

ГОРОДСКОЕ ПРОСТРАНСТВО РОССИЙСКОЙ ПРОВИНЦИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ: НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ КОММУНИКАЦИОННО-ХОЗЯЙСТВЕННОЙ ЧАСТИ

© 2015 Е.Ю. Семенова

Поволжский филиал Института российской истории РАН, г. Самара,
Самарский государственный технический университет

Поступила в редакцию 06.10.2015

В статье выявлено влияние Первой мировой войны на составляющие коммуникационно-хозяйственной части городского пространства российского провинциального тылового города. Проанализированы изменения, которые повлекла война в сферах транспортного сообщения, освещения и очистки городской территории.

Ключевые слова: город, городское пространство, коммуникации, хозяйственная часть, повседневность, горожане, Первая мировая война, Поволжье, российская провинция.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РГНФ в рамках научно-исследовательского проекта № 14-11-63004 а(р) «Российский город в годы Первой мировой войны: на материалах Поволжья (1914-1918 гг.)».

Изучение городского пространства прежде всего ставит перед исследователем задачу краткого терминологического экскурса, поскольку использованный автором понятийный аппарат может быть рассмотрен с точки зрения различных подходов и трактовок.

Так, к определению категории *город* И.В. Тулиганова предлагает следующую классификацию подходов: 1) средовой (определяется специфика городского пространства и явлений, обусловленных пространственной организацией города с позиции существования духовной компоненты – городской культуры); 2) социологический (город рассматривается как качественно новая форма объединения людей на базе общественных отношений); 3) антропологический (концентрирует внимание на проблеме человеческого существования в социокультурном пространстве); 4) культурно-семиотический (в контексте исследования социокультурного пространства)¹.

Е.В. Микляева выделила два периода в становлении подходов к изучению представлений о городе: 1) осмысление сущности феномена и различных сторон функционирования города в рамках социальной философии; 2) развитие представлений о городе в ключе социологической концепции. На втором этапе автор отмечает формирование междисциплинарного подхода к феномену города как сложному организму, развивающемуся и интегрирующему системы отношений общества, и социокультурного подхода, предполагающего анализ взаимосвязи культурной и социальной сторон общественного разви-

Семенова Екатерина Юрьевна, доктор исторических наук, старший научный сотрудник Поволжского филиала ИРИ РАН, профессор Самарского государственного технического университета. E-mail: dashka129k@yandex.ru

тия². Исследователь классифицировал взгляды, сложившиеся к определению категории «город» в западной социальной философии и социологии: 1) утопические (основаны на создании модели идеального общества); 2) социально-исторические (анализируют истоки происхождения городов и отличительные особенности города от сельских поселений); 3) социально-психологические (определяют воздействие города на взаимодействие между людьми и изменение ценностных ориентаций человека); 4) культурологические (определяющие роль культуры в развитии города); 5) социально-экологические (исследующие антропогенное воздействие на преобразование окружающей среды в плане возникновения и внутреннего обустройства городского пространства); 6) связанные с анализом воздействия объективного устройства городского окружения на субъективное восприятие города жителями; 7) социально-экономические (признающие производственно-экономический фактор основным при рассмотрении урбанизации и городского образа жизни); 8) функциональные (определяющие изменение роли города в постиндустриальную эпоху). Также Е.В. Микляева указала на современные социологические концепции изучения города: пространственно-функциональные (рассматривающие подсистемы города, соответствующие основным видам деятельности населения); системно-аналитические (определяющие современный город как многоуровневую и многофункциональную систему, являющуюся сферой жизнедеятельности граждан и полем реализации основных городских потенциалов); типологические (позволяющие соотнести существующие отечественные города с «идеальными типами»); онтологические (рассматривающие город как

объект чистого созерцания и теоретического описания, становящийся действительностью как предмет исторической рефлексии). Сам же автор определил город как социальную общность индивидов, стихийно или по воле властей сконцентрировавшуюся на определенной территории для удовлетворения многообразных жизненных потребностей человека, общности, государства, существующую в неразрывной связи с естественной и искусственной средой ее обитания⁵.

По мнению Г.П. Абрамяна, современный город представляет собой социально-пространственную форму существования общества, вещественно и социально организованную среду жизни, определенную социальную общность; где городская среда включает в себя физические (городское пространство, предметный мир, плотность населения, городские связи с важными социальными, психологическими и культурными последствиями) и экологические характеристики, интенсивное информационное воздействие и многообразие социальной структуры⁴. По нашему мнению, последнее определение (не учитывая экологического аспекта) вполне уместно использовать и в качестве характеристики города периода Первой мировой войны.

Ключевой категорией исследования является *городское пространство*, которое понимается как комплекс городских земель и их использование в соответствии с целевым назначением⁵.

Часть городского пространства составляют городские коммуникации. В системе *городских коммуникаций* выделяют улично-дорожную сеть (т.е. комплекс объектов, включающих в себя магистральные улицы общегородского значения различных категорий, магистральные улицы районного значения, улицы, дороги и проезды в зонах жилого, производственного и иного назначения, дороги и проезды на территории природных комплексов, площади, мосты, эстакады, подземные переходы, разворотные площадки городских маршрутных транспортных средств) и инженерные сети (т.е. комплекс систем, обеспечивающих нормальную жизнедеятельность потребителей) города⁶.

Первая мировая война оказала существенное влияние на коммуникационно-хозяйственные составляющие городского пространства российского тылового провинциального города. Исследуем отмечавшиеся модификации на примере поволжских городов.

Освещение. Составляющей коммуникационно-хозяйственной части городского пространства является система освещения. К началу Первой мировой войны в городском секторе получили распространение керосиново-калильное и электрическое освещение. Поддержанию работы данных систем городского хозяйства следовало постоянно уделять внимание, поскольку у составляющих их элементов мог завершиться период

эксплуатации, они могли быть выведены из строя. Также в связи с расширением сети освещенных городских территорий было необходимо осуществлять дополнительную закупку оборудования и пополнение штата городских работников, приводящих системы в действие. Реализация стабильного функционирования системы городского освещения в годы войны была сопряжена с рядом проблем.

Одной из таких проблем стала непредсказуемость в затратах, необходимых на приобретение нового оборудования и комплектующих из-за нестабильности экономики, роста цен на продукцию, разрыва сложившихся торговых связей из-за военных действий. Так, в Самаре закупка комплектующих для керосиново-калильного освещения уже в 1915 г. вызвала затруднения. В декабре 1915 г. Самарская городская управа вступила в переписку с товариществом «Антон Элангер и К⁰» о приобретении керосиново-калильной сетки для фонарей «Россия» системы Галкина. Сетка шведского происхождения в период начала переписки предлагалась к продаже по 85 коп. за штуку упаковкой по 1000 штук. При этом товарищество извещало Управу о том, что может произойти повышение цены в связи с ростом курса шведской кроны. Управа просила осуществить пересылку сетки в Самару через московское представительство фирмы отделения, расположенному в Самаре⁷. 14 января 1916 г. Городская управа обратилась к фирме с запросом о высылке 5000 керосиново-калильных сеток по цене 85 коп. за штуку. Они были отправлены 19 января, общая стоимость, включая перевозку, составила 4250 руб.⁸ Через год местная власть вновь была вынуждена закупать запасные части для керосиново-калильных фонарей. 22 марта 1916 г. в Самару прибыли 1000 калильных сеток от конторы Шульц⁹. При этом отсутствие финансовых средств в связи с расходами военной поры и повышение цены на продукцию поставило город в положение должника. Так, на 3 февраля 1916 г. за Самарской городской управой числился долг перед Товариществом «Свет» керосиново-калильного и электрического освещения (г.Москва) в 2279,23 руб.¹⁰

Поломки городского фонарного оборудования были частым явлением. Например, 10 января 1916 г. в Самаре на ул.Садовой между улицами Полевой и Оренбургской кем-то был оборван трос фонаря, фонарь разбился, в результате чего был нанесён ущерб городскому хозяйству в 33,5 руб.¹¹ 25 февраля 1916 г. на улице Казанской между улицами Духовной и Старо-Самарской упал фонарь от обрыва троса, городской казне был причинён ущерб в 11,5 руб.¹² Согласно жалобе одного из самарцев, проживавшего к середине января 1915 г. по адресу: улица Садовая, дом 170, адресованной в Самарскую городскую управу, освещение на данной улице отсутствовало уже несколько

месяцев. Он отмечал: «...с осени прошлого года наш квартал почти не освещается ночью, т.е. вначале фонарь, стоящий посредине квартала, сначала зажигали; но он покоптит час и тухнет... Впоследствии средний фонарь вовсе сняли, и наш квартал пребывает в темноте. Вероятно, потому и воровство усилилось, – напр. в течение настоящей зимы воры забирались в мой дом уже три раза»¹⁵. Освещение в данном месте города (по улице Садовой между улицами Почтовой и Александровской) отсутствовало продолжительное время (его не наладили и до 22 января 1916 г.), поскольку фонарь был испорчен¹⁴. В сентябре от заведующего 18-м Эпидемическим госпиталем Халтурина в Самарскую городскую управу поступило ходатайство о необходимости починки двух незажигающихся фонарей, стоявших вдоль шоссе на дороге, поскольку в противном случае люди и экипажи могли упасть в канаву, которой был обнесён госпиталь¹⁵.

Приведение в действие керосиново-калильной системы освещения требовало наличия специального штата городских фонарщиков, а включение в состав освещаемого пространства всё большей городской территории вызывало потребность в дополнительных рабочих руках. Запросы на освещение новых районов города системно поступали в Городскую управу. Так, 25 июля 1916 г. Управой было принято заявление от священника Всехсвятской кладбищенской г.Самара церкви Иоанна Васильевича Кедрова, в котором отмечалось: «По мостовой вдоль Всехсвятского городского кладбища днём и ночью проходит по направлению с вокзала до места слива ассенизационный обоз. За отсутствием освещения (в) районе этой мостовой нередко содержимое обоза проливается тут же поблизости места св. ворот, ведущих на кладбище и против церковного дома, в котором помещается приют означенной церкви. Если бы здесь стоял фонарь, то возчики не стремились бы прибегнуть к такому непозволительному способу сокращения своего пути, а неукоснительно следовали бы до места своего назначения. Большое удобство добавил бы здесь фонарь и горожанам при следовании их от всеобщей в зимнее время. В виду изложенного прошу городскую управу, не приискать ли возможным удовлетворить моё заявление своим благосклонным распоряжением о сооружении... против церковных ворот кладбища керосино-калильного фонаря в настоящем году»¹⁶. 15 августа старший механик Логинов сообщил в Городскую управу об установке двух фонарей – напротив ворот Всехсвятского кладбища и по дороге на свалку навоза¹⁷.

Отметим, что в годы войны возникали проблемы с наличием свободных рук, которые можно было бы задействовать в качестве городских фонарщиков. В частности, на запрос самарской Городской управы о том, что уже несколько дней не горят (т.к. не зажигаются) фонари на Ильинской

и Торговой улицах и Воскресенской площади (согласно сообщению пристава 5-й части Самары от 24 февраля 1916 г.), старший механик керосиново-калильного освещения улиц города В.К. Логинов сообщил в Управу 4 марта 1916 г., что временное отсутствие освещения на Ильинской и Торговой улицах «объясняется недостатком рабочих рук, каковое явление наблюдается повсеместно, по причине военного времени»¹⁸. Аналогичная ситуация отмечалась и осенью 1916 г. На углу улиц Мельничной и Соловьёвой в начале октября фонарь не зажёгся «вследствие нехватки рабочих», с 14 октября начал работать. 7 ноября от управления самарских городских электрических предприятий в Городскую управу поступила жалоба на то, что керосиново-калильные фонари на углу улиц Мельничной и Соловьёвой вновь не зажигаются, а также отсутствует освещение на Ильинской площади, данное обстоятельство «затрудняет трамвайное движение». На запрос Управы о ситуации механик Логинов ответил (12 ноября 1916 г.), что на Ильинской площади фонари не зажёглись 2, 3 и 4 ноября «вследствие недостатка рабочих рук», но теперь площадь освещается¹⁹. Системность проблемы вынудила Городскую управу 22 ноября 1916 г. даже обратиться к самарскому уездному воинскому начальнику со следующим ходатайством: «Для зажигания уличных керосиновых фонарей город ощущает большой недостаток в служащих, благодаря чему некоторые улицы остаются без света, а потому Городская управа обращается к Вам с покорнейшей просьбой не признается ли с Вашей стороны возможным рекомендовать воинским нижним чинам, выходящим из части войск по болезни или другим каким-либо причинам занимать у города должности фонарщиков»²⁰.

Ассенизация и канализация. Важной составляющей коммуникационно-хозяйственной части городского пространства является система очистки территории от нечистот. К началу Первой мировой войны она была представлена в городской среде службой ассенизации и сетью канализации. Особенно значимой их работа стала в условиях количественного роста городского населения за счёт прибывавших в тыловые районы страны беженцев, военнопленных, воинских контингентов, эвакуированных, раненых, поскольку она содействовала сохранению приемлемых санитарных условий и чистоте среды для жителей города.

В работе городской ассенизационной службы в годы Первой мировой войны можно выделить следующие характерные проявления.

Тенденцией стало увеличение количества необходимой работы по вывозу нечистот, сопровождавшееся ростом количества мест, подлежащих очистке и при этом не освобождённых своевременно, находящихся в антисанитарном состоянии по несколько месяцев.

Так, в Саратове в конце октября 1915 г. на заседании Городской думы гласный Ф.И. Малинин констатировал: «Домовладельцы находятся в безвыходном положении по вывозке нечистот. Городской обоз не в силах удовлетворить все требования, частные предприятия перегружены»²¹. В Самаре городским ассенизационным обозом было вывезено нечистот с территории только Молоканских казарм за 2 декабря 1916 г. 197 бочек ночных, 3-го – 77, 4-го – 204; с территории 1-го смешанного училища 3 декабря – 10 бочек ночных и 12 дневных²². При этом на конец 1915 г. состав обоза включал 50 человек рабочих, 9 человек обслуживающего персонала (кузнецы, шорники и т.п.), 3 человека управленческого состава, 43 единицы железных ходов и 37 деревянных, 54 бочки²³, и, очевидно, мало изменился за год. Причём в 1915 г. рабочих было даже меньше, чем предполагалось по штату, о чём свидетельствуют данные сметы о неиспользованных средствах (в том числе в сумме более чем 3300 руб. на оплату труда рабочего при месячной зарплате рабочего в 23 руб.)²⁴. По причине отсутствия ресурсов в сентябре 1916 г. Самарская городская управа известила председателя Самарского еврейского комитета помощи жертвам войны о том, что высылать ассенизационный обоз для очистки ретиранных мест и выгребных ям в доме 24 по Духовной улице, где размещался комитет, нет возможности в связи с переходом нижних воинских чинов из лагерей на зимние квартиры, которые подлежат уборке. При этом в указанном доме кроме комитета размещалась ещё и еврейская богадельня, также оставшаяся без возможности пользоваться услугами городского ассенизационного обоза²⁵. Характеризуя ситуацию повышенной потребности города в ассенизации, 22 ноября 1916 г. Самарская городская управа сообщала заведующему городским ассенизационным обозом Андрею Ивановичу Елину следующее: «Воинские части Самарского гарнизона по сложившимся военным обстоятельствам имеют усиленный состав людей, почему накопление в выгребных ямах нечистот настолько увеличилось, что городской обоз в определённые дни и часы положительно не в силах выполнить своих задач... Между тем скученность в казармах людей требует соблюдения должной чистоты в выгребных ямах, более чем когда-либо»²⁶. В городе Аткарске Саратовской губернии к августу 1917 г. отмечалась подобная же ситуация. Директор аткарского реального училища в письме от 22 августа 1917 г. сообщал об этом аткарскому комиссару следующее: «Здание вверенного мне училища с начала войны было взято под постройку войск, которые остаются в нём и в настоящее время. В течение первого года солдаты пользовались клозетом внутри здания, вследствие чего выгребная яма переполнилась и в настоящее время содержимое её в нижнем этаже здания переливается через край и наполняет

зловонием жилое помещение»²⁷. В октябре 1917 г. командир 159-го пехотного запасного полка, размещённого в Аткарске, в обращении к Аткарской городской управе сообщал о необходимости «отчистить отхожее место в помещении полкового комитета, в доме Божедомова, на Базарной площади, т.к. таковое совершенно переполнено»²⁸.

Выполнить «навалившийся» объём работ у города и ассенизационного обоза не получалось по ряду причин. Одной из них был недостаток рабочих рук. Данная причина неоднократно указывалась в материалах переписки Самарской городской думы с заведующим городским ассенизационным обозом, в том числе от 9 февраля 1916 г., от 6 апреля 1916 г., от 2 июня 1916 г., от 22 ноября 1916 г. В документах подчёркивалось: «для ассенизационных работ людей совсем нет, в особенности для выкалывания замёрзших отхожих мест», «не достаёт по количеству лошадей для работы 7 ночных и 3 дневных месячных рабочих»²⁹. На заседании Саратовской городской думы, состоявшемся 28 октября, Городской голова констатировал: «Не трудно достать бочки и лошадей, но чрезвычайно трудно найти рабочих... мы каждый день настаиваем на том, чтобы нанимать людей; цена дошла до 4 руб. в день, но люди всё же не нанимаются»³⁰. А в постановлении Саратовской городской думы от 6 июля 1916 г. отмечалось, что она «находит невозможным взять на себя организацию хозяйственного способа очистки новых воинских бараков путём оборудования для этой цели и содержания городом особого ассенизационного обоза, хотя бы и за счёт военного ведомства, так как городское управление при настоящих условиях считает себя бессильным обеспечить даже своё ассенизационное предприятие необходимым количеством рабочих рук и материалов»³¹.

Также в ряде пунктов обнаружился недостаток лошадей для использования в ассенизационном обозе³².

Одной из причин кадрового «голода» являлась низкая оплата труда постоянных рабочих ассенизационного обоза, уступавшая по размеру оплате подённого труда, а также разница в оплате труда ассенизаторов городом и частными лицами, создававшими конкуренцию городскому ассенизационному обозу. В частности, в апреле 1916 г. заведующий городским ассенизационным обозом Фомин сообщал в Самарскую городскую думу, что подённых рабочих привлечь в обоз трудно, они плохо работают, получают по 2 руб. за ночь, в то время как частные ассенизаторы платят больше³³. В начале апреля 1916 г. подённые рабочие в ассенизационном обозе получали оплату в 2 руб. за ночь, с середины апреля – 3 руб., в июле подённый труд привлекали к работам с оплатой в 1,8 руб. и 2,5 руб.³⁴ При этом оплата труда постоянным рабочим обходилась в 23, 25 и 35 руб. в месяц³⁵.

Городская администрация предпринимала попытки решить проблему своевременной и полной очистки города от нечистот. Одним из путей стала замена недостающих в постоянном штате дневных и ночных чернорабочих подёнными работниками. Также прибегли к переводу штатных рабочих обоза на условия оплаты подённых рабочих, пусть и при невыгодных для города условиях расчёта стоимости их труда⁵⁶. Последнюю ситуацию заведующий самарским городским ассенизационным обозом в начале февраля 1916 г. описывал следующим образом: «...по крайней и неизбежной нужде в дни перед праздничные и праздничные, а также и в будни я посылаю рабочих месячных ночных для выкалывания отхожих мест, которые пишутся в сведение подённых и некоторым выдаются ярлыки как подённым, смотря по их работе»⁵⁷.

Кроме перечисленных способов привлечения к уборке нечистот дополнительных трудовых ресурсов городская администрация использовала практику увеличения рабочего времени для очистки городской территории. Поскольку вывоз нечистот с территории города ассенизационным обозом осуществлялся в бочках, погруженных на телеги, запряжённые лошадьми, являлся делом не быстрым, создавал неприятные запахи на по крайней мере близком к телегам расстоянии, то и работа обоза разрешалась, например, в Самаре в летнее время только после 23 часов до раннего утра (5 часов). Данного периода со временем стало недостаточно для выполнения массы работ, в связи с чем 24 мая 1916 г. Самарская городская управа обратилась к самарскому полицмейстеру с ходатайством о разрешении делать ночные выезды ассенизаторам не с 23 часов, а с 21 часа до 5 часов, чтобы успели очистить за лето отхожие места в расположении воинских частей самарского гарнизона. При этом полицмейстер разрешил проводить очистку только с 22 часов, что незначительно, но всё-таки увеличило график работы ассенизаторов⁵⁸. А в ноябре городская администрация пошла ещё на один шаг в увеличении графика работы ассенизаторов: ассенизационные работы в воинских казармах было решено проводить кроме обыкновенных рабочих дней ещё и в праздничные дни, за особое вознаграждение рабочим в размере подённой платы⁵⁹.

Серьёзным шагом для городского бюджета стала реализация идеи о расширении городского ассенизационного обоза. К апрелю 1915 г. самарский городской ассенизационный обоз насчитывал 46 ночных и 8 дневных бочек и уже не справлялся с вывозом нечистот из выгребных ям и клозетов, находившихся в городских зданиях, в зданиях, арендуемых под воинский постой, школы и больницы. Кроме того, рядом со зданием ассенизационного обоза началось строительство эпидемической больницы, само здание пришло в состояние разрушения, что не допускало его пе-

рестройки на прежней территории⁴⁰. Несмотря на ряд проблем материального плана, наращивание обоза было необходимо, о чём в майском докладе Самарской городской управы, адресованном Самарской городской думе, сообщалось следующее: «Возможность появления холерной эпидемии, дизентерии, принесённых пленными австрийцами, непрекращающаяся эпидемия сыпного тифа заставляет принимать все необходимые меры для улучшения санитарных условий города. Несмотря на успехи в развитии канализации в текущем году чувствуется недостаток в ассенизационных средствах. Поэтому Управа, чтобы поддержать санитарное состояние города, рекомендует увеличить городской ассенизационный обоз на 80 40-ведёрных бочек со всей необходимой арматурой, в том числе герметикой»⁴¹. Было составлено две сметы расходов на новый ассенизационный обоз Самарским городским комитетом Всероссийского городского союза помощи больным и раненым воинам и Самарской городской управой. По смете Самарской городской управы на устройство обоза требовалось более 84 тыс. руб., из которых 44920 руб. были предоставлены 16 сентября в качестве безвозвратного пособия Комиссией о мерах предупреждения и борьбы с чумной заразой, а 39472 руб. город должен был получить в качестве ссуды⁴².

В ходе реализации проекта расширения городского ассенизационного обоза самарская администрация столкнулась, кроме материальных, с проблемами и иного рода. Так, заказ на ассенизационное оборудование акционерное общество строительных заводов Густава Листа в переписке с Самарской городской управой от 26 августа 1915 г. соглашалось выполнить за период около 5 месяцев, но без гарантии (учитывая военное время). Счёт был выслан 15 сентября 1915 г., задаток перечислен 26 октября 1915 г. А 6 мая 1916 г. (т.е. спустя более полгода) общество информировало заказчика о том, что готово завершить заказ при условии повышения цены на 40%, что вынудило Самарскую городскую управу отказаться от данного предложения⁴³.

В ноябре 1915 г. в Самару прибыли лошади, купленные для ассенизационного обоза. Их планировалось разместить в Солдатской слободе. Однако оказалось, что помещение для людей, которые должны были находиться при лошадях, ещё не освобождено от постоя беженцами⁴⁴.

Дроги и повозки для ассенизационного обоза предполагалось закупить у Товарищества Жигулёвского пивоваренного завода А. Вакано и К⁰, о чём Самарской городской управой был сделан запрос 17 марта 1916 г. Однако при осмотре 18 марта оказалось, что часть планируемого к закупке транспорта куда-то исчезла. В мае большинство транспорта, которым располагало Товарищество, было уже продано в другие руки, а за имеющийся владелец запрашивал суммы по 100 руб. и 200

руб. (за рессорные) за единицу. Управа решила приобрести 41 единицу транспорта в первую очередь, при его доставке с территории от Астрахани до Казани. Но 8 июня Товарищество уведомило Управу о том, что большинство телег уже продано, а оставшиеся оно согласно предоставить при уплате за доставку по 60-100 руб. с телеги. От столь дорогой сделки Управа была вынуждена отказаться⁴⁵.

Несмотря на предпринятые усилия по приобретению лошадей, оборудования, транспорта к середине февраля 1917 г. комплектование обоза ещё не было завершено. Из полученных управой 44920 руб. было израсходовано 30456 руб., в том числе на приобретение 32 лошадей, 30 упряжных дуг, 25 дрог и развозок, перечислены средства за 2 насоса. Предполагалось завершить формирование обоза в текущем 1917 г.⁴⁶

Изменения в работе канализационной сети города в военный период были связаны с реализацией проектов по её расширению.

В Самаре проект постройки канализации был одобрен Самарской городской думой ещё 25-26 февраля 1909 г. и утверждён МВД 23 ноября 1910 г. Место для строительства очистительных сооружений канализационной системы обсуждалось накануне войны весьма бурно. Частными лицами и представителями городской администрации делались запросы в разные местности об удобствах и неудобствах очистительных сооружений, аналогичных проектируемым в Самаре, их расположении относительно находящихся поблизости строений. Так, Я.Г. и И.Я. Соколовы в прошении губернатору от 8 января 1914 г. указывали, что они направляли представителей в Москву, в Варшаву и в Царское Село, где качество сооружений лучше, чем планируемых в Самаре, но запах от них ощущается на приличном расстоянии. На запрос Городского головы Ушакова в Варшаву от 21 сентября 1913 г. был получен ответ, что на станции Добра ближайшие к очистительным сооружениям стоят на расстоянии 40 м и 120 м и запаха на этом расстоянии нет. На его же запрос от 21 сентября 1913 г. обер-бургомистру г.Ганау-на-Майне о расстоянии до ближайших жилых домов от новой станции с песколовкой и решётками был получен ответ, что оно составляет 100 м, а запах и неудобства отсутствуют. На аналогичный запрос в Гамбург в Правительственный гигиенический институт от 21 сентября 1913 г., сделанный Линдлеем, инженером, по проекту которого строилась канализация, указывалось расстояние до планируемых сооружений от зданий и мельницы в 100 м и в 150 м. В ответе сообщалось, что на таком расстоянии запаха не будет. В ответе главного инженера о работе Главной насосной станции канализации г. Москвы от 21 февраля 1914 г. на запрос городского головы Самары о возможных неудобствах отмечалось, что станция расположена в строительном квартале и жалоб на запах не было⁴⁷.

На чрезвычайном заседании Самарской городской думы по вопросу о переносе очистительных сооружений на косе р. Самары, состоявшемся 10 февраля 1914 г., было определено, что в очередь работ по постройке канализации в г. Самара в 1914 г. входит строительство механическо-выделительной и пробной биологической станции (утверждены Главным управлением местного хозяйства при МВД отношением на имя самарского губернатора от 11 декабря 1911 г.). Место строительства изначально было предложено на косе р.Самарки у хлебных амбаров недалеко от мельницы т-ва Соколовых и от храма Спасо-Преображения. Из-за жалоб собственников был поднят вопрос о переносе выделительных сооружений и пробных биологических фильтров (поступили жалобы на вероятность запаха, который может отразиться на муке и хлебе). В результате губернатор направил в думу отношение об изменении места сооружений на иное, в т.ч. возможности его переноса на Коровий остров. Медицинский совет рекомендовал перенести временную очистительную станцию на косу р. Самарка, а постоянную устроить на Коровьем острове. В результате были разработаны ещё три варианта дальнейших работ. 14 января 1914 г. было предложено на заседании остановиться на 3-м варианте и ходатайствовать о назначении экспертов из Министерства. Перенос сооружений по 2-му варианту обходился в 53 тыс. руб., по 3-му – в 83 тыс., по 4-му – в 223 тыс. (в последнем случае город не мог взять на себя гарантии, т.к. пришлось бы прокладывать трубу под линиями железной дороги)⁴⁸.

План расширения канализационной сети в период 1914-1917 гг. был существенно скорректирован в связи с войной. 28 июля 1914 г. канализационная комиссия Самарской городской управы рассмотрела докладную записку об устройстве временного выпуска (вместо части программы расширения канализационной сети 1913-1917 гг. на 1914 г. строительства выделительных сооружений на косе р.Самарки с запасным выпуском в Волгу)⁴⁹. 30 сентября 1914 г. Самарская городская управа направила Инспектору судоходства Самарского участка сообщение, в котором отмечалось: «В виду задержки главных выделительных сооружений для канализационных вод вследствие политических осложнений, городская управа решила у щепных рядов на косе р. Самарки выстроить временный выпуск канализационных вод...

Временный выпуск рассчитан на обслуживание канализационной сети очереди 1914 года, т.е. до осени 1915 г., к каковому времени, вероятно, удастся построить и пустить в ход уже окончательное сооружение... временный выпуск кроме возможности разгрузить ныне действующую очистительную станцию на Воскресенском спуске даст возможность пустить в ход сеть очередей

1914 года, на который, между прочим, должен примкнуть один из крупных лазаретов для раненых воинов / дом Е.А. Курлиной по Казанской ул. между Старо-Самарской и Духовной ул. приспособлен под лазарет на 350-400 человек/...»⁵⁰.

К 1 января 1917 г. предполагалось принимать воду всей сети. Было решено, что трубопровод пройдёт под путями Волжской ветви Самаро-Златоустовской железной дороги. Заниматься проектом должна была техническая контора К.В. Богоявленского и контора С.И. Мадалинского. Смета Самарской городской управы по ценам 1914 г. предполагала расходы на реализацию проекта в 3884,45 руб. При устройстве запасного выпуска канализационная сеть должна была охватить не менее 30 новых владений с доходом в среднем по 300 руб. в год с каждого⁵¹.

По ходу реализации плана, скорректированного осенью 1914 г., в дальнейшем вновь возникли проблемы, о которых Самарская городская управа на заседании 18-20 апреля 1916 г. отмечала, что требования техническо-строительного комитета МВД (были приведены в журнале от 2 июня 1915 г. №112) по ряду положений не выполнимы, и если останутся, то будет необходимо «прекратить работы по устройству канализации». В частности, это относилось к строительству биологической станции на Коровьем острове. Отмечалось, что следование выдвинутым требованиям «в настоящее время является совершенно невыполнимым», поскольку предполагает фильтры и осадочные бассейны на 80000 жителей, водоотвод на Коровий остров частью на 160000 жителей, а затем на всё число жителей проектное в 323000, но из-за войны изыскать столь крупную сумму невозможно, при необходимости условий, выдвинутых МВД, следует отложить проект до более благоприятного времени⁵².

Несмотря на имевшиеся проблемы канализационная сеть в Самаре довольно успешно эксплуатировалась, обороты от её наличия росли с каждым годом. В 1913 г. она обслуживала 134 владения, в 1914 г. – 165, в 1915 г. – 244, в 1916 г. – 350, в 1917 г. – 454⁵³. Среди пользователей были как довольно состоятельные лица, которые могли себе позволить, как Николай Лаврентьевич Мамышкин, проживавший на улице Дворянской в доме 84, осуществлять за пользование канализацией ежемесячные платежи от 83 до 404 руб., так и люди среднего достатка, подобные Софье Алексеевне Яценко, проживавшей на той же улице Дворянской в доме 82, платежи которой составляли от 8 до 12 руб. в месяц.⁵⁴ В 1917 г. среди сотрудников, задействованных в работе самарской канализационной сети, числились 2 человека в составе общего управления, 32 в составе канцелярии, 2 служащих при складах, 38 человек рабочей силы⁵⁵.

Конно-железная дорога и трамвай. Серьёзные коррективы внесла Первая мировая война в работу городского транспорта на территории провинциаль-

ных поволжских городов, в частности конка в ряде центров была вытеснена электрическим трамваем, поскольку перестала отвечать возросшим потребностям горожан в передвижении внутри городской и в пределах пригородной зоны. Ярким примером такого замещения является вытеснение конки трамваем в губернском городе Самара.

Конка в Самаре действовала с 1890 г., правила её работы определялись договором от 5 марта 1890 г., заключённым между Акционерным обществом конно-железной дороги в Самаре и городской администрацией, и дополнениями к нему от 14 августа 1890 г. и от 9 марта 1895 г. В соответствии с договором конка должна была обслуживать территории «от Старого собора по Казанской улице, мимо Александровского сквера по Вознесенской, далее по Воскресенской, Дворянской, Панской до Соборной... по Соборной до Москательной и с Москательной по Самарской, Симбирской и Садовой до Молоканского сада». Договор предполагал строительство ветки до вокзала. Были установлены три тарифные линии: 1-я – от Старого собора до Соборной площади и Троицкой улицы, 2-я – от данного пункта до Молоканского сада, 3-я – от Самарской улицы до вокзала железной дороги. Устанавливалась плата за проезд по каждой линии за 1-й класс – 5 коп., за 2-й – 3 коп. в период с 7 утра до 10 вечера, а в прочее время – не выше двойной цены от указанной платы⁵⁶.

В феврале 1915 г. в Самаре был пущен первый трамвай, а к апрелю уже действовало несколько линий, объединявших в единую магистраль наиболее важные точки города, в том числе включавших в схему движения железнодорожный вокзал. Несмотря на то, что в работе трамвая в годы войны часто случались перебои движения и нарушение порядка проезда в вагонах, конка перестала быть его конкурентом именно в данный период, во многом в связи с обстоятельствами военного времени. В годы войны срывы в движении самарской конки в зимний период стали систематическими. Так, работа данного вида транспорта в период декабря 1915 г. характеризовалась самой администрацией Самарского агентства Акционерного общества городских и пригородных конно-железных дорог в России следующим образом: «Движение по линии от Молоканского сада до Хлебной площади не производилось совсем 9 декабря вследствие бывшего накануне бурана, затем дождя. Рельсовый путь был покрыт слоем льда, в виду чего движение не могло быть восстановлено... 10, 11 и 12 декабря движение вагонов производилось не на всём протяжении линии, а лишь по мере очистки пути, с 13 декабря движение производится до Хлебной площади.

Вокзальная линия.

Движение не производилось 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18... С 20 декабря и до сего времени (23 декабря. – примеч. моё. – Е.С.) движение не производится»⁵⁷.

На заседании Городской думы в январе 1916 г. гласный П.И. Малкин выступил с заявлением, подняв вопрос о том, что «движение на вокзал по улице Льва Толстого закрыто и не работает с 20 декабря 1915 года по сие 15 число января»⁵⁸ (согласно данным инженера А.С. Карамышева, с 26 декабря по 22 января⁵⁹). Спустя неделю на другом заседании тот же гласный обратился к городскому голове с заявлением, ярко характеризующим просчёты в работе конки: «...имею честь покорнейше просить Ваше Высочородие обязать через посредство полиции Управление конки срыть накопившийся вдоль линии конки снег, достигающий более аршина высоты, благодаря чему переезд на лошади через полотно дороги стал положительно невозможен. А также невозможно переходить и пешему, не рискуя сломать ногу, а в особенности по Самарской и Садовой улицам»⁶⁰.

В конце января 1916 г. контролёр-инженер А.С. Карамышев констатировал: «В последние дни движение вагонов конно-железнодорожной дороги прекратилось по всем линиям и не видно никаких работ по уборке снега»⁶¹, в связи с чем Самарская городская управа направила управляющему конно-железнодорожной дорогой в г. Самара предписание, в котором указывалось: «...пути конки содержатся в совершенно не проездном виде, вследствие скопления в значительном количестве снега... Управа просит Вас немедленно привести путь конки в исправное состояние и поддерживать его во всё время»⁶².

В конце осени 1916 г. проблемы, связанные с движением конки, возобновились. 22 ноября инженер А.С. Карамышев сообщил главному контролёру, что «конное движение с вечера 21-го сего месяца прекратилось по всем линиям и не замечено работ по уборке с линии снега», причём отсутствие движения конки 21-23 ноября 1916 г. было запротоколировано⁶³. В начале декабря на очередном заседании Самарской городской управы было отмечено, что по Казанской улице «движение конно-железнодорожной дороги до конечного пункта у Хлебной площади почему-то прекращено»⁶⁴.

О работе самарской конки в декабре 1916 г. в докладе главному самарскому контролёру контролёр-инженер А.С. Карамышев сообщал следующее: «...мною были осмотрены в парке конно-железнодорожной дороги книги записей зимнего движения конки.

По записям видно, что благодаря буранам и снежным заносам коночное движение совершается все время с перерывами и не по всем линиям.

6 декабря благодаря бурану движение прекратилось в 7 ч. вечера; 7-го движение возобновилось в 12 ч. дня, причём работала только одна линия: Земская больница – Троицкий базар; 8-го движение поддерживалось до 11 ч. утра, а затем прекратилось; 9-го движение началось в 1 ч. дня; 15-го движение началось в 11 ч. утра; 17-го тоже с 11 ч. утра; 20-го конка работала до 1 ч. дня; 22

и 23-го движение происходило только по одной линии: Земская больница – Троицкий базар и до сих пор на других линиях движение не возобновлялось.

Уборка снега с линии происходит – но только не по всем путям, например на Панской улице снег убирают, на Дворянской никаких работ по уборке снега не замечено.

Благодаря плохой уборке снега на линиях, где происходит движение конки, образовались своего рода снежные окопы – проезд через которые чрезвычайно затруднителен и не совсем безопасен. Происходят довольно часто падения вследствие опрокидывания саней»⁶⁵.

В докладах о работе конки в конце декабря 1916 г. - начале января 1917 г. Карамышев указал, что движение «Вокзальной линии конно-железнодорожной дороги в этот зимний сезон прекратилось с 25-го декабря 1916 г... Движение на линии Хлебная площадь прекратилось с 2-го января с/г.», подчеркнул, что «движение до сих пор не возобновлялось и никаких работ по уборке снега и сколке льда не производится», акцентировал внимание на том, что работает «только одна линия «Земская больница – Троицкий базар»»⁶⁶, да и вдоль неё «снег счищен только с рельс, по бокам же остаются большой высоты сугробы»⁶⁷. В середине февраля 1917 г. пристав 3-й части города Самара сообщал в рапорте полицмейстеру: «Соборная, Льва Толстого, Самарская и Симбирская улицы вдоль поворота конно-железнодорожной дороги представляют собой снежный туннель (неровный), являющийся по заключению городского инженера угрожающим общественной безопасности при движении по означенным улицам»⁶⁸.

На многократные жалобы на работу самарской конки её руководство, как правило, отвечало, что «в виду обстоятельств военного времени и недостатка, вследствие этого, рабочих, не представляется возможным производить требуемые работы усиленным темпом и выполнить предложение Городской управы о сколке и свозке снега в тот короткий срок, какой Управа изволила назначить. Так же причиной – недостатком рабочих – объясняется и вообще сравнительная медленность очистки пути к.-ж.д. от снега»⁶⁹, «движение не производится в виду недостатка кучеров и кондукторов»⁷⁰. Кроме того, руководство конки отмечало, что проведение «городским общественным управлением электрического трамвая по направлению города, обслуживавшемуся конножелезнодорожной дорогой, отвлекло от последней почти всех пассажиров» и ведёт к ежедневным убыткам до 250 руб.⁷¹

Подобные обоснования и запаздывание в сроках расчистки территории для стабильного движения конки привели к формированию среди городского самоуправления мнения, которое гласный Зубчанинов на заседании Самарской городской думы, состоявшемся 24-25 февраля

1916 г., выразил словами: «...было бы полезным поручить Юридической комиссии обсудить вопрос о прекращении существования конки и разойтись с ней, чтобы она освободила наши улицы, сказав ей «ты нам больше не нужна и должна оставить нас»⁷². С этого времени городская администрация стала пристально следить за работой конки, выявлять и протоколировать все нарушения договора с целью разорвать контракт с выгодой для города.

Работа городского трамвая в годы войны в тыловых районах страны была важной основой транспортных перевозок, прежде всего многочисленной рабочей публики, а также раненых и больных воинов, прибывавших в город для размещения в лазаретно-госпитальных учреждениях. Поэтому линия трамвайного сообщения проходила как мимо крупных промышленных предприятий, так и мимо железнодорожного вокзала, на который прибывали поезда с военными, направленными на излечение. Количественный рост рабочих, как задействованных на конкретном предприятии, так и в целом проживавших в городской среде, в годы войны был существенным, что объяснялось нуждами обороны, на которую работал тыл. Так, на самарском Трубочном заводе, где производилась продукция для армии, в 1914 г. трудились 2260 человек, в 1916 г. к 1 января – 8090, к 1 мая – 11200, к 1 сентября – 16820⁷³. С поездками на городском трамвае именно рабочих Трубочного завода в Самаре был связан ряд инцидентов. В частности, 5 сентября 1916 г. утром на улице Полевой «скопилась толпа рабочих в несколько сот человек и заставляла насильственно вагоны отправляться не в город, а на завод, в виду чего правильность движения в городе была нарушена... У Трубочного завода рабочие, не дожидаясь встречных из города вагонов, требовали отправления вагонов и грозили также избить вагоновожатых»⁷⁴. В связи с таким беспорядком ряд кондукторов были даже вынуждены писать в адрес администрации заявления с просьбой «не назначать... дежурить по Дачной линии, в виду того, что уже два раза избит рабочими Трубочного завода, а третий раз грозят выбросить... с вагона»⁷⁵.

Часть вагонов стала использоваться для перевозки раненых и больных воинов с вокзала до ближайшей к лазарету остановки. В Саратове трамвай был задействован в качестве городского транспорта ещё до войны, находился в управлении Бельгийской компании саратовских электрических трамваев и освещения. С осени 1914 г. перевозка раненых была включена в обязательную практику работы саратовского трамвая. Чтобы осуществлять её организованно, руководство Бельгийской компании 24 октября 1914 г. обратилось к начальнику эвакуационного пункта и заведующему отделением народного здоровья губернского земства с ходатайством о со-

блюдении следующих правил транспортировки: «Для перевозки из лазарета в лазарет больных и раненых воинов небольшими партиями, не более 5 человек, Бельгийское об-во, по соглашению с Транспортной комиссией, выдаёт специально установленные для бесплатного проезда в вагонах трамвая чековые книжки; книжки эти каждый лазарет может получать у члена Транспортной комиссии А.П. Руднева»⁷⁶. Для перевозки более значительных партий раненых компания просила уведомлять её заранее.

Поскольку перевозка раненых была необходима городу, между компанией и городской администрацией установились взаимовыгодные отношения, «закрывались глаза» на некоторые обстоятельства, которые ранее вызвали бы конфликт. Так, саратовская администрация оказывала содействие Бельгийской компании в получении специалистов из числа пленных, в ускорении пересылки материалов, «закрывала глаза» на ряд зафиксированных нарушений в трамвайном сообщении, а компания осуществляла перевозку раненых и больных воинов на благотворительной основе, предоставила для этого три вагона⁷⁷.

Несмотря на выделение специальных вагонов для перевозки раненых своевременно отправлять их по госпиталям и лазаретам получалось далеко не всегда. Данная ситуация была отмечена на заседании исполнительной комиссии губернского комитета Всероссийского земского союза помощи больным и раненым воинам, состоявшемся 4 августа 1916 г.: «Сейчас движение трамваев вообще очень затруднительно, потому что нельзя исправить испорченные вагоны... В начале эвакуации кроме моторных было 5 специально оборудованных вагонов для носилочных больных; потом число их уменьшилось до 3-х, а недели 3 назад исключили из обращения ещё вагон и осталось только два на 20 человек. Между тем с каждым поездом прибывает от 70 до 120 носилочных больных. В один приём мы отправляем в двух вагонах 20 человек, а остальные в ожидании возвращения этих вагонов лежат под навесом... нужно увеличить количество вагонов для носилочных. Независимо от этого, нужны ещё обыкновенные вагоны для перевозки сидячих раненых, так как с вокзала они направляются сначала в эвакуационный госпиталь, а оттуда на пристань или в общественные лазареты»⁷⁸.

Также планировалось расширение магистрали движения трамвая в Саратове. В конце января 1915 г. саратовским городским самоуправлением было принято решение требовать от Бельгийской компании строительства новой линии трамвая протяжённостью в 4 версты от угла Астраханской и Михайловской улиц по Михайловской и Казарменной до Дворянской, по Дворянской через железнодорожный вокзал до Б. Садовой и по Б. Садовой мимо университетских клиник к Агафоновскому и Патрикеевскому посёлкам.

Строительство планировалось завершить к середине апреля 1917 г.⁷⁹

Рост объёмов работы трамвая вызывал повышенный расход электричества. В начале декабря 1916 г. правлением Бельгийской компании саратовских электрических трамваев и освещения отмечалось, что «электрическая станция работает почти при полной нагрузке и при нормальных условиях следовало бы возбудить вопрос о её расширении». Высказывались опасения, что при таких нагрузках далее система не сможет работать. Даже были высказаны предложения «запретить: 1) рекламное освещение на кинематографе, ресторанах, магазинах, аптеках не более, чем одной лампой в 25 свечей на окно или витрину, 2) функционирование кинематографов и прочих увеселительных заведений с 4 до 8 часов, 3) в торговых заведениях использовать с 4 до 8 не более 30% ламп, 4) в ресторанах, столовых и т.п. использовать с 4 до 8 часов не более 50% ламп, 5) в квартирах с 4 до 8 часов зажигать не более 25% ламп, 6) работать моторам на фабриках и заводах с 4 до 8 часов»⁸⁰.

Исследование выделенных аспектов коммуникационно-хозяйственной части городского пространства позволяет определять влияние на них Первой мировой войны как противоречивое. С одной стороны война вызвала затруднения в работе хозяйственных служб и коммуникаций. Широкий размах получила проблема нехватки рабочих рук, рост расходов средств на поддержание нормального функционирования городского хозяйства, затягивание сроков реализации проектов по расширению коммуникаций. Однако можно выделить и позитивные аспекты – модернизацию составляющих городских коммуникационно-хозяйственных ресурсов, в том числе развитие сети электрического трамвая, канализационной системы, обеспечивавших большее удобство в использовании системы транспортного сообщения и устранении отходов человеческой жизнедеятельности соответственно.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Тулиганова И.В. Социокультурное пространство современного города. Автореф. дисс. ... канд. филос. наук. Саратов, 2009. С.4-5.
- ² Микляева Е.В. Социокультурные особенности трансформационных процессов в монопрофильном городе (на материалах социологических исследований Архангельской области). Автореф. дисс. ... канд. социол. наук. Архангельск, 2008. С.5-6.
- ³ Там же. С.12-14.
- ⁴ Абрамян Г.П. Современная городская среда как фактор влияния на социокультурную ситуацию // <http://kvkz/stati/2579-sovremennaya-gorodskaya-sreda> (дата обращения: 05.09.2015).
- ⁵ Асаул А.Н. Экономика недвижимости. Учебник для вузов / 3-е изд., исправл. / А.Н. Асаул, С.Н. Иванов и др. СПб.: АНО «ИПЭВ», 2009. URL: <http://www.aup.ru/>

- books/m491/6_2/3.htm (дата обращения: 15.09.2015).
- ⁶ Коммуникации // Словари и энциклопедии на академике. URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1809772> (дата обращения: 10.09.2015); Коммуникации городские // Справочник технического переводчика. URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/stroitel/2346> (дата обращения: 10.09.2015); Улично-дорожная сеть городская // Официальная терминология. Академик.ру. 2012. URL: <http://official.academic.ru/27483> (дата обращения: 10.09.2015).
- ⁷ Государственное бюджетное учреждение Самарской области «Центральный государственный архив Самарской области» (далее – ГБУСО «ЦГАСО»). Ф.153. Оп.9. Д.902. Л.3-4.
- ⁸ Там же. Л.4, 18.
- ⁹ Там же. Л.32.
- ¹⁰ Там же. Л.23.
- ¹¹ Там же. Л.6-6 об.
- ¹² Там же. Л.25.
- ¹³ Там же. Л.19-20.
- ¹⁴ Там же. Л.21.
- ¹⁵ Там же. Л.60.
- ¹⁶ Там же. Л.41.
- ¹⁷ Там же. Л.42.
- ¹⁸ Там же. Л.27-28.
- ¹⁹ Там же. Л.62-63 об.
- ²⁰ Там же. Л.64.
- ²¹ Областное государственное учреждение Государственный архив Саратовской области (далее – ОГУ ГАСО). Ф.3. Оп.1. Д.4624. Л.209.
- ²² ГБУСО «ЦГАСО». Ф.153. Оп.9. Д.900. Л.160.
- ²³ Там же. Д. 891. Л.30. Д.895. Л.195. Д.900. Л.153.
- ²⁴ Там же. Д.895. Л.195.
- ²⁵ Там же. Д.900. Л.88, 89.
- ²⁶ Там же. Л.161-161об.
- ²⁷ ОГУ ГАСО. Ф.922. Оп.1. Д.1. Л.193.
- ²⁸ Там же. Л.214.
- ²⁹ ГБУСО «ЦГАСО». Ф.153. Оп.9. Д.900. Л.19, 28, 67, 161.
- ³⁰ ОГУ ГАСО. Ф.3. Оп.1. Д.4624. Л.209.
- ³¹ Там же. Д.4712. Л.33.
- ³² ГБУСО «ЦГАСО». Ф.153. Оп.9. Д.900. Л.28.
- ³³ Там же. Л.28.
- ³⁴ Там же. Л.29, 67.
- ³⁵ Там же. Д.895. Л. 195.
- ³⁶ Там же. Д.900. Л.19, 67.
- ³⁷ Там же. Л.67.
- ³⁸ Там же. Л.70, 71.
- ³⁹ Там же. Л.161об.
- ⁴⁰ Там же. Д.891. Л.30-31.
- ⁴¹ Там же. Л.39-40.
- ⁴² Там же. Л.38, 47-48, 99, 108.
- ⁴³ Там же. Л.74, 81, 158, 160.
- ⁴⁴ Там же. Л.134.
- ⁴⁵ Там же. Л.148, 154-156, 160.
- ⁴⁶ Там же. Л.177-177об., 193.
- ⁴⁷ Там же. Л.123-127, 131.
- ⁴⁸ Там же. Л.121-122, 135об.
- ⁴⁹ Там же. Ф.153. Оп.30. Д.22. Л.39, 198.
- ⁵⁰ Там же. Л.5-5об.
- ⁵¹ Там же. Л.19, 31, 44, 48.
- ⁵² Там же. Л.50, 55.
- ⁵³ Там же. Оп.7. Д.2. Л.11.
- ⁵⁴ Там же. Д.1. Л.29, 38.
- ⁵⁵ Там же. Д.2. Л.20.
- ⁵⁶ Там же. Оп.9. Д.909. Л.26-26об., 73, 75об.

⁵⁷ Там же. Л.21.

⁵⁸ Там же. Л.16-16об.

⁵⁹ Там же. Л.10.

⁶⁰ Там же. Л.17.

⁶¹ Там же. Л.66.

⁶² Там же. Л.8-8об.

⁶³ Там же. Л.47, 56-59.

⁶⁴ Там же. Л.49.

⁶⁵ Там же. Л.53.

⁶⁶ Там же. Л.84.

⁶⁷ Там же. Л.71.

⁶⁸ Там же. Л.3.

⁶⁹ Там же. Л.13.

⁷⁰ Там же. Л.21.

⁷¹ Там же. Л.20-20об.

⁷² Там же. Л.28.

⁷³ Генерал В.С. Михайлов. 1875-1929. Документы к биографии. Очерки по истории военной промышленности / Под ред. И. Гаркуши; сост. Ю. Ильин, Л. Саэт, Н. Ильина. М.: РОССПЭН, 2007. С.163.

⁷⁴ ГБУСО «ЦГАСО». Ф.465. Оп.2. Д.54. Л.253.

⁷⁵ Там же. Л.252.

⁷⁶ ОГУ ГАСО. Ф.175. Оп.1. Д.113. Л.90-90об.

⁷⁷ Там же. Ф.3. Оп.1. Д.4624. Л.128об.-129; Ф.175. Д.128. Л.28; Ф.642. Оп.1. Д.21. Л.44.

⁷⁸ Там же. Ф.642. Оп.1. Д.21. Л.43об.-44.

⁷⁹ Там же. Ф.3. Оп.1. Д.4624. Л.18об.-19.

⁸⁰ Там же. Ф.175. Оп.1. Д.128. Л.45-46.

THE URBAN SPACE OF RUSSIAN PROVINCE DURING THE FIRST WORLD WAR: SOME ASPECTS OF THE COMMUNICATION NETWORK AND THE URBAN ECONOMY

© 2015 E.Yu. Semenova

Volga Branch of the Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences, Samara,
Samara State Technical University

The article is devoted to the impact of the World War I on the communication network and the economy in the urban space of the rear provincial towns. The author focuses on the changes in the work of urban transport, as well as in lighting and cleaning of the city territory that were the results of the war.

Keywords: city, urban space, communications, economy, everyday life, townspeople, World War I, Volga region, Russian province.