

*И.Н. Мамкина*

## СОЦИОКУЛЬТУРНЫЙ АСПЕКТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Обращено внимание на социокультурный аспект деятельности Комитета Сибирской железной дороги в начале XX в. Обобщена информация о деятельности школьного комитета Забайкальской железной дороги по открытию и содержанию начальных училищ на железнодорожных станциях. Впервые введены в научный оборот персональные данные его составе. Отмечено, что КСЖД добился более успешного развития школьной сети по сравнению с МНП. Автором впервые приведены данные об организации библиотек и публичных чтений для служащих на Забайкальской железной дороге. Обращено внимание на организацию медицинской помощи служащим.

**Ключевые слова:** Комитет Сибирской железной дороги; Главный школьный комитет; социальные задачи; железнодорожные служащие.

Конец XIX в. ознаменовал для Сибири эпоху строительства магистрали протяженностью 9 289 км, связывающей запад и восток страны. В строительстве магистрали были задействованы колоссальные ресурсы – более 80 000 рабочих, общая стоимость дороги оценивалась в 350 млн золотом. Управление столь грандиозным проектом осуществлялось Комитетом Сибирской железной дороги (КСЖД) под председательством великого князя Николая Александровича (в будущем Николая II). На рубеже XIX–XX столетий железнодорожная отрасль заняла одно из ключевых направлений в развитии народного хозяйства. В эксплуатации магистрали были задействованы сотни тысяч сотрудников. И если в центральных густонаселенных губерниях Российской империи рабочий, поступая на службу в Министерство путей сообщения (МПС), принципиально не менял условия жизни, то на восточной окраине обстоятельства складывались иначе. Характер работы оставался прежним, менялись условия труда, осложнявшиеся суровыми климатическими условиями, пустынной территорией, значительными расстояниями между населенными пунктами. Ситуация усугублялась малочисленностью населения и отсутствием развитой социальной инфраструктуры. На станциях отсутствовали школы, больницы, церкви. Потребность решения социальных задач становится важным условием успешного развития Транссиба, а в перспективе и залогом восполнения профессиональных кадров и формирования корпоративной культуры. Необходимость научного осмысления исторического опыта реализации социальных программ Комитетом Сибирской железной дороги в условиях освоения восточной окраины России актуализирует тему исследования.

Историография Транссиба представлена трудами ученых, изучавших различные аспекты организации и деятельности магистрали. Отдельным направлением можно считать изучение вопроса организации управления железной дорогой. С.В. Саблер и И.В. Сосновский, сосредоточившись на истории магистрали, дали общую характеристику Комитету, не пускаясь в детали его деятельности [1. С. 123]. В свою очередь, профессор В.В. Иваницкий считал Комитет Сибирской железной дороги особым, самостоятельным и «ни от одного министерства независимым» учреждением [2].

Иваницкий объяснял особый статус КСЖД грандиозностью государственной задачи и необходимостью четкого и неукоснительного исполнения распоряжений, «ибо в каждом великом предприятии даже и малые ошибки могут влечь за собой значительный государственный ущерб» [2].

Целостную картину истории организации и деятельности Комитета воссоздал омский историк А.В. Ремнев. В трудах Ремнева Комитет рассматривается с позиции вспомогательного органа при Комитете министров [3]. Автор отмечал, что компетенция КСЖД была гораздо шире, чем предполагалась при сооружении Транссиба, и его функции были аналогичны компетенции Комитета министров в региональном масштабе. А.В. Ремнев обращал внимание на активную деятельность КСЖД в области переселенческой политики государства, считая Комитет одним из руководящих переселением органов власти [4].

В диссертационном исследовании А.В. Комарова рассмотрена деятельность центральных органов управления Сибирью, к которым автор относил и КСЖД. В исследовании отмечено, что, имея ярко выраженную узкопрофильную направленность, Комитет сосредотачивался на решении проблем, далеко выходящих за пределы ведения железной дороги [5]. В публикациях С.К. Канна КСЖД рассматривается как орган, созданный для реализации «масштабного национального проекта» [6–8]. Автор отмечал, что в контексте освоения восточных окраин Российской империи Комитет решал вопросы, связанные с охраной границ, переселением в Сибирь, международной торговлей. По мере интеграции окраины в общероссийское пространство решались вопросы по строительству Китайской Восточной железной дороги и мирному проникновению в Маньчжурию. Деятельность комитета в первую очередь была направлена на усиление геополитических позиций России, «попутно формируя предпосылки экономического роста на окраинах страны» [6].

В целом Комитет Сибирской железной дороги представлен в исследованиях как центральный орган власти с особым статусом, формирующий государственную политику в Сибири. Большинство авторов сходятся во мнении, что КСЖД обладал широкими полномочиями, однако исследований о реализации

этих полномочий в конкретных сферах, не связанных непосредственно со строительством магистрали, пока немного. Ряд авторов сосредоточились на изучении переселенческой деятельности комитета [4, 9]. С.К. Канн обратил внимание на вклад КСЖД в естественнонаучном изучении Сибири на рубеже веков [10]. Организация школьного образования представлена в коллективной публикации Л.М. Дамешека, И.Л. Дамешек и И.Н. Мамкиной [11. С. 45–49]. Историк В.И. Левин провел исследование пенсионного обеспечения железнодорожников во второй половине XIX – начале XX в. Автор убедительно доказал, что в вопросах социального страхования руководство железными дорогами действовало более эффективно, чем другие министерства [12. С. 24–27].

Таким образом, незначительное количество публикаций о социальной деятельности КСЖД дает основание говорить о малоизученности этого аспекта полномочий Комитета Сибирской железной дороги как органа государственной власти с особой компетенцией. Целью данной публикации является попытка создания целостного представления о деятельности Комитета по организации и обеспечению функционирования объектов социокультурного назначения в пределах Забайкальского участка Транссибирской магистрали протяженностью 1 808,2 км (1 695 верст).

Методологическую основу исследования составил структурно-функциональный подход, позволивший определить элементы управления, механизмы реализации социальной деятельности, охарактеризовать функциональные задачи. Компаративистский анализ социальных объектов различной ведомственной принадлежности позволит выявить степень эффективности социокультурной деятельности КСЖД по сравнению с деятельностью с профильными ведомствами, в частности с Министерством народного просвещения (МНП).

В современной теории государства и права социальная сфера занимает особое положение среди внутренних функций государства. Социальная функция включает в себя комплекс мер в области образования, науки, культуры и здоровья граждан. В Российской империи реализацией социальных программ занимались несколько центральных органов власти. За просвещение, науку, отчасти культуру отвечало Министерство народного просвещения. Здравоохранение и цензура находились в ведении Министерства внутренних дел. Отдельные вопросы пенсионного обеспечения определенных категорий населения находили решение в ведомственных органах. Необходимо отметить, что социальные программы, реализуемые министерствами, внедрялись на территории Российской империи не всегда в равной мере. Например, реализация положений образовательных реформ 1860-х гг. была доступна лишь в пределах земских губерний и областей. В земских областях Сибири положение реформ попросту не имели механизма реализации, поскольку основная роль в пореформенном развитии просвещения отводилась земствам, отсутствовавшим в крае.

Масштабное строительство Транссибирской магистрали предполагало не только организацию строительных работ, но и обеспечение дороги квалифици-

рованными кадрами для ее безопасной эксплуатации. 4 марта 1893 г. в составе КСЖД образована Подготовительная комиссия под председательством управляющего делами Комитета А.Н. Куломзина. Комиссия занималась предварительным рассмотрением вопросов вносимых на утверждение Комитета Сибирской железной дороги. Среди многочисленных вопросов, связанных со строительством магистрали, Комиссия предложила на рассмотрение ряд социальных мер, принятых к исполнению. В частности, были увеличены прогонные выплаты на дорожные расходы до места назначения для вновь принятых служащих железной дороги, увеличены подъемные для хозяйственных нужд. Служащим на железной дороге длительное время стаж работы учитывался как основание для начисления повышенного жалованья.

Особую ценность члены Комиссии придавали светскому и религиозному просвещению, поясняя, что «существенным значением в деле улучшения условий быта низших железнодорожных служащих могут иметь мероприятия по оказанию пособий на устройство храмов и школ» [13. Л. 116]. В 1903 г. Особое совещание Управления железных дорог «признало весьма желательным осуществление по мере возможности, те предположения Подготовительной комиссии, кои направлены на улучшения быта железнодорожных служащих» [13. Л. 62].

Для организации школьного дела в системе управления железной дорогой учреждались специальные органы, курирующие учебные заведения. На Забайкальской железной дороге в 1903 г. образован Главный школьный комитет. Одновременно с ним возникли местные попечительства во главе с почетным блюстителем, представляющие интересы общества. 13 апреля 1906 г. вступили в действия Правила о комитетах и местных попечительствах для заведования образовательными учреждениями на казенных железных дорогах (далее – Комитет) [14]. Правила регулировали порядок формирования, принципы деятельности и сферу полномочий Комитета.

Комитет для заведования образовательными учреждениями на казенных железных дорогах формировался из десяти членов, шесть из которых избирались на собраниях железнодорожных коллективов и четверо назначались начальником дороги. Членам Комитета дополнительно избирали шесть заместителей (кандидатов). В ведении Комитета находились школы и вечерние курсы, общежития, библиотеки, церкви, железнодорожные собрания, столовые. Комитет распоряжался средствами, выделенными на содержание подведомственных учреждений. Ведением делопроизводства занималась канцелярия из двух человек.

В соответствии с обновленными 1 августа 1906 г. Правилами власти преобразовали Главный школьный комитет в Комитет для заведования образовательными учреждениями на казенных железных дорогах и учредили должность ревизора по наблюдению за учебно-воспитательной деятельностью железнодорожных школ. Первым ревизором был назначен Флегонт Григорьевич Мясников, заведующий 3-м училищем им П.А. Пономарева в Иркутске, выпускник Иркутской учительской семинарии [15. Л. 5].

В конце 1906 г. на Забайкальской железной дороге в состав избранного комитета входили: заведующий лабораторией А.К. Жуков, его заместитель помощник юрисконсульта В.В. Болотов. От службы пути избран начальник I участка службы пути С.М. Залкинд, заместителем – помощник начальника службы пути Д.Н. Нахтман; от службы движения и телеграфа – старший ревизор движения В.Н. Макаров и начальник конторы службы движения А.И. Ужов. Заместители – начальник I отдела службы движения А.С. Кузнецов, начальник иркутской кондукторской бригады П.В. Королев соответственно. От службы тяги и Байкальской переправы – исполняющий обязанности начальника переправы Б.А. Курьяк и начальник службы тяги Х.А. Федоров. Заместители – старший ревизор службы тяги А.М. Пospelов и старший десятник Байкальской переправы С.И. Прендовский [15. Л. 4–4 об.].

В соответствии с приказом начальника Забайкальской железной дороги № 141 от 28 февраля 1907 г. членами комитета назначены И.И. Рыбников, Н.И. Спасский, врач Н.В. Попов. Назначение четвертой кандидатуры затянулось, поскольку документы долгое время находилась на согласовании с руководством дороги [15. Л. 4–4 об.].

Привлечение действующих работников железной дороги сказывалось не лучшим образом на деятельности Комитета. Сотрудники пропускали заседания в связи с плотным рабочим графиком, поездками на отдаленные станции. Начальник Забайкальской железной дороги, контролировавший деятельность Комитета, настойчиво рекомендовал посещать эти заседания «более аккуратно» [15. Л. 10].

Обращает на себя внимание социальный состав Комитета, где в основном представлены служащие железной дороги, занимающие руководящие должности среднего звена. Ни один из них не имел отношения к системе образования. По сути, деятельность Комитета сводилась к рассмотрению ходатайств об открытии или преобразовании школы и распределении выделяемых средств между учебными заведениями дороги.

Хозяйственно-административными вопросами конкретной школы занимались местные попечительства. Население станции избирало двух представителей общественности. Предпочтение отдавалось врачам или участковым. Еще один попечитель назначался из числа железнодорожных служащих приказом начальника дороги. Дополнительно избирался почетный блюститель, который считался руководителем [15. Л. 5]. В сферу полномочий попечителей входили хозяйственные вопросы организации школьного дела и «общее наблюдение за правильным ходом занятий в школе и нормальной жизнью в общежитии» [16. Л. 7]. Попечители были лишены возможности оказывать влияние или вмешиваться в учебный процесс. Организация школьного дела возлагалась на учителя, находившегося в подчинении МНП. Отметим, что организация учебного дела, обеспечение училищ учителями контролировались МНП. Таким образом, реализация образовательной программы на железной дороге находилась в совместном ведении Министер-

ства путей сообщения и МНП, что не противоречило духу времени.

Основным типом, открываемым на железнодорожных станциях школ, стали начальные одно- и двухклассные училища ведомства МНП. Исключение составили школы на станциях Хилок и Могзон, которые были открыты как церковно-приходские. Основное различие этих двух типов учебных заведений заключалось в учебной программе. В церковно-приходских училищах больше учебных часов отводилось на предметы религиозного содержания.

Одноклассные начальные училища имели три отделения, в которые ученики последовательно переходили, начиная с первого. Учитель проводил занятия одновременно в младшем, среднем и старшем отделениях. Программа обучения была направлена на приобретение элементарной грамотности. Ученики обучались чтению, письму, основам счета и Закону Божьему. Двухклассные училища имели учебную программу, рассчитанную на пять лет. Первый класс включал три отделения и соответствовал одноклассному училищу. Программа второго класса включала Закон Божий, русский язык и чистописание, арифметику, историю, географию и естествоведение, церковное пение, черчение. Недельная нагрузка составляла 26 часов. Во второй класс принимались мальчики до 15 лет, девочки – до 13. Обучение во втором классе продолжалось два года. Министерские начальные училища на начало XX в. по сравнению с учебными заведениями иных ведомств давали более качественное образование, но не были лишены недостатков. Они не давали оконченного начального образования. Для продолжения обучения в вузах необходимо было иметь аттестат гимназии или реального училища. И все же, несмотря на недостатки среди существующих школ, они были лучшими.

Первые начальные школы Забайкальского участка дороги открылись в 1901 г. на ст. Могзон и Оловянная. В 1902 г. их количество увеличилось до 6 в 1903 – 11, в 1904 – 12, 1905 – 14, 1906 – 18, 1908 – 21 [17. Л. 5]. После 1908 г. все действующие крупные железнодорожные станции Забайкалья были обеспечены учебными заведениями, процесс дальнейшего открытия школ прекратился. Изначально школы открывались как одноклассные училища, постепенно, с увеличением числа учеников школы преобразовывались в двухклассные. В 1914 г. из 21 учебного заведения одиннадцать значилось как двухклассные начальные училища. *Выбор наиболее качественного типа образования, последующее его усложнение свидетельствует о продуманном подходе КСЖД к организации системы образования для железнодорожных служащих.*

Удаленность населенных пунктов от железнодорожных станций, где открывались школы, вызвала необходимость открытия пансионатов (общежитий). Обязанность по содержанию пансионатов возлагалась на местные попечительства и школьный фонд МПС. В 1906 г. открылось три пансионата, в 1907 – шесть, в 1908 – восемь. Общежития действовали при Могзонской, Слюдянской, Читинской, Петровско-Заводской, Шилкинской, Сретенской, Танхойской, Адрианов-

ской, Маритуйской, Оловянинской школах. В 1908 г. в общежитиях проживало 130 учащихся [18. Л. 25]. В 1914 г. количество пансионеров увеличилось до 601 учащегося, из них 207 девочек и 304 мальчика [17. Л. 25 об.].

На содержание пансионеров в 1914 г. было выделено 43 298 руб., из них 28 994 поступило от школьного фонда МПС, 1 304 руб. – от попечителей и 13 000 руб. – от МНП [17. Л. 25 об.]. *Цифры убедительно демонстрируют, что большие половины (67%) средств приходится на долю МПС.* В свою очередь, МНП несло существенные затраты на содержание персонала учебных заведений. В 1914 г. было выделено на год 99 850 руб., из них на жалование учителям – 87 837 руб., на аренду жилья – 6 814 руб. [17. Л. 19]. Школьный фонд МПС выделял средства на аренду и ремонт школьных помещений, освещение, отопление, покупку учебных пособий, наглядного материала. Всего в 1914 г. выделено 22 997 руб. [17. Л. 19].

В 1914 г. в школах на железнодорожных станциях работало 83 учителя. Жалование в год составляло в среднем 1 058 руб. Отметим, что жалование учителя всегда вызывало острую критику со стороны общественности относительно его мизерных размеров. Именно поэтому профессия учителя не была популярной и нередко школы годами имели открытые вакансии. КСЖД предвидя данную проблему, выделял дополнительные средства на доплату к жалованию. С 1900 по 1909 г. из средств КСЖД на жалование учителям выделено 170 074 руб., учителям Закона Божьего – 14 255 руб., дополнительно на аренду квартир – 17 658 руб. [18. Л. 123]. Поддерживая финансово учителей, Комитет способствовал привлечению кадров в станционные школы. Нередко занятие вакансии проходило на конкурсной основе, что позволяло *сформировать педагогический коллектив более высокого профессионального уровня, чем в министерских и церковно-приходских школах.*

Первые железнодорожные школы были открыты в 1901 г. К обучению приступило 214 учеников, в 1902 г. количество учащихся увеличилось до 385. В 1903 г. в 11 школах числилось 702 ученика. В 1908 г. в 21 школе обучалось 2 735 человек [17. Л. 27]. Впоследствии число учащихся, при сохранении числа школ, неизменно увеличивалось, к 1914 г. обучалось 3 997 ученика. Во многих школах местные попечительства ходатайствовали об открытии параллельных классов. В Иркутской, Оловянинской, Хилокской, Слюдянской, Верхнеудинской, Читинской школах в первых, вторых отделениях первого класса открывались параллели, что, безусловно, свидетельствовало о нарастании заинтересованности железнодорожных служащих в образовании детей [17. Л. 27]. По данным инспекторской проверки ревизора железно-дорожных образовательных учреждений, в 1909 г. на станциях Забайкальского участка пути проживало 6 300 детей школьного возраста, из них около 65% получали начальное образование. По сравнению с процентом учащихся детей в Забайкальской области из 83 412 детей не получали образование 53 845 человек (65%) [19. С. 116].

Социальный состав учащихся был довольно пестрым, но в основном преобладало крестьянское сословие,

по данным на 1914 г. – 82%, горожан – 10%, солдат и казаков – 6,3%, детей дворян и чиновников – 1,4%, инородцев – 0,3%, духовенства – 0,2% [17. Л. 16].

В школах обучались дети служащих на железной дороге. При наличии мест за плату принимали сторонних учеников. В данных обстоятельствах обращает на себя внимание политика Комитета по сохранению ученического контингента. Комитет считал «крайне нежелательным» исключение учеников [13. Л. 116]. Исключение из школы могло быть только по согласованию с властями, которые в первую очередь отстаивали корпоративные интересы, лояльно относившись к детям железнодорожных служащих. Нельзя сказать, что исключение учеников из школы было частым явлением, но принятые меры свидетельствуют о заинтересованности властей в сохранении нужного ученического контингента. Ежегодные выпуски из начальных училищ, по мере развития школьной сети, стабильно увеличивались. В 1903 г. станционные школы окончил 41 ученик, в 1914 г. – 703, в целом с 1901 по 1914 г. – 3 908 человек [17. Л. 28].

Таким образом, школьная программа для детей железнодорожных служащих находилась под контролем КСЖД. Прилагая административные и финансовые усилия Комитет добился устойчивого развития школьной сети, охватив значительную часть ученического контингента. В сравнении с реализацией образовательной программы МНП, КСЖД действовал более эффективно, что достигалось путем дополнительного финансирования.

Реализация школьной программы не исчерпывала социальные задачи КСЖД. Власти дорожи содействовали просвещению служащих. Основной формой распространения знаний стала организация станционных библиотек и народных чтений. Обсуждение вопроса о форме организации библиотек для служащих проводилось с привлечением школьных комитетов, проводивших опрос на местах. Власти предлагали к обсуждению два варианта: «устройство подвижных вагонов-библиотек курсирующих по линии или... открытие библиотек на станциях» [18. Л. 78]. Железнодорожники высказались за организацию стационаров.

На содержание библиотек выделялись специальные средства. В 1906 г. на библиотеки Забайкальского участка было ассигновано 1 750 руб., по всей Сибирской железной дороге – 6 500 руб. В 1907 г. в смету расходов КСЖД на библиотеки заложено 9 871 руб. [18. Л. 129]. Средства выделялись на закупку книг, оплату периодических изданий, аренду помещений. На Забайкальской дороге в 1908 г. действовало шесть библиотек-читален на станциях в Чите, Оловянной, Петровском Заводе, Борзе, Хилке, Сретенске. Библиотеки собственных зданий не имели и нередко располагались в помещениях на вокзале или школах. Самой представительной по количеству томов была библиотека на станции в Чите, она располагала 2 780 томами. Меньше всех изданий – 142 – числилось в библиотеке в Борзе. За неимением собственной библиотеки служащие могли пользоваться книгами из школьного книжного фонда, что было разрешено в Шилке и Слюдянке.

Дополнительной формой просвещения являлись народные чтения для служащих, организованные при станционной школе. Занятия проводили учителя. В 1913 г. народные чтения проводились в Читинском двухклассном начальном училище. За год проведено 31 занятие, которое посетили 774 мужчины и 783 женщины [20. Л. 27]. В Адриановском училище учителя провели 20 занятий с посещением 960 женщин и 940 мужчин, в Борзе – 35 занятий с посещением 1 519 мужчин и 1 240 женщин. Слушателям зачитывались статьи о вреде алкоголя, «рассказы из жизни людей и природы». «Чтение сопровождалось туманными картинками» [20. Л. 110] (дагерротипами). В целом программа народных чтений носила общеобразовательный характер. В 1914 г. слушателям читали лекции по религиозной нравственности – 59 занятий, истории – 79, географии – 63, естествоведению – 44, литературе – 146. Всего в 1914 г. учителя провели 391 занятие.

В 1913 г. по распоряжению министра путей сообщения для служащих Учебным отделом МПС были проведены бесплатные курсы пчеловодства [16. Л. 27].

Еще одним аспектом социокультурной деятельности КСЖД можно назвать организацию медицинской помощи служащим дороги. С открытием движения по Забайкальскому участку властями было организовано девять врачебных участков и четыре акушерских пункта. На участках организовано восемь приемных покоев, четыре больницы. На станциях, где приемные покои отсутствовали, на вокзале оборудовали «аптечные шкафчики» с медикаментами и инструкциями по оказанию первой помощи больным и раненым до прибытия врача. Штатный состав медицинского персонала включал должности одного старшего врача, семь участковых, два больничных врача, 27 фельдшеров, четырех акушерок [21. Л. 11]. Дважды в месяц врачи объезжали свои участки. Ежемесячно собирались врачебные комиссии «для освидетельствования служащих увольняющихся со службы по болезни или по последствиям увечья» [21. Л. 11 об.].

В 1900 г. в медицинских учреждениях Забайкальской железной дороги приняли на лечение 10 029 человек, выздоровело – 9 410, умерло – 64, неизвестных исходов зафиксировано 369. Акушерские участки за шесть месяцев 1900 г. приняли 76 родов.

На организацию здравоохранения служащих в 1900 г. власти израсходовали 50 876 руб. Средства распределялись на жалование врачей – 29 370 руб.,

аренду и содержание жилья для врачей и содержание больницы – 12 263 руб., закупку оборудования и медикаментов – 5 718 руб., расходы на погребения – 450 руб. На больничное лечение потрачено 9 465 руб. Курс лечения составлял от 17 до 23 дней. Стоимость лечения одного больного оценивалась в 13 руб. в день, содержания (питания) – 59 руб. в день [21. Л. 11–15]. Лечение больных, не относящихся к категории железнодорожных служащих, осуществлялось за плату.

Развивая сеть медицинских учреждений, КСЖД в перспективе планировал постройку просторных больниц вблизи от железнодорожных станций для оказания скорой помощи, в том числе и пассажирам. Планировалось запустить 12 санитарных вагонов, на станциях оборудовать туалеты с цементными выгребными ямами, засыпать стоячие воды, организовать подачу кипятка и поставить «ушаты с охлажденной кипяченой водой» [21. Л. 15]. Очевидно, что принимаемые меры по организации здравоохранения на железной дороге имели долгосрочные перспективы и были направлены на создание устойчивой медико-санитарной ведомственной системы.

Таким образом, социокультурные проекты занимали значительное место в деятельности КСЖД. Для их реализации были созданы специальные органы власти, выделялись значительные финансовые средства, привлекалась общественность. Социальная деятельность Комитета соответствовала принципам государственной политики на окраинах империи, однако в сравнении с государственными социальными задачами деятельность КСЖД отличалась большей эффективностью, что отчасти разрушает устоявшееся мнение об эксплуататорских условиях труда железнодорожных служащих нижнего и среднего звена. Безусловно, социокультурный аспект деятельности КСЖД не являлся благотворительным проектом. Учреждая школы, больницы, библиотеки, Комитет в первую очередь создавал условия для развития корпоративной культуры, формировал основу для общеобразовательной и в перспективе – профессиональной подготовки стабильного кадрового состава. Наличие хорошо организованного и эффективного направления деятельности Комитета Сибирской железной дороги, обращенного на реализацию социальных задач, подчеркивает многоаспектную деятельность Комитета и его особую роль в развитии восточной окраины Российской империи в начале XX в.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб. : Гос. тип., 1903. 472 с.
2. Иваницкий В.В. Русское государственное право. Верховная власть и ее органы. Казань, 1896 г. Т. 1, ч. 1.
3. Ремнев А.В. Комитет Сибирской железной дороги как орган территориального управления // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX – первой трети XX в. Томск : ТГУ, 1994. 169 с.
4. Ремнев А.В., Суворова Н.Г. Колонизация Азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX – начала XX века. Омск : Издательский дом «Наука», 2013.
5. Комаров А.В. Особые органы центрального управления Сибирью в XVIII – начале XX века : дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 2004. 233 с.
6. Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 129–131.
7. Канн С.К. Комитет Сибирской железной дороги во главе работ по изучению Сибири в конце XIX – начале XX века // Роль государства в хозяйственном и социокультурном освоении Азиатской России XVII – начала XX века. Новосибирск, 2007. С. 257–266.
8. Канн С.К. С.Ю. Витте и создание Комитета Сибирской железной дороги // Вопросы истории Сибири XX века : межвуз. сб. науч. тр. Вып. 8. Новосибирск, 2008. С. 13–22.

9. Архипов С.В. Деятельность Комитета сибирской железной дороги по реализации переселенческой политики в конце XIX – начала XX вв. : историко-правовой аспект // Вестник Кемеровского государственного университета. 2015. № 3. С. 15–19.
10. Канн С.К. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по естественно-научному изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. : дис. ... канд. ист. наук. Новосибирск, 2011. 275 с.
11. Дамешек Л.М., Дамешек И.Л., Мамкина И.Н. Программа развития школьной сети Азиатской России в проектах Комитета Сибирской железной дороги // Гуманитарные науки в Сибири. 2017. Т. 24, № 1. С. 45–49.
12. Левин В.И. Пенсионное обеспечение железнодорожников в 1865–1914 гг. // Вестник Костромского государственного университета. 2015. № 3. С. 24–27.
13. Государственный архив Забайкальского края (далее – ГАЗК). Ф. 206. Оп. 2. Д. 2. Л. 116.
14. Правила о комитетах и местных попечительствах для заведывания образовательными учреждениями на казенных железных дорогах. СПб. : Тип. МПС. 1906. 10 с.
15. ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 7. Л. 5–17.
16. ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 30. Л. 7.
17. ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 34. Л. 5–29.
18. ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 10. Л. 123.
19. Мамкина И.Н. Развитие системы общего образования в условиях модернизации в Восточной Сибири (1864–1917 гг.). Чита : ЗабГУ, 2016. 317 с.
20. ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 26. Л. 110.
21. ГАЗК. Ф. 206. Оп. 5. Д. 6. Л. 11–15.

Статья представлена научной редакцией «История» 27 мая 2020 г.

### The Socio-Cultural Aspect of the Siberian Railway Committee's Activities

*Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta – Tomsk State University Journal*, 2021, 468, 139–145.

DOI: 10.17223/15617793/468/15

Inna N. Mamkina, Transbaikal State University (Chita, Russian Federation). E-mail: inna-mamkina@yandex.ru

**Keywords:** Siberian Railway Committee; Main School Committee; social policy; railway employees.

The article draws attention to the sociocultural aspect of the Siberian Railway Committee's activities in the early twentieth century. Historiographic analysis showed a research interest in the status of the Committee in the context of the organization of management of the Russian Empire's Eastern outskirts. Taking into account the broad powers of the Siberian Railway Committee, the author notes isolated studies of the social aspect in its activities. The aim of this publication is an attempt to create a holistic view of the activities of the Committee for the implementation of social tasks aimed at improving the life of railway employees at the Trans-Baikal section of the railway in the early twentieth century. The study was conducted on the basis of the documentation of the Siberian Railway Committee. A number of documents are introduced into scholarly discourse for the first time. Based on the structural and functional approach, using a set of historical research methods, it has been revealed that, after the commissioning of the Trans-Baikal section of the Siberian Railway, considerable attention was paid to solve sociocultural problems aimed at improving the life of railway employees. The preparatory commission chaired by A.N. Kulomzina and the Main School Committee implemented social programs. The author has defined the procedure for the formation of the committee, its structure, and principles of its activity. For the first time, personal data of the school committee's members elected on the Trans-Baikal Railway are introduced into scholarly discourse. The information of the committee's activities of the opening and maintenance of primary schools at railway stations has been summarized. The obtained statistics convincingly prove the effectiveness of the committee in the field of school education. The author notes that the Siberian Railway Committee achieved a very successful development of the school network by applying administrative and financial efforts. The author, for the first time, provides data on the organization of libraries and public convocations for the employees on the Trans-Baikal Railway. She draws attention to the organization of medical care for the employees; establishes the organization order and types of medical institutions; generalizes information about the staff of hospitals and obstetric centers, and the number of patients. The author concludes that the Siberian Railway Committee had an organized and balanced approach to solving sociocultural problems that occupied an important place in its activities. The Siberian Railway Committee's social programs in a number of areas were ahead of those of other government departments.

### REFERENCES

1. Sabler, S.V. & Sosnovskiy, I.V. (1903) *Sibirskaya zheleznaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem* [Siberian railway in its past and present]. St. Petersburg: Gos. tip.
2. Ivanitskiy, V.V. (1896) *Russkoe gosudarstvennoe pravo. Verkhovnaya vlast' i ee organy* [Russian state law. The supreme power and its bodies]. Vol. 1 (1). Kazan: [s.n.].
3. Remnev, A.V. (1994) *Komitet Sibirskoy zheleznoy dorogi kak organ territorial'nogo upravleniya* [The Siberian Railway Committee as a body of territorial administration]. In: *Khozyaystvennoe osvoenie Sibiri: voprosy istorii XIX – pervoy tretyi XX v.* [Economic development of Siberia: issues of history of the 19th – first third of the 20th centuries]. Tomsk: Tomsk State University.
4. Remnev, A.V. & Suvorova, N.G. (2013) *Kolonizatsiya Aziatskoy Rossii: imperskie i natsional'nye stsenarii vtoroy poloviny XIX – nachala XX veka* [Colonization of Asian Russia: Imperial and National Scenarios of the Second Half of the 19th -0 Early 20th Centuries]. Omsk: Izdatel'skiy dom "Nauka".
5. Komarov, A.V. (2004) *Osobyie organy tsentral'nogo upravleniya Sibir'yu v XVIII – nachale XX veka* [Special organs of the central government of Siberia in the 18th – early 20th centuries]. History Cand. Diss. Irkutsk.
6. Kann, S.K. (2008) *Komitet Sibirskoy zheleznoy dorogi (1892–1905 gg.) kak organ upravleniya natsional'nym proektom* [The Siberian Railway Committee (1892–1905) as a governing body of the national project]. *Gumanitarnye nauki v Sibiri – Humanitarian Sciences in Siberia*. 3. pp. 129–131.
7. Kann, S.K. (2007) [The Siberian Railway Committee heading work on the study of Siberia in the late 19th – early 20th centuries]. *Rol' gosudarstva v khozyaystvennom i sotsiokul'turnom osvoenii Aziatskoy Rossii XVII – nachala XX veka* [The role of the state in the economic and socio-cultural development of Asian Russia in the 17th – early 20th centuries]. Conference Proceedings. Novosibirsk: RIPEL. pp. 257–266. (In Russian).
8. Kann, S.K. (2008) S. Yu. Vitte i sozдание Komiteta Sibirskoy zheleznoy dorogi [S.Yu. Witte and the creation of the Siberian Railway Committee]. In *Voprosy istorii Sibiri XX veka* [Issues of the history of Siberia of the 20th century]. Vol. 8. Novosibirsk: Novosibirsk State University. pp. 13–22.

9. Arkhipov, S.V. (2015) Activities of Committee of the Siberian Railway in the Implementation of the State Migration Policy in the Late 19th – Early 20th Centuries (Historical and Legal Aspect). *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta – Bulletin of Kemerovo State University*. 3. pp. 15–19. (In Russian).
10. Kann, S.K. (2011) *Deyatel'nost' Komiteta Sibirskoy zheleznoy dorogi po estestvenno-nauchnomu izucheniyu Sibiri v kontse XIX – nachale XX vv.* [Activities of the Siberian Railway Committee for the Natural Scientific Study of Siberia in the Late 19th – early 20th Centuries]. History Cand. Diss. Novosibirsk.
11. Dameshek, L.M., Dameshek, I.L. & Mamkina, I.N. (2017) The Programm to Develop a School Network in Asian Russia in the Projects of the Siberian Railway Committee. *Gumanitarnye nauki v Sibiri – Humanitarian Sciences in Siberia*. 24 (1). pp. 45–49. (In Russian).
12. Levin, V.I. (2015) Pensionnoe obespechenie zheleznodorozhnikov v 1865–1914 gg. [Pension provision for railway workers in 1865–1914]. *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta – Vestnik of Kostroma State University*. 3. pp. 24–27.
13. State Archive of Zabaykalsky Krai (GAZK). Fund 206. List 2. File 2. Page 116.
14. Ministry of Railways. (1906) *Pravila o komitetakh i mestnykh popechitel'stvakh dlya zavedyvaniya obrazovatel'nymi uchrezhdeniyami na kazennykh zheleznykh dorogakh* [Rules on committees and local trusteeships for the management of educational institutions on state railways]. St. Petersburg: Ministry of Railways.
15. State Archive of Zabaykalsky Krai (GAZK). Fund 206. List 2. File 7. Pages 5–17.
16. State Archive of Zabaykalsky Krai (GAZK). Fund 206. List 2. File 30. Page 7.
17. State Archive of Zabaykalsky Krai (GAZK). Fund 206. List 2. File 34. Pages 5–29.
18. State Archive of Zabaykalsky Krai (GAZK). Fund 206. List 2. File 10. Page 123.
19. Mamkina, I.N. (2016) *Razvitie sistemy obshchego obrazovaniya v usloviyakh modernizatsii v Vostochnoy Sibiri (1864–1917 gg.)* [Development of the general education system in the context of modernization in Eastern Siberia (1864–1917)]. Chita: Transbaikal State University.
20. State Archive of Zabaykalsky Krai (GAZK). Fund 206. List 2. File 26. Page 110.
21. State Archive of Zabaykalsky Krai (GAZK). Fund 206. List 5. File 6. Pages 11–15.

Received: 27 May 2020