. Большая имела 5 саженей ширины и 6 саженей в длину, где помещались 10 рабочих, дорожный мастер и 4 жандарма. Малая казарма имела размер 6х4 сажени. В малой казарме отсутствовало помещение для жандармов. При всех казармах были холодные сараи для складирования инструментов и отхожие места. При больших казармах находилась еще и бревенчатая конюшня для лошадей четырех жандармов.

При строительстве и эксплуатации других железных дорог были использованы те же типы построек, что и на Николаевской, которые видоизменялись применительно к местным условиям. Большую часть жилья, кроме жилых будок, которые предназначались для нескольких лиц, составляли казармы.

Попытка регламентации квартирного вопроса была предпринята в 1874 г. советом Главного Общества российских железных дорог, издавшим «Положение о квартирном довольствии». «Положение» включало следующие важнейшие принципы: «при отводе квартир служащим должны соблюдаться следующие условия: 1) холостые служащие должны жить отдельно от женатых; 2) служащим, получающим менее 300 р. жалованья в год, должны отводиться квартиры с общими кухнями, а площадь самой квартиры должна быть не менее 36 кв. аршин (4 саж^2) для холостого и 50 кв. аршин (5,55 саж^2) для женатого и 3) наибольший размер квартир должен составлять для служащих, получающих в год:

	холостому	женатому
от 300 до 480 р.	100 кв. аршин (11 саж^2)	125 кв. аршин (14 саж^2)
от 480 до 600 р.	150 кв. аршин (16,6 саж^2)	200 кв. аршин (22,2 саж^2)
от 600 до 1080 р.	200 кв. аршин (22,25 саж^2)	250 кв. аршин (27,7 саж^2)
от 1080 до 1560 р.	250 кв. аршин (27,75 саж^2)	300 кв. аршин (33,3 саж^2)
более 1560 р.	300 кв. аршин (33,3 саж^2)	350 кв. аршин (39 саж^2)

Эти нормы должны были применяться на всех дорогах, а не только на дорогах Главного Общества» [6, д. 418, л. 2об.].

С переходом частных железных дорог в казну возникла необходимость введения новых норм квартирного довольствия. В 1886 г. новые нормы были выработаны и подтверждены циркуляром Временного Управления 18 августа 1890 г. № 19709 и 23 июня 1892 г. № 15591. Сравнивая нормы 1874 г. с новыми, мы видим, что произошло их снижение. Нормы Главного Общества соответствовали санитарным и гигиеническим требованиям, а нормы, принятые МПС, – не соответствовали. Служащие, кто имел право на квартиру, но не получившие её, получали квартирные деньги. Размер квартирных денег составлял 1/4 окладного содержания или 1/5 часть всего содержания, а если выплачивались разъездные деньги – 4/21 оклада [8].

Если исключить из общего числа служащих ремонтных рабочих, которые помещались в казармах, окажется, что квартира полагалась 25 – 35% служащих в зависимости от особенностей дороги [7, с. 134–135]. На железных дорогах, помимо казарм и квартир, иногда отводили под жилье вагоны.

Главным недостатком распределения жилых помещений являлись: неправильное распределение квартир; несоответствие между кубической вместимостью и числом постоянно живущих; несоответствие жилья требованиям гигиены; отсутствие соответствующего санитарным требованиям и бытовым удобствам типа жилых построек.

На железных дорогах нехватка жилья достигла немалых размеров, и эта тенденция, характерная для всей сети русских железных дорог, не изменилась и к 1915 г. [3, с. 124]. «Для обеспечения железнодорожников квартирами МПС шло 2 путями: 1) Дороги строили за свой счет, на своей земле дома и усадьбы, которые или сдавали внаем на умеренную плату, или же уступали в собственность своим работникам с рассрочкой платежа, и 2) Дороги оказывали помощь и поддержку своим работникам в постройке личных домов. Однако количество домов, построенных самими железнодорожниками, невелико было. Причины этого в условиях самой службы: малый заработок большого контингента младших служащих, непостоянство их места службы и большая увольняемость со службы» [2, с. 30].

Жилищная проблема являлась в 1903–1913 гг. предметом особого внимания МПС [5, д.1704, л. 6]. 31 января 1903 г. были утверждены «Правила о частном домостроительстве служащих на Сибирских железных дорогах», которые не были распространены на европейскую сеть железных дорог ввиду того, что слу-

жащим этой сети было отказано в получении ссуд на домостроительство [6, д. 625, л. 2 об.]

31 января 1904 г. утверждены «Правила о порядке и условиях сдачи в аренду временно свободных участков земли, находившихся в полосе отчуждения». «Правила» предусматривали сдачу земель в аренду железнодорожниками под постройку жилья. Отличительная особенность «Правил» – отсутствие ссуд на постройку и срочный характер аренды, которая не превышала 12 лет. Ввиду этого 30 июня 1906 г. были утверждены «Правила о выдаче краткосрочных ссуд». Краткосрочные ссуды выдавались из пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс лицам, прослужившим на железной дороге не менее одного года и сроком на 12 месяцев. За пользование ссудой взималось 5% годовых.

В дополнение к «Правилам» от 30 июня 1906 г. 9 июня 1907 г. были утверждены «Правила о выдаче из пенсионных и сберегательно-вспомогательных касс на казенных железных дорогах долгосрочных ссуд на приобретение недвижимых имуществ и на постройку домов». Ссуды предоставлялись лицам, которые прослужили на железной дороге не менее 5 лет, и выдавались на срок до 10 лет. За пользование ссудой взималось 5% годовых. Отрицательным моментом закона являлось то, что не допускалась выдача ссуд на расширение или ремонт домов.

В декабре 1912 г. врачебно-санитарная часть Управления железных дорог признала, что вопрос об обеспечении железнодорожников жильем, соответствующим санитарно-гигиеническим нормам, так и не был решен. Были предложены новые нормы квартирного обеспечения [6, д. 418, л. 33–33 об.]. Согласно постановлению Комитета Управления железных дорог № 2341 от 5 сентября 1913 г., все младшие агенты железнодорожной службы получали право на пользование казенной квартирой. «Для младших служащих, взамен общей для всех гражданских чинов нормы квартирных денег в ¼ оклада, были установлены 6 разрядов квартирных денег, в зависимости от местностей. В местах наиболее дорогих по стоимости квартир размер квартирных денег был увеличен до 50% от оклада жалования» [4, с. IX].

Начавшаяся Первая мировая война не позволила МПС проводить дальнейшее усовершенствование своей работы в решении жилищного вопроса. Подводя итог всему вышесказанному, можно констатировать, что жилищный вопрос решался МПС в недостаточном объеме. К началу войны так и не удалось обеспечить железнодорожников жильем, соответствующим санитарно-гигиеническим нормам.

Список литературы

1. Вестник Юга. Екатеринослав, 1902. № 69. (26 апр.).
2. Журнал МПС. Спб., 1898. 7 кн.
3. Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Риго-Орловской железной дороги. Рига, 1911.
4. Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1913 г. Петроград, 1915.
5. РГИА. Ф. 229. Оп. 4.
6. РГИА. Ф. 273. Оп. 8.
7. Трегубов С.А. Опыт изучения в санитарном отношении быта железнодорожных служащих в пределах Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги. Харьков, 1904.
8. Циркуляр Временного Управления казенных железных дорог 18 августа 1890 г. № 19709 (любое изд.).

* * *

1. Vestnik Juga. Ekaterinoslav, 1902. № 69. (26 apr.).
2. Zhurnal MPS. Spb., 1898. 7 kn.
3. Kratkij istoricheskij ocherk ob#edinenija i jekspluatacii Rigo-Orlovskoj zheleznoj dorogi. Riga, 1911.
4. Otchet po jekspluatacii kazennyh zheleznyh dorog za 1913 g. Petrograd, 1915.
5. RGIA. F. 229, Op. 4.
6. RGIA. F. 273. Op. 8.
7. Tregubov S.A. Opyt izuchenija v sanitarnom otnoshenii byta zheleznodorozhnyh sluzhashhih v predelah Kursko-Har'kovsko-Sevastopol'skoj zheleznoj dorogi. Har'kov, 1904.
8. Cirkuljar Vremennogo Upravlenija kazennyh zheleznyh dorog 18 avgusta 1890 g. № 19709 (ljuboe izd.).

Work of the Ministry of Railways in housing provision of its workers

There are analyzed the living conditions of the railway officers and workers. The issue of housing for employees as one of the significant sides of their unsatisfactory financial position, turnover of staff and insufficient professional training is in the focus of attention of the Ministry of Railways. The housing issue was not enough solved. At the beginning of the First World War the problem of the appropriate housing was not solved.

Key words: *housing problem, housing money, Main Society of the Russian railways, quarters, standards of housing, circular, loan, sanitary and hygienic norms.*

(Статья поступила в редакцию 15.04.2015)