ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего профессионального образования
«ОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ»
(ОмГУПС (ОмИИТ))

На правах рукописи

СЕРДЮК Владимир Александрович

ФОРМИРОВАНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СИБИРИ В 1891 – 1917 ГГ.

Специальность 24.00.01 – Теория и история культуры

Диссертация
на соискание ученой степени кандидата исторических наук

Научный руководитель:

доктор исторических наук, профессор
Гайдамакин Андрей Васильевич

Омск - 2014

Оглавление

Введение……3

Глава 1. Общие тенденции и особенности развития корпорации железнодорожников в России и Сибири в конце XIX – начале XX вв……30

1.1. Факторы и условия развития корпорации железнодорожников России в конце XIX – начале XX вв……30

1.2. Особенности становления и развития корпорации железнодорожников Сибири……42

Глава 2. Культура взаимоотношений на железных дорогах Сибири и роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников в 1891 – 1917 гг……62

2.1. Культура взаимоотношений на Сибирской железной дороге: основные проблемы и пути их преодоления……62

2.2. Роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников Сибири……79

Глава 3. Становление социокультурной сферы на железных дорогах Сибири и ее влияние на формирование корпоративной культуры железнодорожников……95

3.1. Учебно-воспитательная деятельность образовательных учреждений железных дорог Сибири в конце XIX – начале XX вв……95

3.2. Направления и формы становления корпоративной культуры железнодорожников Сибири……117

Заключение……159

Список источников и литературы……165

Приложения……188

Список сокращений……217

Введение

Актуальность темы. С того момента, как цесаревич Николай Александрович заложил камень в основание Транссибирской магистрали, прошло уже более 120 лет. Последовавшие вслед за этим изменения во всех сферах сибирской жизни позволяют отметить справедливость слов современника, в 1902 г. назвавшего проведение дороги «эпохой в жизни Сибири» и не сомневавшегося, что в будущем история региона будет разделена на два периода: Сибирь до постройки железнодорожной магистрали и Сибирь после ее проведения[1]. Великий Сибирский путь, как его часто именовали в дореволюционной историографии, структурировал, скреплял восточное пространство Российской империи, обладая не только колоссальным экономическим и политическим значением, но и культурным, духовным. Так, отмечая усилия местного Управления дороги по созданию в Томске «города-сада», сибирская печать считала, что это принесет городу «те культурные блага», которые железная дорога обязана нести в край[2]. В первую очередь речь шла об учреждениях социокультурной сферы, выполнявшим образовательные и воспитательные функции как в отношении служащих дороги, так и простых жителей Сибири. Магистраль, таким образом, являлась локомотивом культурных перемен.

В тоже время, уже в конце XIX – начале XX вв. железнодорожная система представляла собой своеобразное «государство в государстве», со своими традициями, ценностями, обычаями. Отраслевая пресса утверждала, что «железнодорожная служба по самой сущности своей сильно обособляет отдающихся ей агентов, создает им своеобразную обстановку, подвергает их особым бытовым условиям и требует подчас чрезвычайного напряжения физических и духовных сил»[3]. Эти особенности ложились в основу формирования

---

[1] Дестрем Д. Обзор отзывов печати по поводу десятилетия Великого Сибирского рельсового пути // Железнодорожное дело. 1902. № 2–3. С. 28.

[2] Яницкий И. Где быть зданию управления Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. 1914. 21 января. С. 4.

[3] К вопросу о санитарно-экономическом состоянии заболеваемости и смертности линейных служащих на Сибирской железной дороге // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 1. С. 8.

корпоративной культуры, на процесс становления которой оказывали влияние факторы общего характера, присущие всем казенным железным дорогам России. Вместе с тем, магистрали отличались друг от друга царившими на них порядками, географическим расположением, уровнем образования и нравственного развития местного населения и служебного персонала, личностными качествами руководящего состава и другими особенностями, в значительной степени определявшими успешность развития корпоративной культуры на той или иной дороге. Процесс ее становления растянулся на десятилетия и по сей день подвергаясь различным трансформациям. При этом необходимо отметить, что эффективность проводимых в настоящее время реформ в железнодорожной отрасли во многом зависит от формирования у работников чувств профессиональной гордости и долга, ответственности за результаты своей работы[4], духовно-нравственного воспитания[5], осознания себя частью единого целого[6]. В этой связи важное значение приобретают накопленный опыт, традиции предшествующих поколений железнодорожников и, соответственно, исследования, анализирующие истоки и процесс формирования корпоративной культуры работников железнодорожной отрасли.

Разрабатываемая тема формирования корпоративной культуры железнодорожников Сибири в дореволюционный период **актуальна по нескольким причинам**:

1) возрастающее внимание к корпоративной культуре обуславливается пониманием ее роли в современных условиях. Благодаря уникальной способности корпоративной культуры создавать общественный порядок, вносить ясность в ожидания членов коллектива, обеспечивать целостность за счет ключевых ценностей и норм, воспринимаемых как постоянные и передаваемые из поколения

---

[4] См.: О наставничестве ОАО "РЖД": положение; утв. 28.04.2008 г. распоряжением ОАО "РЖД" № 906р. URL: http://doc.rzd.ru/isvp/public/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id= 5104 &refererLayerId=5103&id=3759#6003.

[5] Распоряжение ОАО "РЖД" от 20.12.2010 г. N 2692р «Об утверждении целевой программы "Молодежь ОАО "Российские железные дороги" (2011 – 2015 гг.)». URL: http://base. consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=547663;dst=0;ts=6005C251B44935DD913E D0C653517EFF;rnd=0.052515902878091825.

[6] Распоряжение ОАО "РЖД" от 29.12.2012 г. N 2789р «О кодексе деловой этики открытого акционерного общества "Российские Железные Дороги"». URL: http://base.consultant.ru/ cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=548998.

в поколение, создавать чувство причастности к организации и преданность общему делу путем связывания членов группы в одно целое, предприятие добивается высокой продуктивности и эффективности своей деятельности[7]. В силу этого популярная в дореволюционный период фраза о том, что «душа каждого предприятия – его личный состав»[8] приобретает всеобъемлющее значение;

2) специфика железнодорожной деятельности, где работник должен нести постоянную ответственность за жизнь, здоровье и благополучие пассажиров, выдвигает на первый план личностные качества персонала. По мнению исследователя И. Е. Булатникова, это особенно проявляется во внештатных ситуациях, когда воля, знание своего дела позволяют преодолеть страх, ориентируясь в выборе логики своего поведения на высшие смыслы и нравственные императивы. Отсюда существует тесная связь профессиональной ответственности личности с развитием всей ее социально-нравственной сферы, с прочностью закрепления в сознании представлений о добре и зле, чести и достоинстве, совести и ответственности, – в том, что основным критерием оценки результатов профессиональной деятельности любого специалиста является человечность в отношении к окружающим людям[9];

3) наряду со своими традиционными функциями, железнодорожный транспорт является основой социально-экономического роста России. От состояния и качества работы железных дорог зависят не только перспективы дальнейшего роста отечественной экономики, но и способность государства эффективно выполнять такие важнейшие функции, как защита национального суверенитета, обеспечение безопасности и административно-политической целостности страны[10]. Наглядным примером тому служит история железных дорог Сибири и, в первую очередь, Транссибирской магистрали, нередко

---

[7] Корпоративная культура = Corporate culture: проблемы и тенденции развития в мире и в России: сб. статей. М., 2011. С. 96–97.

[8] Вестник Юго-Западных железных дорог. 1905. № 20. С. 238.

[9] Булатников И. Е. Воспитательная система как фактор формирования ответственного отношения будущих специалистов к профессиональной деятельности // Ярославский педагогический вестник: Серия «Гуманитарные науки». Ярославль, 2009. № 4 (61). С. 94.

[10] Корпоративный социальный отчет ОАО «РЖД» за 2011 г. С. 19. URL: http://rzd.ru/static/download?vp=1&load=y&col_id=121&id=70696.

именуемой «становым хребтом России». По настоящий момент она играет исключительную по важности роль в решении стоящих перед государством и обществом проблем. К их числу относятся:

– формирование единого экономического, политического и культурного пространства путем улучшения условий связи Центра с Сибирью и Дальним Востоком;

– обеспечение выхода России на мировой рынок;

– сохранение и укрепление роли России в мировой экономической системе путем предоставления своей территории для осуществления международных транспортных связей[11].

Успешная деятельность в этом направлении зависит от наличия в отрасли высококвалифицированных работников, представляющих собой сплоченный коллектив, отождествляющий свои устремления с целями организации, что становится возможным лишь при существовании сильной корпоративной культуры.

В целом, указанные выше обстоятельства позволяют говорить о важности изучения исторического опыта формирования корпоративной культуры железнодорожников России и, в частности, Сибири в конце XIX – начале XX веков.

Степень изученности проблемы. Различные аспекты избранной автором проблемы в той или иной степени получали освещение в опубликованных работах исследователей истории российского железнодорожного транспорта, не являясь предметом специального исследования.

В соответствии с особенностями проблематики, исследовательскими подходами в изучении поставленных задач, можно выделить три историографических периода: 1) конец XIX в. – 1917 г.; 2) 1917 г. – конец 80-х гг. XX в.; 3) начало 90-х гг. XX в. по настоящее время.

Начало **первого периода** связано со строительством Транссибирской магистрали, окончание – с наступившими в 1917 г. социально-экономическими и

[11] Бандман М. К. Место Транссиба в экономике России после распада СССР. Новосибирск, 1996. С. 9.

политическими переменами в стране, повлекшими за собой коренные изменения в железнодорожной сфере.

Отдельные аспекты формирования корпоративности железнодорожников стали волновать специалистов и ученых задолго до создания Великого Сибирского пути. Одним из первых о личностных и деловых качествах железнодорожного персонала стал писать учёный-экономист, статистик, член-корреспондент Петербургской академии наук А. И. Чупров[12], опубликовав в 1876 и 1888 гг. статьи, посвященные положению служащих на железных дорогах. Чупров кратко охарактеризовал обстановку на отечественных железных дорогах: недостаточное материальное обеспечение персонала, неуверенность большей части служащих в своем профессиональном будущем вследствие «бесконтрольной зависимости от лиц, непосредственно стоящих над ними», «царство протекции, каприза и […] взяточничества»[13]. По мысли автора, между наличием в отрасли опытных, способных кадров и обеспечением безопасности транспортных перевозок существует прямая связь. А высота личностных качеств служащих, в свою очередь, зависит от окружающей обстановки, поэтому к задачам железнодорожных предприятий относится не только отбор способных работников, но и привязка их к службе, для чего необходимо создавать материальную и нравственную обстановку, заставляющую дорожить занятым местом. Учитывая взаимосвязь между безопасностью железнодорожных перевозок и качествами служащих, Чупров призвал и государство, и общество вступиться за положение последних.

Первая серьезная работа, в которой по отношению к железнодорожникам было применено словосочетание «Железнодорожный мир», отражающее их особенное положение, некоторую отчужденность от других слоев общества, вышла в 1890 г.[14] Предметом исследования Л. Э. Котлубая стала «внутренняя, интимная жизнь» железнодорожной отрасли. По мнению автора, персонал каждой отечественной железной дороги, изначально образованный из «разнородных элементов», в первое время не имел между собой ничего общего, что приводило к

---

[12] Чупров А. И. Речи и статьи. Т. 3: Железные дороги; Торговая политика; Статьи на разные темы / предисл. А. Ф. Кони. М., 1909.

[13] Там же, с. 279.

[14] Котлубай Л. Э. Железнодорожный мир: крит. наброски. Рассказы. СПб., 1890.

значительной текучести кадров. Кроме того, причиной увольнений являлось приниженное положение рядовых служащих, отношение железнодорожных руководителей к ним как к автоматам, лишь исполняющим чужую волю. Все железнодорожники в исследовании делятся на три категории: 1) железнодорожная администрация, в состав которой входят председатели и члены правлений дорог, директоры, управляющие и начальники отдельных служб; 2) начальники участков и дистанций, ревизоры движения, помогающие первой категории держать в «кабале» третью; 3) низшие служащие, начиная с начальников станций, машинистов, дорожных мастеров и заканчивая стрелочниками, кочегарами и путевыми сторожами. Последняя категория называлась «рабами» первой. Большая часть труда отведена анализу проблем и недочетов сквозь призму царящих на железных дорогах порядков. Сходные идеи высказывал М. Е. Богданов[15], считавший плохое отношение начальства к служащим одной из причин железнодорожных забастовок 1905 г.

Особую роль, как в плане методологических новаций, так и влияния на изучение вопроса, сыграли работы помощника начальника Петербурго-Варшавской железной дороги, инженера И. И. Рихтера. Длительное время Рихтер редактировал журнал «Железнодорожное дело», выступая с работами, посвященными учету человеческого фактора в эксплуатации дорог. В 1896 г. вышло его исследование «Железнодорожная психология»[16], в котором во главу угла было поставлено «душевное равновесие» железнодорожников, обладающее большим значением, нежели вещественная часть дорог. Примечательно, что работа посвящалась «снисходительному вниманию просвещенного меньшинства» – в таком ракурсе поднятые вопросы были непривычны российской публике. Автор отмечал, что быстрый рост железнодорожной сети, при отсутствии забот об улучшении положения личного состава, «влечет за собой столь же быстрый приток новых элементов, разрушающих профессиональную выработку и понижающих деловую пригодность железнодорожного персонала»[17]. Обозначив психологические черты, коллективные и индивидуальные особенности каждой из

[15] Богданов М. Е. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. М., 1906.
[16] Рихтер И. И. Железнодорожная психология: материалы к стратегии и тактике жел. дорог. СПб., 1896.
[17] Там же, с. 7.

категорий служащих, Рихтер сравнивает их с военными. Входящие в «штаб» руководители и специалисты именуются «главными органами железнодорожной стратегии» и должны обладать рядом необходимых личностных качеств, таких как: доблесть, глазомер, храбрость, сильная воля, трудолюбие, решительность, находчивость, осмотрительность, осторожность, проницательность, предприимчивость, настойчивость, знание людей, воображение, память, дух творчества, жажда подвигов, здоровье, хладнокровие[18]. Однако далее Рихтер оговаривается, что сочетание таких качеств у железнодорожных руководителей составляет величайшую редкость и, вероятно, никогда полностью не встречается. Особого внимания удостаивается нравственная сторона процесса управления на железной дороге, от которой зависит и безопасность движения: «Честный корпоративный дух железнодорожного персонала служит точно такой же порукой высокой деловой полезности, как в офицерской корпорации ручательством храбрости и победы»[19]. Отсюда, по его мнению, необходимость взаимовежливого общения между служащими всех категорий, где руководители должны быть примером правдивого отношения к делу и верности долгу.

В вышедшем в 1900 г. новом исследовании Рихтера «Личный состав русских железных дорог»[20] рассматриваются различные стороны социальной политики Министерства путей сообщения (МПС) и делается вывод о существовании «болезней, изъянов» на железнодорожном транспорте. Самой главной проблемой является неустойчивость железнодорожной службы, заметной по большим процентам ежегодной убыли служащих, и, соответственно, незначительной продолжительности службы личного состава. Одним из «недугов», отталкивающим людей от службы, является морально-нравственная обстановка на линиях: всевластие начальников служб, поддержка дисциплины системой денежных штрафов, увольнение служащих в зависимости от случайных факторов. Заключительная часть труда посвящена мерам по изменению ситуации, в том числе привлечению к службе преимущественно детей служащих, как наиболее приспособленных и знающих специфику работы в отрасли.

---

[18] Рихтер И. И. Железнодорожная психология … С. 83.

[19] Там же, с. 128.

[20] Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог: патология, прогностика и терапия. СПб., 1900.

Воспитательной деятельности руководителей отведена отдельная глава в работе поручика запаса армии М. А. Стржижевского[21]. На основе богатого жизненного опыта автор рекомендует администрациям дорог обращать внимание на все проблемы служащих, оперативно их разрешая. Станционные служащие, на взгляд Стржижевского, должны составлять «одну хорошую, дружную семью», что в первую очередь зависит от действий руководителей: «…забота начальника станции сводится к тому, чтобы его подчиненные имели сознание и уверенность, что ни в каком другом месте они не найдут больших удобств, больших забот, большей справедливости, чем у своего теперешнего начальника станции»[22].

В этот период выходят работы, в которых описываются условия службы на Сибирской железной дороге[23], анализируются образовательный, нравственный уровень личного состава дороги, окружающая обстановка[24], основные проблемы по формированию стабильного и опытного штата служащих.

В изданиях, характеризующих деятельность учреждений социокультурной сферы на Сибирской магистрали, проводится основная мысль: одним из главнейших условий, влияющих на успешный ход железнодорожного дела, безопасность, правильность и срочность движения, является удачно подобранный, дисциплинированный, преданный делу, хорошо обученный и сознательно относящийся к своим обязанностям личный состав служащих. Поэтому все учреждения, способствующие в той или иной степени образованию такого состава служащих, действуют в интересах выгоды железной дороги[25].

Второй период исследований, в той или иной степени затрагивающих проблемы формирования корпоративной культуры железнодорожников, охватывает 1917 г. – конец 80-х гг. XX века. До начала 1950-х гг. социальные аспекты истории железнодорожного транспорта практически не рассматривались,

---

[21] Стржижевский М. А. Добрые советы начальникам железнодорожных станций, и лицам, изучающим их обязанности. СПб., 1901.

[22] Там же, с. 138.

[23] Любимов Л. Н. Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги в первые три года после соединения Западно-Сибирского участка таковой с Средне-Сибирским. СПб., 1904.

[24] Сентянин В. Е. Статистический очерк личного состава Сибирской железной дороги. Томск, 1902.

[25] Отчет о деятельности библиотеки служащих на бывшей Средне-Сибирской железной дороге за 1899 год. Томск, 1900. С. 13.

а строительство Транссибирской магистрали расценивалось как реализация колониальной политики центрального правительства в отношении Сибири.

С 1950-х гг. изучение данной проблемы носило отрывочный характер в рамках работ, посвященных социально-бытовой сфере железнодорожников. В 1958 г. вышел в свет труд А. Г. Рашина[26], в котором приведены статистические сведения о динамике численности работников железнодорожного транспорта России в период с 1860 по 1915 гг., их распределения по категориям. Источникам формирования, вопросам продолжительности рабочего дня, социального обеспечения, размерам номинальной и реальной заработной платы, социальному составу железнодорожников Сибири посвящены труды Б. И. Земерова[27]. Обобщенный взгляд на процесс формирования кадров рабочих Сибири, их социально-экономического положения, представлен в коллективной монографии «Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период»[28].

В этот период, несмотря на твердую источниковедческую опору, позволившую значительно повысить качество исторических исследований, заметное влияние оказывала партийно-государственная идеология. Как правило, жизнедеятельность рабочих и служащих на железных дорогах рассматривалась через призму их борьбы за свои права, участия в революционном движении[29]. В первую очередь указывалось на бесправное положение железнодорожников, эксплуатацию их администрацией и подрядчиками[30]. Так, в работе А. М. Соловьевой анализируется процесс консолидации российского рабочего класса (в том числе железнодорожников), – многонационального пролетариата,

---

[26] Рашин А. Г. Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки. М., 1958.

[27] Земеров Б. И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников Сибири (1894–1917 гг.) // Из истории Сибири. Вып. 8. Томск, 1973. С. 55–81; Он же. Динамика номинальной заработной платы железнодорожников Сибири (1900–1917 гг.). // Рабочие Сибири в период империализма. Томск, 1976. С. 89–122.

[28] Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. Новосибирск, 1982.

[29] См. об этом: Хроника общественного движения в Сибири. 1895–февраль 1917 гг. Томск, 1996. Кн. 1: Общественное движение в Омске 1895–февраль 1917 гг. Томск, 1996; Пушкарева И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975.

[30] См.: Борзунов В. Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции: по материалам строительства Транссибирской магистрали, 1891–1904 гг. М., 1965; Залужная Д. В. Транссибирская магистраль: ее прошлое и настоящее. Истор. очерк. М., 1980; Зольников Д. М. Рабочее движение в Сибири в 1917 году. Новосибирск, 1969.

отражавшего интересы всех «угнетенных национальностей и народов царской России, являвшейся "тюрьмой народов"»[31]. Соответственно, рабочий класс формировался, жил и работал в «жесточайших условиях капиталистического, самодержавно-полицейского и национального гнета»[32].

Лишь в отдельных исследованиях отмечались профессиональные, личностные качества инженеров-строителей, их вклад в культурное развитие своих подчиненных[33]. Влиянию строительства Транссибирской магистрали на развитие пунктов по продаже книг в Сибири уделяет внимание Г. А. Бочанова[34], проанализировавшая систему внешкольного образования в рабочей среде на рубеже веков.

Те или иные элементы, включаемые в современное определение корпоративной культуры, в данный период изучались в рамках «культуры производства», понимаемой как единство технико-организационной культуры предприятия, культуры труда и личной культуры членов производственного коллектива[35]. В свою очередь, рост культуры производства создавал предпосылки для повышения его эстетического уровня. Отсюда значительное внимание стало отводиться эстетике поведения работников транспорта, то есть единству внутренних (морально-нравственных) и внешних сторон этикета[36]. Указывалось на необходимость соблюдения социально-психологических (психологическая обстановка в коллективе, правильный подбор персонала) и эстетических условий труда (архитектурно-художественные качества и свойства оборудования, форменной одежды)[37]. Психологический климат, по мнению А. Н. Зайченко, складывается из чувства личной ответственности за все, к чему стремится коллектив, гордости за свое предприятие, и обеспечивается функционированием

---

[31] Соловьева А. М. Промышленная революция в России в XIX в. М., 1990. С. 258.
[32] Там же, с. 259.
[33] Зензинов Н. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта: очерки. М., 1990; Никульков А. В. Н.Г. Гарин-Михайловский: современник из прошлого века. Новосибирск, 1989.
[34] Бочанова Г. А. Внешкольное образование рабочих Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Революционное и общественное движение в Сибири в конце XIX – начале XX вв. Новосибирск, 1986. С. 176–197.
[35] Громов Ф. А. Условия труда и культура производства. М., 1972. С. 7.
[36] Эстетика на железнодорожном транспорте. М., 1977. С. 135.
[37] Громов Ф. А. Указ. соч., с. 19.

товарищеских судов, «служб хорошего настроения», вывешиванием «досок позора». Наставничество, сохранение традиций, чествование юбиляров, ветеранов труда, церемонии посвящения в рабочие так же обеспечивали достижение высокого уровня культуры производства[38].

В 1990 г. вышла работа А. А. Погорадзе, в которой с традиционных позиций отражены методологические проблемы развития и совершенствования теории культуры производства в условиях происходивших коренных преобразований хозяйственного комплекса страны[39].

В целом можно отметить, что советская историография, освещая проблемы сибирских железнодорожников дооктябрьского периода 1917 г., уделяла внимание, прежде всего, политическому, социально-экономическому положению рабочих и служащих региона. При этом редко освещались вопросы культурно-нравственного развития служащих и рабочих, практически отсутствовали работы, отмечавшие прогрессивно-поступательную, позитивную деятельность дореволюционного МПС, управлений дорог и отдельных железнодорожных руководителей.

Третий период охватывает исследования постсоветского периода. Среди общих работ, посвященных истории отечественных железных дорог, можно отметить вышедший в 1994 – 1997 гг. двухтомный труд «История железнодорожного транспорта России» под редакцией Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. Первый том охватывает период с 1836 по 1917 гг. и содержит сведения о становлении профессионального образования, развитии библиотечного и музейного дела[40]. К сожалению, информация о Великом Сибирском пути ограничивается лишь описанием проектно-строительных работ. Изданный в 2003 г. четвертый том «Большой энциклопедии транспорта»[41] дает краткую характеристику истории форменного обмундирования, железнодорожных печатных изданий.

Ученые М. А. Балтрашевич, В. С. Блинов, А. А. Дмитриева, В. И. Левин, С. Ф. Снигирев, Л. А. Сугрей, С. Б. Черкашин, В. В. Фортунатов, не рассматривая

---

[38] Зайченко А. Н. Культура производства. Тула, 1976.
[39] Погорадзе А. А. Культура производства: сущность и факторы развития. Новосибирск, 1990.
[40] История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб.; М., 1994.
[41] Большая энциклопедия транспорта. Т. 4: Железнодорожный транспорт. М., 2003.

проблему корпоративной культуры железнодорожников в качестве основной исследовательской задачи, осветили целый комплекс вопросов, непосредственно с ней связанных. В их работах рассмотрены многочисленные аспекты социальной политики МПС, деятельность социокультурных учреждений дорог, выявлена тенденция к объединению железнодорожников, подчеркивается корпоративный характер их труда, прослеживается эволюция прогрессивных традиций, направленных на сохранение преемственности поколений и воспитание корпоративного духа на железнодорожном транспорте[42].

В диссертационном исследовании А. Ю. Ивановой на примере железных дорог, проходивших по территориям губерний Верхней Волги, проанализированы условия труда и быта многочисленных рабочих и служащих, рассматриваемых автором в качестве «отдельной социальной группы, неоднородной по уровню доходов и образования, но достаточно обособленной от провинциального социума в силу корпоративной замкнутости и особой социальной политики Министерства путей сообщения»[43].

Отдельное внимание придается истории Института корпуса инженеров путей сообщения (с 1864 г. – Институт инженеров путей сообщения императора Александра I), судьбе его выпускников и их вкладу в развитие железнодорожной сети[44]. Отмечается уникальный корпоративный дух учреждения, выпускавшего собственный журнал, обладавшего Домом инженеров, в стенах которого

---

[42] Балтрашевич М. А. Железнодорожный форменный костюм. М., 2005; Блинов В. С. Путейцы верны традициям // Путь и путевое хозяйство. 2001. № 3. С. 11–12; Дмитриева А. А. Сохранение преемственности поколений как условие эффективного реформирования железнодорожной отрасли в России: автореф. дис. … канд. соц. наук. Иркутск, 2009; Левин В. И. Социальная политика Министерства путей сообщения (1881-1914 гг.): дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2003; Снигирев С. Ф. Традиции железнодорожников на службе России // Клио. 2002. № 3 (18). С. 128–135; Сугрей Л. А. Традиции работников железнодорожного транспорта, 1809-1917 гг.: (ист. исслед.) / Л. А. Сугрей, С. Б. Черкашин. СПб., 2009; Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России: монография / под ред. В. В. Фортунатова. М., 2007.

[43] Иванова А. Ю. Развитие региональной железнодорожной сети во второй половине XIX в. – феврале 1917 г.: социально-экономический аспект (по материалам губерний Верхней Волги): автореф. дис. ... канд. ист. наук. Иваново, 2011. С. 14.

[44] История Петербургского государственного университета путей сообщения: В 2 т., 3 кн. Т. 1. Ларионов А. М. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I-го за первое столетие его существования. 1810–1910. СПб., 2009; Т. 2, кн. 1. 1911–1984 гг. СПб., 2009; Старейший транспортный университет – городу на Неве. М., 2006.

проводились публичные научно-технические лекции, концерты, семейные вечера. Будучи воспитанными в стенах Института, инженеры становились носителями корпоративной культуры, транслируя железнодорожные традиции и ценности всем служащим.

Повышенное внимание ученых проявляется к истории железнодорожного транспорта Сибири. В рамках нашего исследования интересны работы Г. А. Бочановой, Е. В. Вечер, Т. Н. Гордиенко, Л. Н. Гостяевой, В. И. Клименко, Д. Я. Майдачевского, Ю. К. Рассамахина, А. А. Тимофеева, А. В. Хобта, Я. А. Яковлева и др.[45], затрагивающие вопросы влияния Транссибирской магистрали на социокультурное развитие региона.

Процессы создания и становления профсоюзных организаций западносибирских железнодорожников рассмотрены в работе И. П. Цибилева. Опираясь на значительное число дореволюционных источников, автор проследил основные пути и направления практической деятельности профессиональных объединений с момента их возникновения вплоть до 1917 года, уделив основное внимание революционному движению среди железнодорожников, отстаиванию ими своих законных прав и интересов[46].

Сравнительно малое количество исследований посвящено непосредственно вопросам формирования корпоративной культуры на железнодорожном транспорте.

---

[45] Бочанова Г. А. Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921 гг.): (к 155-летию со дня рождения // Личность в истории Сибири XVIII-XX веков. Сб. биогр. очерков. Новосибирск, 2007. С. 180–188; Магистраль, 1896–2006: начальники ж. д. Зап. Сибири: ист. очерки. Новосибирск, 2006; Вечер Е. В. Влияние Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX – начале XX вв.: дисс. ... канд. ист. наук. Кемерово, 2004; Гордиенко Т. Н. Библиотеки Транссиба: история образования в документах и публикациях. Иркутск, 2011; Гостяева Л. Н., Мороз Ж. М. Железнодорожное образование в Енисейской губернии // Енисейская губерния – Красноярский край: 190 лет истории: VII Краеведческие чтения. Красноярск, 2012. С. 78–82; История промышленности Новосибирска: Т. 1: Начало (1893–1917 гг.). Новосибирск, 2004; Майдачевский Д. Я. Библиотека Восточно-Сибирской железной дороги: Из прошлого в будущее (1901-2001). Иркутск, 2001; Тимофеев А. А. Великая Сибирская магистраль: выбор маршрута, экономические и социально-культурные последствия на Южном Урале: 1891–1914 годы: дисс. ... канд. ист. наук. Челябинск, 2006; Транссибирская и Байкал-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России. М., 2005; Хобта А. В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX – начало XX вв.). Иркутск, 2009; Яковлев Я. А. Рассказы о Томском железнодорожном техникуме. Томск, 2002.

[46] Профсоюзы железнодорожников Западной Сибири: исторические хроники, традиции, современность. Новосибирск, 2006. С. 8–57.

В монографии Ю. Б. Неталимова акцентируется внимание на необходимости знания структуры мотивации работников и способов ее формирования. В советский период, по словам автора, основными в структуре мотивации рядового работника были материальные и патриотические компоненты, понимаемые в двух смыслах: 1) работа ради общества, 2) работа ради коллектива и предприятия (собственно «корпоративная мотивация»). Исследователь придерживается мнения, что «корпоративный дух», проявляясь в каждом конкретном работнике, позволяет заинтересовывать его в качестве собственной работы и количестве сэкономленных ресурсов[47].

Работы В. Ю. Зверева, Л. Е. Лариной, А. Д. Леонард, Ю. Г. Семенова освещают аспекты современной корпоративной культуры на железных дорогах России в условиях реформирования[48].

В публикациях ученых Омского государственного университета путей сообщения в рамках социокультурного подхода характеризуются некоторые компоненты корпоративной культуры железнодорожников дореволюционного и советского периодов, затрагиваются социально-политические аспекты жизни рабочих, становления профессионального образования, уровень морально-нравственного развития персонала[49]. Исследование Г. А. Кообар посвящено

---

[47] Неталимов Ю. Б. Социально-экономические аспекты управления на железнодорожном транспорте. Самара, 2004. С. 10.

[48] Зверев В. Ю., Ларина Л. Е. Корпоративная культура и ее ценностно-мотивационные ориентиры // Мир транспорта. 2004. Т. 7. № 3. С. 108–115; Леонард А. Д. Корпоративная культура управления персоналом железнодорожного транспорта: Социологический анализ: дисс ... канд. соц. наук: М., 2005; Она же. Корпоративная культура: ориентиры обучения и поведения // Мир транспорта. 2003. Т. 3. № 3. С. 116–121; Семенов Ю. Г. Эффективность руководителя среднего звена в интерьере организационной культуры: от теоретической модели к корпоративной реальности железнодорожников // Менеджмент в России и за рубежом. 2005. № 1. С. 105–110.

[49] Кулинич Е. Н., Росляков А. Е., Ветров С. А. Проектирование профессиональных перспектив молодых специалистов для железнодорожного транспорта. Омск, 2009; История железнодорожного транспорта России: уч. пособие / под ред. А. В. Гайдамакина, В. А. Четвергова. М., 2012; Гайдамакин А. В. Социокультурные проблемы реформирования отечественного железнодорожного транспорта в начале XXI века в представлениях его работников // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2013. № 2. Ч. 1. С. 40–45; Он же. Социокультурные аспекты советской концепции железнодорожного транспорта: опыт формирования и роль соцсоревнования железнодорожников в ее реализации. 1917–1930-е гг. // Вестник Омского университета, 2012. № 2. С. 298–307; Он же. Формирование

сервисной деятельности на Сибирской железной дороге в 1900 – 1913 гг. Автор анализирует качество и культуру обслуживания пассажиров, нормативно-правовые акты, регулирующие данную сферу[50]. Процесс формирования железнодорожной интеллигенции Западной Сибири в 1920 – 1930-е гг., ее научная, педагогическая, производственная и общественная деятельность, влияние на социокультурное пространство региона является предметом изучения Т. Н. Хроменковой[51].

Анализ историографии современного периода позволяет отметить смещение акцентов исследовательских практик – большее внимание стало придаваться социокультурной сфере железнодорожной отрасли, влияющей на процесс формирования корпоративной культуры железнодорожников.

Оценивая степень изученности процесса формирования и развития корпоративной культуры железнодорожников Сибири досоветского периода, можно сделать вывод, что данная проблема до сих пор не была предметом специального исследования в исторической науке, ограничившись трудами, освещающими отдельные ее аспекты.

Объектом исследования является корпоративная культура железнодорожников Сибири в 1891 – 1917 гг.

Предмет исследования составляют качественные характеристики и социокультурные механизмы процесса формирования корпоративной культуры железнодорожников Сибири.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1891 по 1917 гг. Нижняя хронологическая граница обусловлена началом строительства Великого Сибирского пути. Верхняя связана со сменой государственного строя России в 1917 г., что привело к трансформации системы общественных ценностей, в том числе на железнодорожном транспорте.

корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов // Омский научный вестник. 2013. № 2 (116). С. 5–10.

[50] Кообар Г. А. Сервисная деятельность на Сибирской железной дороге в 1900–1913 гг.: качество и культура обслуживания: дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2006.

[51] Хроменкова Т. Н. Формирование железнодорожной интеллигенции и ее влияние на социокультурное пространство Западной Сибири. 1920-е – 1930-е гг.: дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2006.

Территориальные рамки ограничены протяженностью двух основных железных дорог Сибири в конце XIX в.: Западно-Сибирской (от Челябинска до ст. Обь) и Средне-Сибирской (от ст. Обь до Иркутска) с веткой от ст. Тайга до Томска. В 1900 г. они были объединены в рамках Сибирской железной дороги, из которой в 1913 г. выделилась Омская железная дорога. В 1915 г., при ликвидации Сибирской железной дороги, была образована Томская железная дорога.

В прямое сообщение с сетью дорог Европейской России Западно-Сибирская дорога была включена с 15 октября 1896 г., Средне-Сибирская (на участке «ст. Обь – Красноярск» и «ст. Тайга – Черемошники») с 1 января 1898 г., а на участке «Красноярск – Иркутск» с 1 января 1899 г.[52]

Цель исследования – раскрытие процесса формирования корпоративной культуры железнодорожников и определение путей ее развития в Сибири в конце XIX – начале XX вв.

Исследовательские задачи, вытекающие из поставленной цели:

– раскрыть содержание и особенности корпоративной культуры железнодорожников;

– определить тенденции развития корпорации железнодорожников России, региональные особенности этого процесса в Сибири;

– выявить факторы и условия, влиявшие на формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири;

– раскрыть вклад МПС, местных управлений дорог, руководителей и специалистов в формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири;

– показать состояние культуры взаимоотношений на железных дорогах Сибири, основные проблемы в данной сфере и пути их преодоления;

– определить роль, значение учреждений и институтов социокультурной сферы железнодорожного транспорта в формировании корпоративной культуры сибирских железнодорожников.

Формирование корпоративной культуры – процесс сложный и длительный, при изучении которого необходимо опираться на понятийный аппарат,

[52] Орлов М. Н. Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для Омской выставки 1911 г. Томск, 1912. С. 3.

отражавший особенности исследуемого периода. Прежде всего, следует выявить естественное сопряжение терминов «корпорация» и «культура».

Содержательному определению термина «культура» свойственен плюрализм подходов. На сегодняшний день число определений измеряется трехзначными цифрами, что отражает, в первую очередь, многоплановость, многозначность феномена культуры. Культура (лат. «cultura» – возделывание, воспитание, образование, развитие) является средой существования человека. По мнению И. Н. Кузнецова, нет ни одного аспекта человеческой жизни, который не был бы затронут или на который не оказала бы влияние культура. Это относится и к организациям: культура – среда существования и неотъемлемая часть любой организации[53].

Соответственно, история развития человеческих сообществ и культура неразрывны, где последняя понимается как продукт истории общества, развивающийся путем передачи приобретенного человеком опыта от поколения к поколению. В этом смысле культура характеризует исторически определенный уровень развития общества, творческих сил и способностей человека, выраженный в типах и формах организации жизнедеятельности людей, а также создаваемых ими материальных и духовных ценностей[54].

Исходя из обозначенного контекста, в узком смысле культура понимается как *культура духовная*, применительно к организации включающая в себя традиции, нормы, обычаи, определяющие правила поведения работников. И в широком смысле – как материальные результаты человеческой жизнедеятельности и силы, способности людей (знания, умения, навыки, уровень интеллекта, нравственного развития, способы и формы общения).

В корпоративной среде указанные культурные начала представляют собой сложный сплав исторически сложившихся и непрерывно обновляемых знаний и опыта, правил и традиций, нравственных установок и норм, регулирующих и развивающих экономические, правовые, социально-трудовые, моральные взаимоотношения персонала[55].

---

[53] Корпоративная культура: Учебное пособие / Автор-сост. И. Н. Кузнецов. Минск, 2006. С. 304.
[54] Спивак В. А. Корпоративная культура. СПб., 2001. С. 10–13.
[55] Леонард А. Д. Корпоративная культура: ориентиры обучения и поведения // Мир транспорта. 2003. № 3. С. 119.

Осмысление корпоративной культуры железнодорожников невозможно без анализа сущности термина «корпорация».

В соответствии со словарем А. Д. Михельсона это «общество, с особым уставом и особыми правами»[56], а энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона определяет «корпорацию» как «вид общественных союзов (ассоциаций), отличающийся от других особой внутренней организацией, сплочением членов в одно целое и потому занимающий в гражданском обществе и обороте положение самостоятельного субъекта прав и обязанностей»[57]. Дореволюционные словари фиксируют явление, существовавшее в действительности и имевшего социальный и юридический статус в исследуемый период. Однако понимание «корпорации» как общего названия многих видов союзов, обладающих внутренней организацией, сплачивающих членов союза в единое целое, являющихся субъектом прав и обязанностей, юридическим лицом[58] дополнялось и иным видением: как субъекта социальной деятельности.

Один из основоположников классической социологии, Ф. Теннис считал корпорации «союзами, выступающими для сознания своих собственных членов воле- и дееспособным единством, а постольку – и однородным человеку лицом»[59]. В своей работе «Общность и общество» (1881 г.) Теннис выделял корпорации, в которых индивиды чувствуют прежде всего взаимную душевную близость, а не рассчитывающих цель и средства[60]. Существовали так же определения корпорации как «общества лиц, соединенных между собою общими интересами по отправлению одинаковых обязанностей»[61], «соединения нескольких лиц для какого-нибудь дела»[62].

---

[56] Михельсон А. Д. Объяснение 25 000 иностранных слов, вошедших в употребление в русский язык, с означением их корней. М., 1865. С. 319.

[57] Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. Т. XVI (31). СПб., 1895. С. 329.

[58] Корпорация // Малый энциклопедический словарь. Т. 3: Кинг–Початок. М., 1994. С. 194.

[59] Теннис Ф. Общность и общество. Основные понятия чистой социологии. СПб., 2002. С. 430.

[60] Там же, с. 431.

[61] Словарь иностранных слов, вошедших в состав русского языка: Сост. по Энциклопед. слов. Ф. Павленкова с соответствующими сокращениями в объясн. слов и доб. в их числе. СПб., 1917. С. 276.

[62] Новый словотолкователь: Более 150, 000 иностр. слов, вошедших в русский язык: Необходимо–настольная книга для всех сословий. Т. 1–3. 8-е изд. М., 1887–1888. С. 234.

В целом, анализ дефиниций позволяет утверждать, что основой корпоративного объединения становилось создание определенного (как правило, профессионального) сообщества, объединяющим началом в котором являлось единство интересов входящих в него членов.

Указанные формулировки отражают как первоначальное значение термина «корпоративный», возникшего от латинского «corporatio» – объединение, сообщество, так и широко распространенного определения «корпорации» как организационно-правового типа предприятия. На железнодорожном транспорте к концу XIX в. утвердились оба понимания, что прослеживается по железнодорожным источникам и литературе. В зависимости от контекста, корпорация железнодорожных служащих могла пониматься как субъект права – уставной организации, выступающей в защиту прав своих членов, и как обобщенное название комплекса духовно-практических ценностей и действий, направленных на объединение железнодорожников вокруг одной цели. Второе значение вытекает из анализа текстов, в которых по отношению к железнодорожным коллективам применялись словосочетания «железнодорожная армия»[63], «железнодорожная семья»[64], «железнодорожный мир» и «братство»[65]. Основным управленческим инструментом в данном случае являлся «корпоративный дух», позволявший воспитывать в служащих сознание принадлежности их к «одной общей семье»[66]. Корпоративный дух – это объединяющая сила, сплачивающая железнодорожников вокруг понятной всем общей цели (осознанное единомыслие), создающая приверженность служащих предприятию, обеспечивающая духовную основу железнодорожного дела и способствующая росту производительности труда[67].

Таким образом, концептуальным началом видения корпорации железнодорожников в данной работе выступает ее трактовка как субъекта

---

[63] Шпала В. Не место красит человека, а человек место // Железнодорожная неделя. 1899. № 42. С. 667.

[64] П. С. В разъединении – бессилие // Железнодорожник. 1904. № 38. С. 3.

[65] Служащий. Несколько слов о корпорации железнодорожных служащих // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 8. С. 8.

[66] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 4. Л. 13.

[67] Капитонов Э. А. Корпоративная культура: Теория и практика. М., 2005. С. 6.

социальной деятельности, а культуры – как продукта истории общества, развивающегося путем передачи человеческого опыта от поколения к поколению. В свою очередь, корпоративная культура, как составная часть культуры в целом, отражает уровень развития железнодорожного предприятия, творческих сил и способностей занятых на нем сотрудников.

По мнению ряда исследователей[68], корпоративную культуру стоит рассматривать как субкультуру, вбирающую в себя элементы культуры общества и одновременно имеющую отличительные, свойственные только данной организации ценности. Она проявляется через систему символов, традиций, установок, представлений, соответствующих разделяемым членами сообщества ценностям, находясь в прямой зависимости от доминирующей культуры. Поэтому при изучении процесса формирования корпоративной культуры сибирских железнодорожников необходимо учитывать социокультурные факторы, исторический уровень развития региона. Национальная культура и менталитет так же оказывают сильное влияние на складывающуюся корпоративную культуру предприятия. Славянская корпоративная культура – это культура «отношенческая», то есть отдающая приоритет скорее отношениям между людьми, чем делу и конечному результату, а также отношениям неформальным нежели формальным[69]. Данная характеристика, с некоторыми оговорками, вполне применима к железнодорожной отрасли конца XIX – начала XX вв., где вопросы межличностных отношений приобрели важное значение.

За основу нами взято определение **корпоративной культуры железнодорожников** как части общей культуры, представляющей собой систему материальных, духовно-нравственных ценностей и профессиональных качеств железнодорожников, определяющей нормы их деятельности и взаимоотношений, воплощающейся в поведении, взаимодействии, восприятии самих себя и внешней среды.

---

[68] Мазур И. И. Корпоративный менеджмент: Справочник для профессионалов. М., 2003; Макеев В. А. Корпоративная культура как нормативно-ценностная система // Социология власти. 2009. № 5. С. 120.

[69] Корпоративная культура: Учебное пособие / Автор-сост. И. Н. Кузнецов … С. 7–8.

Иными словами, корпоративная культура железнодорожников включает в себя корпоративные традиции и ценности, поведенческие нормы и систему отношений, складывающихся в ходе профессиональной деятельности.

Методологическая основа исследования. Работа строится на принципах историзма и системности. Принцип историзма предусматривает изучение объекта в его развитии и взаимосвязи с учетом конкретных исторических условий. Реализация принципа системности позволяет рассматривать корпоративную культуру железнодорожников Сибири как сложную систему, состоящую из множества взаимодействующих элементов и оценить эффективность этого взаимодействия. Эти принципы являются базовыми при изучении процесса формирования корпоративной культуры железнодорожников Сибири.

Так же при анализе конкретно-исторического материала использовались следующие методы:

– историко-сравнительный, дающий возможность обозначить общие черты формирования корпоративной культуры железнодорожников России и региональную специфику Сибири;

– историко-генетический, позволяющий показать причинно–следственные связи и закономерности процесса исторического развития корпоративной культуры железнодорожников;

– социально-психологический, устанавливающий психологические закономерности в поведении и деятельности железнодорожников, обусловленные фактом их включения в железнодорожные коллективы;

– статистико-хронологический, наглядно показывающий тенденции в развитии социокультурной сферы на железных дорогах Сибири;

– логический, рассматривающий изучаемое явление с точки зрения доказательств и опровержений.

В основании методологии исследования лежит комплексное сочетание элементов цивилизационного, социального и историко-антропологического подходов.

Цивилизационный подход, опираясь на теорию культурно-исторических типов, позволяет глубже разобраться в специфике корпоративной культуры

железнодорожников, выявить ее характерные черты, присущие как социальным группам внутри «железнодорожного мира», так и его отдельных личностей.

Социальный подход позволяет оценить условия, уровень, качество жизни населения, социальную ситуацию (напряженность, активность, стабильность и прочее) в регионе. В контексте данной работы этот подход позволяет показать специфические черты регионального развития Сибири в конце XIX – начале XX вв. Железнодорожники, представлявшие собой широкий социальный слой, могли развиваться в культурном отношении лишь в условиях нормальной социальной обстановки, удовлетворения своих социальных и культурных потребностей.

Историко-антропологический подход уделяет значительное внимание межличностному и межгрупповому взаимодействию. В рамках данного подхода особое значение придается интересам отдельной личности и социальным группам. Под «социальной группой» подразумевается относительно устойчивая совокупность людей, находящаяся во взаимодействии и объединенная общими интересами и целями[70]. В нашем исследовании такой социальной группой предстает корпорация железнодорожников, в рамках исторического контекста воплощая специфические взаимосвязи персонала между собой и обществом в целом.

Материал располагается в соответствии с проблемно-хронологическим принципом, позволяющим рассмотреть отдельные элементы корпоративной культуры железнодорожников в их развитии.

Во избежание частых повторов в настоящем исследовании в качестве синонимов используются названия: «Великий Сибирский путь», «Сибирская железная дорога», «Сибирская магистраль», «Транссибирская магистраль», а также «железнодорожный агент», «железнодорожный служащий».

Источниковая база. Источниковая база исследования делится на следующие группы: законодательные и иные нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность железных дорог Российской империи; документы ведомственного делопроизводства железных дорог Сибири; статистические и отчетные материалы; справочная литература; периодическая печать, источники личного (мемуарного) происхождения.

---

[70] Коростелева Е. А. Социальная группа / Социология: энциклопедия. Минск, 2003. С. 943.

К первой группе относятся документы, составляющие правовую основу деятельности железных дорог Российской империи на рубеже XIX – XX вв. – Общий Устав Российских железных дорог, открытых для общего пользования (1885 г.); Правила движения по железным дорогам (паровозным), открытым для общего пользования (1883 г.); Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования (1898 г.); циркуляры, приказы МПС.

Эти законодательные акты включали в себя статьи, посвященные культуре взаимоотношений служащих с пассажирами, публикой и между собой. Большую ценность для нашего исследования представляют нормативные и законодательные акты МПС, поскольку значительная часть правовых норм, относимых к корпоративной культуре, содержалась в основанных на общероссийских законах министерских приказах, циркулярах, правилах и положениях. Ведомственные правила и положения подлежали утверждению императором, а циркуляры являлись ведомственными актами и основывались на первых. В основном, все обозначенные правовые акты представлены в сборниках[71] и должностных инструкциях[72].

В целом, законы, регулирующие деятельность железнодорожного транспорта, дают представление о нормативном, штатном режиме его функционирования, но следует учитывать, что данный вид источников не всегда отображает реальную действительность.

Документы ведомственного делопроизводства железных дорог Сибири представлены внутренними распоряжениями и приказами, докладами и отчетами, а также перепиской между различными службами дорог.

Большая часть указанных в исследовании источников извлечена из фондов центрального Российского государственного исторического архива (РГИА) и региональных архивов: Казенного учреждения «Исторический архив Омской области» (ГИАОО), Областного государственного казенного учреждения «Государственный архив Томской области» (ГАТО), архива Музея Томского

---

[71] Сборник приказов, наказов и циркуляров за время с 27 сент. 1913 г. по 1 янв. 1915 г. М., 1915; ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11.

[72] Инструкция начальнику мастерских, Начальнику депо, Ревизорам Тяги. Пермь, 1897.

техникума железнодорожного транспорта, архива Музея омских железнодорожников.

Основополагающими для исследования явились сведения из Ф. 215 «Управление Сибирской железной дороги» (ГАТО). В указанном фонде содержатся приказы и циркуляры МПС по службам Движения, Тяги, Путей, Материальной, Телеграфа; журнальные постановления совета дороги; сборник приказов и распоряжений начальника дороги; годовые отчеты учреждений социокультурной сферы и другое.

Информация из РГИА представлена Ф. 229 «Канцелярия Министра путей сообщения», содержащим отчеты, проекты правил и положений, представления МПС в высшие органы государственной власти. Интерес представляют содержащиеся в фонде сведения о деятельности социокультурных учреждений на линиях дорог, «Записка о мероприятиях, касающихся служебного персонала железных дорог» под авторством Н. А. Рейтлингера. Особенно ценные материалы представлены Ф. 273 «Управление железных дорог МПС», где имеются обзоры деятельности церквей, библиотек, различных курсов, удовлетворявших религиозные и культурно-просветительские нужды служащих; проекты «Положения о служащих железных дорог» с разъяснениями и дополнениями к нему; статистические сведения о числе служащих по разным железным дорогам и по центральному Управлению; информация об издании «Вестников» на линиях; министерская переписка о выработке форменного обмундирования. Ф. 364 «Управление по сооружению Сибирской железной дороги Управления казенных железных дорог МПС» содержит списки инженеров, участвовавших в постройке Западно-Сибирской железной дороги; приказы о нарядах; сведения и переписку по личному составу дороги, личные дела сибирских инженеров. Ф. 1273 «Комитет Сибирской железной дороги», наряду с переселенческой политикой правительства, посвящен строительству школ и церквей в Сибири.

В ГИАОО изучены материалы Ф. 90 «Особый комитет при управлении Омской железной дороги» и Ф. 272 «Омское жандармское полицейское управление железных дорог», в которых приводятся циркуляры штаба корпуса жандармов о санитарном надзоре, обмундировании; протоколы, фиксировавшие

случаи нарушения служебной дисциплины, оскорблений железнодорожников третьими лицами; переписка о порядке проведения благотворительных сборов, спектаклей, торговли книгами и распространении печатных изданий.

В архиве Музея Томского техникума железнодорожного транспорта значительный интерес представляет подлинник воспоминаний В. М. Голованова, выпускника 1914 г., где раскрываются особенности процесса обучения молодых железнодорожников, бытовые стороны жизни в техникуме.

Информация из архива Музея омских железнодорожников представлена «Уставом собрания служащих Сибирской железной дороги на ст. Омск» от 1913 г. и «Инструкцией по службе Телеграфа» от 1904 г.

Особого внимания заслуживают разнообразные статистические и отчетные источники, позволяющие проследить динамику численности личного состава Сибирской железной дороги, его социальный статус и образовательный уровень[73], развитие библиотечного дела, школ и интернатов[74], санаториев и курортного дела[75], железнодорожных клубов и церквей[76].

О недостатке интеллигентных, образованных людей, способных привлечь низших служащих к культурной работе, просвещению пишет в своих отчетах заведующий библиотечным делом на Сибирской железной дороге К. Н. Васьков[77]. Кроме того, он упоминает имена инженеров путей сообщения, внесших наибольший вклад в развитие библиотечного дела на линии.

Весьма полезной для разработки темы оказалась периодическая печать. В исследовании использовались материалы как специализированных

---

[73] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4262, Д. 1091; Ф. 364. Оп. 1. Д. 106; Сибирская железная дорога. Список личного состава на 1 февраля 1911 года. Вып. 6. Томск, 1911.

[74] Труды 1-го съезда учащих и почетных блюстителей школ Сибирской жел. дороги, состоявшегося с 28 мая по 3-е июня 1902 года в Томске. Томск, 1902; Отчет о состоянии и деятельности Томского железнодорожного училища службы движения МПС при Томской железной дороге за 1915–1916 учебный год. Томск, 1916; Отчет о состоянии и деятельности Омского технического железнодорожного училища при Омской железной дороге за 1914 – 15 учебный год. Омск, 1915.

[75] Отчет 1) о деятельности Санатория (железно-дорожных дач) возле ст. Томск I и 2) о распределении кандидатов-служащих в «Санаторий» Вспомогательного Общества на Ессентукской группе Кавказских Минеральных Вод за 1912 год. Томск, 1913.

[76] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4360, Д. 4370; Ф. 229. Оп. 4. Д. 1499.

[77] Васьков К. Н. Сибирская железная дорога. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899–1910 гг. Томск, 1911; Он же. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1911 год. Томск, 1912.

железнодорожных изданий («Железнодорожная неделя», «Железнодорожное дело», «Железнодорожник», «Железнодорожная жизнь», «Пути сообщения», «Жизнь железнодорожника», «Вестник Юго-Западной железной дороги», «Вестник Сибирской железной дороги», «Вестник Омской железной дороги»), так и изданий общественно-политического характера («Сибирская жизнь», «Сибирь», «Сибирская мысль», «Голос Сибири», «Восточная Заря», «Восточный край», «Восточное обозрение»). Эти и другие издания позволяют представить культурно-бытовые условия жизни железнодорожников, уровень их сознания, морально-нравственный облик, характер взаимоотношений между публикой и служащими, служащими и руководителями. Именно на страницах периодической печати чаще всего поднимался вопрос о существовании корпорации железнодорожников; о мерах, способствующих единению коллективов и трудностях, возникающих на этом пути. При анализе статей необходимо учитывать влияние цензуры, эпизодичность, фрагментарность, отрывочность сведений, а иногда и явный субъективизм в суждениях и оценках. В то же время благодаря периодике можно увидеть изучаемую действительность глазами современников, что практически невозможно сделать по официальным источникам. Подобной же ценностью (и соответствующими недостатками) обладают источники личного характера, авторы которых оставили информацию о взаимоотношениях между железнодорожными служащими, об условиях работы на Сибирской железной дороге[78].

В целом, источниковая база представляется достаточной для решения поставленных в исследовании цели и задач.

Научная новизна. Диссертация является первой работой, в которой раскрывается генезис, качественные характеристики и социокультурные механизмы формирования корпоративной культуры сибирских железнодорожников. На основе широкого круга архивных документов и других источников впервые проводится комплексный анализ исторического опыта развития корпоративной культуры железнодорожников в исследуемый период. Установлены факторы, влиявшие на процесс формирования данной культуры,

[78] Дурново А. В. Из воспоминаний о пятидесятилетнем юбилее Института Корпуса инженеров путей сообщения. СПб, 1910; Любимов Л. Н. Из жизни инженера путей сообщения. СПб., 1914.

определены характерные черты межличностных взаимоотношений между руководителями и служащими железных дорог Сибири, служащими и пассажирами.

Практическая значимость и апробация работы. Практическая значимость работы определяется возможностью использования материалов исследования при подготовке обобщающих научных трудов и учебных курсов по истории России и отечественного железнодорожного транспорта, соответствующих курсов по региональной истории и культуре, в воспитательной работе среди учащихся и работников отрасли.

Основные положения диссертации отражены в двенадцати научных публикациях, шесть из которых изданы в журналах, входящих в Перечень для опубликования научных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата и доктора наук. Результаты исследования представлялись в виде докладов на четырех всероссийских научных конференциях Омска и Новосибирска.

Структура диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы, 22-х приложений. В первой главе рассмотрены общие тенденции и особенности развития корпорации железнодорожников в России и Сибири в конце XIX – начале XX вв. Вторая глава посвящена культуре взаимоотношений на железных дорогах Сибири, роли инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры сибирских железнодорожников. В третьей главе раскрывается деятельность учреждений социокультурной сферы на железных дорогах региона. В заключении обобщены основные положения и сформулированы выводы исследования.

Глава 1. Общие тенденции и особенности развития корпорации железнодорожников в России и Сибири в конце XIX – начале XX вв.

1.1. Факторы и условия развития корпорации железнодорожников России в конце XIX – начале XX вв.

В конце XIX – начале XX вв. перед МПС и управлениями казенных дорог встала задача создания постоянного штата хорошо обученных и нравственно пригодных служащих, являющихся примером для поступающих на службу и обеспечивающих безопасную эксплуатацию железнодорожного транспорта. Потребность в этом обуславливалась практикой, показывающей, что долголетняя служба представляет собой одну из главнейших гарантий полезности служащего, его практической надежности и привязанности к делу. Накопленный служебно-административный и жизненный опыт помогают достичь наилучшей производительности при минимальных затратах, избежать ошибок и промахов, неизбежных для начинающего работника[79]. Отсюда в рамках формирования корпоративной культуры было необходимо предпринять меры, делающие привлекательной службу на линиях и, тем самым: 1) сформировать надежный в профессиональном и моральном плане персонал; 2) удержать на службе опытных агентов; 3) создать рабочую обстановку, благоприятствующую спокойному и честному исполнению служебных обязанностей. Однако, прежде чем перейти к рассмотрению деятельности МПС и управлений дорог в Сибири по достижению указанных целей, необходимо представить общее положение дел в железнодорожной отрасли на рубеже веков.

Процесс развития железнодорожной отрасли России до 80-х годов XIX в. характеризовался господством концессионной системы постройки дорог. Частный предприниматель, получив концессию на постройку железной дороги, делал это, по сути, за счет государства, поскольку правительство гарантировало получение дохода с инвестированного облигационного или акционерного капитала, необходимого для осуществления строительства. Не заинтересованные в

[79] Мельников Н. Что нужно для улучшения личного состава служащих на железных дорогах? // Железнодорожное дело. 1909. № 33. С. 185.

доходности предприятий ввиду погашения имевшихся задолженностей за счет казны, предприниматели беспорядочно сооружали железные дороги, зарабатывая на постройке, а не на эксплуатации линий. Такая ситуация привела к тяжелым последствиям для российского правительства во время войны с Османской империей в 1877 – 1878 гг., когда железнодорожные общества, представлявшие собой «самоуправляющиеся единицы», не обращали внимания на потребности соседних дорог, а главное – на государственные, экономические требования страны[80].

Вместе с тем, по воспоминаниям современников, на частных железных дорогах наблюдалось до некоторой степени корпоративное единение служащих, основанное на стабильности личного состава[81]. В железнодорожных коллективах накапливался опыт, складывались определенные традиции, привычки, однако, в условиях превалирования частных линий над казенными, интересы каждой в отдельности становились приоритетными.

Такое положение дел вызвало переход большей части железных дорог в государственное управление, процесс кодификации железнодорожного законодательства, что знаменовало собой закладывание предпосылок для формирования единой корпорации железнодорожных служащих России. В 1900 г. государству стало принадлежать 70 % железнодорожной сети страны, разделенной на 23 крупных магистрали общей протяженностью в 34 тыс. вер.[82], на которых работало свыше 500 тыс. чел. Ускоренное железнодорожное строительство (в основном за счет строительства и ввода в эксплуатацию железных дорог в Сибири и на Дальнем Востоке) повлекло за собой стремительное увеличение количества железнодорожников, что затрудняло процесс их консолидации. Из имеющихся данных видно, что с 1860 по 1915 гг. их число выросло с 11 тыс. до 905 тыс., причем в период с 1893 по 1913 гг. рост составил 64,2 % в Европейской части страны, и 4,32 раза в Азиатской (ПРИЛОЖЕНИЕ 1). В среднем, на всех казенных дорогах доля постоянных служащих составляла 60,6 %, временных – 5,2 %, поденных – 34,2 %.

---

[80] Мертенс О. Тридцать лет (1882–1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение. Пер. с нем. М., 1923. С. 7.

[81] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 28. С. 3.

[82] Соловьева А. М. Указ. соч., с. 239.

Соответствующие показатели по отдельным дорогам и службам значительно разнились.

В дореволюционной России работники железнодорожного транспорта подразделялись на 3 группы:

1) должностных лиц, состоявших на постоянной службе и подчинявшихся в дисциплинарном отношении железнодорожной администрации, не имевших права заниматься иным видом деятельности;
2) служащих, условно связанных с железной дорогой, без дисциплинарной подчиненности высшей администрации и имевших право на посторонние занятия (врачи, юристы, коммерческие агенты и другие);
3) рабочих по найму, трудившихся за поденную плату, деятельность которых требовала, главным образом, физических усилий[83].

Как правило, первые являлись постоянными работниками, составляя основные кадры железнодорожной службы. Занимая должности, поименованные в штатах и расписаниях, с установленным окладом, они признавались штатными служащими[84]. Эта группа железнодорожников пользовалась рядом льгот и преимуществ: правом на получение пенсии, эксплуатационных наград, правом сохранения полного содержания на время болезни и т. д. Остальные, в зависимости от порядка найма, могли быть «поденными» или «временными» работниками. Поденные не имели льгот, привлекались для выполнения разовых работ и получали содержание за фактически отработанные дни по поденному расчету. Временные же получали содержание как штатные работники, повременно, в течение оговоренного срока найма.

Все служащие распределялись по четырем основным службам:

1) Управление дороги (служащие всех категорий, кроме сторожей и рабочих);
2) Пути и строений (дорожные и мостовые мастера, сторожа и рабочие по содержанию и охране пути, служащие центральных и местных управлений и другие);
3) Тяги и подвижного состава (паровозная прислуга, осмотрщики и смазчики вагонов, служащие центральных и местных управлений и другие);

---

[83] Рихтер И. И. Железнодорожная психология … С. 133.
[84] Левин В. И. Указ. соч., с. 17–18.

4) Движения и телеграфа (служащие центральных и местных управлений, начальники станций, механики и надсмотрщики телеграфа, сигналисты, поездная прислуга, сторожа, рабочие и другие)[85].

В свою очередь служащие делились на две категории: младших и старших агентов железнодорожной службы (ко вторым относились лица высшей и низшей администрации дорог, инженеры путей сообщения). Обе категории подразделялись, согласно получаемому окладу, на низших, средних и высших.

Процесс формирования корпоративной культуры на железных дорогах, в первую очередь, затрагивал штатных сотрудников как наиболее устойчивую часть железнодорожников. Между тем, на дорогах имелись служащие, десятки лет работавшие на положении временных и поденных, поэтому подобное деление является условным.

Детальное изучение статистических данных позволяет уточнить сроки продолжительности службы, причины увольнений и текучести кадров, образовательный уровень железнодорожных служащих и рабочих.

Из статистических сборников, содержащих сведения о служащих на казенных железных дорогах России – участниках пенсионных касс видно, что на 18 казенных железных дорогах и в Управлении дорог состояло: к 1 января 1898 г. – 117 636 чел., а к 1 января 1899 г. – 129 617 чел. За этот период на службу поступило 37 372 чел., а уволилось 25 391 чел.[86], из них по собственному желанию – 16 633 чел.[87]

Из 336 366 чел., находившихся под наблюдением пенсионных касс в 1900 г., выбыло 54 920 чел., из них: а) по собственному желанию – 38 305 чел. (69,7 % от общего числа выбывших); б) вследствие административных распоряжений – 9 488 чел. (17,3 %); в) по причине нетрудоспособности – 2 557 чел. (4,7 %); г) вследствие смерти – 1 964 чел. (3,6 %); д) по иным причинам – 2 606 чел. (4,7 %)[88].

---

[85] Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог … С. 7.
[86] Там же.
[87] Там же, с. 11.
[88] Я. Грустные цифры // Железнодорожник. 1903. № 22. С. 9.

При группировке выбывших в 1900 г. по выслуге лет, получим, что менее года прослужило 29 719 чел.; 1-5 лет – 18 790 чел.; 6-10 лет – 3 128 чел.; 11-15 лет – 1 258 чел.; 16-20 лет – 805 чел.; 20-25 лет – 996 чел.[89]

Статистические сведения о числе служащих по разным железным дорогам и по Управлению железных дорог за 1903 г. дают схожую картину: по центральному и местным управлениям дорог средняя продолжительность службы составила 5,2 года, процент выбывших к общему числу служащих – 13,5; по службе Пути – 5,9 года (19,5 %); по службе Движения – 5,6 года (15,1 %); по службе Тяги – 6,4 года (13,2 %)[90].

В целом, при группировке участников касс по продолжительности службы в 1900 г. оказывается, что число прослуживших на железных дорогах не более 5 лет составляло 59,2 %, от 5 до 10 лет – 20,4 %, более 10 лет – 20,4 %. Таким образом, 79,6 % от общего количества отслужили не более 10 лет.

Об уровне грамотности служащих и рабочих на железных дорогах можно судить по данным Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. Из учтенных 175 246 чел. (мужчин – 162 784; женщин – 12 462), имеющих какое-либо образование насчитывалось 99 730 мужчин и 1 920 женщин[91]. В 1904 г. число машинистов и их помощников, окончивших технические железнодорожные училища, составляло не более 10 % от общего количества[92]. Служащие с высшим образованием были исключением не только на линиях казенных железных дорог, но и в центральных учреждениях. Так, в 1910 г. в счетной и письменной частях Полесских, Сызрано-Вяземской, Баскучанской, Закавказской и Средне-Азиатской железных дорог не было ни одного служащего с высшим образованием, на остальных дорогах их насчитывалось 55 чел.[93]

Совокупность приведенных данных свидетельствует, что преобладание на дорогах «кочевого начала» над «оседлым» порождалось непрерывным

---

[89] Оставшиеся 224 чел., судя по всему, относятся к лицам, отслужившим свыше 25 лет (Я. Грустные цифры // Железнодорожник. 1903. № 22. С. 10).

[90] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4262. Л. 128.

[91] Численность и состав рабочих в России на основании данных Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г.: составлено по поручению Министерств Финансов, Торговли и Промышленности. Т. I. СПб., 1906. С. 264.

[92] Сибирская жизнь. 1904. 10 июня. С. 3.

[93] Сибирь. 1910. 29 июня. С. 2.

пополнением кадров малоподготовленными к предстоящей деятельности лицами. «Совершенно исчезли те зачатки корпоративного духа, – пишет И. И. Рихтер, – которые зарождались в прежние времена, в особенности на дорогах малого протяжения, где начальство знало в лицо всех служащих, и наоборот, а вместе с тем исчезла и та исключительная привязанность к своей дороге, полезность которой не подлежит сомнению»[94]. С тревогой отмечалось появление нового типа служащих – «летучих железнодорожников»[95], непрерывно переходивших с одной дороги на другую в погоне за материальными благами. В связи с этим начальник Управления железных дорог России Д. П. Козырев рекомендовал начальникам дорог с осторожностью подходить к комплектованию персонала, поскольку только при таком условии наступала уверенность, что на службу попадет «благонадежный, трудящийся и соответствующий задачам железнодорожного дела элемент, который, частью опытным путем, а частью изучением дела в существующих на дорогах школах и курсах, даст нравственно устойчивых служащих и хорошо подготовленных к делу работников»[96].

Рассмотрим общие факторы, затруднявшие подбор и удержание на линиях опытных служащих и рабочих.

1. *Недостаточное материальное обеспечение и тяжелые условия службы низших и средних служащих*. Даже на окраинах, где выплачивалось увеличенное жалование, многие служащие не были удовлетворены своим содержанием. По данным Б. И. Земерова, в среднем по всем специальностям (с учетом премиально-наградных надбавок и вычетов) минимальный месячный заработок в 1905 г. на казенных железных дорогах Сибири равнялся 43 руб., максимальный – 69 руб., в 1910 г. он уменьшился – соответственно до 34 и 52 руб.[97] Тогда как дороговизна жизни в регионе постоянно росла. В. П. Зиновьев, приравняв стоимость жизненных средств в 1895 – 1899 гг. к 100 %, пришел к выводу, что в 1905 – 1909 гг.

---

[94] Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог … С. 36.
[95] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 28. С. 5.
[96] Письмо начальникам дорог Начальника Управления железных дорог Д. П. Козырева // Пути сообщения. 1910. № 44–45. С. 581.
[97] Земеров Б. И. Динамика номинальной заработной платы железнодорожников Сибири … С. 104–105, 107, 122.

эта цифра возросла до 146,4 %, а в 1910 – 1914 гг. составила уже 179,8 %[98]. В тоже время годовой заработок в 1908 г. на Сибирской железной дороге размером менее 600 руб. получали 17 706 чел. из 21 609 служащих на линии и в Управлении[99], большинство из которых имели детей, что относило их к категории «малоимущих»[100].

Материальные выгоды, сулящие от перехода на ту или иную дорогу, становились определяющими для значительной массы служащих. И если перспектива службы в Сибири и Средней Азии многих отпугивала, то открывающиеся вакансии на железных дорогах Финляндии вызывали настоящий ажиотаж[101]: условия труда в стране, зависящей от российского правительства, были значительно лучше[102].

Тяжесть условий службы заключалась, прежде всего, в ненормированном рабочем времени, приводящем к переутомлению служащих. Соответственно, присущие железнодорожной службе производственно-профессиональные риски многократно возрастали. В марте 1904 г. в Москве профессором Петербургского университета О. Б. Гольдовским был зачитан доклад, посвященный службе железнодорожных агентов. В качестве примера ученый описал случай с одним из осмотрщиков вагонов, разрешившим движение недосмотренного поезда. Последствия не заставили себя ждать – из-за неисправных рессор три вагона сошли с рельс. Проведенное расследование выявило, что виновный к моменту происшествия находился на дежурстве более 20 часов, за это время лично осмотрел не менее 600–700 вагонов, а сам инцидент произошел в 2 часа ночи при морозной погоде. Другой пример из доклада Гольдовского повествует о гибели ремонтного рабочего, поставленного на опасный участок пути. Ему

---

[98] Зиновьев В. П. К расчету реальной заработной платы приисковых рабочих Сибири. (На материалах приисков Томского горного округа) / Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири. Вып. 14. Томск, 1974. С. 91.

[99] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 1091. Л. 58–59.

[100] Васьков К. Н. Отчет 1) о деятельности Санатория (железнодорожных дач) возле ст. Томск I и 2) о распределении кандидатов-служащих в «Санаторий» Вспомогательного Общества на Ессентукской группе Кавказских Минеральных Вод за 1912 год. Томск, 1913. С. 3.

[101] Сибирь. 1909. 27 ноября. С. 2; Несколько цифр // Железнодорожник. 1904. № 45. С. 9.

[102] См.: Об условиях железнодорожного труда. Финляндия // Железнодорожник. 1906. № 177–44. С. 6–7; Об условиях железнодорожного труда. Финляндия (окончание) // Железнодорожник. 1906. № 178–45. С. 7–9.

предписывалось останавливать приближающиеся составы и лично проводить их по участку со скоростью не более 10 верст в час. Ответственно относясь к возложенным обязанностям, с наступлением ночи уставший рабочий лег головой на рельсы в надежде услышать шум приближающегося поезда[103].

Переутомление железнодорожных служащих крайне тяжело отражалось на их здоровье. Врач VI участка Пути Николаевской железной дороги С. А. Гурвич дал характеристику «общему типу железнодорожных служащих»: «неопределенный, какой-то землистый цвет лица, не то бледный, не то с оттенком желтизны, вялая походка, автоматическое исполнение службы […]. Мало по малу апатия эта становится как бы привычкой, переходя постепенно с летами в настоящую неврастению»[104]. За период с 1896 по 1898 гг. на российских железных дорогах было зафиксировано 529 случаев психических расстройств; в 1902 г. – 252; в 1903 г. – 290[105], что угрожало безопасности железнодорожного движения.

2. *Слабое развитие нормативно-правовой базы, регулирующей служебные взаимоотношения*. Как отмечал в своем докладе председатель Правления Владикавказской железной дороги В. Н. Печковский, пока протяженность рельсовых путей и количество служащих были сравнительно невелики, многие проблемы и противоречия между начальством и подчиненными могли сглаживаться личным влиянием удачно подобранного руководства[106]. Управляющий дорогой, начальники служб имели возможность чаще взаимодействовать, а потому и лично знать большинство своих служащих. На рубеже веков ситуация поменялась, область непосредственного соприкосновения начальника со служащими сократилась, стало необходимым установление четких правил для всех видов служебных отношений, как в интересах служебной дисциплины, так в интересах самих служащих. Последние выказывали недовольство, расценивая собственное бесправное состояние как пережиток

---

[103] Богданов М. Е. Указ. соч., с. 10–12.

[104] Ад-в. О железнодорожной службе // Сибирь. 1906. 10 декабря. С. 3.

[105] Заболеваемость душевными болезнями среди железнодорожных служащих // Железнодорожник. 1904. № 64. С. 4.

[106] Проект Общего Положения о служащих Владикавказской жел. дороги // Железнодорожник. 1904. № 57. С. 5.

крепостной эпохи. МПС пошло навстречу требованиям служащих, приступив в 1900 г. к разработке проекта «Положения о служащих железных дорог» (§2.1), устанавливавшего правила приема на службу, выплат содержания, порядок награждений, этику служебных отношений[107]. Принятие Положения затянулось, а после событий 1905 г., введения чрезвычайного положения на линиях, так и не вступило в силу. Безусловно, это отрицательно сказывалось на деятельности МПС в социальной сфере.

3. *Принадлежность значительной части служащих и рабочих к крестьянскому сословию.* Сохранявшаяся система привязки таких служащих к сельской общине негативным образом сказывалась на внутрислужебных отношениях и на взаимоотношениях с публикой (в части престижа и уважения к профессии). Вплоть до выхода Высочайшего манифеста 11 августа 1904 г. к ним применялись телесные наказания, что воспринималось как постыдное унижение. Пресса с возмущением констатировала: «…даже лесной сторож […] освобожден от телесного наказания, а человек, ставший, некоторым образом, в ряды интеллигенции, несущий нравственную ответственность перед обществом […] и вдруг людьми, несомненно ниже его стоящими во всех отношениях, подвергается унизительному наказанию!»[108]. В указанной заметке речь шла о начальнике одной из станций, покончившим жизнь самоубийством, не выдержав публичного унижения. Вследствие этого выдвигались предложения либо совсем отказаться от сословного деления общества, либо предоставить железнодорожникам права отдельного сословия[109]. Проект создания железнодорожного сословия (ПРИЛОЖЕНИЕ 2) позволял, во-первых, избавить лиц, поступающих на службу, от несоответствующего профессии сословного звания и эксплуатации их сельскими и мещанскими общинами; во-вторых, не противоречил законам Российской империи о состояниях, дополняя их и обозначая появление обширного класса, сформированного в условиях ускоренного промышленного развития; в-третьих, звание «железнодорожный агент» присваивалось только на время служебной деятельности; в-четвертых, отслужившие определенное

[107] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4217. Л. 2–11.
[108] Железнодорожник. 1904. № 58. С. 18.
[109] И-ко Л. О. К вопросу о железнодорожном сословии // Железнодорожная неделя. 1902. № 45. С. 704.

количество лет или имевшие особые заслуги перед отраслью, получали право на награждение в виде доступа к государственной службе или звания почетного гражданина; наконец, достигалось желаемое сплочение служащих в особую корпорацию под флагом МПС. Примечательно, что схожий проект в 1906 г. озвучил государственный секретарь Государственного Совета Ю. А. Икскуль фон Гильденбандт. Согласно проекта, все сословия упразднялись, а вместо них учреждались сословия по роду занятий[110]. Так, сформированное сословие юристов, помимо исполнения прямых обязанностей, могло создавать собственный суд для разрешения частных внутрикорпоративных случаев. Преподаватели образовывали сословие учителей, самостоятельно открывающее низшие, средние и даже высшие учебные учреждения.

Несмотря на то, что проекты так и не были реализованы, их существование свидетельствует о готовности части общества отказаться от старого сословного деления в пользу профессиональных союзов.

4. *Противоречия в отношениях между высшими и низшими железнодорожными служащими*, в особенности между инженерами путей сообщения и лицами, не имевшими высшего технического образования.

Отмечавшееся отсутствие солидарности и этичности отношений между служащими дорог объяснялось, главным образом, пестротой личного состава, конфессиональными и национальными различиями, уровнем образования и воспитания – барьерами, затруднявшими формирование корпоративной культуры железнодорожников. Совокупность приведенных причин вызвала широкую общественную дискуссию по вопросу существования корпорации железнодорожников как таковой.

Преобладающим являлось мнение, что железнодорожный мир на рубеже веков не сформировался в единую корпорацию, изнутри представляя собой отдельные замкнутые группы со своими традициями («корпорация инженеров путей сообщения», «корпорация техников», «корпорация машинистов», «корпорация проводников» и т. д.), слабо объединенных профессиональными

[110] Проект нового управления Россией // Сибирское обозрение. 1906. 7 февраля. С. 3.

интересами и идейным служением делу[111]. Схожие род занятий и уровень образования в этих группах позволял говорить о зачаточном состоянии корпоративного духа[112], при сохранявшихся противоречиях между представителями разных железнодорожных служб: «Высший железнодорожник не может допустить мысли, что интересы низших важны не только для этих последних; низшие, зная путем долгого опыта такую точку зрения высших, относятся недоверчиво ко всякому их начинанию. Техники-специалисты никак не могут согласиться, что железнодорожники не специалисты могут быть им равны. Агенты тяги, пути и движения – исконные заядлые враги, и вражда на служебном поприще часто переносится и в личную жизнь»[113].

Такая рознь могла присутствовать на железных дорогах между служащими Управления и линии, агентами разных служб и отдельными лицами. Отсюда сравнение железнодорожных коллективов со средой, в которой «homo homini lupus est» (лат. – «человек человеку волк»), нежели товарищеский союз дружной семьи[114].

В тоже время, образование внутренних субкультур, с присущими им ценностями, отличающими ту или иную подгруппу в рамках железнодорожной организации являлось первоначальным этапом формирования корпоративной культуры[115]. В частности, постепенно выделялись субкультуры территориальных подразделений организации («корпорация железнодорожников Сибири») и ее различных функциональных подразделений («корпорация инженеров путей сообщения», «корпорация машинистов и т. д.). Уже в конце XIX в. существовало мнение, что «агенты каждой железной дороги составляют обособленную группу, коллективную личность, живущую интересами своей дороги, координированную в одном общем центре – Управлении дороги»[116]. Живя отдельной жизнью,

---

[111] В. С. Железнодорожная служба и отношение к ней линейных агентов // Пути сообщения. 1910. № 4. С. 66.

[112] Шпала В. Не место красит человека, а человек место // Железнодорожная неделя. 1899. № 42. С. 667.

[113] П. С. В разъединении – бессилие // Железнодорожник. 1904. № 38. С. 4.

[114] Единение железнодорожных служащих // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1903. № 21. С. 15.

[115] Пахомов Г. Путь к корпоративной культуре // Служба кадров и персонал. 2008. № 5. С. 28.

[116] Спенглер Н. Э. Нужна ли своя газета железнодорожному служащему? // Железнодорожное дело. 1898. № 26–27. С. 343.

служащие «связываются общим делом, и, будучи совершенно чуждыми для всех за две, три версты от границы отчуждения, они – свои люди за многие тысячи верст по направлению железных дорог»[117]. Соответственно, признавалось, что, хотя класс железнодорожников и имеет внутреннее разделение (как в организационном, так и психологическом плане), неоднороден по составу, с различными групповыми интересами, но общим звеном, объединяющим его в одно целое является «пара колес и равномерно бегущие вагоны»[118].

Таким образом, важнейшей задачей МПС и местных железнодорожных руководителей на данном этапе становилось согласование субкультур с общей культурой отрасли. И как бы не разнились точки зрения наблюдателей по данному вопросу, в целом признавалось, что к началу XX века имелись предпосылки к образованию единой корпорации железнодорожных служащих[119].

[117] Характеристика железнодорожного журнала // Железнодорожная неделя. 1899. № 46. С. 715.
[118] От редакции // Железнодорожный посредник. 1909. Пробный номер. С. 2.
[119] К нашим читателям // Железнодорожная неделя. 1899. № 1. С. 2; Еще о корпорации // Железнодорожник. 1904. № 75. С. 12.

1.2. Особенности становления и развития корпорации железнодорожников Сибири

На процесс формирования корпорации сибирских железнодорожников, внутри которой постепенно складывалась корпоративная культура, оказывали факторы общего характера, присущие всем казенным железным дорогам России (§1.1). В частности, преобладание среди временных и поденных служащих выходцев из крестьянской среды, работа которых носила сезонный характер. Вместе с тем, магистрали отличались друг от друга царившими на них порядками, географическим расположением, уровнем образования и нравственного развития местного населения и служебного персонала, личностными качествами руководящего состава и другими особенностями, в значительной степени определявшими успешность развития корпоративной культуры на той или иной дороге. Не случайно председатель Комиссии по всестороннему обследованию железных дорог в России Н.П. Петров отмечал, что на контингенте служащих «вполне отражаются физические и умственные качества местного населения»[120].

На формировании железнодорожных трудовых коллективов в Сибири отразились и такие факторы, как масштабы и темпы строительных работ, особые географические и суровые природно-климатические условия региона. Тесно переплетаясь с социокультурными сибирскими особенностями, они в значительной мере определяли качественные характеристики местных железнодорожников как социальной группы, корпорации. Отсюда важно проанализировать процесс социокультурного развития Сибири в период строительства и первых лет эксплуатации Великого Сибирского пути.

По данным Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. в период строительства магистрали Сибирь занимала промежуточное положение между Кавказом и Средней Азией по относительному числу грамотного населения – 11,5 % от общего количества жителей. В Европейской России эта цифра достигала 22,5 %, а в Царстве Польском – 30,5 %. Из 7 млн. 126 тыс. чел., зарегистрированных переписью в Сибири, грамотными

[120] Петров Н. П. Финансовое положение русской железнодорожной сети и главнейшие причины ухудшения его в последние годы // Особая высшая комиссия для всестороннего обследования железнодорожного дела в России. Вып. V. СПб., 1909. С. 9.

являлись 822,2 тыс. чел. Из них мужчин – 658 тыс. чел. (17,9 % от общего количества мужчин) и женщин – 164,2 тыс. чел. (4,8 %)[121].

За счет большого количества переселенцев и командированных специалистов, общий процент грамотности среди горожан Сибири составлял 37,8 %. К 1897 г. из 615 тыс. горожан грамотными являлись 232,5 тыс. чел. Из них мужчин – 159,7 тыс. чел. (46,5 % от общего количества мужчин) и женщин – 72,8 тыс. чел. (26,7 %)[122]. По этим показателям сибирские города приближались к Европейской России, где процент грамотных мужчин достигал 50,5 %.

Тем не менее, городское население в Сибири составляло абсолютное меньшинство – 12,3 % против 87,7 % сельского. По данным «Статистического ежегодника России» за 1915 г. на 1 тыс. сибиряков приходилось 8 дворян и чиновников, 3 представителя духовенства, 3 почетных граждан и купцов, 45 казаков, 56 мещан, 709 крестьян, 146 иностранцев и 30 чел. иного рода[123].

Картина быта жителей Сибири представала в невыгодном свете. Вкупе с суровыми природно-географическими условиями региона, отдаленностью от культурно-промышленных центров страны, высокими ценами на предметы обихода окружающая обстановка характеризовалась «отсутствием интеллигентного общества, полной невозможностью удовлетворения своих духовных потребностей, недостатком книг, разумных развлечений»[124], делавших жизнь людей однообразной и скучной. В 1896 г. управляющий делами Комитета Сибирской дороги А. Н. Куломзин отметил, что в Сибири «на волость приходится в большинстве случаев по одной школе, а во многих волостях их […] совсем нет», что вынуждало «расти молодое […] поколение без всякого образования»[125]. Со средних и малых станций, разъездов, расположенных в лесной зоне или степи, большей частью вдали от городов и деревень, приходили сообщения, позволяющие представить условия, в которых оказывались служащие.

---

[121] Грамотность в Сибири по переписи 28 января 1897 года // Сибирские вопросы. 1907. Т. 17. С. 15.
[122] Там же, с. 19.
[123] Статистический ежегодник России. 1915 год (год двенадцатый). Петроград, 1916. Отдел I. С. 86.
[124] Любимов Л. Н. Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги в первые три года после соединения Западно-Сибирского участка таковой с Средне-Сибирским. СПб., 1904. С. 90.
[125] Церковное и школьное строительство в районе Сибирской железной дороги за 1894–1896 года. СПб., 1896. С. 5.

Со ст. Кутулик (восточный участок Сибирской железной дороги): «Отсутствие общества, развлечений и возможности общения с людьми порождает гнетущее однообразие жизни, для удовлетворения только животных потребностей: поел, поспал, подежурил и т. д.»;

Со ст. Татарская: «В силу полного отсутствия развлечений и общественной жизни и вытекающей отсюда разобщенности самого общества – является масса прецедентов, ухудшающих семейный быт».

С разъезда 638 вер.: «Скука»;

С разъезда 2956 вер.: «Замкнутая жизнь, лишение общества и свободы»;

Со ст. Тинская: «Малочисленность людей и отсутствие связывающих, на служебной почве, интересов – делают жизнь положительно несносной»[126].

На фоне низкого образовательного уровня местного населения, культурной отсталости Сибири от Европейской части страны, совсем не удивительны случаи противодействия местного населения строительству железной дороги. В 1897 г. на участке за Канском, строящимся под наблюдением инженера Э. Бобиенского, крестьяне деревни Половино-Черемховой разобрали путь, считая железную дорогу «дьявольским наваждением»[127]. Кроме того, служба в Сибири была небезопасной. В 1900 г. было зафиксировано 7 вооруженных нападений на магистраль, в 1901 г. – 6, в 1902 г. – 10[128].

Условия службы осложнялись еще и нехваткой жилых помещений. В 1902 г. казенными квартирами на Сибирской дороге пользовались лишь 22,8 % служащих Тяги и 62,2 % служащих Движения и Телеграфа[129]. Остальные жили за свой счет на частных квартирах и в землянках. Положение штатных служащих службы Пути было лучшим – 99 % из них имели казенные квартиры. В самых тяжелых условиях оказывались поденные и временные рабочие. Летом они жили в шалашах, землянках, а зимой в тесных бараках. Жалобы на стесненность

---

[126] Любимов Л. Н. Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги … С. 90–92.
[127] Томский листок. 1897. 5 августа. С. 2.
[128] Борьба со злоумышленниками на железных дорогах // Сибирская жизнь. 1903. 12 февраля. С. 3.
[129] Санитарно-экономическое положение линейных служащих Сиб. ж. дороги // Сибирская жизнь. 1902. 15 февраля. С. 2.

жилищных условий не прекратились даже к 1910 г., когда многим запасным агентам приходилось жить и трудиться в железнодорожных вагонах[130].

Кроме того, на Сибирской дороге, как и на всех других, отмечалось неравномерное распределение рабочего времени и часов отдыха (в среднем, продолжительность смены достигала 18 часов в сутки). Врачебная служба неоднократно указывала на случаи сильного переутомления служащих[131], приводящие к нервным расстройствам.

Таким образом, железнодорожники Сибири были вынуждены жить и работать в неблагоприятной обстановке, испытывая при этом потребность в культурно-досуговой деятельности. И если на крупных станциях служащие могли принимать участие в культурно-массовых мероприятиях, общественной жизни, то на большей части дороги персонал был этого практически лишен. В такой ситуации духовный голод многие заполняли различного рода «дешевыми развлечениями», преподносящими им, по словам сибирской прессы, «вместо хлеба даже не камень, а тухлую, пропитанную грязью и гнилью дребедень, принижающую […] интеллектуальные способности»[132]. Отсюда распространение среди служащих пьянства, увлечение азартными играми, и в итоге падение служебной дисциплины.

В состав сибирских служащих входило значительное количество ссыльных (7,7 % от общего количества работающих на линии), среди них около 600 чел., сосланных за уголовные преступления[133]. Удивление наблюдателей вызывал факт исполнения должностных обязанностей сторожей (ночных и по охране грузов) лицами, сосланными за грабежи, а функций ремонтных рабочих – сосланными за убийства. Как следствие, в железнодорожной прессе высказывались мнения об отсутствии в Сибири железнодорожных агентов как таковых, поскольку в регионе «царит полный беспорядок»[134]; публиковались фельетоны, карикатурно

---

[130] Тяжелое положение // Сибирское слово. 1910. № 33. С. 3.

[131] См.: Отчет о врачебно-санитарном состоянии эксплуатируемых железных дорог за 1909 год. СПб., 1911. С. 100–103; Не от переутомления ли? // Сибирская жизнь. 1905. 28 апреля. С. 3; Психические заболевания // Сибирская жизнь. 1905. 31 марта. С. 2.

[132] А. Л. Общество народных развлечений // Восточная Заря. 1909. 10 июля. С. 2.

[133] Любимов Л. Н. Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги … С. 85.

[134] Обзор печати // Железнодорожник. 1903. № 25. С. 12.

изображающие местную процедуру найма на службу[135]. Причиной, вынудившей местное Управление дороги постепенно отказываться от ссыльного элемента, послужила статистика совершенных противоправных деяний. Ссыльные становились постоянными фигурантами криминальных сводок[136]: опыт 1900 – 1901 гг. показал, что большая часть краж грузов из железнодорожных вагонов происходила при непосредственном участии данной категории служащих. Приказом по линии начальник дороги В. М. Павловский[137] в 1901 г. ограничил прием ссыльных, на службе оставались зарекомендовавшие себя с лучшей стороны, а прием новых был запрещен без специального на то разрешения. По новым правилам, ссыльный принимался только при отсутствии других претендентов на должность, а лица, сосланные за грабежи и воровство не зачислялись на службу[138]. Между тем, полного запрета на прием ссыльных не произошло, поскольку начальник дороги посчитал неправильным лишать данных лиц возможности заработка честным трудом.

В начальный период возведения магистрали строительному Управлению Западно-Сибирского участка пути удалось достичь положения, при котором 4/5 работавших (из 18 тыс.) относилось к сибирскому населению[139]. Однако, в дальнейшем, при прокладке пути на восток, ситуация менялась. По мере преодоления последствий голода 1890 – 1891 гг. масса крестьян Тобольской губернии вернулась к привычному труду, из-за чего пришлось прибегнуть к дорогостоящему найму служащих из Европейской России. В 1899 г. только из состава четырех служб дороги (Пути, Движения, Тяги, Телеграфа) выбыло 3 904 чел., в 1900 г. – 3 336 чел., в 1901 г. – 3 582 чел.[140] В среднем в 1898 – 1902 гг. с магистрали уволилось: штатных рабочих и служащих – 65,4 %, временных и поденных рабочих – 83 %[141].

---

[135] Обозрение печати // Железнодорожная неделя. 1899. № 8. С. 124–125.
[136] Томск-Таежный // Томский листок. 1896. 8 февраля. С. 2.
[137] Павловский В. М. - начальник Западно-Сибирской ж. д. с 8 сент. 1896 г. по дек. 1899 г., начальник Сибирской ж. д. с 1 янв. 1900 г. по дек. 1905 г.
[138] Приказ начальника Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. 1901. 20 июля. С. 3.
[139] Деятельность Комитета Сибирской железной дороги // Восточное обозрение. 1893. 2 мая. С. 3.
[140] Увольняемость служащих Сибирской дор. по годам и месяцам года // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 12. С. 9.
[141] Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период … С. 197.

Согласно ведомостей числа служащих магистрали, к 1 января 1910 г. количество служебного персонала на ней составляло 43 842 чел.[142] Из них постоянных служащих только 49 % (на всей сети казенных железных дорог эта цифра достигала 58 %), временных – 2 % (4 %) и поденных – 49 % (38 %). Данное соотношение осталось практически неизменным со времени создания Сибирской железной дороги: в 1903 г. в Европейской России доля постоянных служащих составляла 56 %, а в Азиатской России лишь 51 %[143]. То есть, число штатных служащих на Сибирской магистрали было в процентном отношении меньшим, чем в среднем на других казенных дорогах России. При этом, несмотря на наметившуюся к 1910 г. тенденцию к сокращению числа временных и поденных служащих (ПРИЛОЖЕНИЕ 3), отмечалась значительная текучесть кадров.

Своих служащих Сибирской магистрали уступали практически все линии европейской части России. Самаро-Златоустовская железная дорога была вынуждена почти полностью обновить штат из-за массового перемещения служащих на восток[144], стремившихся к получению повышенных денежных окладов и возможности быстрого карьерного роста. В результате в 1897 – 1902 гг. более 80 % железнодорожников Сибири являлись выходцами из Европейской России[145]. По данным заведующего пенсионной кассой Управления Сибирской железной дороги В. Е. Сентянина, в 1899 г. на Западно-Сибирском и Средне-Сибирском участках магистрали из 8 896 рабочих и служащих 7 446 чел. были выходцами из Европейской России (83,7 %), в то время как из Сибири лишь 1 444 чел. (16,2 %)[146].

Штат сибирских железнодорожных служащих и рабочих включал в себя людей различных сословий, национальностей, вероисповедания, уровня образования.

По конфессиональной принадлежности из 8 896 чел., служивших на дороге по переписи 1899 г., православными числились 7 632 чел. (85,7 %), католиками –

---

[142] Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для Омской выставки 1911 г. Томск, 1912. С. 32.

[143] Служащие и рабочие на русских железных дорогах в 1903 году // Железнодорожник. 1906. № 135–2. С. 9.

[144] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 28. С. 4.

[145] Земеров Б. И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников … С. 69.

[146] Сентянин В. Е. Указ. соч., с. 37.

932 чел. (10,4 %), лютеранами – 187 чел. (2,1 %), мусульманами – 54 чел. (0,6 %), иудеями – 19 чел. (0,2 %), армяно-грегорианцами – 5 чел. (0,05 %), сектантами – 64 чел. (0,7 %), язычниками – 3 чел. (0,03 %)[147].

По национальности служащие разделялись на русских (90–92 % от общего числа[148]), поляков, литовцев, латышей, немцев, евреев и представителей коренных народностей Сибири.

По сословному признаку рабочие и служащие Сибирской дороги в 1899 – 1904 гг. делились, в основном, на крестьян – 48 %, мещан – 35 %, бывших военнослужащих – 14 %[149].

По уровню образования в 1899 г. служащие и рабочие Западно-Сибирского и Средне-Сибирского участков представляли собой следующую картину: 123 чел. (1,2 %) имели высшее образование; 473 чел. (4,3 %) – среднее; 4 376 чел. (39,2 %) – низшее и 6 140 чел. (55,3 %) были либо неграмотными, либо едва умели читать[150].

В 1903 г. на дороге продолжало трудиться множество лиц, не имевших образования: дорожных мастеров – 206 чел. (96,3 % от их общего количества); артельных старост – 569 чел. (99,3 %); ремонтных рабочих – 2 572 чел. (99,96 %); машинистов и их помощников с правом управления паровозом – 514 чел. (91 %); помощников машинистов без права управления паровозом – 233 чел. (86 %); мастеровых при депо – 1 370 чел.; осмотрщиков вагонов – 105 чел.[151]

В 1909 г. со средним образованием в Управлении дороги работало 185 чел.[152], в управлении службы Тяги – 8 мужчин (из 130) и 22 женщины (из 48)[153]. Как и ранее, лиц с высшим образованием было немного: занимавших нетехнические должности в Канцелярии Управления дороги – 1 чел.; в службе Тяги – 2 чел., в службе Пути – 1 чел., в службе Движения – 2 чел., в Главной Бухгалтерии – 1 чел., в службе Сборов – 5 чел., в Коммерческой части – 2 чел., в

---

[147] Орлов М. Н. Указ. соч., с. 33.
[148] Зольников Д. М. Рабочее движение в Сибири в 1917 году … С. 67.
[149] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 1. Л. 1–30.
[150] Сентятин В. Е. Указ. соч., с. 42, 43, 56, 57.
[151] Краткая история школьного дела на Сибирской дороге // Сибирские вопросы. 1910. Т. 19–20. С. 36.
[152] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 528. Л. 31 а.
[153] Там же, Л. 45.

местном Комитете пенсионной кассы – 1 чел.[154] Нехватка квалифицированных кадров приводила к тому, что на службу приходилось брать, по определению Школьно-библиотечного Комитета дороги, лиц «малоразвитых, как в умственном, так и в нравственном отношении»[155].

Усилиями командированных специалистов осуществлялась техническая эксплуатация дороги, тогда как местное население большей частью не годилось для квалифицированной работы[156]. Образовательный уровень сибирского населения обусловил использование его, в основном, в качестве чернорабочих, а в дальнейшем как низшего служебного персонала и эксплуатационных рабочих. «Даже такие должности, – пишет Сентянин, – как артельные старосты, ремонтные рабочие, стрелочники, путевые сторожа, в большинстве вербуются из пришлого, кочующего элемента или же из переселенцев, пришедших искать заработки из ближайших, вновь народившихся поселков»[157].

Как видим, Сибирская железная дорога по объективным причинам столкнулась с нехваткой квалифицированной рабочей силы. Для обеспечения как можно более безопасного движения по линии Управление дороги было вынужденно выписывать квалифицированные кадры из Европейской России, с работой которых зачастую связывались надежды на нормальный ход эксплуатации дороги[158]. Использование сибирских железнодорожников на второстепенных должностях воспринималось ими как подтверждение их приниженного положения по сравнению с «чужими» служащими[159]. Приезжие пользовались большим количеством льгот: получали оклады с повышающими коэффициентами, суточное довольствие, командировочные суммы и половинный оклад, выдаваемый семье служащего по месту работы. Чувство несправедливости у местных служащих подогревалось практикой отстранения их от исполнения служебных обязанностей без объяснения причин. В одном из коллективных

---

[154] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 528. Л. 48–49 об.
[155] Там же, Д. 63. Л. 60.
[156] Отчет по постройке I-го участка Средне-Сибирской железной дороги от Оби до Красноярска. 1893–1896. СПб., 1902. С. 5, 10; Любимов Л. Н. Из жизни инженера путей сообщения. СПб., 1914. С. 128.
[157] Сентянин В. Е. Указ. соч., с. 7.
[158] См.: Приезд железнодорожных служащих // Томский листок. 1897. 9 января. С. 2; Любопытный Макара. С Сибирской жел. дор. // Железнодорожник. 1905. №№ 130–131. С. 19.
[159] Сибирская жизнь. 1909. 19 ноября. С. 2.

заявлений помощников машинистов в 1904 г. прямо говорилось: «Мы, помощники машинистов 1-го класса, исполняющие должности поездных и маневровых машинистов по 3–4 года, имея удостоверение на право управления поездом – считаем себя крайне обиженными. С усилением движения потребовались машинисты; нас почему-то поснимали с поездных паровозов, поставили на маневры, а на наши места назначили командированных с других дорог»[160]. Такая практика сохранялась несмотря на то, что знание местности является залогом успешной работы машиниста.

Более того, несправедливое отношение к старослужащим, по мнению сибиряков, являлось причиной распространения точки зрения, что «сколько ни работай, ничего не заработаешь»[161], влекущей за собой равнодушное отношение к службе.

Все обозначенные выше факторы, негативно влияя на процессы управления дорогой, не позволяли в ближайшей перспективе сформировать стабильный и надежный штат служащих. Безопасность дорожного движения и нормальное функционирование магистрали находились под угрозой. Перед МПС и местным Управлением дороги встала задача создания условий службы, способствующих, с одной стороны, удовлетворению материальных запросов железнодорожников, а с другой, их нравственному развитию. Последнее для Сибири представлялось наиболее актуальным. Справедливо замечалось, что *«нельзя мало-мальски интеллигентного человека послать куда-нибудь в глушь на станцию, дать ему достаточные средства, чтобы не умереть с голоду, и оставить неудовлетворенным голод духовный. Самый интеллигентный человек одичает и работа его, в смысле продуктивности, потеряет 50 %»* (курсив наш – С. В.)[162].

Процесс формирования корпоративной культуры на железных дорогах Сибири условно можно поделить на два этапа:

1) 1891 – 1905 гг.;
2) 1906 – 1917 гг.

Первый этап характеризуется строительством и вводом в эксплуатацию железных дорог в Сибири, принятием мер по повышению образовательного и

[160] Свои и чужие // Железнодорожник. 1904. № 83. С. 8.
[161] С Сибирской железной дороги // Железнодорожник. 1905. № 118. С. 16.
[162] Д-в. Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1905. № 11. С. 129.

нравственного уровня железнодорожников. Расширение сети железных дорог привело к существенному увеличению количества рабочих и служащих, что негативным образом сказывалось на общем профессиональном и моральном уровне персонала. Значительная часть работающих на линиях, в особенности к востоку от Урала, не отвечала желаниям МПС, а высокие показатели текучести кадров вынуждали предпринимать усилия к ее уменьшению, удержанию опытных агентов на службе. С этой целью начинается формирование нормативно-правовой базы, регулирующей, среди прочего, права и обязанности служащих и рабочих; активно обсуждаются вопросы повышения образовательного ценза при найме на службу и воспитания служащих, членов их семей; на новых дорогах создается и развивается социокультурная сфера. Наряду с сооружением жилых домов в районах станций возводятся школы, интернаты, церкви, лечебницы, библиотеки, клубы. Практически на каждой крупной магистрали стали издаваться собственные периодические издания – «Вестники», способствующие росту самосознания служащих.

Однако события января 1905 г. показали недостаточность предпринятых шагов, не решивших многих насущных вопросов. Охватившая персонал дорог идея создания «Всероссийского союза железнодорожных служащих», отстаивающего их права перед работодателями, имела далеко идущие последствия. Одними из первых 15 февраля 1905 г. с требованием учреждения такого союза выступили служащие Николаевской железной дороги, подав петицию местному начальнику дороги. В петиции говорилось о разделении всех железнодорожников на «распорядителей» и «исполнителей»[163], что впоследствии нашло свое отражение в правовых основах проекта о корпорациях железнодорожных служащих.

Непосредственное участие в революционных событиях приняла и Сибирская дорога. После известий о расстреле мирной манифестации в Санкт-Петербурге (9 января 1905 г.) в гг. Красноярске, Иркутске, Чите и на многих станциях Сибирской магистрали прошли стачки железнодорожных мастерских[164].

---

[163] Об организации съезда представителей служащих Российских железных дорог // Железнодорожник. 1905. № 98. С. 7.

[164] Хроника общественного движения в Сибири … С. 24.

На имя начальника линии В. М. Павловского стали поступать петиции служащих и рабочих, в которых, кроме перечня требований, раскрывалась мотивировочная сторона необходимости улучшения их положения. Машинисты депо ст. Тайга так выразили свои чаяния: «Меры улучшения экономического и правового порядка жизни железнодорожных рабочих, несомненно, вызваны нарастающими культурными потребностями жизни […] этакие меры неизменно дадут благодетельные результаты в смысле развития личности рабочего, то есть они поднимут нравственный и культурный уровень рабочего по той простой причине, что сокращенный рабочий день и приложение духовных способностей рабочего к оценке работ кроме выгод для промышленности […] еще толкает самого рабочего на путь искать больше здоровых развлечений и этим самым осуществляет давно желанную цель нашего Министерства: создать специальный контингент железнодорожных служащих»[165].

Всероссийский союз железнодорожных служащих (Союз) был организован на съезде служащих десяти железных дорог (в том числе Сибирской) 20–21 апреля 1905 г. в Москве. На первом съезде было избрано центральное бюро Союза в количестве 5 человек, руководившее в 1905 г. октябрьской и декабрьской забастовками.

Целью Союза стало улучшение и защита экономических, правовых, культурных интересов железнодорожных служащих и рабочих всех категорий. Положенный в основу его работы принцип беспартийности сочетался с требованием установления демократического государственного строя. Союз брал на себя фактическое осуществление в пределах железнодорожной корпорации свободы слова, личности, жилья, организацию стачек и собраний, как частных, так и всеобщих, допускал организационное самоуправление возникающих в среде железнодорожных корпораций профессиональных рабочих союзов[166]. Членами Союза могли быть как служащие на железных дорогах, так и лица, имеющие непосредственное отношение к железнодорожному делу (артельщики, рабочие и служащие шпалопропиточных, вагонных заводов и т. д.). Прямого запрета на

[165] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 257. Л. 65–65 об.
[166] Железнодорожники в 1905 г.: Очерки из истории Союза. М., 1922. С. 9.

принятие в члены Союза представителей железнодорожной администрации не существовало.

Лица, входящие в состав Союза, образовывали на каждой отдельной дороге местное отделение, состоящее либо из группы служащих различных профессий, либо из целого ряда корпоративных организаций по роду службы. Профессиональные группы организовывались на выработанных ими самими началах[167], не противоречащих целям Союза, и входили в состав местного отделения Союза, по свободному соглашению, на правах полной автономии в вопросах местной организации. Каждая из профессиональных групп назначала в местное отделение одного или нескольких представителей, в совокупности составлявших центральную организацию дороги.

Положения устава Всероссийского Союза были растиражированы и разосланы по всем российским дорогам (ПРИЛОЖЕНИЕ 4).

В связи с распространенной точкой зрения на Союз как на особую политическую партию или организацию какой-либо партии, центральное бюро Союза обратилось к центральным комитетам социалистических партий с соответствующим заявлением. Всероссийский железнодорожный Союз, говорилось в заявлении, является *беспартийным союзом*, охватывающим всех работников железнодорожной профессии, организованным на демократических началах и не имеющим политической *программы*, а ограничивающимся лишь политической *платформой*, то есть признанием только тех политических требований, за которые считают необходимым бороться охватываемые Союзом массы железнодорожников[168]. При этом политическая борьба членов Союза являлась необходимой лишь постольку, поскольку без нее достижение экономических, культурных требований железнодорожников представлялось невозможным.

Признавая возможность и целесообразность образования внутри Союза отдельных *автономных* частей и групп на почве местных особенностей или

---

[167] Так, в программе союза служащих и рабочих Петербурго-Варшавской ж. д. обращает на себя внимание пункт «в» основных задач организации: «Борьба с произволом, усмотрением, кумовством, взяточничеством, тунеядством и т. п.». (Союз служащих и рабочих С.- Петербурбургско-Варшавской ж. д. // Железнодорожник. 1905. № 128. С. 4).

[168] Богданов М. Е. Указ. соч., с. 68–70.

специальных интересов, в том же заявлении опровергалось мнение о существовавшей угрозе задачам общей организации и целостности самого Союза. Во-первых, степень автономности и особенности устройства местных отделений не должны были противоречить целям Всероссийского Союза. Во-вторых, члены Союза достигли принципиального согласия в том, что железнодорожники, даже при полном согласии между собой, но разделенные на независимые друг от друга группы, не смогут достичь того, что по силам единой организации.

Единодушный протест служащих против бытовых неустройств и правового бесправия позволил оптимистично настроенным наблюдателям отметить формирование искомого «единого духа», «стройного согласия в железнодорожной семье»[169]. Пресса призывала не ограничиваться созданием Союза, а организовать корпорацию железнодорожников – единственный путь «для достижения прав, для превращения разрозненных единиц в нечто внушительное, заслуживающее особого внимания, в нечто такое, что могло бы безбоязненно стоять за свои человеческие права»[170].

В противовес Союзу, 20 сентября 1905 г. в Санкт-Петербурге состоялось «Совещание по пересмотру устава пенсионных касс», представлявшее из себя съезд железнодорожных служащих – делегатов от дорог, созванный правительством для урегулирования наиболее проблемных вопросов. Организаторы съезда пытались склонить железнодорожных служащих и рабочих к мирному разрешению всех противоречий. Однако напряженная обстановка в стране позволила «Совещанию» изменить намеченную программу действий и объявить себя «Первым Всероссийским Делегатским Съездом железнодорожных служащих» (ПВДСЖД), избрав собственного председателя – М. Д. Орехова (делегат от Рязано-Уральской железной дороги), вместо назначенного правительством. Помещение для заседаний ПВДСЖД безвозмездно предоставил петербургский железнодорожный клуб (§2.2). Сибирскую магистраль представляли два делегата: помощник юрисконсульта С. А. Арцишевский и старший ревизор движения Г. И. Попов[171].

---

[169] Подлунный. Мысли вслух // Железнодорожник. 1905. № 104. С. 17.
[170] Т. Как живется // Железнодорожник. 1905. № 83. С. 4.
[171] Железнодорожник. 1905. № 121. С. 4.

9 октября 1905 г. было проведено экстренное заседание ПВДСЖД, на котором признано необходимым создание отраслевых корпоративных организаций. До момента обсуждения проекта железнодорожных корпораций, Съезд учредил постоянное бюро из выборных представителей служащих и рабочих, к функциям которого относилось, среди прочего: урегулирование отношений и устранение недоразумений между служащими и рабочими с одной стороны и начальством с другой, а также между самими служащими и рабочими; участие служащих и рабочих через своих уполномоченных в установлении правил внутреннего трудового распорядка, в решении вопросов о повышении заработной платы, перемещениях по службе, отпусках, взысканиях и увольнениях; защита интересов служащих и рабочих перед администрацией дороги всеми законными способами и другие[172]. Кроме того, Съезд посчитал необходимым установление на всех дорогах товарищеского суда чести, постановления которого должны были представляться на утверждение администрации дороги, с правом обжалования в порядке инструкции создаваемых судов.

Поддержка действий делегатов ПВДСЖД большей частью отечественных железнодорожных служащих позволила Центральному бюро Союза в ночь на 7 октября 1905 г. призвать железные дороги страны к забастовке. В свою очередь, 12 октября 1905 г. ПВДСЖД объявил всеобщую политическую забастовку железных дорог, ставшую с 14 октября всероссийской.

22 октября 1905 г. было проведено очередное заседание ПВДСЖД, на котором заместитель председателя Союза, инженер В. В. Романов, выдвинул на обсуждение проект «Нормального положения о корпорациях служащих железных дорог» (ПРИЛОЖЕНИЕ 5). Главным отличием данного проекта от устава Союза стали условия приема в члены корпорации. В состав корпорации входили все служащие, мастеровые и рабочие (штатные, нештатные, временные и поденные), кроме главных начальствующих лиц дороги (начальник / управляющий дороги, начальники служб и самостоятельных частей управления и их заместители). К целям образуемой корпорации относилась забота о повышении культурного уровня своих членов путем развития чувства корпоративной чести, содействие

[172] Протокол № 13 экстренного заседания 9 октября 1905 г. Первого Всероссийского Делегатского Съезда железнодорожных служащих // Железнодорожник. 1905. № 127. С. 26.

культурно-просветительским начинаниям, развитие самостоятельной деятельности на началах взаимопомощи и самоуправления. Корпорация состояла из отдельных самоуправляющихся групп, каждая из которых ведала делами, касающимися круга ее членов. Последние принадлежали к личному составу каждой службы, Управления дороги, станций, основных депо и мастерских. Главным органом управления групп и подгрупп являлись общие собрания их членов[173].

С началом Всероссийской октябрьской политической стачки образованные комитеты Сибирской и многих других дорог стали контролировать отдельные станции и участки линий, проводить митинги, отстранять должностных лиц от управления движением.

В ноябре 1905 г., в соответствии с положениями устава Союза и призывом представителей Санкт-Петербургского железнодорожного узла объединиться всем российским железнодорожникам «в одну семью»[174], был созван I Делегатский Съезд служащих и рабочих на Сибирской железной дороге. Во главу угла его работы ставилась задача создания профессиональных союзов на Сибирской магистрали на принципах «единства и силы» – состав каждого союза должен был быть однороден как по профессии, так и по социальному положению входящих в него членов без учета политических, религиозных и национальных различий. Съезд объявил себя учредительным собранием следующих профессиональных союзов: рабочих мастерских и депо, паровозных бригад (машинистов, их помощников и кочегаров), поездных бригад, конторщиков, телеграфистов, мелких конторских служащих на линии, смазчиков; младших служащих службы Движения и службы Пути. К общим требованиям, выдвинутым Съездом, относились:

– уравнение прав нештатных служащих с правами штатных, а равно поденных, прослуживших на дороге не менее одного года;

– взаимовежливое обращение друг к другу;

– запрещение использовать труд подчиненных вне рамок их должностных обязанностей;

---

[173] Железнодорожник. 1905. №№ 130–131. С. 28–30.
[174] Железнодорожник. 1905. № 126. С. 1.

– замещение открывающихся вакансий на линии местными служащими и другое (ПРИЛОЖЕНИЕ 6).

В скором времени и. о. начальника Сибирской дороги В. А. Штукенберг, безуспешно пытавшийся занять кресло председателя на заседании делегатов служащих и рабочих магистрали[175], отдал распоряжение о запрете собраний в служебных помещениях. А 5 декабря 1905 г., на основании полученной от министра путей сообщения К. С. Немешаева телеграммы о воспрещении служащим вступать в сообщества с целью устройства забастовок, Штукенберг запретил под угрозой уголовного преследования «участие в сообществах, направившим свою деятельность к возбуждению служащих и рабочих на железной дороге и самовольному, по соглашению с собой, прекращению, приостановлению или невозобновлению работ»[176]. В ответ 9 декабря 1905 г. состоялось собрание служащих Материальной службы Сибирской железной дороги, на котором участники единогласно приняли решение об игнорировании данного запрета как противоречащего основным положениям Манифеста 17 октября 1905 г. и продолжили отстаивать право на свободу стачек и союзов.

Тем временем, организованная 7–9 декабря 1905 г. в Москве вторая Всероссийская железнодорожная забастовка завершилась арестами членов Союза, проект «Нормального положения о корпорациях служащих железных дорог» остался нереализованным. По словам современника, в движении 1905 г. важную роль сыграли наиболее развитые в умственном и нравственном отношении служащие, «люди, соединявшие с личной честностью известный идеализм», любившие свое дело, свою корпорацию и дорожившие ее добрым именем[177].

Последовавший за этим запрет на деятельность товарищеских судов, массовые увольнения, аресты и ссылки на казенных линиях знаменовали собой начало *второго этапа* процесса формирования корпоративной культуры на Сибирской железной дороге. Начало данного этапа (1906–1907 гг.) характеризуется спадом революционного движения среди железнодорожников, а в основе периодически возникавших забастовок стали лежать экономические

[175] На съезде делегатов служащих и рабочих Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. 1905. 29 ноября. С. 3.
[176] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 257. Л. 126.
[177] Почему нет у нас ж. д. прессы // Жизнь железнодорожника. 1910. № 5. С. 73.

требования. При этом стремление к объединению у железнодорожников не исчезло, трансформировавшись в желание создания союзов, обществ на профессиональной основе без каких-либо политических требований[178] (порядок их организации был установлен «Именным Высочайшим Указом Правительствующему Сенату о Временных правилах об обществах и союзах» от 4 марта 1906 г.).

В январе 1906 г. командующий войсками Сибирского военного округа отдал распоряжение о запрете любых сходок, собраний, спектаклей на Сибирской железной дороге[179]. И. К. Ивановский[180], заступивший к исполнению обязанностей начальника дороги, ввел строжайшую дисциплину и стал избавляться от «крамольной сволочи»: число уволенных в короткие сроки достигло 1 тыс. чел.[181]

Репрессивные меры привели к нехватке опытных кадров, профессиональный и нравственный уровень служащих снизился, а количество желающих добровольно прибыть на службу в Сибирь сократилось[182]. Тем не менее, период 1904 – 1906 гг. (наряду с 1900 г., когда была образована Сибирская железная дорога) был отмечен массовой выпиской рабочих и служащих из Европейской России – до 7,5 тыс. чел.[183] Среди них машинисты паровозов, смазчики, ревизионные слесаря, телеграфисты, кондуктора, сцепщики и составители вагонов, стрелочники, то есть квалифицированный персонал. При прочих равных преимущество при найме на службу получали запасные военнослужащие, как наиболее дисциплинированные кадры. Нередко на место уволенных старослужащих назначались неопытные, малопригодные, но благонадежные лица. Современники отмечали случаи управления паровозами бывшими кочегарами, а их помощниками оказывались слесаря, кондукторами

---

[178] Хроника // Железнодорожник. 1906. № 177–44. С. 13.
[179] Воспрещение сходок и собраний // Сибирская жизнь. 1906. 11 января. С. 3.
[180] Ивановский И. К. – временный и. о. начальника Сибирской ж. д. с дек. 1905 г. по 25 авг. 1906 г., начальник Сибирской ж. д. с 25 авг. 1906 г. по 1 янв. 1909 г.
[181] Восточный край. 1906. 21 июля. С. 3.
[182] Сибирское обозрение. 1906. 12 марта. С. 2.
[183] Земеров Б. И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников Сибири … С. 77.

становились рабочие или запасные солдаты[184]. В таких условиях срок службы паровозного парка сокращался, а угрозы для безопасности движения возрастали.

МПС и управления дорог сумели извлечь уроки из революционных событий 1905 – 1907-х гг., изменив свою социальную политику в лучшую сторону, что в дальнейшем отсекло большую часть железнодорожников (около 70 %) от участия в рабочем движении. Кроме того, введение военного положения на Сибирской магистрали, а в 1912 г. положения чрезвычайной охраны так же способствовали спаду революционной активности[185].

К 1907 – 1909 гг. постепенно стало наблюдаться преобладание кадровых рабочих и служащих (имеющих стаж работы на дорогах России от 2 до 10 лет) над недавними выходцами из других слоев. А. А. Любимов, изучив состав рабочих Омских главных железнодорожных мастерских (2 389 личных дел) приводит следующие цифры: персонал мастерских на 92 % состоял из ремонтных рабочих, непосредственно осуществлявших восстановление подвижного состава. Среди этой категории преобладали квалифицированные кадры, доля которых в 1907 – 1913 гг. колебалась от 62,6 до 54,5 %. Кадровые рабочие, проработавшие на этом предприятии к 1914 г. пять и более лет, составляли 75,1 %. Подавляющая часть ремонтных рабочих к 1914 г. представляла собой выходцев из крестьян – 76,2 %[186]. По уровню образования, по-прежнему, абсолютное большинство из них были малограмотными. Вместе с тем, статистика посещений центральной и передвижных библиотек Сибирской железной дороги с 1899 по 1910 гг. позволяет отметить рост потребности служащих (особенно низших) в самообразовании. К 1911 г. подписчиками состояло 834 чел., из которых большинство принадлежало к мещанам и крестьянам (69,18 %). Соответственно, 2/3 посетителей библиотек имели низшее или домашнее образование (65,77 %)[187].

Основываясь на данных о стаже работы, Б. И. Земеров сделал вывод, что закрепляемость кадров на железных дорогах Сибири в период с 1900 по 1910 гг. увеличилась в 3,3 раза, соответственно, кадровые рабочие в 1909 –

---

[184] Ст. Каинск // Сибирская мысль. 1906. 11 ноября. С. 3.
[185] Подробнее об этом: Профсоюзы железнодорожников Западной Сибири … С. 53–54.
[186] История железнодорожного транспорта России: учебное пособие. М., 2012. С. 107.
[187] Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг. … С. 15.

1917 гг. стали составлять 85 % всех железнодорожников, социальный облик которых определялся представителями Европейской России[188]. Несмотря на последовавшее значительное обновление персонала дорог в виду участия России в Первой мировой войне, данная цифра позволяет говорить об усилении корпоративной культуры железнодорожников Сибири, поскольку одним из заметных результатов сильной культуры является низкая текучесть кадров.

Таким образом, ускоренное промышленное развитие России в конце XIX – начале XX вв., в значительной степени связанное с расширением железнодорожной сети, выявило тенденции, с одной стороны, количественного роста железнодорожников, а с другой, необходимости формирования и усовершенствования нормативно-правовой базы, развития социокультурной сферы отрасли. В МПС сознавали, что личный состав является основой безопасного и правильного движения, поэтому меры, направленные на создание хорошо обученного, дисциплинированного и преданного делу персонала стали «первейшей заботой» министерства. В свою очередь, строительство железнодорожных магистралей в Сибири и на Дальнем Востоке способствовало тенденции к оттоку квалифицированного персонала с дорог Европейской России, обострив проблему подбора и удержания квалифицированных и нравственно пригодных служащих на местах. На формирование устойчивых железнодорожных коллективов негативным образом влияли характерные для всей отрасли условия службы: 1) недостаточность материального обеспечения и тяжелые условия службы низших служащих, 2) слабое развитие нормативно-правой базы, регулирующей служебные взаимоотношения, 3) принадлежность значительной части железнодорожников к крестьянскому сословию, 4) противоречия между высшими и низшими железнодорожными служащими. В Сибири, помимо указанных факторов общего характера, условия работы затруднялись сложными природно-климатическими условиями региона, невысоким образовательным уровнем местного населения, отдаленностью от культурных центров страны. Препятствием в деле формирования корпоративной культуры являлось так же социокультурное разнообразие и пестрота служебного персонала, имеющего

[188] См: Земеров Б. И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников Сибири ... С. 71, 80–81; Рабочие Сибири в дооктябрьский период … С. 198.

разные культурные навыки: образовательные, профессиональные, национальные, конфессиональные, возрастные и т. д.

Управление Сибирской железной дороги для привлечения на службу опытных агентов стало прилагать усилия к созданию условий, удовлетворяющих материальные и нравственные запросы служащих: появляются правовые нормы, регулирующие взаимные права и обязанности служащих и рабочих в рамках общей для всех казенных дорог законодательной базы; создаются условия для повышения образовательного ценза и воспитания служащих, членов их семей; строятся учреждения социокультурной сферы. Все это способствовало росту численности служащих и рабочих, развитию их корпоративного самосознания, ярким свидетельством чему стали революционные события 1905 г. На фоне забастовочного движения в октябре 1905 г. Первым Всероссийским Делегатским Съездом железнодорожных служащих в Санкт-Петербурге был выдвинут на обсуждение проект «Нормального положения о корпорациях служащих железных дорог», в основу которого было положено стремление к повышению культурного уровня персонала путем развития чувства корпоративной чести, содействия самообразованию, культурно-просветительским начинаниям, развития самодеятельности на началах взаимопомощи и самоуправления. Последовавшие вслед за этим в 1906 – 1907 гг. массовые аресты и увольнения значительно обновили ряды примкнувших к забастовкам железнодорожников (в том числе сибирских), затормозив процесс их консолидации. Однако уже в 1907 – 1909 гг. и в последующие годы на железных дорогах региона происходят изменения, способствующие росту корпоративного единства персонала. Среди них преобладали меры по улучшению материально-бытовых условий, укреплению дисциплины, развитию культурно-просветительской деятельности на железнодорожных линиях Сибири. В результате постепенно обозначилась тенденция преобладания кадровых рабочих и служащих (имеющих стаж работы на дорогах России от 2 до 10 лет) над недавними выходцами из других слоев населения. В эти же годы наблюдалось снижение показателей текучести персонала, рост интереса низших служащих к самообразованию и различным формам самоорганизации, что позволяет говорить о поступательном развитии корпоративной культуры железнодорожников региона.

Глава 2. Культура взаимоотношений на железных дорогах Сибири и роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников в 1891 – 1917 гг.

2.1. Культура взаимоотношений на Сибирской железной дороге: основные проблемы и пути их преодоления

Работа железных дорог «есть достояние всего государства и населения», утверждал в 1906 г. министр путей сообщения К. С. Немешаев, поскольку непрерывное и правильное движение по рельсовой сети является главным фактором экономической и культурной жизни страны[189]. Не потерявшие своего значения и в настоящий момент, слова министра свидетельствуют: МПС, местные управления дорог и их руководители стремились обеспечить, прежде всего, решение деловых проблем, поэтому в основе формирования корпоративной культуры лежала система взаимоотношений служащих и рабочих по поводу ведения служебной деятельности – в первую очередь, обеспечения безопасности паровозного движения. Взаимосвязь между устойчивым, надежным движением и межличностными отношениями на железных дорогах отмечалась в 1882 г. во французском издании (La sécurité des chemins de fer en 1882): несмотря на всю пользу технических средств, «безопасность публики покоится на усердии и интеллигенции человека»[190].

Высокая аварийность, случаи несоблюдения графика движения поездов, во многом, были следствием не столько технического состояния путей и оборудования, сколько недостаточного образовательного и нравственного уровня служащих. На Сибирской железной дороге в 1912 г. по вине служащих произошло 360, а в 1913 г. – 230 происшествий с поездами и подвижным составом[191]. В такой ситуации формирование единого коллектива

---

[189] Приказ министра путей сообщения // Железнодорожник. 1906. № 139–6. С. 3.
[190] Цит. по: Рихтер И. И. Железнодорожная психология … С. 133.
[191] Краткий обзор эксплуатации Сибирской железной дороги за 1914 год (Последний год эксплуатации Сибирской железной дороги). Томск, 1915. С. 30.

железнодорожников, обладавших опытом работы и при этом нравственно пригодных, становилось залогом успешной работы магистрали.

Высокие показатели текучести кадров, негативно влиявшие на достижение указанной цели, в отечественной историографии[192] традиционно связываются, прежде всего, с недостаточной оплатой труда служащих низших категорий, тяжелыми условиями их работы. Однако преодоление негативных тенденций в значительной степени зависело и от развития социокультурной сферы, воздействия на образовательный и нравственный уровень служащих, включая меры, направленные на установление взаимовежливого общения служащих между собой и с пассажирами, публикой в целом. На руководителей и специалистов железных дорог возлагалась при этом большая ответственность и отводилась особая роль – создание таких условий труда для своих подчиненных, чтобы они дорожили местом службы, держались за него.

По мнению немецкого инженера М. М. Вебера (Max Maria von Weber), отраженному в труде «Условия безопасности железнодорожного движения» (1880 г.), «могилой дисциплины», столь важной для безопасности движения, является недоверие и основанный на нем контроль[193]. Такое принципиальное недоверие умаляет человеческое достоинство, оскорбляет самолюбие и уничтожает взаимное уважение, которое должно являться основой служебной деятельности. Наконец, «несдержанное слово, явная несправедливость, систематическое и бесстыдное кумовство угрожают безопасности движения более, нежели несколько большая или меньшая прочность рельса или шпалы»[194]. С ним соглашался делопроизводитель Псково-Рижской железной дороги Н. Н. Палибин, считавший, что проявления ничем немотивированной жестокости со стороны руководителей создавали благоприятную почву для нарушений дисциплины, недобросовестного отношения к делу, равнодушия со стороны служащих[195]. Напротив, нравственное отношение руководителей к подчиненным делало службу привлекательной, опровергая тезис о важности лишь материальной

---

[192] Богданов М. Е. Указ. соч., с. 5–13; Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России … С. 11.

[193] Цит. по: Рихтер И. И. Железнодорожная психология … С. 128.

[194] Там же.

[195] Палибин Н. Н. Денежные штрафы и нравственное воздействие на подчиненных // Железнодорожник. 1903. № 14. С. 11.

составляющей. Об этом в свое время упоминал советник министра Королевского министерства общественных работ и связей Венгрии Бэл Амброзович (Bel Ambrozovich), выступая на III сессии Международного железнодорожного конгресса: «Самоуважение и любовь к старшим суть результат хорошего обращения со служащими, которое составляет одно из самых существенных условий для удовлетворительной организации личного состава и одно способно заставить его отождествляться с предприятием»[196].

Между тем, приверженность подобного рода принципам оставалась уделом немногих руководителей, значительная же часть не придавала им большого значения. Большинство работавших на железных дорогах не отличались хорошими манерами и воспитанием, тогда как на линиях, в особенности на окраинах, требовались не просто специалисты, а люди с «широким общим развитием, гуманностью, истинные культуртрегеры»[197]. Только они, по уверениям современника, могли развеять «тот туман, в котором киснут наши железные дороги, бедные людьми»[198], а заодно сделать работу общей, дружной, охотно исполняемой.

Действительное положение вещей очертил в своем докладе старший ревизор службы Движения Петербурго-Варшавской железной дороги А. П. Топиро. 16 мая 1902 г. на заседании Императорского русского технического общества он сообщил об открытии в Санкт-Петербурге железнодорожных курсов для подготовки агентов службы Движения (в число которых входили начальники станций со своими помощниками) и, имея в виду все среднее звено служащих, заметил: «Я не ошибусь, если скажу, что благополучие дороги прямо пропорционально знанию этих лиц. Класс современных служащих далеко не удовлетворяет своему назначению, обладая небольшим запасом теоретических и практических познаний, а это вредно отражается на ведении железнодорожного дела»[199].

Характеризуя начальников станций и их помощников, Топиро считал их «начальниками дорог в миниатюре», в обязанности которых не входит лишь

---

[196] Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог … С. 34.
[197] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1904. № 43. С. 4.
[198] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 18. С. 5.
[199] Железнодорожные курсы // Сибирская жизнь. 1902. 22 июня. С. 2.

ремонт пути. Наталкиваясь на сложные задачи, не предусмотренные законодательством и не отмеченные официальными циркулярами, им приходилось проявлять всю свою находчивость, а за отсутствием широкой подготовки руководствоваться здравым смыслом. Опытный и одарённый человек с честью выходил в таких случаях из затруднительного положения, чего не скажешь о служащих, мало знакомых с делом. Последних старший ревизор называл «механическими исполнителями», допускавшими непростительные ошибки, расплачиваться за которые приходилось дороге. По словам Топиро, «эти люди уподобляются грамотеям, умеющим читать лишь по одной книжке»[200]. Необходимо помнить, заключает автор доклада, что начальник станции не только доверенное лицо дороги, но и администратор. В общественном смысле, в особенности на малых станциях, он «persona grata» (лат. – «желательное лицо»), от которой зависит престиж дороги.

Такого же мнения придерживался начальник Управления железных дорог России, инженер Д. П. Козырев. В циркуляре на имя министра путей сообщения С. В. Рухлова он замечал, в частности, что состав железнодорожных служащих по дисциплине и подготовленности оставляет желать лучшего. Значительное число начальников станций, к которым он обращался с вопросами относительно деятельности станций, показали себя безынициативными и не предприимчивыми. По мнению Д. П. Козырева, личный состав служащих является основой не только безопасности движения, но и хозяйственного благоустройства, поэтому «на тех дорогах, где агенты воспитаны в серьезном понимании своего долга, – там происшествия, злоупотребления и недовольство публики должны составлять явление исключительное»[201]. В заключение он рекомендовал обратить серьезное внимание на воспитание агентов в духе строгой дисциплины и разумного понимания возложенных на них задач железнодорожной эксплуатации.

Результаты аттестации железнодорожного начальства, проведенной в 1913 г. Управлением железных дорог при МПС, показали недостаточное обеспечение безопасности и правильного движения поездов на казенных железных дорогах. Основной причиной этого была названа «оторванность от

[200] Железнодорожные курсы // Сибирская жизнь. 1902. 22 июня. С. 2.
[201] Неподготовл. ж. - дор. агентов // Сибирское слово. 1911. № 100. С. 3.

живого дела на местах начальствующих лиц центрального управления службы Тяги и Материальной службы железных дорог»[202]. Ревизия показала, что большинство начальников на российских дорогах, «…не находят времени для личного надзора за делом, теряют деловую чуткость и сознание относительной важности фактов, которые доходят до их сведения из третьих рук». В итоге действительными распорядителями дела оказывались второстепенные, а иногда и низшие агенты, которые, за редкими исключениями, не обладая необходимой теоретической подготовкой и широким кругозором, были в состоянии лишь поддерживать обычный рутинный ход дела, не считаясь с новыми нарастающими потребностями. Наконец, продолжительная, чисто бумажная деятельность начинала вредно отражаться и на самих деятелях: «их теоретические познания, вынесенные из школы; их опыт, вынесенный из практики, не находя приложения в жизни, забываются; теряется сам интерес к пополнению познаний путем чтения, наблюдения и общения со специалистами дела, и, в конце концов, в самом бумажном делопроизводстве являются пробелы, необъяснимые даже для поверхностного наблюдателя, не говоря уже о знатоках дела»[203].

Указанные выше характеристики описывали тип железнодорожного руководителя, ориентированного на исполнение директив и распоряжений, спускаемых «сверху». Такой руководитель, как правило, был не способен выявлять и анализировать существовавшие проблемы, рефлексировать. Если под «эффективной» работой понимать наиболее плодотворную, продуктивную или приносящую наилучшие результаты деятельность, то труд такого начальника сложно охарактеризовать как эффективный: не наблюдалось подлинное (организационно-творческое) взаимодействие руководителя с железнодорожной системой, осуществлялось механическое выполнение управленческих действий по заданным шаблонам[204]. Более того, в организационной среде постоянно накапливались неосознаваемые и нерешенные проблемы.

---

[202] «Р». Министерская аттестация железнодорожного начальства // Сибирская жизнь. 1913. 5 сентября. С. 2.
[203] Там же.
[204] Семенов Ю. Г. Указ. соч., с. 106.

На железных дорогах Сибири ситуация в этом отношении была сложнее, что обуславливалось, в частности, более низким образовательным уровнем служащих по сравнению с центральной Россией. Фиксировались случаи грубого обращения руководителей с подчиненными, отсутствие интереса к потребностям, проблемам работников, большое количество должностных нарушений, проступков, совершение преступлений. Долгое время сохранялась практика использования низших железнодорожных служащих в качестве «даровой прислуги» железнодорожного начальства[205]; при служебном обращении нередки были случаи оскорблений[206], нанесения побоев[207]; выявлялись факты нецелевого использования начальством материальных средств[208], самовольного ухода со службы и ведения нетрезвого образа жизни[209], несоблюдения санитарных требований по использованию казенных квартир[210] и другое.

Таким образом, к концу 80-х годов XIX в. насущной потребностью стала систематизация имевшихся правовых норм, регулирующих служебные взаимоотношения на железных дорогах.

Высочайшим манифестом 11 августа 1904 г. были отменены телесные наказания, установленные по закону для крестьян (в том числе работающих на железных дорогах), инородцев и других лиц, в отношении которых ранее применялся данный вид наказаний. Вышедший в 1905 г. приказ начальника Закавказских железных дорог И. К. Ивановского (с дек. 1905 г. – и. о. начальника Сибирской магистрали) требовал от старших служащих «ни в каком случае не позволять себе не только бить подчиненных […], но и оскорблять их какими бы то ни было поносительными словами»[211].

---

[205] Сибирская жизнь. 1903. 4 сентября. С. 3; Сибирская жизнь. 1906. 8 февраля. С. 3; Сибирь. 1909. 20 декабря. С. 4; Сибирская жизнь. 1909. 7 апреля. С. 3.

[206] Сибирская жизнь. 1909. 23 сентября. С. 3; Обская жизнь. 1910. 20 января. С. 3.

[207] Характерный приказ // Сибирская жизнь. 1905. 30 октября. С. 3; С Сибирской железной дороги // Железнодорожник. 1905. № 119. С. 19; Обзор печати // Железнодорожник. 1905. № 120. С. 19; Из железнодорожной жизни. (Железнодорожный юпитер) // Сибирская жизнь. 1909. 23 сентября. С. 3.

[208] Запрещение начальникам уч. сл. пути производить без разрешения стройки // Сибирская жизнь. 1906. 1 марта. С. 2.

[209] Тоже циркуляр // Сибирская жизнь. 1907. 25 октября. С. 3.

[210] ГИАОО. Ф. 90. Оп. 1. Д. 14. Л. 278.

[211] Характерный приказ // Сибирская жизнь. 1905. 30 октября. С. 3.

С возмущением воспринималось многими железнодорожными работниками обращение к ним на «ты» со стороны вышестоящего начальства. Затрагивая эту проблему на страницах печати, корреспонденты указывали на инженеров, которые в силу возложенных на них обязанностей должны «скрывать свою грубость и недостаток воспитания, хотя бы под лоском формальной и внешней вежливости»[212]. Панибратское отношение, «тыкание» расценивалось низшими служащими как символ патриархальности, пережиток крепостнической эпохи[213].

На XIX Совещательном съезде инженеров службы Пути русских железных дорог (6–10 октября 1901 г.) было единогласно принято решение о необходимости обращения к дорожным мастерам на «вы», что расценивалось как мера, поднимающая их личное достоинство в глазах агентов железнодорожных служб[214]. Все остальные служащие низшего и среднего звена оказались обойденными этим решением, поэтому во время революционных событий 1905 г. бастующие работники отрасли предъявили, среди прочего, требование корректного обращения с собой[215]. Справедливо замечалось, что унизительному обращению «не должно быть места там, где и старшие, и младшие *добровольно* сошлись, чтобы делать одно дело»[216].

В. М. Кузьменко, управляющий Московско-Киевско-Воронежской железной дорогой, в 1903 г. выразил настроения прогрессивной части железнодорожного руководства по этому поводу: «…обращение, называемое в общежитии «вежливое», с одной стороны, имеет громадное значение для подчиненного служащего в смысле поднятия сознания собственного достоинства, а с другой – отнюдь не уронить достоинства самого начальствующего лица. И теперь при поездках на линию приходится видеть и слышать, как, например, начальник участка пути унижает дорожного мастера в присутствии подчиненных ему рабочих и сторожей, говоря с ним не иначе как на «ты» и поручая ему, нередко, нести пальто или портфель, забывая при этом хотя бы то, что этот дорожный мастер – отец семейства, что у него есть дети, из которых, может быть, кто-то

[212] Зет. Еще о «ты» // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1903. № 43. С. 21.
[213] Как живется // Железнодорожник. 1905. № 95. С. 3.
[214] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 116. Л. 8.
[215] Там же, Д. 257. Л. 14, 105.
[216] Пора! // Железнодорожник. 1903. № 23. С. 14.

учится в гимназии или университете. Так же нередко приходится быть свидетелем такого же обращения начальствующих с мастеровыми депо и мастерских, между тем как многие из этих мастеровых имеют интеллектуальные потребности (читают книги и журналы, занимаются музыкой и проч[ее].)»[217]. Характерно, что особенно нетактично с подчиненными обращались их же бывшие сослуживцы, сумевшие занять руководящие посты[218].

Циркуляр Управления железных дорог № 31823/151 от 11 августа 1905 г. запретил обращаться ко всем железнодорожным служащим на «ты»[219]. В соответствии со ст. 4 «Дополнений к общим обязанностям служащих», действовавшим на всех железных дорогах России, каждый должен был вести себя «…как с товарищами, так и с начальствующими, и с подчиненными как на службе, так и вне оной, прилично, вежливо и с достоинством»[220], а §8–9 «Общих положений о служащих на Западно-Сибирской железной дороге», утвержденных в 1896 г. начальником дороги В. М. Павловским, предписывали: «Все служащие обязаны в делах службы оказывать друг другу полное содействие», при этом «высшие по должности лица обязаны подавать собой пример своим подчиненным…»[221].

В целом, только за период с 1896 по 1910 гг. было издано более десятка приказов, регулирующих сферу служебных взаимоотношений на сибирских железных дорогах (ПРИЛОЖЕНИЕ 7).

Заседавшая в 1900–1902-х гг. комиссия под председательством тайного советника С. Н. Ястржембского разработала проект «Положения о служащих железных дорог», устанавливающий условия поступления на железнодорожную службу, порядок определения, перемещения и увольнения, а так же общие обязанности и права служащих. Ст. 78 положения гласила: «Служащие обязаны оказывать уважение своим начальникам, хотя бы и младшим по чину или годам службы, принимать их приказания и исполнять оные в

---

[217] Пора! // Железнодорожник. 1903. № 23. С. 13–14.
[218] Обзор печати // Железнодорожник. 1903. № 16. С. 14.
[219] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11. Л. 141 об.
[220] Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования: утв. Министр Путей сообщ. князь М. Хилков. 8 февраля 1898 г. Омск, 1913. С. 37.
[221] Инструкция начальнику мастерских, Начальнику депо, Ревизорам Тяги. Пермь, 1897.

точности. Если же данные от начальства приказания подчиненный признает незаконными или несогласными с пользою службы, или могущими иметь вредное последствие, то обязан немедленно представить о том начальству, давшему приказание; но если и засим получит подтверждение, то должен исполнить приказание неукоснительно, за исключением лишь случаев побуждения к преступлению». Ст. 79 проекта указывала: «Лица начальствующие, строго наблюдая за точным исполнением подчиненными их обязанностей и прибегая, в случае надобности, к законным средствам побуждения и взыскания, не должны употреблять во зло данной им власти. Они не вправе отягощать подчиненных делами, к служебным обязанностям не принадлежащими, не должны позволять себе грубое или неприличное обращение с ними и не вправе принуждать их оказывать им услуги личного характера»[222]. Помимо этого, законопроект делил служащих на две основные группы: постоянных и временных. К последним относились отслужившие менее двух лет и приглашенные на определенный срок для временного исполнения обязанностей. По истечении двух лет временный служащий автоматически причислялся к постоянным работникам, о чем железнодорожники давно просили министерство.

В дополнение к «Положению о служащих железных дорог» разрабатывались специальные дисциплинарные правила. Необходимость их издания вызывалась тем, что ответственность железнодорожников регулировалась только действующим «Уложением о наказаниях уголовных и исправительных» 1885 г., нормы которого касались нарушения служащими общих, но не профессиональных обязанностей железнодорожной службы. В корпоративной печати в 1901 г. был опубликован составленный И. И. Рихтером проект «Дисциплинарного устава для железнодорожных служащих», п. 2 ст. 3 которого объявлял, что начальство имеет право налагать взыскания на служащих не только за нарушение общих обязанностей, но и за «противные нравственности, или предосудительные, несовместимые с достоинством звания служащих проступки, которые, получив огласку, лишают их необходимого для сего звания

[222] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4217. Л. 10.

доверия и уважения»[223]. К проступкам и нарушениям относились: нанесение оскорблений; нетрезвое поведение, провоз безбилетных пассажиров, контрабанды, «нерадение к службе» и неисполнение дорожных правил, несоблюдение имущественных интересов дороги и другое[224]. Одной из негативных сторон устава являлась чрезмерная концентрация административных полномочий в руках железнодорожного начальства.

Революционные события 1905 г. отложили принятие обоих проектов, что отрицательно сказывалось на деятельности МПС в социальной сфере и являлось одной из причин недовольства железнодорожников. К лету 1908 г. только проект дисциплинарных правил 16 раз подвергался редактуре специальной комиссией, так и не удовлетворив требованиям руководителей министерства. В конечном итоге проекты не были приняты, хотя, выступая на 91-м заседании Государственной Думы 10 апреля 1909 г., министр путей сообщения С. В. Рухлов увязывал улучшение личного состава с разработкой положения о служащих, определяющего их правовое положение и этику отношений[225].

В условиях отсутствия указанных выше «Положения о служащих» и «Дисциплинарного устава» меры административного воздействия определялись нормами Общего Устава Российских железных дорог, открытых для общего пользования (1885 г.), Правилами движения по железным дорогам (паровозным), открытым для общего пользования (1883 г.), Правилами технической эксплуатации железных дорог, открытым для общего пользования (1898 г.), должностными инструкциями и иными нормативно-правовыми актами.

Меры административного воздействия являлись основополагающими в формировании культуры взаимоотношений как между служащими, так и пассажирами, дополняясь мерами воспитательного характера.

Важнейшей чертой формирующейся корпоративной культуры на железных дорогах России являлось строгое соблюдение субординации, порядка

---

[223] Проект дисциплинарного устава для железнодорожных служащих. С особым приложением «Дисциплинарный устав для железнодорожных служащих» И. И. Рихтера // Железнодорожное дело. 1901. № 35.

[224] Проект дисциплинарных правил для служащих на железных дорогах // Железнодорожник. 1906. № 179–46. С. 4.

[225] Сибирская жизнь. 1909. 12 апреля. С. 2.

соподчиненности. Агентам дорог воспрещалось вступать в служебные отношения с вышестоящими лицами и посторонними ведомствами в обход своего непосредственного начальства. В соответствии с упоминаемым выше «Общим положением о служащих на Западно-Сибирской железной дороге» лица, состоящие на службе при дороге, обязаны были в точности исполнять все возложенные на них обязанности по службе, беспрекословно подчиняясь распоряжениям своего начальства, а по отношению к публике проявлять должную внимательность, вежливость и предупредительность; всегда и везде охранять интересы своей дороги и им способствовать[226].

Игнорирование указанных выше правил влекло за собой привлечение к административной ответственности. Как правило, избрание меры ответственности находилось в компетенции начальника соответствующей дороги и зачастую выражалось в денежных штрафах.

«Нетрезвость, нарушение служебной дисциплины, крупные злоупотребления, грубость, дерзость»[227] относились к проступкам, выявляющим недостаток нравственных качеств у служащих. За отказ следовать приказам или оскорбление своего начальства предусматривались серьезные санкции в соответствии с упоминаемыми ранее нормами «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных». В ст. 393 говорилось, что «за явно оказанное начальству в делах службы ослушание, кроме лишь случая, если бы начальник потребовал чего-либо противозаконного», виновный мог быть наказан: строгим выговором, арестом на срок от 3 до 7 дней, вычетами из общего стажа работы (от 3 месяцев до 1 года), отрешением от должности. А «за грубое или неприличное с начальником обхождение, произнесенное в присутствии его, или хотя и без него, но публично, каких-либо оскорбительных для чести его слов, или прямое его оскорбление бранными или ругательными словами», ст. 394 предусматривала строгий выговор с внесением записи в послужной список, либо арест сроком от 7 дней до 3 недель. Отягчающим обстоятельством являлось оскорбление начальника «в присутственном месте», за что суд мог подвернуть виновного

[226] Инструкция начальнику мастерских, Начальнику депо, Ревизорам Тяги … С. 2.
[227] Записка начальника сл. Тяги Николаевской ж. д. С. И. Михина о нормах взыскания со служащих // Железнодорожник. 1905. № 117. С. 6.

заключению в тюрьму на срок от 2 до 8 месяцев или же заключению в крепость на срок от 8 до 16 месяцев[228].

Указанные выше негативные факторы, особенности личного состава железнодорожников (§1.2), а так же недостатки в инфраструктуре железных дорог создавали в Сибири неблагоприятную атмосферу на линии, приводя к разногласиям между пассажирами и служащими.

С самого начала своего функционирования Сибирская магистраль неизменно входила в число лидеров по количеству жалоб среди казенных железных дорог. В 1901 г. на каждые 10 тыс. перевезенных по дороге пассажиров приходилось 4,3 жалобы, занесенных в станционные жалобные книги, что значительно превосходило соответствующие показатели идущей следом Самаро-Златоустовской железной дороги – 2,18[229]. В последующие годы интенсивность движения на линии возрастала, а количество жалоб по-прежнему оставалось высоким: в 1909 г. на каждые 100 тыс. перевезенных пассажиров приходилось 12,04 жалобы; на 1 остановочный пункт – 2,96; на 1 версту дороги – 0,10[230]. Учитывая, что многие пассажиры были неграмотны, а жалобные книги под различными предлогами часто не выдавались, есть основания считать официальные данные заниженными.

Наибольшее число жалоб каждый год подавалось в адрес станционных агентов и кондукторских бригад, их противоправных действий, нарушений норм профессиональной и бытовой этики[231] (в частности, неоказание помощи пассажирам, нахождение на рабочем месте в нетрезвом состоянии, курение табачных изделий во время общения с публикой, безосновательная высадка пассажиров из вагонов, «невежественность», грубое обращение)[232].

---

[228] Таганцев Н. С. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1885 г. СПб., 1904. С. 387–388.

[229] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11. Л. 139.

[230] Сборник приказов, наказов и циркуляров … С. 1438.

[231] В 1902 г. из 6 998 жалоб, приходящихся на всю сеть железных дорог России, 1 222 относились к данной категории. В 1909 г. из 8 526 – 1 531. (См.: Жалобы пассажиров // Сибирская жизнь. 1904. 10 апреля. С. 3; Сборник приказов, наказов и циркуляров… С. 1439).

[232] См.: Железнодорожные неурядицы // Томский листок. 1896. 19 декабря. С. 2; Сибирская жизнь. 1899. 4 марта. С. 2; Veritas. Ст. Каинск // Сибирская жизнь. 1904. 27 ноября. С. 2; Жалобы на железнодорожных служащих // Сибирская жизнь. 1905. 17 августа. С. 3; Георгий В. С линии сиб. жел. дор. // Сибирская жизнь. 1906. 10 сентября. С. 3; Со ст. Тайга, Сиб. ж. д.

Кроме того, в станционных жалобных книгах часто появлялись следующие виды жалоб:

а) неудобства пассажирских поездов (недостаточное количество вагонов, их неопрятное содержание, слабое освещение, несоблюдение температурных норм, неисправности в системе отопления)[233];

б) недостатки в устройстве и содержании станционных пассажирских помещений и платформ (несоответствие вокзальных помещений и платформ объемам пассажиропотока, слабое освещение, неудовлетворительное содержание наружных отхожих мест и уборных внутри зданий)[234];

в) неудовлетворительное содержание станционных буфетов (высокая цена и недоброкачественность продуктов питания, несоблюдение графика работы, отсутствие кипяченой воды, неопрятный вид прислуги)[235] и другое.

Основная нагрузка при взаимоотношениях с публикой и пассажирами лежала на службах Движения и Пути. Служба Движения контролировала процесс перевозки, заведовала подвижным составом и персоналом, а служба Пути обеспечивала обслуживание пассажиров на железнодорожных вокзалах. Правила гласили, что служащие по движению «*обязаны вести себя по отношению к публике скромно и вежливо*, но при этом с твердостью требовать исполнения установленных на дороге порядков; они должны быть предупредительны в

// Сибирская жизнь. 1909. 7 мая. С. 4; С линии Сибирской жел. дор. // Восточная заря. 1909. 4 сентября. С. 3.

[233] См.: Томский листок. 1896. 14 января. С. 2; Положение переселенцев на сибирской жел. дор. // Томский листок. 1897. 30 мая. С. 1; Со ст. Тайга // Томский листок. 1897. 5 июня. С. 3; Д. Санитария в пассажирских поездах Сибирской жел. дороги // Сибирская жизнь. 1905. 12 июня. С. 2; Сухан В. Порядки на железной дороге // Сибирская мысль. 1907. 3 января. С. 4; С линии сибирской жел. дор. («Порядки» на дороге) // Сибирь. 1910. 4 апреля. С. 3.

[234] См.: ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 348. Л. 71 об; Железнодорожные беспорядки // Томский листок. 1896. 1 ноября. С. 3; Ст. Омск (Что такое кладь и пассажиры) // Сибирская жизнь. 1898. 9 апреля. С. 2; А. Н. Кто должен обратить внимание? // Народная летопись. 1909. 18 апреля. С. 3; На Челябинском вокзале // Сибирская жизнь. 1909. 6 марта. С. 2; Сибирская железная дорога в санитарном отношении // Сибирская жизнь. 1909. 4 июня. С. 2; Сибирь. 1910. 29 апреля. С. 6; К. Ст. Каинск (Невозможное состояние станции) // Сибирская жизнь. 1912. 23 декабря. С. 3.

[235] См.: Отчет по санитарной части Сибирской жел. дороги…С. 152–155; Буфетные порядки на станциях Томской ветки // Томский листок. 1896. 12 ноября. С. 2; Ст. Тайга // Томский листок. 1897. 21 января. С. 3.

пределах предоставленных им служебных прав»[236]. §26 постановления МПС № 5900 от 27 июня 1883 г. запрещал курение табачных изделий всем агентам дорог во время общения с пассажирами, публикой[237]. Дополнения, сделанные для Сибирской линии, требовали так же воздерживаться от лишних разговоров с публикой и между собой; само общение должно было быть обстоятельным и кратким, не производящим лишнего шума[238]. Помимо этого, циркуляр Управления железных дорог России № 17633 от 6 июля 1910 г. предписывал: «Надлежаще дисциплинированный агент обязан быть корректным при всяких обстоятельствах, совершенно независимо от поведения лиц, пользующихся услугами железной дороги…»[239]. «На замечания, хотя бы и невежливые со стороны кого-либо из публики, отвечать учтиво и сдержанно, не дозволяя себе никаких споров, вызывающего тона и оскорбительных выражений»[240], – гласил § 31 Инструкции по службе Телеграфа Сибирской дороги. Такие же требования предъявлялись и к чинам Жандармского Полицейского Управления магистрали. В обязанность чинам полиции вменялось следить «чтоб каждый обращался с другим вежливо и от грубости и ссор удалялся, чтоб бранные и непотребные слова в общенародном месте и при людях благородных и женском поле отнюдь употребляемы не были. И чтоб крику, шуму, драк и бесчинств не происходило»[241].

Проявлять к публике «большой такт» просил слушателей железнодорожных курсов в Санкт-Петербурге инспектор А. С. Жолкевич: «Она [публика] постоянно

---

[236] Правила движения по железным дорогам (паровозным), открытым для общего пользования. Утв. МПС по докладу Техн. – Инспект. Комитета ж. д. от 19 июня 1883 г. № 716 / Общий устав российских железных дорог (Т. 12, ч. 1. Свод зак., изд. 1886 г.), измененный по продолж. 1893 г. и позднейшим законоположениям и дополненный всеми, изданными в развитие его, положениями, правилами, постановлениями и распоряжениями правительства, а также и всеми, заключающими разъяснения некоторых статей его, решениями Гражданского кассационного департамента Правительствующего сената, опубликованными по 1 января 1896 года. 2-е изд. М., 1896. С. 757.

[237] Правила движения по железным дорогам (паровозным), открытым для общего пользования … С. 758.

[238] Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования: утв.: Министр Путей сообщ. князь М. Хилков. 8 февраля 1898 г. … С. 36.

[239] Сборник приказов, наказов и циркуляров за время с 27 сентября 1913 г. по 1 января 1915 г. М., 1915. С. 1447–1448.

[240] Инструкция по службе Телеграфа / МПС, Сибирская железная дорога. Томск, 1904. С. 26.

[241] ГИАОО. Ф. 272. Оп. 2. Д. 173. Л. 3.

будет обращаться к вам за содействием и различного рода объяснениями и будет очень придирчива к вам, если своим обращением вы дадите к этому повод»[242]. Сибирская пресса, в свою очередь, напоминала, что «*железные дороги, со всем служебным персоналом, созданы для публики, а не публика для железнодорожников»*[243].

Реакция на подобные высказывания находила свое отражение, в частности, в специальных объявлениях по линии дорог. Так, в 1911 г. во всех отделах и службах Сибирской магистрали распространили следующий совет служащим: «Не утомляйте деловых людей продолжительным разговором, отнимающим время от спешных работ, даже в том случае, если вам скажут, что вы отнюдь не мешаете и что вас слушают с удовольствием. Это делается почти всегда из вежливости»[244].

В отношении служащих, замеченных в противоправных действиях, грубом отношении с пассажирами, МПС рекомендовало управлениям дорог применять меры административной ответственности: денежный штраф, потерю права на повышение в должности, взыскание, увольнение. При обсуждении вопросов о наградах и повышении по службе начальником Сибирской дороги учитывалась «степень проявленной данными служащими заботливости в круге своей деятельности к предупреждению возникновения неправильностей и беспорядков»[245], являющихся источником жалоб со стороны публики. Такое поощрение вполне себя оправдывало, поскольку, как подметил в 1912 г. начальник Сибирской магистрали Н. П. Осипов[246], «вполне вежливое и корректное отношение агентов дороги к пассажирам дает возможность устранить недоразумения и часто примирить публику со многими неудобствами, неизбежными в путешествиях»[247].

---

[242] Железнодорожное дело. 1904. № 45. С. 543.
[243] Железнодорожные взгляды // Сибирская жизнь. 1898. 1 июля. С. 3.
[244] Полезная мера // Сибирская жизнь. 1911. 20 октября. С. 3.
[245] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11. Л. 141.
[246] Осипов Н. П. – первый товарищ (заместитель) начальника Сибирской ж. д. с сент. 1906 г. по янв. 1909 г., начальник Сибирской ж. д. с 1 янв. 1909 г. по 1 февр. 1913 г.
[247] ГАТО. Ф. 215. Оп. 3. Д. 10. Л. 332.

Необходимо отметить, что пользующаяся услугами Сибирской дороги публика нередко сама провоцировала конфликты. Присущая сибирякам «некультурность и низкий уровень потребностей, обуславливаемые недостатком образования»[248], влекли за собой невысокий уровень культуры пользования железнодорожными услугами.

Инженер В. Э. Кетриц в 1901 г. обнаружил, что зачастую жалобы заносились в станционные книги при правильном исполнении агентом своих служебных обязанностей и при настойчивом требовании исполнения существующих на железных дорогах правил. Кроме того, оскорбленным лицом мог являться не пассажир, а агент дороги[249]. По мнению Кетрица, вследствие установленных административных мер ответственности за грубое отношение с публикой, служащие были вынуждены являться «чрезмерно уступчивыми по отношению даже к неосновательным требованиям публики и вообще мириться со многими, часто ничем не вызываемыми и крайне оскорбительными для них выходками пассажиров»[250]. Это негативным образом отражалось на работе персонала, создавая условия, при которых они не могли дорожить службой. Справедливость высказанных Кетрицем замечаний подтверждают протоколы, составленные железнодорожными жандармами, фиксировавшие случаи нанесения оскорблений служащим. Причем виновными оказывались не только крестьяне и мещане, но даже почетные граждане[251].

Поэтому неудивительно, что в периодической печати наряду с критикой публиковались статьи и в защиту железнодорожников[252]. Общий тон таких публикаций опровергал широко распространенную точку зрения, в соответствии с которой служащие дорог считались главными инициаторами возникавших конфликтов. Отмечалась невысокая культура пользования железнодорожными

---

[248] «Сибирь в прошлом, настоящем и будущем» (Лекция П. П. Маслова) // Сибирь. 1914. 13 марта. С. 2.

[249] ГИАОО. Ф. 272. Оп. 3. Д. 188. Л. 35.

[250] Там же.

[251] Там же. Ф. 90. Оп. 1. Д. 14. Л. 356, 411, 462, 464, 519; ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 1163, Л. 243.

[252] См.: Шпала В. Не место красит человека, а человек место // Железнодорожная неделя. 1899. № 42. С. 666; А. А. Русские железные дороги и их слабые стороны // Инженер. 1887. № 1. С. 46; П.С. Железная дорога, печать и общество // Железнодорожник. 1903. № 6. С. 9.

услугами[253] (пассажиры разных классов позволяли себе курить в вагонах, портить мебель[254]), а на законные требования служащих пассажиры нередко отвечали грубостью, впоследствии внося в жалобные книги заявления, не имеющие под собой реальных оснований[255]. Пресса рекомендовала администрациям дорог внимательнее относиться ко всем случаям оскорбления служащих и требовать составления жандармских протоколов для последующего привлечения виновных к законной ответственности.

В прессу поступали и предложения от рядовых служащих о наказании начальствующих лиц за грубое обращение с подчиненными. Предлагалось создать «Общество вежливости» с отделениями на каждой железной дороге, в пользу которого поступали бы денежные суммы в размере одного процента от недельного жалования провинившегося руководителя. Накопленные денежные средства использовались бы для улучшения библиотечного и школьного дела на линиях[256]. Несмотря на некоторую утопичность данного проекта, он наглядно демонстрирует уровень нравственных запросов служащих.

Таким образом, внутрикорпоративные отношения и ценности, а также система связей железнодорожных предприятий с внешней (социальной) средой являлись необходимыми условиями формирования корпоративной культуры. Поэтому формированию нормативно-правовой базы, регламентирующей как личные взаимоотношения железнодорожников, так и служащих с пассажирами, МПС и Управлением Сибирской железной дороги придавалось большое значение.

Помимо мер административного воздействия это выразилось в распространении мер воспитательного характера по отношению к собственным служащим. Носители корпоративных традиций – руководители и специалисты железнодорожного транспорта, значительная часть которых являлась инженерами путей сообщения, должны были личным примером и словом прививать подчиненным соответствующие нормы поведения.

---

[253] В свое время на это указывал инженер Н. Г. Гарин-Михайловский (См.: Никульков А. В. Указ. соч., с. 136).

[254] П. С. Один из старых вопросов // Железнодорожник. 1903. № 12. С. 6.

[255] Т. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 25. С. 3.

[256] Обзор печати // Железнодорожник. 1904. № 42. С. 14.

2.2. Роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников Сибири

Современные исследователи феномена корпоративной культуры считают, что ее ядро формируется основателями организации и непосредственно связано с накопленными ими жизненным опытом и мировоззрением[257]. В соответствии с этим, именно основатели оказывают определяющее воздействие на становление первоначальной культуры организации. Накапливающийся в этой сфере опыт в дальнейшем становится основой для формирования традиций и обычаев организации, стиля работы, культуры взаимоотношений. Именно поэтому необходимо обратиться к важнейшему источнику формирования корпоративной культуры – основателям организации.

Несмотря на общую политику, проводимую МПС в отношении казенных дорог, порядки на каждой из них имели значительные особенности, неся характерные следы прожитой истории, индивидуальных качеств стоявших во главе них начальников и руководителей. В Сибири практически все они были выходцами из Европейской России, обладателями дипломов инженеров путей сообщения. Из имеющихся списков инженеров, участвовавших в постройке Западно-Сибирской железной дороги в 1895 – 1898 гг. видно, что значительная часть из них по окончании строительства перешла на службу по эксплуатации магистрали[258]. В случае нехватки штатного состава для обеспечения временной эксплуатации открывавшихся участков дороги, инженеры путей сообщения посылали рапорты в Управление по сооружению линии с просьбами назначить на ту или иную должность лично знакомых им путейцев. Так начальник работ по строительству Западно-Сибирской железной дороги К. Я. Михайловский 7 июля 1894 г. привлек к службе инженера путей сообщения В. М. Павловского, занявшего пост начальника Западно-Сибирской железной дороги, а впоследствии и начальника Сибирской железной дороги[259].

---

[257] См.: Корпоративная культура: Учеб. пособие. Минск, 2006; Пахомов Г. Указ. соч., с. 25–29; Ушакова Д., Славянская А. Корпоративная культура, как инструмент тонкого управления. URL: http://www.rhr.ru/index /sovet/korp/5034,0.html.

[258] РГИА. Ф. 364. Оп. 1. Д. 106. Л. 4; Л. 32–34, 44.

[259] Там же, Оп. 3. Д. 145. Л. 15.

Сибирская пресса положительно относилась к приезду инженеров в регион, считая, что объединение приезжей интеллигенции с сибирской будет способствовать образованию интеллигентного общества, «сильного по своей преданности интересам родной страны и по своему влиянию на народ»[260]. В данном случае речь шла не просто об образованных лицах, прибывающих в Сибирь, а тех, что несли местному обществу «свет знания и начала высшей правды»[261]. Схожие мысли выразил в 1914 г. экономист П. П. Маслов в лекции «Сибирь в прошлом, настоящем и будущем»: «Развитие широкого обмена между Европейской Россией и Сибирью обещает более сильное культурное влияние и, в особенности, влияние того типа культурных элементов Сибири, который начинает складываться при проникновении в нее европейской культуры»[262]. В борьбе с «малокультурностью» инженерам стали отводить одно из первых мест, поскольку их деятельность протекала среди многочисленного класса рабочих, что само по себе делало конечной целью служение духовным интересам общества[263].

Между тем, периодически в отношении инженеров высказывались критические замечания за их стремление сделать карьеру, отстраниться от остальных служащих[264]. По воспоминаниям Н. В. Гарин-Михайловской[265], при строительстве дорог путейцы жили «совершенно обособленною жизнью, вращаясь исключительно в товарищеском кругу»[266]. Инженеры, – утверждал современник, – «закутавшись в свое олимпийское величие дипломированных специалистов, живя узкими интересами корпорации, […] быстро доходят до того, что начинают совершенно серьезно обсуждать вопрос […], подавать или не подавать руку начальнику станции, дошедшему всего до 4 класса гимназии […]; не лишнее ли дело прибавлять «господин» к фамилиям своих конторщиков,

---

[260] Значение Сибирской железной дороги // Восточное обозрение. 1894. 5 июня. С. 1.
[261] Там же.
[262] Лекция П. П. Маслова // Сибирь. 1914. 11 марта. С. 2.
[263] Студенты-практиканты и положение их в области учебного дела и службы // Железнодорожник. 1903. № 14. С. 5; Обзор печати // Железнодорожник. 1904. № 38. С. 12.
[264] Добросудов. Когда же? // Железнодорожник. 1905. № 127. С. 7.
[265] Гарин-Михайловская Н.В. – жена инженера путей сообщения Н. Г. Гарина-Михайловского, в 1891 г. занимавшего пост начальника VI партии по изысканиям Западно-Сибирской ж. д.
[266] Н. Г. Гарин-Михайловский. Указ. соч., с. 470.

частью прошедших низшую школу, частью обладающих каким-то таинственным домашним образованием?»[267].

Возникшее отсюда двойственное отношение к инженерам характеризовалось, с одной стороны, уважением к занимаемой должности, уровню их материального достатка, а с другой, порицанием карьеристских устремлений в ущерб профессиональной деятельности. Последнее имело под собой веские основания, поскольку спрос на инженерные кадры возрастал[268], молодежь стремилась получить техническое образование. По словам начальника Николаевской железной дороги О. А. Турцевича, в среду путейцев стали попадать лица, незаслуженно именующиеся инженерами, а потому возникла необходимость, чтобы «*всех тупиц и людей малоспособных своевременно выметали и не снабжали их дипломами на звание, которого они не достойны*»[269]. Как отмечал Н. Мельников, «недостает не дипломов, но гораздо более важного: честности, трудолюбия и инициативы»[270]. Ему вторили представители общественности, желавшие, чтобы из стен высших учебных заведений выходили не просто инженеры, техники, но одновременно «живые духом люди», уважающие чужое право и работу, любящие свое дело, а не собственную карьеру[271].

С целью улучшения качества подготовки инженеров, в конце XIX в. Русское техническое общество создало специальную комиссию, в состав которой вошли видные ученые и инженеры: Н. А. Белелюбский, А. А. Иностранцев, Д. И. Менделеев, В. И. Мушкетов, И. В. Мещерский, Л. Ф. Николаи, И. А. Щукин. Основные идеи комиссии были высказаны ее председателем, товарищем (заместителем) министра путей сообщения Н. П. Петровым: наряду с умением делать расчеты, инженер должен обладать аналитическим складом ума; высшее техническое образование должно готовить инженера к полноценной самостоятельной деятельности, развивая в нем наблюдательность, вкус к работе, интерес ко всему новому; преподавание технических предметов требует

[267] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 18. С. 5.
[268] К открытию нового института пут. сообщения // Томский листок. 1897. 16 марта. С. 3.
[269] П. С. Правдивое слово // Железнодорожник. 1904. № 76. С. 6–7.
[270] Мельников Н. Указ. соч., с. 185.
[271] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 18. С. 5.

всесторонней философской и экономической подготовки, позволяющей достичь понимания основ производства; вуз должен воспитывать, нравственно и эстетически развивать студентов, учить корпоративной и общей культуре[272].

Для изменения ситуации, при которой инженеры, попадая по долгу службы в оторванные от культурной жизни места на Сибирской железной дороге, стремились как можно быстрее покинуть регион, в печати появлялись призывы не искать «разумной деятельности и счастья там, где их иногда совсем нет», а стараться «всеми мерами создать это счастье на том самом месте, где […] определено проводить свою жизнь»[273]. Однако, таким призывам внимало меньшинство. По признанию заведующего библиотеками на Сибирской железной дороге К. Н. Васькова, ощущался недостаток в энергичных, интеллигентных, образованных людях, которые могли бы своей инициативой и бескорыстной работой привлечь линейных служащих к оказанию материальной и духовной помощи учреждениям социокультурной сферы, в частности библиотекам[274]. Успешное их функционирование наблюдалось в местах, где служили такие лица, главным образом, начальники участков Пути, Тяги, их помощники и врачи. Первые, как правило, имели инженерное образование, полученное в Институте инженеров путей сообщения императора Александра I (до 1864 г. – Институт корпуса инженеров путей сообщения) в Санкт-Петербурге[275]. Инженеров, связанных традициями одного учебного заведения, современники считали до некоторой степени единомышленниками, корпорацией однокашников[276].

Жизнедеятельность Путейского института (как кратко именовали его сами выпускники) началась 1 ноября 1810 г., вслед за преобразованием Департамента водяных коммуникаций в Главное управление путей сообщения и созданием

---

[272] Верескун В. Д., Мишин Ю. Д., Постников П. М. История инженерного образования в России: уч. пособие. М., 2012. С. 110–112.

[273] Чужой. Житейские заметки // Железнодорожник. 1903. № 1. С. 21.

[274] Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг. Томск, 1911. С. 27.

[275] Судя по имеющимся данным, на строительстве Тюмень-Омской ж. д. и горных участков Сибирской ж. д. было занято лишь 6 инженеров-выпускников Московского инженерного училища (ИМИУ); занятых в сфере эксплуатации Сибирской дороги – 7 выпускников (См.: Транссибирская и Байкал-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России … С. 132).

[276] Служащий. Несколько слов о корпорации железнодорожных служащих // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 8. С. 8.

Корпуса инженеров путей сообщения. С момента основания Института в качестве специального военно-учебного учреждения его слушатели (воспитанники), а затем и выпускники (инженеры путей сообщения) состояли на государственной службе. Свод военных постановлений требовал от состоящих на службе по военному ведомству наличия следующих качеств: 1) здравый рассудок, 2) добрая воля, 3) человеколюбие, 4) верность к службе императорскому величеству, 5) усердие к общему добру, 6) радение о должности, 7) честность, бескорыстие и воздержание от взяток, 8) правый и равный суд невинному и оскорбленному[277].

Первые директора Института заботились не только об уровне получаемого студентами профессионального образования, но и о нравственном облике будущих выпускников. Так, в 1832 г. директор П. П. Базен подчеркивал: «Более всего стремимся мы внушать, […] что на поприще службы, столь справедливо названном поприщем чести, знание есть только орудие; что обладания оным не увольняют от исполнения никакой обязанности; что даже обширнейшие сведения соделываются тщетными без поведения неукоризненного и что надобно сперва быть честным человеком, дабы соделаться впоследствии полезным гражданином»[278].

По воспоминаниям выпускников Института, за годы учебы наиболее слабые во всех отношениях воспитанники уходили, а оставшиеся приобретали ценные личностные качества. Во-первых, приверженность к товарищеским отношениям, неписанные правила которых строго соблюдались. В каждом классе был свой «суд Линча», гораздо более строгий и беспощадный, порой до жестокости, чем суд администрации Института. Такой суд не допускал ни апелляционных, ни кассационных жалоб[279]. Кроме того, существовал суд товарищей, избираемый из состава всех членов Института и обладавший широкими правами, вплоть до исключения из числа воспитанников. Во-вторых, общественная направленность деятельности и хорошая физическая подготовка выпускников[280].

---

[277] Старейший транспортный университет – городу на Неве. М., 2006. С. 367.
[278] Цит. по: Верескун В. Д., Мишин Ю. Д., Постников П. М. История инженерного образования … С. 82.
[279] Дурново А.В. Указ. соч., с. 57.
[280] Там же.

К концу XIX в. жизнь Института стала приобретать светские черты, профессорско-преподавательский состав и учащиеся посещали музыкальные вечера, театральные представления; в стенах вуза несколько раз в году устраивались балы. В 1882 г. учреждается Собрание инженеров путей сообщения с целью обеспечения взаимного профессионального общения выпускников Института, а так же организации совместного отдыха и культурного проведения досуга с семьями[281]. Усилиями технического отдела Собрания проводились технические доклады и беседы, а хозяйственного отдела – семейные, музыкальные вечера, концерты. Собрание издавало собственный журнал, ежегодно отмечался день основания Института.

Доходная часть бюджета Собрания базировалась, в основном, на членских взносах, поскольку выборным Правлением «признавались недопустимыми такого рода источники доходов, которые могли бы подорвать нравственный облик […] корпоративного учреждения»[282]. Отсюда заинтересованность Собрания в приеме как можно большего количества выпускников Института в свои ряды.

Длительное время Собрание арендовало сторонние помещения для осуществления своей деятельности. Импульсом к реализации проекта собственного Дома инженеров путей сообщения послужил наступающий столетний юбилей Института. В 1907 г. в Санкт-Петербурге организовалась инициативная группа учредителей специального товарищества по созданию указанного Дома. Побудительным мотивом к этому, по словам членов группы, явились следующие соображения: «Для всех нас [инженеров] […] кроме […] исторического значения, Институт был близок и дорог как символ единения – сначала на студенческой скамье […], а затем в жизни, как залог дружной товарищеской работы на пользу дорогой родины. Оглядываясь с гордостью на прошлую деятельность своих сотоварищей, мы должны, однако, сознаться, что чувствуется огромный пробел в отношении взаимного нашего объединения. Разбросанные на громадной территории, подчас совершенно изолированные и предоставленные самим себе, инженеры путей сообщения до сих пор не имеют

[281] История Петербургского государственного университета путей сообщения: В 2 т., 3 кн. Т. 2, кн. 1. 1911–1984. СПб., 2009. С. 50.
[282] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 632. Л. 18.

ничего, что соединяло бы их, удовлетворяло бы их насущные общественные и гражданские потребности, вселяло бы сознание принадлежности к одной сильной корпорации, и только один Институт ежегодно 23 ноября, вспыхивая, как маяк, на миг озаряет и объединяет своих птенцов в одну громадную инженерную семью…»[283].

В соответствии с утвержденным 6 августа 1908 г. Уставом товарищества «Дом инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге», учреждаемая организация объединяла специализированные справочные бюро, вспомогательные кассы, библиотеки, технический журнал, комнаты для приезжающих в город пайщиков товарищества, залы для съездов, рефератов, выставок, магазинов, клуб Инженеров путей сообщения. Членами товарищества с правом голоса могли быть только инженеры путей сообщения и их корпоративные организации[284].

В 1909 – 1910 гг. среди специалистов-выпускников Института распространялась подписка на паи и велся сбор денежных средств. Однако, в силу того, что питомцы Института работали не только по всей России, но и за рубежом, сбор средств затянулся. К ноябрю 1910 г., когда отмечался столетний юбилей, собрать необходимую сумму на возведение Дома не удалось. При участии МПС Дом был открыт 21 ноября 1913 г. в присутствии министра путей сообщения С. В. Рухлова, председателя Комитета финансов С. Ю. Витте, высших чинов министерства, профессоров Института и нескольких сотен инженеров путей сообщения[285].

Сибирские инженеры путей сообщения, как и все остальные, ощущали неразрывную связь со своей alma mater (лат. – «кормящая, благодетельная мать»). По призыву столичных коллег, накануне празднования столетия Института, в члены Собрания вступило 19 сибирских железнодорожников[286]. Не имея возможности лично присутствовать на праздновании юбилея, инженеры-путейцы Сибири послали Институту художественно оформленный адрес с 96-ю

[283] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1142. Л. 15.
[284] Там же, Л. 3.
[285] История Петербургского государственного университета путей сообщения … С. 53, 57.
[286] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 632. Л. 64–64 об.

подписями[287]. В списке подписавшихся числились старейшие по выпуску инженеры магистрали: барон Б. А. Аминов, Г. М. Будагов, А. А. Мейнгард. 1 ноября 1910 г. в зале железнодорожного собрания Томска состоялся товарищеский завтрак, на котором присутствовало 40 инженеров, закончившийся танцами[288]. Всего на изысканиях и строительстве Сибирской магистрали было занято свыше двухсот инженеров[289], значительно большее количество эксплуатировало линию в дальнейшем.

Из приведенных выше фактов, отражающих проблемы культуры взаимоотношений на линиях сибирских дорог (§2.1), становится очевидным, сколь остро стоял вопрос о нравственной культуре руководителей и специалистов железных дорог. Под «нравственной культурой» в данном случае понимается общий уровень культурного развития индивида, включающий знания утвердившихся в обществе моральных норм, требований этики и выражающийся в культуре поведения. Иными словами, это знание общих моральных принципов, способность «переплавить» их в глубоко прочувствованные убеждения, умение применять нормы поведения, находить адекватную им форму поступка[290]. Об уровне нравственной культуры руководства железных дорог можно судить, прежде всего, по личностным качествам, умению находить общий язык, взаимопонимание с сослуживцами, подавать своим поведением пример отношения к службе.

Несмотря на то, что руководством МПС и наиболее ответственными представителями железнодорожного начальства на местах разделялась мысль, что «для привлечения на службу дельных агентов надо заботиться не о служебных правах и преимуществах *высших* агентов, и без того взысканных особыми милостями, в виде громадных окладов, а о материальном обеспечении и улучшении положения именно *низших* агентов, на плечах которых всегда […]

---

[287] К 100-летнему юбилею института инженеров пут. сообщ. // Сибирская жизнь. 1910. 24 октября. С. 4.

[288] 100-летний юбилей института инженеров путей сообщения // Сибирская жизнь. 1910. 20 ноября. С. 2.

[289] Воронин М. И., Павлов В. Е. Великий Сибирский путь – плод замыслов ученых и питомцев Института инженеров путей сообщения. Ленинград, 1991. С. 12.

[290] Словарь по этике / Адо А. В., Андриевская М. И., Архангельский Л. М. [и др.]; 4-е изд. М., 1981. С. 214.

выносится самая существенная работа, дающая и смысл, и жизнь великому делу»[291], положение низших железнодорожных служащих оставалось тяжелым.

В 1905 г. «Вестник Сибирской железной дороги» опубликовал «Открытое письмо к железнодорожной интеллигенции», в котором Z-ов обращается к начальству: «…господа, что вы делаете и сделали на нашей линии для меньшей братии? Где та культурная работа, которой с таким нетерпением ждет линия […]? Что внесли вы в среду служащих для расширения их умственного кругозора; какие здоровые и разумные развлечения организовали вы на станциях, что делаете […] вы для школ, народных чтений, литературных вечеров, библиотек и пр[очее]?»[292]. По словам автора, линия буквально «стонет под гнетом удручающей тоски, отсутствия каких-либо развлечений, удовольствий, и только карты и выпивка да работа до одурения, до психического расстройства, чередуется теперь в обыденной жизни служащего»[293].

Вместе с тем, автор признает, что есть отдельные личности, вносящие инициативу, несущие свой культурный труд для облегчения жизни тысячи человек, но их слишком мало. Что же было необходимо сделать для того, чтобы привязать железнодорожников к службе, заставить их дорожить ею? Прежде всего, справедливое отношение начальствующих лиц к своим подчиненным, вникание в их нужды и потребности[294]. Сами начальники должны были стать образцом должного поведения, ведь «всякая среда воспитывается примерами». «Кто посмеет обвинить то дитя, – пишет С. Цедрик, – которое, воспитываясь, видело мало хороших примеров […]? Поэтому и наша среда оздоровеет тогда, когда в нее внесут здоровую, чистую и облагораживающую струю живительной атмосферы наши ближайшие руководители»[295]. Отсюда «нужны дружные усилия лучших людей, людей одаренных знаниями, развитием, образованием. В них-то и лежит залог прочного развития корпорации…»[296].

---

[291] К вопросу об улучшении положения железнодорожных служащих // Сибирская жизнь. 1900. 5 февраля. С. 2.

[292] Z-овъ. Открытое письмо к железнодорожной интеллигенции // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 5. С. 17.

[293] Там же, с. 18.

[294] К вопросу об улучшении … С. 2.

[295] Цедрикъ С. Думы к «Думам» // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 16. С. 11.

[296] Z-овъ. Указ. соч., с. 18.

Долг сибирских инженеров путей сообщения, как и всех остальных, по мнению инженера В. Белелюбского, состоял в постоянной заботе, путем внимательного изучения личного состава и побуждения его к интенсивной работе, содействовать наиболее полному проявлению индивидуальной энергии служащих и, тем самым, лучшей работе всей дороги[297]. Не показывая пример правдивого отношения к делу и верности долгу, железнодорожная администрация не вправе требовать оного от нижестоящих служащих, отмечал в своей программной речи 3 февраля 1909 г. министр путей сообщения С. В. Рухлов[298]. По-видимому, министр внимательно отнесся к выводам своего предшественника К. С. Немешаева, считавшего главной причиной забастовочного движения 1905 г. низкий уровень культуры взаимоотношений на линиях дорог (ПРИЛОЖЕНИЕ 8).

Наиболее полно вопрос нравственной культуры был рассмотрен в работе М. А. Стржижевского, который до назначения в 1896 г. на пост начальника движения Западно-Сибирской железной дороги, являлся и. о. помощника начальника движения на Самаро-Златоустовской железной дороге и старшим ревизором движения на Николаевской дороге[299]. Предлагаемые автором рекомендации могут быть отнесены ко всем руководителям без исключения, и сведены к следующим пунктам:

1) *собственным примером, исполнительностью, честностью руководитель должен снискать уважение служащих, уважая при этом окружающих*;

Развивая свою мысль, Стржижевский с горечью заметил, что уважение к личности подчиненного не распространено на отечественных железных дорогах, чему свидетельством обычай использовать младших служащих в личных целях (в качестве прислуги). Автор предложил начальникам поставить себя на их место, почувствовав, сколь несправедливо такое отношение. «Если начальник станции будет уважать служащего, как служащего, то и все его окружающие не только не откажут ему в таком же уважении, а еще и будут любить его, потому что такой начальник не может быть нечестным, несправедливым, грубым, невежливым.

---

[297] Белелюбский В. О личном составе служб и движения на жел. дорогах // Пути сообщения. 1911. № 5. С. 7.

[298] Программная речь нового Министра Путей Сообщения // Железнодорожник. 1909. № 285–5. С. 6.

[299] РГИА. Ф. 364. Оп. 1. Д. 106. Л. 4.

Добиться же любви и уважения сослуживцев – значит быть в состоянии сделать почти все для того, чтобы станция была образцовой»[300].

2) *воспитание служащих*;

Пример честного отношения к делу и к сослуживцам оказывает благотворное влияние на нравственность служащих. Для этого, по мнению Стржижевского, недостаточно знания нормативно-правовых актов, поскольку служащие – не автоматические устройства, а если и уподобляются им, то становятся лишними на железной дороге. Долг начальника – развитие в служащих сознательного отношения к делу, помощь им советами и указаниями. В его же обязанности входит внушение подчиненным необходимости вежливого общения с публикой и сослуживцами путем личного примера и предъявляемыми требованиями. Проявления невежливости, как правило, приводят к жалобам, служебной переписке, что отвлекает служащих от исполнения прямых обязанностей. В «станционной семье», как и в настоящей, – пишет автор, – «…должно быть полное согласие, общая работа, общие служебные интересы, взаимная помощь и общее желание поставить станцию так, чтобы о ней и служащих на ней говорили с уважением и доверяли бы безусловно»[301].

3) *забота и действия, направленные на удержание служащих на железной дороге*.

Успешная деятельность в значительной степени зависит от наличия опытных агентов на линии, следовательно, задача руководителя сводится к тому, чтобы его подчиненные имели сознание и уверенность, что нигде более они не найдут лучших условий для службы, большей справедливости, чем на данном месте. Это обеспечивается заботой о материальном положении служащего и его семьи, предоставлении медицинской помощи, отпусков, пособий и т. д., вплоть до награждений за безупречную службу.

Даже наложение заслуженного взыскания, по словам Стржижевского, не должно оскорблять служащего и лишать его средств к существованию. Любое наказание необходимо соизмерять со степенью вины работника и его культурным уровнем, оказывая нравственное воздействие путем устных убеждений,

[300] Стржижевский М. А. Указ. соч., с. 136.
[301] Там же, с. 137.

разъяснениями о возможных последствиях проступка. И лишь в случае, если эти меры не возымеют действия, следует прибегать к более строгим взысканиям: выговорам в приказе, денежным штрафам, смещением на низшую должность. В конечном итоге, руководитель должен быть не одним строгим судьей, как зачастую и было, а «старшим братом, отцом своих подчиненных, […] первым советчиком, руководителем их…»[302].

На рубеже веков практика применения штрафных санкций стала восприниматься неоднозначно. По словам начальника службы Движения Сибирской железной дороги Н. Б. Ленцнера, являясь наиболее распространенным наказанием для служащих, штрафы невыгодно отражались на бюджете «ни в чем не повинных семьях служащих», что при существовавшей дороговизне жизни лишь ухудшало их материальное положение[303]. Кроме того, «нравственные качества служащих настолько развились, что прибегать к таким суровым наказаниям […] несвоевременно. В случае надобности могут быть достаточными словесные внушения, выговоры и прочее». Считая желательным отмену денежных штрафов, Ленцнер добавлял, что это может «способствовать еще большему поднятию нравственного уровня служащих, тем более, что степень исправности службы агентов дороги корректируется не силой наложенного на них взыскания, а доброй волей и усердием служащих»[304]. В своих взглядах он опирался на решение XXII Совещательного съезда инженеров служб Пути русских железных дорог (19–29 сентября 1904 г.), признавшего существовавшую на тот момент систему штрафов «не достигающей цели» и «не отвечающей требованиям элементарной справедливости»[305], а так же на опыт Юго-Западных железных дорог, где в 1903 г., по инициативе начальника дорог К. С. Немешаева, денежные штрафы были ограничены. С воодушевлением отмечая сей факт, железнодорожная пресса не сомневалась, что решение Немешаева «умерит усердие не в меру ревнивых начальников […] и не один лишний раз напомнит им, что единственно верный путь в глубину души подчиненного – это доброе к нему

[302] Стржижевский М. А. Указ. соч., с. 140.
[303] Обзор печати // Железнодорожник. 1905. № 109. С. 11.
[304] Там же.
[305] Совещательные съезды инженеров служб пути русских железных дорог: Т. 1. М., 2005. С. 496.

отношение, оно надежнее взысканий и скорее их приведет к цели»[306]. Однако, широкого распространения на российских железных дорогах данный опыт не получил.

Настоящим «Катехизисом железнодорожного руководителя» может быть названо Распоряжение № 1 начальника службы Движения Средне-Азиатской железной дороги М. А. Карпова, в сентябре 1915 г. занявшего аналогичный пост на Томской железной дороге. Как и Стржижевский, Карпов считал, что деятельность любого начальствующего лица должна являть «…собою во всех отношениях похвальный, заслуживающий подражания пример подчиненным или подведомственным служащим»[307], что достигается: 1) усердной службой; 2) беспристрастным подходом при принятии решений о поощрениях и наказаниях; 3) ассоциацией личных интересов руководителя с интересами службы (ПРИЛОЖЕНИЕ 9).

Основной целью «добрых советов» Стржижевского, Распоряжения № 1 Карпова и других, сходных по содержанию документов[308], являлось формирование единых железнодорожных коллективов, костяк которых составили бы опытные и воспитанные служащие, что в условиях роста железнодорожной сети и резких перемен в личном составе позволило бы не опасаться за профессиональный и нравственный уровень поступающих на службу.

Приближающихся по своим характеристикам к описанному выше «железнодорожному идеалу» мест было столь мало, что современник, попав в них, невольно поражался «тою повышенною культурою со смягченными нравами, которыми так и веет на вас при встречах и разговорах с каждым служащим одного из таких счастливых районов»[309]. Оказывая гуманное воздействие на подчиненных, начальники в этих местах имели полное право именоваться интеллигентами, а их благотворное влияние на окружающую среду было очень широким.

---

[306] Палибин Н. Н. Денежные штрафы и нравственное воздействие на подчиненных // Железнодорожник. 1903. № 14. С. 11.

[307] Из золотой книги // Железнодорожник. 1907. № 231–50. С. 4.

[308] Из воспоминаний инженера путей сообщения Н. А. Усова. См.: Гордиенко Т. Н. Указ. соч., с. 99–100.

[309] А. Я. Кое-что по поводу ненормальных отношений железнодорожного начальства к низшим железнодорожникам // Железнодорожная неделя. 1901. № 21. С. 324.

Показательна в этом отношении деятельность инженера Н. Г. Гарина-Михайловского, боровшегося с различными финансовыми злоупотреблениями. Возглавив в 1895 г. ответвление Самаро-Златоустовской железной дороги, он учредил специальную финансовую комиссию, подотчетную в своей деятельности общему собранию техников линии. Широкое применение общественного контроля за денежными расходами позволило выявить случай взяточничества и своевременно организовать над виновным товарищеский суд (§3.2). По признанию Гарина-Михайловского, отказавшись от единоличного контроля за финансовой деятельностью, он «старался дать пример прежде всего сам, как надо относиться к денежным делам дороги»[310].

Подобный тип руководителей видел и анализировал как достоинства, так и недостатки существовавшей организационной системы. Своими личностными качествами и поведением они пытались компенсировать последние таким образом, чтобы, с одной стороны, учесть и защитить интересы своей дороги / участка / станции, а с другой – способствовать эффективности всей железнодорожной отрасли в целом. При таких исключительных обстоятельствах служащие, как правило, старались «морализоваться» и по возможности повысить свое скудное образование, начинали чувствовать в себе личность и уважать таковую в других[311].

Такого рода руководители на Сибирской железной дороге были, однако их действительно было немного: это служащие как высшего, так и среднего звена, подававшие «пример своим подчиненным», видевшие «в служащих не автоматов, двигающихся по воле лиц, нажимающих кнопку или дергающих за нитку, а *душу дела*» (курсив наш – С. В.)[312]. Своими действиями они воплощали в жизнь призыв коллеги, инженера Лошкарева: «Необходимо присматриваться к тому чернорабочему, на работе и понимании которого зиждется огромный железнодорожный организм. Необходимо интересоваться его жизнью, знакомиться с его потребностями, стараться улучшить его тяжелую железнодорожную службу. Наши гуманитарные учреждения последних лет дают

[310] Цит. по: Никульков А. В. Указ. соч., с. 117.
[311] А. Я. Кое-что по поводу ненормальных отношений … С. 325.
[312] Сибирская жизнь. 1903. 16 июля. С. 3.

для этого нам средства, улучшая быт служащего, его семьи, детей. Теперь мы имеем возможность привлекать лучшие силы из народа, которые идут охотнее туда, где жизнь лучше обставлена, все становятся доверчивее к тому, кто справедливее относится к ним. Нужно стараться вывести низшего служащего из той косности, на которую указывают, прилагая усилия к развитию в нем понимания служебного долга […]. Зачем нам ждать, пока подымится развитие народа и к нам придет на службу более культурный человек? [...]. Почему нам не постараться помочь воспитать тот народ, который для нас так нужен [...]. Для этого необходимо только одно: побольше поработать в этом направлении и стремиться самим быть хорошим примером для подчиненных»[313]. С тем же посылом обращался к старшим служащим Л. Осеньев, считая «товарищеским долгом», «священной обязанностью» инженеров оказание бескорыстной помощи «меньшему брату»[314].

С момента сдачи в эксплуатацию Западно-Сибирской железной дороги в 1896 г., руководители строительства и эксплуатации Транссибирской магистрали не только проводили в жизнь, в соответствии с принципом единоначалия, распоряжения вышестоящего начальства – руководства МПС, но и сами проявляли инициативу в деле улучшения материального, бытового, культурного положения железнодорожных служащих.

Таким образом, в формировании корпоративной культуры железнодорожников Сибири основополагающую роль играли социокультурные связи и отношения, поддерживавшие взаимодействие и взаимовлияние как структурных подразделений линии (железнодорожных служб и отделов) между собой, так и организации в целом с внешней (социальной) средой. В обоих случаях первостепенная роль отводилась инженерам путей сообщения и специалистам, большинство из которых являлись выходцами из Европейской России – носителями корпоративных ценностей и традиций. На них возлагалась обязанность по созданию таких условий труда для своих подчиненных, чтобы они дорожили местом службы, держались за него. Преодолевая ряд объективных и субъективных трудностей на данном пути, наиболее прогрессивно мыслящая

[313] Обзор печати // Железнодорожник. 1903. № 15. С. 16.
[314] Осеньев Л. Товарищеский долг // Железнодорожник. 1905. № 127. С. 3.

часть железнодорожного начальства влияла на развитие желаемой корпоративной культуры посредством мер административного и воспитательного характера. Им самим предписывалось подавать пример отношения к службе, к сослуживцам, то есть обладать высоким уровнем нравственной культуры. Наличие на линиях просвещенных, гуманных и свободных от рутинного кругозора лиц, могло развеять туман, в котором «кисли» железные дороги; сделать работу общей, дружной, охотно исполняемой; внушить и привить подчиненным понимание своих обязанностей, – следовательно, и разумное отношение к ним[315]. При этом для формирования корпоративной культуры являлись существенными не только позитивные личностные образцы, но и «антиобразцы», поскольку для железнодорожников важную роль играла как притягательность тех или иных руководителей, так и отмежевание от выступавших в качестве негативных образцов. Этому способствовала практика объявления по линии дороги приказов о строгих выговорах за те или иные проступки – для корпоративной сплоченности необходимо было отличать себя от других.

Вместе с тем, и в МПС, и в общественной среде росло осознание, что поднять образовательный и нравственный уровень служащих, удержать наиболее опытный персонал, и, тем самым, сформировать устойчивый служебный коллектив невозможно без создания и развития социокультурной сферы – ведомственных библиотек, клубов, музеев, благотворительных обществ, органов взаимопомощи и, прежде всего, учебных заведений.

[315] П. С. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 18. С. 5.

Глава 3. Становление социокультурной сферы на железных дорогах Сибири и ее влияние на формирование корпоративной культуры железнодорожников

3.1. Учебно-воспитательная деятельность образовательных учреждений железных дорог Сибири в конце XIX – начале XX вв.

В процессе формирования корпоративной культуры железнодорожников появилась и начала функционировать собственная социокультурная сфера, деятельность которой была направлена на развитие не только служебного персонала, но и местного населения. Управление Сибирской дороги и ее первый начальник В. М. Павловский сознавали, что, предпринимая целый ряд мер к улучшению материального быта служащих, необходимо параллельно создавать учреждения, поднимающие нравственный и умственный уровень работников и их семейств[316]. К таковым относились школы, интернаты, библиотеки, музеи, клубные собрания и т. д. В железнодорожном ведомстве обоснованно считали, что развитие социокультурной сферы влияет на успешность реализуемой деятельности. В частности, повышает безопасность, правильность и срочность движения на линии путем поднятия умственного уровня служащих, расширения их кругозора, что, тем самым, позволяет лучше понимать и усваивать им свои прямые обязанности. По словам заведующего библиотеками на Сибирской железной дороге К. Н. Васькова, подотчетные ему учреждения служили «интересам сознательно разумной дисциплины, при которой агент дороги исполняет возложенные на него обязанности не только из боязни взыскания, но по долгу совести, разумно понимая их ответственный характер, их важность, необходимость и полезность»[317].

До конца XIX в. школы находились в ведении Канцелярии Управления дороги, а в 1901 г. произошло объединение всех существовавших на тот момент образовательных учреждений на Сибирской магистрали под эгидой Школьно-

[316] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 593. Л. 15.
[317] Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг. … С. 5.

библиотечного Комитета. Комитет заведовал школами, библиотеками, театрами, интернатами и общежитиями, музеями, ремесленными мастерскими, детскими садами, учреждаемыми с целью образования и умственного развития детей служащих Сибирской линии и их родителей. Члены Комитета избирались на 2 года из числа служащих самим Комитетом, половина из них ежегодно выбывала в соответствии с датой избрания. В состав Комитета входило 16 лиц, утверждаемых начальником дороги (кроме председателя Комитета и его заместителя). В первоначальный состав Комитета вошли такие известные лица, как А. А. Мейнгард, С. М. Богашев, К. Н. Васьков, В. Е. Первов, В. Е. Сентянин (ПРИЛОЖЕНИЕ 10).

Одним из наиболее заметных начинаний данного Комитета стала организация единственного за время существования Сибирской дороги съезда учащих (учителей) и почетных блюстителей (попечителей) школ Сибирской железной дороги, проходившего в Томске с 28 мая по 3 июня 1902 г. и оказавшего большое влияние на улучшение образовательного дела на линии. «Труды» первого съезда были разосланы по всем железным дорогам[318].

Пытаясь исправить тяжелое положение (к 1901 г. на 80-ти из 104 станций линии не было школ[319]), МПС и Управление дороги 22 июля 1902 г. создают местные школьные комитеты, значительно расширившие сибирское культурное пространство.

В состав обязательных членов местного школьного комитета входили: а) почетные блюстители[320], б) заведующий школой, в) участковый врач, г) старшие агенты служб Пути, Тяги, Движения, Врачебной и Материальной. Остальные члены избирались самим местным комитетом из лиц, интересующихся проблемами образования и имеющими возможность помочь конкретной школе, и родителями учащихся.

---

[318] Труды 1-го съезда учащих и почетных блюстителей школ Сибирской жел. дороги, состоявшегося с 28 мая по 3-е июня 1902 г. в Томске. Томск, 1902.

[319] Школьное дело на Сибирской жел. дороге // Сибирская жизнь. 1901. 1 мая. С. 2.

[320] Почетные блюстители заботились о материальной стороне деятельности училищ и школ, следили за постановкой учебно-воспитательного процесса.

Местные школьные комитеты создавались с целью «образования и умственного развития не только детей агентов Сибирской линии, но и самих служащих»[321].

На местные школьные комитеты возлагались следующие задачи:

– заведывание школами, общежитиями, театрами, музеями, ремесленными мастерскими при местных школах и организация новых;
– учреждение родительских кружков, устройство местных съездов учителей;
– выработка мер к улучшению образовательного процесса в местных школах;
– устройство и организация народных чтений, вечеров и спектаклей;
– поиск средств для развития существующих и организации новых учебных учреждений[322].

В соответствии с приказом министра путей сообщения К. С. Немешаева № 16 от 7 февраля 1906 г. заведывание школами и библиотеками перешло в ведение Комитета образовательных учреждений при Управлении дороги и местные попечительства[323]. Как и Школьно-библиотечный Комитет, Комитет образовательных учреждений состоял из двух отделов: Школьного и Библиотечного. Комитет включал в себя 14 членов под председательством начальника дороги или его заместителя: пять железнодорожных служащих и врач по назначению начальника дороги, заведующий делопроизводством по образовательным учреждениям в Управлении дороги, ревизор по наблюдению за учебно-воспитательной деятельностью железнодорожных образовательных учреждений, шесть представителей от железнодорожных служащих, избираемых на три года (ПРИЛОЖЕНИЕ 11).

В своей управленческой деятельности по отношению к школам Министерства народного просвещения (МНП) Школьный Комитет обязан был руководствоваться правилами для двухклассных и одноклассных училищ, а по отношению к церковно-приходским школам – правилами, изданными Святейшим Синодом. Сложности вызывало так же разделение функций между МПС и МНП

---

[321] Учреждение школьных комитетов на Сибирской железной дороге // Сибирская жизнь. 1902. 22 августа. С. 2.
[322] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11. Л. 665 об, 666.
[323] Там же, Л. 670 об.

по отношению к железнодорожным школам: первое отвечало за финансирование, а второе – за учебную часть.

В целом все перечисленные органы решали сходные задачи по повышению образовательного уровня, просвещения как самих служащих, так и их детей. Значительную часть средств школы получали за счет сборов со спектаклей, концертов, устраиваемых в пользу школ и нуждающихся учеников, арендной платы от сдачи помещений артистам, сборов по подписным листам, частных пожертвований. Проведение чтений, сопровождаемых музыкой и пением любителей из служащих и учеников, Школьно-библиотечным Комитетом именовалось «единственным наиболее целесообразным и доступным для неграмотных служащих средством развития», дающим им удовлетворение запросов духовной жизни, возможность с пользой для себя заполнить досуг и вместе с тем являвшимися «разумными развлечениями, отвлекающими их от пьянства»[324].

Полученные от устройства различных культурных мероприятий суммы расходовались на канцелярские принадлежности, книги, журналы, наглядные пособия для школьных библиотек, ремонт инвентаря, уборку помещений, приглашение преподавателей по пению и рукоделию, внесение платы за обучение наиболее нуждающихся учеников.

Железнодорожные школы и училища. Учебно-воспитательное дело на линии, политика в отношении детей железнодорожников являлись одними из самых серьезных вопросов для Управления Сибирской железной дороги. Учрежденная 13 мая 1898 г. комиссия по выяснению пропускной и провозной способности Сибирской магистрали в своих выводах констатировала «безлюдье на дороге»[325], признав школы одной из важнейших мер в деле повышения ее дееспособности. Недостаток школ в Сибири, их отдаленность от станций ставили дорогу в затруднение «по приисканию хороших, дорожащих местом, агентов», которые зачастую отказывались поступать на службу лишь по причине

[324] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 63. Л. 61.
[325] Крапивин Ф. Краткая история школьного дела на Сибирской дороге // Сибирские вопросы. 1910. Т. 19–20. С. 36.

отсутствия школ для своих детей[326]. Этим же обуславливался переход служащих в другие места, «даже с пониженными окладами, лишь бы получить возможность дать, при наступлении школьного периода, своим детям хотя бы первоначальное образование»[327].

Подготовка железнодорожников была тесно связана с заботой об их детях, представлявших, по словам современника, «самый лучший материал […] для создания железнодорожного служащего»[328]. Преемственность поколений позволяла добиваться высокой специализации труда, а каждое новое поколение сближалось с железной дорогой: ее интересы и особенности становились родными с детского возраста. Примером тому служила путевая и переездная стража, где дети-подростки с ранних лет становились помощниками своих родителей[329]. Схожие взгляды были высказаны на II сессии Международного железнодорожного конгресса (Милан, 1887 г.) инженером, старшим инспектором движения и перевозок Средиземноморской железной дороги Л. Молтени (L. Molteni): «Родившиеся […] на полотне дороги, прислушиваясь постоянно к служебным разговорам, помогая родителям в исполнении их обязанностей, читая циркуляры и предписания, исходящие из Управления дороги, эти дети, сами того не замечая, становятся искусными железнодорожными служащими, которые неизмеримо более в курсе служебного дела, чем лица, выдержавшие те или другие экзамены»[330]. Очевидно, что эта цель могла быть достигнута лишь при возможности давать детям общее образование.

Между тем, в сибирских городах и селениях не хватало школ даже для местного населения. Дети железнодорожников, не входившие в число обывателей селений, практически лишались возможности получать образование, поэтому МПС проводило курс на открытие новых образовательных учреждений (в первую очередь, начальных школ).

Осуществляя политику обязательного обучения детей служащих, администрация железной дороги достигала сразу нескольких целей:

1) оказывала помощь служащим в получении их детьми образования;

---

[326] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 63. Л. 20.
[327] Там же.
[328] С. Ге. Как живется // Железнодорожник. 1903. № 22. С. 4.
[329] Рихтер И. И. Железнодорожная психология … С. 92–93.
[330] Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог … С. 72.

2) устанавливала более тесную связь между служащими и дорогой (по выражению Л. Осеньева, школа создавала «нравственную связь» служащих с дорогой[331]);
3) подготавливала для себя будущий контингент железнодорожников.

Огромный размах железнодорожного строительства и скорость прокладки путей вызвали значительные траты государственного бюджета, поэтому правительство не всегда могло взять на себя основные расходы по постройке школ. В первое время служащие открывали железнодорожные школы по собственной инициативе и на свои средства. В 1897 – 1898 учебном году школы содержались на частные средства, хотя фактически существовали за казенный счет: педагогический персонал «проходил» по табелям в качестве слесарей, а школьные сторожа как ремонтные рабочие[332].

Сибирская печать еще в 1896 г. указывала на школу при станции Екатеринослав (ныне Днепропетровск) как на поучительный пример для всех служащих линии. Эта школа была построена и содержалась самими служащими, обучение в ней являлось бесплатным; все служащие в мастерских и депо заключили между собой договор ежемесячно вносить на содержание школы полпроцента от своего жалования (в том числе не имевшие детей). Даже получавший 20 руб. в месяц агент вносил всего 10 коп.[333]

По подобному сценарию стали создаваться школы и на станциях Сибирской железной дороги: Обь (по инициативе техника мастерских А. П. Комлева и молельщика мастерских Ф. А. Белорукова), Новониколаевск (Г. М. Будагов), Каинск (начальник депо инженер-технолог П. Е. Первов), Томск, Боготол, Иланская, Тайга. Школы открывались не только на указанных крупных станциях, но и на малых – все зависело от желания и усердия самих служащих, как это показал опыт ст. Поломошная. 7 января 1899 г., по инициативе станционного начальника Турунова на станции, насчитывающей один десяток домов, была открыта школа, первое время располагавшаяся в дачном доме начальника участка

[331] Осеньев Л. Школьный вопрос на полосе отчуждения // Железнодорожник. 1905. № 97. С. 5.
[332] Крапивин Ф. Указ. соч., с. 37.
[333] Замечательная школа // Томский листок. 1896. 21 февраля. С. 3.

А. А. Садникова[334]. В качестве образцового примера заботы о нуждах школьного образования Управление дороги в 1909 г. указывало на начальника депо ст. Шумиха Ф. В. Шейко. Заняв пост почетного попечителя местной железнодорожной школы с момента ее открытия в 1898 г., Шейко организовал ученическую и педагогическую библиотеки, регулярную выписку периодических изданий, наглядных пособий, приобрел специальное оборудование для обучения детей столярному ремеслу, способствовал созданию школьной гимнастической площадки[335].

Весомую помощь в строительстве школ оказывал фонд Александра III, общая сумма пожертвований которого на церковное и школьное строительство к 1896 г. достигла 216 тыс. руб.[336] Изначально своей главной задачей фонд считал строительство церквей и школ на станциях Сибирской железной дороги, однако к 1900 г. расстояние от полотна дороги до места строительства школ перестало иметь значение[337]. Всего к 1 мая 1904 г. на средства фонда было построено 164 школы[338].

Различного рода пожертвования, в том числе и на строительство школ, были обычной практикой того времени. В 1899 г. ведомством учреждений императрицы Марии был выработан проект условий взимания добровольного благотворительного сбора в пользу детских приютов этого ведомства с лиц, провожающих и встречающих пассажиров на станциях железных дорог (10 коп. для лиц, выходящих из залов I или II класса и 1 коп. для III класса)[339]. В свою очередь, нередко служащие сами становились инициаторами отчислений части доходов на устройство новых школ. Так, в 1901 г. на эти цели служащие медицинской части Сибирской железной дороги отчисляли из получаемого ими содержания определенный процент, позже их поддержали служащие контроля, отчисляя от 1/5 до 1/10 %[340]. В пользу строительства железнодорожных школ

---

[334] Станция Поломошная // Сибирская жизнь. 1899. 13 мая. С. 2.
[335] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 57. Л. 213–213 об.
[336] Церковное и школьное строительство в районе Сибирской железной дороги за 1894 – 1896 года. СПб., 1896. С. 8.
[337] РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 482. Л. 19 об.
[338] Сибирские церкви и школы фонда Александра III // Сибирская жизнь. 1904. 11 июня. С. 3.
[339] Благотворительный налог // Сибирская жизнь. 1899. 6 апреля. С. 3.
[340] Служащие контроля… // Сибирская жизнь. 1901. 12 сентября. С. 2.

часто устраивались любительские спектакли служащих, по окончании которых проводились танцевальные вечера с участием начальства и мастеровых[341].

Впервые расходная статья на начальное образование по Сибирской линии появилась в смете за 1899 г., составив сумму в 2 тыс. руб., а в 1903 г. уже 85 400 руб.[342]

Открытие общеобразовательных школ в России, дающих общее образование для детей железнодорожников, началось с 1890 г. Уже в 1913 г. на линиях казенных железных дорог действовало 483 начальных училища (94 151 учащийся), из них 9 повышенного типа, 248 двухклассных и 226 одноклассных[343]. По состоянию на 1 января 1911 г. на Сибирскую железную дорогу приходилось 35 начальных училищ (6720 учащихся), из которых по программам МНП обучали в 21 двухклассной и 5 одноклассных; по церковно-приходским программам – в 4 двухклассных и 5 одноклассных (ПРИЛОЖЕНИЯ 12, 13). К сожалению, большая часть детей служащих не получала образования в этих учреждениях. В 1914 г. общий охват начальным образованием составил лишь 116 тыс. детей при наличии 333 тыс. детей железнодорожников школьного возраста[344]. Свою роль в этом сыграла сохранявшаяся плата за обучение в железнодорожных школах (временно отмененная под влиянием требований железнодорожников в 1905 – 1907 гг.).

В помощь детям служащих на станциях, не имевших школ, на Сибирской линии устраивались общежития (девять в 1910 г.) и интернаты при школах и технических классах. В последние дети посторонних дороге лиц допускались лишь в исключительных случаях и при наличии свободных мест. Сироты же бывших служащих пользовались интернатами бесплатно: в 1902 – 1903 учебном году – 32 чел. (12,2 % от общего количества детей в интернатах), в 1903 – 1904 учебном году – 30 чел. (8,2 %)[345]. В целом около 10 % всех вакансий в интернатах

---

[341] Ст. Обь Средне-Сибирской железной дороги // Томский листок. 1897. 16 октября. С. 3.
[342] Крапивин Ф. Указ. соч., с. 37.
[343] Начальное образование на линиях казенных железных дорог // Вестник путей сообщения. 1915. № 40. С. 309.
[344] Большая энциклопедия транспорта. Указ. соч., с. 988.
[345] Крапивин Ф. Краткая история школьного дела на Сибирской дороге (окончание) // Сибирские вопросы. 1910. Т. 21. С. 26.

находилось в распоряжении дороги, и в качестве оплаты за предоставляемые места Управление выдавало общежитиям пособия в размере 100–300 руб. ежегодно.

В дальнейшем, по окончании начальной школы, лучшие из учеников поступали в технические железнодорожные училища (для облегчения поступления в технические железнодорожные училища открывались специальные летние курсы), а остальные в технические классы по службе Тяги, Пути, а также в Движенско-телеграфные школы. И хотя еще в 1902 г. съезд заведующих железнодорожными школами Сибирской железной дороги пришел к заключению, что порядок приема в училища, главным образом, детей служащих является ненормальным, идет вразрез с интересами дороги и поэтому необходимым видится проведение конкурсных отборов, где «не будет обращаться никакого внимания, представляет ли из себя экзаменующийся сына железнодорожника или совершенно постороннего человека»[346], к 1910 г. установилось правило: в училища принимались дети только железнодорожных служащих (в 1911 г. – 96 % от общего количества учащихся[347]). Так, при приеме в технические классы по службе Тяги при Омских Главных мастерских предпочтение отдавалось детям служащих и рабочих службы Тяги, а оставшиеся вакансии предоставлялись детям лиц других служб, а также детям – сиротам бывших служащих[348].

Политика привлечения в профессию детей своих работников, формирование в последующем профессиональных династий, являлась распространенной в России, железнодорожники лишь переняли сложившуюся в обществе традицию. Поэтому неудивительно, что усложнение школьных программ двухклассных училищ в 1902 г. преследовало цель «создать контингент вполне подготовленных молодых людей из детей железнодорожных агентов для поступления в технические железнодорожные училища»[349].

В соответствии с распоряжением начальника Сибирской железной дороги И. К. Ивановского, на всех заведующих железнодорожными школами возлагалась

---

[346] Железнодорожные школы // Сибирская жизнь. 1902. 13 января. С. 3.
[347] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 60. Л. 4.
[348] Характеристика деятельности Омских Главных мастерских за 1913 г. Томск, 1914. С. 2.
[349] В настоящее время… // Сибирская жизнь. 1902. 25 октября. С. 3.

ответственность не только за ведение хозяйственной части, но и учебно-воспитательного дела[350]. Помимо общеобразовательных дисциплин, включавших изучение закона Божьего, церковного пения, церковно-славянской грамоты, рисования и других предметов, в 1902 г. в курс двухклассных школ были введены естествоведение, геометрия и черчение, расширены программы по русскому языку, арифметике, географии и особенно истории (кроме отечественной, стали изучаться так же древняя и средневековая истории). Большое значение отдавалось воспитанию подрастающего поколения. По итогам осмотра 16 января 1908 г. железнодорожной школы на ст. Челябинск министр путей сообщения Н. К. Шаффгаузен-Шенберг-Эк-Шауфус отметил, что «учащиеся совершенно не умеют отвечать на приветствие начальника, плохо сидят за партами во время ученья, а те, которых вызывают для ответа, не умеют прилично стоять, как подобает учащемуся»; указывал на то, что детям должны быть «твердо внушаемы понятия о вежливости и приличии», а учителям нужно «всеми силами стараться приучать детей к опрятности и порядку»[351]. В свою очередь, инженеры, имея дело со студентами различных технических заведений, проходившими практику на железных дорогах, должны были иметь ввиду, что первые рабочие шаги «накладывают иногда отпечаток на всю […] будущую деятельность» и потому необходимо заниматься выработкой в них «начал неуклонного исполнения служебного долга и безупречно честного отношения к порученному […] делу»[352]. Сами служащие, обдумывая проект создания «образцовой школы» в Томске, считали, что последняя должна помимо специальных знаний и обогащения ума школьника, «заботиться о развитии альтруистических чувств и воспитывать силу воли», в итоге из стен школы «могут выйти полезные и добрые деятели с высоко развитым чувством социального долга»[353].

Забота о формировании нравственных качеств учащихся отражалась в выставлении оценок за поведение в каждой учебной четверти. В. М. Голованов, учащийся Томского технического железнодорожного училища в 1909 – 1914 гг.,

---

[350] В железнодорожных школах // Сибирская жизнь. 1908. 20 мая. С. 2.
[351] Линейный. Челябинск (Учебное дело на Сибирской дороге) // Сибирская жизнь. 1908. 4 апреля. С. 2.
[352] Интересный циркуляр // Сибирская жизнь. 1909. 4 октября. С. 3.
[353] В обществе железнодорожников // Сибирская жизнь. 1907. 13 июля. С. 3.

вспоминал: «Строгая дисциплина и порядок царили не только на устраиваемых праздничных вечерах, но и в повседневной жизни. Не было драк и сквернословия. Курить в училище разрешалось только в курилке, за выход с папиросой на улицу следовало наказание…»[354]. По признанию Н. Г. Секина, выпускника Красноярского технического железнодорожного училища, обстановка в училище напоминала «школу военного образца с воинской дисциплиной. По выправке, внешнему виду и дисциплине техники были на первом месте в городе»[355]. Отмечавшиеся же случаи грубого поведения, ослушания, обмана со стороны учащихся (в Омском техническом железнодорожном училище за 1914 – 1915 учебный год таковых было зафиксировано 25[356]) во многом объяснялись средой, из которой вышло большинство учеников. Из имеющихся данных видно, что абсолютное большинство родителей учеников на Сибирской линии были выходцами из крестьянского сословия (76,7 % в 1910 г.[357]), с должностными окладами до 600 руб. (79,5 % в 1910 г.[358]).

Вслед за определением Святейшего Синода от 16–30 января 1891 г. о дисциплинарных мерах, применяемых в церковно-приходских школах, Школьно-библиотечный Комитет дороги вынес решение о недопустимости наказаний, носящих физический характер. Заведующим и учителям запрещалось применять к ученикам дисциплинарные наказания; предписывалось, чтобы они «ко всем ученикам имели должное внимание и любовь и в употреблении мер взыскания руководились духом кротости»[359]. Однако случаи применения телесных наказаний в целях поддержания дисциплины или за невыполнение учениками своих обязанностей все же выявлялись.

С целью «духовной и физической подготовки молодого поколения к предстоящей службе в рядах армии, укрепления в молодежи любви к царю и

---

[354] Воспоминания Владимира Михайловича Голованова – учащегося Томского технического железнодорожного училища в 1909–1914 гг. [Рукопись] // Архив Музея Томского техникума железнодорожного транспорта.

[355] Цит. по: Гостяева Л. Н. Указ. соч., с. 79.

[356] Отчет о состоянии и деятельности Омского технического железнодорожного училища при Омской железной дороге за 1914–1915 учебный год. Омск, 1915. С. 33.

[357] Орлов М. Н. Указ. соч., с. 47.

[358] Там же.

[359] На днях школьные… // Сибирская жизнь. 1902. 27 октября. С. 3.

Родине, приверженности к законности и порядку…»[360] с 1911 г. в железнодорожных школах были введены военно-строевые занятия под руководством, как правило, отставных офицеров и жандармских унтер-офицеров. Среди прочего, словесные занятия по дисциплине должны были формировать у учащихся мужество, великодушие, честность, справедливость, повиновение, вежливость, опрятность, трезвость и бережливость.

Воспитание учеников осуществлялось так же посредством просветительской работы: устройством школьных праздников, чтений, экскурсий, организацией библиотек. Так, 22 ноября 1906 г. ученики Томского технического железнодорожного училища самостоятельно поставили комедию «Бедность – не порок» А. Н. Островского в Томском железнодорожном собрании[361]. В 1909 г. на средства, ассигнованные Комитетом образовательных учреждений, а так же на специальные средства школ и суммы, собранные по подписным листам, в 8 школах дороги чествовали память Н. В. Гоголя, в 21 школе были устроены рождественские елки, в 5 провели девять литературных вечеров и утренников, в 6 – десять детских спектаклей и сеансов синематографа. Всего в 1909 г. было устроено 52 праздника и две экскурсии: на оз. Байкал с 34 учениками Тайшетской школы и с 27 учениками Омских технических классов на Салаирский рудник, Гавриловский сереброплавильный и Гурьевский железоделательный заводы Кузнецкого уезда[362]. В 1910 г. почти во всех школах дороги (за исключением пяти) были устроены школьные праздники. В девятнадцати школах провели рождественские елки с выдачей подарков и устройством музыкальных и литературных вечеров. В четырех поставили 8 детских спектаклей. Ученики посещали сеансы синематографистов, весной совершали прогулки в лесную зону. Всего в 1910 г. в школах было проведено 68 чтений (на некоторых присутствовали родители детей), показана 621 картина[363], а летом под руководством преподавателя Омских технических классов инженера

---

[360] О военной службе в железнодорожных школах // Сибирская жизнь. 1911. 26 августа. С. 3.
[361] Спектакль в пользу технического железнодорожного училища // Сибирская мысль. 1906. 24 ноября. С. 2.
[362] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 503. Л. 98.
[363] Там же, Оп. 5. Д. 60. Л. 6.

Аскоченского была проведена экскурсия учеников технических классов (30 чел.) на Уральские заводы[364]. 28 марта 1914 г. ученики Томского технического железнодорожного училища выехали на экскурсию в Красноярские мастерские и Анжерскую копь[365].

На прошедшем в мае 1902 г. Первом съезде учащих (учителей) и почетных блюстителей школ Сибирской железной дороги, предлагалось создавать при школах местные музеи на следующих основаниях: 1) открытости для учеников («ученики в этом маленьком мире должны чувствовать себя как дома»); 2) доступности для взрослых; 3) возмездной / безвозмездной выдачи экспонатов музея на дом с их последующим возвращением.

Сразу после съезда по инициативе первого начальника дороги В. М. Павловского при Управлении Сибирской магистрали стал формироваться педагогический музей, включавший модели и коллекции для наглядного обучения по естествознанию, географии, этнографии, библейскую и историческую карты, фотографии железнодорожных школ линии[366]. По словам учителя школы на ст. Курган Д. Кучковского, музей – «это арсенал, где можно при каких угодно случаях в деле воспитания и обучения найти подходящее орудие»[367]. Центральный (педагогический) музей должен был стать «училищем для учителей», где педагоги знакомились бы с новыми учебно-методическими материалами[368]. Музей предполагалось разместить в 2–3 специально приспособленных вагонах, курсировавших по линии, однако, вследствие недостатка материальных средств у Школьно-библиотечного Комитета, проект не был реализован.

Традиционным было привлечение учеников к благотворительной деятельности, получившей широкий размах в годы Первой мировой войны. Учащиеся Омского технического железнодорожного училища 22 сентября 1914 г. участвовали в сборе пожертвований на нужды войны, а 2 ноября 1914 г. в сборе

---

[364] Отчет о деятельности образовательных учреждений Сибирской железной дороги за 1910 год: школы. Томск, 1911. С. 6.
[365] Сибирская жизнь. 1914. 23 марта. С. 5.
[366] Музей Школьно-библиотечного комитета Сибир. ж. д. // Сибирская жизнь. 1902. 7 июня. С. 2.
[367] Труды 1-го съезда учащих и почетных блюстителей школ Сибирской жел. дороги … С. 43.
[368] Там же, с. 45–46.

теплых вещей для Комитета, учрежденного Великой княгиней Елизаветой Федоровной. 26 ноября 1915 г. по предложению Акмолинского губернатора Д. Г. Явленского в Омске прошел патриотический концерт с целью сбора денежных средств для лиц, пострадавших от военных действий. В концерте принимали участие воспитанники всех учебных заведений города, в том числе балалаечники Омского технического железнодорожного училища[369].

Формой материальной поддержки наиболее нуждающихся учеников сибирских учебных заведений являлись именные стипендии. Среди них: императора Александра III; бывшего министра путей сообщения, князя М. И. Хилкова, инженера путей сообщения Г. М. Будагова[370]; инженера К. Я. Михайловского[371]; бывшего начальника Сибирской железной дороги, тайного советника, инженера путей сообщения В. М. Павловского. Капитал последней к 1 января 1905 г. достиг 15 900 руб. и выдавался только сыновьям лиц, отслуживших или служащих на Сибирской железной дороге[372]. Для Санкт-Петербургского Института инженеров путей сообщения размер стипендии составлял 300 руб., для Томского, Омского и Красноярского технических училищ по 100 руб.[373]

Проявляя заботу об учениках школ, не забывали и о дошкольниках. При железнодорожном собрании Томска в 1903 г. был создан детский кружок, принимавший детей железнодорожников в возрасте от 3 до 8 лет. В нем они занимались лепкою, пением, легкими физическими упражнениями[374]. Практиковались детские костюмированные вечера с фокусами и театральными представлениями, конфетти и серпантином.

При этом же железнодорожном собрании существовал свой детский сад, где за малолетними детьми присматривали учителя, пока родители находились на службе. Дети занимались гимнастикой, пением, играми, рисованием, обучались грамоте, природоведению и различным ручным работам: вышиванию, плетению,

---

[369] Отчет о состоянии и деятельности Омского технического железнодорожного училища … С. 38.
[370] В ознаменование 35-летней инженерной деятельности // Сибирская жизнь. 1910. 26 августа. С. 3.
[371] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1136. Л. 6.
[372] Там же, Д. 1058. Л. 4.
[373] Там же, Ф. 229. Оп. 4. Д. 1058. Л. 2.
[374] О железнодорожном собрании // Сибирская жизнь. 1903. 14 сентября. С. 2.

вязанию[375]. Ежегодно собрание отчисляло на работу сада 2 тыс. руб.[376] Количество детских кружков и садов было небольшим, поскольку позволить себе финансировать их деятельность могли лишь служащие крупных станций.

Отмечая значение Сибирской дороги в области просвещения, сибирская периодическая печать высказывала пожелание, чтобы число железнодорожных училищ и школ с каждым годом росло, поскольку они являлись «лучом света» в деревнях, духовно поддерживая отдаленные от умственного центра, заброшенные в «медвежий угол» станции[377]. Кроме того, открытием школ предполагалось достичь положения, при котором произойдет уменьшение количества увольнений с линии, так как «семейные служащие будут более дорожить службою на железной дороге, обеспечивающей будущее их детей, а с другой, и сама дорога для своих надобностей подготовит себе хороший подбор низших служащих, знающих свое дело и свыкшихся с местными условиями жизни…»[378].

Железнодорожные библиотеки. В своей речи на Первом съезде учащих (учителей) и почетных блюстителей школ Сибирской железной дороги делопроизводитель Школьного отдела В. Е. Первов назвал библиотеки «одним из самых могущественных средств для развития устной речи учеников и приучения их к самостоятельному анализу прочитанного материала»[379]. В условиях же тяжелой железнодорожной службы на «глухих, заброшенных станциях и разъездах» Сибири книги давали служащим искомый «разумный отдых и пользу»[380], что подчеркивалось в планах деятельности библиотек. В соответствии с ними, книги приобретались библиотеками с целью предоставления систематического материала для постепенного самообразования служащих, привития любви к чтению путем подбора классических и современных, на тот период времени, изданий по словесности. Этим преследовалось достижение куда

---

[375] В обществе железнодорожников // Сибирская мысль. 1907. 6 февраля. С. 3.
[376] Детский сад у железнодорожников // Сибирская жизнь. 1906. 20 июня. С. 3.
[377] Е. Н-н. Значение и деятельность Сибирской железной дороги в области просвещения // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 1–7. С. 9.
[378] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 63. Л. 49.
[379] Труды 1-го съезда учащих и почетных блюстителей школ Сибирской жел. дороги … С. 20.
[380] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 63. Л. 38 об.

более значимой цели – «облагородить и повысить их [служащих] умственный и нравственный уровень и общественное сознание»[381].

О потребности в чтении свидетельствуют устные жалобы, требования железнодорожников об улучшении условий труда и быта, поданные в местное Управление дороги в 1905 – 1907 гг.[382] Ремонтные рабочие ст. Курган жаловались, что при шестнадцатичасовом рабочем дне «книжки некогда прочесть!»[383].

Как и в случае со школами, инициаторами создания первой библиотеки на линии стали сами служащие, почин которых был поддержан начальником Средне-Сибирской железной дороги Ф. М. Валуевым[384]. 2 февраля 1899 г. состоялось торжественное открытие библиотеки, а с 1900 г. она приобрела статус центральной на Сибирской железной дороге (библиотеки при Управлении дороги). Первый комитет библиотеки в 1899 г. состоял их четырех, а затем из шести членов по назначению начальника дороги. Необходимые средства для ее учреждения были собраны служащими (около 2 тыс. руб.) и начальником дороги в виде полученной от МПС субсидии в размере 3 тыс. руб.[385] В 1899 и 1902 гг. центральную библиотеку посетил министр путей сообщения М. И. Хилков, в 1901 г. – профессора американских университетов в Чикаго и Кембридже Бэннет и Диксон, а в 1909 г. – министр путей сообщения Н. К. Шаффгаузен-Шенберг-Эк-Шауфус[386].

По схожей схеме создавалась библиотека на ст. Омск. Заведование библиотекой находилось в ведении Общего собрания и избираемого им правления[387]. При содействии начальника Западно-Сибирской железной дороги В. М. Павловского в пользу библиотеки собирались единовременные

---

[381] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 503. Л. 112.
[382] Там же, Д. 257. Л. 55; Д. 323. Л. 135 об.
[383] Жалобы железнодор. рабочих // Сибирская жизнь. 1906. 10 июня. С. 3.
[384] Валуев Ф. М. – начальник Средне-Сибирской ж. д. в 1898–1900 гг., начальник Петербурго-Варшавской ж. д. с 1900 г. В 1905 г. поддержал инициативу создания Союза служащих и рабочих на подведомственной ему магистрали (Союз служащих и рабочих С.-Петербурбургско-Варшавской ж. д. // Железнодорожник. 1905. № 128. С. 4).
[385] Сибирская жизнь. 1898. 18 декабря. С. 2.
[386] Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг. … С. 3.
[387] Омск // Сибирская жизнь. 1898. 18 августа. С. 2.

пожертвования денежных средств и книг, проводились сборы со спектаклей и подписных листов.

В 1900 г., по инициативе помощника начальника службы Тяги, инженера С. М. Богашева[388], открылись два первых филиальных отделения библиотеки при депо Боготол и Иланская. В период с 1901 г. по 1904 г. было основано еще 21 отделение центральной библиотеки на станциях: Челябинск, Шумиха, Курган, Петропавловск, Татарская, Каинск -Томский, Новониколаевск, Тайга, Красноярск, Нижнеудинск, Тулун, Зима, Иннокентьевская, при Анжерской копи и при железнодорожных больницах на станциях: Челябинск, Омск, Томск, Красноярск, Иннокентьевская и других[389].

Библиотеке на ст. Тайшет положил основание начальник участка по постройке Средне-Сибирской железной дороги, инженер VIII класса В. А. Манучаров, пожертвовавший более тысячи томов книг. Впоследствии библиотека была названа «Манучаровской». Аналогичным образом были основаны библиотеки на станциях: Тайга (начальник XIII участка службы Пути, инженер С. Ф. Селиванов), Боготол (начальник участка службы Тяги С. И. Лавренин), Новониколаевск (инженер Г. М. Будагов), Тулун (начальник участка Пути Д. К. Нюберг), Красноярск (инженер-техник В. Е. Клочковский) (ПРИЛОЖЕНИЕ 17).

На всех главных («деповских») станциях, имеющих значительный контингент служащих, были основаны отделения центральной библиотеки, а для снабжения книгами отдельных станций и разъездов из вагонов IV класса были организованы две передвижные библиотеки. Последние, имея отдельный от центральной библиотеки книжный отдел, 2–3 раза в месяц, начиная с сентября 1901 г., обслуживали линию от гг. Томска до Челябинска и до ст. Иннокентьевская[390]. Новыми периодическими изданиями передвижные библиотеки снабжались из фондов центральной библиотеки.

---

[388] Богашев С. М. – начальник Сибирской ж. д. с 1 февр. 1913 г., начальник Томской ж. д. с 1 янв. 1915 г. по апрель 1916 г.

[389] Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг. … С. 6.

[390] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 57. Л. 92.

С 1901 г. библиотеки перешли в ведение Библиотечного отдела Школьно-библиотечного Комитета. В своей деятельности библиотека при Управлении дороги руководствовалась «Правилами содержания и пользования библиотекой»[391], изданными в 1899 г. и отредактированными в 1903 г. Филиалы библиотеки действовали на основании аналогичных «Правил»[392] для линейных библиотек от 1902 г. Работа образованных в 1903 г. вагонов-библиотек основывалась на различных приказах и правилах, в конечном итоге объединенных в приказе начальника дороги № 45 от 9 февраля 1911 г.[393]

В первые годы существования библиотек негативное влияние на их работу оказали: Русско-китайская война 1900 – 1901 гг., прервавшая товарное движение и затруднившая выписку книг из Европейской России; Русско-японская война 1904 – 1905 гг. и революционное движение 1905 – 1907 гг. Во время войны с Японией движение вагонов – библиотек было временно прекращено, из-за чего из них выбыли почти все подписчики. Революционные события 1905 г. повлекли за собой гибель почти всех фондов технической библиотеки и множества книг общей библиотеки. Кроме того, на линии дороги была уничтожена библиотека на ст. Красноярск[394]. Из библиотек, вследствие последовавших увольнений и арестов служащих, выбыла значительная часть подписчиков.

Подписчиками библиотеки при Управлении дороги имели право быть все штатные и нештатные служащие Сибирской линии, подавшие особое заявление. Временные и поденные служащие принимались в число подписчиков при поручительстве начальников служб и с залогом, размер которого зависел от присвоенного разряда (от 2 руб. 50 коп. до 6 руб.)[395].

При открытии центральной библиотеки в 1899 г. количество подписчиков составило 206 чел., из них по I разряду – 88 чел., по II – 41 чел. и по III – 77 чел. (ПРИЛОЖЕНИЕ 14). Разряд присваивался в соответствии с размером подписной платы: I разряд – 90 коп., II – 60 коп., III – 40 коп. и IV – 20 коп. в месяц. В 1900 г. количество подписчиков возросло до 310 чел. (на 50 %), а к 1911 г. увеличилось

[391] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 57. Л. 10.
[392] Там же, Д. 63. Л. 2 а, 2 б, 2 в.
[393] Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг. … С. 2.
[394] Там же, с. 3.
[395] Там же, с. 5.

до 824 чел. (свыше 300 %). Резкий спад наблюдался в период 1904 – 1907 гг., когда число подписчиков уменьшилось с 780 до 607 чел. (22,18 %).

Большинство подписчиков (65–70 % от общего количества), как и вообще всех железнодорожных служащих, принадлежало к сословиям мещан и крестьян. Доля других сословий в списках читателей составляла от 30 до 35 % (ПРИЛОЖЕНИЯ 15, 16). По уровню образования преобладали подписчики, имевшие низшее и домашнее образование (от 65 до 78 %). Таким образом, отмечалась потребность служащих и рабочих в самообразовании.

Вместе с тем, анализ сведений о количестве подписчиков библиотек позволяет отметить их малочисленность на фоне общего числа служащих магистрали. В 1899 г. из 6 780 чел., работавших на линии (за исключением поденных), услугами библиотеки Средне-Сибирской железной дороги пользовалось всего 1,5 %[396]. Медленный рост числа подписчиков был обусловлен взиманием платы за пользование книгами на дому, чрезмерной трудовой нагрузкой. Обновление служебного персонала дороги после октябрьских событий 1905 г. привело к резкому уменьшению общего числа посетителей библиотек. В период с 1905 по 1907 гг. новые библиотеки на линии не возводились. Сибирская пресса констатировала: «На смену людей с некоторой подготовкой и культурным подъемом пришли голодные ватаги […]. Им было все равно, есть или нет библиотеки – только бы дали кусок хлеба»[397].

Появление Комитета образовательных учреждений при Управлении дороги и местных попечительств в 1906 г. потребовало внесения соответствующих корректив в «Правила», что было сделано к концу 1910 г.

Создание библиотек на главных станциях не могло удовлетворить служащих в отдаленных местах, вызвав с 1909 г. организацию библиотек-читален при дежурных комнатах кондукторских и паровозных бригад. Содержащаяся в основном за счет сбережений железнодорожных служащих, их деятельность

---

[396] Отчет о деятельности библиотеки служащих на бывшей Средне-Сибирской железной дороге за 1899 год. Томск, 1900. С. 5.

[397] Дапшов И. Внешкольное образование на Сибирской дороге // Сибирские вопросы. 1911. Т. 35–36. С. 79.

регулировалась особыми «Правилами» (приказы начальника дороги № 130 от 13 марта 1908 г. и № 220 от 10 августа 1911 г.)[398].

Первоначально такие библиотеки были открыты на станциях Томск II, Мариинск, Канск-Енисейский и Нижнеудинск. В 1910 г. стали действовать библиотеки на ст. Боготол, Болотная и Омск, а в начале 1911 г. были организованы 36 библиотек-читален при всех остальных дежурных комнатах паровозных и кондукторских бригад. 26 библиотек паровозных бригад были устроены на их собственные средства за счет получаемой двухпроцентной премии от сбережения топлива[399].

К 1 января 1910 г. количество постоянных подписчиков достигло 2015 чел. из 36 163 служащих Сибирской магистрали (5,6 %), что признавалось недостаточным[400]. Среди служб наиболее активными подписчиками были служащие Управления дороги: 682 чел. из 1 152 чел. общего состава в 1911 г., в то время как услугами передвижных библиотек на линии пользовалось лишь 142 чел.

Всего по состоянию на 1 января 1913 г. на линии действовало 69 библиотек: центральная при Управлении дороги в Томске, ее отделения на станциях, два вагона-библиотеки и 43 библиотеки-читальни при всех дежурных комнатах кондукторских и паровозных бригад. Фонды библиотек насчитывали 30 298 томов книг и 30 203 периодических изданий. Общее число подписчиков по всей дороге достигло 4 732 чел., из которых 4/3 составляли служащие с низшими окладами (менее 1 тыс. руб.)[401].

Положение дел вынуждало Управление дороги сосредоточить внимание на отдаленных местностях и на оснащении необходимым инвентарем передвижных библиотек. 1 января 1914 г. на линию вышли две новые передвижные библиотеки, переделанные из вагонов III класса в Красноярских мастерских. Кроме помещения с открытыми шкафами и отделением для выдачи книг, в них были

---

[398] Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1911 год … С. 5.
[399] Там же.
[400] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 503. Л. 116.
[401] Библиотеки Сибирской железной дороги за 1912 г. // Сибирская жизнь. 1913. 12 июля. С. 2.

устроены отдельные помещения для библиотекаря и сторожа (проводника) с кухонным шкафом и столовыми приборами[402].

Как отмечалось выше, среди препятствий, затрудняющих развитие библиотечного дела на линии, отмечался недостаток в энергичных, знающих дело личностях. До 1911 г. оплата работы библиотечного персонала производилась только в гг. Томске, Каинске, Омске и в двух библиотеках-вагонах. В остальных местах заведование находилось в руках добровольных библиотекарей-служащих, в первую очередь исполнявших свои прямые обязанности.

Со временем частные пожертвования на содержание библиотекарей стали заменяться субсидиями железной дороги. В 1914 г. Библиотечный комитет дороги ассигновал 300 руб. Пушкинской библиотеке на ст. Тайга, взяв на себя финансирование труда библиотекаря[403].

В 1915 г., в связи с разделением Сибирской железной дороги, МПС выделило 7 тыс. руб. библиотеке Омской железной дороги. На годичное содержание личного состава библиотеки было отпущено 3016 руб.[404] К Омской дороге вместе с участком «Новониколаевск – Челябинск» от Сибирской железной дороги отошли 26 библиотек: пять на ст. Челябинск, Омск, Каинск-Томский, Новониколаевск; две при железнодорожных больницах на ст. Челябинск и Омск; восемнадцать библиотек-читален при дежурных комнатах паровозных и кондукторских бригад и один вагон-библиотека[405]. В то же время к Томской железной дороге отошли 39 библиотек.

Разделение Сибирской магистрали не оказало заметного негативного влияния на процесс развития железнодорожного библиотечного дела в регионе, о чем свидетельствуют сведения о числе подписчиков и размерах книжных фондов библиотек на Омской и Томской железных дорогах (ПРИЛОЖЕНИЕ 18), а так же выводы специальной комиссии, в 1916 г. проинспектировавшей все образовательные учреждения Омской линии[406].

---

[402] Вагоны-библиотеки // Сибирская жизнь. 1914. 10 января. С. 3.
[403] Ст. Тайга. Библиотека и ж. д. собрание // Сибирская жизнь. 1914. 20 июня. С. 2.
[404] На библиотеку Омской жел. дороги // Сибирская жизнь. 1915. 14 февраля. С. 3.
[405] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4370. Л. 100.
[406] См.: Гордиенко Т. Н. Указ. соч., с. 88.

Таким образом, несмотря на имевшиеся трудности, при помощи учреждений образовательной системы на сибирских железных дорогах до 1917 г. проводилась государственная политика, направленная на формирование у будущих железнодорожников качеств, являвшихся важными составляющими корпоративной культуры. Железнодорожные школы и училища стремились привить своим учащимся такие качества, как дисциплинированность, ответственность, уважение к сослуживцам и железнодорожному делу. Повышению образовательного и нравственного уровня служащих способствовало и расширение сети библиотек. При этом непосредственное участие в создании образовательных учреждений приняли сами железнодорожные служащие, чьи действия поддерживались МПС и местным Управлением дороги.

3.2. Направления и формы становления корпоративной культуры железнодорожников Сибири

Насущной потребностью отечественных железных дорог к концу XIX – началу XX вв. стало создание условий, способствующих удовлетворительной организации личного состава, осознанию работником себя неотъемлемой частью трудового коллектива железнодорожного предприятия. Важнейшие направления корпоративной политики, как отмечалось выше, включали в себя меры по повышению общеобразовательного, культурного уровня железнодорожников, способствующие формированию морально-нравственных ценностей, организационно-исполнительских и дисциплинарных качеств. Непосредственная реализация этих направлений возлагалась на социальные институты и организационные формы, «…поддерживающие и возвышающие самолюбие, корпоративный дух, взаимное уважение между служащими…»[407]. Помимо общеобразовательных учреждений, к таковым относились суды чести, общества трезвости, железнодорожные клубы, корпоративная печать. Кроме того, формированию чувства «единой железнодорожной семьи» способствовало ношение форменного обмундирования, оказание благотворительной и взаимной помощи.

Суды чести. Суды чести, называемые так же товарищескими, имеют давнюю историю. Подобный институт существовал во французской армии с молчаливого согласия Наполеона[408]. В России о товарищеском суде с участием рабочих и служащих железных дорог впервые упоминается в связи с деятельностью Н. Г. Гарина-Михайловского. Ненавидя взяточничество и воровство, он болезненно воспринимал стремление коллег к личному обогащению. По его инициативе в 1896 г. был проведен открытый, гласный суд над инженером, принявшим за взятку гнилые шпалы[409]. Суд вынес общественное порицание обвиняемому, вынудив его покинуть службу.

---

[407] Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог … С. 34.

[408] Тарле Е. В. Разгром третьей коалиции 1805–1806 гг. // Наполеон. URL: http://tarle-napoleon.narod.ru/index.html.

[409] Зензинов Н. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. М., 1990. С. 131–132.

Инициатор нововведения признавался, что однажды сам был привлечен к ответственности общим собранием служащих за несправедливое увольнение десятника[410]. В результате десятника восстановили по службе, а Н. Г. Гарин-Михайловскому был объявлен строгий выговор.

Широкая практика учреждения судов чести на железных дорогах относится уже к началу XX в., и, в основном, в отношении корпорации машинистов. В 1899 г. инженер-техник В. Е. Клочковский[411] в своей программе предложил рассмотреть возможность «исключения машинистами из их среды товарища, замеченного в особо неблаговидных поступках»[412]. Суть данного предложения раскрыл в 1903 г. А. С. Кенигшац в своем письме в редакцию журнала «Железнодорожник». Заметив, что из-за «пестроты» состава служащих среднего звена на железных дорогах отсутствует солидарность и моральность отношений, он указывал на другие учреждения, где люди связаны друг с другом либо полученным образованием, либо сходным уровнем интеллектуального развития, либо общими служебными традициями, которые вырабатывают определенную «этичность отношений». Эта этичность отношений, заключает Кенигшац, «налагает нравственную узду, которая не допускает затронуть или унизить ближнего и вообще совершить такой поступок в отношении своего ближнего, который не только не может быть явно инкриминируем, но даже порицаем. При общности взаимных товарищеских отношений, при известной нравственной связи, являются общая круговая порука, общее влияние и давление, при котором каждый проступок, каждый неосторожный шаг подвергается оценке, критике и проходит через фильтр общественного мнения»[413].

В конечном итоге это вылилось в идею учреждения судов чести. Первенство принадлежало машинистам Юго-Западных железных дорог, где с инициативой учреждения товарищеского суда выступил начальник II участка Тяги А. Е. Чернявский, до этого успешно применявший его в депо Ковно (Петербурго-Варшавская железная дорога). По словам Чернявского, эта мера

---

[410] Никульков А. В. Указ. соч., с. 116–117.

[411] Клочковский В. Е. – начальник Красноярских мастерских в 1902 г.; помощник начальника службы Тяги Сибирской железной дороги в 1905 г.

[412] А. Искоренение зла на службе тяги // Железнодорожная неделя. 1899. № 10. С. 149.

[413] Кенигшац А. С. Несколько слов о служебной этике и товарищеских отношениях. Письмо в редакцию // Железнодорожник. 1903. № 21. С. 22, 24.

вызывала сочувствие со стороны самих машинистов, а ее эффективность подтверждалась большим опасением решений такого суда, чем единоличных разрешений дел начальниками участков. Опасения основывались и на том, что вынесенные обвинительные приговоры не вызывали сомнений в действительной виновности подсудимого, а сами приговоры отличались строгостью. Обличенные машинисты, как правило, беспрекословно исполняли приговор товарищей[414]. Помимо А. Е. Чернявского, к суду чести прибегали так же начальники XI и XIII участков Юго-Западных железных дорог.

В циркуляре по службе подвижного Состава и Тяги Юго-Западных железных дорог (№ 5287 от 19 апреля 1904 г.), создание судов чести мотивировалось выявлением лиц, вредящих общей репутации машинистов и ронявших «звание машиниста, столь почетное по трудности и ответственности своей службы» в глазах других служащих[415]. Кроме того, суд чести предоставил бы возможность «забитым, робким служащим безбоязненно обращаться к своим товарищам в тех случаях, когда они видят несправедливость, злоупотребления […] своих товарищей», а начальству – спокойно «заниматься своим делом, будучи уверенным, что кроме их помощников и непосредственных сотрудников, есть то недремлющее око товарищей, которое всегда подметит всякое болезненное, уродливое явление и примет меры к его устранению»[416].

Таким образом, целью учреждения подобных судов становилось постепенное общее поднятие нравственного уровня паровозных бригад. Причем подчеркивалось, что это невозможно сделать «…без нравственного воздействия на своих товарищей со стороны лучшей части самих машинистов и без участия общества машинистов в воспитании своих помощников»[417]. В соответствии с указанным выше циркуляром, рассмотрению и разрешению товарищеского суда машинистов подлежали все проступки *неслужебного характера* (курсив наш – С. В.) как самих машинистов, так и их помощников в пределах участков Тяги. К таким проступкам относились: нахождение на службе в нетрезвом виде,

---

[414] Суд чести машинистов // Железнодорожник. 1904. № 50. С. 10.
[415] О введении товарищеского суда среди машинистов // Железнодорожное дело. 1904. № 25–26. С. 297.
[416] Обзор печати // Железнодорожник. 1905. № 91. С. 13.
[417] О введении товарищеского суда среди машинистов … С. 297.

оскорбление товарищей словами или действиями, грубое обращение с низшими служащими или рабочими, различные «недобросовестные и неблаговидные действия» с целью увеличения собственного заработка, нанесение ущерба своим сослуживцам. Товарищеский суд исполнял так же роль третейского суда при возникновении недоразумений между служащими паровозных бригад.

Вместе с тем, первоначально высказывались сомнения по поводу целесообразности организации таких судов, суть которых сводилась к следующему: 1) высокая вероятность пристрастных приговоров вследствие существовавших противоречий между машинистами различных групп (в частности, пассажирских и товарных поездов); 2) сложность в обеспечении кворума, так как большинство машинистов либо находились на службе, либо отдыхали; 3) отсутствие суда для самих судей, могущих ошибиться при вынесении приговора; 4) компетенции суда чести могли подлежать лишь немногие проступки, не имеющие прямого отношения к служебной деятельности.

Несмотря на это, товарищеский суд был единогласно признан желательным учреждением на Юго-Западных железных дорогах.

Суд чести доказал свою дееспособность с первых дней существования. 23–24 августа 1904 г. на ст. Смела Юго-Западных железных дорог осудили машиниста, поведение которого было признано товарищами предосудительным: «не взирая ни на дружбу, ни на слезные моления семьи, товарищи постановили исключить его из своей среды и на два года сместить в помощники»[418]. А 14 июня 1905 г. приказом управляющего Рязанско-Уральской железной дорогой Д. П. Кандаурова было утверждено решение местного суда чести в отношении машиниста 2-го класса депо Балашов П. Илларионова, использовавшего нефтепродукты депо в личных целях. Суд постановил: подвергнуть провинившегося «строгому выговору с занесением в формуляр, с лишением права на повышение в течение не менее пяти лет и с объявлением о его проступке всем служащим»[419].

Опыт Юго-Западных дорог обратил на себя внимание всех железнодорожников России. В докладной записке машинистов Дербентского депо

[418] Обзор печати // Железнодорожник. 1904. № 74. С. 14.
[419] Письма в редакцию // Железнодорожник. 1905. № 124. С. 15.

Владикавказской дороги, отправленной на имя начальника депо, первоочередным требованием выступало учреждение судов чести: «Сознавая разностороннюю пользу службе от поднятия престижа машинистов и для возможности критического отношения к своим поступкам, считаем необходимейшей потребностью учреждение товарищеского суда с возможно широкой компетенцией по вопросам чести, недоразумений между служащими различных рангов и с правом указания отрицательных сторон в постановке дела»[420].

Не осталась в стороне от происходящих событий и Сибирская железная дорога. Взирая на деятельность Юго-Западных железных дорог, один из современников считал, что «мы [сибирские служащие] по-прежнему стремимся держаться во всех затруднительных случаях жизни традиционного «мордобитного кулака», который заменяет у нас в большинстве случаев пресловутый суд чести. Этот же кулак разрешает вопросы житейской этики, часто совместно с полицейскими протоколами, камерой мирового судьи и даже тюремным заключением. Мы предпочитаем писать пасквили, анонимы, доносы, бросать грязью в целую корпорацию […], но создать что-либо в своей же среде, поднять ее, облагородить, сделать жизнь осмысленнее, чище, лучше, у нас не хватает ни уменья, ни воли, ни желания»[421]. По мнению автора, разница между киевскими служащими и сибирскими лишь в обстановке, в жизненных и бытовых условиях. «Но если там, при высокой окружающей культуре общества нашли необходимым ввести суд чести среди машинистов, насколько же необходим он нам – людям, лишенным общества, развлечений, интеллигентного кружка»[422].

На призыв откликнулся ревизор службы Движения II участка Сибирской железной дороги Н. Ф. Гостемилов: «…я с охотой готов взять на себя почин такого гуманного и симпатичного дела, как суд чести, и организовать таковой из агентов движения моего участка»[423].

Начальник дороги, инженер В. М. Павловский, удовлетворил просьбу Гостемилова, посчитав своим долгом указать, что смотрит на это дело «крайне

---

[420] Докладная записка машинистов Дербентского депо // Железнодорожник. 1905. № 99. С. 8.
[421] Обзор печати // Железнодорожник. 1904. № 80. С. 13.
[422] Там же.
[423] Обзор печати // Железнодорожник. 1905. № 89. С. 11.

серьезно» и выразил надежду, что «симпатичный почин […] послужит примером для организации такого же суда чести и на других участках Сибирской дороги»[424].

Один из агентов дороги так приветствовал создание суда чести: «Это благое начинание […] хотя бы отчасти внесет свежую струю в затхлую атмосферу железнодорожной линейной жизни, и, несмотря на разношерстную семью железнодорожников, сплотит ее членов в тесный круг, даст нравственную поддержку более слабым, улучшит взаимные отношения, сгладит неровности и шероховатости, сильнее разовьет чувство солидарности и будет иметь громадное воспитательное значение, найдя выход и средства к разумным развлечениям и удовлетворению духовных потребностей каждого члена»[425].

Основные положения суда чести на Сибирской магистрали во многом повторяли таковые на Юго-Западных железных дорогах, ставших образцом для других линий России[426].

24 июля 1905 г. на ст. Курган состоялось общее собрание железнодорожных служащих для выборов судей чести на II ревизорском участке дороги, после чего суд стал функционировать[427].

Примеру Н. Ф. Гостемилова на Сибирской железной дороге больше никто не последовал, что дало повод печати упрекнуть начальствующих лиц, от которых зависело решение об учреждении таких судов: «Если вы, власть имущие, не будете прислушиваться к голосу вам подчиненных, не будете идти навстречу даже скромным запросам их жизни, то каким же путем достигнется та дружная работа, которая нам всюду, в том числе и в железнодорожном деле, нужна»[428]. По мнению автора, камнем преткновения в этом вопросе был необоснованный взгляд начальников на служащих, как на неготовых к самостоятельной деятельности, чтобы «разбираться в таких корпоративных учреждениях, как суд чести»[429].

Несмотря на это, до конца 1905 г. товарищеские суды успешно функционировали на большинстве дорог России. После Первой русской

---

[424] Обзор печати // Железнодорожник. 1905. № 90. С. 11.
[425] Там же.
[426] Суд чести на Сибирской железной дороге // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1905. № 51–52. С. 562.
[427] Суд чести в Кургане // Сибирская жизнь. 1905. 9 августа. С. 3.
[428] Обзор печати // Железнодорожник. 1905. № 123. С. 13.
[429] Там же.

революции деятельность судов была запрещена, что вынуждало железнодорожников просить местные управления дорог возобновить их работу[430]. Учреждение судов чести в полной мере может быть причислено к положительным мероприятиям, давшим благодатные результаты в отношении развития личности рабочего, поднимая его нравственный и культурный уровень. Они позволяли обеспечивать поведение, соответствующее сложившимся нравственным нормам корпорации машинистов, способствовать повышению престижа и уважения к профессии.

Общества трезвости. Специфические условия железнодорожной службы, требующие для добросовестного выполнения служебного долга значительного нервного напряжения, заставляли МПС и местные управления дорог заботиться о том, чтобы предоставляемое служащим время отдыха использовалось наиболее эффективно в целях восстановления сил, затраченных на обязательную работу.

Практика, однако, показала, что значительная часть служащих в свободное время предавалась «развлечениям, если и не вредным для здоровья, то во всяком случае таким, которые, давая временно иллюзию отдыха и даже удовольствия, в конце концов, будучи сопряжены с новой нервной работой, влекли за собой постепенное ослабление здоровья, завершающееся понижением трудоспособности в большей или меньшей степени»[431]. Среди прочего, под этим подразумевалось и увлечение спиртными напитками.

Строительство железнодорожных путей в Сибири повсеместно сопровождалось развитием кабацкого дела[432]. В 1897 г. только в Сретенской станице (являвшейся на тот момент восточным конечным пунктом Транссибирской магистрали) насчитывалось 17 кабаков, 4 винных склада, 2 погреба[433]. По сообщениям сибирской прессы главными потребителями кабацкой продукции являлись рабочие с железной дороги[434], отмечались так же случаи употребления алкоголя детьми железнодорожных служащих[435].

---

[430] Homo. С Пермской ж. дор. // Железнодорожник. 1907. № 188–7. С. 14.
[431] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1499. Л. 3.
[432] См.: Хобта А. В. Указ. соч., с. 245–274.
[433] Кабак – неизменный спутник строящейся сиб. жел. дороги // Томский листок. 1897. 21 мая. С. 1.
[434] Железнодорожная горячка // Томский листок. 1896. 22 марта. С. 2.
[435] Обыватель атаманского хутора. Атаманский хутор // Сибирская жизнь. 1902. 26 октября. С. 3; С. Поломошное, Тутальской вол. (Пьянство) // Сибирская жизнь. 1911. 15 ноября. С. 2.

Следствием этого стало падение нравственности, рост материальной задолженности служащих перед местными торговцами, нарушение дисциплинарных правил и, в итоге, увеличение количества совершенных правонарушений: железнодорожное имущество расхищалось с целью продажи и приобретения на вырученные средства алкогольной продукции.

По словам действительного статского советника, инженера Н. П. Верховского, неумеренное употребление спиртного представляло из себя «весьма прискорбный дефект, проникнувший в нравы и жизнь железнодорожных служащих…»[436]. Инженер Л. Н. Любимов[437] вспоминал, что даже 26 лично знакомых ему дорожных мастера, выписанных из Европейской России для службы в Сибири, в течение «изумительно быстрого времени портились, начинали лениться, небрежно вести дело, пьянствовать и приписывать в табелях»[438]. Ситуация вынудила начальника дороги И. К. Ивановского в 1907 г. признать: «…условия жизни на Сибирской железной дороге нередко из трезвых людей делают пьяниц…»[439]. О том, насколько опасно было сложившееся положение, свидетельствует циркуляр за 1913 г., подписанный министром путей сообщения С. В. Рухловым. В документе отмечалось, что почти 50 % всех железнодорожный аварий произошли по вине служащих, находившихся в нетрезвом состоянии[440].

Помимо присущих Сибири условий жизнедеятельности (§1.2), немаловажным фактором, способствующим распространению пьянства, было значительное переутомление служащих и недостаток полноценного отдыха. В этих условиях, по словам профессора Санкт-Петербургского университета О. Б. Гольдовского, наиболее доступным средством развлечения для служащего становился алкоголь, дающий «преходящую иллюзию телесной и душевной энергии, за которую ему придется платить большим предрасположением к

---

[436] Верховский Н. П. Организация «Общества трезвости железнодорожных служащих русской сети» // Пути сообщения. 1910. № 26. С. 380.
[437] Любимов Л. Н. – начальник Омской ж. д. с июля 1914 г. по май 1916 г.
[438] Любимов Л. Н. Из жизни инженера путей сообщения. СПб., 1914. С. 129.
[439] Соломко П. Как живется // Железнодорожник. 1907. № 187–7. С. 2.
[440] См.: Борьба с алкоголизмом // Железнодорожное дело. 1913. № 25. С. 135.

заразным болезням, ранней потерей трудоспособности и преждевременной инвалидностью…»[441].

Успешная борьба с алкоголизмом была возможна лишь при улучшении условий службы и быта железнодорожников, заботы об их нравственном и умственном развитии, привлечении к службе наиболее подходящего персонала. С этой целью на отечественных железных дорогах стали учреждаться общества трезвости. Столичная пресса описывала опыт западных стран, где подобные железнодорожные общества впервые появились в 1882 г. в Англии. Вслед за этим в Норвегии (1892 г.), Швеции (1901 г.), Германии, Швейцарии и Финляндии (1902 г.), Дании и Франции (1903 г.), Австро-Венгрии (1906 г.), Нидерландах (1909 г.). В «Обществе трезвости железнодорожных служащих в Финляндии» уже к 1902 г. состояло 905 членов. Средства общества составлялись из годовых членских взносов размером в 1 марку (37 коп.), вносимых в пользу центрального отделения, и полмарки в пользу местного отделения общества. К 1910 г. в Финляндии насчитывалось 18 местных отделений, получающих субсидии от государства в размере 1 тыс. марок в 1908 – 1909 гг., от начальника эксплуатации путей сообщения и от железнодорожного Управления – 300–800 марок ежегодно. Борьба с алкоголизмом велась с помощью распространения печатных изданий о вреде вина, организации лекций, увеселительных поездок, прогулок, создания музыкальных, гимнастических, спортивных, рукодельных кружков[442].

Первые общества трезвости появились в России еще в 1858 г.[443] Толчком к их массовому развитию послужили два Всероссийских съезда по борьбе с пьянством, проходившие в Санкт-Петербурге и Москве в 1910 – 1912 гг. К 1912 г. их насчитывалось более двух тысяч, большая часть из которых являлись церковно-приходскими. В Сибири 96,5 % обществ трезвости были церковными[444].

---

[441] Алкоголизм как результат переутомления // Железнодорожник. 1904. № 77. С. 4.

[442] Верховский Н. П. Указ. соч., с. 381.

[443] Прыжов И. Г. История кабаков в России в связи с историей русского народа. СПб.; М., 1868. С. 290.

[444] Афанасьев А. Л. Всероссийские съезды по борьбе с пьянством, III Государственная Дума и трезвенное движение в Сибири и на Дальнем Востоке в 1910–1912 гг. // Вестник Томского государственного университета. 2010. № 335. С. 66.

Объяснением столь малого количества светских обществ трезвости могут служить требования, установленные «Временными правилами об обществах и союзах» от 4 марта 1906 г. В соответствии со ст. 9 и 10 указанных правил служащим, работающим в правительственных учреждениях, на казенных и частных железных дорогах создание каких-либо обществ без разрешения вышестоящего начальства запрещалось, так же как и объединение их в союзы[445]. Подобными ограничениями правительство пыталось не допустить повторения революционных событий 1905 г. В тоже время при церквях и приходах общества трезвости возникали явочным порядком, а их деятельность почти не контролировалась государственной властью[446].

До выхода приказа министра путей сообщения С. В. Рухлова о создании обществ трезвости в 1910 г.[447] борьба с пьянством на отечественных железных дорогах носила паллиативный характер.

Циркуляром Департамента железных дорог № 14572 от 31 августа 1895 г. был установлен запрет на розничную продажу спиртных напитков в станционных буфетах нижним воинским чинам при массовых перевозках войск[448]. Позднее вышли приказы по Западно-Сибирской железной дороге «О воспрещении продажи спиртных напитков из буфета паровозной и поездной прислуге и вообще низшим служащим дороги» (№ 198/12 от 16 сентября 1897 г.) и «Предупреждение кондукторам, что за нетрезвое состояние в поездах будут увольняемы» (№ 160/33 от 13 ноября 1898 г.). В соответствии с «Общим положением о служащих на Западно-Сибирской железной дороге» от 20 октября 1896 г., служащий, находящийся при исполнении служебных обязанностей в нетрезвом состоянии, приговаривался, по усмотрению начальника дороги, к денежному штрафу в высшем размере или немедленному увольнению, а в случае отягчающих вину обстоятельств – преданию суду[449].

---

[445] См.: Мордвинов И. П. Общество трезвости, жизнь и работа в нем. СПб., 1910. С. 8.
[446] Быкова А. Г. Алкоголизм и пьянство в России в XIX –начале XX в.: из истории проблемы: монография. Омск, 2006. С. 101, 104.
[447] Борьба с пьянством на жел. дорогах // Сибирское слово. 1910. № 27. С. 3.
[448] Общий устав российских железных дорог (Т. 12, ч. 1. Свод зак., изд. 1886 г.) ... С. 813.
[449] Инструкция начальнику мастерских, Начальнику депо, Ревизорам Тяги. Пермь, 1897.

Обратив внимание на зафиксированный случай нетрезвого поведения высших железнодорожных агентов в помещении зала I класса одной из станций, начальник Забайкальской дороги А. А. Свентицкий в 1905 г. указал на то, что «порядок благопристойности в пассажирском помещении был нарушен неприличным поведением интеллигентных служащих дороги, подавших дурной пример низшим служащим»[450].

Наиболее сознательная часть железнодорожников ст. Омск 23 сентября 1906 г. инициировала избрание комиссии, наблюдающей за морально-нравственным состоянием работавших. В случае появления на рабочем месте агента, находящегося в состоянии алкогольного опьянения, комиссия имела право отстранить его от работы вплоть до полного вытрезвления, занося сведения о проступке в специальную книгу. Работник, нарушивший запрет на употребление спиртных напитков во время исполнения служебных обязанностей в третий раз, подлежал преданию суду общего собрания рабочих. А лиц, замеченных в воровстве, служащие изгоняли из своей среды самостоятельно, не доводя соответствующую информацию до администрации дороги и полиции[451]. Вскоре рабочие сборного цеха читинских железнодорожных мастерских приняли следующую резолюцию: «В виду возрастающего с каждым днем пьянства мастеровых во время работ, находя это вредным для самосознания и нравственного развития самих же рабочих, мы решили всеми мерами бороться с этим вековечным злом. Для чего и постановляем, по примеру омских и других российских товарищей, выбрать комиссию из шести лиц, на обязанности которых будут лежать нравственное влияние и наблюдение за поведением своих товарищей»[452].

Начальник III отделения службы Движения Сибирской железной дороги Л. А. Симон в 1907 г. обратился к начальникам станций и разъездов с призывом отмечать все случаи ведения нетрезвого образа жизни своих подчиненных. Отсутствие замечаний за нетрезвое поведение и другие проступки позволяло

---

[450] Обзор печати // Железнодорожник. 1905. № 117. С. 17.

[451] Постановление рабочих // Сибирская жизнь. 1906. 4 октября. С. 2; В среде рабочих // Сибирская жизнь. 1906. 22 июля. С. 2.

[452] Борьба рабочих с пьянством // Железнодорожное дело. 1907. № 18–19. С. 203.

«порочным агентам», по словам автора, служить рядом с «исправными», поэтому необходимо отказаться от пристрастного понятия «о товарищеских отношениях к таким агентам по чистой совести и долгу службы». Симон не допускал ситуации, при которой «между истинными железнодорожными служащими и многопорочными сослуживцами могли существовать корпоративные чувства»[453].

В 1911 г., вскоре после появления приказа министра путей сообщения С. В. Рухлова о создании обществ и союзов по борьбе с пьянством на железных дорогах, начальник Сибирской магистрали утвердил Нормальный устав железнодорожного общества трезвости[454]. На тех станциях, где имелись школы и церкви, предлагалось устраивать чтения и религиозно-нравственные беседы с приглашением священников, специальных лекторов и сочувствующих лиц; открывать библиотеки, читальни, чайные общества, приобретать специализированную литературу. Главнейшим условием для вступления в члены общества являлся трезвый образ жизни. В случае, если член общества замечался в употреблении спиртных напитков, к нему, согласно уставам открывающихся обществ, командировался член правления и священник для соответствующего увещевания. Если эта мера оказывалась неэффективной, нарушитель исключался из числа членов общества.

В 1910 г. при учреждаемом обществе «Трезвость» на ст. Иннокентьевская открылась читальня-библиотека, проектировалась организация вечерних занятий по общеобразовательным предметам, создание театра, иллюзиона, бильярдной, буфета[455].

Как правило, для чтения лекций о вреде спиртных напитков приглашали священнослужителей и врачей. Так, 22 июня 1914 г. при депо Иркутск Глазковское общество трезвости (объединявшее более 120 чел.) организовало лекцию доктора Мальковского на тему: «Мозг и душа»[456], а 25 июня 1914 г. в иркутской железнодорожной школе состоялись чтения священника церкви при ст. Уфа Иоанна Хохлова на тему: «Путь к счастью – трезвая жизнь»[457].

---

[453] Тоже циркуляр // Сибирская жизнь. 1907. 25 октября. С. 3.
[454] Железнодорожное общество трезвости // Сибирская жизнь. 1911. 24 августа. С. 3.
[455] Иннокентьевская жизнь. Из общества «Трезвости» // Восточная заря. 1910. 20 марта. С. 3.
[456] Глазковское ж. д. об-во трезвости // Сибирь. 1914. 21 июня. С. 3.
[457] Чтение о трезвости // Сибирь. 1914. 25 июня. С. 2; Священник в борьбе с пьянством служащих // Сибирь. 1914. 10 апреля. С. 2.

Кроме того, Управление Сибирской железной дороги учредило вагон-выставку, курсировавшую по линии и наглядно демонстрирующую физиологические изменения в человеческом организме под влиянием алкоголя[458]. Объяснения и лекции на выставке читались специально назначенным фельдшером Шергиным. Помимо служащих дороги, выставку бесплатно разрешалось посещать посторонней публике. На больших станциях число посетителей доходило до 700 чел. в сутки, в среднем на каждый день приходилось до 300 чел.[459] Одним из недостатков выставки являлось отсутствие данных о причинно-следственной связи между социально-экономическими условиями жизни служащих и алкоголизмом.

В программу железнодорожных учебных заведений с 1911 г. был введен предмет «О вреде алкоголя». Школьно-библиотечный комитет при Управлении Сибирской железной дороги в журнальном постановлении от 27 сентября 1910 г. обуславливал необходимость введения данного предмета потребностью в защите детей служащих, поскольку потребление спиртных напитков касалось преимущественно «менее культурных слоев общества»: крестьянства и рабочих[460]. С этой целью библиотеки в училищах и на железной дороге пополнялись книгами о вреде алкоголя; педагогический состав и высшие агенты дороги привлекались к устройству соответствующих чтений с демонстрацией моделей или цветных рисунков, «туманных картин», иллюстрирующих изменение внутренних органов человека под влиянием алкоголя[461]. Для подготовки учителей к новому предмету, устраивались специальные летние курсы.

В 1913 г. в буфетах станций Сибирской магистрали была упразднена торговля спиртными напитками, в том числе пивом. В качестве компенсации буфетосодержатели освобождались от арендной платы[462].

Таким образом, МПС и местные управления дорог в конце XIX – начале XX вв. придавали важное значение борьбе с пьянством среди железнодорожных служащих. Начальников дорог призывали оказывать нравственную и

---

[458] Борьба с алкоголизмом на Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. 1914. 16 января. С. 3.
[459] Сибирь. 1914. 6 марта. С. 2.
[460] ГАТО. Ф. 215. Оп. 8. Д. 503. Л. 75.
[461] Отчет о деятельности образовательных учреждений Сибирской железной дороги за 1910 год: школы. Томск, 1911. С. 1.
[462] В интересах трезвости // Сибирская жизнь. 1913. 29 марта. С. 3.

материальную поддержку в открытии обществ трезвости на подведомственным им линиям, относясь к этому «с сочувствием и отзывчивостью», и «неуклонно внушая старшим агентам дорог о необходимом с их стороны приходе в этом деле на помощь низшим железнодорожным служащим»[463]. Деятельность обществ трезвости по распространению печатной продукции о пользе трезвости, открытие библиотек и читален с устройством в них концертов и спектаклей, лекций и бесед о вреде пьянства упорядочивали времяпрепровождение и организовывали досуг железнодорожников, позволяя удовлетворять духовную потребность в «разумных развлечениях».

К сожалению, окончательно ликвидировать проблему пьянства на железных дорогах не удалось, о чем свидетельствуют сохранившиеся жандармские протоколы за 1914 – 1917 гг.[464] С началом Первой мировой войны и введением в России «сухого закона» типичной мерой ответственности за «нетрезвое поведение при исполнении служебных обязанностей» стал арест сроком до 14 суток с последующим увольнением с железнодорожной службы. Вместе с тем, в исследуемый период государству в лице МПС, управлений дорог, общественных организаций и заинтересованных лиц удалось сформировать антиалкогольные настроения среди сибиряков, способствовать приверженности к здоровому и трезвому образу жизни.

Железнодорожные (клубные) собрания. 12 декабря 1900 г. на стол министра путей сообщения М. И. Хилкова легла «Записка о мероприятиях, касающихся служебного персонала железных дорог», составленная помощником управляющего делами пенсионной кассы служащих на казенных железных дорогах, надворным советником Н. А. Рейтлингером. По итогам служебной командировки в США и знакомства с их опытом, советник представил предложения, направленные на улучшение личного состава российских железных дорог. Помимо материальных мер, которые должны были «привязать служащих к службе и тем создать большую устойчивость службы», Рейтлингер также настаивал на принятии мер нематериального характера, направленных на

[463] Борьба с алкоголизмом среди железнодорожных служащих // Мариупольская жизнь. 1912. 11 июля. URL: http://starosti.ru/article.Php?id=32589.

[464] ГИАОО. Ф. 90. Оп. 1. Д. 7. Л. 2, 18, 48; Ф. 272. Оп. 1. Д. 38. Л. 52; Ф. 272. Оп. 2. Д. 70. Л. 5, 13, 17.

достижение одной цели – заставить служащего дорожить своей службой[465]. К числу последних относилось «поднятие чувства собственного достоинства служащих, как по отношению к их подчиненным, сослуживцам или начальникам, так и по отношению к публике»[466].

Для уменьшения числа увольнений, случаев злоупотребления спиртными напитками, советник предлагал активно воздействовать «на нравственность служащих в смысле распространения среди них трезвости, развития в служащих чувства долга и пробуждения в них сознания той ответственности, с которой сопряжено исполнение ими их служебных обязанностей»[467]. Для этого он рекомендовал обратиться к опыту западных стран и организовать на российских дорогах «специальные дома для железнодорожных служащих», имеющих целью «удовлетворение [их] физических, умственных и нравственных потребностей»[468]. В Англии подобные учреждения именовались «Институтами механиков», деятельность которых, в основном, носила образовательный характер. В каждом из них имелась собственная библиотека, читались курсы по техническим предметам. Кроме того, организовывались клубы для служащих, где они находили «здоровые развлечения и игры (футбол, крокет, лаун-теннис и т. д.), отвлекающие их от безнравственного препровождения времени»[469].

Существование в Западной Европе разнообразных рабочих клубов (железнодорожных в частности) привлекало общественное внимание в России. Сибирская пресса отмечала, что эти учреждения играют огромную роль в образовании и воспитании рабочих масс путем устройства школ, библиотек, читален, лекций, научно-образовательных экскурсий, литературных вечеров[470].

Для российских железных дорог идея организации таких учреждений была не нова, поскольку на отдельных линиях к концу XIX в. уже существовали библиотеки, читальни, воскресные школы, общества трезвости, а на Полесских железных дорогах (с управлением в Вильно) даже собственно клубы. Однако

---

[465] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 4. Л. 7.
[466] Там же, Л. 8.
[467] Там же, Л. 9.
[468] Там же, Л. 2.
[469] Там же, Л. 9.
[470] К вопросу о рабочих клубах в России // Народная летопись. 1909. 14 июля. С. 2.

Рейтлингер выступал за их организацию по общему плану «с одной общей мыслью», когда их деятельность была бы согласована между собой и подотчетна лично министру путей сообщения. Установление такого порядка, по мнению автора, способствовало бы «созданию среди железнодорожных служащих известного корпоративного духа, столь важного в воспитательном отношении, в распространении между ними сознания принадлежности […] к одной общей семье»[471].

Как и в случае со школами и библиотеками на линии (§3.1), еще до появления специальных циркуляров МПС, посвященных организации различных кружков и собраний железнодорожников, они стали создаваться силами руководителей и рядовых служащих. Так, в основанной в 1893 г. по инициативе инженера Г. М. Будагова бесплатной школе для детей рабочих-строителей в Новониколаевске была организована библиотека, которую могли посещать взрослые, с залом для любительских спектаклей и концертов[472]. В 1899 г. собрание железнодорожных служащих ст. Омск собирало средства на постройку зданий, совмещающих библиотеку, зал для концертов и любительских спектаклей[473], в то время как на ст. Курган из служащих уже образовался кружок любителей драматического искусства, которым ставились спектакли в специально выстроенном железнодорожном помещении[474]. Для упорядочения процесса организации развлекательных мероприятий в 1900 г. по линии была разослана инструкция по устройству в школах и других железнодорожных зданиях концертов, утвержденная начальником Сибирской дороги В. М. Павловским[475]. Оценивая перспективы таких мероприятий, сибирская пресса желала им успеха и выражала надежду, что это «сблизит бывших до сих пор разрозненными различные службы дороги и найдет для нашего обширного железнодорожного мира общие для всех и более высшие, чем было до сих пор, интересы»[476].

---

[471] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 4. Л. 13.
[472] Поселок Ново-Николаевской // Томский листок. 1896. 11 февраля. С. 3.
[473] Железнодорожная неделя. 1899. № 8. С. 126.
[474] Тьма. Ст. Курган, сибирской жел. дор. // Сибирская жизнь. 1900. 1 декабря. С. 2.
[475] Спектакли и концерты в железнодорожных обществах // Сибирская жизнь. 1900. 4 марта. С. 3.
[476] Из железнодорожного мира // Сибирская жизнь. 1900. 21 апреля. С. 2.

За границей объединение служащих в форме клубов преследовало, главным образом, защиту их собственных интересов, что поощрялось местными управлениями железных дорог[477]. В России, в соответствии с утвержденными МПС уставами собраний служащих, главной целью клубов являлось предоставление своим членам и их семьям возможности «с удобством, удовольствием и пользой»[478] проводить свободное от работы время.

Для достижения указанной цели собраниям предоставлялось право:

1) учреждать библиотеку и читальню;
2) содержать столовую;
3) устанавливать необходимое оборудование для занятий спортивными упражнениями и играми;
4) устраивать научные чтения, музыкальные, литературные и танцевальные вечера, детские вечера и утренники, драматические и оперные представления, общественные гулянья, прогулки и экскурсии;
5) содержать хор и оркестр;
6) выписывать книги, газеты и другие периодические издания;
7) проводить в помещении собраний различные игры, за исключением азартных и запрещенных правительственными распоряжениями[479].

Делами клуба заведовало общее собрание действительных членов и совет старшин. Последний избирался общим собранием и выполнял текущую работу: составлял отчет за истекший год и смету на предстоящий, рассматривал поступавшие от членов предложения и жалобы.

Собрания имели собственные печати с надписью: «Печать Собрания служащих <название дороги> железной дороги на станции <название станции>». Попечителями собраний и их почетными членами, как правило, становились начальники соответствующей железной дороги. Лица женского пола первоначально не могли стать действительными членами собраний, будучи простыми посетителями. Вскоре этот запрет был снят и действительными

---

[477] Еще о Томском железнодорожном клубе // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 11. С. 13.
[478] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2008. Л. 89.
[479] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 75. Л. 10.

членами могли быть лица обоего пола, как служащие, мастеровые и рабочие на станции, так и принадлежащие к их семьям. Посетителями могли быть лица всех сословий (кроме чернорабочих и прислуги) за соответствующую плату[480].

Клубы, по утверждениям самих служащих, должны были представлять собой учреждения, где нет сословного деления, характерного для служебной деятельности. Это место, где «есть зрители, публика, общество, которое руководствуется началами вежливости, порядочности, благовоспитанности, обязывающими делопроизводителя также корректно относиться к столоначальнику, как последнего – к конторщику…»[481], что нашло отражение в уставах собраний. Старшины и дежурный обязаны были следить за соблюдением публикой «должного порядка, вежливости и приличия». В случае, если посетителем совершались действия, «нетерпимые в приличном обществе»[482], составлялся протокол и совет старшин решал, может ли нарушитель в дальнейшем посещать клуб. Гость мог быть лишен этого права навсегда, а судьбу члена клуба решало общее собрание.

Возникавшие разногласия (в особенности финансового характера) между членами собрания и советом старшин нередко подводили отечественные клубы на грань закрытия, поскольку положенная в основу клубов идея единения служащих на почве разумных и полезных развлечений вкупе с заботой о духовной и материальной жизни его членов отходила в сторону. В таких случаях пресса зачастую становилась на сторону рядовых членов, называя их «фактическими хозяевами клубов»[483], приводя в пример подобные учреждения на Западе.

И хотя появлялись критические замечания отдельных служащих по поводу необходимости создания таких клубов, в целом, на большей части Сибирской линии потребность железнодорожников «в здоровых и разумных развлечениях» была очень велика. Свидетельством тому – популярность проходивших в клубах спектаклей и концертов. Там, где такие здания существовали, простые рабочие и служащие со своими семьями охотно посещали проводимые в них чтения, все

---

[480] Устав собрания служащих Сибирской железной дороги на ст. Омск. Омск, 1913. С. 4.
[481] Еще по вопросу о корпорации железнодорожных служащих (письмо в редакцию) // Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 9. С. 8.
[482] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 75. Л. 13 об.
[483] Z. Железнодорожный клуб в Вене и Петербурге // Железнодорожник. 1903. № 2. С. 9.

места занимались, а многим приходилось стоять или же получать отказ из-за тесноты помещений[484]. Более того, нередко те, кто не имел возможности оплатить входной билет, даже зимой, «громоздясь друг на друга, через окна», наблюдали за театральными представлениями[485]. Во время революционных событий 1905 г., железнодорожники составляли петиции к руководству МПС и местным управлениям, в которых, среди прочего, выдвигали требования учреждения за счет дорог зданий для семейных собраний с библиотекой, читальней, сценой для устройства концертов, спектаклей[486]. Так, служащие всех служб ст. Обь обратились к начальнику дороги с просьбой разрешить им устроить собрание, где они «могли бы иметь общение между собой и проводить время более жизнерадостно, чем теперь»[487]. Одновременно служащие предупредили, что возможный отказ «не может остановить стремлений […] к взаимному общению и только заставит искать его вне пределов [полосы] отчуждения»[488].

По инициативе начальника дороги В. М. Павловского был поднят вопрос о создании железнодорожного клуба в Томске, который должен был «объединить многочисленных своих подчиненных в одну дружную семью»[489]. Торжественное открытие клуба прошло 21 октября 1903 г., в первый же день его посетило около 700 чел.[490] До того дня в Канцелярии начальника дороги постоянно проводились семейно-танцевальные вечера, собиравшие порой более 500 железнодорожных служащих и членов их семей.

На ст. Красноярск подобное собрание с залом на 450 мест было открыто 22 ноября 1900 г.[491], а на ст. Челябинск – в 1902 г. со зрительным залом на 360 мест и бильярдной, небольшим фойе, комнатой для карточной игры и двумя буфетами[492]. На ст. Омск, усилиями начальника V участка Пути, гражданского

---

[484] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 63. Л. 61.
[485] Днепровский А. Г. Нижнеудинск (О недоступности здоровых развлечений) // Восточная Заря. 1910. 16 апреля. С. 3.
[486] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 257. Л. 55.
[487] Там же, Д. 75. Л. 68.
[488] Там же, Л. 69.
[489] Зачатки железнодорожного клуба // Сибирская жизнь. 1900. 26 апреля. С. 2.
[490] Сибирская жизнь. 1903. 24 октября. С. 3.
[491] Железнодорожное собрание. URL: http://www.krasplace.ru /zheleznodorozhnoe-sobranie.
[492] Клуб железнодорожного общественного собрания. URL: http://kirovka.ru/enc /index. php?id =658.

инженера А. П. Хегстрема, в 1904 г. было выстроено здание с залами для спектаклей и игр в карты с кегельбаном, а также столовой[493]. К 1905 г. почти на всех крупных станциях магистрали были организованы железнодорожные собрания, имевшие сцены для любительских спектаклей и активно использовавшиеся. Всего в 1910 г. на линии было проведено: 313 спектаклей, 62 музыкальных вечера, 236 кинематографических сеансов, 3 лекции, 6 детских вечеров, 2 представления фокусников, 111 семейных вечеров, 6 елок, 13 маскарадов и костюмированных вечеров, 2 гулянья и 1 юбилейный вечер в честь отмены крепостного права (ПРИЛОЖЕНИЯ 19, 20). Только лишь за период с 1 января по 1 июля 1915 г. на ст. Челябинск состоялось 48 спектаклей и маскарадов, в то же время на ст. Шумиха – лишь 5[494].

Восторженные отклики, вызванные учреждением клубов на линии и первыми развлекательными мероприятиями в их стенах, привели к дискуссиям о необходимости расширения функций данных организаций, поскольку ожидаемого единения служащих в клубах не наблюдалось. Виной тому, по мнению современников, несоблюдение обязательных условий для единства – «равенства развития» и «общности духовных интересов» железнодорожников[495]. Добиться изменения ситуации в рамках деятельности клубов в короткие сроки было невозможно, поскольку на Сибирской линии трудился слишком разнородный состав служащих (по образованию и воспитанию). Но путь был намечен – достижение единения не столько с помощью развлекательных мероприятий, сколько за счет материальной и моральной взаимной поддержки членов клуба.

Эти настроения отразились в деятельности клубов – они регулярно устраивали благотворительные акции, оказывали посильную помощь не только железнодорожным служащим и их детям, но и сторонним нуждающимся. Так, 30 декабря 1903 г. в железнодорожном театре ст. Тайга был дан концерт в пользу местной Пушкинской библиотеки[496]. А 24 ноября 1913 г. за счет благотворительного спектакля томским собранием было собрано около 2 тыс. руб.

---

[493] С Сибирской ж. д. // Железнодорожник. 1904. № 49. С. 24.
[494] ГИАОО. Ф. 272. Оп. 1. Д. 20. Л. 7, 14.
[495] Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1904. № 26. С. 263.
[496] Ст. Тайга // Сибирская жизнь. 1904. 13 января. С. 2.

прибыли для оплаты учебной деятельности детей железнодорожных служащих[497]. До 1911 г. это собрание субсидировало общество «Ясли» в размере 272 руб., Народный Университет – 1 188 руб. и железнодорожный приют – 1 600 руб.[498] При этом стоит учитывать, что, несмотря на оказываемую время от времени материальную поддержку клубам со стороны МПС, большую часть средств они зарабатывали сами за счет членских взносов, устраиваемых спектаклей, концертов.

Широкую известность получил существовавший при томском собрании музыкально-драматический кружок. В сезоне 1907 – 1908 гг. им было устроено 2 семейно-танцевальных вечера, 2 маскарада, 1 сеанс кинематографа, 2 детских вечера и 20 спектаклей с танцами. В спектаклях приняли участие 54 члена кружка.

Заботясь о повышении культурного уровня своих членов, в 1907 г. клуб основал библиотеку. К 1910 г. она имела 3 783 тома книг и периодических изданий. Количество подписчиков к сентябрю 1911 г. достигло 297 чел.[499] В 1910 г. клуб учредил шахматный кружок, проводивший турниры игроков первой категории. Для шахматистов в помещении клуба была выделена бывшая дамская карточная комната и установлен необходимый инвентарь[500].

Преследуя в своей деятельности воспитательные цели, в 1911 г. кружок установил за правило не впускать опоздавшую публику в зрительный зал во время спектакля. Нововведение было с негодованием встречено частью томской публики, не привыкшей к таким мерам[501]. О профессиональном уровне кружка свидетельствовало приглашение на место председателя в 1912 г. главного бухгалтера Сибирской дороги Д. Е. Лошкарева, организатора Тифлисского артистического общества – в то время лучшей любительской организации в России[502].

---

[497] Эм. Ге. Вечер железнодорожников // Сибирская жизнь. 1913. 28 ноября. С. 3.
[498] Город Томск. Томск, 1912. С. 100.
[499] Библиотека железнодорожного собрания // Сибирская жизнь. 1912. 14 февраля. С. 2.
[500] Шахматная жизнь в Томске // Сибирская жизнь. 1910. 6 октября. С. 3.
[501] В железнодорожном собрании // Сибирская жизнь. 1911. 17 февраля. С. 4.
[502] В железнодорожном собрании // Сибирская жизнь. 1912. 10 февраля. С. 2.

О значении клубов для служащих можно судить по попыткам их отчуждения в пользу третьих лиц. В 1909 г. железнодорожники выступили против передачи местного собрания-театра на ст. Красноярск Школьному комитету Сибирской дороги, поскольку здание строилось на их собственные средства[503]. Даже во время Первой мировой войны, 19 сентября 1915 г., при решении вопроса о занятии помещения Омского железнодорожного собрания под постой войсками, начальник Омской железной дороги, инженер Л. Н. Любимов встал на сторону служащих: «...Собрание служит единственным местом, где служащие и мастеровые имеют возможность отдохнуть и развлечься после столь тяжелой и напряженной работы военного времени, поэтому лишение отдыха может вызвать неудовольствие и ропот, в особенности среди мастеровых, что крайне нежелательно в виду изготовления последними предметов снаряжения для армии»[504].

Клубные собрания, зачастую соединяя в себе библиотеку, читальню, постоянный театр с оркестром, кружки, клубное творчество являлись для многих агентов станций, не имевших возможности познакомиться друг с другом, «прекрасным средством общения на нейтральной почве»[505]. А проводимые в их стенах чтения и лекции, сопровождаемые музыкой и пением любителей из самих служащих и их учеников, становились «единственно наиболее целесообразным и доступным для неграмотных служащих средством развития»[506]. Все это давало возможность удовлетворять «запросы духовной жизни», отвлекая многих служащих от злоупотребления спиртными напитками, а образованным железнодорожникам, обладавшим познаниями в музыке или пении, помогало с пользой заполнять свой досуг.

Корпоративная периодическая печать. В отсутствии газет, которые в Сибири появились в 1880-х гг., а широкое распространение получили лишь к началу XX века, все новости обыватели узнавали в местном кабаке[507]. Со

---

[503] Отобрание здания // Обская жизнь. 1909. 17 декабря. С. 3.
[504] ГИАОО. Ф. 90. Оп. 1. Д. 14. Л. 529.
[505] Leo. Ст. Омск, Сибирской ж. дор. // Железнодорожник. 1904. № 79. С. 24.
[506] ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 63. Л. 61.
[507] Дегальцева Е. А. Повседневный быт населения Сибири во второй половине XIX – начале XX века // Вопросы истории. 2005. № 10. С. 77.

временем, однако, количество газет и журналов, издаваемых в городах Западной Сибири (1900 – 1916 гг.) достигло 475, большинство из которых имели общественно-политическую направленность[508]. Наблюдая за этой картиной, современник признавал, что рост сибирской печати является закономерным процессом, обладающим глубоким культурным значением для региона[509].

Интерес к печатным изданиям в Сибири испытывали не только железнодорожники, как одни из наиболее образованных рабочих и служащих региона, но и все население в целом[510]. В особенности это было заметно в моменты трагических для страны событий, таких, как война с Японией (1904 – 1905 гг.), Первая русская революция и последовавшие за ней события. В такие периоды у почтовых поездов скапливалось значительное количество людей, жаждущих «свежих новостей». Однако газет, зачастую, не хватало, либо у служащих и простых жителей не было средств на их приобретение. Желая прийти на помощь сослуживцам, выдвигались предложения отсылать газеты бедным служащим теми, кто имел возможность покупать периодические издания, вместо того, чтобы выкидывать их после прочтения[511].

Сибирская печать не могла остаться в стороне от рассмотрения деятельности Сибирской дороги, жизни и быта ее служащих. Среди провинциальных журналистов России в ходу была фраза: «Если не о чем писать, то пишите на железнодорожные темы»[512], что отражалось в массовых публикациях, раскрывавших разного рода хищения, злоупотребления и кражи, происходившие на линиях железных дорог. Реакция МПС выразилась в учреждении в 1909 г. особого бюро печати во главе с Д. И. Шишмаревым. На данный орган была возложена обязанность аккумулировать все сообщения центральных и провинциальных газет, имеющих отношение к железнодорожному делу. На выписку отобранных 135 периодических изданий канцелярия министра

---

[508] Шиловский М. В. Факторы, влиявшие на общественно-политическую жизнь западно-сибирских городов второй половины XIX – начала XX в. // Города Сибири XVIII – начала XX вв.: Сб. науч. ст. Барнаул, 2001. С. 119.

[509] Подписчик. Привет железнодорожнику // Железнодорожник. 1903. № 4. С. 15.

[510] См.: Гордиенко Т. Н. Указ. соч., с. 32–33, 62.

[511] Пример, достойный подражания // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 32. С. 13.

[512] Инкогнито. Странички // Народная летопись. 1909. 30 сентября. С. 3.

расходовала до 1 тыс. руб. в год[513]. Министр путей сообщения С. В. Рухлов лично ставил резолюции на сообщениях, привлекавших внимание, требуя проведения расследований по наиболее важным из них. Подобные бюро были созданы во всех управлениях дорог, на них возлагалась ответственность за выписку местных газет и представление официальных отчетов на все заметки, касающиеся дорожных дел и имеющие под собой реальные основания[514].

Таким образом, со стороны прессы устанавливался определенный общественный контроль за деятельностью МПС и местных линий, что, безусловно, налагало ответственность на всю отрасль и на каждого ее служащего в отдельности в деле исправления недостатков и формирования позитивного образа железных дорог. Тем не менее, сторонних публикаций на железнодорожные темы для этого было явно недостаточно. Увеличивающаяся с каждым годом масса железнодорожных служащих, а так же отличающие их труд особенности, влекли за собой (помимо существовавших на некоторых линиях железнодорожных изданий) необходимость издания отраслевой, корпоративной газеты. Идея учреждения такого печатного органа, его возможного содержания, вызвала дискуссии среди всех железнодорожников России, в том числе сибирских.

Еще в 1898 г. инженер путей сообщения V класса, барон Н. Э. Спенглер[515], задаваясь вопросом, нужна ли своя газета железнодорожному служащему, отметил, что «агенты каждой железной дороги составляют обособленную группу, коллективную личность, живущую интересами своей дороги, координированную в одном общем центре – Управлении дороги»[516]. В доказательство своей мысли автор указал на быстроту, с которой

---

[513] Сибирь. 1909. 8 августа. С. 3.

[514] Восточная Заря. 1909. 14 августа. С. 2.

[515] Спенглер Н. Э. – помощник начальника службы Движения на Курско-Харьково-Севастопольской ж. д. в 1874 г., в последующем начальник службы Движения и Телеграфа на Забайкальской ж. д. С 1904 г. помощник, а с 1907 г. начальник службы эксплуатации Уссурийского отделения Китайско-Восточной ж. д. Инициировал выпуск первой на Транссибирской магистрали дорожной газеты «Общие циркулярные Уведомления», переименованной в дальнейшем в «Вестник Забайкальской железной дороги» (Буркова В. В. Рулевые магистрали // Дальневосточная магистраль. 2012. № 44. URL: http://zdr.gudok.ru /pub/14/204333).

[516] Спенглер Н. Э. Нужна ли своя газета железнодорожному служащему? // Железнодорожное дело. 1898. № 26–27. С. 343.

распространяется информация, касающаяся дел на дороге, среди ее служащих. Зачастую это делалось в ущерб работе: за разговорами и обсуждениями новостей служащие забывали о своевременном исполнении своих обязанностей. А информация, передаваемая из уст в уста, искажалась, дополняясь вымыслами и догадками. Как следствие, по мнению Спенглера, – распространение грубых пасквилей в виде так называемых «адских газет», представлявших собой обращения к сослуживцам в рукописном или гектографическом виде, авторами которых были обиженные или уволенные агенты[517]. В качестве меры, способной разрешить указанные проблемы, выступало издание корпоративной газеты, в которой автор предлагал создать следующие разделы:

1) хроника текущих событий;
2) обсуждения и разъяснения вводимых норм и правил;
3) проекты и изобретения;
4) ассоциации агентов;
5) отрывки и сведения о русских железных дорогах из других газет;
6) отрывки из иностранных железнодорожных газет.

Под «ассоциациями агентов» понимались различные сообщества, «имеющие целью удовлетворение их материальных и духовных потребностей»: товарищества потребителей, железнодорожные библиотеки, клубы, строительные сообщества, общества поддержки церквей, школ, популярных лекций, организации дешевых квартир и т. д., в которых «агенты сами хозяева дела»[518].

Статья Спенглера нашла живой отклик у заинтересованной публики. Одни, соглашаясь с ним в общих выводах, указывали, что газета должна быть «ежедневная, серьезная, могущая быть источником единства взглядов на общее дело…»[519]. Другие же не поддерживали мысль о железнодорожниках как группе лиц, принадлежащих какой-либо одной дороге и живущих преимущественно ее интересами. В отличие от населения одного города, объединенного местом жительства, утверждали последние, «железнодорожные служащие связываются

[517] Спенглер Н. Э. Указ. соч., с. 344.
[518] Там же, с. 345.
[519] Соколов А. Какая газета нужна железнодорожному служащему? // Железнодорожное дело. 1899. № 1–2. С. 14.

общим делом, и, будучи совершенно чуждыми для всех за две, за три версты от границы отчуждения, они – свои люди за многие тысячи верст по направлению железных дорог»[520]. Именно поэтому сторонники этой точки зрения считали, что железнодорожная газета не должна носить местного характера, а быть «общей для всей железнодорожной семьи и служить общим для всех агентов железных дорог интересам…»[521].

Помимо этого, встречались и резко критические замечания по поводу того, почему российские железнодорожники не имели собственного печатного органа и необходимости издания такового. С одной стороны, ответ укладывался в простую фразу: «некультурны мы». Под этим понималось не отсутствие образованных служащих, их социальное положение или степень обеспеченности, а сумма «тех духовных и нравственных качеств, которые присущи данному обществу или народу в целом и каждому члену его в отдельности»[522]. В этом отношении, по мнению приверженцев данной точки зрения, российское общество в целом и железнодорожники в частности, далеко отставали от жизни «культурных обществ». С другой стороны, высказывалось мнение, что корпоративная газета не нужна самим железнодорожникам, поскольку «железнодорожной армии у нас в действительности нет, хотя в печати принято говорить об этой мнимой армии. У нас не армия, в которой обязательна цельность, однородность, спайка, а скорее полчище, вроде ополчения старой седины, когда пеший и конный, вооруженные ружьем и дубиной, в доспехах и рваном тулупе, собрались вместе и двигались на врага»[523].

Заметим, что обе точки зрения были высказаны в 1910 г. К тому времени на железных дорогах России уже имелся опыт издания корпоративных периодических изданий: «Железнодорожное дело», «Железнодорожная неделя», «Железнодорожник», а на многих линиях выходили собственные «Вестники». Причиной критических замечаний стали события 1905 г., когда в результате чисток с железных дорог были изгнаны «люди, соединявшие с личной честностью

---

[520] Характеристика железнодорожного журнала // Железнодорожная неделя. 1899. № 46. С. 715.
[521] Там же.
[522] Наша некультурность // Жизнь железнодорожника. 1910. № 4. С. 55.
[523] Почему нет у нас ж. д. прессы // Жизнь железнодорожника. 1910. № 5. С. 71.

известный идеализм», многие из которых отдали дорогам «всю жизнь и любили свое дело, свою корпорацию, дорожили ее добрым именем»[524]. На их место пришли служащие, которым печатный орган не был нужен, поскольку они не считали *своими* (курсив наш – С. В.) те интересы, о которых должны говорить корпоративные издания. Такие служащие принадлежали к временным членам большой толпы, не желавшим стать постоянным ее членом[525].

Однако, все же значительное большинство служащих и до 1905 г., и после, выступало за издание корпоративной газеты. В Сибири мысль о создании специального железнодорожного печатного органа была высказана еще в период нахождения Управления дороги в Челябинске. А первым о необходимости издания в Томске железнодорожной газеты заявил начальник Управления казенных железных дорог, старший инженер К. Э. Кетриц при осмотре магистрали в 1901 г.[526] Газета должна была быть создана по примеру Забайкальской и Московско-Курской дорог, где уже существовали свои «Вестники». В рапорте начальника Сибирской дороги В. М. Павловского от 15 мая 1902 г. указывалось, что такая газета «неминуемо создаст большую связь между центральным Управлением и линией, свяжет интересы самих служащих, окажет известное культурное воздействие на массу»[527]. В предполагаемое содержание газеты, помимо официальной части, включающей правительственные распоряжения, циркуляры, сведения, касающиеся эксплуатации дороги, а так же сведения о результатах ее деятельности, должна была войти неофициальная. В последней печаталась бы информация «о различных учреждениях, способствующих поднятию умственного, нравственного и материального уровня служащих: отчеты и сведения об образовательных учреждениях на дороге – технических железнодорожных училищах, железнодорожных школах и вечерних курсах, библиотеках, театрах и т. п. Сведения о состоянии инвалидных домов, потребительских лавках, столовых, о постройке домов и дач для служащих […],

[524] Почему нет у нас ж. д. прессы // Жизнь железнодорожника. 1910. № 5. С. 73.
[525] Там же, с. 72.
[526] Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 1–7. С. 4.
[527] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 593. Л. 15.

вообще всего того, что могло бы способствовать поднятию умственного уровня служащих и более сознательного отношения их к своему делу»[528].

С целью склонения МПС в пользу положительного решения об учреждении печатного органа, В. М. Павловский отметил, что недостатка в материалах для газеты не будет, а сами «служащие относятся крайне симпатично к этому вопросу»[529]. Между тем, появление в 1903 г. «Вестника Сибирской железной дороги» было неоднозначно воспринято частью местных служащих. Одни считали, что газета будет воспевать деятельность начальства, другие опасались сведения личных счетов между служащими. Опасения подогревались тем, что главным редактором издания являлся начальник дороги. Для того, чтобы развеять страхи, коллектив газеты постоянно отмечал, что стоит на началах «корректного отношения ко всем затрагиваемым вопросам, без всякой тенденциозности»[530], прося авторов «широко высказываться, как кто может и умеет, не стесняясь формою изложения, лишь бы сообщения его не грешили пристрастием, не уклонялись бы от истины, не были бы, по возможности, субъективными, не затрагивали бы отдельных личностей, их домашней и семейной жизни…»[531].

«Вестник Сибирской железной дороги» ограничился выпусками 1903 и 1905 гг., в полной мере отвечая поставленной перед ним задаче. После того, как В. М. Павловский покинул дорогу, издание газеты было прекращено. Это связывали с тем, что И. К. Ивановский, сменивший его на посту начальника, отрицательно относился «ко всему, что связано с духом корпоративного объединения»[532]. Павловский, наоборот, пытался привить «корпоративное начало» служащим, которого у них зачастую не было. Словно подтверждая тезис о «полчище», сибирская пресса винила в этом значительное количество агентов-временщиков на линии: «Они случайные члены железнодорожной семьи, ничем с нею не связанные, ничего общего с нею не имеющие»[533]. Один из бывших сотрудников «Вестника Сибирской железной дороги» И. Павчинский считал, что

---

[528] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 593. Л. 23.
[529] Там же, Л. 15.
[530] Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 1–7. С. 5.
[531] Там же, с. 4.
[532] Об издании железнодорожного журнала // Сибирская жизнь. 1913. 3 августа. С. 2.
[533] Железнодорожник. Железнодорожная печать и читатели // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 5. С. 10.

с появлением на свет данной газеты «встряхнулись от сна железнодорожники, пробудилась энергия их и под светлым лучом «Вестника» стали разрешаться разного рода сложные вопросы…»[534].

Между тем, интерес к железнодорожным изданиям оставался неизменным: «Каждая интеллигентная железнодорожная семья выписывает одну, две столичные газеты, получает местное издание и если есть вблизи хорошая читальня-библиотека – просматривает специально железнодорожный орган»[535]. Потребность служащих в возобновлении выпуска специальной железнодорожной газеты в 1913 г. выразил один из агентов Сибирской магистрали, представив на рассмотрение начальника дороги доклад, в котором изложил мотивы о назревшей необходимости ее издания[536].

Только через 11 лет появился новый печатный орган – «Вестник Омской железной дороги», ставший идейным продолжателем предыдущего издания. В положении о «Вестнике Омской железной дороги» (№ 1152 от 3 июня 1916 г.), утвержденном заседанием Совета Управления Омской железной дороги, указывалось, что журнал имеет своей задачей создание для служащих широкого поля для обмена знаниями и опытом и освещения деятельности железнодорожных агентов, «разбросанных на громадном пространстве, часто живущих на глухих станциях, способствуя тем самым поднятию культурных интересов среди низших линейных служащих»[537].

Корпоративная газета, таким образом, являлась посредником между служащими на железных дорогах. На каждой из них служащие составляли по общности обслуживаемого ими дела одну обширную семью, которая представлялась еще больше, если принять во внимание все дороги государства. При таких условиях профессионального труда железнодорожники интересовались не только формальной жизнью на каждой дороге, но и ее внутренним обликом[538]. Однако, будучи разбросанными на протяжении многих верст даже при службе на

---

[534] Павчинский И. Письма железнодорожника // Вестник Омской железной дороги. 1916. № 8. Часть неофициальная. С. 60.
[535] Железнодорожник. Железнодорожная печать и читатели … С. 10.
[536] Железнодорожная газета // Сибирская жизнь. 1913. 22 сентября. С. 5.
[537] Положение о «Вестнике Омской железной дороги» // Вестник Омской железной дороги. 1916. № 1. Часть официальная. С. 2.
[538] От редакции // Вестник Омской железной дороги. 1916. № 1. Часть неофициальная. С. 1.

одной дороге, железнодорожные служащие в конце XIX – начале XX вв. были не в состоянии осуществлять личное общение, вынужденно ограничиваясь только ближайшими сослуживцами. В особенности это было характерно для Сибирской магистрали. Заменить возможность непосредственного общения с широким кругом своих сослуживцев, дать почувствовать себя частью «железнодорожной семьи», имеющей общие цели не только в пределах своей дороги, но в масштабах страны, могло только печатное слово.

Форменное обмундирование. Железнодорожной форменной одежде современные исследователи уделяют внимание не меньше, чем остальным компонентам корпоративной культуры[539]. Разработка и внедрение внешних атрибутов является средством консолидации персонала; мерой, направленной на достижение «корпоративного единства»[540]. Кроме того, форменное обмундирование играет позитивную роль в создании привлекательного имиджа организации, повышении престижа работы в ней, самоуважения и гордости служащего за свою профессию.

Сохранявшиеся долгое время военно-стратегические приоритеты государства по отношению к железным дорогам получили свое выражение, в частности, в форменной одежде железнодорожников. Точкой отсчета принято считать 1809 г., когда в Санкт-Петербурге был учрежден (и в 1810 г. открыт) Институт корпуса инженеров путей сообщения, готовивший инженеров по строительству и эксплуатации путей сообщения[541]. Принятая в нем форма кадетов соответствовала военной вплоть до 1864 г., поскольку служба в МПС считалась наиболее близкой по своему характеру к службе в армии.

Вторая половина XIX в. ознаменовалась процессом выкупа государством значительного числа частных железных дорог, на которых до этого акционерные общества вводили свою собственную форму для служащих. Возникшая необходимость установления единой формы с различиями по должностям и

---

[539] См.: Масютин С. А. Корпоративное управление: опыт и проблемы: Монография. М., 2003; Могутнова Н. Н. Корпоративная культура: понятие, подходы // Социологические исследования. 2005. № 4. С. 130–136; Корпоративная культура: Учебное пособие / Автор-сост. И. Н. Кузнецов. Минск, 2006.

[540] Кадровая политика на железных дорогах мира: Коллегии МПС РФ 3 июля 2001 г.: аналитический обзор. М., 2001. С. 33.

[541] Большая энциклопедия транспорта. Указ. соч., с. 49.

четырем видам железнодорожной службы обосновывалась выгодами, которые получали все заинтересованные стороны: правительство, публика, пользующаяся услугами железных дорог, и, конечно, сами железнодорожники. В докладе министра путей сообщения К. Н. Посьета от 21 декабря 1878 г. говорилось, что унификация формы будет содействовать «установлению более строгих служебных отношений, большей дисциплины на железнодорожной службе, которая, по существу своему, нуждается в дисциплине едва ли не столько же, как военная»[542]. В том же докладе министр с неудовольствием отмечал, что на российских железных дорогах допускается разнообразие форменной одежды, иногда схожей с военной, а в некоторых случаях «неприличной по излишней затейливости», сами же служащие зачастую ничем не отличаются от посторонних лиц[543].

В дальнейшем, когда была установлена единая форма, ее значение постоянно подчеркивалось. В рапорте Управления Юго-Западных железных дорог «О присвоении форменной одежды Дорожным Мастерам» (№ 7874/8991 за 1904 г.) утверждалось, что она «устанавливает […] престиж не только в глазах низших служащих, но и окрестных жителей, которые в человеке, носящем форму, привыкли видеть представителя власти, чиновника, к которому нужно относиться с уважением и служебные требования которого нужно исполнять»[544].

Работники отдаленных станций приветствовали ношение однообразной формы с отличительными знаками. Начальник ст. Акимовка Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги Н. А. Усов отмечал в своем письме: «…всякий будет гордиться и считать за честь носить мундир, а это вызовет подъем духа и […] нравственно возвысит служащего»[545].

Служащие заботились и об эстетическом внешнем восприятии формы. В докладной записке, отправленной в местное Управление, машинисты Дербентского депо Владикавсказской железной дороги в 1905 г. выступили с

---

[542] РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 1202. Л. 1.
[543] Там же.
[544] Там же, Л. 127.
[545] К вопросу о служебной форме одежды. (Письмо в редакцию) // Железнодорожное дело. 1896. № 46–47. С. 401.

рядом заявлений, среди прочего выделив проблему с приобретением форменной одежды. «Так как кроме впечатления приятной внешности от форменного платья», – говорилось в записке, – «им […] усиливается чувство профессионального достоинства, то желательно получать за счет дороги обмундирование определенной формы, причем не лишне заметить, что зимние головные уборы нынешнего образца не отвечают простейшим требованиям вкуса»[546].

Таким образом видно, что на транспорте наблюдалась значительная потребность в установлении единообразной формы. Впервые ее ввели для всех российских железных дорог (за исключением дорог Финляндии) в 1878 г.[547] В первую очередь форма предназначалась инженерам и чиновникам центральных и местных управлений МПС, для которых в 1886 г. вводилась парадная, обыкновенная, рабочая и дорожная виды одежды[548], а с 1904 г. они получили право на шесть видов форменного обмундирования. Соответственно, специальными правилами устанавливалось, когда и какой вид формы надевать, когда носить ордена, медали и оружие.

Парадная форма, в частности, предназначалась для ношения в дни праздников (в том числе в день рождения императора, день его восшествия на престол и коронования), а также на церковных парадах и богослужениях, официальных собраниях, обедах и балах, при посещении дворцов, во время смотров и парадов войск, при погребении инженеров путей сообщения как состоящих на службе, так и отставных. Обыкновенная форма надевалась в некоторых случаях вместо парадной, например при закладке и освящении казенных зданий, открытии новых железнодорожных линий, посещении театров и концертов, вызове в суд в качестве обвиняемого или свидетеля, погребении гражданских служащих или офицеров[549].

Рядовые служащие, за исключением поденных и временных рабочих, обязаны были приобретать форму за свой счет, а затем предъявлять ее своему

---

[546] Докладная записка машинистов Дербентского депо // Железнодорожник. 1905. № 99. С. 9.
[547] Большая энциклопедия транспорта. Указ. соч., с. 49.
[548] Балтрашевич М. А. Железнодорожный форменный костюм. М., 2005. С. 106.
[549] Подробнее об этом: Сборник действующих правительственных распоряжений по железным дорогам: (Циркуляры М–ва пут. сообщ. и другие постановления правительства). 1882 – 1884 гг. СПб., 1892. С. 414–424.

непосредственному начальству[550]. Вместе с тем, правом ношения форменной одежды обладали лишь те вольнонаемные служащие, кто имел «непосредственные сношения» с пассажирами и товароотправителями, поездная и паровозная прислуга, а так же охранявшие путь и обеспечивавшие безопасность движения поездов[551].

Однако означенные правила часто не соблюдались, и на практике обычно возникали две основные проблемы. Во-первых, в случаях, когда местное управление дороги не выдавало комплекты форменного обмундирования, служащий обязан был (как указывалось выше) приобрести ее за свой счет, либо пошить. Нехватка материальных средств, в свою очередь, вынуждала рядовых служащих смешивать имевшиеся части формы с гражданской (партикулярной) одеждой. Проезжавшие по Сибирской магистрали отмечали, что в подобном положении находились телеграфисты: «Велико разнообразие в одежде летом, когда одежда дешевле стоит, но зимой телеграфисты щеголяют и в пальто службы движения, при бурятской шапке с ушами, и прямо в штатских пальто»[552]. На других дорогах России наблюдалась схожая картина.

Во-вторых, служащие, не имевшие права ношения форменной одежды, систематически игнорировали данный запрет. Наиболее распространенным нарушением являлось ношение такими лицами форменных фуражек. Так, начальник Закавказских железных дорог в 1904 г. с неудовольствием замечал, что «…на больших станциях цветные фуражки носят не только дежурные по станции, но также и начальники станций, чем вводят публику в заблуждение и последние не знают, к кому из них можно обратиться; у многих замечается какое-то необъяснимое стремление к ношению фуражек так называемого прусского образца, которые они, вероятно, находят особенно красивыми»[553].

Все вместе взятое создавало в глазах руководителей и публики впечатление «какой-то разнокалиберщины», чему, как справедливо считали, совершенно не

---

[550] Балтрашевич М. А. Указ., соч. с. 119.
[551] ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11. Л. 38 об.
[552] Волжанин. С линии Сибирской жел. дороги (*Пасынки дороги*) // Восточная Заря. 1909. 3 июля. С. 3.
[553] Мундирный вопрос // Железнодорожник. 1904. № 48. С. 8.

место на казенной железной дороге, «долженствующей быть примером служебного порядка и благообразия»[554].

С целью упорядочивания ситуации в данной сфере МПС и местные управления дорог развивали соответствующую нормативно-правовую базу. В издававшихся циркулярах и приказах подтверждалось правило строгого соблюдения порядка ношения форменной одежды[555], ни в коем случае не разрешалось смешивать ее с партикулярной[556]. О внимании к данным вопросам можно судить по количеству нормативно-правовых актов, устанавливающих правила ношения формы на железных дорогах Сибири (ПРИЛОЖЕНИЕ 21).

С точки зрения формирования корпоративной культуры эффективными являлись меры в отношении воспитанников железнодорожных учебных заведений. Заложенное в детском возрасте бережное отношение к форменной одежде, осмысление ее значения и ценности на железной дороге способствовало в будущем достижению искомого «корпоративного единства». Для этого особое внимание придавалось приучению учащихся к дисциплине, во многом схожей с установленной в военных учебных заведениях. Была учреждена форменная одежда военного покроя, а к надзору за учащимися привлекались офицеры и унтер-офицеры (из состава запасных или отставных)[557]. Военный министр России в 1861–1881 гг. Д. А. Милютин вспоминал, как один из его товарищей по военному пансиону поступил в Институт корпуса инженеров путей сообщения и в июне 1831 г. предстал перед друзьями: «Появление его в эполетах, с перьями на шляпе возбудило в нас такую зависть, что некоторые соблазнились желанием пойти по его следам…»[558].

В соответствии с правилами от 25 сентября 1898 г., регламентировавшими ношение однообразной форменной одежды для учащихся начальных училищ, устанавливалась обязательная одежда в виде: форменной фуражки с козырьком, зеленым кантом по черному околышу и черной тулье, – с буквами «Н. У.» и

---

[554] Мундирный вопрос // Железнодорожник. 1904. № 48. С. 8.
[555] Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования … С. 30.
[556] Сборник действующих правительственных распоряжений по железным дорогам … С. 452.
[557] Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства путей сообщения. СПб., 1900. С. 43.
[558] Милютин Д. А. Воспоминания. 1841-1843. М., 1997. С. 99–100.

наименованием дороги, помещенными в венке из дубовой и лавровой ветвей белого металла[559]. Регламентировались так же другие виды форменной одежды (как необязательные), в том числе парадная. За соблюдением правил ношения формы строго следили. Так, в Омском техническом железнодорожном училище за 1914–1915 учебный год было зафиксировано 12 случаев нарушения правил ношения формы[560]. По воспоминаниям В. М. Голованова, учащегося Томского технического железнодорожного училища в 1909–1914 гг., «даже зимой […] ходили в форме, валенки и шапки запрещались»[561]. Отступление от установленных норм ношения формы сказывалось на оценке за поведение.

Не менее строгие правила были и в Институте инженеров путей сообщения Александра I в Санкт-Петербурге. С 1864 по 1882 гг. учащимся не полагалось никакой форменной одежды, но требовалось, чтобы «она была приличная звания учащихся»[562]. С 1 января 1883 г., в результате решений, принятых особой комиссией под председательством статс-секретаря И. В. Делянова, для учащихся Института стало обязательным носить установленный обыкновенный вид формы, а в особых случаях парадный. В конечном итоге, для студентов всех высших учебных заведений в обозначенное время была введена форменная одежда. При этом строго воспрещалось всякое отступление от утвержденной формы и правил ее ношения[563].

К концу XIX – началу XX века в результате активного огосударствления большей части железных дорог была принята единая форма для железнодорожных служащих России. Ношение формы отражало не только приверженность корпоративному стилю в одежде, но и воспитывало необходимые в железнодорожном деле качества – дисциплинированность, ответственность, чувство принадлежности к «железнодорожной семье».

Благотворительная деятельность и взаимопомощь. Реализация традиций благотворительности и взаимной помощи осуществлялась через деятельность

---

[559] ГАТО. Ф. 215. Оп. 2. Д. 7. Л. 30.
[560] Отчет о состоянии и деятельности Омского технического железнодорожного училища … С. 33.
[561] Воспоминания Владимира Михайловича Голованова … Указ. соч.
[562] История Петербургского государственного университета путей сообщения: В 2 т., 3 кн. Т. 1. … С. 177.
[563] Там же, с. 176.

благотворительных учреждений и обществ МПС, пожертвования средств для фондов и именных стипендий, адресной помощи внутри железнодорожного сообщества малоимущим служащим и членам их семей.

На рубеже XIX – XX веков благотворительность в России приобрела широкое распространение. К 1902 г. в России существовало 11040 благотворительных учреждений, из них 24 принадлежало МПС[564]. Вслед за ростом сети железнодорожных путей и количества служащего на ней персонала, возрастали размеры оказываемой благотворительной и взаимной помощи. Нагляднее всего это заметно по периодам социальных потрясений, природных катаклизмов[565] и войн, в особенности на примере Первой мировой войны. Кроме того, оказываемая служащими взаимопомощь являлась одним из путей к единению, который, как отмечалось в 1904 г. в «Вестнике Юго-Западных железных дорог», лежал не столько в популярных увеселениях, сколько во взаимной поддержке «во всех случаях и материальной и моральной жизни»[566].

Во время участия России в Первой мировой войне (1914 – 1918 гг.) помощь железнодорожных служащих сводилась, главным образом, к двум основным направлениям:

– помощи раненым и больным воинам во всех ее видах;

– материальной и моральной поддержке призванных и вернувшихся с действительной военной службы железнодорожников, членов их семей.

Второе направление помощи регулировалось правилами об обеспечении семей служащих, призванных на военную службу, изданных Управлением железных дорог России[567], что дополнялось практикой добровольных пожертвований, проведением благотворительных спектаклей со стороны их сослуживцев.

С началом войны, по предложению министра путей сообщения С. В. Рухлова, были образованы центральный и местные железнодорожные

---

[564] Благотворительность в России. Т. 1. СПб., 1907. С. XXVII.

[565] О помощи сибирских железнодорожников голодающему населению см.: С Сибирской жел. дор. // Железнодорожник. 1907. № 206–25. С. 13.

[566] Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1904. № 26. С. 263.

[567] Обеспечение семей призванных // Сибирская жизнь. 1914. 14 октября. С. 4.

комитеты на магистралях страны по оказанию помощи пострадавшим от военных действий. Центральный комитет Сибирской дороги находился в Томске, местный комитет на ст. Тайга был создан 20 сентября 1914 г., на ст. Боготол – 27 сентября, а в первых числах октября – на ст. Курган, в пользу которого уже к 20 ноября было пожертвовано 739 руб.[568] и т. д. Комитеты периодически выпускали подписные листы для сбора средств при выплатах жалованья служащим и рабочим, продавали лотерейные билеты, организовывали прием вещей для отправки в армию и для использования в лотереях.

На крупных станциях были учреждены комитеты Красного Креста из служащих дорог, а на остальные посылались их особые агенты. В сферу деятельности этих комитетов входило оказание всесторонней помощи и содействия раненым:

1) устройство на линиях пунктов питания;
2) сбор теплой одежды и белья для раненых;
3) осмотр поездов с целью выявления тяжелораненых и оказания им медицинской помощи;
4) информирование раненых о путях следования поездов[569].

Всех железнодорожников призывали жертвовать средства в пользу Красного Креста. Для этого организовывались кружечные сборы, ответственным за которые являлся заведующий библиотеками на Сибирской железной дороге К. Н. Васьков. Кружки для сборов выставлялись на станциях дороги, в мастерских, депо, во время богослужений[570].

Там, где участковые комитеты не были учреждены, начальник магистрали призвал служащих создавать своими силами кружки «местной временной помощи раненым и больным воинам, высаживающимся из поездов»[571]. В обязанности кружков входила встреча воинов и, в случае, если они не могли добраться до пункта назначения, размещение их в теплых помещениях и временное содержание.

---

[568] И. Ч. Ст. Курган, Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. 1914. 6 декабря. С. 3.
[569] Комитеты на станциях // Сибирская жизнь. 1914. 14 октября. С. 4.
[570] ГИАОО. Ф. 272. Оп. 1. Д. 28. Л. 10; Сбор пожертвований в пользу Красного Креста на Сиб. жел. дороге // Сибирская жизнь. 1914. 19 сентября. С. 2.
[571] Убежища для воинов на Томской ж. д. // Сибирская жизнь. 1915. 5 февраля. С. 1.

Кроме этого, на многих станциях стали функционировать дамские комитеты, смешанные железнодорожно-городские комитеты, местные организации железнодорожных церковных приютов, устраивающие кружечные сборы у поездов, на съездах окрестных жителей в базарные дни (наряду с церковью и Красным Крестом)[572].

14 сентября 1914 г. состоялось первое заседание дамского железнодорожного комитета при Управлении Сибирской дороги. Комитет призвал всех женщин, служащих на линии, жен и дочерей железнодорожников оказать помощь в снабжении теплым бельем и медицинскими средствами лазарет имени служащих Сибирской железной дороги в Петрограде. В первые дни работы комитет включал 70 женщин[573]. Вслед за этим на всех крупных станциях линии стали открываться подобные комитеты, помощь которых предназначалась всем сибирским военным частям: 28 сентября 1914 г. – на ст. Тайга с отделением на ст. Тутальской[574] , 10 февраля 1915 г. – на ст. Каинск (121 чел.)[575] и т. д.

При школах станций: Красноярск, Тайга, Мариинск, Челябинск, Новониколаевск, Омск – ученицами изготавливалось белье для раненых и больных воинов. Материал для изготовления белья поставлялся с интендантских складов по ордерам Управления магистрали, а мелкие вещи (иголки, нитки, пуговицы, тесемки) приобретались самими школами[576].

Начальник Сибирской дороги С. М. Богашев призывал служащих и рабочих жертвовать средства на открывшиеся осенью 1914 г. при МПС госпитали для раненых и больных воинов у Влодавы (польск.) на 80 коек, в Петрограде – 100, в Вышнем Волочке – 50. Желающие могли взять на себя часть расходов по содержанию койки в любом госпитале (в размере 15 руб.). Имя жертвователя, обеспечившего шестимесячный взнос, присваивалось одной из коек[577].

---

[572] Ст. Боготол, Сиб. ж. дор. (Помощь семьям запасных) // Сибирская жизнь. 1914. 28 октября. С. 3.
[573] Дамский комитет при управлении Сиб. ж. дор. // Сибирская жизнь. 1914. 17 сентября. С. 2.
[574] Ст. Тайга (Открытие участкового и дамского комитетов) // Сибирская жизнь. 1914. 10 октября. С. 2.
[575] Пос. Каинск, Омской ж. д. // Сибирская жизнь. 1915. 22 февраля. С. 3.
[576] Приготовление белья ученицами // Сибирская жизнь. 1914. 11 октября. С. 3.
[577] Открытие госпиталей // Сибирская жизнь. 1914. 21 сентября. С. 3.

В силу значительного потока раненых, магистраль стала уступать для них железнодорожные помещения, включая дачи служащих, комнаты курорта «Карачи» и санатория на ст. Тутальская, где на добровольные пожертвования был организован лазарет имени служащих Сибирской железной дороги[578]. Кроме того, Школьный комитет дороги предложил передать для нужд военного времени помещения 13 общежитий, находящихся при железнодорожных школах, и 10 школ при условии проведения школьных занятий во вторую смену[579].

Для приискания дополнительных средств 22 сентября 1914 г. на линии был организован «День флажков», сбор с которого пошел в пользу призванных на войну. Для продажи Управлением дороги было заказано около 60 тыс. флажков с российской и союзнической символикой[580]. Из собранной суммы 4 тыс. руб. были переведены в главный комитет по оказанию помощи пострадавшим от военных действий при МПС, а остальное – в местный комитет. Самый большой сбор дали станции Челябинск (более 1 500 руб.), Курган, Каинск[581].

Уже к концу октября 1914 г. в войска была отправлена четвертая по счету партия грузов в отдельном вагоне с надписью «От служащих Сибирской железной дороги сибирским войскам». Осенью 1914 г. в центральный комитет служащих Сибирской железной дороги по оказанию помощи пострадавшим от войны ежемесячно поступало пожертвований на сумму 11 500 руб.[582] В первой половине 1915 г. размеры помощи увеличились (ПРИЛОЖЕНИЕ 22).

В обозначенный период на линии дороги работало 11 участковых комитетов и 20 остановочно-питательных пунктов (к концу 1915 г. их стало 23). Пункты подразделялись на проходные и остановочные, находясь на определенном расстоянии друг от друга, чтобы раненые получали пищу ежедневно 2–3 раза в течение времени движения по линии. На некоторых пунктах была организована медицинская помощь.

---

[578] Об отводе железнодорожных помещений для раненых // Сибирская жизнь. 1914. 5 сентября. С. 2.
[579] Помещения для нужд военного времени // Сибирская жизнь. 1914. 12 сентября. С. 2.
[580] День флажков // Сибирская жизнь. 1914. 17 сентября. С. 2.
[581] В железнодорожном центральном комитете // Сибирская жизнь. 1914. 1 октября. С. 3.
[582] И. Ч. В центральном железнодорожном комитете // Сибирская жизнь. 1915. 26 февраля. С. 2.

В течение всей войны проводились благотворительные спектакли в пользу сибирских войсковых частей, а так же ушедших в армию железнодорожников и членов их семей[583]. Вместо новогодних праздничных визитов в ноябре 1915 г. служащие Омской железной дороги решили собрать средства для оказания помощи попавшим в германский и австрийский плен воинам[584], что было поддержано начальником дороги инженером Л. Н. Любимовым.

Оказываемая помощь не осталась незамеченной. Из ставки верховного главнокомандующего на имя начальника магистрали и всех служащих регулярно приходили телеграммы с благодарностями «за сердечную отзывчивость к нуждам доблестных сибирских войск»[585]. В 1915 г. пришло письмо от командира Первой отдельной мортирной артиллерийской батареи Н. Сумарокова, в котором он сожалел, что никто из служащих дороги не мог видеть, «с какой любовью и трогательной нежностью нижние чины рассматривали каждый полученный подарок»[586]. В январе 1916 г. выразила свою признательность служащим дороги и великая княжна Татьяна Николаевна за помощь гражданскому населению, пострадавшему от боевых действий, в размере 2 908 руб. 33 коп.[587]

Продолжительность войны, нарастающая усталость общества уже к концу 1915 г. повлекли за собой постепенное уменьшение размеров оказываемой помощи. Среди причин называлась так же недостаточная вовлеченность простых служащих в принятие решений по предоставлению той или иной поддержки в существовавших комитетах. Как отмечал гласный Томской городской думы А. Н. Шипицын, «когда масса служащих […] вносящих 1–2 % из своего жалованья на большое дело, будет не только выполнять поручения руководителей, но примет через своих представителей и самое участие в руководящей деятельности, тогда […] дело оживется…»[588]. В конечном итоге, это

---

583 ГИАОО. Ф. 272. Оп. 2. Д. 168. Л. 16.
584 Там же. Оп. 1. Д. 22. Л. 34.
585 Из ставки верховного главнокомандующего // Сибирская жизнь. 1914. 25 ноября. С. 4.
586 И. Ч. В центральном железнодорожном комитете // Сибирская жизнь. 1915. 26 февраля. С. 3.
587 Центральным комитетом служащих Томской ж. д. … // Сибирская жизнь. 1916. 26 января. С. 3.
588 Шипицын А. Н. На общественной работе (К деятельности жел.- дор. дамского комитета) // Сибирская жизнь. 1915. 4 октября. С. 3.

было важно не только в целях оказания максимально возможной помощи нуждающимся, но и для единения самих служащих. «Совместное учреждение просветительных и экономических, и благотворительных учреждений – вот та почва, на которой возможно разумное единение, – отмечалось в «Вестнике Юго-Западных железных дорог», – но […] необходимо, чтобы и создание и управление всеми этими учреждениями было обязательно именно совместное»[589].

В этой связи необходимо отметить, что к ноябрю 1915 г. в центральном комитете при Управлении Томской железной дороги по оказанию помощи лицам, пострадавшим от военных действий, 11 из 17 членов были выбраны служащими линии, а в участковых комитетах – 4 из 6 членов[590]. При принятии решений об изменении видов или размеров помощи через выборных запрашивалось согласие на это служащих дороги. Наконец, рассмотрению комитетов подлежали высказанные служащими пожелания о наиболее целесообразных, по их мнению, направлениях пожертвований.

Сибирские железнодорожники, таким образом, приняли активное участие в оказании моральной и материальной помощи участвующим в боевых действиях войскам, сослуживцам, призванным в действующую армию, и членам их семей. Исполняя свой служебный долг в сфере железнодорожных перевозок, служащие, посредством организации благотворительных спектаклей, концертов, распространения подписных листов, не только собирали денежные средства, но и сами производили необходимые вещи для отправки в войска. Взаимная поддержка, совместная деятельность в обозначенных целях, повышали самооценку, создавали ощущение общности интересов и способствовали формированию единого коллектива железнодорожников.

Итак, прокладка рельсовых путей в Сибири, в конце XIX – начале XX вв. представлявшей из себя малообжитый, отсталый в культурном отношении регион, вынуждала местные управления дорог в массовом порядке нанимать квалифицированную рабочую силу из Европейской России. Временно исполняя

---

[589] Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. 1904. № 26. С. 263.

[590] Письма в редакцию // Сибирская жизнь. 1915. 25 ноября. С. 3.

возложенные на них обязанности, по истечении срока службы такие служащие и рабочие стремились вернуться обратно, что приводило к значительной текучести кадров и создавало ситуацию, при которой представлялось сложным формирование опытных, стабильно работающих и нравственно пригодных железнодорожных коллективов. Достижению данной цели способствовало, наряду с предпринимаемыми мерами по повышению культуры служебных взаимоотношений, развитие социокультурной сферы. Становление ведомственной системы школьного и профессионального образования, библиотек и клубов позволяло обучать и воспитывать собственные кадры, формировать прослойку потомственных служащих и рабочих. Суды чести, общества трезвости стремились в своей деятельности к соблюдению железнодорожниками норм корпоративной этики, утверждению морально-нравственных начал в профессиональной сфере. Осознанию чувства принадлежности к «железнодорожной семье», имеющей единые цели не только в пределах своей дороги, но в масштабах страны, помогала корпоративная печать, ношение форменного обмундирования. Наконец, благотворительная деятельность, взаимопомощь повышали самооценку, создавали ощущение общности интересов и способствовали формированию единого коллектива железнодорожников.

Заключение

Ускоренное промышленное развитие России в конце XIX – начале XX вв., в значительной степени связанное с расширением железнодорожной сети государства, сопровождалось рождением новой индустриальной культуры, возникшей в среде многочисленного класса железнодорожных служащих и рабочих. Всего за полвека (с 1860 по 1915 гг.) их численность превысила 900 тыс. чел., что, в свою очередь, повлекло за собой необходимость создания и усовершенствования единой нормативно-правовой базы, развития социокультурной сферы отрасли. В МПС сознавали, что личный состав является основой безопасного и правильного движения, совершающегося по железным дорогам, поэтому меры, направленные на создание хорошо обученного, дисциплинированного и преданного делу персонала стали именоваться «первейшей заботой» министерства.

Вместе с тем, строительство железнодорожных линий в Сибири способствовало тенденции к оттоку квалифицированного персонала с дорог Европейской России, обострив проблему подбора и удержания образованных и нравственно пригодных служащих. Лица с невысоким образовательным и нравственным уровнем различных сословий, вероисповедания, национальностей пополняли персонал железных дорог, вынуждая МПС и местные управления предпринимать меры по объединению их в сплоченные трудовые коллективы. На страницах корпоративной печати начала XX века самими железнодорожниками стали обсуждаться пути преодоления существовавших противоречий между категориями служащих, поднимались вопросы морально-нравственного облика работающего персонала, чувств профессиональной гордости и сопричастности к железнодорожной отрасли, необходимости возведения объектов социокультурной сферы.

В железнодорожной отрасли, связывающей занятых в ней людей профессиональными традициями, накопленным опытом, постепенно формировалась корпоративная культура, представляющая собой систему материальных, духовно-нравственных ценностей и профессиональных качеств

железнодорожников, определяющая нормы их деятельности и взаимоотношений, воплощающаяся в поведении, взаимодействии, восприятии самих себя и внешней среды.

К факторам, оказывавшим влияние на процесс формирования корпоративной культуры железнодорожников относились характерные для всей отрасли условия службы: 1) недостаточность материального обеспечения и тяжелые условия службы низших служащих – ненормированное рабочее время, приводящее к переутомлению служащих и, как следствие, росту производственно-профессиональных рисков; 2) слабость нормативно-правой базы, регулирующей служебные взаимоотношения; 3) принадлежность значительной части железнодорожников к крестьянскому сословию; 4) противоречия между высшими и низшими железнодорожными служащими вследствие разницы в уровне образования и воспитания, конфессиональных, национальных и иных отличий.

В Сибири, помимо указанных факторов общего характера, условия работы затруднялись природно-климатическими условиями региона, высокими ценами на бытовую продукцию и продовольствие, невысоким образовательным уровнем местного населения, отдаленностью от культурных центров страны.

Стремясь привлечь на службу опытный персонал, Управление Сибирской магистрали стало прилагать усилия к созданию условий, удовлетворяющих материальные и нравственные запросы служащих: оформляются правовые нормы, регулирующие взаимные права и обязанности работников в рамках общей для всех казенных дорог законодательной базы, создаются условия для повышения образовательного ценза и воспитания служащих, членов их семей, строятся объекты социокультурной сферы. Все это способствует развитию корпоративного самосознания железнодорожников, ярким свидетельством чему стали революционные события 1905 г. На фоне забастовочного движения, выявившего тенденцию к усилению корпоративной сплоченности работников железнодорожной отрасли, в октябре 1905 г. Первым Всероссийским Делегатским Съездом железнодорожных служащих в Санкт-Петербурге был выдвинут на обсуждение проект «Нормального положения о корпорациях служащих железных

дорог». В основу проекта было положено стремление к повышению культурного уровня персонала путем развития чувства корпоративной чести, содействия самообразованию, культурно-просветительским начинаниям, развития самодеятельности на началах взаимопомощи и самоуправления. Последовавшие вслед за этим в 1906 – 1907 гг. массовые аресты и увольнения значительно обновили ряды российских железнодорожников, в том числе сибирских, затормозив процесс их консолидации. Однако уже в 1907 – 1909 гг. и в последующие годы на железных дорогах региона происходят изменения, способствующие росту корпоративного единства персонала. Среди них преобладали меры по улучшению материально-бытовых условий, укреплению дисциплины, развитию культурно-просветительской деятельности на железнодорожных линиях Сибири. В результате постепенно обозначилась тенденция преобладания кадровых рабочих и служащих (имеющих стаж работы на дорогах России от 2 до 10 лет) над недавними выходцами из других слоев населения. В эти же годы наблюдалось снижение показателей текучести персонала, рост интереса низших служащих к самообразованию и различным формам самоорганизации, что позволяет говорить о поступательном развитии корпоративной культуры железнодорожников региона.

Характерными особенностями корпорации железнодорожников Сибири до 1917 г. являлись:

– социокультурное разнообразие и пестрота служебного персонала, имевшего разные культурные навыки: образовательные, профессиональные, национальные, конфессиональные, возрастные;

– значительная текучесть кадров, меньшая доля штатных служащих и рабочих по сравнению с дорогами Европейской России;

– «заимствующий характер» корпорации – ведущая, организующая роль в ее складывании принадлежала руководителям и специалистам – выходцам из Европейской России.

Особенностью развития корпорации железнодорожников Сибири являлся так же относительно поздний срок начала ее складывания по сравнению с центральной Россией в виду отсутствия железных дорог в регионе до конца

XIX века. Носителями корпоративных ценностей, традиций для формирующейся корпорации сибирских железнодорожников выступили служащие дорог Европейской России. Обеспечивая в первое время стабильное функционирование местных железных дорог, передавая свой опыт и знания, активно участвуя в создании социокультурной сферы, они заложили основы для образования сибирской корпорации железнодорожников. Наибольший вклад внесли работавшие на Сибирской магистрали руководители и специалисты, являвшиеся, как правило, выпускниками Санкт-Петербургского Института корпуса инженеров путей сообщения. Со студенческой скамьи воспитываясь на традициях товарищества, общественной направленности своей деятельности, такие инженеры, как С. М. Богашев, Г. М. Будагов, Ф. М. Валуев, Н. Г. Гарин-Михайловский, А. А. Мейнгард, Д. К. Нюберг, Н. П. Осипов, В. М. Павловский, В. Е. Первов и другие, в полной мере могут именоваться основателями корпорации сибирских железнодорожников. Они стремились изменить условия службы подчиненных в лучшую сторону, чтобы, с одной стороны, сформировать надежный в профессиональном и моральном плане состав служащих, а с другой, привлечь и удержать на службе опытных агентов.

Несмотря на ряд объективных и субъективных трудностей социально-экономического характера, нехватку на магистрали энергичных, интеллигентных, образованных лиц, МПС, местные управления дорог и прогрессивно мыслящая часть железнодорожного начальства влияли на развитие желаемой корпоративной культуры посредством мер административного и воспитательного характера.

Руководителям всех служб, отделов, участков на собственном примере рекомендовалось:

– исполнительностью, честностью завоевать уважение служащих;

– быть строгими и требовательными, но вместе с тем справедливыми;

– заботиться о нуждах служащих, с уважением к ним относиться;

– предпринимать действия, способствующие удержанию служащих на железной дороге.

От подчиненных в служебных взаимоотношениях требовалось:

– соблюдать субординацию;

– поддерживать производственную дисциплину;

– строго исполнять должностные инструкции;

– вежливо и предупредительно относиться к пассажирам и публике.

В официальных управленческих кругах железнодорожного транспорта и в общественной среде росло осознание того, что поднять образовательный и нравственный уровень служащих, удержать наиболее опытный персонал, и, тем самым, сформировать устойчивый служебный коллектив невозможно без создания и развития учреждений социокультурной сферы: ведомственных библиотек, клубов, музеев, благотворительных обществ, организаций взаимопомощи и, прежде всего, учебных заведений.

Инициатива сибирских служащих и рабочих в открытии первых железнодорожных школ и библиотек, поддержанная их непосредственным руководством, наглядно демонстрировала тягу к самообразованию, взаимному общению. Становление ведомственной системы школьного и профессионального образования позволяло обучать и воспитывать собственные кадры, формировать прослойку потомственных служащих и рабочих.

Рост самосознания, забота о моральном облике сослуживцев и корпорации в целом, выразились в учреждении судов чести и обществ трезвости. Проведение культурно-досуговых мероприятий (праздников, юбилеев, экскурсий, выездов на природу), учреждение железнодорожных клубов, включающих в себя кружки по интересам, театральные и музыкальные общества, позволяли служащим получать «разумный», полноценный отдых, отвлекая от злоупотребления спиртными напитками. Заменить возможность непосредственного общения с широким кругом своих товарищей, дать почувствовать себя частью «железнодорожной семьи», имеющей общие цели не только в пределах магистрали, но в масштабах страны, помогал выходивший «Вестник Сибирской железной дороги», а впоследствии «Вестник Омской железной дороги». Приверженности корпоративному стилю в одежде, воспитанию необходимых в железнодорожном деле качеств способствовало утверждение единообразного форменного обмундирования. Наконец, взаимная поддержка в трудных ситуациях, совместная деятельность в благотворительных целях повышали самооценку, создавали

ощущение общности интересов и формировали единый коллектив железнодорожников.

Анализ материалов по теме исследования позволяет заключить, что в рамках формирования корпоративной культуры железнодорожников Сибири в 1891 – 1917 гг. МПС, местные управления дорог стремились сформировать персонал, обладающий следующими характеристиками:

– компетентностью (высокий профессионализм, позволяющий эффективно и с максимальной отдачей трудиться на железной дороге);

– высоконравственными личностными качествами (дисциплинированность, ответственность, вежливость, трудолюбие, порядочность);

– корпоративным поведением и мышлением (оказание содействия в достижении сплоченности коллектива; служба ради достижения общих целей; умение работать сообща и делиться профессиональным опытом).

Указанные требования для основной массы железнодорожников становились определяющими в их профессиональной деятельности. Штат дисциплинированных, ответственных, трудолюбивых, вежливых, порядочных служащих позволял обеспечивать безопасное и срочное железнодорожное движение. В конечном итоге, магистраль, организуя обучение и воспитание собственных служащих, «культивирующим образом» оказывала влияние и на все население Сибири.

Список источников и литературы

1. Архивные материалы

Российский государственный исторический архив (РГИА)

1.1. РГИА. Ф. 229. Канцелярия министра путей сообщения. Оп. 4. Д. 4, 1058, 1136, 1142, 1499, 2008.

1.2. РГИА. Ф. 273. Управление железных дорог МПС. Оп. 1. Д. 593, 1091, 1202, 4217, 4262, 4360, 4370.

1.3. РГИА. Ф. 364. Управление по сооружению Сибирской железной дороги Управления казенных железных дорог МПС. Оп. 1. Д. 106.

1.4. РГИА. Ф. 364. Оп. 3. Д. 145.

1.5. РГИА. Ф. 1273. Комитет Сибирской железной дороги. Оп. 1. Д. 482.

Областное государственное казенное учреждение «Государственный архив Томской области» (ГАТО)

1.6. ГАТО. Ф. 215. Управление Сибирской железной дороги. Оп. 1. Д. 1, 63, 75, 116, 257, 348, 503, 528, 632, 1163.

1.7. ГАТО. Ф. 215. Оп. 2. Д. 7.

1.8. ГАТО. Ф. 215. Оп. 3. Д. 10.

1.9. ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11, 12, 57, 60.

1.10. ГАТО. Ф. 215. Оп. 8. Д. 503.

Казенное учреждение «Исторический архив Омской области» – государственный исторический архив Омской области (ГИАОО)

1.11. ГИАОО. Ф. 90. Особый комитет при управлении Омской железной дороги. Оп. 1. Д. 7, 14.

1.12. ГИАОО. Ф. 272. Омское жандармское полицейское управление железных дорог. Оп. 1. Д. 20, 22, 28, 38.

1.13. ГИАОО. Ф. 272. Оп. 2. Д. 70, 168, 173.

1.14. ГИАОО. Ф. 272. Оп. 3. Д. 188.

Архив Музея Томского техникума железнодорожного транспорта

1.15. Воспоминания Владимира Михайловича Голованова – учащегося Томского технического железнодорожного училища в 1909 – 1914 гг. [Рукопись].

Архив Музея омских железнодорожников

1.16. Устав собрания служащих Сибирской железной дороги на ст. Омск. Омск: Типогр. Шт. Омск. воен. окр, 1913. – 24 с.

1.17. Инструкция по службе Телеграфа / МПС, Сибирская железная дорога. Томск: Т-во «Печатня С. П. Яковлева», 1904. – 337 с.

2. Сборники нормативно-правовых документов, технические инструкции

2.1. Инструкция начальнику мастерских, Начальнику депо, Ревизорам Тяги– Пермь : Типо-литограф. Губернского Правления, 1897.

2.2. Опись приказов, изданных по Западно-Сибирской ж. д. с 1896 по 1910 гг.

2.3. Правила движения по железным дорогам (паровозным), открытым для общего пользования. Утв. МПС по докладу Техн.– Инспект. Комитета ж. д. от 19 июня 1883 г. № 716 / Общий устав российских железных дорог (Т. 12, ч. 1. Свод зак., изд. 1886 г.), измененный по продолж. 1893 г. и позднейшим законоположениям и дополненный всеми, изданными в развитие его, положениями, правилами, постановлениями и распоряжениями правительства, а также и всеми, заключающими разъяснения некоторых статей его, решениями Гражданского кассационного департамента Правительствующего сената, опубликованными по 1 января 1896 года / С. Волков, М. Березняков. – 2-е изд. – М. : Т-во «Печатня С. П. Яковлева», 1896. – 882 с.

2.4. Правила технической эксплуатации железных дорог, открытых для общего пользования : утв. Министр Путей сообщ. князь М. Хилков. 8 февраля 1898 г. – Омск: электро-тип. Акмол. обл. правления, 1913. – С. 37.

2.5. Сборник приказов, наказов и циркуляров за время с 27 сент. 1913 г. по 1 янв. 1915 г. – М. : Т-во «Печатня С. П. Яковлева», 1915. – 2692 с.

2.6. Сборник действующих правительственных распоряжений по железным дорогам: (Циркуляры М-ва пут. сообщ. и другие постановления правительства) 1882–1884 гг. – СПб. : тип. Ю. Н. Эрлих, 1892. – 512 с.

3. Отчеты и обзоры по эксплуатации железных дорог России и Сибири

3.1. Васьков, К.Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг.: (с картой и 2–мя диаграммами) / МПС, Сиб. железная дорога / К.Н.Васьков. – Томск : Тов-во «Печатня С. П. Яковлева», 1911. – 48 с.

3.2. Васьков, К.Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1911 год / МПС, Сиб. железная дорога / К.Н.Васьков. – Томск: Тов-во «Печатня С. П. Яковлева», 1912. – 44 с.

3.3. Васьков, К.Н. Отчет 1) о деятельности Санатория (железнодорожных дач) возле ст. Томск I и 2) о распределении кандидатов-служащих в «Санаторий» Вспомогательного Общества на Ессентукской группе Кавказских Минеральных Вод за 1912 год / К.Н.Васьков – Томск : Тов-во «Печатня С. П. Яковлева», 1913. – 7 с.
3.4. Краткий обзор эксплуатации Сибирской железной дороги за 1914 год (Последний год эксплуатации Сибирской железной дороги) / М.П.С., Сиб. железная дорога. – Томск : Типо-литография Томской жел. дор., 1915. – 91 с.
3.5. Любимов, Л.Н. Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги в первые три года после соединения Западно-Сибирского участка таковой с Средне-Сибирским / Л.Н.Любимов – Изд. Собр. инж. пут. сообщ. – СПб. : тип. Ю.Н. Эрлих, 1904. – 96 с.
3.6. Орлов, М.Н. Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для Омской выставки 1911 г. / М.Н.Орлов – Томск : Тов-во «Печатня С. П. Яковлева», 1912. – 166 с.
3.7. Отчет о врачебно-санитарном состоянии эксплуатируемых железных дорог за 1909 год / МПС, Упр. ж. д. Врачебно-сан. часть. – СПб. : Тип. Императорского уч. глухонемых, 1911. – 245 с.
3.8. Отчет о деятельности библиотеки служащих на бывшей Средне-Сибирской железной дороге за 1899 год. – Томск: Тов-во «Печатня С. П. Яковлева», 1900. – 26 с.
3.9. Отчет о деятельности образовательных учреждений Сибирской железной дороги за 1910 год: школы. – Томск : Тов-во «Печатня С. П. Яковлева», 1911. – 35 с.
3.10. Отчет о состоянии и деятельности Омского технического железнодорожного училища при Омской железной дороге за 1914 – 15 учебный год. – Омск : Типо-литография Омской жел. дор., 1915. – 49 с.
3.11. Отчет о состоянии и деятельности Томского железнодорожного училища службы движения МПС при Томской железной дороге за 1915–1916 учебный год / МПС, Томская железная дорога – Томск, 1916. – 40 с.
3.12. Отчет по постройке I-го участка Средне-Сибирской железной дороги от Оби до Красноярска. 1893–1896 / МПС, Упр. по сооруж. Сибирской ж. д. – СПб., 1902. – 1398 с.
3.13. Характеристика деятельности Омских Главных мастерских за 1913 г. – Томск : Т-во «Печатня С. П. Яковлева», 1914.

4. Справочные издания и статистические сборники

4.1. Большая энциклопедия транспорта: [В 8 т.] / М-во путей сообщ. Рос. Федерации, Рос. акад. трансп.; [Подгот.: Г.И.Белов и др.] ; Гл. ред. Н.С.Конарев. – 2-е изд. – М. : Большая рос. энцикл., 2003. Т. 4 : Железнодорожный транспорт, 2003. – 1039 с.

4.2. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. / С.В.Амелин, Ф.К.Бернгард, Г.И.Богданов [и др.]. – СПб. ; М.: Петербург. гос. ун-т путей сообщ., 1994. – 335 с.

4.3. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 гг. / Под общ. ред. В.Е.Павлова и М.М.Уздина. – СПб. : АООТ «Иван Федоров», 1997. – 416 с.

4.4. Малый энциклопедический словарь : [В 4 т.]. – Репринт. воспроизведение изд. Ф.А.Брокгауз – И.А.Ефрон. – М. : Изд. центр «Терра», 1994. – Т. 3: Кинг-Початок, 1994. – 1056 стб.

4.5. Михельсон, А.Д. Объяснение 25 000 иностранных слов, вошедших в употребление в русский язык, с означением их корней / А.Д. Михельсон. – М. : А. И. Манухин, 1865. – 718 с.

4.6. Новый словотолкователь: Более 150, 000 иностр. слов, вошедших в русский язык : Необходимо–настольная книга для всех сословий : В 3-х т. / Сост. по новейшим известным словарям филологами Карташевым и Бельским под ред. Лучинского. [Т. 1–3]. – [8-е изд.]. – М. : Тип. Е. Г. Потапова, 1887–1888. – 1300 с.

4.7. Сибирская железная дорога. Список личного состава на 1 февраля 1911 года. Вып. 6 / МПС, Сиб. жел. дорога. – Томск : Изд. канцелярии начальника дороги, 1911. – 104 с.

4.8. Словарь иностранных слов, вошедших в состав русского языка : Сост. по Энциклопед. слов. Ф.Павленкова с соответствующими сокращениями в объясн. слов и доб. в их числе. – СПб. : Ф. Павленков, 1917. – 716 стб.

4.9. Словарь по этике / [Адо А.В., Андриевская М.И., Архангельский Л.М. и др.]; Под ред. И.С.Кона. – 4-е изд. – М. : Политиздат, 1981. – 430 с.

4.10. Социология: энциклопедия. – Минск : Книжный Дом, 2003. – 1312 с.

4.11. Статистический ежегодник России. 1915 год (год двенадцатый). – Петроград : Центральный статистический комитет МВД, 1916. Отдел I. – 154 с.

4.12. Численность и состав рабочих в России на основании данных Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г.: составлено по поручению Министерств Финансов, Торговли и Промышленности: [Т. 1–2] / [предисл.: сенатор Н.Тройницкий]. – СПб. : Паровая типо-лит. Н. Л. Ныркина, 1906. Т. I. – 322 с.

4.13. Энциклопедический словарь Ф.А.Брокгауза и И.А.Ефрона – СПб.: Типо-лит. И. А. Ефрона, 1890–1907. – Т. XVI (31), 1895. – 480 с.

5. Периодическая печать

Журналы

5.1. А.А. Русские железные дороги и их слабые стороны / А.А. // Инженер. – 1887. – № 1. – С. 46–48.

5.2. А. Искоренение зла на службе тяги / А. // Железнодорожная неделя. – 1899. – № 10. – С. 149–151.

5.3. Алкоголизм как результат переутомления // Железнодорожник. – 1904. – № 77. – С. 3–4.

5.4. А.Я. Кое-что по поводу ненормальных отношений железнодорожного начальства к низшим железнодорожникам / Я.А. // Железнодорожная неделя. – 1901. – № 21. – С. 324–325.

5.5. Белелюбский, В. О личном составе служб и движения на жел. дорогах / В. Белелюбский // Пути сообщения.– 1911. – № 5. – С. 7.

5.6. Борьба с алкоголизмом // Железнодорожное дело. – 1913. – № 25. – С. 135.

5.7. Борьба рабочих с пьянством // Железнодорожное дело. – 1907. – № 18–19. – С. 203.

5.8. Верховский, Н.П. Организация «Общества трезвости железнодорожных служащих русской сети» / Н.П. Верховский // Пути сообщения. – 1910. – № 26. – С. 380–381.

5.9. Вестник Сибирской железной дороги. – 1903. – № 1–7.– С. 4.

5.10. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1905. – № 20. – С. 238.

5.11. В.С. Железнодорожная служба и отношение к ней линейных агентов / С.В. // Пути сообщения. – 1910. – № 4. – С. 66–67.

5.12. Грамотность в Сибири по переписи 28 января 1897 года // Сибирские вопросы. – 1907. – Т. 17. – С. 15–22.

5.13. Дапшов, И. Внешкольное образование на Сибирской дороге / И. Дапшов // Сибирские вопросы. – 1911. – Т. 35–36. – С. 75–83.

5.14. Д-в. Отголоски железнодорожной жизни / Д–в. // Вестник Юго–Западных железных дорог. – 1905. – № 11. – С. 129.

5.15. Дестрем, Д. Обзор отзывов печати по поводу десятилетия Великого Сибирского рельсового пути / Д. Дестрем // Железнодорожное дело. – 1902. – № 2–3. – С. 28.

5.16. Добросудов. Когда же? / Добросудов // Железнодорожник. 1905. – № 127. – С. 7.

5.17. Докладная записка машинистов Дербентского депо //Железнодорожник. – 1905. – № 99. – С. 8–10.

5.18. Единение железнодорожных служащих // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 21. – С.15.

5.19. Е. Н-н. Значение и деятельность Сибирской железной дороги в области просвещения / Н-н Е. // Вестник Сибирской железной дороги. – 1903. – № 1–7. – С. 9.

5.20. Еще о корпорации // Железнодорожник. – 1904. – № 75. – С. 12–14.

5.21. Еще о Томском железнодорожном клубе // Вестник Сибирской железной дороги. – 1903. – № 11. – С. 13.
5.22. Еще по вопросу о корпорации железнодорожных служащих (письмо в редакцию) // Вестник Сибирской железной дороги. – 1903. – № 9. – С. 8–9.
5.23. Железнодорожная неделя. – 1899. – № 8. – С. 126.
5.24. Железнодорожник. – 1904. – № 58. – С. 18–19.
5.25. Железнодорожник. – 1905. – № 121. – С. 4–6.
5.26. Железнодорожник. – 1905. – № 124. – С. 3–4.
5.27. Железнодорожник. – 1905. – № 126. – С. 1.
5.28. Железнодорожник. – 1905. – №№ 130–131. – С. 28–30.
5.29. Железнодорожник. Железнодорожная печать и читатели // Вестник Сибирской железной дороги. – 1905. – № 5. – С. 8–11.
5.30. Железнодорожное дело. – 1904. – № 45. – С. 543.
5.31. Заболеваемость душевными болезнями среди железнодорожных служащих // Железнодорожник. – 1904. – № 64. – С. 4–7.
5.32. Записка начальника сл. Тяги Николаевской ж. д. С. И. Михина о нормах взыскания со служащих // Железнодорожник. – 1905. – № 117. – С. 6–7.
5.33. Зет. Еще о «ты» / Зет // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 43. – С. 20–21.
5.34. Из золотой книги // Железнодорожник. – 1907. – № 231–50. – С. 4–6.
5.35. И-ко, Л.О. К вопросу о железнодорожном сословии / Л.О. И-ко // Железнодорожная неделя. – 1902. – № 45. – С. 703–704.
5.36. Как живется // Железнодорожник. – 1905. – № 95. – С. 1–3.
5.37. Кенигшац, А.С. Несколько слов о служебной этике и товарищеских отношениях. Письмо в редакцию / А.С. Кенигшац // Железнодорожник. – 1903. – № 21. – С. 22–24.
5.38. К вопросу о служебной форме одежды. (Письмо в редакцию) // Железнодорожное дело. – 1896. – № 46–47. – С. 401.
5.39. К вопросу о санитарно-экономическом состоянии заболеваемости и смертности линейных служащих на Сибирской железной дороге // Вестник Сибирской железной дороги. – 1905. – № 1. – С. 6–11.
5.40. К нашим читателям // Железнодорожная неделя. – 1899.– № 1.– С. 2.
5.41. Крапивин, Ф. Краткая история школьного дела на Сибирской дороге / Ф. Крапивин // Сибирские вопросы. – 1910. – Т. 19–20. – С. 35–50.
5.42. Крапивин, Ф. Краткая история школьного дела на Сибирской дороге (окончание) / Ф. Крапивин // Сибирские вопросы. – 1910. – Т. 21. – С. 25–34.
5.43. Краткая история школьного дела на Сибирской дороге // Сибирские вопросы. – 1910. – Т. 19–20. – С. 36.
5.44. Любопытный Макара. С Сибирской жел. дор. / Любопытный Макара // Железнодорожник. – 1905.– №№ 130–131. – С. 19.
5.45. Мельников, Н. Что нужно для улучшения личного состава служащих на железных дорогах? / Н. Мельников // Железнодорожное дело. – 1909. – № 33. – С. 185–186.

5.46. Мундирный вопрос // Железнодорожник. – 1904. – № 48. – С. 8.
5.47. Начальное образование на линиях казенных железных дорог // Вестник путей сообщения. – 1915. – № 40. – С. 309.
5.48. Наша некультурность // Жизнь железнодорожника. – 1910. – № 4. – С. 54–55.
5.49. Несколько цифр // Железнодорожник. – 1904. – № 45. – С. 8–9.
5.50. Обзор печати // Железнодорожник. – 1903. – № 25. – С. 12.
5.51. Об организации съезда представителей служащих Российских железных дорог // Железнодорожник. –1905. – № 98. – С. 7–10.
5.52. Обзор печати // Железнодорожник. – 1903. – № 15. – С. 16.
5.53. Обзор печати // Железнодорожник. – 1903. – № 16. – С. 14.
5.54. Обзор печати // Железнодорожник. – 1904. – № 38. – С. 12.
5.55. Обзор печати // Железнодорожник. – 1904. – № 42. – С. 14.
5.56. Обзор печати // Железнодорожник. – 1904. – № 74. – С. 14.
5.57. Обзор печати // Железнодорожник. – 1904. – № 80. – С. 13.
5.58. Обзор печати // Железнодорожник. – 1905. – № 89. – С. 11.
5.59. Обзор печати // Железнодорожник. – 1905. – № 90. – С. 11.
5.60. Обзор печати // Железнодорожник. – 1905. – № 91. – С. 13.
5.61. Обзор печати // Железнодорожник. – 1905. – № 109. – С. 11.
5.62. Обзор печати // Железнодорожник. – 1905. – № 117. – С. 17.
5.63. Обзор печати // Железнодорожник. – 1905. – № 120. – С. 19.
5.64. Обзор печати // Железнодорожник. – 1905. – № 123. – С. 13.
5.65. О введении товарищеского суда среди машинистов // Железнодорожное дело. – 1904. – № 25–26. – С. 297.
5.66. Обозрение печати // Железнодорожная неделя. – 1899. – № 8. – С. 124–125.
5.67. Об условиях железнодорожного труда. Финляндия // Железнодорожник. – 1906. – № 177–44. – С. 6–7.
5.68. Об условиях железнодорожного труда. Финляндия (окончание) // Железнодорожник. – 1906. – № 178–45. – С. 7–9.
5.69. Один из бесправных. Самостоятельное железнодорожное сословие (письмо в редакцию) // Железнодорожная неделя. – 1902. – № 42. – С. 653.
5.70. О введении товарищеского суда среди машинистов // Железнодорожное дело. – 1904. – № 25–26. – С. 297.
5.71. Осеньев, Л. Товарищеский долг / Л. Осеньев // Железнодорожник. – 1905. – № 127. – С. 3–4.
5.72. Осеньев, Л. Школьный вопрос на полосе отчуждения / Л. Осеньев // Железнодорожник. – 1905. – № 97. – С. 4–5.
5.73. Отголоски железнодорожной жизни // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1904. – № 26. – С. 263.
5.74. От редакции // Железнодорожный посредник. – 1909. – Пробный номер. – С. 1–2.
5.75. От редакции // Вестник Омской железной дороги. – 1916. – № 1. – Часть неофициальная. – С. 1.

5.76. Павчинский, И. Письма железнодорожника / И. Павчинский // Вестник Омской железной дороги. – 1916. – № 8. – Часть неофициальная. – С. 60.
5.77. Палибин, Н. Н. Денежные штрафы и нравственное воздействие на подчиненных / Н. Н. Палибин // Железнодорожник. – 1903. – № 14. – С. 9–11.
5.78. Письма в редакцию // Железнодорожник. – 1905. – № 124. – С. 15–16.
5.79. Письмо начальникам дорог Начальника Управления железных дорог Д. П. Козырева // Пути сообщения. – 1910. – № 44–45. – С. 581.
5.80. Подлунный. Мысли вслух / Подлунный // Железнодорожник. – 1905. – № 104. – С. 16–18.
5.81. Подписчик. Привет железнодорожнику / Подписчик // Железнодорожник. – 1903. – № 4. – С. 15.
5.82. Положение о «Вестнике Омской железной дороги» // Вестник Омской железной дороги. – 1916. – № 1. – Часть официальная. – С. 2.
5.83. Почему нет у нас ж. д. прессы // Жизнь железнодорожника. – 1910. – № 5. – С. 71–73.
5.84. Пора! // Железнодорожник. – 1903. – № 23. – С. 13–14.
5.85. П.С. В разъединении – бессилие / С.П. // Железнодорожник. – 1904. – № 38. – С. 3–5.
5.86. П.С. Как живется / С.П. // Железнодорожник. – 1903.– № 28. – С. 3–5.
5.87. Пример, достойный подражания // Вестник Сибирской железной дороги. – 1905. – № 32. – С. 13.
5.88. Проект дисциплинарного устава для железнодорожных служащих. С особым приложением «Дисциплинарный устав для железнодорожных служащих» И. И. Рихтера // Железнодорожное дело. – 1901. – № 35.
5.89. Проект дисциплинарных правил для служащих на железных дорогах // Железнодорожник. – 1906. – № 179–46. – С. 3–5.
5.90. Проект Общего Положения о служащих Владикавказской жел. дороги // Железнодорожник. – 1904. – № 57. – С. 5.
5.91. Программная речь нового Министра Путей Сообщения // Железнодорожник. – 1909. – № 285–5. – С. 6.
5.92. Протокол № 13 экстренного заседания 9 октября 1905 г. Первого Всероссийского Делегатского Съезда железнодорожных служащих // Железнодорожник. – 1905. – № 127. – С. 25–28.
5.93. П.С. Железная дорога, печать и общество / С.П. // Железнодорожник. – 1903. – № 6. – С. 9–10.
5.94. П.С. Как живется / С.П. // Железнодорожник. – 1903. – № 18. – С. 3–5.
5.95. П.С. Как живется / С.П. // Железнодорожник. – 1903. – № 28. – С. 3–5.
5.96. П.С. Как живется / С.П. // Железнодорожник. – 1904. – № 43. – С. 3–5.
5.97. П.С. Один из старых вопросов / С. П. // Железнодорожник. – 1903. – № 12. – С. 5–7.
5.98. П.С. Правдивое слово / С.П. // Железнодорожник. – 1904. –№ 76. – С. 6 7.

5.99. Свои и чужие // Железнодорожник. – 1904. – № 83. – С. 7–9.
5.100. С.Ге. Как живется / Г е С. // Железнодорожник. – 1903. – № 22. – С. 3–5.
5.101. Служащие и рабочие на русских железных дорогах в 1903 году // Железнодорожник. – 1906. – № 135–2. – С. 9.
5.102. Служащий. Несколько слов о корпорации железнодорожных служащих / Служащий // Вестник Сибирской железной дороги. – 1903. – № 8. – С. 8–9.
5.103. Соколов, А. Какая газета нужна железнодорожному служащему? / А. Соколов // Железнодорожное дело. – 1899. – № 1–2. – С. 14–15.
5.104. Соломко, П. Как живется / П. Соломко // Железнодорожник. – 1907. – № 187–7. – С. 1–3.
5.105. Союз служащих и рабочих С.-Петербурбургско-Варшавской ж. д. // Железнодорожник. – 1905. – № 128. – С. 4–7.
5.106. Спенглер, Н.Э. Нужна ли своя газета железнодорожному служащему? / Н.Э. Спенглер // Железнодорожное дело. – 1898. – № 26–27. – С. 343–346.
5.107. С Сибирской ж. д. // Железнодорожник. – 1904. – № 49. – С. 24.
5.108. С Сибирской железной дороги // Железнодорожник. – 1905. – № 118. – С. 16–17.
5.109. С Сибирской железной дороги // Железнодорожник. – 1905. – № 119. – С. 19–20.
5.110. С Сибирской жел. дор. // Железнодорожник. – 1907. – № 206–25. – С. 13.
5.111. Студенты-практиканты и положение их в области учебного дела и службы // Железнодорожник. – 1903. – № 14. – С. 4–6.
5.112. Суд чести машинистов // Железнодорожник. – 1904. – № 50.–С. 10–11.
5.113. Суд чести на Сибирской железной дороге // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1905. – № 51–52. – С. 562.
5.114. Т. Как живется / Т. // Железнодорожник. – 1903. – № 25. – С. 3–4.
5.115. Т. Как живется / Т. // Железнодорожник. – 1905. – № 83. – С. 3–4.
5.116. Тяжелое положение // Сибирское слово. – 1910. – № 33.– С. 3.
5.117. Увольняемость служащих Сибирской дор. по годам и месяцам года // Вестник Сибирской железной дороги. – 1903. – № 12.– С. 8–9.
5.118. Характеристика железнодорожного журнала // Железнодорожная неделя. – 1899. – № 46. – С. 714–715.
5.119. Хроника // Железнодорожник. – 1906.– № 177–44.– С. 13.
5.120. Цедрикъ, С. Думы к «Думам» / С. Цедрик // Вестник Сибирской железной дороги. – 1905. – № 16.– С. 11.
5.121. Чужой. Житейские заметки / Чужой // Железнодорожник. – 1903. – № 1. – С. 18–21.
5.122. Шпала, В. Не место красит человека, а человек место / В. Шпала // Железнодорожная неделя. – 1899. – № 42. – С. 666–667.
5.123. Я. Грустные цифры / Я // Железнодорожник. – 1903.– № 22. – С. 8–11.
5.124. Leo. Ст. Омск, Сибирской ж. дор. / Leo // Железнодорожник. – 1904. – № 79. – С. 24–26.

5.125. Homo. С Пермской ж. дор. / Homo // Железнодорожник. – 1907. – № 188–7. –С. 14–15.
5.126. Z. Железнодорожный клуб в Вене и Петербурге / Z //Железнодорожник. – 1903. – № 2. – С. 9–12.
5.127. Z-овъ. Открытое письмо к железнодорожной интеллигенции / Z–овъ // Вестник Сибирской железной дороги. – 1905.– № 5. – С. 17– 18.

Газеты

5.128. Ад-в. О железнодорожной службе / Ад-в. // Сибирь. – 1906. – 10 декабря.
5.129. А.Л. Общество народных развлечений / Л.А. // Восточная Заря. – 1909. – 10 июля.
5.130. А.Н. Кто должен обратить внимание? / Н.А. // Народная летопись. – 1909. – 18 апреля.
5.131. Библиотека железнодорожного собрания // Сибирская жизнь. – 1912. – 14 февраля.
5.132. Библиотеки Сибирской железной дороги за 1912 г. // Сибирская жизнь.– 1913. –12 июля.
5.133. Благотворительный налог // Сибирская жизнь.– 1899. – 6 апреля.
5.134. Борьба с алкоголизмом на Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. – 1914. – 16 января.
5.135. Борьба со злоумышленниками на железных дорогах // Сибирская жизнь. – 1903. – 12 февраля.
5.136. Борьба с пьянством на жел. дорогах // Сибирское слово. – 1910. – № 27. – С. 3.
5.137. Буфетные порядки на станциях Томской ветки // Томский листок. – 1896. – 12 ноября.
5.138. Вагоны-библиотеки // Сибирская жизнь. – 1914. – 10 января.
5.139. В интересах трезвости // Сибирская жизнь. – 1913. – 29 марта.
5.140. В железнодорожном центральном комитете // Сибирская жизнь. – 1914. – 1 октября.
5.141. В железнодорожном собрании // Сибирская жизнь. – 1911. – 17 февраля.
5.142. В железнодорожном собрании // Сибирская жизнь. – 1912. – 10 февраля.
5.143. В железнодорожных школах // Сибирская жизнь. – 1908. – 20 мая.
5.144. В настоящее время… // Сибирская жизнь. – 1902. – 25 октября.
5.145. В обществе железнодорожников // Сибирская мысль.– 1907. – 6 февраля.
5.146. В обществе железнодорожников // Сибирская жизнь. – 1907. – 13 июля.
5.147. В ознаменование 35-летней инженерной деятельности // Сибирская жизнь. – 1910. – 26 августа.
5.148. Волжанин. С линии Сибирской жел. дороги (*Пасынки дороги*) / Волжанин // Восточная Заря. – 1909. – 3 июля.
5.149. Воспрещение сходок и собраний // Сибирская жизнь. – 1906.– 11 января.
5.150. Восточная Заря. – 1909. – 14 августа.

5.151. Восточный край. – 1906. – 21 июля.
5.152. В среде рабочих // Сибирская жизнь. – 1906. – 22 июля.
5.153. В центральном железнодорожном комитете // Сибирская жизнь. – 1915. – 3 ноября.
5.154. Глазковское ж. д. об-во трезвости // Сибирь. – 1914. – 21 июня.
5.155. Георгий, В. С линии сиб. жел. дор. / В. Георгий // Сибирская жизнь. – 1906. – 10 сентября.
5.156. Дамский комитет при управлении Сиб. ж. дор. // Сибирская жизнь. – 1914. – 17 сентября.
5.157. День флажков // Сибирская жизнь. – 1914. – 17 сентября.
5.158. Детский сад у железнодорожников // Сибирская жизнь.– 1906.– 20 июня.
5.159. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги // Восточное обозрение. – 1893. – 2 мая.
5.160. Днепровский, А.Г. Нижнеудинск (О недоступности здоровых развлечений) / А.Г. Днепровский // Восточная Заря. – 1910. – 16 апреля.
5.161. Д. Санитария в пассажирских поездах Сибирской жел. дороги / Д. / Сибирская жизнь. – 1905. – 12 июня.
5.162. Жалобы на железнодорожных служащих // Сибирская жизнь. – 1905. – 17 августа.
5.163. Жалобы пассажиров // Сибирская жизнь. – 1904. – 10 апреля.
5.164. Железнодорожные взгляды // Сибирская жизнь. – 1898. – 1 июля.
5.165. Железнодорожная газета // Сибирская жизнь. – 1913. – 22 сентября.
5.166. Железнодорожная горячка // Томский листок. – 1896. – 22 марта.
5.167. Железнодорожные беспорядки // Томский листок. – 1896. – 1 ноября.
5.168. Железнодорожные курсы // Сибирская жизнь. – 1902. – 22 июня.
5.169. Железнодорожное общество трезвости // Сибирская жизнь. – 1911. – 24 августа.
5.170. Жалобы железнодор. рабочих // Сибирская жизнь. – 1906. – 10 июня.
5.171. Железнодорожные неурядицы // Томский листок. – 1896. – 19 декабря.
5.172. Железнодорожные школы // Сибирская жизнь. – 1902. – 13 января.
5.173. Замечательная школа // Томский листок. – 1896. – 21 февраля.
5.174. Запрещение начальникам уч. сл. пути производить без разрешения стройки // Сибирская жизнь. – 1906. – 1 марта.
5.175. Значение Сибирской железной дороги // Восточное обозрение. – 1894. – 5 июня.
5.176. Зачатки железнодорожного клуба // Сибирская жизнь.– 1900.– 26 апреля.
5.177. Из железнодорожной жизни. (Железнодорожный юпитер) // Сибирская жизнь. – 1909. – 23 сентября.
5.178. Из железнодорожного мира // Сибирская жизнь. – 1900. – 21 апреля.
5.179. Из ставки верховного главнокомандующего // Сибирская жизнь. – 1914. – 25 ноября.

5.180. Инкогнито. Странички / Инкогнито // Народная летопись. – 1909. – 30 сентября.
5.181. Иннокентьевская жизнь. Из общества «Трезвости» // Восточная заря. – 1910. – 20 марта.
5.182. Интересный циркуляр // Сибирская жизнь. – 1909. – 4 октября.
5.183. И.Ч. В центральном железнодорожном комитете / Ч.И.// Сибирская жизнь. – 1915. – 26 февраля.
5.184. И.Ч. Ст. Курган, Сиб. ж. д. / Ч.И. // Сибирская жизнь. – 1914. – 6 декабря.
5.185. Кабак – неизменный спутник строящейся сиб. жел. дороги // Томский листок. – 1897. – 21 мая.
5.186. К вопросу об улучшении положения железнодорожных служащих // Сибирская жизнь. – 1900. – 5 февраля.
5.187. К вопросу о рабочих клубах в России // Народная летопись. – 1909. – 14 июля.
5.188. Комитеты на станциях // Сибирская жизнь. – 1914. – 14 октября.
5.189. К открытию нового института пут. сообщения // Томский листок. – 1897. – 16 марта.
5.190. К. Ст. Каинск (Невозможное состояние станции) / К.// Сибирская жизнь. – 1912. – 23 декабря.
5.191. К 100-летнему юбилею института инженеров пут. сообщ. // Сибирская жизнь. – 1910. – 24 октября.
5.192. Лекция П. П. Маслова // Сибирь. – 1914. – 11 марта.
5.193. Линейный. Челябинск (Учебное дело на Сибирской дороге) / Линейный // Сибирская жизнь. – 1908. – 4 апреля.
5.194. Музей Школьно-библиотечного комитета Сибир. ж. д. // Сибирская жизнь. – 1902. – 7 июня.
5.195. На библиотеку Омской жел. дороги // Сибирская жизнь. – 1915. – 14 февраля.
5.196. На днях школьные… // Сибирская жизнь. – 1902. – 27 октября.
5.197. На съезде делегатов служащих и рабочих Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. – 1905. – 29 ноября.
5.198. На Челябинском вокзале // Сибирская жизнь. – 1909. – 6 марта.
5.199. Не от переутомления ли? // Сибирская жизнь. – 1905. – 28 апреля.
5.200. Неподготовл. ж.-дор. агентов // Сибирское слово. – 1911. – № 100.
5.201. Обеспечение семей призванных // Сибирская жизнь. – 1914.– 14 октября.
5.202. Об издании железнодорожного журнала // Сибирская жизнь. – 1913. – 3 августа.
5.203. Обская жизнь. – 1910. – 20 января.
5.204. Обыватель атаманского хутора. Атаманский хутор / Обыватель атаманского хутора // Сибирская жизнь. – 1902. – 26 октября.
5.205. О военной службе в железнодорожных школах // Сибирская жизнь. – 1911. – 26 августа.

5.206. О железнодорожном собрании // Сибирская жизнь. – 1903. – 14 сентября.
5.207. Омск // Сибирская жизнь. – 1898. – 18 августа.
5.208. Об отводе железнодорожных помещений для раненых // Сибирская жизнь. – 1914. – 5 сентября.
5.209. Открытие госпиталей // Сибирская жизнь. – 1914. – 21 сентября.
5.210. Отобрание здания // Обская жизнь. – 1909. – 17 декабря.
5.211. Письма в редакцию // Сибирская жизнь. – 1915. – 25 ноября.
5.212. Полезная мера // Сибирская жизнь. – 1911. – 20 октября.
5.213. Положение переселенцев на сибирской жел. дор. // Томский листок. – 1897. – 30 мая.
5.214. Пос. Каинск, Омской ж. д. // Сибирская жизнь. – 1915. – 22 февраля.
5.215. Помещения для нужд военного времени // Сибирская жизнь. – 1914. – 12 сентября.
5.216. Поселок Ново-Николаевской // Томский листок. – 1896. – 11 февраля.
5.217. Постановление рабочих // Сибирская жизнь. – 1906. – 4 октября.
5.218. Приготовление белья ученицами // Сибирская жизнь.– 1914.–11 октября.
5.219. Приказ начальника Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. – 1901. – 20 июля.
5.220. Приезд железнодорожных служащих // Томский листок. – 1897. – 9 января.
5.221. Проект нового управления Россией // Сибирское обозрение. – 1906. – 7 февраля.
5.222. Психические заболевания // Сибирская жизнь. – 1905. – 31 марта.
5.223. «Р». Министерская аттестация железнодорожного начальства / «Р» // Сибирская жизнь. – 1913. – 5 сентября.
5.224. Санитарно-экономическое положение линейных служащих Сиб. ж. дороги // Сибирская жизнь. – 1902. – 15 февраля.
5.225. Сбор пожертвований в пользу Красного Креста на Сиб. жел. дороге // Сибирская жизнь. – 1914. – 19 сентября.
5.226. Священник в борьбе с пьянством служащих // Сибирь. – 1914. –10 апреля.
5.227. Сибирская жизнь. – 1898. – 18 декабря.
5.228. Сибирская жизнь. – 1899. – 4 марта.
5.229. Сибирская жизнь. – 1903. – 16 июля.
5.230. Сибирская жизнь. – 1903. – 4 сентября.
5.231. Сибирская жизнь. – 1903. – 24 октября.
5.232. Сибирская жизнь. – 1904. – 10 июня.
5.233. Сибирская жизнь. – 1905. – 18 ноября.
5.234. Сибирская жизнь. – 1905. – 26 ноября.
5.235. Сибирская жизнь. – 1906. – 8 февраля.
5.236. Сибирская жизнь. – 1909. – 7 апреля.
5.237. Сибирская жизнь. – 1909. – 12 апреля.
5.238. Сибирская жизнь. – 1909. – 23 сентября.
5.239. Сибирская жизнь. – 1909. – 19 ноября.

5.240. Сибирская жизнь. – 1914. – 23 марта.
5.241. Сибирская жизнь. – 1914. – 29 октября.
5.242. Сибирская железная дорога в санитарном отношении // Сибирская жизнь. – 1909. – 4 июня.
5.243. Сибирские церкви и школы фонда Александра III // Сибирская жизнь. – 1904. – 11 июня.
5.244. Сибирское обозрение. – 1906. – 12 марта.
5.245. «Сибирь в прошлом, настоящем и будущем» (Лекция П. П. Маслова) // Сибирь. – 1914. – 13 марта.
5.246. Сибирь. – 1909. – 8 августа.
5.247. Сибирь. – 1909. – 27 ноября.
5.248. Сибирь. – 1909. – 20 декабря.
5.249. Сибирь. – 1910. – 29 апреля.
5.250. Сибирь. – 1910. – 9 июня.
5.251. Сибирь. – 1914. – 6 марта.
5.252. С линии Сибирской жел. дор. // Восточная заря. – 1909. – 4 сентября.
5.253. С линии сибирской жел. дор. («Порядки» на дороге) // Сибирь. – 1910. – 4 апреля.
5.254. Служащие контроля // Сибирская жизнь. – 1901. – 12 сентября.
5.255. Со ст. Тайга // Томский листок. – 1897. – 5 июня.
5.256. Со ст. Тайга, Сиб. ж. д. // Сибирская жизнь. – 1909. – 7 мая.
5.257. Спектакли и концерты в железнодорожных обществах // Сибирская жизнь. – 1900. – 4 марта.
5.258. Спектакль в пользу технического железнодорожного училища // Сибирская мысль. – 1906. – 24 ноября.
5.259. С. Поломошное, Тутальской вол. (Пьянство) / С. // Сибирская жизнь. – 1911. – 15 ноября.
5.260. Станция Поломошная // Сибирская жизнь. – 1899. – 13 мая.
5.261. Ст. Боготол, Сиб. ж. дор. (Помощь семьям запасных) // Сибирская жизнь. – 1914. – 28 октября.
5.262. Ст. Каинск // Сибирская мысль. – 1906. – 11 ноября.
5.263. Ст. Обь Средне-Сибирской железной дороги // Томский листок. – 1897. – 16 октября.
5.264. Ст. Омск (Что такое кладь и пассажиры) // Сибирская жизнь. – 1898. – 9 апреля.
5.265. Ст. Тайга. Библиотека и ж. д. собрание // Сибирская жизнь. – 1914. – 20 июня.
5.266. Ст. Тайга (Открытие участкового и дамского комитетов) // Сибирская жизнь. – 1914. – 10 октября.
5.267. Ст. Тайга // Сибирская жизнь. – 1904.– 13 января.
5.268. Ст. Тайга // Томский листок. – 1897. – 21 января.
5.269. Суд чести в Кургане // Сибирская жизнь. – 1905. – 9 августа.

5.270. Сухан, В. Порядки на железной дороге / В.Сухан // Сибирская мысль. – 1907. – 3 января.
5.271. Тоже циркуляр // Сибирская жизнь. – 1907. – 25 октября.
5.272. Томский листок. – 1897. – 5 августа.
5.273. Томск-Таежный // Томский листок. – 1896. – 8 февраля.
5.274. Томский листок. – 1896. – 14 января.
5.275. Тьма. Ст. Курган, сибирской жел. дор. / Тьма // Сибирская жизнь. – 1900. – 1 декабря.
5.276. Убежища для воинов на Томской ж. д. // Сибирская жизнь. – 1915. – 5 февраля.
5.277. Учреждение школьных комитетов на Сибирской железной дороге // Сибирская жизнь. – 1902. – 22 августа.
5.278. Характерный приказ // Сибирская жизнь. – 1905. – 30 октября.
5.279. Центральным комитетом служащих Томской ж. д. … // Сибирская жизнь. – 1916. – 26 января.
5.280. Чтение о трезвости // Сибирь. – 1914. – 25 июня.
5.281. Шахматная жизнь в Томске // Сибирская жизнь. – 1910. – 6 октября.
5.282. Шипицын, А.Н. На общественной работе (К деятельности жел. – дор. дамского комитета) / А.Н. Шипицын // Сибирская жизнь. – 1915. – 4 октября.
5.283. Школьное дело на Сибирской жел. дороге // Сибирская жизнь. – 1901. – 1 мая.
5.284. Эм. Ге. Вечер железнодорожников / Ге. Эм. // Сибирская жизнь. – 1913. – 28 ноября.
5.285. Яницкий, И. Где быть зданию управления Сиб. ж. д. / И. Яницкий // Сибирская жизнь. – 1914. – 21 января.
5.286. Veritas. Ст. Каинск / Veritas // Сибирская жизнь.– 1904. – 27 ноября.
5.287. 100-летний юбилей института инженеров путей сообщения // Сибирская жизнь. – 1910. – 20 ноября.

6. Научно-исследовательская литература

6.1. Афанасьев, А.Л. Всероссийские съезды по борьбе с пьянством, III Государственная Дума и трезвенное движение в Сибири и на Дальнем Востоке в 1910 – 1912 гг. / А.Л.Афанасьев // Вестник Томского государственного университета. – 2010. – № 335. – С. 63–67.
6.2. Балтрашевич, М.А. Железнодорожный форменный костюм / М.А. Балтрашевич. – М. : Триада ЛТД, 2005. – 242 с.
6.3. Бандман, М.К. Место Транссиба в экономике России после распада СССР / М.К. Бандман. – Новосибирск : ИЭиОПП, 1996. – 70 с.

6.4. Благотворительность в России / сост. по Высочайшему повелению Собственной Е.И.В. Канцеляриею по учреждениям Императрицы Марии. Т. 1. – СПб. : Тип.-лит. Н. Л. Ныркина, 1907. – 959 с.
6.5. Блинов, В.С. Путейцы верны традициям / В.С. Блинов // Путь и путевое хозяйство. – 2001. – № 3. – С. 11–12.
6.6. Богданов, М. Е. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России / М.Е. Богданов. – М. : Тов.-тип. А. Н. Мамонтова, 1906. – 86 с.
6.7. Борзунов, В.Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне первой русской революции: по материалам строительства Транссибирской магистрали, 1891–1904 гг. / В.Ф. Борзунов. – М. : Наука, 1965. – 198 с.
6.8. Бочанова, Г.А. Внешкольное образование рабочих Сибири в конце XIX – начале XX вв. / Г.А. Бочанова // Революционное и общественное движение в Сибири в конце XIX – начале XX вв. – Новосибирск: Наука, 1986. – С. 176–197.
6.9. Булатников, И.Е. Воспитательная система как фактор формирования ответственного отношения будущих специалистов к профессиональной деятельности / И.Е. Булатников// Ярославский педагогический вестник: Серия «Гуманитарные науки». – Ярославль : Изд–во ЯГПУ. – 2009. – № 4 (61). – С. 92–97.
6.10. Быкова, А. Г. Алкоголизм и пьянство в России в XIX –начале XX в.: из истории проблемы: монография / А. Г. Быкова. – Омск: Омский юридический институт, 2006 – 136 с.
6.11. Воронин, М.И. Великий Сибирский путь – плод замыслов ученых и питомцев Института инженеров путей сообщения / М.И. Воронин. – М-во путей сообщ. СССР. Ленингр. ин-т инженеров ж.-д. трансп. им. акад. В. Н. Образцова. – Л. : Б. и., 1991. – 14 с.
6.12. Вечер, Е.В. Влияние Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX– начале XX вв. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Е.В. Вечер. – Кемерово, 2004. – 197 с.
6.13. Гайдамакин, А.В. Социокультурные аспекты советской концепции железнодорожного транспорта: опыт формирования и роль соцсоревнования железнодорожников в ее реализации. 1917–1930–е гг. / А.В. Гайдамакин // Вестник Омского университета. – 2012. – № 2. – С. 298–307.
6.14. Гайдамакин, А.В. Социокультурные проблемы реформирования отечественного железнодорожного транспорта в начале XXI века в представлениях его работников / А.В. Гайдамакин // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – 2013. – № 2. – Ч. 1. – С. 40–45.
6.15. Гайдамакин, А. В. Формирование корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов / А.В. Гайдамакин // Омский научный вестник. – 2013. – № 2 (116). – С. 5–10.

6.16. Гарин-Михайловский, Н. Г. Проза; Воспоминания современников / Н.Г.Гарин-Михайловский; Сост., вступ. ст. и коммент. Г. М. Миронова, Л. Г. Миронова.– М. : Правда. – 572 с.
6.17. Гордиенко, Т. Н. Библиотеки Транссиба: история образования в документах и публикациях / Т. Н. Гордиенко. – Иркутск: Оттиск, 2011. – 224 с.
6.18. Гостяева, Л.Н. Железнодорожное образование в Енисейской губернии / Л.Н. Гостяева, Ж.М. Мороз // Енисейская губерния – Красноярский край: 190 лет истории: VII Краеведческие чтения, Красноярск, декабрь 2012 г. / М-во культуры Краснояр. края, Арх. агентство Краснояр. края, Гос.универс. науч. б-ка Краснояр. края ; [науч. ред. В.И. Федорова ; ред. : Н.Л. Казачкина,С.А. Кудряшова]. – Красноярск : ГУНБ, 2012. С. 78–82.
6.19. Громов, Ф.А. Условия труда и культура производства / Ф.А. Громов, В.Н. Лужбин. – М. : Экономика, 1972. – 53 с.
6.20. Дегальцева, Е.А. Повседневный быт населения Сибири во второй половине XIX – начале XX века / Е.А. Дегальцева // Вопросы истории. – 2005. – № 10. – С. 75–86.
6.21. Дмитриева, А.А. Сохранение преемственности поколений как условие эффективного реформирования железнодорожной отрасли в России : автореф. дис. … канд. соц. наук : 22.00.04 / А.А. Дмитриева. – Иркутск, 2009. – 22 с.
6.22. Дурново, А.В. Из воспоминаний о пятидесятилетнем юбилее Института Корпуса инженеров путей сообщения / А.В. Дурново; Ин-т инж. пут. сообщ. имп. Александра I. – СПб. : тип. Ю. Н. Эрлих, 1910. – 99 с.
6.23. Железнодорожники в 1905 г.: (Очерки из истории Союза) / ЦК Всерос. союза рабочих ж.-д. транспорта. Комис. изучения истории проф. движения на транспорте (Истпрофтран). – М Лит.- изд. отд. ЦК Союза, 1922. – 32 с.
6.24. Зайченко, А.Н. Культура производства : [Кировский чугунолитейный завод] / А.Н. Зайченко, И.Ф. Кораблев ; [лит. запись М.А. Иванова ; предисл. Н.Я. Маликова]. – Тула : Приокское книжное изд-во, 1976. – 86 с.
6.25. Залужная, Д.В. Транссибирская магистраль: ее прошлое и настоящее. Истор. очерк. / Д.В. Залужная. – М. : Мысль, 1980. – 287 с.
6.26. Зверев, В.Ю. Корпоративная культура и ее ценностно-мотивационные ориентиры / Ю.В. Зверев, Л.Е. Ларина // Мир транспорта. – 2004. – Т. 7. – № 3. – С. 108–115.
6.27. Зензинов, Н.А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта: очерки / Н.А. Зензинов, С.А. Рыжак. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Транспорт, 1990. – 479 с.
6.28. Земеров, Б.И. Источники формирования и социальный состав железнодорожников Сибири (1894–1917 гг.) / Б.И. Земеров // Из истории Сибири. Вып. 8. – Томск: ТГУ, 1973. –С. 55–81.

6.29. Земеров, Б.И. Динамика номинальной заработной платы железнодорожников Сибири (1900–1917 гг.) / Б.И. Земеров // Рабочие Сибири в период империализма : сб. ст. – Томск, 1976. – С. 89–122.
6.30. Зиновьев, В.П. К расчету реальной заработной платы приисковых рабочих Сибири. (На материалах приисков Томского горного округа) / В.П. Зиновьев. Рабочие Сибири в период империализма. Из истории Сибири. Вып. 14. – Томск : ТГУ,1974. С. 86–99.
6.31. Зольников, Д.М. Рабочее движение в Сибири в 1917 г. / Д.М. Зольников. – Новосибирск : Наука, Сибирское отделение, 1969. – 334 с.
6.32. Иванова, А. Ю. Развитие региональной железнодорожной сети во второй половине XIX в. - феврале 1917 г.: социально-экономический аспект (по материалам губерний Верхней Волги): автореф. дис. ... канд. ист. наук : 07. 00.02 / А. Ю. Иванова. – Иваново, 2011. – 24 с.
6.33. История инженерного образования в России: учеб. пособие / В.Д. Верескун, Ю.Д. Мишин, П.М. Постников. – М. : ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012. – 227 с.
6.34. История железнодорожного транспорта России: учеб. пособие / А.В. Гайдамакин, В.В. Лукин, В.А. Четвергов и др.; под ред. А.В. Гайдамакина, В.А. Четвергова. – М. : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2012 – 312 с.
6.35. История Петербургского государственного университета путей сообщения: В 2 т., 3 кн. / Т. 1. Ларионов А.М. История Института инженеров путей сообщения Императора Александра I-го за первое столетие его существования. 1810–1910. – СПб.: Петерб. гос. ун-т путей сообщения, 2009. – 534 с.
6.36. История Петербургского государственного университета путей сообщения: В 2 т., 3 кн. / Т. 2, кн. 1. 1911–1984 / Под общей ред. В.И. Ковалева и И.П. Киселева. – СПб. : Петерб. гос. ун-т путей сообщения, 2009. – 560 с.
6.37. История промышленности Новосибирска : исторические очерки / АН, СО, Ин-т ист.; Регион. ассоциация руковод. предприятий. – Новосибирск: Историческое наследие Сибири, 2004 / Т. 1: Начало : (1893–1917) / [Г.А. Бочанова и др. ; глав. ред. А.Ф. Косенков; отв. ред. В.И. Клименко], 2004. – 653 с.
6.38. Кадровая политика на железных дорогах мира : Коллегии МПС РФ 3 июля 2001 г.: аналитический обзор. – М., 2001.
6.39. Капитонов, Э.А. Корпоративная культура: теория и практика/ Э.А. Капитонов, Г.П. Зинченко, А.Э. Капитонов. – М. : Альфа-Пресс, 2005. – 350 с.

6.40. Кообар, Г.А. Сервисная деятельность на Сибирской железной дороге в 1900–1913 гг.: качество и культура обслуживания: дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Г.А. Кообар. – Омск, 2006. – 201 с.
6.41. Корпоративная культура = Corporate culture : проблемы и тенденции развития в мире и в России : сб. статей / Рос. акад. наук, Ин-т соц.-полит. исслед. ; отв. ред.: Н. И. Дряхлов. – М. : Наука, 2011. – 505 с.
6.42. Корпоративная культура: учебное пособие / Автор-сост. И. Н. Кузнецов. – Минск : Книжный дом «Мисанта», 2006. – 304 с.
6.43. Котлубай Л.Э. Железнодорожный мир: крит. наброски. Рассказы / Л.Э. Котлубай. – СПб. : тип. В. Авсеенко, 1890. – 272 с.
6.44. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства путей сообщения – СПб. : тип. М-ва пут. сообщ., 1900. – 80 с.
6.45. Кулинич, Е.Н. Проектирование профессиональных перспектив молодых специалистов для железнодорожного транспорта / Е.Н. Кулинич, А.Е. Росляков, С.А. Ветров. – Омск : ОМГУПС, 2009. –115 с.
6.46. Левин, В.И. Социальная политика Министерства путей сообщения (1881–1914 гг.) : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / В.И. Левин. – СПб., 2003. – 212 с.
6.47. Леонард, А.Д. Корпоративная культура управления персоналом железнодорожного транспорта: Социологический анализ : дис. ...канд. соц. наук : 22.00.08 / А.Д. Леонард. – М., 2005. – 144 с.
6.48. Леонард, А.Д. Корпоративная культура: ориентиры обучения и поведения / А.Д. Леонард // Мир транспорта. – 2003. – Т. 3. – № 3. – С. 116–121.
6.49. Люди дела. Вклад железнодорожников в социально–экономическое развитие России: монография / Под ред. В.В. Фортунатова. – М. : ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 292 с.
6.50. Любимов, Л.Н. Из жизни инженера путей сообщения / Л.Н. Любимов – СПб. : Тип. П. Усова, 1914. – 163 с.
6.51. Магистраль, 1896–2006: начальники ж.д. Зап. Сибири : исторические очерки / гл. ред. В.И. Клименко. – Новосибирск : Ист. наследие Сибири, 2006. – 639 с.
6.52. Мазур, И.И. Корпоративный менеджмент: Справочник для профессионалов /И.И. Мазур, В.Д. Шапиро, Н.Г. Ольдерогге и др.; Под общ. ред. И.И. Мазура – М. : Высшая школа, 2003. – 1076 с.
6.53. Макеев, В.А. Корпоративная культура как нормативно-ценностная система / В.А. Макеев // Социология власти. – 2009. – № 5. – С. 119–126.
6.54. Масютин, С.А. Корпоративное управление: опыт и проблемы: монография / С.А. Масютин. – М. : Финстатинформ, 2003. – 280 с.
6.55. Мертенс, О. Тридцать лет (1882–1911 гг.) русской железнодорожной политики и ее экономическое значение / О. Мертенс; Пер. с нем. изд.

1919 г. [И.И. Графа, под ред. А.И. Зака]. – М. : Центр. бюро печати (ЦНБ) НКПС, 1923. – 285 с.

6.56. Милютин, Д.А. Воспоминания. 1816–1843 гг. / под ред. Л.Г. Захаровой. – М. : ТРИТЭ, 1997. – 495 с.

6.57. Могутнова, Н.Н. Корпоративная культура: понятие, подходы / Н.Н.Могутнова // Социологические исследования. – 2005. – № 4. – С. 130 –136.

6.58. Мордвинов, И. П. Общество трезвости, жизнь и работа в нем / И. П. Мордвинов – СПб.: Типо-лит. Алекс.- Невск. общ. трезв., 1910. – 227 с.

6.59. Неталимов, Ю.Б. Социально-экономические аспекты управления на железнодорожном транспорте / Ю.Б. Неталимов, А.Ф. Зимин – Самара: СамГАПС, 2004. – 170 с.

6.60. Никульков, А.В. Н. Г. Гарин-Михайловский : современник из прошлого века / А.В. Никульков. – Новосибирск: Кн. изд-во, 1989. – 189 с.

6.61. Пахомов, Г. Путь к корпоративной культуре / Г.Пахомов, Ю. Фоос // Служба кадров и персонал. – 2008. – № 5. – С. 25–29.

6.62. Петров, Н. П. Финансовое положение русской железнодорожной сети и главнейшие причины ухудшения его в последние годы // Особая высшая комиссия для всестороннего обследования железнодорожного дела в России. Вып. V. – СПб. : Гос. тип., 1909. – 27 с.

6.63. Погорадзе, А. А. Культура производства: сущность и факторы развития / А.А. Погорадзе. – Новосибирск : Наука. Сиб. отд-ние, 1990. – 208 с.

6.64. Профсоюзы железнодорожников Западной Сибири : исторические хроники, традиции, современность / авт.-сост.: И. П. Цибилев. – Новосибирск : ЦЭРИС, 2006. – 318 с.

6.65. Прыжов, И. Г. История кабаков в России в связи с историей русского народа / И.Г. Прыжов. – СПб. ; М. : М. О. Вольф, 1868. – 320 с.

6.66. Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период / [О.Н. Вилков, В.Н. Курилов, А.А. Малых и др.; Редкол.: Н.В. Блинов (отв. ред.) и др.] ; АН СССР. Сиб. отд-ние. Ин-т истории, филологии и философии, М-во высш. и сред. спец. Образования РСФСР. Регион. науч.-метод. совет вузов Запад. Сибири. – Новосибирск : Наука, Сиб. отд-ние, 1982. – 459 с.

6.67. Рашин, А.Г. Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки / А.Г. Рашин.– М., 1958. – 624 с.

6.68. Рихтер, И.И. Железнодорожная психология: материалы к стратегии и тактике жел. дорог / И.И. Рихтер. – СПб. : тип. бр. Пантелеевых, 1896. – 246 с.

6.69. Рихтер, И.И. Личный состав русских железных дорог: патология, прогностика и терапия / И.И. Рихтер. – СПб. : тип. Штаба отд. корп. жандармов, 1900. – 236 с.

6.70. Семенов, Ю.Г. Эффективность руководителя среднего звена в интерьере организационной культуры: от теоретической модели к

корпоративной реальности железнодорожников / Ю.Г. Семенов, Е.В. Важенина // Менеджмент в России и за рубежом. – 2005. – № 1. – С. 105–110.

6.71. Сентянин, В.Е. Статистический очерк личного состава Сибирской железной дороги / В.Е. Сентянин. – Томск, 1902.

6.72. Снигирев, С. Ф. Традиции железнодорожников на службе России / С.Ф. Снигирев // Клио. – 2002. – № 3 (18). – С. 128–135.

6.73. Совещательные съезды инженеров служб пути русских железных дорог : Т. 1. – М., Путь Арт, 2005. – 516 с.

6.74. Соловьева А.М. Промышленная революция в России в XIX в. / А.М. Соловьева. Отв. ред. В.И. Бовыкин; АН СССР. Ин-т истории СССР. – М. : Наука, 1990. –269 с.

6.75. Спивак, В.А. Корпоративная культура: теория и практика / В.А. Спивак. – СПб. и др. : Питер, 2001. – 345 с.

6.76. Старейший транспортный университет – городу на Неве / Под ред. В.И. Ковалева, В.И. Сапожникова, В.В. Фортунатова. – М. : Маршрут, 2006. – 444 с.

6.77. Стржижевский, М.А. Добрые советы начальникам железнодорожных станций, и лицам, изучающим их обязанности / М. А. Стржижевский. – СПб. : тип. К. С. Антокольского, 1901. – 197 с.

6.78. Сугрей, Л.А. Традиции работников железнодорожного транспорта, 1809-1917 гг. : (ист. исслед.) / Л. А. Сугрей, С. Б. Черкашин. – СПб. : Нестор, 2009. – 155 с.

6.79. Таганцев, Н.С. Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1885 г. : Изд. проф. Имп. Училища правоведения Н.С. Таганцевым / Сост. проф. С.- Петерб. ун-та С. Н. Таганцевым. – 12-е изд., пересм. и доп. – СПб. : Гос. тип., 1904. – 977 с.

6.80. Теннис, Ф. Общность и общество: Основные понятия чистой социологии / Ф. Теннис; Пер. с нем. Д.В. Скляднева; [Послесл. А.Ф. Филиппова]. – М. : Фонд «Университет»: Владимир Даль, 2002. – 450 с.

6.81. Тимофеев, А.А. Великая Сибирская магистраль: выбор маршрута, экономические и социально-культурные последствия на Южном Урале: 1891–1914 годы : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / А.А. Тимофеев. – Челябинск, 2006. – 200 с.

6.82. Транссибирская и Байкал-Амурская магистрали – мост между прошлым и будущим России. – М.: Транспорт, 2005. – 348 с.

6.83. Труды 1-го съезда учащих и почетных блюстителей школ Сибирской жел. дороги, состоявшегося с 28 мая по 3-е июня 1902 года в Томске / МПС, Сиб. железная дорога – Томск : Паровая тип.- лит. П. И. Макушина, 1902. – 68 с.

6.84. Хобта А. В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX – начало XX вв.) / А. В. Хобта. – Иркутск: ООО НПФ «Земля Иркутская», 2009 – 384 с.

6.85. Хроменкова, Т.Н. Формирование железнодорожной интеллигенции и ее влияние на социокультурное пространство Западной Сибири. 1920-е – 1930-е гг. : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02 / Т.Н. Хроменкова. – Омск, 2006. – 208 с.

6.86. Хроника общественного движения в Сибири. 1895–февраль 1917 гг. / В.П. Зиновьев, А.П. Толочко. – Том. гос. ун-т : Пробл. науч.-исслед. лаборатория истории, археологии и этнографии Сибири. – Томск, 1996. Кн. 1: Общественное движение в Омске 1895–февраль 1917 гг. / А.П. Толочко, А.Е. Плотников, Ю.П. Родионов, В.П. Зиновьев. – Томск, 1996. – 171 с.

6.87. Церковное и школьное строительство в районе Сибирской железной дороги за 1894–1896 года – СПб. : Гос. типография,1896. – 54 с.

6.88. Чупров, А.И. Речи и статьи : [в 3 т.] / А.И. Чупров. – М. : Издание М. и С. Сабашниковых, 1909 (Тип.- лит. тов-ва И. Н. Кушнерев и К.). Т. 3.: Железные дороги; Торговая политика; Статьи на разные темы / предисл. А.Ф. Кони, 1909. – 548 с.

6.89. Шиловский, М.В. Факторы, влиявшие на общественно-политическую жизнь западносибирских городов второй половины XIX – начала XX в.// Города Сибири XVIII – начала XX в.: сб. науч. статей / Под ред. В.А. Скубневского. – Барнаул : АГУ, 2001. – С. 113–133.

6.90. Эстетика на железнодорожном транспорте / Под ред. В. И. Сергеева. – М. : Транспорт, 1977. – 376 с.

6.91. Яковлев, Я.А. Рассказы о Томском железнодорожном техникуме / Я.А. Яковлев, Ю.К. Рассамахин. – Томск : ТГУ, 2002. – 305 с.

7. Электронные ресурсы

7.1. Борьба с алкоголизмом среди железнодорожных служащих [Электронный ресурс] // Мариупольская жизнь. – 1912. – 11 июля. – Режим доступа: http://starosti.ru/article.Php?id =32589 (дата обращения: 03.06.13).

7.2. Буркова, В.В. Рулевые магистрали [Электронный ресурс] / В.В. Буркова // Дальневосточная магистраль. – 2012. – № 44. – Режим доступа: http://zdr.gudok.ru/pub/14/204333 (дата обращения: 03.01.13).

7.3. Железнодорожное собрание [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.krasplace.ru /zheleznodorozhnoe–sobranie (дата обращения: 30. 09. 12).

7.4. Клуб железнодорожного общественного собрания [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://kirovka.ru/enc/index.php?id=658 (дата обращения: 30. 09. 12).

7.5. Корпоративный социальный отчет ОАО «РЖД» за 2011 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http:// rzd.ru/static/download?vp=1&load= y&col_id=121&id=70696 (дата обращения: 01. 06. 13).

7.6. О наставничестве ОАО "РЖД": положение; утв. 28.04.2008 г. распоряжением ОАО "РЖД" № 906р. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://doc.rzd.ru/isvp/public/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5103&id=3759#6003 (дата обращения: 30. 09. 12).

7.7. Распоряжение ОАО "РЖД" от 20.12.2010 г. N 2692р «Об утверждении целевой программы "Молодежь ОАО "Российские железные дороги" (2011 – 2015 гг.)». [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=547663;dst=0;ts=6005C251B44935DD913ED0C653517EFF;rnd=0.052515902878091825 (дата обращения: 01. 06. 13)

7.8. Распоряжение ОАО "РЖД" от 29. 12. 2012 г. N 2789р «О кодексе деловой этики открытого акционерного общества "Российские Железные Дороги"» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=EXP;n=548998 (дата обращения: 01. 06. 13).

7.9. Ушакова, Д. Корпоративная культура, как инструмент тонкого управления [Электронный ресурс] / Д. Ушакова, А. Славянская. – Режим доступа: http://www.rhr.ru/index/sovet/korp/5034,0.html (дата обращения: 30. 09. 12).

7.10. Тарле, Е.В. Разгром третьей коалиции 1805 – 1806 гг. [Электронный ресурс] / Е.В. Тарле // Наполеон. – Режим доступа: http://tarle–napoleon.narod.ru/index.html (дата обращения: 30. 09. 12).

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Динамика численности рабочих и служащих на железных дорогах России за 1860 – 1915 гг.*

Годы	Число рабочих и служащих (в тыс.)	Годы	Число рабочих и служащих (в тыс.)
1860	11, 1	1897	407, 0
1865	28, 1	1898	456, 8
1870	70, 1	1899	490, 1
1875	140, 5	1900	554, 4
1880	191, 3	1901	615, 4
1883	216, 1	1902	631, 7
1884	214, 8	1903	669, 0
1885	213, 0	1904	711, 9
1886	216, 4	1905	751, 2
1887	218, 1	1906	825, 3
1888	239, 8	1907	836, 0
1889	249, 9	1908	844, 2
1890	248, 3	1909	797, 9
1891	259, 7	1910	771, 9
1892	284, 1	1911	806, 9
1893	301, 3	1912	836, 2
1894	320, 8	1913	815, 5
1895	344, 0	1914	887, 8
1896	386, 1	1915	905, 3

Распределение рабочих и служащих железных дорог России на постоянных, временных и поденных (1884 – 1913 гг.)**

Годы	Постоянные, тыс. / %	Временные, тыс. / %	Поденные, тыс. / %	Всего, тыс.
1884	150,1 / 69,8	7,7 / 3,6	57,0 / 26,6	214,8
1890	167,5 / 67,5	10,4 / 4,2	70,4 / 28,3	248,3
1895	200,8 / 58,4	18,6 / 5,4	124,6 / 36,2	344,0
1900	303,0 / 54,6	40,8 / 7,4	210,6 / 38,0	554,4
1905	400,2 / 53,3	42,5 / 5,6	308,5 / 41,1	751,2
1910	463,5 / 60,1	35,6 / 4,6	272,8 / 35,4	771,9
1913	492,0 / 60,3	45,7 / 5,6	277,8 / 34,1	815,5

*Рашин А. Г. Формирование рабочего класса России. Историко–экономические очерки. М., 1958. С. 117.

**Рашин А. Г. Указ. соч., с. 124.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Проект создания железнодорожного сословия в России (1902 г.)*

1) Служащие на всех дорогах составляют особое железнодорожное сословие, организованное на началах самоуправления, подобно купеческим или ремесленным обществам, с особыми выборными органами при управлении каждой дороги, состоящими в ведении МПС.
2) Лица, поступающие на железнодорожную службу, кроме рабочих, сторожей, мастеровых и др. низших служителей, безразлично их звания, зачисляются в сословие железнодорожных агентов, с отчислением лиц податного звания от сельских и мещанских обществ, подобно тому, как это делается при зачислении мещан и крестьян в купеческие гильдии.
3) Зачисляемые в железнодорожное сословие, без различия их звания по происхождению, пользуются правом во всех актах и документах, именоваться своим профессиональным званием «железнодорожный агент» с добавлением класса, соответствующего служебному положению, приняв для этого хотя бы то разделение по категориям, которое по министерскому постановлению существует по отношению к проезду по дорогам в том или ином классе вагонов.
4) Виды на жительство железнодорожным агентам выдаются сословным их органом при Управлении дороги.
5) По прослужению известного числа лет и в зависимости от служебных заслуг, железнодорожные агенты жалуются званием личного почетного гражданства или же им предоставляются права государственной службы…
6) Лица, оставляющие железнодорожную службу, не выслужив звания почетного гражданина или прав государственной службы, зачисляются снова в сельское или мещанское сословие по своему выбору.

---

* Один из бесправных. Самостоятельное железнодорожное сословие (письмо в редакцию). // Железнодорожная неделя. 1902. № 42. С. 653.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Сведения о числе рабочих и служащих Сибирской железной дороги с 1901 по 1909 гг.*

Годы	По Управлению дороги			По службе Пути и зданий			По службе Тяги			По Службе Движения			Всего
	Постоянных	Временных	Поденных	Постоянных	Временных	Поденных	Постоянных	Временных	Поденных	Постоянных	Временных	Поденных	
1901	1324	180	897	5715	610	8428	2464	12	6856	5257	581	688	33014
1902	1192	331	928	5987	615	9172	3408	23	7578	5024	704	599	35561
1903	1544	270	1386	6429	340	10373	3820	20	9023	6891	546	709	41351
1904	1609	297	1956	6864	1569	16400	6791	15	12323	8378	1042	675	57919
1905	1818	427	2782	6806	1716	17034	3582	50	13226	8559	1179	702	57881
1906	1688	348	3194	6976	1288	15557	3735	50	13607	9009	1194	704	57350
1907	2372	368	3071	6809	324	6675	4131	81	11017	9341	898	917	46104
1908	2023	594	3428	6720	136	10523	4201	30	8997	8643	1255	1187	47737
1909	1545	435	2467	6882	94	8996	4350	30	8981	8559	636	867	43842

* Орлов М. Н. Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для Омской выставки 1911 г. Томск: Тов–во «Печатня С.П. Яковлева», 1912. С. 36–37.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

Устав Всероссийского железнодорожного союза*

(извлечения из Устава, составленного Центральным бюро союза, согласно постановлению второго съезда 22–24 июля 1905 г.)

I. Цели союза.

Союз имеет целью коренным образом улучшить материальное и служебно-правовое положение железнодорожных служащих и рабочих. Для этого союз стремится к установлению такого порядка, при котором выработка всех правительственных законоположений и распоряжений, касающихся железнодорожного труда, находилась бы в руках самих служащих и рабочих. Такой порядок при нынешнем государственном строе невозможен, а потому союз выставляет требования полной гражданской свободы и народного представительства, обеспечивающего участие всего народа в управлении страной.

II. Состав союза.

Членами союза могут быть все лица, имеющие отношение к железнодорожному делу и удовлетворяющие общественно-моральным требованиям, при условии обязательного принятия всех положений настоящего устава. В члены союза могут быть принимаемы и другие лица, полезные своей деятельностью.

Примечание. Объединяя своих членов по принадлежности к железнодорожной профессии, союз не принимает целиком положений одной какой-либо партии и дает внутри себя свободу программного самоопределения различных групп, при условии принятия ими за минимум политической и профессиональной программы союза, принимаемой съездами союза.

III. Организация союза.

1. Члены союза каждой дороги образуют ряд групповых организаций сообразно местным условиям.
2. Представители групповых организаций образуют комитет дороги. На больших станциях, удаленных от местонахождения комитета дороги, могут быть образуемы отделения комитета дороги, получающие название по станции местонахождения.
3. На больших станциях, в которых сходятся две или более дорог, могут быть образуемы узловые комитеты из лиц, уполномоченных комитетами дорог, составляющих узел.
4. Собрание уполномоченных от комитетов дорог составляет съезд союза.

---

* Железнодорожник. 1905. №. 124. С. 3–4.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4. Продолжение

5. Съезд союза выделяет из своей среды исполнительный орган – Центральное бюро съезда.

IV. Деятельность комитетов, съездов и центрального бюро.

1. На комитет дороги возлагаются следующие обязанности: а) объединять и согласовывать деятельность групповых организаций и отделений комитета и вести все дела союза на данной дороге; б) организовывать новые группы; в) собирать материалы об экономическом и правовом положении служащих и рабочих; г) доводить до всеобщего сведения путем бюллетеней и корреспонденции наиболее характерные факты произвола железнодорожной администрации; д) организовывать библиотеки с подбором книг, освещающих современное положение России; е) распространять сведения о союзе и его деятельности и содействовать всему тому, что может служить целям самосознания железнодорожных служащих и рабочих; ж) устраивать собрания, митинги, массовки, лекции и т. п., з) изыскивать средства для развития деятельности союза и поддерживать его членов, пострадавших при столкновении с администрацией по делам союза; и к) вести ежемесячную отчетность поступающих и расходуемых сумм.
2. На обязанности Узлового комитета лежит объединение деятельности дорог, входящих в узел. Узловые комитеты сосредотачивают так же в своих руках издание воззваний, бюллетеней и проч., а также подыскивают места уволенным со службе по делам союза товарищам.
3. Созываемые центральным бюро по мере надобности Съезды союза направляют всю деятельность союза, вносят изменения и дополнения в его программу и решают вопрос о необходимости и своевременности всеобщей забастовки. Каждая дорога на съезде независимо от числа присутствующих уполномоченных располагает только одним голосом. Решения всех вопросов постановляются простым большинством голосов за исключением вопросов, касающихся изменения устава и программы союза и всеобщей забастовки, для решения которых необходимо большинство не менее ¾ голосов от всех участвующих в союзе дорог.
4. Центральное бюро является исполнительным органом союза, объединяющим деятельность комитетов дорог. На его обязанности лежит созыв общих съездов, ведение отчетности по делам всего союза, привлечение в состав союза не вошедших в его организацию дорог и выработка общего плана действий перед началом всеобщей забастовки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

Проект «Нормального положения о корпорациях служащих железных дорог»[*]

Извлечения из Протокола № 24 Заседания Первого Всероссийского Делегатского Съезда железнодорожных служащих от 22 октября 1905 г.

I. Цели корпорации

§1. Корпорация служащих (такой-то) железной дороги имеет целью ограждение и защиту всех, материальных, правовых и моральных, интересов своих членов и заботу об улучшении всех условий жизни их, а равно содействие возможному улучшению железнодорожного хозяйства, в связи с успешностью ведения которого находятся интересы служащих.

§2. Для достижения сказанных целей корпорация:

а) Производит исследование в области труда и быта железнодорожных служащих, а равно постановки железнодорожного хозяйства,

б) Рассматривает все вопросы, касающиеся железнодорожных служащих и возникшие либо по инициативе самой корпорации или отдельных членов ее, либо по инициативе железнодорожной администрации, и вырабатывает проекты возможных мероприятий по улучшению положения железнодорожных служащих вообще и членов корпорации в частности…

г) Предъявляет администрации дороги всевозможные заявления, как относительно мероприятий, направленных к улучшению всех сторон жизни членов корпорации, так и в отдельных случаях нарушения интересов последних.

д) Заботится о поднятии культурного уровня своих членов путем развития чувства корпоративной чести и содействием целям самообразования, а равно культурно – просветительными начинаниями.

е) Содействует развитию самодеятельности своих членов на началах взаимопомощи, самоуправления и самообложения в видах улучшения условий жизни их.

II. Состав корпорации и права членов ее.

§3. Со дня признания настоящего положения управлением дороги, все служащие, мастеровые и рабочие последней (штатные, нештатные, временные и поденные), исключая главных начальствующих лиц дороги (начальник или управляющий дорогой, начальники служб и самостоятельных частей управления и их заместители), считаются членами корпорации без всяких заявлений и взносов с их стороны.

Примечание. Из состава корпорации общим собранием последней (§6) могут быть исключаемы как отдельные члены ее, так и группы лиц, вредящие целям

[*] Железнодорожник. 1905. №№ 130–131. С. 28–30.

корпорации. Исключенные сохраняют право быть обратно принятыми в состав корпорации по постановлению общего же собрания последней.
§4. Каждый член корпорации пользуется в общих собраниях корпорации (§6) и в общих собраниях группы (подгруппы), к которой он принадлежит (§9), правом одного решающего голоса, причем право это никому не может быть передано.

III. Общая организация корпорации.

§5. Корпорация состоит из самоуправляющихся отдельных групп, каждая из которых ведает делами, касающимися круга ее членов. Делами, касающимися всей корпорации в совокупности, ведает собрание уполномоченных в пределах прав, предоставленных ему общим собранием корпорации.
§6. Общее собрание корпорации (общее собрание всех членов корпорации) устанавливает общее направление деятельности корпорации, определяет права собрания уполномоченных, а равно указанные в §7 подробности относительно этого собрания и решает вопросы относительно изменений и дополнений настоящего положения и относительно принципов доставления корпорации денежных средств.
Примечание. Общее собрание корпорации приурочивается к местонахождению управления дороги.
§7. Собрание уполномоченных есть постоянное выборное учреждение корпорации и составляется из лиц, избранных на срок, указанный общим собранием корпорации, каждой отдельной группой по расчету 1 на 50 человек (излишек менее 50-ти при расчете отбрасывается), причем в собрании уполномоченных обязательно должны входить не менее, как по одному уполномоченному от каждой группы управления дороги, каждого основного депо и каждых самостоятельных мастерских и…от группы станций, указанных общим собранием корпорации.
Примечание. Группы, численностью менее 50-ти человек, могут иметь одного уполномоченного с разрешения общего собрания корпорации.
§8. Собрание уполномоченных, ведающее, согласно §5, делами всей корпорации в совокупности, регулирует всю практическую деятельность корпорации, а равно взаимоотношение между отдельными членами и группами ее, действуя в пределах предоставленных общим собранием корпорации прав, выполняет поручения общего собрания корпорации, рассматривает вопросы, возбужденные по своей инициативе, по инициативе групп, а равно администрации дороги по тем вопросам, по которым недостаточна авторитетность групп.
Примечание. Собранию уполномоченных общим собранием корпорации может быть предоставлено право решать вопросы об исключении из состава корпорации отдельных членов последней и группы лиц, рассматривать вопросы об исключении со службы лиц, наносящих корпорации вред и делать соответствующие заявления администрации дороги, назначать уполномоченных

представителей от корпорации в комиссии и правительственные учреждения для участия в разработке вопросов относительно общих законоположений, уставов и проч., касающихся железнодорожных служащих вообще, а также распоряжаться денежными средствами корпорации.

§9. Отдельные самоуправляющиеся группы составляются из членов корпорации, принадлежащих к личному составу каждой службы и самостоятельной части управления дороги, каждой станции, каждого основного депо (включая и малые мастерские при нем) и каждых самостоятельных мастерских. Члены группы, с согласия последней, могут разбиваться на группы. Решающим органом групп и подгрупп являются общие собрания членов их.

Примечание 1-е. Общее распределение членов корпорации по группам, а равно причисление к тем или иным группам членов корпорации, не предусмотренных настоящим параграфом (например, путевых и барьерных сторожей, и прочее) регулируется собранием уполномоченных по указаниям общего собрания корпорации.

Примечание 2-е. Для рассмотрения вопросов, касающихся интересов двух или нескольких групп или подгрупп, могут быть созываемы соединенные общие собрания групп (подгрупп).

§10. Общие собрания корпорации и общие собрания групп и подгрупп, а равно соединенные общие собрания групп (подгрупп), действительны при всяком числе участников их. Решения этих собраний, а равно собрания уполномоченных, постановляются простым большинством голосов (при равенстве голосов голос председателя собрания дает перевес), исключая вопросов об изменениях и дополнениях настоящего положения и вопросов, указанных в примечании к §8, когда требуется большинство 2/3 голосов.

Примечание 1-е. Вопросы самообложения для доставления денежных средств решаются общим собранием корпорации простым большинством, но решение вступает в силу лишь по опросу всех отдельных групп корпорации и по получении согласия последних.

Примечание 2-е. На общих собраниях групп и подгрупп не могут председательствовать лица начальствующие, коим непосредственно подчинены участники собрания.

IV. Исполнительные органы корпорации.

§11. Исполнительными органами корпорации являются:

а) Советы групп и подгрупп, избираемые последними (в числе не менее 3-х) из состава своих членов, исключая лиц, не имеющих права председательствовать на общих собраниях групп и подгрупп (§10 примечание 2-е).

б) Центральный Комитет, избираемый (в числе не менее 5-ти) собранием уполномоченных из своей среды.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5. Продолжение

Примечание. Учредительное общее собрание корпорации избирает Временный Комитет, на который, кроме специальных поручений, избиравшего его собрания, возлагается обязанность организовать отдельные группы корпорации и созвать первое собрание уполномоченных.

§12. Пределы и сроки полномочий указанных в §11 исполнительных органов, число членов их, распределение обязанностей между последними (председатель, его товарищи, секретарь, казначей и пр.), а равно правила делопроизводства исполнительных органов устанавливаются инструкциями, выработанными и утвержденными избирающими исполнительные органы собраниями.

V. Права корпорации.

§16. Корпорация для указанных в главе III собраний, а равно для собраний своих исполнительных органов, имеет право пользоваться помещениями дороги во внеслужебное время, предупреждая о том администрацию дороги либо заранее, либо в день собрания не позже конца занятий (работ) в помещении, избранном для собрания, причем администрация дороги не имеет права отказывать в помещении, исключая случаев, когда ею, до 12 час. дня, в который должно состояться собрание, сделано официальное оповещение, что избранное для собрания помещение занято после занятий (работ), причем исключение это недействительно, если администрация была заранее предупреждена о собрании.

§17. Исполнительные органы корпорации имеют право организовывать всевозможные комиссии для разработки вопросов, до целей корпорации относящихся, а равно устраивать лекции, чтения и беседы, литературно-музыкальные вечера, спектакли и проч., как в видах поднятия культурного уровня членов корпорации, так и для усиления средств ее, приглашая при этом, как в комиссии, так и к участию в лекциях и проч., в случае надобности, посторонних сведущих лиц.

§18. Корпорация имеет право нанимать особое помещение или приобретать для последнего недвижимость и устраивать в нем библиотеки, музеи, выставки и проч.

§23. По представлению Центрального (Временного) Комитета администрация дороги обязана назначать смешанные комиссии:

а) Для разрешения недоразумений между начальствующими и подчиненными

б) Для рассмотрения заявлений о неправильности наиболее важных административных расследований и взысканий.

е) Для разрешения вопросов об удалении со службы лиц, увольнение коих найдено корпорацией необходимым.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

Извлечение из резолюции о профессиональных союзах, составленной I Делегатским Съездом служащих и рабочих Сибирской железной дороги (16 ноября 1905 г.)*

Принимая во внимание

1) Что профессиональные союзы являются одним из главных средств для увеличения силы и могущества пролетариата в борьбе, как за улучшение профессиональной обстановки труда, так и вообще жизни пролетариата,
2) Что такие организации, как профессиональные союзы, ведут к сплоченности и объединению пролетариата – явлениям для нас чрезвычайно важным и необходимым для успешной защиты наших интересов против экономического гнета, а также физического и нравственного вырождения и
3) Что профессиональные союзы, увеличивая боевую готовность пролетариата, в силу роста противоречий в современном обществе, способствуют углублению и обострению классовых противоречий и рост классового самосознания, – первый делегатский съезд служащих и рабочих на Сибирской железной дороге постановил:

Считая насущной задачей момента организацию профессиональных союзов на Сибирской железной дороге, Съезд полагает, что принципы организационного строительства союзов должны быть таковы:

1. Чтобы означенные союзы организовались по категориям труда,
2. Необходимым условием всякого союза должна быть строгая обособленность от лиц, исполняющих административные функции по назначению от Управления;
3. Союзы должны быть строго профессиональные без всякой политической окраски, и
4. Для общего направления деятельности отдельных союзов, в смысле создания единства и полной солидарности между собой, в случаях общей забастовки должна быть, время от времени, созываема конференция представителей от союзов.

…Первый Делегатский Съезд объявляет себя учредительным собранием профессиональных союзов: рабочих мастерских и депо, паровозных бригад (машинистов, их помощников и кочегаров), поездных бригад, конторщиков, телеграфистов, мелких конторских служащих на линии, смазчиков; младших служащих службы Движения и младших служащих службы Пути.

Первый Делегатский Съезд…обращается ко всем товарищам и приглашает их самым энергичным образом способствовать делу организации союзов, не считаясь с политическими, религиозными и национальными взглядами своих служащих. Вместе с тем, Съезд высказывает свою глубокую уверенность, что объединение служащих и рабочих на Сибирской железной дороге в отдельные союзы создаст в будущем могущественные союзы всех служащих и рабочих на всех русских железных дорогах.

---

* Сибирская жизнь. 1905. 18 ноября. С. 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Продолжение

Извлечение из Общих требований, выработанных на I Съезде служащих и рабочих Сибирской железной дороги (1905 г.)*.

Отдел I.

§1. Введение 8–ми часового рабочего дня.
Примечание: для служащих контор и телеграфа 6 ч.
§2. Отмена всех сверхурочных работ, которые могут быть допускаемы в исключительных случаях, но не иначе как по определению степени их неотложности особой, нижеобозначенной комиссией.
…

Отдел II.

§1. Уравнение женщин в правах по службе и окладам содержания с мужчинами и отмена ограничения в приеме женщин на службу.
§2. Отмена ограничения в приеме на службу дороги по различию вероисповедания и национальности.
§7. Уравнение прав со штатными служащими служащих не штатных, а равно и поденных, прослуживших не менее года.
§8. Запрещение пользования трудом подчиненных для домашних и прочих, не соответствующих его обязанностям, работ.

Отдел III.

§3. Невмешательство жандармской власти в служебные отношения рабочих и служащих.
§4. Взаимовежливое обращение и, как одно из условий его, изъятие из употребления слова «ты».

Отдел V.

§1. Увеличение жалованья всем служащим и рабочим.
§2. Полная отмена всех штрафов.
§4. Безусловное удовлетворение всех служащих и рабочих казенными квартирами или квартирным довольствованием.
§6. Открывающиеся вакансии на высшие должности должны быть замещаемы агентами своей же дороги.
§24. Устройство на станциях с коренным и оборотным депо дешевых столовых для служащих и рабочих.
§25. Устройство на вышеуказанных станциях клубов, читален и библиотек.

* Сибирская жизнь. 1905. 26 ноября. С. 2–3.

ПРИЛОЖЕНИЕ 6. Продолжение

Отдел VIII.

§1. Обязательное общее и профессиональное образование детей всех служащих и рабочих за счет дороги.
§2. Устройство с этой целью по линии Сибирской железной дороги в достаточном количестве низших и средних учебных заведений с общежитиями при них для учащихся детей служащих и рабочих.
§5. Устройство приюта для сирот дошкольного возраста.
§6. Устройство в городах по линии Сибирской железной дороги интернатов для детей служащих и рабочих, обучающихся в городских учебных заведениях.
§8. На содержание существующих по линии Сибирской железной дороги школ должны отпускаться специальные (отнюдь не случайные) средства.
§9. Средства эти должны быть предоставляемы в распоряжение местного Школьного комитета.
§10. В состав местного Школьного комитета должен входить весь местный педагогический персонал, остальные же члены должны быть избираемы из среды местного общества сами обществом.
§11. Председатель этого комитета должен быть избираем самими членами комитета.
§14. Упорядочение и расширение существующих станционных железнодорожных библиотек.
§15. Заведование центральной библиотекой Сибирской железной дороги и ее филиальными отделениями поручить комиссии, выбранной служащими и рабочими.

Следует 101 подпись делегатов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 7

Опись приказов, регулировавших сферу служебных взаимоотношений на Западно–Сибирской и Сибирской железных дорогах (1896–1910 гг.)*

Год	Дата	Номер	Название приказа
1896	23 октября	134	О воспрещении отвлекать низших агентов от исполнения их прямых обязанностей и пользоваться их услугами.
1897	21 февраля	31/10	О наложении взыскания на Начальника ст. Карачи Простосердова за пользование услугами низшего агента для своих надобностей
1897	11 декабря	282	О порядке сношений агентов дороги
1901	13 сентября	214	О необходимости внимательного обращения агентов дороги не только с публикой, но и с лицами, причастными к интересам дороги и между собой
1901	11 октября	243	О недопущении в личных и письменных сношениях нарушения служебной дисциплины и о необходимости вообще вежливого обращения
1905	14 января	9	О взысканиях за небрежное исполнение обязанностей и предосудительное поведение
1905	22 января	18	О воспрещении непосредственных сношений с лицами высших инстанций и посторонних ведомств помимо своего прямого начальства
1906	23 января	11	О строгом выговоре с предупреждением об увольнении Начальнику разъезда Чебула Лобачевскому
1907	20 июня	247	О необходимости вежливого обращения старших агентов дороги с младшими служащими и неуклонном отношении начальниками станций распоряжений Материальной Службы по заведыванию складами топлива
1909	21 апреля	194	Об объявлении Начальнику разъезда Тарышта 918 вер. Вишневскому выговора с переводом на другой разъезд
1910	30 марта	109	О воспрещении служащим на железных дорогах пользоваться для своих личных надобностей трудом младших служащих (см. № 11 за 1906 г. и № 194 за 1909 г.)

* В опись не включены приказы, регулировавшие взаимоотношения железнодорожных служащих с пассажирами, жандармско–полицейскими чинами и т. д.

ПРИЛОЖЕНИЕ 8

Извлечение из приказа министра путей сообщения К. С. Немешаева № 25 от 9 февраля 1906 г.*

Ознакомившись на месте с условиями, при которых возникли и протекли эти забастовки (1905 г. – прим. С. В.), и выясняя причины, вследствие которых на одних дорогах внешняя пропаганда была совершенно безрезультатной, а на других легко прививалась и распространялась, я пришел к заключению, что в значительной мере это должно быть объяснено взаимными отношениями, которые существовали между младшими и высшими железнодорожными служащими и, несомненно, зависело от взглядов и убеждений высших на дороге служащих и от степени нравственного авторитета, которым непосредственное начальство пользовалось в глазах низших железнодорожных агентов. Там, где начальники, проникнутые сами сознанием своего служебного долга близко стояли к подчиненным, входили в их нужды, знали их потребности и на ряду со строгой требовательностью к исполнению ими служебных обязанностей проявляли разумную заботливость о возможном улучшении условий их труда и быта, - отношения эти носили нормальный характер и основаны были на взаимном доверии и уважении. На таких дорогах, особенно если подобные правильные отношения существовали издавна и успели приобрести характер традиций – большинство служащих отчетливо понимали свои обязанности перед населением и государством, и внешние агитация или совершенно не имела успеха, или же забастовочное движение, вспыхнув в отдельных пунктах, немедленно прекращалось. Наоборот, на дорогах, где забастовки приняли особенно широкие размеры, господствовало, как я мог убедиться при проезде, или строго утилитарное отношение к низшим служащим, или формализм, исключающий возможность живого общения. На этих дорогах младшие служащие, предоставленные сами себе, легко поддавались всякому постороннему влиянию; начальствующие же лица, не пользуясь авторитетом и доверием среди своих подчиненных, не могли оказать на них никакого воздействия […].

Наряду с этим, многочисленные единичные примеры, когда на отдельных пунктах забастовавших в декабре железных дорог низшие служащие, благодаря разумному и отрезвляющему влиянию непосредственного их начальника, отказывались примыкать к забастовкам и продолжали свою работу, - доказывают значение нравственного авторитета отдельных лиц и полную возможность укрепить в низшем железнодорожном персонале ясное понимание своего служебного долга.

---

* Приказ министра путей сообщения // Железнодорожник. 1906. № 139–6. С. 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9

Извлечение из Распоряжения № 1 начальника службы Движения Средне-Азиатской железной дороги М. А. Карпова (1907 г.)*

Прошу всех моих сослуживцев по управлению вверенной мне службы усвоить себе и настойчиво провести в жизнь следующий основной принцип отправления службы:

«Всякий старший во всяких рангах службы должен являть собою во всех отношениях похвальный, заслуживающий подражания пример подчиненным или подведомственным служащим»…

1) «Всякий старший должен являться на службу ранее своих подчиненных, а уходить позже их». Это нужно не только для того, чтобы являть собой должный пример подчиненным, но и для того, чтобы лично изучить аккуратность посещения служебных занятий каждым из своих подчиненных и иметь возможность дать вполне сознательную, справедливую и возможно всестороннюю оценку служебных заслуг каждого подчиненного.
2) Представлять к наградам, повышениям, разным поощрениям по службе, всяким дополнительным денежным вознаграждениям только в безусловном соответствии с действительными служебными заслугами каждого подчиненного, отнюдь не увлекаясь ни лицеприятием, ни чувством благотворительности, ибо каждый из нас имеет право удовлетворять потребность и побуждения к благотворению только за свой личный счет, а отнюдь не за счет казны, и тех подчиненных, интересы которых несправедливо нарушаются поощрениями других из чувства благотворительности (а не исключительно за служебные заслуги).

Отступления от сего лицами, стоящими во главе того или другого дела, быстро заражают всех старших в нисходящем порядке и поселяют справедливые неудовольствия и ропот обиженных, ибо с нарушением их материальных интересов нарушаются прежде всего нравственные интересы (т. к. несправедливое обойдение поощрением достойного агента прежде всего нравственная обида)…

3) Каждый старший собственным примером должен внушить младшим, что заниматься службою надо столько, сколько указывают ее действительные потребности по обстоятельствам данного времени, а вовсе не столько, сколько указывают стрелки на циферблате конторских часов, в зависимости от установленного времени официального открытия и закрытия деятельности управления дороги…
4) Заслуживать награды, повышения и поощрения очень достойно и похвально, но выпрашивать их очень постыдно и неприлично. Прошу старших являть в этом отчетливый пример младшим и давать нужные разъяснения.

---

* Из золотой книги // Железнодорожник. 1907. № 231–50. С. 4–6.

ПРИЛОЖЕНИЕ 9. Продолжение

5) Система взысканий должна стоять в строгом соответствии с системой всяких поощрений, наград, премий и проч. Поэтому настаиваю на самом безотлагательном и возможно демонстративном (в пределах заслуг) поощрения чем возможно всякого агента, выделившегося полезностью своей деятельности вообще, или проявившего выдающуюся распорядительность, находчивость, энергию, самоотверженность и в т. п. исключительных случаях.

Такой наглядный для сослуживцев порядок поощрения вызывает у них стремление к проявлению таких же заслуг (как из нравственных, так и из материальных побуждений)…

Тем не менее ни один проступок не должен быть оставлен без внимания начальствующего: должно быть обязательно или «обращено внимание виновного, или дано ему нужное разъяснение, или поставлено ему на вид»; или объявлено ему замечание, выговор и т. п., соответственно беспристрастной оценке меры виновности…

7) Личные интересы всякого начальника (старшего), радеющего о службе, а равно и о собственной служебной репутации, должны вполне соответствовать интересам самой службы и совпадать с ними, в особенности в отношении разумного подбора и справедливого повышения служащих…

В этом заключаются главные основы *административной мудрости* для всякого старшего, стоящего во главе даже самого маленького дела.

Прошу расписаться в прочтении и усвоении сего всех старших служащих управления вверенной мне службы, имеющих каких-либо подведомственных им лиц (т. е. до старшего конторщика включительно).

Нач. сл. Движения М. Карпов.

ПРИЛОЖЕНИЕ 10

Состав Школьно–библиотечного Комитета Сибирской железной дороги (1902 г.)*

Председатель Комитета – Мейнгард Альфред Андреевич, инженер путей сообщения, (начальник Среднего отдела дороги и второй заместитель начальника дороги);

Алексеевский Василий Алексеевич (старший механик службы Телеграфа);
Ангиленко Иван Петрович (врач);
Васьков Константин Николаевич (делопроизводитель Библиотечного отдела);
Введенский Николай Евгеньевич (врач);
Богаткин Владимир Николаевич (агент особых поручений при начальнике дороги);
Богашев Степан Михайлович, инженер-технолог (помощник начальника службы Тяги);
Кузьмин – Караваев Александр Дмитриевич (старший ревизор службы Движения);
Первов Василий Ефимович (делопроизводитель Школьного отдела);
Первов Павел Ефимович, инженер – технолог (начальник технического отдела службы Тяги);
Потемкин Петр Денисович (начальник службы Сборов);
Сентянин Василий Евграфович (заведующий Пенсионной кассой);
Тихомиров Михаил Ильич (правитель Канцелярии);
Трубецкой Николай Николаевич, князь, инженер-технолог (инженер для особых поручений при начальнике дороги);
Шеренчиш Евгений Тимофеевич, инженер путей сообщения, (начальник технического отдела службы Пути);
Шульце Владимир Александрович (помощник главного контролера).

---

* Труды 1–го съезда учащих и почетных блюстителей школ Сибирской жел. дороги, состоявшегося с 28 мая по 3–е июня 1902 г. в Томске / МПС, Сиб. железная дорога. Томск: Паровая типо–литография П.И. Макушина, 1902. С. 4.

ПРИЛОЖЕНИЕ 11

Состав комитета для заведования образовательными учреждениями на Сибирской железной дороге*

(Приказ Начальника дороги № 282 от 4 сентября 1906 г.).

Председатель Комитета – Мейнгард Альфред Андреевич, инженер путей сообщения (начальник Среднего отдела дороги);
Богашев Степан Михайлович, инженер-технолог (исполняющий обязанности начальника службы Тяги);
Кенге Виктор Иванович, инженер путей сообщения, надворный советник (помощник начальника службы Пути);
Лейтнекер Эмилий Густавович (начальник Телеграфа);
Мариенгоф Юлий Карлович (заместитель старшего врача);
Первов Василий Ефимович, инженер-технолог (заведующий делопроизводством по образовательным учреждениям).
Тихомиров Михаил Ильич, титулярный советник (правитель Канцелярии);
Тузиков Николай Васильевич (ревизор по наблюдению за учебно-воспитательной деятельностью железнодорожных образовательных учреждений);

Избранные служащими Управления дороги члены комитета
(сроком на 3 года):

От службы Тяги: Арбузов Иван Петрович, инженер-технолог (3-й помощник начальника службы Тяги) и Дмитриевский Николай Александрович, конторщик.
От службы Пути: Ассесоров Алексей Андреевич (счетовод новых работ), и Доманский Эварест Михайлович (письмоводитель 2-го отделения службы Пути).
От службы Движения: Яницкий Иван Евграфович, дворянин (помощник начальника службы Движения) и Попов Григорий Иванович (старший ревизор службы Движения).
От Канцелярии Управления и Коммерческой части: Егоров Алексей Матвеевич (делопроизводитель Коммерческой части).
От Материальной, Телеграфа и Врачебной служб: Алексеев Николай Алексеевич (мастер телеграфной мастерской).

* ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 11. Л. 674 об, 675.

ПРИЛОЖЕНИЕ 12

Школы для детей железнодорожных служащих и рабочих на станциях Сибирской железной дороги (по состоянию на 1900 г.)*

А) Начальные (Министерства Народного Просвещения):

Станция	Тип	Помещение	Дата открытия
Челябинск	двухклассная	специальное	2 сентября 1898 г.
Макушино	одноклассная	жилой дом	26 сентября 1898 г.
Курган	двухклассная	специальное	31 октября 1899 г.
Омск	двухклассная	врем. барак	21 сентября 1897 г.
Чулым	одноклассная	специальное	1 октября 1900 г.
Кривощеково	одноклассная	барак	1 октября 1899 г.
Обь	двухклассная	специальное	1 января 1898 г.
Тайга	двухклассная	специальное	1 октября 1897 г.
Томск	одноклассная	жилой дом	6 ноября 1900 г.
Судженка	одноклассная	специальное	23 ноября 1899 г.
Боготол	одноклассная	специальное	8 сентября 1898 г.
Красноярск	двухклассная	врем. барак	22 ноября 1900 г.
Нижнеудинск	одноклассная	специальное	1 января 1899 г.
Тулун	двухклассная	специальное	2 февраля 1899 г.
Зима	одноклассная	специальное	6 декабря 1899 г.
Поломошная	одноклассная	врем. барак	7 января 1898 г.
Ольгинская	одноклассная	нанятое помещ.	26 сентября 1900 г.
Иланская	одноклассная	врем. больница	12 сентября 1899 г.
Тайшет	одноклассная	врем. барак	2 мая 1899 г.

Б) Церковно–приходские, построенные на средства фонда им. Императора Александра III:

Станция	Тип	Помещение	Дата открытия
Челябинск	одноклассная (жен.)	специальное	1 сентября 1900 г.
Макушино	одноклассная	специальное	12 января 1898 г.
Петропавловск	одноклассная	специальное	17 сентября 1898 г.
Омск	одноклассная (жен.)	специальное	1 декабря 1897 г.
Исиль–Куль	одноклассная	жилой дом	19 февраля 1898 г.
Татарская	одноклассная	специальное	1 декабря 1897 г.
Каинск	двухклассная	специальное	24 декабря 1897 г.

Итого: 26 школ.

* ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 12. Л. 35.

ПРИЛОЖЕНИЕ 13

Школы для детей железнодорожных служащих и рабочих на станциях Сибирской железной дороги (по состоянию на 1910 г.)*

А) Министерские:

Станция	Тип	Год открытия
Челябинск	двухклассная (муж.)	1898 г.
Шумиха	двухклассная	1898 г.
Курган	двухклассная	1899 г.
Омск	двухклассная (муж.)	1897 г.
Чулымская	двухклассная	1900 г.
Кривощеково	одноклассная	1899 г.
Новониколаевск	двухклассная (муж.)	1898 г.
Болотная	двухклассная	1906 г.
Тутальская	двухклассная	1899 г.
Тайга	двухклассная	1897 г.
Томск II	двухклассная	1900 г.
Анжерские копи	одноклассная	1899 г.
Мариинск	двухклассная	1902 г.
Боготол	двухклассная	1898 г.
Ачинск	одноклассная	1902 г.
Черноречинская	одноклассная	1902 г.
Красноярск I	двухклассная	1900 г.
Красноярск II	двухклассная	1902 г.
Клюквенная	двухклассная	1900 г.
Иланская	двухклассная	1898 г.
Тайшет	двухклассная	1900 г.
Нижнеудинск	двухклассная	1899 г.
Тулун	двухклассная	1899 г.
Зима	двухклассная	1899 г.
Половина	одноклассная	1902 г.
Иннокентьевская	двухклассная	1900 г.

Б) Церковно-приходские:

Станция	Тип	Год открытия
Челябинск	одноклассная (жен.)	1900 г.
Макушино	одноклассная	1897 г.
Петропавловск	двухклассная	1898 г.
Исиль–Куль	одноклассная	1898 г.
Омск	одноклассная (жен.)	1901 г.
Татарская	двухклассная	1897 г.
Каинск–Томский	двухклассная	1897 г.
Кожурла	одноклассная	1901 г.
Новониколаевск	двухклассная (жен.)	1903 г.

Итого: 35 школ.

* ГАТО. Ф. 215. Оп. 5. Д. 60. Л. 3, 10.

ПРИЛОЖЕНИЕ 14

Число подписчиков библиотек Сибирской железной дороги с 1899 г. по 1 января 1911 г.*

Библиотеки	Разряды	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Центральная	I	88	129	109	130	141	120	129	127	130	158	197	186	190
	II	41	64	51	63	59	59	67	82	69	98	152	154	152
	III	77	117	136	136	127	127	157	164	161	194	221	268	276
	IV	-	-	53	65	78	91	76	90	92	96	75	59	64
Итого		**206**	**310**	**349**	**394**	**405**	**397**	**429**	**463**	**452**	**546**	**645**	**667**	**682**
Передвижные	I	-	-	19	86	54	45	33	24	30	16	18	15	14
	II	-	-	17	88	89	57	48	29	34	18	21	17	15
	III	-	-	36	135	134	148	81	72	32	35	41	39	35
	IV	-	-	11	52	55	133	121	110	59	55	82	80	78
Итого		**-**	**-**	**83**	**361**	**332**	**383**	**283**	**235**	**155**	**124**	**162**	**151**	**142**
Всего	I	88	129	128	216	195	165	162	151	160	174	215	201	204
	II	41	64	68	151	148	116	115	111	103	116	173	171	167
	III	77	117	172	271	261	275	238	236	193	229	262	307	311
	IV	-	-	64	117	133	224	197	200	151	151	157	139	142
Итого		**206**	**310**	**432**	**755**	**737**	**780**	**712**	**698**	**607**	**670**	**807**	**818**	**824**

* Орлов М. Н. Очерк развития и деятельности Сибирской железной дороги за время с 1900 по 1910 гг. по данным, изготовленным для Омской выставки 1911 г. Томск: Тов–во "Печатня С. П. Яковлева", 1912. С. 51.

ПРИЛОЖЕНИЕ 15

Сведения о подписчиках библиотеки Средне–Сибирской железной дороги (1899 г.)[*]

Сословное положение	**Число подписчиков**	**% к общему числу подписчиков**
Мещане	138	44,5
Крестьяне	61	19,7
Дворяне (потомственные и личные)	57	18,4
Чиновники	-	-
Купцы, граждане (потомственные и личные)	37	11,9
Военные	9	2,9
Духовного звания	8	2,6
Итого	310	100

Уровень образования	**Число подписчиков**	**% к общему числу подписчиков**
Низшее	174	56,1
Среднее	71	22,9
Домашнее	37	12
Высшее	28	9
Итого	310	100

[*] Отчет о деятельности библиотеки служащих на бывшей Средне–Сибирской железной дороге за 1899 год. Томск: Товарищество «Печатня С.П. Яковлева», 1900. С. 7.

ПРИЛОЖЕНИЕ 16

Сведения о подписчиках центральной и передвижных библиотек Сибирской железной дороги (по состоянию на 1 января 1911 г.)*

Сословное положение	Число подписчиков	% к общему числу подписчиков
Мещане	338	41,02
Крестьяне	232	28,16
Дворяне (потомственные и личные)	158	19,17
Чиновники	46	5,58
Купцы, граждане (потомственные и личные)	34	4,13
Военные	11	1,34
Духовного звания	5	0,60
Итого	824	100

Уровень образования	Число подписчиков	% к общему числу подписчиков
Низшее	487	59,10
Среднее	235	28,52
Домашнее	55	6,67
Высшее	47	5,71
Итого	824	100

* Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг.: (с картой и 2–мя диаграммами) / МПС, Сиб. железная дорога; сост. К. Н. Васьков. Томск: Товарищество «Печатня С. П. Яковлева», 1911. С. 15.

ПРИЛОЖЕНИЕ 17

Сведения об отделениях библиотеки на Сибирской железной дороге (по состоянию на 1 января 1911 г.)*

Станция	Год открытия	Количество подписчиков	Количество томов книг и периодических изданий
Петропавловск	1903	95	2280
Омск	1899	338	7755
Каинск–Томский	1899	116	4024
Тайга	1902	143	2076
Боготол	1901	39	2660
Иланская	1901	200	2252
Тайшет	1900	15	1310
Нижнеудинск	1903	83	2342
Тулун	1903	32	1075
Иннокентьевская	1903	82	622
Всего во всех библиотеках линии (кроме центральной)		1 843	37 581

* Васьков К. Н. Отчет о деятельности библиотек [Сибирской железной дороги] за 1899 – 1910 гг. … С. 21–27.

ПРИЛОЖЕНИЕ 18

Сведения о библиотеках Омской железной дороги (по состоянию на 1 января 1916 г.)*

Станция (место нахождения)	Год открытия	Количество подписчиков	Количество томов книг и периодических изданий
При Управлении дороги	1915	520	3714
Омск	1899	398	6883
Челябинск	1914	250	1323
Петропавловск	1903	91	2148
Каинск	1899	120	4000
Татарская	1914	43	1020
Вагон–библиотека	-	-	1830

Сведения о библиотеках Томской железной дороги (1915 г.)**.

Станция (место нахождения)	Год открытия	Количество подписчиков	Количество томов книг и периодических изданий
При Управлении дороги	1899	895	75 251
Вагон–библиотека при центральной библиотеке	1901	252	
Тайга	1902	122	3060
Боготол	1901	78	2738
Красноярск	1902	169	2347
Иланская	1901	150	3421
Тайшет	1900	64	1554
Нижнеудинск	1903	95	4130
Тулун	1903	37	2085
Зима	1903	37	1091
Иннокентьевская	1903	210	2640
При больницах ст. Томск II, Красноярск, Иннокентьевская	1902	440	1580
Библиотеки–читальни при всех дежурных комнатах	1911	1190	7730

* РГИА. Ф. 273. Оп. 1. Д. 4370. Л. 63–64.
** Там же, Л. 99–100.

ПРИЛОЖЕНИЕ 19

Сведения о проведенных культурно–массовых мероприятиях в железнодорожных (клубных) собраниях на Сибирской железной дороге (1910 г.)[*]

Станция	Спектакли	Музыкальные вечера	Кинематограф	Лекции	Детские вечера	Семейные вечера	Елки	Маскарады и костюмированные вечера
Челябинск	14	5	93	-	-	23	2	3
Шумиха	15	2	13	-	-	12	-	2
Омск	27	8	-	1	-	12	-	-
Каинск	28	8	-	-	-	17	-	-
Новониколаевск	20	5	-	-	5	-	-	-
Томск	21	5	-	-	1	9	1	7
Боготол	31	2	12	-	-	-	-	-
Красноярск	12	5	3	-	-	5	-	-

[*] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1499. Л. 89–92.

ПРИЛОЖЕНИЕ 20

Сведения о развлекательных и научно–спортивных обществах на Сибирской железной дороге (1910 г.)[*]

Клубы на станциях	Музык. – драм. кружки	Хоры	Оркестры	Научно-спортивные общества
Челябинск *устав утв. М.В.Д. 18. 08. 1902 г.*	Челябинск (*без устава*)	Омск	Каинск (балалаечный)	Тайшет «Общество содействия физическому развитию» (*устав утв. Иркут. Губерн.*)
Шумиха *устав утвержден*	Каинск (*без устава*)	Кожурла	Омск (духовой)	
Каинск *устав утв. Томск. Губерн. 14. 06. 1907 г.*	Тайга (*без устава*)	Тайга	Тайга (духовой)	
Омск *устав утв. М.В.Д. 26.04. 1905 г.*	Иланская (*без устава*)	Зима	Анжерские копи (балалаечный)	Тайга «Общество Соколов»
Новониколаевск *устав утв. М.В.Д. 10. 07.1903 г.*	Тайшет		Клюквенная (духовой)	
Тайга *устав утв. М.В.Д.*			Тайшет (балалаечный)	
Томск *устав утв. Томск. Губерн.*				
Анжерская копь *устав утв. М.В.Д. 30. 01. 1910 г.*				
Боготол *устав утв. М.В.Д. 18. 10. 1907 г.*				
Красноярск *устав утв. М.В.Д. 18. 03. 1904 г.*				
Нижнеудинск *устав утв. М.В.Д. 03. 01.1905 г.*				
Зима *устав утв. М.П.С. 09. 10. 1908 г.*				

[*] РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 1499. Л. 89.

ПРИЛОЖЕНИЕ 21

Опись циркуляров и приказов, регулирующих правила ношения форменного обмундирования на Западно–Сибирской и Сибирской железных дорогах (1896 – 1910 гг.)[*]

Год	Дата	Номер	Название приказа
1896	17 октября	129	О соблюдении правил ношения форменного платья служащими по МПС.
1901	15 сентября	216	О воспрещении ношения форменной одежды служащими по вольному найму и не имеющими на то право (см. приказ № 135 за 1899 г.).
1904	30 июля	161	О ношении служащими дороги, коим присвоена форменная одежда, папах в зимнее время.
1905	23 мая	118	О воспрещении ношения форменной одежды служащим, не состоящим на Государственной службе.
1906	17 октября	10545/197 / 5103	Начальникам казенных, Управляющим и Директорам частных железных дорог.
1906	18 ноября	370	О воспрещении ношения форменных фуражек служащими, не имеющими на то право.
1909	17 июня	245	С подтверждением правил изготовления и ношения летней форменной одежды.

[*] Опись приказов, изданных по Западно–Сибирской ж. д. с 1896 по 1910 гг.

ПРИЛОЖЕНИЕ 22

Размеры оказанной помощи сибирским войскам служащими Сибирской дороги (август – октябрь 1914 г.)*

Теплых рубашек	Ватных жилетов	Фуфаек	Теплых пиджаков	Теплых кальсон	Пар чулок	Теплых портянок	Теплых перчаток	Нижнего белья	Папирос 1-го сорта	Конфет, карамели (пуд.)
7 100	6 000	2 200	800	400	550	250	300	1300	119 100	4

Доходы центрального комитета Томской железной дороги по оказанию помощи пострадавшим от военных действий (1 января – 1 июня 1915 г.)**

Пожертвований от служащих и рабочих	От спектаклей и вечеров по линии	От учреждений и частных лиц	Пожертвований специального назначения
56 881 руб.	389 руб.	195 руб.	в пользу Сербии и Черногории – 190 руб.; для населения, пострадавшего от войны – 3956 руб.; на подарки в армию – 421 руб.; на поезда–бани – 121 руб.

Деятельность остановочно–питательных пунктов Томской железной дороги (1 января – 1 июня 1915 г.)***

Оказана помощь (чел.)	Отпущено обедов, ужинов	Отпущено порций чая, молока	Пользовалось ночлегом, дневным приютом (чел.)	Выдано пособий на проезд	Выдано белья	Оказана мед. помощь (чел.)
39 494	18 026	32 494	806	261	1368	751

---

* Сибирская жизнь. 1914. 29 октября. С. 2.

** В центральном железнодорожном комитете // Сибирская жизнь. 1915. 3 ноября. С. 2.

*** Там же.

Список сокращений

Вер. – верста – русская мера длины = 1,0668 км.

ГАТО – Областное государственное казенное учреждение «Государственный архив Томской области», г. Томск

ГИАОО – Казенное учреждение «Исторический архив Омской области», г. Омск

МНП – Министерство народного просвещения

МПС – Министерство путей сообщения

ПВДСЖД – Первый Всероссийский Делегатский Съезд железнодорожных служащих (20 сентября – 26 октября 1905 г.)

РГИА – Российский государственный исторический архив, г. Санкт-Петербург