

Научная статья
УДК 656
doi:10.46684/2687-1033.2021.2.203-212

К 125-летию Хабаровского техникума железнодорожного транспорта: годы становления

М.А. Ковальчук

Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС); г. Хабаровск, Россия; ma_kov@bk.ru;
<https://orcid.org/0000-0003-0878-2847>

АННОТАЦИЯ

Исследование посвящено первым двум десятилетиям существования Хабаровского технического железнодорожного училища. Он создан в период строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, и предназначен был обеспечить кадрами ее восточный участок — Уссурийскую железную дорогу. В настоящее время правопреемником училища является Хабаровский техникум железнодорожного транспорта.

Изложены проблемы комплектования начальствующего состава до 1917 г., даны краткие биографии первых трех начальников училища, сыгравших огромную роль в его становлении. Отдельно рассмотрены вопросы кадрового обеспечения преподавательского корпуса, состоявшего из преподавателей штатников и инженеров, привлекаемых с производства, в основном с Уссурийской железной дороги. Приведены условия набора учащихся и порядок их обучения; краткая характеристика социального состава учащихся. Показан подробный перечень преподаваемых дисциплин, среди которых не только общеобразовательные, но и специальные предметы. Отмечена практическая направленность работы учебного заведения, выпускавшего специалистов среднего звена для отделений пути и тяги. Исследована система воспитательной работы в училище, в основе которой было православие. Большое значение придавалось материальному обеспечению учебного процесса: училище имело прекрасное для своего времени двухэтажное здание.

Ключевые слова: железные дороги; железнодорожное училище; начальники училища; учебные дисциплины; воспитательная работа; техники; паровозные машинисты; дорожные мастера; общежитие

Благодарности. Все иллюстрации были предоставлены автору из фондов музея истории ХТЖТ его директором Юрием Александровичем Кравцом при подготовке к публикации книги «Из века в век: 120 лет железнодорожному техническому образованию на Дальнем Востоке» / под. ред. С.В. Бобышева, М.А. Ковальчука. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015. (Авторы составители: С.В. Бобышев, М.А. Ковальчук, Ю.А. Кравец, У.В. Ежеля, Г.А. Тронова).

Для цитирования: Ковальчук М.А. К 125-летию Хабаровского техникума железнодорожного транспорта: годы становления // Техник транспорта: образование и практика. 2021. Т. 2. Вып. 2. С. 203-212. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2021.2.203-212>

Original article

To the 125th anniversary of Khabarovsk Railway College: the formative years

Mikhail A. Kovalchuk

Far Eastern State Transport University (FESTU); Khabarovsk, Russian Federation; ma_kov@bk.ru; <https://orcid.org/0000-0003-0878-2847>

ABSTRACT

The study is devoted to the first two decades of the existence of the Khabarovsk Technical Railway School. It was created during the construction of the Trans-Siberian Railway, and is intended to provide personnel for its eastern section — the Ussuri Railway. At present, the legal successor of the school is the Khabarovsk Technical School of Railway Transport.

The problems of recruiting the commanding staff before 1917 are outlined, brief biographies of the first three heads of the school, who played a huge role in its formation, are given. Separately, the issues of staffing the teaching corps, which consisted of staff teachers and engineers involved in production, mainly from the Ussuriysk railway, were considered. The conditions for the recruitment of students and the order of their training are given;

© М.А. Ковальчук, 2021

a brief description of the social composition of students. A detailed list of taught disciplines is shown, including not only general education, but also special subjects. The practical orientation of the work of the educational institution, which graduated mid-level specialists for the track and traction departments, is noted. The system of educational work in the school, which was based on Orthodoxy, has been investigated. Great importance was attached to the material support of the educational process: the school had a beautiful two-story building for its time.

Keywords: railways; railway school; school chiefs; academic disciplines; educational work; techniques; steam locomotive drivers; road craftsmen; hostel

Acknowledgments. All illustrations were provided to the author from the funds of the Museum of the History of KhTZhT by its director Yuri Aleksandrovich Kravets in preparation for the publication of the book "From century to century: 120 years of railway technical education in the Far East" / edited by S.V. Bobyshev, M.A. Kovalchuk. Khabarovsk, Publishing house of FESTU, 2015. (Authors: S.V. Bobyshev, M.A. Kovalchuk, Yu.A. Kravets, U.V. Yezhelya, G.A. Tronova).

For citation: Kovalchuk M.A. To the 125th anniversary of Khabarovsk Railway College: the formative years. *Transport technician: education and practice*. 2021; 2(2):203-212 (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2021.2.203-212>.

ВВЕДЕНИЕ

Железнодорожное строительство в России берет начало с 1837 г., когда была введена в строй Царскосельская железная дорога. Во второй половине XIX в. сформировалась сеть железных дорог Европейской части страны. Одновременно с этим создается система подготовки технических кадров высшего и среднего звена. 19 мая 1891 г. во Владивостокской крепости в присутствии цесаревича Николая (будущий царь Николай II) состоялось торжество по случаю официального начала строительства восточного участка Транссибирской железнодорожной магистрали (Транссиб). Аналогичные мероприятия с участием императора Александра III с западной стороны Транссиба прошли в Челябинске [1, с. 12].

Грандиозное железнодорожное строительство развернулось за Уралом [1]. К 1914 г. в Сибири и на Дальнем Востоке было построено 7,98 тыс. верст железных дорог [2, с. 23–25], что вызвало потребность в технических специалистах. За 1892–1909 гг. количество технических железнодорожных училищ возросло в стране с 29 до 42. Одним из первых таких училищ было Хабаровское техническое железнодорожное училище, правопреемником которого является Хабаровский техникум железнодорожного транспорта. Ныне это старейшее учебное заведение подобного рода в Дальневосточном регионе.

Изучение развития системы среднетехнического образования, имеющего исторические традиции, актуально и познавательно. Именно тогда накапливался опыт преподавания и воспитания обучающихся, который не потерял своего значения и в наши дни. Формировался положительный имидж этих учебных заведений. Вместе со всей

страной они с честью выдержали нелегкие испытания, выпавшие на долю нашего народа в XX столетии. Знание героического прошлого — основа патриотического воспитания молодежи.

Однако укаанный опыт остается малоизученным и недоступным для практиков. В какой-то степени этот пробел восполняет книга, приуроченная к 120-летию железнодорожного технического образования в Дальневосточном регионе [3]. События в ней излагаются в виде хроники, что позволило авторам описать их кратко и беспристрастно. Но такой стиль изложения страдает излишней сухостью, дискретностью и не дает возможность представить целостную картину прошлого. Данная статья восполняет этот пробел, но ограничивается рамками двух первых десятилетий существования учебного заведения.

ПЕРВЫЕ ШАГИ

28 февраля 1895 г. князь М. Хилков, управляющий Министерством путей сообщения, подписал приказ об открытии в Хабаровске технического железнодорожного училища. Приводим здесь текст приказа полностью, ибо это первое упоминание о нем в архивных документах: «Объявляю по ведомству путей сообщения, что с 1 июля настоящего 1895 года открывается новое техническое железнодорожное училище в городе Хабаровске при строящейся Уссурийской железной дороге на основании ВЫСОЧАЙШЕ утвержденного 7 апреля 1886 года положения о таких училищах и с отнесением расходов по его содержанию на средства общего училищного фонда» [4].

Буквально через неделю управляющий учебным отделом Министерства путей сообщения



Рис. 1. Арендное здание Хабаровского железнодорожного училища. Около 1896 г.

Е.С. Волков¹ направил письмо на имя Приамурского генерал-губернатора П.Ф. Унтербергера. Вот его содержание:

«Милостивый Государь Павел Федорович!

Управляющим Министерства путей сообщения сделано распоряжение об открытии с начала наступающего 1895–96 учебного года в г. Хабаровске нового технического железнодорожного училища ведомства путей сообщения на основании Высочайше утвержденного 7 апреля 1886 г. положения о таких училищах...

Извещая об изложенном, имею честь обратиться к Вашему Превосходительству с покорнейшей просьбой не отказать в Вашем просвещенном содействии и покровительстве означенному новому учреждению, на которое Министерство путей сообщения возлагает большие надежды в деле подготовки второстепенных техников для службы на сооружаемой ныне Сибирской железной дороге.

Прошу Вас, Милостивый Государь, принять уверение в совершенном моем к Вам почтении» [5].

Приказом Министра путей сообщения от 21 апреля начальником Хабаровского технического железнодорожного училища назначен Н.Н. Окулов² [3].

6 октября того же года состоялось торжественное открытие Хабаровского технического железно-

дорожного училища в присутствии исполняющего обязанности начальника края, генерал-лейтенанта Николая Ивановича Гродекова, начальника девяттого участка строительства Северо-Уссурийской железной дороги Николая Федоровича Дормидонтова и других представителей различных учреждений города. Дом под училище арендован у городского служащего Зимина за 4000 рублей (рис. 1).

УСЛОВИЯ ПОСТУПЛЕНИЯ И УЧЕБЫ В УЧИЛИЩЕ

Принимали в училище только мальчиков. Доступ для получения железнодорожной квалификации для девочек до 1917 г. был закрыт. Возраст для поступления в училище 14–18 лет. В виду того, что гражданское совершеннолетие в царской России наступало с 21 года, прошение о приеме должен был написать либо отец поступающего, либо его старший брат соответствующего возраста (рис. 2).

Первый набор 1895 г. состоял из 16 учащихся-мальчиков. В январе 1896 г. принят на учебу еще один дополнительно. Характерно, что более половины учащихся (9 человек) — сыновья дворян, чиновников, почетных граждан и купцов, остальные — выходцы из «подлых» сословий — дети

¹ Волков Евгений Степанович (3.03.1841–19.06.1910) в 1880 г. причислен к Министерству путей сообщения на должность инспектора низших учебных заведений ведомства. В 1892–1909 гг. под его руководством открывались не только железнодорожные училища, но и Императорское Московское инженерное училище ведомства путей сообщения.

² Окулов Николай Николаевич (4.02.1861–?), из мещан г. Бежецка Тверской губернии, инженер-механик, окончил с отличием Императорское Московское техническое училище. Прошел воинскую службу и был записан в ратники ополчения. 18 апреля 1887 г. министром путей сообщения определен на службу преподавателем в Тульское техническое железнодорожное училище. Начальник Хабаровского технического железнодорожного училища с 1 июля 1895 г. по 1 июля 1900 г. Преподавал физику, начальное черчение, черчение по прикладной механике, столярное ремесло. 1 июля 1900 г. переведен начальником Первого Сибирского технического железнодорожного училища в г. Красноярске. В 1913 г. назначен чиновником по особым поручениям при Главноуправляющем министерства землеустройства и земледелия [3, с. 15–17, 72].

Форма прошенія.**въ Хабаровокъ****Господину Начальнику технического железнодорожного училища.****Отъ (звание, имя, отчество и фамилия)****ПРОШЕНІЕ.**

Желая опредѣлить (сына, брата и т. п.) во вѣренное Вамъ училище и прилагая при семъ требуемые документы, а именно (наименовать оные,) покорнѣйше прошу допустить означеннаго мальчика къ установленному пріемному въ настоящемъ году повѣрочному испытанію. Годъ, мѣс., чис.

(Точный адресъ просителя)**(Подпись просителя или его доверителя).**

Рис. 2. Форма прошения для поступающих (и их доверенных) в училище

мещан, крестьян, нижних воинских чинов (8 человек) [6]. Послать приобретать специальность в училище своего сына для обывателя 17-тысячного порвинциального губернского города было весьма престижно.

В 1896 г. решением городской думы г. Хабаровска железнодорожному училищу безвозмездно из городских земель выделено 2640 кв. сажен земли (см. план отвода земельного участка). В июне того же года состоялась торжественная закладка кирпичного здания училища на продолжении улицы Муравьева-Амурского при пересечении ул. Огородная (ныне ул. Дикопольцева) и Садовой (ныне ул. Нагишкина) (рис. 2–4).

В первой половине 1898 г. закончено строительство двухэтажного кирпичного здания училища (рис. 5). Строительство велось на средства фонда имени императора Александра III. На первом этаже размещались столярные и слесарные мастерские, квартира начальника училища и квартира для преподавателя; на втором — классы, музей, рекреационный зал, учительская, библиотека и кабинет начальника. В подвале — помещения для сторожей и кладовая. Кузница находилась в отдельном здании. Для преподавателей был построен деревянный дом [5].

Тогда же открылось одноэтажное деревянное здание общежития на 25 человек. Учащиеся, помимо проживания, получали три раза в день чай с белым хлебом, обед из двух блюд и ужин из одного блюда. Баня, стирка и стрижка — тоже предусмотрены. Имелись хозяйственные постройки, состоящие из деревянного ледника на четыре отделения, обсыпанного землей и покрытого дерном, сарая на 6 отделений, колодца с шатром, отхожего места и помойной ямы. По главному фасаду здания училища был установлен каменный с металлической решеткой забор; с боковых фасадов, а также для ограждения двора, садов и палисадников — деревянный дощатый забор. Летом-осенью 1899 г. в здании училища начинаются работы по оснащению паровым отоплением. В начале нового столетия в

помещениях проводится электроосвещение. Определенную помощь в модернизации училищного быта оказала торговая фирма «Кунст и Альберс» [7, с. 5; 8, с. 8].

Полное содержание ученика в месяц составляло 20 рублей, ежегодная оплата обучения — первоначально всего 10 рублей. Таким образом, большую часть расходов брало на себя государство. Однако в дальнейшем, с учетом проживания в общежитии, оплата за обучение увеличилась. Согласно Уставу Попечительства о недостаточных учениках Хабаровского технического железнодорожного училища и Положению об общежитии Хабаровского технического железнодорожного училища, принятых в 1911 г., учащиеся, живущие в общежитии, делились на две категории: пансионеры, платившие полную плату за проживание, — 23 рубля в месяц, и полупансионеры — платившие от 6 до 18 рублей. Кроме того, в училище был создан стипендиальный фонд, в котором насчитывалось 4300 рублей, проценты с которых шли на помощь нуждающимся учащимся. Пожертвования поступали не только от частных лиц, но и от городского самоуправления (Николаевская и Хабаровская городские думы) [8, с. 2].

КАДРОВЫЙ СОСТАВ УЧИЛИЩА

Первый состав преподавателей и сотрудников училища:

1. Окулов Николай Николаевич, начальник училища (преподавал физику, начальное черчение);
2. Понамарев Павел Евгеньевич, заведующий мастерскими (в 1898 г. переведен преподавателем в Елецкое техническое железнодорожное училище);
3. Черных Серапион Леонтьевич, законоучитель (преподавал Закон Божий);
4. Ельманов Владимир Васильевич, надзиратель (преподавал также арифметику и геометрию, гимнастику);
5. Полторацкий Александр Дмитриевич, преподаватель пения;



Рис. 3. Копия плана отвода земель Хабаровскому техническому железнодорожному училищу. Л. 1



Рис. 4. Копия плана отвода земель Хабаровскому техническому железнодорожному училищу. Л. 2

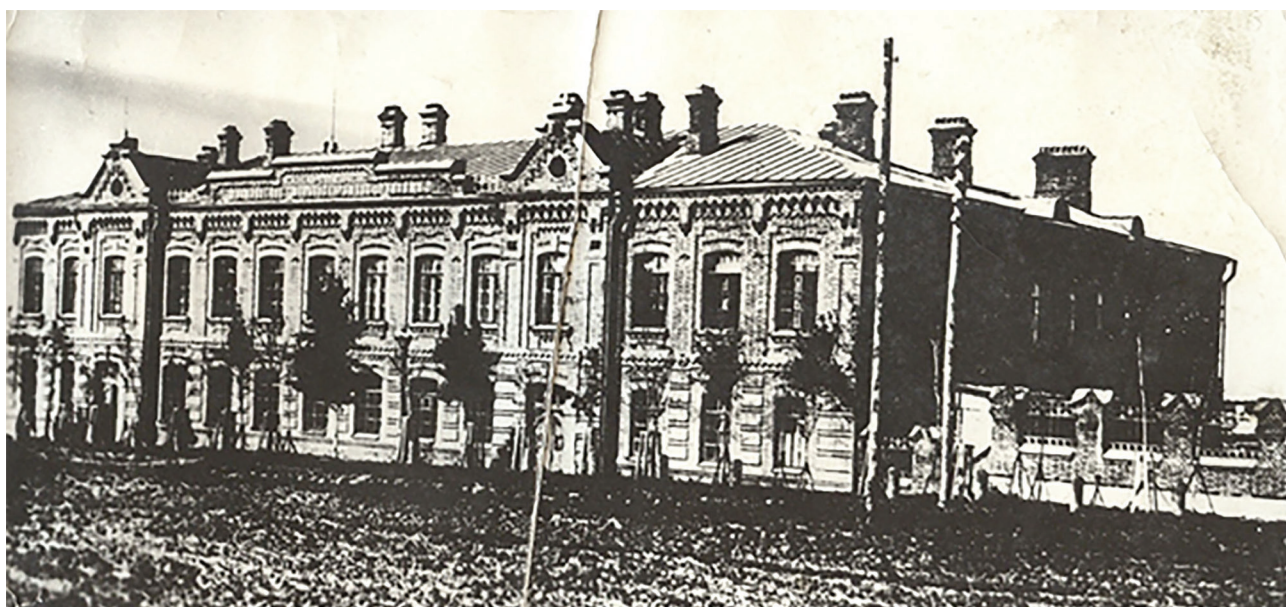


Рис. 5. Здание Хабаровского железнодорожного училища. Фото начала XX в.

6. Казаринов Сергей Афиногенович, художник, преподаватель чистописания (работал до 15 февраля 1896 г.);

7. Рождественский Александр Григорьевич, лекарь, врач училища [6, с. 17]. Кроме того, для ведения специальных дисциплин привлекались на условиях почасовой оплаты инженеры и техники, работавшие на Уссурийской железной дороге, среди которых был и инженер путей сообщений И.В. Бородницкий (рис. 6).

Следует отметить, что в досоветский период училище характеризуется кадровой стабильностью. В апреле 1900 г. Н.Н. Окулова переводят начальником такого же училища в г. Красноярск, а на его место в Хабаровск назначается П.И. Калугин³ (рис. 7). После его смерти в июле 1914 г. начальником училища был назначен инженер-строитель, коллежский советник С.П. Гайдебуров⁴. За 22 предреволюционных года сменилось всего три начальника училища, из которых 14 лет училищем управлял П.И. Калугин. Все начальники училища имели преподавательский опыт в подобных учебных заведениях страны.

Преподаваемые в училище предметы можно разделить на четыре группы: общеобразовательные (арифметика, геометрия и физика), культурно-воспитательные (гимнастика, Закон Божий,



Рис. 6. Преподаватель спецдисциплин И.В. Бородницкий

пение), специальные (железнодорожное дело, черчение по прикладной механике, по ситуациям и по строительному искусству, строительное искусство, технология, паровая механика, черчение частей паровоза, физика и телеграф), прикладные (столярное, слесарное, кузнечное ремесла, прикладная механика).

³ Калугин Петр Иванович (1862–1914), статский советник (с 1903 г.), инженер-механик, окончил Императорское Московское техническое училище. На государственной службе с 1891 г. Работал инспектором Воронежского технического железнодорожного училища. Высочайшим приказом по гражданскому ведомству переведен начальником Хабаровского технического железнодорожного училища с 1 июля 1900 г. Награжден орденом Св. Станислава 2-й степени (1904) [3, с. 12, 72].

⁴ Гайдебуров Сергей Провович, 1881 г. рождения, православный, коллежский советник, инженер-строитель, окончил Московский политехнический институт имени Императора Александра II. До 1914 г. работал в Ашхабадском техническом железнодорожном училище. В 1914–1917 гг. — начальник Хабаровского технического железнодорожного училища [3, с. 13, 73].



Рис. 7. Начальник училища в 1900–1914 гг.
П.И. Калугин

В 1897 г. состоялся первый выпуск учащихся Хабаровского технического железнодорожного училища с вручением им свидетельства об окончании теоретического курса обучения и направлением на двухлетнюю производственную практику в службы Уссурийской казенной дороги: тяги и подвижного состава, ремонта пути и зданий. В 1900 г. прошли государственные экзамены выпускников училища, прошедших теоретический курс и пробывших не менее двух лет в технических должностях на железнодорожной практике. Большой проблемой оставалась низкая теоретическая подготовка абитуриентов. Так, ежегодно на второй год обучения оставалось до восьми учащихся, большая часть которых первокурсники. Сдавшие экзамен получали от училища аттестат, дававший преимущество перед другими лицами без аттестатов на занятие должностей второстепенных техников на железнодорожном транспорте. Они пользовались льготами по отбыванию воинской повинности, наравне с выпускниками учебных заведений 3-го разряда. Выпускники направлялись на работу по линии Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, на строящуюся Амурскую железнодорожную магистраль [7, с. 21–25].

РЕЛИГИЯ КАК ОСНОВА ВОСПИТАТЕЛЬНОЙ РАБОТЫ В УЧИЛИЩЕ

Воспитательная работа в училище строилась на основе религиозности. В этой связи следует отме-

тить, что Закон Божий, как учебный предмет, преподавался с первого по третий курс. Такое же время отводилось пению и гимнастике (физической культуры тогда не было). Большой популярностью пользовался так называемый «годовой акт» училища. Он приурочивался ко дню празднования в честь иконы Божией Матери «Всех скорбящих Радость» (иконы училища). Предварялось празднество богослужением накануне вечером. Акт устраивали своим присутствием высокие гости, в числе которых были представители командования Приамурским военным округом, гражданское начальство, руководство Уссурийской железной дороги, а также родители и другие приглашенные гости. После молебствия, совершенного перед празднуемой иконой при пении ученического хора, начальником училища зачитывался краткий отчет о состоянии училища за истекший год. Награды отличившимся учащимся вручались высшими военными чинами края. По окончании чтения отчета ученики совместно с военным оркестром торжественно исполняли «Боже царя храни» и «Коль славен наш Господь в Сионе». Во время акта в музее училища проходила выставка работ учащихся по ремеслам и графическим искусствам. Завершалось мероприятие торжественным завтраком, предложенным начальником училища приглашенным лицам [8, с. 36].

В связи с вышеизложенным, следует отметить, что музыкальному воспитанию учащихся педагоги уделяли большое внимание. В начале декабря 1901 г. педагогическое совещание училища постановило удерживать 2 % с содержания личного состава служащих для найма учителя музыки с целью создания ученического оркестра [7, с. 22].

Исполнял оркестр, как правило, патриотическую и религиозную музыку. Звучащие на торжественных ежегодных актах училища музыкальные произведения были соответствующей идеологической направленности, а порой и сложны в исполнении. Так, «Боже царя храни» — официальный гимн Российской империи. В свою очередь, «Коль славен наш Господь в Сионе» Д. Бортнянского и М. Хераскова — неофициальный, однако очень популярный в России и в русской белой эмиграции вплоть до первой половины XX в. Оба произведения несут идеи монархизма и патриотизма, базирующиеся на ценностях православия, блестяще воплощенные в божественные слова и музыку.

Большой популярностью у учащихся пользовались учебно-познавательные экскурсии по Уссурийской железной дороге. Объекты посещения — главные мастерские дороги, расположенные в г. Никольск-Уссурийск, владивостокские портовые мастерские и г. Владивосток. Экскурсантам начальником железной дороги выделялся отдельный вагон, который служил им передвижной гостиницей



Рис. 8. Новый учебный корпус Хабаровского техникума железнодорожного транспорта. На крыше антенны радиостанции радиолюбителей техникума. Слева к нему примыкает здание постройки конца XIX в. с двумя надстроенными в советское время этажами (фото начала 1990-х гг.)

во время остановки в Никольск-Уссурийске и Владивостоке [9, 10].

С первых лет существования училище было своеобразной достопримечательностью г. Хабаровск. Так, в сентябре 1896 г. училище осчастливил посещением принц Генрих Прусский. Его сопровождал главный начальник края генерал-лейтенант Н.И. Гродеков и свита [6, с. 24]. В мае 1901 г. училище посетили иностранные гости: первый секретарь японского посольства Сигимуру, майор японской армии Танака и журналист Асахи. Через два года в учебное заведение приехал прибывший накануне в г. Хабаровск военный министр генерал-адъютант Н.А. Куропаткин в сопровождении главного начальника края Д.И. Субботича, генерал-лейтенанта Н.П. Линевича, военного губернатора Приморской области генерал-майора А.М. Колюбакина. В честь высоких гостей здание училища было украшено флагами, а вход декорирован живыми растениями [7, 11].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С 1895 по 1916 гг. училище закончили 316 учеников с выдачей свидетельств об окончании курса теоретического обучения. Из них 82 ученика получили аттестаты о полном окончании курса обучения [12, с. 22]. Таким образом, результаты учебной работы — более, чем скромные. Тем не менее, за это время накоплен опыт преподавания технических дисциплин, воспитания учащихся. Немаловажно и то, что создана материальная база. В частности, было построено современное для того времени здание училища, которое и до настоящего времени является одним из учебных корпусов Хабаровского техникума железнодорожного транспорта (рис. 8). Все это позволило в 1917 г. преобразовать училище в среднетехническое учебное заведение. Однако нормальная работа учебного заведения стала возможной только после 1923 г., когда последний японский интервент покинул землю русского Приамурья.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ковальчук М.А. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России (70-е гг. XIX в. – июнь 1941 г.): монография. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2003. 193 с.
2. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 141: Железные дороги в 1913 г. Ч. 1: Длина железных дорог и их подвижной состав. СПб., 1919.
3. Из века в век: 120 лет железнодорожному техническому образованию на Дальнем Востоке: монография. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2015.
4. Российский государственный исторический архив. Ф. 231. Оп. 1. Д. 1446. Л. 3.
5. Документальный фонд музея Хабаровского техникума железнодорожного транспорта.

6. Годовой отчет о состоянии и деятельности Хабаровского технического железнодорожного училища ведомства путей сообщения за 1895–1896 учебный год. Хабаровск, 1897. С. 5, 6.
7. Годовой отчет о состоянии и деятельности Хабаровского технического железнодорожного училища ведомства путей сообщения за 1901–1902 учебный год. Хабаровск, 1903. С. 5.
8. Годовой отчет о состоянии и деятельности Хабаровского технического железнодорожного училища ведомства путей сообщения за 1902–1903 учебный год. Хабаровск, 1903. 40 с.
9. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока. Ф. 1266. Хабаровское техническое желез-

нодорожное училище Министерства путей сообщения г. Хабаровск. Оп. 1. Д. 743. Л. 230.

10. Российский государственный исторический архив Дальнего Востока. Ф. 28. Владивостокская городская управа г. Владивосток. Оп. 3. Д. 1. Л. 201.
11. Приамурские ведомости. 1903. 23 мая.
12. Годовой отчет о состоянии и деятельности Хабаровского технического железнодорожного училища ведомства путей сообщения за 1915–1916 учебный год. Хабаровск, 1916. 39 с.

REFERENCES

1. Kovalchuk M.A. *Historical experience of the formation of the transport industry in the Far East of Russia (70s of the nineteenth century – June 1941): monograph*. Khabarovsk, Publishing house of FESTU, 2003;193. (In Russ.).
2. *Statistical collection of the Ministry of Railways. Issue 141: Railways in 1913. Part 1: Length of railways and their rolling stock*. St. Petersburg, 1919. (In Russ.).
3. *From century to century: 120 years of railway technical education in the Far East: monograph*. Khabarovsk, Publishing house of FESTU, 2015. (In Russ.).
4. *Russian State Historical Archives. Fund 231. Inventory 1. Case 1446. Sheet 3*. (In Russ.).
5. *The documentary fund of the Museum of the Khabarovsk Technical School of Railway Transport*. (In Russ.).
6. *Annual report on the state and activities of the Khabarovsk Technical Railway School of the Department of Communications for the 1895–1896 academic year*. Khabarovsk, 1897;5,6. (In Russ.).
7. *Annual report on the state and activities of the Khabarovsk Technical Railway School of the Department of Communications for 1901–1902*. Khabarovsk, 1902. (In Russ.).
8. *Annual report on the state and activities of the Khabarovsk Technical Railway School of the Department of Railways for the 1902–1903 academic year*. Khabarovsk, 1903;40. (In Russ.).
9. *Russian State Historical Archives of the Far East. Fund 1266. Khabarovsk Technical Railway School of the Ministry of Railways, Khabarovsk. Inventory 1. Case 743. Sheet 230*. (In Russ.).
10. *Russian State Historical Archives of the Far East. F. 28. Vladivostok city government, Vladivostok. Inventory 3. Case 1. Sheet 201*. (In Russ.).
11. *Priamurskie vedomosti*. 1903.23 May. (In Russ.).
12. *Annual report on the state and activities of the Khabarovsk Technical Railway School of the Department of Communications for 1915–1916 year*. Khabarovsk, 1916.

Об авторе

Михаил Александрович Ковальчук — доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры теории и истории государства и права; **Дальневосточный государственный университет путей сообщения (ДВГУПС)**; 680021, г. Хабаровск, ул. Серышева, д. 47; SPIN-код: 6789-7239, РИНЦ ID: 185313; Scopus: 57208549332; ORCID: 0000-0003-0878-2847; ma_kov@bk.ru.

Bionotes

Mikhail A. Kovalchuk — Dr. Sci. (His.), Associate Professor, Professor of the Department of Theory and History of State and Law; **Far Eastern State Transport University (FESTU)**; 47 Serysheva st., Khabarovsk, 680021, Russian Federation; SPIN-code: 6789-7239, RSCI ID: 185313; Scopus: 57208549332; ORCID: 0000-0003-0878-2847; ma_kov@bk.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 02.11.2020; одобрена после рецензирования 25.12.2020; принята к публикации 31.01.2021.
The article was submitted 02.11.2020; approved after reviewing 25.12.2020; accepted for publication 31.01.2021.