

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

*На правах рукописи*

**СЕРДЮК Владимир Александрович**

**ФОРМИРОВАНИЕ КОРПОРАТИВНОЙ КУЛЬТУРЫ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СИБИРИ В 1891 – 1917 ГГ.**

**Специальность - 24.00.01 – теория и история культуры**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук**

**Санкт-Петербург, 2014**

**Работа выполнена** на кафедре «История, философия и культурология»  
ФГБОУ ВПО «Омский государственный университет путей сообщения» (Омск)

**Научный руководитель:**

**Гайдамакин Андрей Васильевич** – доктор исторических наук, профессор (ФГБОУ ВПО «Омский государственный университет путей сообщения»).

**Официальные оппоненты:**

**Фортунов Владимир Валентинович** – доктор исторических наук, профессор (ФГБОУ ВПО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»);

**Протанская Елена Сергеевна** – доктор философских наук, профессор (ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный университет культуры и искусств»).

**Ведущая организация:**

ФГБОУ ВПО «Иркутский государственный университет путей сообщения»

**Защита состоится** «5» марта 2015 года в 16 часов 00 минут на заседании диссертационного совета Д 212.232.11 на базе Санкт-Петербургского государственного университета по адресу: 199034, Санкт-Петербург, Менделеевская линия, д. 5, Институт философии, ауд. 24

**С диссертацией можно ознакомиться** в Научной библиотеке им. М. Горького Санкт-Петербургского государственного университета (199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., д. 7/9) и на сайте <http://spbu.ru/science/disser>.

**Автореферат разослан** «    » \_\_\_\_\_ 2015 года.

**Ученый секретарь Диссертационного Совета**

кандидат философских наук

А.Е. Радеев

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность исследования.** Транссибирская магистраль, нередко именуемая «становым хребтом России», уже больше века обеспечивает единство экономического, политического и культурного пространства центральных регионов государства с Сибирью и Дальним Востоком. Залогом ее дальнейшей успешной деятельности является наличие в железнодорожной отрасли высококвалифицированных работников, представляющих собой сплоченный коллектив, отождествляющий свои устремления с целями организации, что возможно лишь при существовании сильной корпоративной культуры.

Железнодорожную систему зачастую представляют своеобразным «государством в государстве», со своими традициями, ценностями, обычаями, особенностями, лежащими в основе формирования корпоративной культуры, на истоки которой в конце XIX - начале XX вв. оказывали влияние факторы общего характера, присущие всем казенным железным дорогам России. Вместе с тем, магистрали отличались друг от друга царившими на них порядками, уровнем образования и нравственного развития служебного персонала и местного населения, 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. Стоит отметить, что эффективность проводимых реформ зависит от формирования у работников чувств профессиональной гордости и долга, ответственности за результаты своей работы<sup>1</sup>, духовно-нравственного воспитания<sup>2</sup>, осознания себя частью единого целого<sup>3</sup>. В этой связи важное значение приобретают накопленный опыт предшествующих поколений железнодорожников и, соответственно, исследования, анализирующие истоки и процесс формирования корпоративной культуры работников железнодорожной отрасли.

---

<sup>1</sup> 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](http://doc.rzd.ru/isvp/public/doc?STRUCTURE_ID=704&layer_id=5104&refererLayerId=5103&id=3759#6003).

<sup>2</sup> 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=6005C251B44935DD913ED0C653517EFF;rnd=0.052515902878091825>.

<sup>3</sup> 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>.

**Степень научной разработанности проблемы.** В соответствии с особенностями проблематики, исследовательскими подходами в изучении поставленных задач, хронологически 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 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 А. И. Чупров<sup>1</sup>, опубликовав в 1876 и 1888 гг. статьи, в которых отмечалось недостаточное материальное обеспечение персонала, неуверенность большей части служащих в своем профессиональном будущем вследствие «бесконтрольной зависимости от лиц, непосредственно стоящих над ними»<sup>2</sup>. По мысли Чупрова, высота личностных качеств служащих 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.

В 1890 г. вышла работа Л. Э. Котлубая «Железнодорожный мир»<sup>3</sup>, название которой отражало особенное положение, некоторую отчужденность железнодорожников от других слоев общества. Предметом исследования стала «внутренняя, интимная жизнь» отрасли. Большая часть труда отведена анализу проблем и недочетов сквозь призму царящих на железных дорогах порядков. Сходные идеи высказывал М. Е. Богданов<sup>4</sup>, считавший плохое отношение начальства к служащим одной из причин железнодорожных забастовок 1905 г.

В 1896 г. вышло исследование инженера И. И. Рихтера «Железнодорожная психология»<sup>5</sup>. Обозначив психологические черты, коллективные и индиви-

<sup>1</sup> Чупров А. И. Речи и статьи. Т. 3: Железные дороги; Торговая политика; Статьи на разные темы / предисл. А. Ф. Кони. М., 1909.

<sup>2</sup> Там же, с. 279.

<sup>3</sup> Котлубай Л. Э. Железнодорожный мир: крит. наброски. Рассказы. СПб., 1890.

<sup>4</sup> Богданов М. Е. Очерки по истории железнодорожных забастовок в России. М., 1906.

<sup>5</sup> Рихтер И. И. Железнодорожная психология: материалы к стратегии и тактике жел. дорог. СПб., 1896.

дуальные особенности каждой из категорий служащих, Рихтер сравнивает их с военными, где во главу угла ставится дисциплина. Входящие в «штаб» руководители и специалисты именуются «главными органами железнодорожной стратегии». Особого внимания удостоивается нравственная сторона управления на железной дороге, от которой зависит «душевное равновесие» железнодорожников, а значит и безопасность движения: «Честный корпоративный дух железнодорожного персонала служит точно такой же порукой высокой деловой полезности, как в офицерской корпорации ручательством храбрости и победы»<sup>1</sup>. 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»<sup>2</sup> 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, называется морально-нравственная обстановка на линиях: всевластие начальников служб, поддержка дисциплины системой денежных штрафов, увольнение служащих в силу случайных факторов. В заключении автор предлагает меры по изменению ситуации, в том числе привлечение к службе детей служащих, как наиболее приспособленных и знающих специфику работы в отрасли.

Воспитательной деятельности руководителей отведена отдельная глава в работе М. А. Стржижевского. Станционные служащие, на взгляд Стржижевского, должны составлять «одну хорошую, дружную семью», что в первую очередь зависит от действий начальствующего состава<sup>3</sup>.

В этот период появляются работы, в которых описываются условия службы на Сибирской железной дороге<sup>4</sup>, анализируются образовательный, нрав-

<sup>1</sup> Рихтер И. И. Железнодорожная психология... С. 128.

<sup>2</sup> Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог: патология, прогностика и терапия. СПб., 1900.

<sup>3</sup> Стржижевский М. А. Добрые советы начальникам железнодорожных станций, и лицам, изучающим их обязанности. СПб., 1901. С. 138.

<sup>4</sup> Любимов Л. Н. Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги в первые три года после соединения Западно-Сибирского участка таковой с Средне-Сибирским. СПб., 1904.

ственный уровень личного состава дороги, окружающая обстановка<sup>1</sup>, основные проблемы по формированию стабильного и опытного штата служащих.

В дореволюционных 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 персонала, действуют в интересах выгоды железной дороги<sup>2</sup>.

**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, 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<sup>3</sup>, 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<sup>4</sup>. Обобщенный взгляд на процесс формирования кадров рабочих Сибири, их социально-экономического положения, представлен в коллективной монографии «Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период»<sup>5</sup>.

В этот период, несмотря на твердую источниковедческую опору, позволившую значительно повысить качество исторических исследований, заметное

<sup>1</sup> Сентянин В. Е. Статистический очерк личного состава Сибирской железной дороги. Томск, 1902.

<sup>2</sup> Отчет о деятельности библиотеки служащих на бывшей Средне-Сибирской железной дороге за 1899 год. Томск, 1900. С. 13.

<sup>3</sup> Рашин А. Г. Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки. М., 1958.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Рабочий класс Сибири в дооктябрьский период. Новосибирск, 1982.

влияние оказывала партийно-государственная идеология. Жизнедеятельность рабочих и служащих на железных дорогах рассматривалась через призму их борьбы за свои права, участия в революционном движении<sup>1</sup>. В первую очередь указывалось на бесправное положение железнодорожников, эксплуатацию их администрацией и подрядчиками<sup>2</sup>.

Лишь в отдельных исследованиях отмечались профессиональные, личностные качества инженеров-строителей, их вклад в культурное развитие своих подчиненных и учеников<sup>3</sup>. Влиянию строительства Транссибирской магистрали на развитие пунктов по продаже книг в Сибири уделяет внимание Г. А. Бочанова<sup>4</sup>, 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<sup>5</sup>. 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<sup>6</sup>. 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). Психологический климат, по мнению А.Н. Зайченко, складывается из чувства личной ответственности за все, к чему стремится коллек-

<sup>1</sup> 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; Пушкарёва И. М. Железнодорожники России в буржуазно-демократических революциях. М., 1975.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> Громов Ф. А. Условия труда и культура производства. М., 1972. С. 7, 19.

<sup>6</sup> Эстетика на железнодорожном транспорте. М., 1977. С. 135.

тив, гордости за свое предприятие, и обеспечивается функционированием 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<sup>1</sup>.

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<sup>2</sup>.

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<sup>3</sup>. К сожалению, информация о Великом Сибирском пути ограничивается лишь описанием проектно-строительных работ. Изданный в 2003 г. четвертый том «Большой энциклопедии транспорта»<sup>4</sup> 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, С. Б. Черкашин, В. В. Фортунатов, не рассматривая проблему корпоративной культуры железнодорожников в качестве основной исследовательской задачи, осветили целый комплекс вопросов, непосредственно с ней

<sup>1</sup> Зайченко А. Н. Культура производства. Тула, 1976.

<sup>2</sup> Погорадзе А. А. Культура производства: сущность и факторы развития. Новосибирск, 1990.

<sup>3</sup> История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. СПб.; М., 1994.

<sup>4</sup> Большая энциклопедия транспорта. Т. 4: Железнодорожный транспорт. М., 2003.



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 традиций, сохранение преемственности поколений на железнодорожном транспорте, особенности меценатской деятельности<sup>1</sup>.

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»<sup>2</sup>.

Отдельное внимание уделяется истории Института Корпуса инженеров путей сообщения, судьбе его выпускников и их вкладу в развитие железнодорожной сети<sup>3</sup>. Отмечается уникальный корпоративный дух учреждения, выпускавшего собственный журнал, обладавшего Домом инженеров, в стенах которого 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.

---

<sup>1</sup> Балтрашевич М. А. Железнодорожный форменный костюм. М., 2005; Блинов В. С. Путьцы 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; Черкашин С. Б. Традиции работников железнодорожного транспорта 1809–1917 гг.: Историческое исследование: дис. ... канд. ист. наук. М., 2005; Люди дела. Вклад железнодорожников в социально-экономическое развитие России: монография / Под ред. В. В. Фортунатова. М., 2007.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> 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.

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.<sup>1</sup>, затрагивающие вопросы влияния Транссибирской магистрали на социально-культурное 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<sup>2</sup>.

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

В монографии Ю. Б. Неталимова акцентируется внимание на необходимости знания структуры мотивации работников и способов ее формирования. В советский период, по мнению 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

---

<sup>1</sup> Бочанова Г. А. Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921 гг.): (к 155-летию со дня рождения // Личность в истории Сибири XVIII–XX веков. Сб. биограф. 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.

<sup>2</sup> Профсоюзы железнодорожников Западной Сибири: исторические хроники, традиции, современность. Новосибирск, 2006. С. 8–57.

предприятия («корпоративная мотивация»). Исследователь придерживается мнения, что «корпоративный дух», проявляясь в каждом конкретном работнике, позволяет заинтересовывать его в качестве собственной работы и количестве сэкономленных ресурсов<sup>1</sup>.

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<sup>2</sup>.

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, становление профессионального образования, уровень морально-нравственного развития персонала<sup>3</sup>. Исследование Г. А. Кообар посвящено сервисной деятельности на Сибирской железной дороге в 1900 – 1913 гг. Автор анализирует качество и культуру обслуживания пассажиров, нормативно-правовые акты, регулирующие данную сферу<sup>4</sup>. Процесс формирования железнодорожной интеллигенции Западной Сибири в 1920 – 1930-е гг., ее научная,

<sup>1</sup> Неталимов Ю. Б. Социально-экономические аспекты управления на железнодорожном транспорте. Самара, 2004. С. 10.

<sup>2</sup> 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; Зверев В. Ю., Ларина Л. Е. Корпоративная культура и ее ценностно-мотивационные ориентиры // Мир транспорта. 2004. Т. 7. № 3. С. 108–115; 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.

<sup>3</sup> Кулинич Е. Н., Росляков А. Е., Ветров С. А. Проектирование профессиональных перспектив молодых специалистов для железнодорожного транспорта: монография. Омск, 2009; История железнодорожного транспорта России: уч. пособие / под ред. А. В. Гайдакина, В. А. Четвергова. М., 2012; Гайдакин 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 корпоративной культуры советских железнодорожников во второй половине 1930-х годов // Омский научный вестник. 2013. № 2 (116). С. 5–10.

<sup>4</sup> Кообар Г. А. Сервисная деятельность на Сибирской железной дороге в 1900–1913 гг.: качество и культура обслуживания: дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2006.

производственная и общественная деятельность, влияние на социокультурное пространство региона является предметом работы Т. Н. Хроменковой<sup>1</sup>.

Анализ историографии современного периода позволяет отметить смещение акцентов исследовательских практик – большее внимание стало придаваться социально-культурной стороне 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 в исторической науке предметом специального исследования, ограничиваясь 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.

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

Достижению поставленной цели служит решение следующих **задач**:

- 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, региональных 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.

---

<sup>1</sup> 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.

**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 изменению системы общественных ценностей, в том числе на железнодорожном транспорте.

**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.

**Теоретические и методологические основы 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 историко-сравнительный, историко-генетический, социально-психологический, статистико-хронологический и логический методы.

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 со-

циальной 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. «Социальная группа» рассматривается в качестве любой относительно устойчивой совокупности людей, находящейся во взаимодействии и объединенной общими интересами и целями<sup>1</sup>. В исследовании такой социальной группой предстает корпорация железнодорожников, в рамках исторического контекста воплощая специфические взаимосвязи персонала между собой и обществом в целом.

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

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** исследования делится на следующие группы.

1. Законодательные и иные нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность железных дорог Российской империи. Сюда 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.

Значительная часть правовых норм, относимых к корпоративной культуре, содержалась в основанных на общероссийских законах министерских при-

---

<sup>1</sup> Коростелева Е. А. Социальная группа / Социология: энциклопедия. Минск, 2003. С. 943.

казах, циркулярах, временных 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 и должностных инструкциях.

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

Большая часть 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 техникума железнодорожного транспорта, архива Музея омских железнодорожников.

3. Разнообразные статистические и отчетные источники, позволяющие проследить динамику численности личного состава Сибирской железной дороги, его социальный статус и образовательный уровень, развитие библиотечного дела, школ и интернатов, санаториев и курортного дела, железнодорожных клубов.

4. Периодическая печать позволила представить культурно-бытовые условия жизни железнодорожников, уровень их сознания, морально-нравственный облик, характер взаимоотношений между публикой и служащими, служащими и руководителями. В исследовании использовались материалы как специализированных железнодорожных изданий («Железнодорожное дело», «Железнодорожник», «Железнодорожная жизнь», «Пути сообщения», «Вестник Сибирской железной дороги», «Вестник Омской железной дороги» и др.), так и изданий общественно-политического характера («Сибирская жизнь», «Сибирь», «Сибирская мысль», «Голос Сибири», «Восточное обозрение» и др.).

5. Источники личного характера, авторы которых оставили информацию о взаимоотношениях между железнодорожными служащими, об условиях работы на Сибирской железной дороге<sup>1</sup>.

**Научная новизна** состоит в том, что исследование является первой работой, в которой раскрывается генезис, качественные характеристики и социокультурные механизмы корпоративной культуры сибирских железнодорожни-

---

<sup>1</sup> 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.

ков. На основе широкого круга архивных документов и других источников впервые проводится комплексный анализ исторического опыта развития корпоративной культуры железнодорожников Сибири. Установлены факторы, влиявшие на процесс ее формирования, определены характерные черты межличностных взаимоотношений между руководителями и служащими железных дорог Сибири, служащими и пассажирами.

**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, в воспитательной работе среди учащихся и работников отрасли.

#### **Положения, выносимые на защиту:**

- формирующаяся на рубеже XIX – начале XX вв. корпоративная культура железнодорожников Сибири представляла собой синтез культур общества и железнодорожной корпорации;
- базовыми ценностями формирующейся корпоративной культуры железнодорожников являлись: дисциплинированность, ответственность, вежливость, служба ради достижения общих целей;
- для корпорации железнодорожников Сибири было присуще: социокультурное разнообразие и пестрота служебного персонала; значительная текучесть кадров, меньшая доля штатных служащих и рабочих по сравнению с дорогами Европейской России;
- ведущая, организующая роль в формировании корпоративной культуры сибирских железнодорожников принадлежала руководителям и специалистам – выходцам из Европейской России;
- складыванию устойчивого служебного коллектива сибирских железнодорожников, развитию корпоративной культуры способствовало создание на дорогах учреждений социокультурной сферы: ведомственных учебных заведений, библиотек, клубов. Достижению этих целей служила также деятельность судов чести, обществ трезвости, корпоративной печати, ношение форменного обмундирования, оказание благотворительной и взаимной помощи.

**Апробация работы.** Основные положения и выводы диссертационного исследования были представлены на всероссийских научных конференциях («Культура и интеллигенция России: Личности. Творчество. Интеллектуальные диалоги в эпохи политических модернизаций»: материалы VIII Всероссийской



научной конференции с международным участием в рамках подготовки к 300-летию Омска и празднования юбилейных событий российской истории (Омск, 2012 г.), «Теория и практика социального государства в Российской Федерации» (Омск, 2012), «Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых учёных» (Новосибирск, 2012, 2013), а так же областных Рождественских образовательных чтений «Традиционные ценности и современный мир» (Омск, 2013). Результаты диссертационного исследования нашли отражение в двенадцати публикациях, шесть из которых изданы в журналах, входящих в Перечень для опубликования научных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата и доктора наук.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Структура работы.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка использованных источников и литературы, приложений. Общий объем работы составляет 217 с.

Во **Введении** обоснованы актуальность и постановка проблемы; показана степень ее изученности; определены цель, задачи, объект и предмет исследования, хронологические и территориальные рамки; дано определение корпоративной культуры железнодорожников и раскрыты методологические основы диссертации; охарактеризована источниковая база; показана научная новизна и практическая значимость работы, ее апробация; отражена структура работы.

В **первой главе** «Общие тенденции и особенности развития корпорации железнодорожников в России и Сибири в конце XIX – начале XX вв.» наметившееся ускоренное промышленное развитие России на рубеже веков напрямую связывается с расширением железнодорожной сети государства. Этот процесс сопровождается 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, влекло за собой необходимость создания и усовершенствования единой нормативно-правовой базы, развития социокультурной сферы отрасли.

В **первом параграфе** «Факторы и условия развития корпорации железнодорожников России в конце XIX – начале XX вв.» проанализированы факторы и условия, оказывавшие непосредственное влияние на процесс формирования корпорации. Показано, как пестрота личного состава служащих и рабочих, их конфессиональные и национальные различия, уровень образования и воспита-

ния становились барьерами, затруднявшими формирование корпоративной культуры в условиях перехода большей части железных дорог в государственное управление и кодификации железнодорожного законодательства.

Строительство железнодорожных линий в Сибири способствовало тенденции к оттоку квалифицированного персонала с дорог Европейской России, обострив проблему подбора и удержания образованных, нравственно пригодных служащих. Указанная нестабильность вызвала широкую общественную дискуссию (в том числе среди сибиряков) по вопросу существования корпорации железнодорожников как таковой. На страницах корпоративной печати начала XX века самими служащими стали обсуждаться пути преодоления противоречий между работниками разных категорий, поднимались вопросы, касающиеся морально-нравственного облика работающего персонала, чувств профессиональной гордости и сопричастности к железнодорожной отрасли.

Широкое обсуждение имевшихся проблем помогало МПС, управлениям дорог вырабатывать меры, направленные на создание обученного, дисциплинированного, преданного делу персонала. Реализация данного курса способствовала образованию внутренних субкультур на железнодорожном транспорте, с присущими им ценностями, отличающими ту или иную подгруппу в рамках организации. В частности, выделялись субкультуры территориальных подразделений организации («корпорация железнодорожников Сибири») и ее различных функциональных подразделений («корпорация инженеров путей сообщения», «корпорация машинистов и т. д.). В этих условиях важнейшей задачей министерства, управлений дорог и местных железнодорожных руководителей становилось согласование субкультур с общей культурой отрасли.

Во **втором параграфе** «Особенности становления и развития корпорации железнодорожников Сибири» показано, что в Сибири, помимо общих барьеров, затруднявших формирование корпоративной культуры, условия работы осложнялись сложными природно-климатическими условиями региона, невысоким образовательным уровнем местного населения, отдаленностью от культурных центров страны, бытовой неустроенностью, трудностями обеспечения товарами первой необходимости.

Сам 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 первоочередных мер по привлечению опытного персонала, повышению образовательного и нравственного уровня железнодорожников. 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 способствовало интенсивному росту корпоративного самосознания железнодорожников, ярким свидетельством чему стали революционные события 1905 г. На фоне забастовочного движения, выявившего тенденцию к усилению корпоративной сплоченности работников отрасли, были организованы Всероссийский союз железнодорожных служащих и Первый Всероссийский Делегатский Съезд железнодорожных служащих (ПВДСЖД). По инициативе последнего в октябре 1905 г. 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 самостоятельности на началах взаимопомощи и самоуправления.

С началом Всероссийской октябрьской политической стачки образованные комитеты Сибирской дороги стали контролировать отдельные станции и участки линии, проводить митинги, отстранять должностных лиц от управления движением. В ноябре 1905 г., в соответствии с положениями устава Всероссийского союза железнодорожных служащих и призывом представителей Санкт-Петербургского железнодорожного узла объединиться всем российским железнодорожникам «в одну семью», 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.

В скором времени организованная 7–9 декабря 1905 г. в Москве вторая Всероссийская железнодорожная забастовка завершилась арестами членов Союза, проект «Нормального положения о корпорациях служащих железных до-

рог» остался нереализованным. 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, когда в основе периодически возникавших забастовок выдвигались экономические требования. Репрессивные меры значительно обновили ряды сибирских железнодорожников, 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.

**Вторая глава** «Культура взаимоотношений на железных дорогах Сибири и роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников в 1891 – 1917 гг.» акцентирует внимание на социокультурных связях и отношениях в процессе формирования корпоративной культуры железнодорожников и роли в нем инженерно-руководящего состава Сибирской магистрали.

**В первом параграфе** «Культура взаимоотношений на Сибирской железной дороге: основные проблемы и пути их преодоления» показано, что трудности в формировании единого коллектива железнодорожников были следствием не только недостаточной оплаты труда служащих низших категорий, тяжелых условий работы. 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, при которых они бы дорожили местом службы, держались за него.

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

В 1900 – 1902-х гг. комиссия под председательством 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. В дополнение к нему в 1901 г. был опубликован составленный И. И. Рихтером проект «Дисциплинарного устава для железнодорожных служащих». Революционные события 1905 г. отложили принятие обоих проектов, что отрицательно сказывалось на деятельности МПС в социальной сфере и являлось одной из причин недовольства железнодорожников.

В условиях отсутствия «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.

В Сибири проблема взаимоотношений на железных дорогах отличалась большей остротой, нежели в Европейской России, а ее разрешение было сопряжено с дополнительными трудностями, вызванными особенностями региона и личностными качествами служебного персонала. В частности, более низким образовательным уровнем служащих. В результате регулярно фиксировались случаи грубого обращения руководителей с подчиненными, отсутствие интереса к потребностям, проблемам работников, большое количество должностных нарушений, проступков, совершение преступлений.

На Сибирской железной дороге только за период с 1896 по 1910 гг. было издано более десятка приказов, регулирующих сферу служебных взаимоотношений. Их содержание подчеркивало важнейшие черты формирующейся корпоративной культуры на железных дорогах – необходимость строгого соблюдения дисциплины, субординации, порядка соподчиненности, взаимовежливого обращения друг с другом и пассажирами. Агентам дорог воспрещалось вступать в служебные отношения с вышестоящими лицами и посторонними ведом-

ствами в обход своего непосредственного начальства. За отказ следовать приказам или оскорбление своего руководителя предусматривались санкции в соответствии с нормами «Уложения о наказаниях уголовных и исправительных» 1885 г. А 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.

Во **втором параграфе** «Роль инженеров путей сообщения в формировании корпоративной культуры железнодорожников Сибири» раскрывается значение служащих-выходцев из Европейской России. Они являлись, как правило, выпускниками Санкт-Петербургского Института Корпуса инженеров путей сообщения, со студенческой скамьи воспитывались на традициях товарищества, общественной направленности своей деятельности. Корпоративное единство инженеров символизировал существовавший «Дом инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге», объединявший специализированные справочные бюро, вспомогательные кассы, библиотеки, технический журнал, залы для съездов, рефератов, выставок, магазинов, клуб Инженеров путей сообщения. 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. Несмотря на недостаток лиц, видевших «в служащих не автоматов, двигающихся по воле лиц, нажимающих кнопку или дергающих за нитку, а *душу дела*»<sup>1</sup>, 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. Занимая различные должности по проектированию, строительству и эксплуатации железных дорог в Сибири, Н. Г. Гарин - Михайловский, Н. Б. Ленцнер, М. А. Стржижевский и другие инженеры собственным поведением показывали подчиненным пример добросовестного отношения к делу и верности долгу.

**Третья глава** «Становление социокультурной сферы на железных дорогах Сибири и ее влияние на формирование корпоративной культуры железно-

---

<sup>1</sup> Сибирская жизнь. 1903. 16 июля. С. 3.

дорожников» отражает вклад МПС, управлений дорог, железнодорожной общности в создание и развитие социокультурной сферы железных дорог Сибири, раскрывает конкретные направления и формы данной деятельности.

В первом параграфе «Учебно-воспитательная деятельность образовательных учреждений железных дорог Сибири в конце XIX – начале XX вв.» раскрывается роль служащих и представителей местных управлений дорог в организации школ и библиотек на линиях, цели, основные направления воспитательной работы образовательных учреждений. В 1901 г. произошло объединение всех существовавших к тому моменту образовательных учреждений на Сибирской магистрали под эгидой Школьно-библиотечного Комитета дороги. Одним из наиболее заметных начинаний данного Комитета стала организация единственного за время существования Сибирской дороги съезда учащихся (учителей) и почетных блюстителей (попечителей) школ Сибирской железной дороги, проходившего в Томске с 28 мая по 3 июня 1902 г. Съезд оказал большое влияние на улучшение образовательного дела на линии. С 1906 г. деятельность образовательных учреждений стала подотчетна Комитету образовательных учреждений при Управлении дороги и местным попечительствам.

С самого начала создававшиеся по инициативе и на средства самих железнодорожников и их руководителей школы были ориентированы на детей железнодорожников, что объяснялось нехваткой мест для них в обычных школах и необходимостью воспитания собственных кадров для линии. В помощь детям служащих на станциях, не имевших школ, на Сибирской дороге устраивались общежития (девять в 1910 г.) и интернаты при школах и технических классах.

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

- оказывала помощь служащим в получении их детьми образования;
- устанавливала более тесную связь между служащими и дорогой;
- подготавливала для себя будущий контингент железнодорожников.

Помимо обучения, большое значение придавалось воспитанию подрастающего поколения. С этой целью в школах устраивались спектакли, концерты, музыкальные вечера, участниками которых были сами учащиеся, организовывались экскурсии. С 1911 г. в железнодорожных школах были введены военно-строевые занятия под руководством, как правило, отставных офицеров и жандармских унтер-офицеров. Словесные занятия по дисциплине должны были формировать у учащихся мужество, великодушие, честность, справедливость,

повиновение, вежливость, опрятность, трезвость и бережливость. Традиционным было привлечение учеников к благотворительной деятельности, получившей наибольший размах в годы Первой мировой войны. Формой материальной поддержки нуждающихся учеников являлись именные стипендии (инженеров путей сообщения Г. М. Будагова и К. Я. Михайловского, бывшего начальника Сибирской железной дороги В. М. Павловского и др.).

Как и в случае со школами, инициаторами создания первой библиотеки на линии в 1899 г. стали сами служащие, почин которых был поддержан начальником Средне-Сибирской железной дороги Ф. М. Валуевым. Значительное количество библиотек на станциях было основано по воле руководящего состава: инженером В.А. Манучаровым (ст. Тайшет), начальником участка службы Пути инженером С.Ф. Селивановым (ст. Тайга), начальником участка службы Тяги С.И. Лаврениным (ст. Боготол), инженером Г.М. Будаговым (ст. Новониколаевск), начальником участка Пути инженером Д. К. Ньюбергом (ст. Тулун), инженером-техником В.Е. Ключковским (ст. Красноярск).

По состоянию на 1 января 1913 г. на Сибирской линии функционировало 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. Общее число подписчиков по всей дороге достигло 4 732 чел., из которых 4/3 составляли служащие с низшими окладами (до 1 тыс. руб.), что свидетельствовало о стремлении служащих и рабочих к самообразованию.

Во **втором параграфе** «Направления и формы становления корпоративной культуры железнодорожников Сибири» речь идет о важнейших направлениях корпоративной политики, включавших в себя меры по повышению общеобразовательного, культурного уровня железнодорожников, способствующих формированию у них морально-нравственных ценностей, организационно-исполнительских и дисциплинарных качеств. Непосредственная реализация этих направлений корпоративной политики возлагалась на социальные институты и организационные формы, «...поддерживающие и возвышающие самолюбие, корпоративный дух, взаимное уважение между служащими...»<sup>1</sup>. Помимо общеобразовательных учреждений, к таковым относились суды чести, общества трезвости, железнодорожные клубы, корпоративная печать. Кроме того, формированию чувства «единой железнодорожной семьи» способствовало но-

<sup>1</sup> Рихтер И. И. Личный состав русских железных дорог ... С. 34.



шение форменного обмундирования, оказание благотворительной и взаимной помощи.

Суд чести на Сибирской дороге был организован в 1905 г. ревизором службы Движения II участка Н. Ф. Гостемилловым с разрешения начальника дороги В. М. Павловского. Основные положения суда чести во многом повторяли таковые на Юго-Западных железных дорогах, ставших образцом для других линий России. Рассмотрению и разрешению товарищеского суда подлежали все проступки *неслужебного характера*: нахождение на службе в нетрезвом виде, оскорбление товарищей словами или действиями, грубое обращение с низшими служащими или рабочими, различные «недобросовестные и неблагоприятные действия» с целью увеличения собственного заработка, нанесение ущерба своим сослуживцам.

Борьба с пьянством на отечественных железных дорогах носила несистемный характер вплоть до выхода приказа министра путей сообщения С. В. Рухлова о создании обществ трезвости в 1910 г. В 1911 г. начальник Сибирской магистрали утвердил Нормальный устав железнодорожного общества трезвости<sup>1</sup>. На тех станциях, где имелись школы и церкви, устраивались чтения и религиозно-нравственные беседы с приглашением священников, специальных лекторов и сочувствующих лиц; открывались библиотеки, читальни, чайные общества, приобреталась специализированная литература. Главнейшим условием для вступления в члены общества являлся трезвый образ жизни. Если член общества замечался в употреблении спиртных напитков, к нему командировался член правления и священник для соответствующего увещевания. При неэффективности данной меры, нарушитель исключался из числа членов общества.

Управление Сибирской железной дороги учредило вагон-выставку, курсировавшую по линии и наглядно демонстрирующую физиологические изменения в человеческом организме под влиянием алкоголя. В программу железнодорожных учебных заведений с 1911 г. был введен предмет «О вреде алкоголя». 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.

В соответствии с утвержденными МПС уставами собраний служащих, главной целью железнодорожных клубов являлось предоставление своим чле-

---

<sup>1</sup> Железнодорожное общество трезвости // Сибирская жизнь. 1911. 24 августа. С. 3.

нам и их семьям возможности «с удобством, удовольствием и пользой»<sup>1</sup> проводить свободное от работы время. Открытый 21 октября 1903 г. клуб в Томске должен был так же «объединить многочисленных своих подчиненных в одну дружную семью»<sup>2</sup>. К 1905 г. почти на всех крупных станциях Сибирской магистрали были организованы клубные собрания, соединявшие в себе библиотеку, читальню, постоянный театр с оркестром, кружки, клубное творчество. Для многих агентов станций, не имевших возможности познакомиться друг с другом, они являлись «прекрасным средством общения на нейтральной почве»<sup>3</sup>. 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»<sup>4</sup>.

Корпоративная газета магистрали была учреждена в 1903 г. по примеру Забайкальской и Московско-Курской дорог, где уже существовали свои печатные издания. Являясь посредником между служащими, «Вестник Сибирской железной дороги» ограничился выпусками 1903 и 1905 гг. После революционных событий издание газеты было прекращено. В 1916 г. появился новый печатный орган – «Вестник Омской железной дороги», ставший идейным продолжателем предыдущего издания.

Форменное обмундирование являлось средством консолидации персонала, играло позитивную роль в повышении престижа работы на железной дороге, следовательно – самоуважения и гордости служащего за свою профессию, коллектив, отрасль. Заложенное в детском возрасте бережное отношение к форменной одежде, осмысление ее значения и ценности на железной дороге способствовало достижению «корпоративного единства». Для этого особое внимание придавалось приучению учащихся к дисциплине, во многом схожей с порядками в военных учебных заведениях. С целью регулирования и упорядочивания ситуации в данной сфере, МПС и управления дорог со второй половины XIX в. стали развивать соответствующую нормативно-правовую базу.

Реализация традиций благотворительности и взаимной помощи осуществлялась через деятельность благотворительных учреждений и обществ МПС, пожертвований средств для фондов и именных стипендий, адресной по-

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 229. Оп. 4. Д. 2008. Л. 89.

<sup>2</sup> Зачатки железнодорожного клуба // Сибирская жизнь. 1900. 26 апреля. С. 2.

<sup>3</sup> Лео. Ст. Омск, Сибирской ж. дор. // Железнодорожник. 1904. № 79. С. 24.

<sup>4</sup> ГАТО. Ф. 215. Оп. 1. Д. 63. Л. 61.

мощи внутри железнодорожного сообщества малоимущим служащим и членам их семей. Нагляднее всего это заметно по периодам социальных потрясений, природных катаклизмов и войн. Так, во время участия России в Первой мировой войне 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 службы железнодорожников, членов их семей.

Взаимная поддержка, совместная деятельность повышали самооценку, создавали ощущение общности интересов и способствовали формированию единого коллектива железнодорожников.

В **заключении** сформулированы выводы, отражающие главные результаты исследования.

1. В конце XIX – начале XX вв. на железных дорогах Сибири 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.

2. К главным тенденциям развития корпорации железнодорожников относились: количественный и качественный рост служебного персонала, стремление к взаимному объединению служащих. При этом 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.

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.

3. В Сибири, помимо этого, условия работы осложнялись природно-климатическим своеобразием региона, невысоким образовательным уровнем местного населения, отдаленностью от культурных центров страны, бытовой неустроенностью, трудностями обеспечения товарами первой необходимости.

4. Служащие и рабочие железных дорог Европейской России, обеспечивая в первое время стабильное функционирование железных дорог в регионе, участвовали в создании социокультурной сферы, передавали свой опыт и знания сослуживцам, тем самым заложив основы для образования сибирской корпорации железнодорожников. Наибольший вклад внесли работавшие на Сибирской магистрали руководители и специалисты, большей частью являвшиеся выпускниками Санкт-Петербургского Института Корпуса инженеров путей сообщения. Со студенческой скамьи воспитываясь на традициях товарищества, общественной направленности собственной деятельности, такие профессионалы, как инженеры 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.

5. Наиболее прогрессивно мыслящая часть железнодорожного начальства влияла на установление необходимого уровня культуры взаимоотношений посредством мер административного и воспитательного характера. Самим руководителям служб, отделов, участков рекомендовалось показывать пример исполнительности, честности, уважительного отношения к служащим, быть строгими и требовательными, но в то же время справедливыми, заботящимися о нуждах подчиненных. В свою очередь, от подчиненных в служебных взаимоотношениях требовалось соблюдать субординацию, поддерживать производственную дисциплину, строго исполнять должностные инструкции, вежливо и предупредительно относиться к пассажирам и посторонней публике.

Анализ материалов по теме исследования позволяет заключить, что в рамках формирования корпоративной культуры железнодорожников Сибири в 1891 – 1917 гг. МПС, региональные управления дорог стремились сформировать персонал, обладающий следующими характеристиками:

- компетентностью (высоким профессионализмом, позволяющим эффективно и с максимальной отдачей служить на железной дороге);
- высоконравственными личностными качествами (такими как дисциплинированность, ответственность, вежливость, трудолюбие, порядочность);
- корпоративным поведением и мышлением (содействием сплоченности коллектива, службой ради достижения общих целей, умением 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.

### **Список работ, опубликованных по теме диссертационного исследования:**

*Статьи, опубликованные в изданиях, рекомендованных ВАК*

*Министерства образования и науки РФ:*

1. Сердюк В.А. Корпоративная периодическая печать железнодорожников Сибири в конце XIX – начале XX вв. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – Тамбов: Грамота, 2012. – № 4–2. – С. 181-185.
2. Сердюк В.А. Деятельность томского железнодорожного (клубного) собрания в начале XX в.: социокультурный аспект. // Вестник Томского государственного университета. – Томск, 2012. – № 359. – С. 95-97.
3. Сердюк В.А. Из опыта формирования корпоративной культуры железнодорожников: учебно-воспитательная деятельность в школах и училищах Сибирской железной дороги (конец XIX – начало XX вв.) // Вестник Омского университета. – Омск, 2012. – № 2. – С. 322-327.
4. Сердюк В.А. Развитие социокультурной сферы на Сибирской железной дороге в конце XIX – начале XX вв.: железнодорожные клубные собрания // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. – Тамбов: Грамота, 2012. – № 8–2. – С. 165-169.
5. Сердюк В.А. Формирование корпоративной этики машинистов железных дорог России в конце XIX – начале XX вв. // Омский научный вестник. – Омск, 2012. – № 5. – С. 56-60.
6. Сердюк В.А. Форменная одежда как элемент корпоративной культуры // Железнодорожный транспорт. – М., 2014. – № 8. – С. 74-77.

*В других изданиях:*

7. Сердюк В.А. Вклад первого начальника Западно-Сибирской железной дороги в формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири

// Вопросы методологии и истории в работах молодых ученых: сб. науч. ст. / под ред. В.Н. Худякова. – Омск: Изд-во ОмГПУ, 2011. – С. 82-92.

8. *Сердюк В.А.* Благотворительная деятельность и взаимопомощь сибирских железнодорожников в годы Первой мировой войны // Теория и практика социального государства в Российской Федерации: научно-производственный потенциал и социальные технологии: Материалы II всероссийской научно-практической конференции / Омский гос. ун-т путей сообщения. – Омск, 2012. – С. 219-228.

9. *Сердюк В.А.* Проблема культуры взаимоотношений служащих Сибирской железной дороги и пассажиров в конце XIX – начале XX вв. // Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых учёных: Сборник материалов Второй всероссийской молодёжной научной конференции. – Новосибирск, 2012. – С. 139-145.

10. *Сердюк В.А.* Вклад Д. К. Ньюберга в развитие социокультурной сферы на Сибирской железной дороге // Культура и интеллигенция России: Личности. Творчество. Интеллектуальные диалоги в эпохи политических модернизаций: материалы VIII Всероссийской научной конференции с международным участием в рамках подготовки к 300-летию Омска и празднования юбилейных событий российской истории (Омск, 16-18 октября 2012 г.). / отв. ред. В. Г. Рыженко, О. В. Петренко. – Омск: Изд-во Омского гос. ун-та, 2012. – С. 272-276.

11. *Сердюк В.А.* Проблема нравственной культуры руководителей и специалистов железнодорожного транспорта России в представлении современников на рубеже XIX – XX вв. // Исторический Ежегодник. 2012 / Главн. ред. А.Х. Элерт. – Новосибирск: Параллель, 2012. – С. 80-91.

12. *Сердюк В.А.* Борьба с пьянством на железных дорогах Сибири в конце XIX – начале XX в. // Актуальные проблемы исторических исследований: взгляд молодых ученых: Сб. материалов III Всероссийской молодежной научной конференции / Отв. ред. Р.Е. Романов; Институт истории СО РАН. – Новосибирск: Нонпарель, 2013. – С. 178 – 185.