

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.10.23>

Шмидт Злата Анатольевна, Сидоренко Надежда Семеновна

[Инженерно-техническая интеллигенция железнодорожного транспорта Южного Урала на страницах региональной печати \(вторая половина XIX - начало XX в.\)](#)

Цель исследования - определить значение периодической региональной печати как исторического источника по исследованию истории технической интеллигенции железнодорожного транспорта на территории Южного Урала во второй половине XIX - начале XX в. В работе проанализирована губернская периодическая печать Южного Урала второй половины XIX - начала XX в. и проведено сравнение подходов к отражению темы в официальной и неофициальной губернской печати и по отдельным видам периодических изданий. Научная новизна заключается как в самой постановке проблемы, так и в выявлении и систематизации эмпирического материала по теме исследования и введении его в научный оборот, в определении степени информативности отдельных видов периодических изданий, касающихся подходов к освещению практики деятельности инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта Южного Урала второй половины XIX - начала XX в. В результате выявлена роль губернской периодической печати, которая существенно дополняет другие источники в рамках исследуемой темы. Установлено, что к концу XIX - началу XX в. различные аспекты развития железнодорожного транспорта на территории Южного Урала становятся постоянной темой, содействуя повышению интереса общественности к ней.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/9/2020/10/23.html

Источник

[Манускрипт](#)

Тамбов: Грамота, 2020. Том 13. Выпуск 10. С. 116-120. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/9.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/9/2020/10/

[© Издательство "Грамота"](#)

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

Bread Crisis and Grain Monopoly in the Transbaikal Region (March-October 1917)

Tumurkhonova Nina Vasilyevna, PhD
The Buryat State Academy of Agriculture, Ulan-Ude
kilo1976@mail.ru

The research objectives are as follows: to identify specificity of organizing bread supplies to the Transbaikal region, to reveal the factors that provoked bread crisis in the region in March-October 1917. The paper analyses the Act of the Provisional Government "On Transfer of Grain in the Custody of the State", considers peculiarities of grain policy realization in the Transbaikal region and highlights the factors that provoked disruption of bread supplies. Scientific originality of the study is conditioned by the fact that the researcher introduces previously unknown historical sources describing the food situation in the Transbaikal region during the First World War into scientific circulation. The research findings are as follows: the author shows that the measures taken by the Provisional Government and the local food bodies to overcome bread crisis (grain monopoly, statutory purchasing prices, liquidation of bread stores, food rationing system and regional embargo on grain export) turned out to be inefficient. By autumn 1917, bread supplies to the Transbaikal region had sharply decreased.

Key words and phrases: grain monopoly; bread shortage; Provisional Government; food policy; Transbaikal region.

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2020.10.23>

Дата поступления рукописи: 01.09.2020

Цель исследования – определить значение периодической региональной печати как исторического источника по исследованию истории технической интеллигенции железнодорожного транспорта на территории Южного Урала во второй половине XIX – начале XX в. В работе проанализирована губернская периодическая печать Южного Урала второй половины XIX – начала XX в. и проведено сравнение подходов к отражению темы в официальной и неофициальной губернской печати и по отдельным видам периодических изданий. **Научная новизна** заключается как в самой постановке проблемы, так и в выявлении и систематизации эмпирического материала по теме исследования и введении его в научный оборот, в определении степени информативности отдельных видов периодических изданий, касающихся подходов к освещению практики деятельности инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта Южного Урала второй половины XIX – начала XX в. **В результате** выявлена роль губернской периодической печати, которая существенно дополняет другие источники в рамках исследуемой темы. Установлено, что к концу XIX – началу XX в. различные аспекты развития железнодорожного транспорта на территории Южного Урала становятся постоянной темой, содействуя повышению интереса общественности к ней.

Ключевые слова и фразы: дореволюционная губернская периодика; Южный Урал; техническая интеллигенция железнодорожного транспорта.

Шмидт Злата Анатольевна

Сидоренко Надежда Семеновна, д. ист. н., доц.

Южно-Уральский государственный гуманитарно-педагогический университет, г. Челябинск

zlatAn1609@yandex.ru; sidorenkons@scpu.ru

Инженерно-техническая интеллигенция железнодорожного транспорта Южного Урала на страницах региональной печати (вторая половина XIX – начало XX в.)

Актуальность темы исследования связана с проблемой расширения источниковой базы современной исторической науки за счет более активного вовлечения в круг исторических источников материалов периодических изданий, в том числе дореволюционной провинциальной губернской печати.

Региональная периодика Южного Урала в рассматриваемый период была представлена рядом казенных и частных изданий, в которых нашли отражение наиболее важные стороны общественной и культурной жизни страны и региона.

Содержательность материалов региональной периодической печати носит дискурсивный интерес и подлежит комплексному изучению с точки зрения принципов историзма, объективности, социального подхода представленных публикаций. Историкографическое значение периодической печати подкрепляет возможность информационного метанаучного наполнения в целом и краеведческой ценности в частности.

Задачи исследования:

– проанализировать содержание публикаций губернской периодической печати Южного Урала второй половины XIX – начала XX в. и справочно-статистических изданий – Адрес-календарей и справочных книжек по Оренбургской и Уфимской губерниям;

- исследовать состав информации, содержащейся в публикациях газет и справочно-статистических изданий по заявленной тематике;
- определить значение губернской периодики Южного Урала середины XIX – начала XX в. как источника изучения практики деятельности инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта данного периода.

Теоретическая база исследования представляет в своем содержании работы по истории технической интеллигенции страны второй половины XIX – начала XX в. С. М. Житкова [8], Р. В. Лейкиной-Свирской [9], П. А. Смыслова [18], А. А. Лисицына [10], В. В. Фортунатова [19]; исследования по истории технической интеллигенции Урала авторов Л. А. Дашкевич [5], И. И. Резник [15]; научные публикации по истории периодической печати Южного Урала Д. А. Сафонова [17], Г. М. Дейч [6].

Для раскрытия темы статьи привлечены, наряду с материалами периодической печати Оренбургской и Уфимской губерний, опубликованные документы о деятельности Министерства путей сообщения в пределах территории Южного Урала: Военно-статистическое обозрение Российской империи по сведениям Оренбургской губернии, Отчеты правления общества Оренбургской железной дороги.

Методологической основой раскрытия темы определены системный, информационный и культурно-антропологический подходы, а также теория модернизации. Изучение губернской периодики Южного Урала середины XIX – начала XX в. опиралось на принципы историзма и объективности.

Практическая значимость выражена в исследовательском внимании к региональной дореволюционной периодической печати как историческому источнику изучения истории жизни и деятельности интеллигенции железнодорожного транспорта на Южном Урале, в возможности использования материалов статьи для написания обобщающих работ по истории России, а также в процессе преподавания истории России второй половины XIX – начала XX в. в общеобразовательной, средней и высшей школах.

Южный Урал в рассматриваемый период являлся частью Уральского региона, в его состав входили Оренбургская и Уфимская губернии [7, с. 7]. Раннеиндустриальная модернизация второй половины XIX – начала XX в. привела к позитивным сдвигам в экономике Южного Урала. В период с 1863 г. по 1900 г. здесь было построено 18 металлургических заводов, большинство которых было расположено в не занятых прежде горнозаводчиками землях Северного и Южного Урала – в Пермской и Уфимской губерниях. Индустриализация сопровождалась реконструкцией металлургической промышленности, развитием железнодорожного транспорта. К концу XIX в. регион оказался прорезанным тремя широтными железнодорожными магистралями и одной меридиональной, соединившей рельсовым путём Северный и Средний Урал с Южным Уралом и Транссибирской железной дорогой. Это связало Урал с общероссийской железнодорожной сетью, ликвидировало его замкнутость и оторванность от центра страны [4].

Пути железнодорожных магистралей открывали перед страной и регионом не только технические модернизации, но и социальные, культурные, этнографические и географические преобразования. Комитет Сибирской железной дороги уже на этапе ее строительства предусматривал решение в числе других и кадровой проблемы: «...постепенно приготовить контингент опытных мастеров из местных элементов» [16, д. 89, л. 2].

Значительная роль в реализации правительственной программы отводилась интеллигенции, в том числе технической, связанной со строительством и обслуживанием железнодорожного транспорта.

Социально-профессиональная группа инженеров была относительно немногочисленна, при этом весьма заметна. Транспортная интеллигенция как крупная социально-профессиональная группа в составе российской интеллигенции связана с учреждением Корпуса инженеров путей сообщения и Института при нем. В XIX веке численность транспортной интеллигенции выросла до нескольких тысяч, в XX веке – до нескольких десятков тысяч. В 1915 г. в Министерстве путей сообщения насчитывалось 2800 лиц с инженерным образованием. 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, работали всего 164 инженера, в местных учреждениях отсталой отрасли водных и шоссейных сообщений – всего 54 инженера [19, с. 90-91].

Престиж профессии и высокий уровень подготовки инженеров путей сообщения делали эту профессию одной из самых привлекательных для молодёжи. Русские инженеры, выпускники «путейских институтов», были признанными специалистами мирового уровня, имевшими самое разностороннее образование как в области различных видов транспорта, так и в различных областях промышленности. В дореволюционный период инженеры-путейцы составляли техническую элиту российского общества [10, с. 16-17].

Численность дипломированных технических специалистов, подготовленных Институтом инженеров путей сообщения (Санкт-Петербург), по данным В. Р. Лейкиной-Свирской, составила с 1865 г. по 1900 г. – 2487 выпускников, с 1901 г. по 1916 г. – 2362 выпускника; Московским институтом инженеров путей сообщения с 1899 г. по 1913 г. – 682 специалиста [9, с. 18].

Высокая общественная значимость железнодорожного транспорта определила интерес газетной периодики к ее строительству и деятельности инженерного корпуса в рассматриваемый период.

Региональная периодика Южного Урала второй половины XIX – начала XX в. включала ряд казенных и частных изданий, среди которых в Уфимской губернии выделялись газета «Уфимские губернские ведомости» (1865-1917 гг.) и «Уфимский край» как ее неофициальная часть (1906-1917 гг.); среди частных изданий – «Уфимский вестник» (1895-1917 гг.). В Оренбургской губернии – газета «Оренбургские губернские ведомости» (1905-1917 гг.) и ее неофициальная часть «Оренбургская газета» (1908-1915 гг.).

Официальная губернская печать отражала в большей степени нормативную сторону организации и деятельности железных дорог региона, содержала информационные объявления, связанные с использованием сети железных дорог. Так, «Оренбургские губернские ведомости» на своих страницах широко размещали объявления, прейскуранты и рекламные заметки, сведения коммерческого характера [11].

Периодически публиковались объявления от имени Правления Оренбургской железной дороги «до всеобщего сведения» о движении грузов и вещей по конкретным станциям и необходимости владельцам получить их, предупреждения о продаже их с аукционного торга по истечении установленных сроков. Анализ информационных объявлений, связанных с использованием сети железных дорог, позволяет дополнить историю повседневности дореволюционной России, бытовую и коммерческую сторону истории железнодорожного транспорта.

Периодическая печать являлась для населения информационным полем последних событий региона и инструментом влияния на общественное мнение. Набивавшее обороты железнодорожное строительство освещалось в газетных изданиях как актуальная тема. Читателями новостей о развитии и жизни железнодорожной сети было не только местное население, но и профессионально заинтересованные в теме специалисты, инженеры в сфере железнодорожного транспорта. В связи с этим статьи с участием инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта на страницах региональной печати создавали портрет представляющей развивающейся железнодорожной отрасли в глазах общественности, повышая интерес к сети железных дорог.

На страницах официальной губернской печати нашли отражение сведения персонального характера. В частности, в «Оренбургских губернских ведомостях» от 26 ноября 1888 года на странице 1 опубликован Приказ Министра путей сообщения от 10 ноября 1888 года № 70 о назначении Министром путей сообщения инженера генерал-лейтенанта Германа Егоровича Паукера [12, с. 1].

Наиболее информативным источником по изучению истории инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта Южного Урала (вторая половина XIX – начало XX в.) выступают адрес-календари и справочные книжки по Оренбургской и Уфимской губерниям. Они содержат сведения персонального характера о представителях инженерно-технической интеллигенции, связанной со строительством и эксплуатацией железнодорожного транспорта в регионе. Так, адрес-календарь и памятная книжка Оренбургской губернии (1904 г.) содержит сведения о должностных лицах, осуществлявших контроль по постройке северного участка Оренбург-Ташкентской железной дороги [1, с. 7-8]. В этом же издании приведен список лиц из состава Управления по постройке северной части Оренбург-Ташкентской железной дороги [Там же, с. 15-18], список начальников станций и участков, специалистов служб (по уездам) Самаро-Златоустовской железной дороги с Оренбургской ветвью [Там же с. 44, 50, 72, 82-83].

Открытие Самаро-Златоустовской железной дороги отмечено в адрес-календаре Уфимской губернии и справочной книжке на 1917 год в разделе календарных сведений. Отдельное место в издании занимает раздел о Министерстве путей сообщения (Казанский округ), содержащий поименный список должностных лиц. Имеются сведения об Управлении Самаро-Златоустовской железной дороги (г. Самара), также с указанием должностных лиц [2, с. 36-38].

Определенный интерес для изучения истории инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта Южного Урала (второй половины XIX – начала XX в.) представляют отчеты правления общества Оренбургской железной дороги, которые также могут быть отнесены к изданиям периодическим. Они содержат подробные аналитические и описательные сведения по вопросам развития региональной железнодорожной сети за период с 1877 г. по 1886 г.

Издания включают богатый статистический материал, касающийся условий профессиональной деятельности инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта (число штатных служащих, их окладное содержание, число рабочих дней, разделы и ведомости отчетов о видах произведенных работ, ведомости новых работ и поставок, произведенных на увеличение средств железной дороги), сведения социального характера (о заболеваемости служебного состава по занимаемым должностям, ведомости о деятельности медицинской службы).

Данные Отчета правления общества Оренбургской железной дороги содержат сведения, позволяющие высоко оценить значение работ инженерно-технической интеллигенции и служащих по сооружению Оренбургско-Самарской железной дороги: строительство дороги началось ранней весной 1875 г. и продолжалось столь успешно, что, несмотря на рано наступающее в том крае зимнее время, главные земляные работы были почти окончены в 1876 году. Отчет правления общества Оренбургской железной дороги за 1877 год сообщает, что в течение 1876 года все обозначенные работы были совершенно окончены в такой степени, что уже осенью не представлялось никаких препятствий к открытию правильного движения по дороге [14, с. 7].

Подробные данные Отчета служат ценным источником для понимания масштаба осуществляемых работ развития железнодорожной сети и особенностей строительства. Движущая сила Оренбургской железной дороги в 1877 состояла из 78 товаропассажирских и товарных паровозов, которые при нормальных условиях могли осуществлять перевозку грузов в 27 200 тонн со скоростью от 15 до 35 верст в час. Товарные паровозы (48 паровозов) производились на Невском заводе Русского общества горных и механических заводов и заводе Шнейдера и Ко в Крѣзо, товаропассажирские (25 паровозов) и танковые паровозы (5 паровозов) – на заводе Зигля в Винернейштадте и заводе Шнейдера и Ко в Крѣзо [Там же, с. 26-27].

Неофициальная губернская печать Южного Урала второй половины XIX – начала XX в. содержит ценные сведения, касающиеся социально значимых аспектов деятельности инженерно-технической интеллигенции железнодорожного транспорта. Это нашло отражение, прежде всего, в обсуждении региональным

обществом вопросов строительства железных дорог и отведении для этого необходимых земельных участков. Публикации свидетельствуют об активной поддержке земской общественностью железнодорожного строительства. Так, «Вестник Уфимского земства» (1879 г.) разместил информацию о ходатайстве Уфимской городской думы о проведении железной дороги через Уфимскую губернию и поддержке этого ходатайства Уфимским, Белебеевским, Бирским и Златоустовским собраниями с избранием уполномоченных для ведения существенного для всех железнодорожного дела и соответствующее обращение Уфимского городского головы к председателю Уфимского губернского земского собрания [3, с. 118-119].

Ряд публикаций отражают возникшие на этом пути сложности и одновременно готовность к их преодолению. Примером может служить публикация в неофициальной части газеты «Оренбургские губернские ведомости» о заседании Оренбургской городской думы 18 ноября 1888 г. по поводу возобновления строительства Оренбургской железной дороги до Илецка. Намеченный по плану путь должен был занять значительную часть городской земли. Оренбургская городская дума в заседании 18 ноября признала полезность железнодорожного пути, но отчуждение земли признало неудобным, так как при обозначенных условиях город лишался многих удобств. Кроме того, было обращено внимание на то, что при проведении дамбы по стороне старой слободки жители будут подлежать выселению из-за угрозы весеннего подтопления. Вопрос оставили открытым, поручив к проектированию другой участок. Были найдены и другие причины, указывающие на необходимость «комбинированного» отчуждения земли, необходимости учесть интересы жителей города и железной дороги [13, с. 5]. Подобные публикации позволяют акцентировать внимание на важности инженерных расчетных работ.

Страницы региональной печати сохранили ряд публикаций выдающихся инженеров, участвовавших в строительстве железнодорожных магистралей в регионе, в которых они поднимали проблемы развития железнодорожного дела [15, с. 45-46]. Заметки инженера Н. Г. Гарина-Михайловского носили критическое содержание и публиковались в «Самарском вестнике», «Самарской газете», «Волжском вестнике», «Ирбитском ярмарочном листке» и других периодических изданиях. Н. Г. Гарин-Михайловский осуществлял руководство и участие в строительстве Самаро-Златоустовской железной дороги и ответвления «Кротовка-Сергиевск» в 1895-1897 гг. Позднее инженер изложил историю борьбы за воплощение проекта использования первой узкой и экономически выгодной колеи в книге очерков «В сутолке провинциальной жизни». Под руководством инженера Н. Г. Гарина-Михайловского успешно осуществилось строительство участка Челябинск – Обь Западно-Сибирской железной дороги.

Выводы. Таким образом, материалы губернской периодики Южного Урала середины XIX – начала XX в. являются ценным историческим источником, существенно дополняющим другие в рамках исследуемой темы. Рубрики о развитии сети железных дорог периодической печати важны, так как включают профессиональные точки зрения и личностные мнения участников железнодорожного строительства и заслуживают внимания как источники дополнения биографических сведений, аспектов регионального развития.

Автор выражает благодарность за финансовую поддержку исследования ФГБОУ ВО «Мордовский государственный педагогический университет им. М. Е. Евсевева», грант МК-20-04-16/7.

Список источников

1. **Адрес-календарь и памятная книжка Оренбургской губернии на 1904 год** / издание Оренбургского Губернского Статистического комитета. Оренбург: Губернская типо-литография, 1904. 218 с.
2. **Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1917 год.** Уфа: Уфимский Губернский Статистический комитет, 1917. 172+96 с. Приложение «Объявления Адреса-Календаря». 32 л.
3. **Вестник Уфимского земства:** журнал Уфимской земской управы / под ред. А. Д. Дашкова, Н. А. Гурвича. Уфа: Печатня Н. Блохина, 1879. Вып. 6. II+5+39+126+81+12 с.
4. **Военно-статистическое обозрение Российской империи:** издаваемое по высочайшему повелению при 1-м отделении Департамента Генерального штаба. СПб.: Тип. Деп. Ген. штаба, 1848. Т. 14. Ч. 2. Оренбургская губерния / по рекогносцировкам и материалам, собр. на месте, сост. под рук. Бларамберга Герн и Васильев. 121 с.
5. **Дашкевич Л. А.** Формирование технической интеллигенции в горнозаводской промышленности Урала дореформенного периода (конец XVIII – 60-е годы XIX в.): автореф. дисс. ... к. ист. н. Екатеринбург: УрГУ, 1988. 19 с.
6. **Дейч Г. М.** Губернские ведомости как исторический источник // *Вспомогательные исторические дисциплины:* сб. статей. Л.: Наука, 1978. Т. IX. С. 236-253.
7. **Динамика российской и советской промышленности в связи с развитием народного хозяйства за сорок лет (1887-1926 гг.).** М. – Л., 1929. Т. 1. Ч. 1. 204 с.
8. **Житков С. М.** Биографии инженеров путей сообщения / под ред. П. Н. Андреева. СПб.: Типо-литография С. Ф. Яздовского и К°, 1889. Вып. 1. 123 с.; 1893. Вып. 2. 90 с.; 1902. Вып. 3. 95 с.
9. **Лейкина-Свирская Р. В.** Русская интеллигенция в 1900-1917 гг. М.: Мысль, 1981. 285 с.
10. **Лисицын А. А.** Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России (конец XIX – 1917 г.): автореф. дисс. ... к. ист. н. Хабаровск: Дальневосточный государственный гуманитарный университет, 2011. 26 с.
11. **Оренбургские губернские ведомости.** Оренбург: Типография Губернского правления, 1838-1888 // Электронная библиотека Оренбургской областной научной библиотеки им. Н. К. Крупской.
12. **Оренбургские губернские ведомости.** Оренбург: Типография Губернского правления, 1888. № 48. 26 ноября // Электронная библиотека Оренбургской областной научной библиотеки им. Н. К. Крупской.
13. **Оренбургские губернские ведомости.** Оренбург: Типография Губернского правления. 1888. № 49. 3 декабря // Электронная библиотека Оренбургской областной научной библиотеки им. Н. К. Крупской.

14. **Отчет правления общества Оренбургской железной дороги за 1877 год: первый отчет по эксплуатации.** СПб.: Типо-литография Цедербаума и Гольденблума, 1878 // Электронная библиотека Оренбургской областной научной библиотеки им. Н. К. Крупской.
15. **Резник И. И.** Н. Г. Гарин-Михайловский – инженер и писатель // Национальные приоритеты России. 2016. № 3 (21). С. 44-49.
16. **Российский государственный исторический архив (РГИА).** Ф. 1273. Оп. 1.
17. **Сафонов Д. А.** Периодика Оренбургского края. Оренбург: Оренбургская губерния, 2004. Вып. 1. Первые сто лет. 488 с.
18. **Смыслов П. А.** Техническая интеллигенция России в конце XIX – начале XX в.: характерные черты, этносоциальный облик, территориальное размещение: автореф. дисс. ... к. ист. н. М.: Московский автомобильно-дорожный институт (государственного технического университета), 2007. 28 с.
19. **Фортунов В. В.** Традиции железнодорожной интеллигенции России // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2009. № 4. С. 88-99.

South Ural Railway Intelligentsia in the Pages of Regional Periodicals (the Second Half of the XIX – the Beginning of the XX Century)

Shmidt Zlata Anatolyevna

Sidorenko Nadezhda Semyonovna, Dr

South Ural State Humanitarian and Pedagogical University, Chelyabinsk

zlatAn1609@yandex.ru; sidorenkons@scpu.ru

The paper aims to reveal importance of the regional periodicals as a source to study the history of the South Ural railway intelligentsia in the second half of the XIX – at the beginning of the XX century. The article analyses the South Ural provincial periodicals of the second half of the XIX – the beginning of the XX century with a view to compare representation of this theme in the official and non-official periodicals. Scientific originality of the study lies in the fact that the authors explore a previously unstudied problem, systematize and introduce relevant empirical material into scientific circulation, identify informative value of certain types of periodicals, taking into account representation of the railway intellectuals' activity in the South Ural region in the second half of the XIX – at the beginning of the XX century. The research findings are as follows: the authors reveal the role of the provincial periodicals, which serve as highly informative sources in this field. It is shown that at the turn of the XIX-XX centuries, the local periodicals vividly discussed different aspects of the railway transport development in the South Ural region thus provoking public interest for the problem.

Key words and phrases: pre-revolutionary provincial periodicals; South Ural; railway intelligentsia.