

Научная статья

УДК 94(47)“18/19”

DOI: 10.32516/2303-9922.2024.52.15

Профессиональная корпорация служащих железнодорожного транспорта: материальные и бытовые аспекты повседневности (на материале Оренбургской губернии середины XIX — начала XX века)

Злата Анатольевна Шмидт

Челябинский институт путей сообщения — филиал Уральского государственного университета путей сообщения, Южно-Уральский государственный гуманитарно-педагогический университет, Челябинск, Россия, zlatAn1609@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3861-1849>

Аннотация. В статье на примере Оренбургской губернии середины XIX — начала XX века проведено исследование бытовых условий, мер социальной поддержки и материального обеспечения инженеров железнодорожного транспорта. Воспоминания видных представителей технической интеллигенции положены в основу описания поведения, поступков, мыслей, образа жизни региональных инженеров путей сообщения. Результаты исследования позволили воссоздать социокультурный облик инженеров-транспортников, их образ в глазах общественности, что существенно дополняет представления о повседневности высших инженерно-технических кадров дореволюционной России.

Ключевые слова: история повседневности, инженеры путей сообщения, Южный Урал, Оренбургская губерния, материальное обеспечение.

Благодарности. Работа выполнена при поддержке ФГБОУ ВО «Мордовский государственный педагогический университет им. М. Е. Евсеева» по договору на выполнение научно-исследовательских работ № МК-03-2024 от 31.05.2024. Автор выражает благодарность доктору исторических наук, профессору кафедры Отечественной истории и права ФГБОУ ВО «ЮУрГГПУ» Н. С. Сидоренко.

Для цитирования: Шмидт З. А. Профессиональная корпорация служащих железнодорожного транспорта: материальные и бытовые аспекты повседневности (на материале Оренбургской губернии середины XIX — начала XX века) // Вестник Оренбургского государственного педагогического университета. Электронный научный журнал. 2024. № 4 (52). С. 239—259. URL: http://vestospu.ru/archive/2024/articles/52/15_52_2024.pdf. DOI: 10.32516/2303-9922.2024.52.15.

Original article

Professional corporation of railway transport employees: material and everyday aspects of daily life (based on the material of the Orenburg province of mid-19th — early 20th century)

Zlata A. Shmidt

Chelyabinsk Institute of Railways — branch of Ural State University of Railways, South Ural State Humanitarian and Pedagogical University, Chelyabinsk, Russia, zlatAn1609@yandex.ru, <https://orcid.org/0000-0002-3861-1849>

Abstract. The article examines living conditions, social support measures and material support for railway engineers using the example of the Orenburg province in the mid-19th — early 20th centuries. A study of living conditions, social support measures and material support for engineers is undertaken. The memoirs of prominent representatives of the technical intelligentsia form the basis for the description of the behavior, actions, thoughts, and lifestyle of regional railway engineers. The results of the study made it possible to recreate the sociocultural image of transport engineers, their image in the eyes of the public, which significantly complements the issue of everyday life of senior engineering personnel in pre-revolutionary Russia.

© Шмидт З. А., 2024

Keywords: history of everyday life, railway engineers, Southern Urals, Orenburg province, material support.

Acknowledgments. The work was carried out with the support of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Mordovia State Pedagogical University named after M. E. Evseev” under the contract for the implementation of scientific research work No. MK-03-2024 dated 05/31/2024. The author expresses gratitude to Doctor of Historical Sciences, Professor of the Department of National History and Law of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “SUSHPU” N. S. Sidorenko.

For citation: Shmidt Z. A. Professional corporation of railway transport employees: material and everyday aspects of daily life (based on the material of the Orenburg province of mid-19th — early 20th century). *Vestnik of Orenburg State Pedagogical University. Electronic Scientific Journal*, 2024, no. 4 (52), pp. 239—259. DOI: <https://doi.org/10.32516/2303-9922.2024.52.15>.

Введение

Актуальность работы определяется возрастающим интересом к истории повседневности. Исследование бытовой стороны жизни инженеров железнодорожного транспорта, описание их социокультурного облика носит частный характер и требует существенного дополнения.

Проводя исследование истории повседневности, следует отметить концепцию А. Людтке [19; 20]. Автор, являясь основателем теории и методики направления истории повседневности, обращал внимание на детальное историческое описание носителей повседневных интересов различного положения и статуса, их жизненных проблем, особенностей межличностного общения через конфликты и сотрудничество, проявления их чувств и душевных переживаний.

Дореволюционный период историографии проблемы характеризуется вниманием к биографиям видных представителей инженерно-технической интеллигенции. В 1889—1902 гг. по инициативе инженеров путей сообщения, с которой они выступили 23 ноября 1886 г., был опубликован трехтомный справочник, составленный инженером С. М. Житковым, включающий биографии однокурсников и сослуживцев [8]. Работа в немалой степени позволяет изучить формирование не только профессионального, но и социокультурного облика инженера в историческом времени.

В работах советского периода значительное внимание уделялось приложению труда и знаний инженеров. Книга Л. И. Гумилевского «Русские инженеры», получившая одобрение И. В. Сталина в 1947 г., продемонстрировала весомый вклад отечественных инженеров в науку, отразив на своих страницах значение их практической деятельности, личностные качества, позволявшие им преодолевать сложнейшие препятствия [6].

Общая характеристика становления железнодорожного дела в России в XIX в. и высокая оценка практической деятельности инженеров путей сообщения представлены в работе В. С. Виргинского [3].

Вопрос о трудовой, научной и общественной деятельности отечественных инженеров путей сообщения исследован Н. А. Зензиновым и С. А. Рыжаком [11; 12]. Авторами отражен вклад инженеров путей сообщения в развитие железнодорожного строительства, отмечено их влияние на развитие техники и промышленности, освещены их взгляды и научная деятельность в процессе подготовки кадрового состава.

В обобщающем исследовании Д. В. Залужной раскрыта роль передовой русской технической мысли и самоотверженного труда рабочих и крестьян России. Важен вывод автора о роли инженеров и технической интеллигенции в создании великого проекта: Транссибирская магистраль «стала монументальным воплощением передовой русской технической мысли» [10, с. 20].

Весомое значение имеет монография В. Р. Лейкиной-Свирской [16], посвященная исследованию русской интеллигенции в 1900—1917 гг. Автор приходит к выводу, что

в функциях, осуществляемых интеллигенцией, непосредственно отражается реальный культурный уровень страны.

В настоящее время работы по исследуемой проблеме характеризуются вниманием к личности инженера как части большой корпоративной культуры в условиях социально-экономических изменений в стране.

Монография А. В. Никулькова [21] о жизни и профессиональной деятельности Н. Г. Гарина-Михайловского, ключевой фигуры в строительстве Транссибирской железнодорожной линии на Южном Урале, позволила воссоздать облик инженера железнодорожного транспорта в контексте исторического времени и в региональном пространстве. К 170-летию железных дорог России вышло коллективное издание «Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство» [13], являющееся сборником очерков об общественной, научной и трудовой деятельности знаменитых инженеров путей сообщения, а также строителей транспортной отрасли.

В монографическом исследовании Е. В. Сломинской приведена современная историография научно-технической интеллигенции XVIII — начала XX века [42]. Автором установлено, что термин «научно-техническая интеллигенция» включает взаимодополняющие признаки, логично разделяющиеся на три основные группы: характерные для интеллигенции в целом, включая культурно-нравственные аспекты; раскрывающие специфику ее профессиональной деятельности; показывающие связь профессиональной деятельности с уровнем развития науки [41, с. 9].

Описанию повседневности инженерно-технического состава железнодорожного транспорта в пространстве и времени уделяли внимание и иностранные исследователи. В 1908 г. американский предприниматель и инженер-консультант Линдон Уоллес Бейтс проделал путь через Сибирь в Китай и посвятил этому путешествию книгу «Российский путь в Китай» [51]. Издание представляет собой взгляд иностранного автора на образ России через социальную призму повседневной жизни сибирского городского и сельского населения.

Монография Л. Зоревой раскрывает общественный взгляд на железную дорогу в русском культурном пространстве через призму литературных произведений и предметов искусства, а также отношение общественности к относительно новому транспортному средству [52].

В публикации А. А. Шмакова [50] дана оценка роли железнодорожного строительства для развития региона. Продолжением регионального исследования темы технической интеллигенции Урала XVIII — начала XX в. является работа Л. А. Дашкевич и С. Я. Бугаевой [7].

Вопросы формирования транспортной интеллигенции и подготовки таких специалистов получили отражение в публикациях В. В. Фортунатова [47]. Автор, отмечая специфику транспортной интеллигенции как особой корпорации, приходит к выводу о том, что ее определяет традиция научно-технического новаторства как совокупность чувств, привычек, идей, мыслей, образцов, стереотипов творческой деятельности по внедрению научно-технических открытий в развитие железнодорожного транспорта России, передаваемых от одного поколения изобретателей, ученых к другому, постоянно обновляемых и развиваемых новаторами нового поколения [46].

Персональные сведения об инженерах-путейцах отражены в публикации И. И. Резник [35], В. А. Рубина и И. Н. Свириденко [37]. В научной публикации Н. А. Антипина представлены сведения о развитии сети железных дорог Южного Урала с конца XIX в. до начала 1917 г. Следует отметить внимание автора к личностному аспекту, обращение к деятельности ряда выдающихся инженеров, которые проводили изыскательские рабо-

ты и руководили строительством дорог и технических сооружений. Публикация богато иллюстрирована, что способствует визуализации этого сложного и одновременно значимого процесса [2].

Диссертационное исследование В. И. Левина [15] раскрывает деятельность Министерства путей сообщения по мерам социальной поддержки в период с 1881 по 1914 г., в числе которых мероприятия, определявшие или изменявшие материально-бытовое положение младших агентов железнодорожной службы. Автор пришел к выводу, что социальная политика Министерства путей сообщения была в целом позитивной и являлась примером для других ведомств.

Важный социокультурный аспект рассмотрен в диссертации С. Б. Черкашина [49]. Автор исследовал прогрессивные традиции в деятельности работников железнодорожного транспорта: служебно-функциональные, общественно-политические, семейно-бытовые. Он выделяет научно-техническое творчество как важнейшую историческую традицию железнодорожников. Эта традиция включает сочетание привычек, чувств, мыслей, идей и образов приверженцев творческой деятельности по внедрению научно-технических открытий в сферу железнодорожного транспорта, передаваемых от одного поколения изобретателей к другому.

В исследовании П. А. Смылова [43] отмечается, что отечественная техническая интеллигенция конца XIX — начала XX в. отличалась наличием высшего образования в сфере промышленности, науки, инженерии, строительства и др. Автором выделены характерные черты представителей технической интеллигенции, этносоциальный облик и территориальное распределение представителей технической интеллигенции нашего государства в рамках исследуемого периода.

В диссертационном исследовании А. А. Лисицына [17; 18] осуществлен анализ реализации транспортной политики в железнодорожной сфере на территории Дальнего Востока России с конца XIX по 1917 г., напрямую связанной с деятельностью инженеров путей сообщения. Освещены аспекты их повседневной жизни, трудности и лишения, которые они мужественно и с честью преодолевали, сохраняя верность долгу своей профессии, отмечен вклад инженеров, трудившихся не только на сооружении железных дорог Сибири и Забайкалья, но и Оренбургского края: Н. П. Меженинова, О. П. Вяземского, А. И. Урсати.

В диссертации М. А. Жуковской [9] исследованы особенности формирования педагогических традиций в структуре российских высших технических учебных заведений, что позволяет представить условия профессиональной подготовки инженерных кадров в рамках социокультурных изменений в стране.

В. А. Сердюк обращает внимание на специфику корпоративной культуры железнодорожников Сибири (1891—1917 гг.), в числе которых были и железнодорожные служащие, трудившиеся в Оренбургской губернии при сооружении части Транссибирской магистрали [39; 40]. Автор рассматривает значение деятельности Министерства путей сообщения и региональных управлений дорог для развития профессиональных и личностных качеств персонала: компетентности, позволяющей эффективно и с максимальной отдачей служить на железной дороге, дисциплинированности, ответственности, вежливости, трудолюбия, порядочности. К признакам корпоративного поведения и мышления автор относит содействие сплоченности коллектива, службу ради достижения общих целей, умение работать сообща и делиться профессиональным опытом. Такие качества исследователь считает свойственными как инженерному корпусу в целом, так и основной массе сибирских железнодорожников в частности. Штат дисциплинированных, ответственных, трудолюбивых, вежливых, порядочных служащих способствовал обеспечению безопас-

ного и регулярного железнодорожного движения [40]. «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» [39, с. 22].

Социальные последствия, связанные со строительством и эксплуатацией Великой Сибирской магистрали, отражены в научной публикации южноуральского историка А. А. Тимофеева [44].

В монографии А. В. Хобты раскрывается роль и деятельность министра путей сообщения М. И. Хилкова в процессе изысканий и строительства Великого Сибирского пути от Челябинска до Владивостока. Исследование проведено автором на основании обширного комплекса архивных материалов и содержит множество биографических справок об инженерах Урала и Сибири [48].

Отметим значительный вклад в изучение истории повседневности российского историка Н. Л. Пушкаревой. Исследователь обращает внимание на дискуссионность вопроса о том, может ли повседневность быть трудовой, рабочей, производственной. Автор констатирует, что большинство отечественных исследователей подразумевают под «повседневностью» главным образом сферу частной жизни, и только некоторые включают в сферу анализа и жизнь трудовую, те модели поведения и отношения, которые возникают на рабочем месте, подчеркивая, что социологи и этнографы поддерживают понятия «производственного быта» и «повседневности труда» [34].

В настоящей статье использованы различные группы опубликованных и неопубликованных источников, в числе которых документы, найденные в фондах Российского государственного исторического архива (РГИА) г. Санкт-Петербурга, Объединенного государственного архива Оренбургской области (ОГАОО), Объединенного государственного архива Челябинской области (ОГАЧО), материалы региональной губернской периодической печати исследуемой эпохи, а также научная, справочная и мемуарная литература.

Архивные документы составили основную группу источников. Они содержат данные нарративного и персонального характера. Дело «Самаро-Златоустовская железная дорога. Список чинов Управления, представляемых к Высочайшим наградам, 1892—1901 гг.» (РГИА) дало возможность выявить высоко оцененные женские кадры на службе региональных железных дорог [36], «Ведомость распределения квартир для служащих по станциям Оренбург-Орской железной дороги» (ОГАОО) позволила уточнить жилищные условия региональных служащих [26], «Переписка с Министерством путей сообщения о забастовке в главных мастерских станции Оренбург» (ОГАОО) за 1906 г. открыла некоторые условия труда в ситуации конфликта [25]. Полезную информацию по теме нашего исследования содержит «Переписка об обмундировании служащих дороги по новому положению, одобренному Комитетом Управления железных дорог, 1909 г. (Управление Ташкентской железной дороги)» (ОГАОО) [23]. По материалам «Дела о революционном движении на железной дороге» (ОГАОО) удалось познакомиться с мерами организации культурно-просветительского досуга для средних технических кадров региональных железных дорог в условиях социокультурных изменений революционного времени [24]. Архивные документы, описывающие проведение мероприятий, церемоний по случаю открытия железнодорожных линий на территории Оренбургской губернии, выявлены в деле «Переписка начальника работ по постройке Западно-Сибирской железной дороги К. Михайловского с министерствами, ведомствами и управлениями по вопросам строительства Западно-Сибирской железной дороги за май 1892 г. — март 1898 г.» (ОГАЧО) [27].

Адрес-календари и справочные книжки по Оренбургской и Уфимской губерниям — ценные информативные источники для изучения повседневности инженерно-технических кадров железнодорожного транспорта Оренбуржья в исследуемый период. Они содержат персональные сведения о видных представителях региональной железнодорожной корпорации. В адрес-календаре и памятной книжке Оренбургской губернии за 1904 г. сохранилась информация о должностных лицах, задействованных в контроле за постройкой северного участка Оренбург-Ташкентской железной дороги [1, с. 7—8], список лиц из состава Управления по постройке северной части Оренбург-Ташкентской железной дороги [1, с. 15—18], список начальников станций и участков, специалистов служб (по уездам) Самаро-Златоустовской железной дороги с Оренбургской ветвью [1, с. 44, 50, 72, 82—83], что позволило существенно расширить круг лиц, входивших в число регионального инженерно-технического состава железнодорожного транспорта.

Материалы дореволюционной периодической печати подкрепляют возможность изучения отношения социума к фигуре инженера. Таким источником из числа центральных периодических изданий послужила коммерческая и политическая газета «Биржа» (1861—1879 гг.), в частности статья «Вопрос о допущении женщин к исполнению некоторых обязанностей на железных дорогах» [4].

«Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III» содержит сведения статистического характера о предмете ведения этого министерства и учреждений, входивших в его состав (по центральному и местному управлениям). Источник дает возможность изучить деятельность по улучшению быта служащих, вопросы пенсионного и социального обеспечения бывших, а также получивших инвалидность железнодорожных служащих [22].

Отчеты правления общества Оренбургской железной дороги [28—33] за период с 1877 по 1886 г. богаты статистическим материалом, отражающим условия профессиональной деятельности инженеров путей сообщения (численность штатных служащих, окладное содержание, количество рабочих дней, разделы и ведомости отчетов по видам выполненных работ, ведомости новых работ и поставок, произведенных на увеличение средств железной дороги). Кроме того, в них имеются сведения социального характера, в том числе о заболеваемости кадрового состава по занимаемым должностям, ведомости о деятельности медицинской службы.

Анализ степени изученности проблемы показал, что тема повседневной жизни и социокультурного облика инженеров путей сообщения, высших и средних технических кадров железных дорог на территории Южного Урала в целом и Оренбургской губернии в частности требует дальнейшего исследования.

Цель исследования — изучение и описание социокультурного облика, бытовой, повседневной стороны жизни инженерно-технических кадров регионального железнодорожного транспорта.

Задачи исследования:

1. Выявить особенности социокультурного облика профессиональной корпорации служащих железнодорожного транспорта на материале Оренбургской губернии.
2. Реконструировать формы и содержание повседневной жизни служащих железнодорожного транспорта Оренбургской губернии.

Хронологические рамки исследования — середина XIX — начало XX в. Это время активного железнодорожного строительства, которое требовало дальнейшего привлечения на службу региональных железных дорог высших и средних инженерно-технических кадров.

Территориальные рамки исследования определяются границами железнодорожной сети, проходящей по Оренбургской губернии. В течение исследуемого периода территория губернии включала 5 уездов: Оренбургский, Верхнеуральский, Орский, Троицкий, Челябинский.

В исследовании поставленной проблемы применен принцип историзма, предполагающий изучение предмета научной проблемы в динамике, во всем его разнообразии, во взаимосвязи с окружающей действительностью. В целях раскрытия темы привлекались общенаучные методы анализа и синтеза. Антропологический подход позволил отразить личностные аспекты инженеров транспортного сообщения, выявить их исключительные черты как специалистов.

Таким образом, внимание к региональному аспекту проблемы позволило исследовать явления и процессы в конкретно-историческом ракурсе, в сравнении с их развитием в стране в целом. Видные представители технической интеллигенции напрямую повлияли на преобразование железнодорожных пунктов Оренбургской губернии в крупные города, привнесли в отрасль новые технические решения, оказали личностное влияние на местное общество.

Результаты исследования

Рассматривая развитие такой отрасли, как железнодорожное строительство, следует отметить, что для Урала середины XIX — начала XX в. промышленное обеспечение региона обрело высокую актуальность, что потребовало решения проблем кадрового обеспечения, технического оснащения строительства железных дорог. Анализ количественных данных инженерно-технических кадров в исследуемом пространстве и времени позволяет отразить потребность железнодорожной сферы в квалифицированных служащих.

В целях бесперебойного функционирования и качественного обслуживания сети железных дорог существовала необходимость подготовки соответствующих кадров. Запрос на специалистов в этой сфере возрастал год от года. По данным В. Р. Лейкиной-Свирской, количество выпускников Петербургского института инженеров путей сообщения в период с 1865 по 1900 г. составило 2487 человек, с 1901 по 1916 г. — 2362 человека. Количество выпускников Московского института инженеров путей сообщения с 1899 по 1913 г. составило 682 человека. Для сравнения с крупной корпорацией горных инженеров приведем данные о количестве выпускников горных институтов: Петербургского в период с 1866 по 1900 г. — 1069 человек, с 1901 по 1917 г. — 1075; Екатеринбургского с 1901 по 1917 г. — 457 человек [16, с. 18].

К 1 января 1898 г. на службе при отечественных железных дорогах числилось 4671 выпускник технических железнодорожных училищ. Заметную часть рабочих, окончивших курс железнодорожного училища, составляли паровозные машинисты (1190 человек), помощники машинистов (851) и дорожные мастера (307) [45].

А. А. Тимофеев приводит сведения Н. О. Петрова о числе служащих и рабочих на русских железных дорогах. Так, количество рабочих и служащих на Сибирской железной дороге в 1906 г. составляло 57 350 человек. Только на Самаро-Златоустовской железной дороге число рабочих и служащих в 1904 г. составляло 22 977, в 1906 г. — уже 29 333 человека, т.е. более половины всех занятых на строительстве и обслуживании данной магистрали [44, с. 22].

К 1915 г. при Министерстве путей сообщения числилось 2800 лиц, имеющих инженерное образование. В центральных учреждениях Министерства служили 216 инженеров, в различных управлениях и отделах — 200, по эксплуатации казенных железных дорог — 257, на частных железных дорогах — 203 инженера. На ответственных постах по постройке и изысканиям новых железнодорожных линий, в том числе частных, рабо-

тало всего 164 инженера, в местных учреждениях отсталой отрасли водных и шоссейных сообщений — всего 54 инженера [46, с. 90—91].

Немаловажным в теме исследования повседневных аспектов железнодорожных служащих на примере Оренбургской губернии представляется гендерный вопрос. Анализируя демографические данные служащих железных дорог Оренбургской губернии в рассматриваемый период, удалось выявить, что главная роль среди служащих железнодорожной сферы традиционно отводилась мужчинам, однако в этой профессии находили себя и женщины. Столь новая отрасль транспортного сообщения поставила вопрос о возможности трудовой деятельности женщин на железных дорогах Российской империи, который нередко обсуждался и на страницах периодической печати.

Возможность допуска женщин к исполнению некоторых обязанностей на железных дорогах в конце XIX в. обсуждалась как в правлениях обществ, так и на съездах. В сентябре 1872 г. съезд первой группы, имея в виду, что женский труд с пользой применялся на многих железных дорогах, в русском обществе пароходства и торговли, а также за границей, полагал обсудить этот вопрос на общем съезде. Отмечалось, что было бы полезным допускать женщин к работе на должностях кассиров по пассажирскому движению, отправке багажа и товаров, конторщиков в различных частях управления железных дорог и телеграфистов, предоставляя в этом отношении преимущества родственницам служащих.

В 1872 г. общий съезд, отмечая высокое социальное значение женского труда, пришел к выводу, что каждая железная дорога вправе определять женщин на разные должности по своему усмотрению, несмотря на действующее распоряжение правительства о запрете частным железным дорогам принимать на службу женщин. В ноябре 1873 г. Министерство путей сообщения объявило общему съезду, что вследствие существующих постановлений женщины не должны приниматься на службу железных дорог ни на какие должности. Однако такое решение не получило официального оформления и носило рекомендательный характер.

Острота проблемы состояла в том, что большая часть железных дорог была не в состоянии выплачивать значительное содержание станционным агентам, поэтому положение последних улучшалось за счет того, что их жены и сестры, исполняя на станции различные обязанности, получали хоть какое-то жалованье. К тому же в отдаленных глухих местностях было затруднительно найти и принять на службу исключительно холостых агентов. Проблема службы женщин на железных дорогах того времени носила еще и экономический характер. Отказываясь от определения женщин на второстепенные должности, железные дороги должны были не только увеличить содержание семейных агентов, но также иметь отдельных агентов при должностях, которые поручались женщинам, что привело бы к увеличению расходов по эксплуатации. Немало женщин занимали должность телеграфистки, наряду со своими мужьями сторожили посты переездов, получая незначительное жалованье, и их незамедлительная замена мужчинами могла негативно отразиться на перевозочном процессе [4, с. 1]. Несмотря на споры, абсолютная отмена женского труда на железной дороге была признана невозможной.

Приоритет службы мужчин на железных дорогах не исключал пополнения регионального кадрового состава женщинами. Сложные условия труда и военные события начала XX века внесли свои коррективы в отношение к женскому труду. В фондах Российского государственного исторического архива выявлены данные о награждении женщин, служащих на Самаро-Златоустовской железной дороге и представленных к наградам в конце XIX — начале XX века, в том числе в связи с перевозкой войск и воинских грузов на Дальний Восток по случаю войны с Японией (табл. 1).

Самаро-Златоустовская железная дорога. Список чинов Управления, представленных
 к Высочайшим наградам в конце XIX — начале XX в.

Фамилия, имя, отчество	Должность, звание	В учреждении с	В должности или звании с	К чему представляется
Антонова Мина Федоровна	Счетовод статистики Службы движения, дворянка	01.05.1894 г.	01.05.1894 г.	К золотой медали для ношения на груди на Аннинской ленте
Спирюшкина Надежда Пантелеймоновна	Конторщик конторы телеграфа, мещанка г. Самары	01.07.1893 г.	01.01.1899 г.	К серебряной медали для ношения на груди на Аннинской ленте
Филиппова Анна Андреевна	Конторщик конторы телеграфа, мещанка г. Уфы	01.11.1891 г.	01.01.1903 г.	К серебряной медали для ношения на груди на Аннинской ленте
Белихова Валентина Петровна	Телеграфист станции Уфа, жена отставного чиновника	01.12.1891 г.	01.12.1891 г.	К серебряной медали для ношения на груди на Аннинской ленте
Флоринская Анна Тимофеевна	Счетовод статистики Службы движения, жена титулярного советника	01.05.1884 г.	26.07.1898 г.	К серебряной шейной медали на Аннинской ленте
Фаворская Мария Федоровна	Конторщик мобилизационного отдела, дочь статского советника	25.10.1904 г.	25.10.1904 г.	К золотой медали для ношения на груди на Станиславской ленте
Белярская Ольга Евгеньевна	Переписчица Службы тяги, дочь статского советника	?	?	К золотой медали для ношения на груди на Станиславской ленте

Составлено по: [36].

Эти данные свидетельствуют об отношении к женщинам на службе железных дорог как к значимым кадрам, несмотря на существовавшие тогда гендерные противоречия, и позволяют дополнить характеристику социокультурного облика профессиональной корпорации железнодорожной сферы. Выявленные сведения отрицают дискриминационное отношение к женскому труду на службе уральских железных дорог, показывают равное поощрение как мужчин, так и женщин и на практике подтверждают сплоченность корпоративной железнодорожной культуры, коллективную ответственность кадрового состава.

Большое значение в осуществлении профессиональной деятельности имело хозяйственное обеспечение кадров и снабжение их обмундированием — знаком принадлежности к железнодорожной сфере. Уже при подготовке молодых специалистов серьезное внимание уделялось их внешнему виду. Форменная одежда будущих железнодорожных служащих способствовала формированию дисциплинированности, ответственности, чувства принадлежности к «железнодорожной семье» и отражала корпоративный стиль. Официально ношение формы для учащихся начальных железнодорожных училищ регламентировалось правилами от 25 сентября 1898 г. Устанавливалась обязательная одежда в виде форменной фуражки с козырьком, зеленым кантом по черному околышу и черной тулье с буквами «Н.У.» и наименованием дороги, помещенными в венке из дубовой и лавровой ветвей белого металла [38, с. 325]. Примером служат воспоминания учащегося Томского технического железнодорожного училища в 1909—1914 гг. В. М. Голованова о парадной и необязательной формах одежды, которые приводит в своей статье В. А.

Сердюк. За соблюдением правил ношения формы строго следили. По воспоминаниям учащихся, «даже зимой... ходили в форме, валенки и шапки запрещались» [38, с. 325].

Достоин внимания вопрос материально-бытового обеспечения инженерно-технических кадров железных дорог путем снабжения служащих обмундированием на примере Оренбуржья конца XIX — начала XX в. В фондах Объединенного государственного архива Оренбургской области обнаружено дело фонда Управления Ташкентской железной дороги Оренбургской губернии — «Переписка об обмундировании служащих дороги по новому положению, одобренному комитетом Управления железной дороги» за 1909 г. Принимаемые на работу служащие подлежали обязательному обмундированию при исполнении служебных обязанностей. Предметы обмундирования выдавались в пользование служащим на определенный срок и являлись в пределах этого срока собственностью железной дороги. По окончании срока выслуги одежда не отбиралась, а поступала в собственность носившего ее служащего за исключением блях, поясных пряжек и металлических знаков головных уборов и других предметов с неустановленным сроком службы. Уточнялось, что все служащие с присвоенной форменной одеждой должны быть при исполнении служебных обязанностей одеты по форме прилично и опрятно [23, л. 3].

Предметы обмундирования выдавались служащим с обозначением на них фирмы дороги, года и месяца выдачи. В получении обмундирования служащие расписывались в особых квитанциях, в которых кроме времени выдачи обозначалась стоимость каждого выдаваемого предмета и сроки его выдачи [23, л. 4]. К предметам обмундирования относились: пальто зимнее и летнее, мундир, брюки, фуражки по сезону с чехлами, ливреи суконные и летние парусиновые, полушубок дубленый (окрашенный методом черного дубления и простой), кафтан суконный, блузы суконные, шаровары суконные, шапки поддельного барашка, пояса кожаные, пряжки металлические, валенки (обшитые и не обшитые кожей), рукавицы с варежками, знаки и бляхи металлические, передники с нагрудниками, тужурки суконные (и летние с брюками), башлыки верблюжьего сукна [23, л. 5—6].

Обмундирование железнодорожных служащих имело некоторые отличия, позволявшие разделять кадры по виду службы. Так, машинисты носили фуражки черного сукна с двумя галунами, а помощники машинистов и поездные кочегары — с одним галуном. Швейцары станционные носили фуражку с галуном и малиновым кантом, а без галунов с зеленым кантом — рассыльные Управления дистанции и старшие рабочие, с малиновым кантом — составители поездов, швейцары, весовщики и рассыльные Конторы службы движения, с синим кантом — поездные смазчики, осмотрщики и кочегары при депо. Желтый кант определял кадры службы телеграфа [23, л. 15].

Папахи из орловского барашка с одним галуном носили также помощники машинистов и поездные кочегары, каракулевы шапки — главные кондукторы пассажирских поездов, а кондукторы товарных поездов носили шапки из натурального барашка. Существовали знаки отличия в виде нагрудных и нарукавных блях с указаниями: «Артельный староста», «Ремонтный рабочий», «Старший стрелочник», «Рядовой стрелочник №», «Станционный сторож», «Путевой сторож», «Переездный сторож», «Мостовой сторож», «Носильщик №», «Сцепщик», «Барьерный сторож», «Чистильщик», «Обтирщик вагонов», «Сторож тракций». Знаки на меховые шапки: «Паровоз», «Молния» [23, л. 16].

В зависимости от условий труда в обмундирование вносились некоторые изменения. Приказом № 14408/5 от 4 августа 1909 г. вводилось обмундирование для промывальщиков поездов, состоявшее из непромокаемых куртки, шаровар и сапог, так как при промывке паровозного котла в холодное время года служащие неминуемо обливались водой. Осмотрщикам вагонов рекомендовалось выдавать сапоги валяные, обшитые кожей, вви-

ду осмотров в зимнее время, вдали от отапливаемого помещения. Кочегарам депо приказывалось выдавать более удобный укороченный полушубок, блузу молескиновую с шароварами синего цвета как менее маркие, шаровары суконные, сапоги валяные, обшитые кожей, так как кочегары большое количество рабочего времени проводили в депо с облитым нефтью полом. Сторожа при депо и ламповщикам отменяли рукавицы с варежками как мешающее работе обмундирование. Смазчикам товарных поездов желательно пальто летнее укороченное взамен длинного, что способствовало бы успеху дела. Без ущерба сокращалось обмундирование у смазчиков пассажирских поездов: им больше не выдавали башлыки, сапоги валяные и рукавицы с варежками ввиду того, что такие рабочие находились в отапливаемых вагонах, и при исполнении обязанностей означенное обмундирование только мешало, но им должны были выдавать кожаные куртки [23, л. 34].

Поступившие на железнодорожную службу специалисты обеспечивались Министерством путей сообщения не только форменной одеждой, достойной заработной платой, но и мерами социальной поддержки. Такая сравнительно новая профессиональная категория, как инженеры путей сообщения, обрела высокую популярность. Учебные заведения высшего и среднего профессионального образования по подготовке инженеров и железнодорожных служащих привлекали молодых людей из различных социальных слоев. Выбор профессиональной подготовки юношей в пользу железнодорожного дела выражался в возможности получения значительных окладов на административных должностях при существующей нехватке технических кадров.

На основании смет Министерства путей сообщения в 1902 г. различные категории служащих железнодорожного транспорта получали месячную заработную плату в размере: начальник дороги — 1000—1500 руб., начальники отделов — 350—750 руб., начальники участков — 200—350 руб., начальники станций — 40—125 руб., конторщики — 30—50 руб., телеграфисты — 20—35 руб., машинисты — 30—60 руб., кочегары — 15—30 руб., кондукторы — 20—30 руб., сцепщики вагонов — 15—25 руб., стрелочники — 10—20 руб., мастеровые — 15—25 руб., путевые сторожа — 3—5 руб. [46, с. 91—92].

Используя в качестве источника список личного состава Министерства путей сообщения 1915 г., В. Р. Лейкина-Свирская писала, что к первой четверти XX в. начальники отдельных линий получали в год 12—15 тыс. руб., начальники различных железнодорожных служб — от 5,4 до более 8 тыс. руб. Меньше получали начальники телеграфа — 3,3—4,8 тыс. руб. Частные железные дороги отличались более высокой оплатой труда [16, с. 37].

В. Р. Лейкина-Свирская на основании воспоминаний горного инженера А. М. Терпигорева отмечала уровень заработка технической интеллигенции, который колебался в широких пределах. По данным анкет инженеров-механиков — выпускников Киевского политехнического института, 31,5% из них зарабатывали от 1000 до 2000 руб. в год, 25,2% — от 2000 до 3000 руб. в год, 27,9% — более 3000 руб. в год [16, с. 41]. Ориентируясь на список горных инженеров от 1913 г., автор приводит следующие данные: на 1913 г. насчитывалось 1115 имен горных инженеров, в том числе с чинами IV—II классов. Так, в горной сфере инженеры-чиновники обеспечивались большими окладами (начальники — от 4 до 8 тыс. руб., средние чины — 1,4—2,8 тыс. руб. в год), получали столовые, квартирные, разъездные прибавки за выслугу 10 лет в Сибири, в Царстве Польском, в Закавказском крае [16, с. 38].

На основании анализа оплаты труда очевидна проблема значительного разрыва размеров получаемого жалования у различных категорий железнодорожных служащих и рабочих. Различия в материальном обеспечении могли оказывать негативное воздействие

на настроения низших железнодорожных служащих и рабочих, усиливая рост социального недовольства в профессиональной среде.

В целях более подробного описания повседневности железнодорожных служащих необходимо произвести и анализ жилищных условий высших и средних технических кадров региональной железнодорожной службы. Выявленная в фондах Объединенного государственного архива Оренбургской области ведомость распределения квартир для служащих станции Оренбург железнодорожной линии Оренбург — Орск за 1913 г. демонстрирует варианты площади для проживания, размер которой отличался в зависимости от должности (табл. 2).

Таблица 2

Ведомость распределения квартир для служащих станции Оренбург железнодорожной линии Оренбург — Орск Службы движения и телеграфа станции Оренбург (1913 г.)

Должность	Кол-во служащих	Площадь жилого помещения, кв. саж.	Кол-во домов	Заданная площадь домов	
				без сеней и тамбуров	с сенями и тамбурами +13%
				кв. саж.	
Ревизор службы движения	1	35	1	54	61,02
Контора движения	—	15			
Рассыльный-сторож	1	4			
Начальник станции	1	18	1	62	70,06
1-й помощник начальника станции	1	12			
Весовщик	2	12			
Стрелочник	5	20			
2-й помощник начальника станции	1	10	1	64	72,32
Составитель поездов	2	12			
Жандарм	1	6			
Старший телеграфист	1	8			
Товарный кассир	1	8			
Младший телеграфист	2	8			
Стрелочник	1	4			
Сторож станции	2	8			
Механик телеграфа	1	21	1	65	73,45
Надсмотрщик телеграфа	1	8			
Счетовод движения	1	10			
Заведующий главным мастерским складом	1	16			
Конторщик материального склада	1	6			
Сторож склада	1	4			

Составлено по: [26, л. 1].

Кадровый состав служащих на железных дорогах, в том числе и их семьи, могли рассчитывать на меры социальной поддержки. В начале XX в. Министерством путей сообщения предпринимались меры для предотвращения потери железнодорожных кадров: организовывалась помощь частному домостроительству на линии с субсидией от казны,

обеспечивалась работа передвижных лавок и библиотек. Служащим предоставлялись такие льготы, как получение медицинского и пенсионного обслуживания для себя и членов семьи, бесплатный проезд по железным дорогам (число подобных поездок в год ограничивалось), пособия по случаю крещения, похорон членов семьи, сиротства, вдовства, пожаров, краж [38, с. 323].

Министерством путей сообщения предпринимались меры социального обеспечения кадров железнодорожной службы. Одним из проявлений социальной заботы о служащих железнодорожного транспорта является учреждение Инвалидного дома императора Александра II по инициативе и ходатайству XI Общего Съезда представителей русских железных дорог для увековечивания памяти исполнившегося 19 февраля 1880 г. двадцатипятилетия царствования императора Александра II. Инвалидный дом оказывал помощь бывшим железнодорожным служащим, утратившим способность к поиску средств к существованию трудом или по старости, по расстроенному на службе здоровью, увечью или другим причинам, связанным с железнодорожной службой [22, с. 240—241]. В убежищах Инвалидного дома имелись церковь (в Западном и Московском), школа с классами рукоделия, различные мастерские, больница, баня с прачечной, амбары и сараи. Были построены казармы для 92 одиноких инвалидов, 3 вдовьих дома для 31 вдовы, 64 дома для 277 семейных инвалидов, каждому из которых отводилась особая квартира из двух комнат и кухни, подвала, сарая, отдельный садик и общий на 8 квартир ледник. Инвалидам выделялся бесплатный выгон под пастьбу скота и огород [22, с. 242].

До 1888 г. на некоторых частных железных дорогах функционировали сберегательно-вспомогательные кассы для служащих, учрежденные на весьма шатких началах. Социальное обеспечение железнодорожных служащих подверглось реформированию 30 мая 1888 г., и Высочайшего утверждения удостоились Общие Положения о пенсионных и сберегательно-вспомогательных кассах. Предпочтительным признавалось учреждение касс пенсионного типа. Участниками кассы в обязательном порядке состояли лица обоего пола, находящиеся на постоянной службе в железнодорожном обществе. Из сумм, сформировавшихся в ходе собственных взносов участников и приплат Общества, выдавались определенные денежные пособия: из касс сберегательно-вспомогательного типа — как единовременные выплаты, а из пенсионных — в качестве пожизненных пособий. Такие суммы разносились по личным счетам участников и их жен. На получение помощи претендовали также участники касс при оставлении ими службы. В случае смерти участников материальную помощь получали члены их семей (вдовы и сироты). Нефиксированным был и размер пособий, который определялся в зависимости от продолжительности службы участника кассы и степени его неспособности к труду, соответственно сумме, образованной на его личном счете. При пенсионном назначении учитывался возраст лица с обязательным условием службы на железной дороге более 15 лет [22, с. 230—232]. В дальнейшем сберегательно-вспомогательные и пенсионные кассы были утверждены и для служащих на казенных железных дорогах.

Существовала практика поддержки служащих железнодорожного транспорта в виде открытия ведомственных начальных школ. Недостаток школ нередко был причиной увольнения работников, которым негде было обучать своих детей. Такая система подготовки кадров железнодорожного транспорта начиная с детского возраста, как полагали, могла решить проблему формирования железнодорожных династий и пополнения кадрового потенциала. Сами железнодорожники проявляли личную инициативу в деле открытия железнодорожных школ на свои средства, а также при поддержке фонда Александра III.

Система школьного образования осуществляла первоначальную подготовку будущих специалистов железнодорожного транспорта, сочетая освоение технических знаний с воспитательным процессом. В ведении Канцелярии Управления дороги школы находились до конца XIX в. В 1901 г. произошло объединение всех существовавших на тот момент образовательных учреждений на Сибирской магистрали под эгидой Школьно-библиотечного комитета, заведующего библиотеками, театрами, школами, интернатами и общежитиями, музеями, ремесленными мастерскими, детскими садами, учреждаемыми с целью образования и умственного развития детей служащих Сибирской линии и их родителей [40, с. 95—96]. Именные стипендии (инженеров путей сообщения Г. М. Будагова и К. Я. Михайловского, бывшего начальника Сибирской железной дороги В. М. Павловского и др.) стали формой материальной поддержки нуждающихся учеников [39, с. 24].

Между тем в докладе Школьно-библиотечного комитета дороги низших служащих железной дороги называли людьми «мало развитыми как в умственном, так и в нравственном отношении...» [38, с. 323]. Образовательная мера поддержки не могла решить большинства проблем региональной железнодорожной службы. Сибирская железная дорога, проходившая через территорию Урала, работала в сложных климатических условиях, предполагала применение инженерами новых технических подходов в работе, а потому испытывала серьезный недостаток кадрового состава.

Инженеры и техники железнодорожной службы принимали обязательное участие в общественной жизни региона, а также в благотворительной деятельности. Региональная железная дорога служила не только средством осуществления транзитной деятельности. Большое внимание техническая интеллигенция уделяла мероприятиям по случаю начала строительства железнодорожных направлений. Железнодорожное пространство являлось местом проведения культурных мероприятий для населения. К столь грандиозному событию, как начало строительных работ на новой железнодорожной линии, инженерно-технический состав относился со всей ответственностью. Например, строительство Екатеринбург-Челябинской соединительной ветви началось с проведения молебна по случаю закладки работ с привлечением видных лиц губернии. К торжественному мероприятию были привлечены инженеры путей сообщения Позняк, Чижов, Ремезов, Рыдзевский, Извеков, Петров, Ливеровский, Казаков с просьбой быть в обыкновенной форме [27, л. 142]. Участие в событии приняли городской голова Петр Филиппович Туркин и служащие, гласные городской думы и другие чиновники, представители сферы образования — инспекторы и заведующие народного и городского училищ. В числе приглашенных были инженеры и другие служащие железнодорожного транспорта: начальник службы ремонта пути и сооружения Самаро-Златоустовской железной дороги, начальник движения Самаро-Златоустовской железной дороги К. П. Болотов, старший врач Самаро-Златоустовской железной дороги В. П. Строкин, начальник станции Челябинск Н. Г. Левитский и другие должностные лица [27, л. 143].

Образ инженера путей сообщения формировался в общественном сознании благодаря вниманию к его личности. Дополнительные сведения к облику инженера-путейца можно найти в воспоминаниях современников, в том числе сослуживцев. В воспоминаниях управлявшего делами Комитета Сибирской железной дороги А. Н. Куломзина говорится: «К. Я. Михайловский — достойнейший человек большой энергии, замечательный, умелый организатор, постоянно был на линии, внушил к себе такое доверие и уважение, что каждый инженер ощущал перед ним опасительный страх показаться неумелым или недостаточно энергичным» [14, с. 413]. «Его лихорадочная деятельность на Сибирской дороге глубоко расстроила его здоровье, погубила его светлую голову и его постигли несчастья — смерть любимого сына, болезнь, как последствие переутомления. В ито-

ге инженер повторил судьбу многих строителей Сибирской дороги, которые постепенно сходили в могилу вследствие тех или иных болезней, приобретенных от усиленных трудов и лишений во время строительных работ» [14, с. 798]. «С большим умением, — пишет Куломзин, — Михайловский воспользовался господствовавшим на протяжении всей Западносибирской линии неурожаем и привлек к строительству целые толпы местных жителей. Дошло до того, что бабы в своих подолах относили на насыпи землю, извлекаемую из рядом лежащих выемок» [14, с. 413].

Знаменитым для Оренбургской губернии инженером был и Николай Георгиевич Гарин-Михайловский. Максим Горький так описывал поведение Н. Г. Гарина-Михайловского во время строительства ветки железной дороги от Самары на Сергиевские серные воды: «Понадобился ему локомотив какой-то особенной конструкции, и он заявил Министерству путей сообщения о необходимости купить локомотив в Германии. Но министр путей или Витте, запретив покупку, предложил заказать локомотив в Сормове или коломенских заводах. Не помню, путем каких сложных и смелых ухищрений Гарин купил локомотив все-таки за границей и контрабандно пригнал его в Самару; это, должно быть, сохранило несколько тысяч денег и несколько недель времени, более дорогого, чем деньги. Но он юношески восторженно хвастался не тем, что сэкономил время и деньги, а именно тем, что исхитрился пригнать контрабандно локомотив. Казалось, что “подвиг” был вызван не только силою деловой необходимости, сколько желанием преодолеть поставленное препятствие и даже проще: желанием созорничать» [5, с. 79].

Отмечал М. Горький и личные качества инженера: «Как во всяком талантливом русском человеке, склонность к озорству была очень заметна в характере Н. Г. Добр он был тоже по-русски. Разбрасывал деньги как будто они его отягощали и брезговал разноцветными бумажками, на которые люди обменивали силы свои. Жил широко, угощая знакомых изысканными завтраками и дорогим вином. Сам ел и пил так мало, что нельзя было понять, чем же питается его неукротимая энергия? Любил делать подарки и вообще любил делать приятное людям, но не для того, чтоб расположить их в свою пользу, нет, этого он легко достигал обаянием своей талантливости и “динамичности”. Принимая жизнь как праздник, он бессознательно заботился, чтоб и окружающие его так же принимали ее» [5, с. 80].

Когда Н. Г. Гарина-Михайловского упрекнули в том, что он мало пишет литературных произведений, тот невесело ответил: «Должно быть потому, что я больше инженер, чем литератор. Инженер я тоже, кажется, не той специальности, мне нужно было строить не по горизонталям, а по вертикальным линиям. Нужно было взяться за архитектуру» [5, с. 84].

По воспоминаниям Максима Горького, «Николай Георгиевич Гарин-Михайловский улыбался людям, видел себя работником, нужным миру, и обладал бодрой, подкупающей самоуверенностью человека, который знает, что он добьется всего, чего хочет» [5, с. 86]. Савва Иванович Мамонтов, строитель Северной дороги, после смерти Николая Георгиевича отметит: «Талантлив был, во все стороны талантлив! Даже инженерную тужурку свою талантливо носил» [5, с. 87].

Заключение

Инженеры путей сообщения в исследуемом пространстве и времени представляли собой относительно новый класс профессиональной корпорации служащих железнодорожного транспорта и сформировали устойчивый интерес к своей деятельности со стороны общественности. Определенную ценность для изучения социокультурного облика служащих региональной сети железных дорог имеют сведения, выявленные по материалам архивных фондов, периодической печати, мемуарной литературы. В отношении

видных представителей технической интеллигенции отмечались высокие профессиональные и личностные качества, стремление к новаторству, сопричастность к большому железнодорожному делу. Установлено, что региональные инженеры путей сообщения внесли весомый вклад в железнодорожное строительство на территории Оренбургской губернии, а также повлияли на научную и социальную сферы Южного Урала.

В настоящее время очевидным представляется интерес к биографическим исследованиям истории жизненного пути представителей технической интеллигенции в транспортной истории страны: изыскателям, строителям, путейцам, инженерам, рабочим и служащим. На основании широкого круга источников нарративного и персонального характера произведена попытка изучения и описания социокультурного облика, бытовой, повседневной стороны жизни инженерно-технических кадров регионального железнодорожного транспорта. Материалы фондов Российского государственного исторического архива, Объединенного государственного архива Оренбургской области, Объединенного государственного архива Челябинской области позволили выявить особенности социокультурного облика профессиональной корпорации служащих железнодорожного транспорта на примере Оренбургской губернии, показать меры государственной поддержки в отношении кадрового состава региональной сети железных дорог.

Произведено исследование повседневной жизни служащих и рабочих железнодорожного транспорта Оренбургской губернии, представленное в описании жилищных условий, обеспечения форменной одеждой, размеров оплаты труда как существенных аспектов при осуществлении профессиональной деятельности.

Важным в исследовании повседневности профессиональной корпорации служащих железнодорожного транспорта середины XIX — начала XX в. является возможная реконструкция их образа жизни, бытовой стороны, условий для формирования профессиональных и личностных качеств, взглядов, интересов, мировоззрения, государственной поддержки таких специалистов. Железнодорожная отрасль исследуемого периода требовала качественной подготовки кадрового состава, что выражалось не только в теоретических и практических знаниях, но и в строгом соблюдении внешнего вида и поведения служащих.

Мировоззрение, образ жизни инженеров путей сообщения исследуемого периода являются малоисследованным социально-культурным феноменом. Материальные и бытовые аспекты в изучаемом пространстве и времени позволяют воспроизвести повседневность инженеров путей сообщения на примере различных регионов страны, усиливая интерес к истории транспорта, истории повседневности, краеведению.

Список источников

1. Адрес-календарь и памятная книжка Оренбургской губернии на 1904 год / Издание Оренбургского губернского статистического комитета. Оренбург : Губ. типо-лит., 1904. 218 с.
2. Антипин Н. А. Железные дороги Южного Урала // Южный Урал. От Аркаима до Магнитки : сб. статей / сост. Г. Х. Самигулов. Челябинск : Южный Урал, 2020. С. 87—114.
3. Виргинский В. С. Возникновение железнодорожного дела в России до начала 40-х гг. XIX в. М. : Трансжелдориздат, 1949. 272 с.
4. Вопрос о допущении женщин к исполнению некоторых обязанностей на железных дорогах // Биржа : коммерческая и политическая газета. Ежедневное издание. 1876. 21 мая. С. 1.
5. Горький М. Рассказы, очерки, воспоминания // Полное собрание сочинений. Художественные произведения : в 25 т. М. : Наука, 1974. Т. 20. 638 с.
6. Гумилевский Л. И. Русские инженеры. М. : Молодая гвардия, 1947. 447 с.
7. Дашкевич Л. А., Бугаева С. Я. Техническая интеллигенция горнозаводского Урала. XIX век. Екатеринбург : Банк культурной информации, 1997. 202 с. (Ученые записки / Свердловский обл. краевед. музей. Т. 2).

8. Житков С. М. Биографии инженеров путей сообщения. Вып. 1—3 / под ред. П. Н. Андреева. СПб. : Типо-лит. С. Ф. Яздовского и К^о, 1889—1902.
9. Жуковская М. А. Формирование педагогических традиций в системе отечественных высших технических учебных заведений (дореволюционный период — 50-е гг. XX века) : дис. ... канд. пед. наук. Новосибирск, 2012. 190 с.
10. Залужная Д. В. Транссибирская магистраль: Ее прошлое и настоящее: Исторический очерк (конец XIX в. — 70-е гг. XX в.). М. : Мысль, 1980. 287 с.
11. Зензинов Н. А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М. : Транспорт, 1986. 215, [1] с.
12. Зензинов Н. А., Рыжак С. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта. М. : Транспорт, 1978. 326, [1] с.
13. Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство / ред. В. Г. Ряскин, С. В. Любимов ; отв. за вып. А. И. Ратников. М. : Путь Арт, 2007. 581 с. (170 лет железным дорогам России. 1837—2007).
14. Куломзин А. Н. Пережитое. Воспоминания / сост. К. А. Соловьев. М. : РОССПЭН. 2016. 1038 с.
15. Левин В. И. Социальная политика Министерства путей сообщения (1881—1914 гг.) : дис. ... канд. ист. наук. СПб., 2004. 212 с.
16. Лейкина-Свирская В. Р. Русская интеллигенция в 1900—1917 годах. М. : Мысль, 1981. 285 с.
17. Лисицын А. А. Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России (конец XIX — 1917 г.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2011. 26 с.
18. Лисицын А. А. Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России (конец XIX — 1917 г.) : дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2011. 269 с.
19. Людтке А. История повседневности в Германии: Новые подходы к изучению труда, войны и власти / пер. с нем.: К. А. Левинсон, Ю. Е. Белявский, В. С. Дубина [и др.] ; Германский исторический институт в Москве. М. : РОССПЭН, 2010. 271 с.
20. Людтке А. Что такое история повседневности? Ее достижения и перспективы в Германии // Социальная история. Ежегодник. 1998/1999. М., 1999. С. 77—100.
21. Никульков А. В. Современник из прошлого века: Очерк жизни Н. Г. Гарина-Михайловского. Новосибирск : Кн. изд-во, 1989. 184 с.
22. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. СПб. : Тип. Министерства путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1902. VI, 243 с.
23. Объединенный государственный архив Оренбургской области (ОГАОО). Ф. 142. Оп. 1. Д. 44.
24. ОГАОО. Ф. 142. Оп. 1. Д. 219.
25. ОГАОО. Ф. 142. Оп. 6. Д. 1.
26. ОГАОО. Ф. 147. Оп. 1. Д. 21.
27. Объединенный государственный архив Челябинской области. Ф. И-221. Оп. 1. Д. 5.
28. Отчет правления Общества Оренбургской железной дороги за 1877 год : первый отчет по эксплуатации / Оренбургская железная дорога. СПб. : Типо-лит. Цедербаума и Гольденблюма, 1878. 534 с.
29. Отчет правления Общества Оренбургской железной дороги за 1878 г. : второй отчет по эксплуатации / Оренбургская железная дорога. СПб. : Типо-лит. Цедербаума и Гольденблюма, 1878. 142 с.
30. Отчет правления Общества Оренбургской железной дороги за 1879 год : третий год по эксплуатации / Оренбургская железная дорога. СПб. : Тип. и лит. Цедербаума и Гольденблюма, 1880. 160 с.
31. Отчет правления Общества Оренбургской железной дороги за 1882 год : шестой год по эксплуатации / Оренбургская железная дорога. СПб. : Тип. В. С. Балашева, 1883. 468 с.
32. Отчет правления Общества Оренбургской железной дороги за 1885 год : девятый год по эксплуатации / Оренбургская железная дорога. СПб. : Тип. В. С. Балашева, 1886. 738 с.
33. Отчет правления Общества Оренбургской железной дороги за 1886 год : десятый год по эксплуатации / Оренбургская железная дорога. СПб. : Тип. В. С. Балашева, 1887. 834 с.
34. Пушкарева Н. Л. «История повседневности» как направление исторических исследований // Перспективы. Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы. 2010. URL: https://www.perspektivy.info/history/istorija_povsednevnosti_kak_napravlenije_istoricheskij_issledovanij_2010-03-16.htm (дата обращения: 20.08.2024).
35. Резник И. И. Н. Г. Гарин-Михайловский — инженер и писатель // Национальные приоритеты России. 2016. № 3 (21). С. 44—49.
36. Российский государственный исторический архив. Ф. 273. Оп. 16. Д. 875.

37. Рубин В. А., Свириденко И. Н. О выявлении оренбургскими архивистами документов о почетном гражданине г. Челябинска К. Я. Михайловском // Архив в социуме, социум в архиве / сост., науч. ред. Н. А. Антипин. Челябинск, 2019. С. 43—49.
38. Сердюк В. А. Из опыта формирования корпоративной культуры железнодорожников: учебно-воспитательная деятельность в школах и училищах Сибирской железной дороги (конец XIX — начало XX в.) // Вестник Омского университета. 2012. № 2. С. 322—327.
39. Сердюк В. А. Формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири в 1891—1917 гг. : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2014. 30 с.
40. Сердюк В. А. Формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири в 1891—1917 гг. : дис. ... канд. ист. наук. Омск, 2014. 217 с.
41. Сломинская Е. В. Российская научно-техническая интеллигенция XVIII — начала XX века в отечественной историографии: 1917 г. — первое десятилетие XXI века : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Тула, 2012. 20 с.
42. Сломинская Е. В. Российская научно-техническая интеллигенция XVIII — начала XX века в отечественной историографии: (1917 г. — первое десятилетие XXI века). Тула : Тульский гос. ун-т, 2013. 252 с.
43. Смыслов П. А. Техническая интеллигенция России в конце XIX — начале XX в. : характерные черты, этносоциальный облик, территориальное размещение : автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 2007. 28 с.
44. Тимофеев А. А. Социальные последствия строительства Великой Сибирской магистрали на Южном Урале (1891—1914 гг.) // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Сер. Социально-гуманитарные науки. 2009. № 9 (142). С. 18—24.
45. Училища железнодорожные // Энциклопедический словарь : в 86 т. / Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон. СПб., 1902. Т. 35. С. 117—119.
46. Фортунатов В. В. Традиции железнодорожной интеллигенции России // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2009. Вып. 4. С. 19—29.
47. Фортунатов В. В. Транспортная интеллигенция дореволюционной России: формирование, деятельность, особенности (1809—1917) // Интеллигенция и мир. 2017. № 2. С. 9—25.
48. Хобта А. В. Михаил Иванович Хилков и Сибирская железная дорога : науч.-популяр. изд. М. : Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте, 2021. 512 с. (Великий Сибирский путь).
49. Черкашин С. Б. Традиции работников железнодорожного транспорта 1809—1917 гг. (историческое исследование) : дис. ... канд. ист. наук. М., 2005. 209 с.
50. Шмаков А. А. В литературной разведке. Челябинск : Юж.-Урал. кн. изд-во, 1973. 139 с.
51. Bates L. W. Russian Road to China. New York, 1910. 391 p.
52. Zoreva L. Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum. Inagural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Ludwig-Maximilians. Universität München / Vorgelegt von Liubov Zoreva aus München, 2012. 318 S.

References

1. *Adres-kalendar' i pamyatnaya knizhka Orenburgskoi gubernii na 1904 god* [Address calendar and memorial book of the Orenburg province for 1904]. Orenburg, Gub. tipo-lit. Publ., 1904. 218 p. (In Russian)
2. Antipin N. A. Zheleznye dorogi Yuzhnogo Urala [Railways of the Southern Urals]. *Yuzhnyi Ural. Ot Arkaima do Magnitki: sbornik statei* [Southern Urals. From Arkaim to Magnitka. Collect. of articles]. Chelyabinsk, Yuzhnyi Ural Publ., 2020, pp. 87—114. (In Russian)
3. Virginskii V. S. *Vozniknovenie zheleznodorozhnogo dela v Rossii do nachala 40-kh gg. XIX v.* [The emergence of railway business in Russia before the beginning of the 40s of the XIX century]. Moscow, Transzheldorizdat Publ., 1949. 272 p. (In Russian)
4. Vopros o dopushchenii zhenshchin k ispolneniyu nekotorykh obyazannostei na zheleznykh dorogakh [The question of admitting women to perform certain duties on the railways]. *Birzha: kommercheskaya i politicheskaya gazeta. Ezhdnevnoe izdanie* [Birzha: commercial and political newspaper. Daily publication]. 1876, May 21, pp. 1. (In Russian)
5. Gor'kii M. Rasskazy, ocherki, vospominaniya [Stories, essays, memoirs]. *Polnoe sobranie sochinenii. Khudozhestvennye proizvedeniya: v 25 t.* [Complete works. Fiction. In 25 volumes]. Moscow, Nauka Publ., 1974, vol. 20. 638 p. (In Russian)
6. Gumilevskii L. I. *Russkie inzhenery* [Russian engineers]. Moscow, Molodaya gvardiya Publ., 1947. 447 p. (In Russian)

7. Dashkevich L. A., Bugaeva S. Ya. *Tekhnicheskaya intelligentsiya gornozavodskogo Urala. XIX vek* [Technical intelligentsia of the mining Urals. XIX century]. Yekaterinburg, Bank kul'turnoi informatsii Publ., 1997. 202 p. (Uchenye zapiski/ Sverdlovskii obl. kraeved. muzei. Vol. 2). (In Russian)
8. Zhitkov S. M. *Biografii inzhenerov putei soobshcheniya*. Vyp. 1—3 [Biographies of railway engineers. Iss. 1—3]. St. Petersburg, Tipo-lit. S. F. Yazdovskogo i K° Publ., 1889—1902. (In Russian)
9. Zhukovskaya M. A. *Formirovanie pedagogicheskikh traditsii v sisteme otechestvennykh vysshikh tekhnicheskikh uchebnykh zavedenii (dorevolutsionnyi period — 50-e gg. XX veka): dis. ... kand. ped. nauk* [Formation of pedagogical traditions in the system of domestic higher technical educational institutions (pre-revolutionary period — 50s of the XX century). Cand. Dis.]. Novosibirsk, 2012. 190 p. (In Russian)
10. Zaluzhnaya D. V. *Transsibirskaya magistral': Ee proshloe i nastoyashchee: Istoricheskii ocherk (konets XIX v. — 70-e gg. XX v.)* [Trans-Siberian Railway. Its past and present: Historical essay (late XIX century — 70s of the XX century)]. Moscow, Mysl' Publ., 1980. 287 p. (In Russian)
11. Zenin N. A. *Ot Peterburg-Moskovskoi do Baikalo-Amurskoi magistrali* [From Petersburg-Moscow to Baikal-Amur railway line]. Moscow, Transport Publ., 1986. 215, [1] p. (In Russian)
12. Zenin N. A., Ryzhak S. A. *Izdayushchiesya inzhenery i uchenye zheleznodorozhnogo transporta* [Outstanding engineers and scientists of railway transport]. Moscow, Transport Publ., 1978. 326, [1] p. (In Russian)
13. *Inzhenery putei soobshcheniya: zheleznodorozhnyi put', mosty, stroitel'stvo* [Engineers of communication routes: railway track, bridges, construction]. Moscow, Put' Art Publ., 2007. 581 p. (170 let zheleznyim dorogam Rossii. 1837—2007). (In Russian)
14. Kulomzin A. N. *Perezhitoe. Vospominaniya* [Experiences. Memories]. Moscow, ROSSPEN Publ., 2016. 1038 p. (In Russian)
15. Levin V. I. *Sotsial'naya politika Ministerstva putei soobshcheniya (1881—1914 gg.): dis. ... kand. ist. nauk* [Social policy of the Ministry of Railways (1881—1914). Cand. Dis.]. St. Petersburg, 2004. 212 p. (In Russian)
16. Leikina-Svirskaya V. R. *Russkaya intelligentsiya v 1900—1917 godakh* [Russian intelligentsia in 1900—1917]. Moscow, Mysl' Publ., 1981. 285 p. (In Russian)
17. Lisitsyn A. A. *Deyatel'nost' inzhenerov putei soobshcheniya po realizatsii zheleznodorozhnoi transportnoi politiki na Dal'nem Vostoke Rossii (konets XIX — 1917 g.): avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Activities of railway engineers in implementing railway transport policy in the Russian Far East (late 19th — 1917). Abstr. Cand. Dis.]. Khabarovsk, 2011. 26 p. (In Russian)
18. Lisitsyn A. A. *Deyatel'nost' inzhenerov putei soobshcheniya po realizatsii zheleznodorozhnoi transportnoi politiki na Dal'nem Vostoke Rossii (konets XIX — 1917 g.): dis. ... kand. ist. nauk* [Activities of railway engineers in implementing railway transport policy in the Russian Far East (late 19th — 1917). Cand. Dis.]. Khabarovsk, 2011. 269 p. (In Russian)
19. Lyudtke A. *Istoriya povsednevnosti v Germanii: Novye podkhody k izucheniyu truda, voyny i vlasti* [Everyday history in Germany. New approaches to the study of labor, war and power]. Moscow, ROSSPEN Publ., 2010. 271 p. (In Russian)
20. Lyudtke A. *Chto takoe istoriya povsednevnosti? Ee dostizheniya i perspektivy v Germanii* [What is everyday history? Its achievements and prospects in Germany]. *Sotsial'naya istoriya. Ezhegodnik. 1998/1999* [Social history. Yearbook. 1998/1999]. Moscow, 1999, pp. 77—100. (In Russian)
21. Nikul'kov A. V. *Sovremennik iz proshlogo veka. Ocherk zhizni N. G. Garina-Mikhailovskogo* [A contemporary from the last century: An essay on the N. G. Garin-Mikhailovsky life]. Novosibirsk, Kn. izd-vo Publ., 1989. 184 p. (In Russian)
22. *Obzor deyatel'nosti Ministerstva putei soobshcheniya za vremena tsarstvovaniya imperatora Aleksandra III* [Review of the activities of the Ministry of Railways during the reign of Emperor Alexander III]. St. Petersburg, Tip. Ministerstva putei soobshcheniya (T-va I. N. Kushnerev i K°) Publ., 1902. VI, 243 p. (In Russian)
23. *Ob'edinennyi gosudarstvennyi arkhiv Orenburgskoi oblasti* [United State Archives of the Orenburg Region] (OGAOU). F. 142. Op. 1. D. 44.
24. OGAOU. F. 142. Op. 1. D. 219.
25. OGAOU. F. 142. Op. 6. D. 1.
26. OGAOU. F. 147. Op. 1. D. 21.
27. *Ob'edinennyi gosudarstvennyi arkhiv Chelyabinskoi oblasti* [United State Archives of the Chelyabinsk Region]. F. I-221. Op. 1. D. 5.
28. *Otchet pravleniya Obshchestva Orenburgskoi zheleznoi dorogi za 1877 god: pervyi otchet po ekspluatatsii* [Report of the board of the Orenburg Railway company over 1877. First operational report]. St. Petersburg, Tipo-lit. Tsederbauma i Gol'denblyuma Publ., 1878. 534 p. (In Russian)
29. *Otchet pravleniya Obshchestva Orenburgskoi zheleznoi dorogi za 1878 g.: vtoroi otchet po ekspluatatsii* [Report of the board of the Orenburg Railway company over 1878: Second operational report]. St. Petersburg, Tipo-lit. Tsederbauma i Gol'denblyuma Publ., 1878. 142 p. (In Russian)

30. *Otchet pravleniya Obshchestva Orenburgskoi zheleznoi dorogi za 1879 god: tretii god po ekspluatatsii* [Report of the board of the Orenburg Railway company over 1879: the third year of operation]. St. Petersburg, Tip. i lit. Tserdabauma i Gol'denblyuma Publ., 1880. 160 p. (In Russian)
31. *Otchet pravleniya Obshchestva Orenburgskoi zheleznoi dorogi za 1882 god : shestoi god po ekspluatatsii* [Report of the board of the Orenburg Railway company over 1882: the sixth year of operation]. St. Petersburg, Tip. V. S. Balasheva Publ., 1883. 468 p. (In Russian)
32. *Otchet pravleniya Obshchestva Orenburgskoi zheleznoi dorogi za 1885 god: devyatyi god po ekspluatatsii* [Report of the board of the Orenburg Railway company over 1885: the ninth year of operation]. St. Petersburg, Tip. V. S. Balasheva Publ., 1886. 738 p. (In Russian)
33. *Otchet pravleniya Obshchestva Orenburgskoi zheleznoi dorogi za 1886 god: desyatyi god po ekspluatatsii* [Report of the board of the Orenburg Railway company over 1886: the tenth year of operation]. St. Petersburg, Tip. V. S. Balasheva Publ., 1887. 834 p. (In Russian)
34. Pushkareva N. L. “Istoriya povsednevnosti” kak napravlenie istoricheskikh issledovaniy [“History of Everyday Life” as a direction of historical research]. *Perspektivy. Setevoe izdanie Tsentra issledovaniy i analitiki Fonda istoricheskoi perspektivy* [Perspectives. Online publication of the Center for Research and Analysis of the Historical Perspective Foundation]. 2010. Available at: https://www.perspektivy.info/history/istorija_povsednevnosti_kak_napravlenije_istoricheskikh_issledovaniy_2010-03-16.htm. Accessed: 20.08.2024. (In Russian)
35. Reznik I. I. N. G. Garin-Mikhailovskii — inzhener i pisatel' [N. G. Garin-Mikhailovsky — an engineer and a writer (to the 120th anniversary of the West-Siberian railway)]. *Natsional'nye priority Rossii*, 2016, no. 3 (21), pp. 44—49. (In Russian)
36. *Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv* [Russian State Historical Archive]. F. 273. Op. 16. D. 875.
37. Rubin V. A., Sviridenko I. N. O vvyavlenii orenburgskimi arkhivistami dokumentov o pochetnom grazhdanine g. Chelyabinska K. Ya. Mikhailovskom [On the discovery by Orenburg archivists of documents about the honorary citizen of Chelyabinsk K. Ya. Mikhailovsky]. *Arkhiv v sotsiume, sotsium v archive* [Archive in society, society in the archive]. Chelyabinsk, 2019, pp. 43—49. (In Russian)
38. Serdyuk V. A. Iz opyta formirovaniya korporativnoi kul'tury zheleznodorozhnikov: uchebno-vospitatel'naya deyatel'nost' v shkolakh i uchilishchakh Sibirskoi zheleznoi dorogi (konets XIX — nachalo XX v.) [From the experience of corporate culture of railwaymen: teaching and educational activities in schools and colleges of Siberian Railway (late XIX — early XX centuries)]. *Vestnik Omskogo universiteta — Herald of Omsk University*, 2012, no. 2, pp. 322—327. (In Russian)
39. Serdyuk V. A. *Formirovanie korporativnoi kul'tury zheleznodorozhnikov Sibiri v 1891—1917 gg.: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Formation of the corporate culture of Siberian railway workers in 1891—1917. Abstr. Cand. Dis.]. Omsk, 2014. 30 p. (In Russian)
40. Serdyuk V. A. *Formirovanie korporativnoi kul'tury zheleznodo-rozhdnikov Sibiri v 1891—1917 gg.: dis. ... kand. ist. nauk* [Formation of the corporate culture of Siberian railway workers in 1891—1917. Cand. Dis.]. Omsk, 2014. 217 p. (In Russian)
41. Slominskaya E. V. *Rossiiskaya nauchno-tekhnicheskaya intelligentsiya XVIII — nachala XX veka v otechestvennoi istoriografii: 1917 g. — pervoe desyatiletie XXI veka: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Russian scientific and technical intelligentsia of the 18th — early 20th centuries in domestic historiography. 1917 — first decade of the 21st century. Abstr. Cand. Dis.]. Tula, 2012. 20 p. (In Russian)
42. Slominskaya E. V. *Rossiiskaya nauchno-tekhnicheskaya intelligentsiya XVIII — nachala XX veka v otechestvennoi istoriografii: (1917 g. — pervoe desyatiletie XXI veka)* [Russian scientific and technical intelligentsia of the 18th — early 20th centuries in Russian historiography. (1917 — first decade of the 21st century)]. Tula, Tul'skii gos. un-t Publ., 2013. 252 p. (In Russian)
43. Smyslov P. A. *Tekhnicheskaya intelligentsiya Rossii v kontse XIX — nachale XX v.: kharakternye cherty, etnosotsial'nyi oblik, territorial'noe razmeshchenie: avtoref. dis. ... kand. ist. nauk* [Technical intelligentsia of Russia in the late 19th — early 20th centuries. Characteristic features, ethnosocial appearance, territorial distribution. Abstr. Cand. Dis.]. Moscow, 2007. 28 p. (In Russian)
44. Timofeev A. A. *Sotsial'nye posledstviya stroitel'stva Velikoi Sibirskoi magistrali na Yuzhnom Urale (1891—1914 gg.)* [The social consequences of building of the Great Siberian highway on South Ural (1891—1914 years)]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Sotsial'no-gumanitarnye nauki — Bulletin of South Ural State University. Series “Social Sciences and the Humanities”*, 2009, no. 9 (142), pp. 18—24. (In Russian)
45. *Uchilishcha zheleznodorozhnye* [Railway schools]. *Entsiklopedicheskii slovar': v 86 t.* [Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary. In 86 volumes]. St. Petersburg, 1902, vol. 35, pp. 117—119. (In Russian)
46. Fortunatov V. V. *Traditsii zheleznodorozhnoi intelligentsii Rossii* [Traditions of railway intelligentsia of Russia]. *Izvestiya Peterburgskogo universiteta putei soobshcheniya — Proceedings of Petersburg Transport University*, 2009, is. 4, pp. 19—29. (In Russian)

47. Fortunatov V. V. Transportnaya intelligentsiya dorevolutsionnoi Rossii: formirovanie, deyatel'nost', osobennosti (1809—1917) [Transport intelligentsia of pre-revolutionary Russia: formation, activity, features (1809—1917)]. *Intelligentsiya i mir — Intelligentsia and the World*, 2017, no. 2, pp. 9—25. (In Russian)

48. Khobta A. V. *Mikhail Ivanovich Khilkov i Sibirskaya zheleznaya doroga: nauch.-populyar. izd.* [Mikhail Ivanovich Khilkov and the Siberian Railway. Popular science publication]. Moscow, Uchebno-metodicheskii tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte Publ., 2021. 512 p. (In Russian)

49. Cherkashin S. B. *Traditsii rabotnikov zheleznodorozhnogo transporta 1809—1917 gg. (istoricheskoe issledovanie): dis. ... kand. ist. nauk* [Traditions of railway workers 1809—1917 (historical research). Cand. Dis.]. Moscow, 2005. 209 p. (In Russian)

50. Shmakov A. A. *V literaturnoi razvedke* [In literary intelligence]. Chelyabinsk, Yuzh.-Ural. kn. izd-vo Publ., 1973. 139 p. (In Russian)

51. Bates L. W. *Russian Road to China*. New York, 1910. 391 p.

52. Zoreva L. *Die Eisenbahn im russischen kulturellen Raum. Inagural-Dissertation zur Erlangung des Doktorgrades der Philosophie an der Ludwig-Maximilians. Universität München / Vorgelegt von Lioubov Zoreva aus München*, 2012. 318 S.

Информация об авторе

З. А. Шмидт — преподаватель, аспирант

Information about the author

Z. A. Schmidt — Teacher, Postgraduate Student

Статья поступила в редакцию 19.06.2024; одобрена после рецензирования 22.08.2024;
принята к публикации 20.11.2024

The article was submitted 19.06.2024; approved after reviewing 22.08.2024;
accepted for publication 20.11.2024