

Сердюк Владимир Александрович

КОРПОРАТИВНАЯ ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ПЕЧАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СИБИРИ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX В.

В статье рассматривается периодическая печать как один из факторов, способствующих процессу объединения сибирских железнодорожников на рубеже XIX-XX вв. Основное внимание автор уделяет процессу создания отраслевой корпоративной газеты, анализу существовавших точек зрения на необходимость ее издания и предполагаемого содержания. Подчеркивается культурная роль вышедшего в исследуемый период "Вестника Сибирской железной дороги", способствовавшего сплочению служащих на Сибирской магистрали.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/4-2/46.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 4 (18): в 2-х ч. Ч. II. С. 181-185. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/4-2/

© 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: voprosy_hist@gramota.net

18. Саяпин В. О. Концептуализация виртуальной реальности: дисс. ... канд. филос. наук. Воронеж, 2007
19. Саяпин В. О. Феномен искусственной виртуальной реальности: когнитивный аспект // Актуальные проблемы современной когнитивной науки: материалы международной научно-практической конференции (16-17 октября 2008 г.). Иваново: Иваново, 2008.
20. Степин В. С. Философия как деятельность по построению моделей возможного будущего // Виртуалистика: экзистенциальные и эпистемологические аспекты. М.: Прогресс-Традиция, 2004.
21. Тоффлер Э. Третья волна. М.: АСТ, 1999.
22. Тоффлер Э. Шок будущего. М.: АСТ, 2001.
23. Фернхем А., Хейвен П. Личность и социальное поведение. СПб.: ПИТЕР, 2001.
24. Цуладзе А. Политическая мифология. М.: Алгоритм, 2003.
25. Шеннон К. Работы по теории информации и кибернетике. М.: Изд. иностр. лит., 1963.
26. Шиллер Г. Манипуляторы сознанием. М.: Мысль, 1980.
27. Borsuk P. Virtual Reality and Art. Silicon Graphics, Inc., 1997.
28. Dewey J. The Public and its Problems. Chicago, 1954.
29. Habermas J. Faktizität und Geltung. Beiträge zur Diskurstheorie des Rechts und des demokratischen Rechtsstaats. Frankfurt a.M., 1998.
30. Hartley R. V. L. Transmission of Information // Bell System Technical Journal. 1928. № 3.

ARTIFICIAL SOCIAL VIRTUAL REALITY AND ITS INFLUENCE ON MODERN SOCIETY SOCIAL-CULTURAL SPACE

Vladislav Olegovich Sayapin, Ph. D. in Philosophy
Department of Philosophy
Tambov State University named after G. R. Derzhavin
vlad2015@yandex.ru

The author considers artificial social virtual reality which acts as objective reality substitution or simply becomes new reality. In the author's opinion, artificial social virtual reality tries to withdraw its opposition to real, to become equal with it, it becomes a kind of self-sufficient, substituting and even competitive in relation to existing, present reality.

Key words and phrases: virtual reality; artificial social virtuality; communicative space; online community.

УДК 94(47).083

В статье рассматривается периодическая печать как один из факторов, способствующих процессу объединения сибирских железнодорожников на рубеже XIX–XX вв. Основное внимание автор уделяет процессу создания отраслевой корпоративной газеты, анализу существовавших точек зрения на необходимость ее издания и предполагаемого содержания. Подчеркивается культурная роль вышедшего в исследуемый период «Вестника Сибирской железной дороги», способствовавшего сплочению служащих на Сибирской магистрали.

Ключевые слова и фразы: периодическая печать; корпоративная культура; железнодорожный транспорт; Сибирь.

Владимир Александрович Сердюк

Кафедра истории, философии и культурологии
Омский государственный университет путей сообщения
a.serdyuk@mail.ru

КОРПОРАТИВНАЯ ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ПЕЧАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ СИБИРИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В. ©

Сооружение и последующая эксплуатация Великого Сибирского пути в конце XIX – начале XX в. потребовали от государства принятия целого ряда мер по формированию коллектива строителей и служащих магистрали. Управление Сибирской дороги четко сознавало, что успех в этом во многом зависел от учреждений, имеющих целью поднятие нравственного и умственного уровня железнодорожников и их семейств [20, д. 593, л. 15], повышения общеобразовательной и профессиональной подготовки, культуры, социального благополучия. К числу таких учреждений относились учебные заведения, библиотеки (стационарные и передвижные), клубы, театры, общества взаимопомощи, а также печатный орган, посвященный исключительно интересам местного железнодорожного населения. И сибирской прессой, и Управлением дороги разделялась мысль, что простого увеличения количества школ, устройства библиотек на линии недостаточно,

поскольку они лишь «несколько удовлетворяют элементарные духовные запросы служащих» [2, с. 4]. Основание же специального печатного органа – корпоративной газеты – позволяло сделать реальный шаг на пути к объединению массы служащих, ассоциации интересов каждого служащего с потребностями всей дороги.

Необходимость развития социокультурной сферы на линии обуславливалась ее исключительным положением. Многочисленные официальные отчеты, публикации того времени полны описаний Сибири, отмечающих ее отдаленность от культурных центров, суровый климат, дороговизну жизни, сама же магистраль пролегла «по совершенно глухим, таежным и малонаселенным местам» [4, д. 63, л. 38].

Оказавшиеся в таких условиях сибирское население, а также железнодорожные служащие, большей частью прибывшие на службу из других регионов России (как отмечал работавший на Сибирской магистрали инженер Л. Н. Любимов, общее число служащих на дороге к 1904 г. достигало 20 тыс. чел. По месту рождения служащих большинство (84%) были уроженцами Европейской России и только 16% - сибиряками [10, с. 85]), испытывали затруднения при удовлетворении одной из главных потребностей – духовной.

И роль в этом периодической печати, как и книг, невозможно переоценить. Интерес к печатным изданиям в Сибири проявляли не только железнодорожники как одни из наиболее образованных рабочих и служащих региона, но и все население в целом. В особенности это было заметно в моменты трагических для страны событий, таких как война с Японией (1904- 1905 гг.), революция 1905 г. и последовавшие за ней события. В такие периоды у почтовых поездов скапливалось значительное количество людей, жаждущих «свежих новостей». Однако газет зачастую либо не хватало, либо же у служащих и простых жителей просто не было средств на их приобретение, причем не только в Сибири. Желая прийти на помощь сослуживцам, в прессе выдвигались предложения отсылать газеты в пользу бедных служащих теми, кто имел возможность покупать периодические издания, вместо того, чтобы выкидывать их после прочтения [18, с. 13].

В отсутствие газет, которые в Сибири появились в 1880-х гг., а широкое распространение получили лишь к началу XX века, все новости обыватели узнавали в местном кабаке [5, с. 77]. Со временем, однако, количество газет и журналов, издаваемых в городах Западной Сибири (1900–1916 гг.) достигло 475, большинство из которых имели общественно-политическую направленность [25, с. 119]. Наблюдая эту картину, современник признавал, что рост сибирской печати являлся вполне закономерным процессом, имея глубокое культурное значение [1, с. 15].

О потребности в чтении свидетельствуют также жалобы ремонтных рабочих ст. Курган: по их словам, при 16-ти часовом рабочем дне им было «книжки некогда прочесть!» [6, с. 3]. О том же говорят данные общего собрания членов библиотеки на ст. Омск за 1903-1904 отчетный год. Общее количество подписчиков библиотеки в этот период достигло 485 чел. По данным показателям по сравнению с 1902-1903 гг. рост составил + 72 чел. (цифры в скобках со знаком «+» означают прирост по сравнению с предыдущим годом, со знаком «-» - уменьшение). Причем старших агентов среди подписчиков было лишь 33 чел. (- 14), тогда как средних - 215 чел. (+ 18), мастеровых и рабочих - 211 чел. (+ 42) и учащихся – 26 чел. Больше количество подписчиков составляли слесаря – 87 чел. (+ 24), конторщики - 64 чел. (+ 12), машинисты и их помощники – 43 чел. (+22) [19, с. 1]. Соответственно увеличилось количество требований на книги – на 4 тыс. по сравнению с предыдущим годом, и газет – на 704 [Там же, с. 3]. Книги приобретались по строго определенному плану с целью предоставления систематического материала для постепенного самообразования служащих, привития любви к чтению путем подбора классических и современных на то время изданий по словесности. Этим преследовалось достижение куда более значимой цели – «облагородить и повысить их (служащих) умственный и нравственный уровень и общественное сознание» [4, д. 503, л. 112].

Безусловно, сибирская печать не могла остаться в стороне от рассмотрения деятельности Сибирской дороги, жизни и быта ее служащих. Среди провинциальных журналистов России в ходу была фраза: «Если не о чем писать, то пишите на железнодорожные темы» [9, с. 3], нашедшей отражение в массовых публикациях, раскрывавших разного рода хищения, злоупотребления и кражи, происходившие на линиях железных дорог. Реакция Министерства путей сообщения (далее - МПС) выразилась в учреждении в 1909 г. по инициативе Министра путей сообщения С. В. Рухлова особого бюро печати во главе с Д. И. Шишмаревым. На данный орган была возложена обязанность аккумулировать все сообщения центральных и провинциальных газет, имеющих отношение к железнодорожному делу. На выписку изданий канцелярия министра расходовала до 1 тыс. рублей в год [21, с. 3]. С. В. Рухлов лично ставил резолюции на сообщениях, привлечших его внимание, требуя проведения расследований по наиболее важным из них. Подобные бюро были созданы во всех управлениях дорог, на них возлагалась ответственность за выписку местных газет и предоставление официальных ответов на все заметки, касавшиеся дороги и имевшие под собой реальные основы [3, с. 2].

Таким образом, со стороны прессы устанавливался определенный общественный контроль деятельности МПС и отдельных линий, что, безусловно, налагало ответственность на всю отрасль и на каждого ее служащего в деле исправления недостатков и формирования позитивного образа железных дорог в сознании российского общества. Между тем, сторонних публикаций на железнодорожные темы для этого было явно недостаточно. Увеличивающаяся с каждым годом масса железнодорожных служащих, а также отличающие их труд особенности, влекли за собой необходимость создания отраслевой, корпоративной газеты (помимо существовавших на некоторых линиях железнодорожных изданий). Однако идея учреждения такого печатного органа, его возможного содержания, вызвала дискуссии не только среди сибирских служащих, но и всех железнодорожников России.

Еще в 1898 г. Н. Спенглер, задаваясь вопросом, нужна ли своя газета железнодорожному служащему, отмечал, что «агенты каждой железной дороги составляют обособленную группу, коллективную личность, живущую интересами своей дороги, координированную в одном общем центре – управлении дороги» [23, с. 343]. В доказательство своей мысли автор приводил быстроту, с которой распространяется информация, касающаяся дел на дороге, среди ее служащих. Зачастую это делалось в ущерб работе: за разговорами и обсуждениями новостей служащие забывали о своевременном исполнении своих обязанностей. А сама информация, передаваемая из уст в уста, искажалась, дополняясь вымыслами и догадками. Следствием чего, по мнению Н. Спенглера, являлось распространение грубых пасквилей в виде так называемых «адских газет», представлявших собой обращения к сослуживцам в рукописном или гектографическом виде, авторами которых были обиженные или уволенные агенты [Там же, с. 344]. В качестве меры, способной разрешить указанные проблемы, выступало издание корпоративной газеты, в которой им предлагалось создать следующие разделы:

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

Под «ассоциациями агентов» понимались различные сообщества, «имеющие целью удовлетворение их материальных и духовных потребностей»: товарищества потребителей, железнодорожные библиотеки, клубы, строительные сообщества, общества поддержки церквей, школ, популярных лекций, организации дешевых квартир и т.д., в которых «агенты сами хозяева дела» [Там же, с. 345].

Автор считал, что несмотря на общую инициативу МПС, «порядки каждой дороги представляют значительные особенности, нося характерные следы прожитой ею истории... индивидуальных качеств, стоявших и стоящих во главе начальников дорог и начальников служб» [Там же, с. 346].

Статья Н. Спенглера нашла живой отклик у заинтересованной публики. Одни, соглашаясь с ним в общих выводах, указывали, что газета должна быть «ежедневная, серьезная, могущая быть источником единства взглядов на общее дело...» [22, с. 14]. Другие же не поддерживали мысль, что железнодорожники представляют собой группу лиц, принадлежащих одной какой-либо дороге и живущих преимущественно интересами этой дороги. В отличие от представителей населения одного города, связанных между собой местом жительства, утверждали последние, «железнодорожные служащие связываются общим делом, и, будучи совершенно чуждыми для всех за две, за три версты от границы отчуждения, они – свои люди за многие тысячи верст по направлению железных дорог» [24, с. 715]. Именно поэтому сторонники данной точки зрения считали, что железнодорожная газета не должна носить местного характера, а быть «общей для всей железнодорожной семьи и служить общим для всех агентов железных дорог интересам...» [Там же].

Помимо этого, встречались и резко критические замечания по поводу того, почему российские железнодорожники не имели собственного печатного органа и необходимости издания такового. С одной стороны, ответ укладывался в простую фразу: «некультурны мы». Под этим понималось не отсутствие образованных служащих, не степень их обеспеченности или социального положения, а сумма «тех духовных и нравственных качеств, которые присущи данному обществу или народу в целом и каждому члену его в отдельности» [11, с. 15]. В этом отношении, по мнению автора, российское общество в целом и железнодорожники в частности далеко отставали от жизни «культурных обществ». С другой стороны, высказывалось мнение, что корпоративная газета вообще не нужна самим железнодорожникам, поскольку «железнодорожной армии у нас в действительности нет, хотя в печати принято говорить об этой мнимой армии. У нас не армия, в которой обязательна цельность, однородность, спайка, а скорее полчище, вроде ополчения старой седины, когда пеший и конный, вооруженные ружьем и дубиной, в доспехах и рваном тулупе, собрались вместе и двинулись на врага» [17, с. 71]. И если у «ополчения старой седины» есть цель – разбить неприятельские войска, то у железнодорожного – разве что желание заработать.

Заметим, что обе точки зрения были высказаны в 1910 г. К тому времени на железных дорогах России уже имелся опыт издания корпоративных периодических изданий, к коим относились: «Железнодорожное дело», «Железнодорожная неделя», «Железнодорожник» и др., а на многих линиях выпускали собственные «Вестники». Причиной критических замечаний стали события 1905 г., когда в результате чисток с железных дорог были изгнаны «люди, соединявшие с личной честностью известный идеализм», многие из которых отдали дорогам «всю жизнь и любили свое дело, свою корпорацию, дорожили ее добрым именем» [Там же, с. 73]. На их место пришли другие служащие, коим печатный орган не был нужен по той причине, что они не считали *своими* те интересы, о которых должны говорить корпоративные издания. Такие служащие принадлежали к временным членам большой толпы, не имея особенного желания стать постоянным ее членом, а потому, не желая и знакомиться с ней слишком близко [Там же, с. 72].

Однако, все же значительное большинство служащих и до 1905 г., и после, выступало за издание корпоративной газеты. Один из подписчиков газеты «Железнодорожник» так выразил свои чувства:

Привет тебе, журнал наш милый!
Ты свет открыть нам обещанье дал.
Желанный наш! Приди ж со свежей силой
И покажи, где жизни идеал.
И будешь ты источником питания,
Для многотысячной, приниженной семьи,
И оценит она твои старанья,
Благословит заботы все твои.
Одно лишь знай: что, кроме силы света,
Нужна нам правда – ты ее найдешь...
И всем открой ее, чтоб каждый видел это,
Тогда на помощь нам ты только и придешь.
И так дай Бог тебе и славы, и успеха,
Похвал, восторгов больше заслужить,
Неправде, злу бывать всегда помехой,
И нам на помощь немного лучше жить [15, с. 15].

Мысль о создании специального железнодорожного печатного органа на Сибирской линии была высказана еще в период нахождения Управления дороги в Челябинске. А первым о необходимости издания в Томске железнодорожной газеты заявил начальник Управления железных дорог инженер Кетриц при осмотре им магистрали в 1901 г. [2, с. 4]. Газета должна была быть создана по примеру Забайкальской и Московско-Курской дорог, где уже существовали свои «Вестники». В рапорте начальника Сибирской железной дороги В. М. Павловского от 15 мая 1902 г. указывалось, что такая газета «неминуемо создаст большую связь между центральным Управлением и линией, свяжет интересы самих служащих, окажет известное культурное воздействие на массу» [20, д. 593, л. 15]. В предполагаемое содержание газеты, помимо официальной части, включающей правительственные распоряжения, циркуляры, сведения, касающиеся эксплуатации дороги, а также сведения о результатах ее деятельности, должна была войти неофициальная. В последней должна была печататься информация «о различных учреждениях, способствующих поднятию умственного, нравственного и материального уровня служащих: отчеты и сведения об образовательных учреждениях на дороге – технических железнодорожных училищах, железнодорожных школах и вечерних курсах, библиотеках, театрах и т.п., сведения о состоянии инвалидов домов, потребительских лавках, столовых, о постройке домов и дач для служащих... вообще всего того, что могло бы способствовать поднятию умственного уровня служащих и более сознательного отношения их к своему делу» [Там же, л. 23].

Дабы склонить МПС в пользу положительного решения об учреждении печатного органа, В. М. Павловский отметил, что недостатка в материалах для газеты не будет, а сами «служащие относятся крайне симпатично к этому вопросу» [Там же, л. 15]. Первоначально, однако, высказывались разные мнения о судьбе «Вестника Сибирской железной дороги», появившегося в 1903 г. Некоторые считали, что газета будет воспевать деятельность начальников, другие опасались сведения личных счетов между служащими. Опасения – присылать ли материалы в редакцию – основывались и на том, что главным редактором издания был сам начальник дороги. В целях развеять эти страхи, коллектив газеты постоянно отмечал, что стоит на началах «корректного отношения ко всем затрагиваемым вопросам, без всякой тенденциозности» [2, с. 5], прося авторов «широко высказываться, как кто может и умеет, не стесняясь формой изложения, лишь бы сообщения его не грешили пристрастием, не уклонялись бы от истины, не были бы по возможности субъективными, не затрагивали бы отдельных личностей, их домашней и семейной жизни...» [Там же, с. 4].

К сожалению, век «Вестника Сибирской железной дороги» был недолог, ограничившись выпусками в 1903 и 1905 гг., при этом в полной мере отвечая поставленной перед ним задаче. А после того как В. М. Павловский покинул дорогу, издание газеты было прекращено. Это связывали с тем, что сменивший его на посту начальника И. К. Ивановский отрицательно относился «ко всему, что связано с духом корпоративного объединения» [12, с. 2]. В. М. Павловский наоборот пытался привить «корпоративное начало» служащим, которого у них зачастую не было. Словно подтверждая тезис о «полчище», сибирская пресса винила в этом значительное количество агентов-временщиков на линии: «они случайные члены железнодорожной семьи, ничем с нею не связанные, ничего общего с нею не имеющие» [8, с. 10]. Но интерес к железнодорожным изданиям все равно сохранялся: «Каждая интеллигентная железнодорожная семья выписывает одну, две столичные газеты, получает местное издание и если есть вблизи хорошая читальня – библиотека – просматривает специально железнодорожный орган» [Там же]. Потребность служащих в возобновлении выпуска специальной железнодорожной газеты в 1913 г. выразил один из агентов Сибирской магистрали, представив на рассмотрение начальника дороги доклад, в котором изложил мотивы о назревшей необходимости ее издания [7, с. 5]. А один из бывших сотрудников «Вестника Сибирской железной дороги» И. Павчинский считал, что с появлением на свет этой газеты «встряхнулись от сна железнодорожники, пробудилась энергия их и под светлым лучом “Вестника” стали разрешаться разного рода сложные вопросы...» [14, с. 60].

Только через 11 лет появился новый печатный орган – «Вестник Омской железной дороги», ставший идейным продолжателем предыдущего издания. В положении о «Вестнике Омской железной дороги», утвержденном заседанием Совета Управления Омской железной дороги от 3 июня 1916 г. за № 1152, указывалось,

что он имеет своей задачей создание для служащих широкого поля для обмена знаниями и опытом и освещения деятельности железнодорожных агентов, «разбросанных на громадном пространстве, часто живущих на глухих станциях, способствуя тем самым поднятию культурных интересов среди низших линейных служащих» [16, с. 2].

Корпоративная газета, таким образом, являлась посредником между служащими на железных дорогах. И по сей день на каждой из них служащие составляют по общности обслуживаемого ими дела одну обширную семью, которая представляется еще больше, если принять во внимание все дороги государства. При таких условиях профессионального труда железнодорожники особенно интересуются не только формальной жизнью на каждой дороге, но и ее внутренним обликом [13, с. 1]. Способом знакомиться с последним является общение друг с другом. Но, будучи разбросанными на протяжении многих километров даже при службе на одной дороге, благодаря громадности дела и привязанности к определенному пункту, железнодорожные служащие в конце XIX – начале XX в. не в состоянии были осуществить такое общение в полном смысле, вынужденно ограничиваясь только тем кругом лиц, которые являлись ближайшими сослуживцами. В особенности это было характерно для Сибирской магистрали. Заменить возможность личного общения с широким кругом своих сослуживцев, дать почувствовать себя частью «железнодорожной семьи», имеющей общие цели не только в пределах своей дороги, но в масштабах страны, могло только печатное слово.

Список литературы

1. Б-в Л. Сибирская печать в период междудумья // Сибирские вопросы. 1907. Т. 33.
2. Вестник Сибирской железной дороги. 1903. № 1-7.
3. Восточная Заря. 1909. 14 августа.
4. Государственный архив Томской области (ГАТО). Ф. 215. Оп. 1.
5. Дегальцева Е. А. Повседневный быт населения Сибири во второй половине XIX – начале XX века // Вопросы истории. 2005. № 10.
6. Жалобы железнодорож. рабочих // Сибирская жизнь. 1906. 10 июня.
7. Железнодорожная газета // Сибирская жизнь. 1913. 22 сентября.
8. Железнодорожник: железнодорожная печать и читатели // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 5.
9. Инкогнито. Странички // Народная летопись. 1909. 30 сентября.
10. Любимов Л. Н. Очерк эксплуатации Сибирской железной дороги в первые три года после соединения Западно-Сибирского участка таковой с Средне-Сибирским. СПб.: Собр. инж. пут. сообщ., 1904. 96 с.
11. Наша некультурность // Жизнь железнодорожника. 1910. № 4.
12. Об издании железнодорожного журнала // Сибирская жизнь. 1913. 3 августа.
13. От редакции // Вестник Омской железной дороги. 1916. № 1.
14. Павчинский И. Письма железнодорожника // Вестник Омской железной дороги. 1916. № 8.
15. Подписчик. Привет железнодорожнику // Железнодорожник. 1903. № 4.
16. Положение о «Вестнике Омской железной дороги» // Вестник Омской железной дороги. 1916. № 1.
17. Почему нет у нас ж.д. прессы // Жизнь железнодорожника. 1910. № 5.
18. Пример, достойный подражания // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 32.
19. Протокол 6-го общего собрания членов библиотеки на ст. Омск и отчет о деятельности библиотеки за истекший библиотечный год с 1 ноября 1903 г. по 1 ноября 1904 г. // Вестник Сибирской железной дороги. 1905. № 34.
20. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 273. Оп. 1.
21. Сибирь. 1909. 8 августа.
22. Соколов А. Какая газета нужна железнодорожному служащему? // Железнодорожное дело. 1899. № 1-2.
23. Спенглер Н. Нужна ли своя газета железнодорожному служащему? // Железнодорожное дело. 1898. № 26-27.
24. Характеристика железнодорожного журнала // Железнодорожная неделя. 1899. № 46.
25. Шиловский М. В. Факторы, влиявшие на общественно-политическую жизнь западносибирских городов второй половины XIX - начала XX в. // Города Сибири XVIII – начала XX в.: сб. науч. ст. / под ред. В. А. Скубневского. Барнаул: АГУ, 2001. С. 113-133.

CORPORATE PERIODICAL PRESS OF SIBERIAN RAILWAY PERSONNEL AT THE END OF THE XIXTH – THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY

Vladimir Aleksandrovich Serdyuk

Department of History, Philosophy and Culturology

Omsk State Transport University

a.serdyuk@mail.ru

The author considers periodical press as one of the factors contributing to the process of Siberian railway personnel integration at the turn of the XIXth-XXth centuries, pays special attention to the process of industry-specific corporate newspaper creation, the analysis of the existed points of view on the necessity of its publication and supposed content, and emphasizes the cultural role of “Siberian Railway Herald”, which was issued during the researched period and contributed to Siberian railway employees unity.

Key words and phrases: periodical press; corporate culture; railway transport; Siberia.