

УДК 656.2:377:378
doi: 10.46684/2687-1033.2023.1.101-107

Высокое призвание инженера путей сообщения

Т.Н. Гордиенко

Историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири» Гуманитарного центра – библиотеки им. семьи Полевых;
г. Иркутск, Россия; t.gordien2011@yandex.ru

АННОТАЦИЯ

Представлено краткое описание истории зарождения инженерного образования в России, создания Александром I Института инженеров путей сообщения. Показан высокий уровень подготовки инженерных кадров, внесших огромный вклад в строительство железных дорог страны, где особое место занимает Транссибирская магистраль. Стратегическое и экономическое значение Транссиба актуально со времени его строительства. Россия вправе гордиться инженерами, построившими Великий Сибирский железнодорожный путь и открывшими по нему движение, связав восток и запад огромной территории страны. Обосновывается необходимость популяризации деятельности инженеров — создателей великой Транссибирской магистрали путем издания очерков, выпусков и книг.

Ключевые слова: инженеры путей сообщения; изыскания; строительство; железная дорога; линия; обходы; трудности; гражданско-патриотическое воспитание

Для цитирования: Гордиенко Т.Н. Высокое призвание инженера путей сообщения // Техник транспорта: образование и практика. 2023. Т. 4. Вып. 1. С. 101–107. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.1.101-107>.

High calling of a railway engineer

Tatyana N. Gordienko

Historical and Local Lore Club "Ways of Communication of Siberia" of the Humanitarian Center – Library named after Polevoy family; Irkutsk, Russian Federation; t.gordien2011@yandex.ru

ABSTRACT

A brief description of the history of the origin of engineering education in Russia, the creation of the Institute of Railway Engineers by Alexander I is presented. The high level of training of engineering personnel, who made a huge contribution to the construction of the country's railways, where the Trans-Siberian Railway occupies a special place, is shown. The strategic and economic significance of the Trans-Siberian Railway has been relevant since the time of its construction. Russia has the right to be proud of the engineers who built the Great Siberian Railway and opened traffic along it, linking the east and west of the vast territory of the country. The necessity of popularizing the activities of engineers — the creators of the great Trans-Siberian Railway by publishing essays, issues and books is substantiated.

Keywords: railway engineers; research; construction; railway; line; detours; difficulties; civic-patriotic education

For citation: Gordienko T.N. High calling of a railway engineer. *Transport technician: education and practice*. 2023;4(1):101-107. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2023.1.101-107>.

ИСТОРИЯ ИНЖЕНЕРНОГО ОБРАЗОВАНИЯ В РОССИИ

Профессия инженера и техническое образование в наш век постепенно становятся все более востребованными — это подтверждают и рынок труда, и рынок зарплат, а планирование проведения в 2024 г. в России Года инженера стимулирует дальнейшую популяризацию инженерно-техни-

ческой деятельности, инженерного образования не только высшего, но и среднего технического. Мероприятия данной значимой акции будут «способствовать развитию инженерного кадрового потенциала российской экономики, повышению профессиональной компетентности специалистов разных отраслей; повышению качества инженерного образования; профорIENTATIONному информированию молодежи о деятельности инженера,

© Т.Н. Гордиенко, 2023

развитию интереса к современным промышленным технологиям, новым направлениям инженерной деятельности, передовым мировым и отечественным разработкам»¹.

Необходимость популяризации инженерной деятельности среди населения Российской Федерации, главным образом среди молодежи, назрела давно. В преддверии будущего события, следует обратиться к истории...

Начало инженерному образованию в России положено Указом Петра I, по которому 14 (25) января 1701 г. в Москве открыта школа математических и навигацких наук, предназначенная для подготовки специалистов военно-морского флота, судостроителей, геодезистов, инженеров и др. [1]. Несколько инженеров было выпущено из Западной Европы, но очень скоро стало ясно, что требуется готовить русских инженеров, знакомых с условиями работы в стране.

В течение XVIII в. начинает развиваться горная промышленность, и Россия становится одной из ведущих стран по производству чугуна и стали. Для подготовки горных инженеров в 1774 г. во время царствования Екатерины II в Санкт-Петербурге открывается Горное училище, ставшее впоследствии Горным институтом (1896) [2].

После Тильзитского мира в 1807 г. русский император Александр I учредил план сотрудничества с Наполеоном, и группа французских инженеров приехала в Санкт-Петербург, чтобы принять участие в организации новой инженерной школы — Института инженеров путей сообщения. 20 ноября 1809 г. император Александр I подписал манифест «Об управлении водными и сухопутными сообщениями», учреждавший Корпус и Институт инженеров путей сообщения, находившийся под непосредственным патронажем царя [2].

Основная цель создаваемого в Петербурге института сформулирована первым ректором, генерал-лейтенантом Корпуса инженеров путей сообщения А. Бетанкуром:

«...снабдить Россию инженерами, которые прямо по выходе из заведения могли бы быть назначены к производству всех работ в Империи» [3].

Пример Александра I вдохновил и его августейших братьев — Николая Павловича (будущего императора) и Михаила Павловича. С 1819 г. они руководили организацией двух других выдающихся учебных заведений — Николаевского инженерного и Михайловского артиллерийского училищ.

Положение русских инженерных институтов в первой половине XIX в., пользовавшихся покровительством императоров и высших должностных лиц империи, было уникальным. Пожалуй, только

во Франции инженерное образование имело такой же престиж. Вплоть до 60-х гг. XIX в. ни по числу, ни по качеству подготовки инженеров Российская империя не уступала ни одной стране мира. Крупнейший ученый, профессор С.П. Тимошенко (1878–1972), иммигрировавший в 1922 г. в США, утверждал, что *«инженерные школы развились в России гораздо раньше, чем в Америке, и что роль русских инженеров в развитии инженерных наук весьма существенна»* [4, с. 404].

Достижением высшей школы России всегда был мощный преподавательский состав, считал С.П. Тимошенко. *«Когда в 1830 году французские профессора покинули Россию по политическим соображениям, было уже достаточно много хорошо подготовленных инженеров, чтобы занять преподавательские должности в институте. Преподавание математики и механики велось на очень высоком уровне, особенно благодаря деятельности математика М.В. Остроградского (1801–1863)»* [5, с. 13].

На высоком уровне в середине XIX в. находилось также обучение сопротивлению материалов и строительной механике. Преподавал сопротивление материалов и постройку мостов талантливейший профессор П.Я. Собко (1810–1870). Благодаря его трудам, изучение механических свойств строительных материалов в России было поставлено хорошо. В 1849 г. Российское правительство основало Центральную лабораторию мер и весов — учреждение, аналогичное Национальному бюро стандартов, организованному в США в 1901 г. Первый директор этой лаборатории А.Т. Купфер (1789–1865) много сделал для изучения упругих свойств металлов и подчеркивал важность образования национального института по изучению механических свойств и напряжений в строительных материалах, особенно для инженеров-конструкторов [5, с. 15].

«Хорошо оборудованная лаборатория испытания материалов Института инженеров путей сообщения использовалась также для изучения различных задач, поставленных российским Министерством путей сообщения», — отмечал С.П. Тимошенко.

Русский ученый писал, что следует отметить деятельность профессора Ф.С. Ясинского (1856–1899), который внес очень большой вклад в теорию сооружений, особенно — теорию упругой устойчивости. *«Ясинский был блестящим лектором, и за годы своего преподавания в институте воспитал много учеников, успешно способствуя повышению уровня теоретической подготовки русских инженеров. Этих примеров достаточно, чтобы показать,*

¹ Проект Концепции мероприятий Года инженера в 2024 году от 02.11.2021 № 95714/17.

что научная деятельность русских инженерных учебных заведений в девятнадцатом веке была на очень высоком уровне, и что Россия в этот период внесла значительный вклад в развитие инженерных наук» [5, с. 19, 20].

Профессия инженера в России стала престижной и число молодых людей, желавших ее получить, было в несколько раз больше числа вакансий. Институт инженеров путей сообщения готовил высококлассных инженеров для русской сети железных дорог, откуда также выходили инженеры-гидротехники для строительства портов, каналов и речных путей сообщения. Институт имел хорошую репутацию и славился сильными программами по фундаментальным наукам. Он располагал хорошо оборудованными лабораториями физики и химии, и особенно — механических испытаний строительных материалов. В вузе имелись богатая коллекция моделей старых и новых инженерных сооружений и хорошая техническая библиотека, известная богатым собранием технической литературы, представлявшей историческую ценность [5, с. 48].

Студенты получали в институте прекрасную инженерную подготовку и могли братья как за решение новых инженерных задач, так и за выполнение текущей рутинной работы.

В связи с тем, что организация Института инженеров путей сообщения имела большой успех, правительство использовало это учебное заведение как образец для дальнейшего развития инженерного образования в России. В 1828 г. для подготовки инженеров-механиков и химиков в Санкт-Петербурге был организован Технологический институт. Позднее (в 1868 г.) в Москве создано Техническое училище [5, с. 16].

ИНЖЕНЕРЫ ТРАНССИБА – ЗНАЕМ ЛИ МЫ О НИХ?

Много новых инженерных задач появилось с началом строительства железных дорог в России, особенно Транссибирской магистрали.

С постройкой Великого Сибирского железнодорожного пути в конце XIX – начале XX вв. в самый обширный, богатейший, но малоизвестный тогда край, раскинувшийся за Уральскими горами, простирающийся далеко на восток прямо до берегов Тихого океана, началось его активное освоение. Огромные масштабы приняло движение переселенцев, массово заселявших Западную и Восточную Сибирь, Дальний Восток. Сюда пришла, наконец, цивилизация вместе с культурой и просвещением. Особая роль в этом грандиозном проекте принадлежит инженерам путей сообщения, их таланту, инженерной мысли, смелости, упорству и муже-

ству во время проведения изысканий, строительства и начала эксплуатации Транссибирской магистрали.

Сегодня недостаточно освещен в печати конкретный вклад в развитие страны инженеров путей сообщения — выдающихся изыскателей, архитекторов, строителей и тех, кто начинал эксплуатировать железные дороги. Забвению после Октябрьского переворота преданы и инженеры Транссиба. Это были сильные личности и настоящие герои того времени. Они прошли суровую школу испытаний, прокладывая рельсовый путь через непроходимые сибирские дебри, а сколько их погибло при этом или потеряло здоровье, никто никогда не подсчитывал... Львиная доля строителей получила блестящее образование в Санкт-Петербургском институте инженеров путей сообщения Александра I, одном из лучших учебных заведений того времени в России. Большинство из них происходило из знатных дворянских семей с благородными корнями и доблестными родовыми традициями. Это были прекрасно воспитанные и хорошо образованные люди, обладавшие разносторонним кругозором, многие знали несколько иностранных языков, увлекались искусством, музыкой, театром, литературой. Они внесли огромную лепту в развитие Сибирского края не только постройкой железной дороги, но и своим активным участием в его общественной и культурно-просветительной жизни [6, с. 5].

Но до сих пор очень мало о них знают в нашей стране.

Сегодня так называемая «Библиотека инноватора» насчитывает сотни книг о главных изобретателях человечества, в том числе о русских инженерах и конструкторах, издательством «Политехника» выпускается серия книг «XX век. Знаменитые конструкторы России», не говорим уже об известной российской серии «Жизнь замечательных людей», в этих изданиях вы вряд ли найдете хоть одну книгу о каком-нибудь инженере-железнодорожнике. Только в 2005 г. в честь годовщины образования ОАО «РЖД» вышла книга, посвященная наиболее выдающимся представителям железнодорожного транспорта «Самые знаменитые железнодорожники России», в которой не забыли и об известных инженерах, руководивших строительством Транссибирской магистрали...

В 2010 г. по инициативе сотрудников музея истории Восточно-Сибирской железной дороги на базе Дорожного центра научно-технической информации начат выпуск серии изданий «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» (рис.).

Первая книга была о начальнике строительства Забайкальской железной дороги инженере А.Н. Пушечникове (1850–1916), имевшая большой успех, и в 2016 г. к 160-летию его рождения выпу-

Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири»



Рис. Книги серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири»

щено 2-е переработанное и дополненное ее издание. Следующий выпуск был о заместителе Пушечникова, инженере В.В. Оглобине (1852–1906), возглавившем дорогу в начале ее эксплуатации.

Далее научно-популярные выпуски серии стали издаваться под эгидой историко-краеведческого клуба «Пути сообщения Сибири», созданного 1 апреля 1915 г. при Гуманитарном Центре (ГЦ) — библиотеке имени семьи Полевых. Ответственный за выпуск изданий — директор ГЦ Л.А. Пронина; научный редактор — доктор исторических наук, профессор Иркутского государственного университета путей сообщения (ИрГУПС) В.Г. Третьяков. Авторами выпусков являются члены клуба: председатель клуба, кандидат исторических наук Т.Н. Гордиенко; заместитель председателя, кандидат исторических наук А.В. Хобта; научный сотрудник и преподаватель ИрГУПС Н.В. Никифорова.

Приоритетным направлением работы ГЦ являются гражданско-патриотическое воспитание подрастающего поколения, формирование у детей и юношества любви к Отечеству, своей истории, личной ответственности за происходящее вокруг. Этого направления придерживаются и все руководители отделов, секций, клубов и кружков центра, в том числе клуба «Пути сообщения Сибири». Книги серии «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири» призваны воспитывать у молодежи гордость за русскую инженерию, пробуждать любознательность и желание дальнейшего изучения истории науки и техники, следовать примеру жизни и деятельности инженеров, их образованности, любви к своему делу и Отечеству.

Членами клуба, научными сотрудниками музея истории Восточно-Сибирской железной дороги и учеными ИрГУПС со студентами и школьниками проводятся: экскурсии по музею и Кругобайкальской железной дороге (КБЖД), лекции, беседы-путешествия, презентации книг и видеофильмов, профориентационная и научно-исследовательская работа. С каждым годом все больше ребят после окончания школы идут в ИрГУПС.

Инженеры — создатели Великого Сибирского рельсового пути, без преувеличения, совершили подвиг, пройдя через тяжелейшие испытания, преодолевая невероятные трудности в условиях бездорожья, сложнейших климатических условий, построив самый протяженный железнодорожный путь за сравнительно короткое время, которым восхищался весь мир. Это были инженеры-патриоты, видевшие в развитии производительных сил России высокое жизненное призвание. Каждая биография героя открывает чью-то судьбу, характер, многообразную специфику инженерной деятельности конца XIX – начала XX вв. и вызывает интерес у современников.

Исследовательская работа не только помогает выявлять малоизвестные факты жизни и деятельности героев — строителей Транссиба, но и находить их потомков среди наших современников. Был такой уникальный случай, связанный с выходом в свет в 2003 г. иллюстрированной книги-альбома А.В. Хобты по Кругобайкальской железной дороге «Дорога длиною в век». По фотографии в книге итальянца, строителя одной из «итальянских стенок» на КБЖД, Луиджи Фракороли [7, с. 32], жительница г. Читы Н.В. Ган узнала родного брата своей бабушки Джозефины Фракороли, чья семья приехала в 1895 г. на строительство Забайкальской железной дороги... Таким образом, в очередной книге А.В. Хобты «Использование иностранного труда на строительстве Транссиба» появилась история семьи Фракороли [8, с. 90–92].

По поводу этого случая один из корреспондентов «Восточно-Сибирского пути» выразился: «Убой-

ный факт! Все-таки в массовом сознании историки являются людьми, которые занимаются тем, что не имеет практического значения, а вы собираете разорванную цепочку в плане строительства не только дорог, но и целого рода...». Действительно, теперь потомки Фракоролли знают, какой значительный вклад внесен их предками-итальянцами в строительство самой сложной Забайкальской и наиболее проблемной Кругобайкальской железных дорог.

На выпуск об инженере А.Н. Пушечникове (1850–1916), размещенной в интернете, тоже откликнулись его дальние родственники:

– К.Ю. Гончаров из г. Орла, прабабушка которого была двоюродной сестрой А.Н. Пушечникова, поделившийся своими материалами: воспоминаниями родственников, фотографиями старого Орла, места захоронения знаменитого инженера на орловском Крестительском кладбище, а также планом дома, где жил последние годы Александр Николаевич Пушечников;

– А.Э. Андреева из Москвы написала авторам: «С восхищением я прочитала вашу книгу. Никогда мы не смогли бы собрать столько материала об Александре Николаевиче! Вы просто создали ему «нерукотворный памятник». Несколько лет я занимаюсь историей нашей семьи. Очень хочу сделать что-нибудь полезное, чтобы память об Александре Николаевиче Пушечникове сохранилась...».

Одобрены книгу серии «Фёдор Иванович Кнорринг (1854–1914)» и коллеги из Ленинградской области, узнавшие «очень много интересного» об их знаменитом земляке, инженере Кнорринге, строителе «Императорской ветки» и станции Вырица...

В 2017 г. вышел первый сборник очерков (121 перс.) А.В. Хобты и Т.Н. Гордиенко «Инженеры — создатели Транссиба», отпечатанный на Тверской фабрике печати тиражом всего 50 экз., естественно, не все желающие смогли его получить. И вот сейчас благодаря директору ФГБОУ ДПО «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте» О.В. Старых будет издано второе, переработанное и дополненное издание в двух частях «Инженеры Транссиба (конец XIX – начало XX вв.): историко-библиографические очерки» (авторы А.В. Хобта, Т.Н. Гордиенко).

В двухтомнике, рассчитанном на студентов железнодорожных образовательных учреждений, работников российских железных дорог, а также на широкий круг читателей, представлены биографические очерки и статьи об инженерах Транссиба (227 перс.). В сборнике приведена информация об инженерах путей сообщения, инженерах-изыскателях, инженерах-строителях, горных инженерах, военных специалистах, техниках. Правда, мало сведений нашлось о жизни и деятельности многих десятков инженеров-изыскателей, внесших огром-

ный вклад в изучение практически неизведанной в XIX в. территории Сибири и Дальнего Востока. Между тем на изыскательской стезе инженеру путей сообщения приходилось выполнять работу и метеоролога, и геолога, и топографа (хотя и в узких исследовательских рамках).

«Да, такая уж профессия изыскателя — быть первым на любой стройке, — говорит наш современник, инженер-геолог С. Кучин. — Круглый год, в жару и холод, в дождь и снег трудятся изыскатели, оптимистично настроенные, полные решимости выполнять задания, необходимые для жизнеобеспечения человека, стойко преодолевая все природно-климатические трудности на своем пути» [9, с. 1, 5].

Помимо инженеров путей сообщения, большой вклад в строительство Транссиба внесли горные инженеры и геологи (К.И. Богданович, В.А. Вознесенский, Б.З. Коленко, А.В. Львов, И.В. Мушкетов, В.Д. Рязанов, К.Н. Тульчинский, Л.А. Ячевский); военные инженеры (Э.Ю. Березовский, Н.А. Волошинов, Ф.К. Дриженко — ВМФ, В.В. Трегубов, Д.Л. Хорват) и морские инженеры (В.А. Заблоцкий, С.А. Заблоцкий, Б.А. Курьяк).

СИБИРЬ ЗАКАЛИЛА, ВОДУШЕВИЛА, СПОДВИГЛА НА ШАГ...

На инженеров конца XIX – начала XX вв. ложилась громадная ответственность. Практического опыта работ в условиях Сибири и Дальнего Востока не было, картографическая база отсутствовала. Инженерам часто приходилось полагаться лишь на собственные знания и опыт. Положение осложнялось тем, что они должны были вкладывать свои исследования в заданные им «узкие» технические условия. Несмотря на это, инженеры путей сообщения добивались впечатляющих успехов. Об этом свидетельствует и то, что на протяжении более сотни лет мы пользуемся в большей части тем самым направлением, выбранным и построенным ими в конце XIX – начале XX вв.

Постоянная связь инженерных работ с решением конкретных практических задач обусловила замечательную черту русских инженеров путей сообщения — самобытность решений и оригинальность предложений. Сибирь и Дальний Восток — неоднородные территории. В различных районах имелись своеобразные, порой, даже экстремальные природные условия, обуздать которые применительно к железнодорожной линии было невозможно, если следовать только известным методам и указаниям. К таким местам относятся, например, переход Оби, обход о. Байкал, выход с Забайкальской на Амурскую железную дорогу, переход Яблонового хребта, переходы Буреи, Амура и Большого

Хингана, подход к Владивостоку, — и это не полный перечень мест, где инженерам пришлось искать и применять неординарные решения и использовать, в том числе новые методы исследований.

Русские инженеры путей сообщения обладали и другой характерной чертой — смелостью. Само стремление получить образование инженера путей сообщения, заведомо понимая, что этот труд тяжелый, связанный с постоянными разъездами, является смелым поступком молодого человека. Еще более смелым шагом можно назвать согласие трудиться в Сибири и на Дальнем Востоке. Инженеры-путейцы без колебаний брались за разработку проектов железнодорожных линий по практически неизвестным территориям. Возьмем, к примеру регион Средней Сибири, где пришлось пересекать несколько горных хребтов, либо При-

байкалье и Забайкалье, или Приамурье и Приморье, — везде увидим нестандартные предложения и разумные решения наших инженеров.

Они были первыми, а первым всегда трудно. Трудно работать в тайге, особенно, если эта тайга нехоженная, «оторванная» от цивилизации на десятки и сотни верст. Инженеры путей сообщения того времени не только пионеры технического прогресса, но и замечательные люди, оставившие след в культуре сибирского общества, а также в познании природы Азиатской России. Многие из них были членами Императорского Русского географического общества. Познавая природу, они способствовали и совершенствованию многих технических проектов [10, 11].

Вот такие они были инженеры — строители Транссиба во второй половине XIX – начале XX вв.

ЛИТЕРАТУРА

1. Коряковцев А.А. Школа математических и навигацких наук // Большая российская энциклопедия 2004–2017.
2. Данилин А.В. История развития технического образования в России // Студенческий научный форум: XIV Международная студенческая научная конференция. 2022.
3. Жданова М. Бетанкур в Петербурге: великий инженер, который преобразил Россию. URL: <https://m.saint-petersburg.ru/m/history/zhdanova/363615/>
4. Очерки истории школы и педагогической мысли народов СССР. XVIII – первая половина XIX века / отв. ред. М.Ф. Шабаева; гл. ред. Ф.Ф. Королев; редкол.: А.М. Арсеньев, А.И. Пискунов. М.: Педагогика, 1973. 605 с.
5. Тимошенко С.П. Инженерное образование в России / пер. с англ. В.И. Иванова-Дятлова; под ред. Н.Н. Шапошников. Люберцы: ПИК ВИНТИ, 1997. 80 с.
6. Богачёв А.Е. Имена выдающихся инженеров не померкнут на фоне масштаба стройки // Восточно-Сибирский путь. 2020. № 144. С. 5.

7. Хобта А.В. Дорога длиною в век: монография. Иркутск: Оттиск, 2004. 251 с.
8. Хобта А.В. Использование иностранного труда на строительстве Транссиба. Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. 100 с.
9. Кучин С.П. Изыскатели // Город и горожане. 1993. С. 1, 5.
10. Гордиенко Т.Н. Сотрудничество Министерства путей сообщения и Русского географического общества. Восточная Сибирь, 1887–1905 гг. // Четырнадцатые Байкальские социально-гуманитарные чтения: материалы Всероссийской политологической конференции с международным участием. 2021. Т. 1. С. 12–25.
11. Хобта А.В., Гордиенко Т.Н. Вклад инженеров путей сообщения в изучение природы Сибири (к 170-летию Иркутского отделения Русского географического общества) // Культура. Наука. Образование. 2022. № 1 (62). С. 17–27.

REFERENCES

1. Koryakovtsev A.A. School of Mathematical and Navigational Sciences. *Great Russian Encyclopedia 2004-2017*. (In Russ.).
2. Danilin A.V. History of the development of technical education in Russia. *Student Scientific Forum: XIV International Student Scientific Conference*. 2022. (In Russ.).
3. Zhdanova M. *Betancourt in St. Petersburg: the great engineer who transformed Russia*. URL: <https://m.saint-petersburg.ru/m/history/zhdanova/363615/> (In Russ.).
4. *Essays on the history of the school and the pedagogical thought of the peoples of the USSR. XVIII – first half of the XIX century* / ed.-in-chief M.F. Shabaeva; ed.-in-chief F.F. Korolev; ed. board: A.M. Arseniev, A.I. Piskunov. Moscow, Pedagogy, 1973;605. (In Russ.).
5. Timoshenko S.P. *Engineering Education in Russia* / transl. from engl. by V.I. Ivanov-Dyatlov / ed. by N.N. Shaposhnikov. Lyubertsy, PIK VINITI, 1997;80. (In Russ.).
6. Bogachev A.E. The names of outstanding engineers will not fade against the backdrop of the scale of the construction. *East Siberian Way*. 2020;144:5 (In Russ.).

7. Hobta A.V. *A century-long road: a monograph*. Irkutsk, Otisk, 2004;251. (In Russ.).
8. Hobta A.V. *The use of foreign labor in the construction of the Trans-Siberian Railway*. Tver, Tver Printing Factory, 2017;100. (In Russ.).
9. Kuchin S.P. *Prospectors. City and Townspeople*. 1993;1,5. (In Russ.).
10. Gordienko T.N. Cooperation of the ministry of railways and the Russian geographical society. Eastern Siberia, 1887–1905. *Fourteenth Baikal social and humanitarian readings: materials of the All-Russian political science conference with international participation*. 2021;1:12-25. (In Russ.).
11. Hobta A.V., Gordienko T.N. Contribution of railway engineers in the study of the nature of Siberia (to the 170th anniversary of the Irkutsk department Russian geographical society). *Culture. The Science. Education*. 2022;1(62):17-27. (In Russ.).

Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири»

1. Хобта А.В., Гордиенко Т.Н. **Александр Николаевич Пушечников (1850–1916)**. Иркутск Музей истории ВСЖД, ДЦНТИ. 2010. 60 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. 1).
2. Хобта А.В., Гордиенко Т.Н. **Александр Николаевич Пушечников (1850–1916)**. 2-е изд. доп. и перераб. Иркутск: Вост.-Сиб. Центр НТИ и б-к – структурное подразделение ВСЖД — филиала ОАО «РЖД». 2016. 84 с. ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. № 1).
3. Хобта А.В., Никифорова Н.В. **Василий Васильевич Оглоблин (1852–1906)**. Иркутск Музей истории ВСЖД, ДЦНТИ. 2014. 64 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. 1).
4. Никифорова Н.В. **Григорий Васильевич Адрианов (1859–1918)** / научный ред. В.Г. Третьяков, рец. Т.Н. Гордиенко. Иркутск: Гуманитарный Центр — библиотека им. семьи Полевых, историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири». 2020. 100 с., ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири», Вып. № 3).
5. Хобта А.В. **Болеслав Устинович Савримович (1836–1905)**: К 115-летию Кругобайкальской железной дороги / научный ред. В.Г. Третьяков, рец. Т.Н. Гордиенко. Иркутск: Гуманитарный Центр — библиотека им. семьи Полевых; Историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири». Типография «Призма». 2020. 84 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. 4).
6. Гордиенко Т.Н., А.В. Хобта. **Фёдор Иванович Кнорринг (1854–1914)**: К 165-летию со дня рождения / научный ред. В.Г. Третьяков. Рец. Ю.А. Петрушин. Иркутск: Гум. Центр — библиотека им. семьи Полевых; историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири». Типография «Призма». 2019. 88 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. № 5).
7. Гордиенко Т.Н., А.В. Хобта. **Николай Семёнович Зурабов (1854–1932)**: К 165-летию со дня рождения / научный ред. В.Г. Третьяков. Рец. Ю.А. Петрушин. Иркутск: Гум. Центр — библиотека им. семьи Полевых; историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири». Типография «Призма». 2019. 88 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. № 6).
8. Гордиенко Т.Н. **Семён Григорьевич Крушкол (1857–1916)**: К 115-летию Кругобайкальской железной дороги / научный ред. В.Г. Третьяков. Иркутск: Гум. Центр — библиотека им. семьи Полевых. Типография «Призма». 2019. 94 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Выпуск № 7).
9. Гордиенко Т.Н. **Лапкин Георгий Иванович (1876–1958)**: К 145-летию со дня рождения / научный ред. В.Г. Третьяков. Иркутск: Гуманитарный Центр — библиотека им. семьи Полевых; Историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири». Типография «Призма». 2021. 86 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Выпуск № 8).
10. Хобта А.В. **Александр Васильевич Ливеровский (1867–1951)**: К 155-летию со дня рождения / научный ред. В.Г. Третьяков, рец. Т.Н. Гордиенко. Иркутск: Гуманитарный Центр — библиотека им. семьи Полевых; Историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири». Типография «Призма». 2022. 100 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. 9).
11. Гордиенко Т.Н., А.В. Хобта. **Григорий Моисеевич Будагов (1852–1921)**: К 170-летию со дня рождения / научный ред. В.Г. Третьяков. Иркутск: Гум. Центр — библиотека им. семьи Полевых; историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири». Типография «Призма». 2022. 88 с.: ил. (Серия «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири». Вып. № 10).

Когда в 2022 г. вышел 10-й выпуск вышеупомянутой серии, Гуманитарный центр — библиотека им. семьи Полевых и историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири» решили поучаствовать в общероссийском конкурсе на Национальную премию «Лучшие книги, издательства, проекты года — 2022», подав заявку на участие в номинации «Библиотеки». Премия учреждена в России в 2000 г. Русским биографическим институтом, Российской государственной библиотекой, «Литературной газетой» и культурно-просветительским центром «Орден».



Настоящая статья уже была сдана в печать, когда был опубликован список лауреатов Национальной премии «Лучшие книги и издательства года — 2022».

В номинации «Библиотеки» значился наш Иркутский Гуманитарный центр – библиотека им. семьи Полевых и Историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири» за издательский проект серии книг «Инженеры путей сообщения в Восточной Сибири», также названы лауреаты премии: директор центра Л.А. Пронина и создатели проекта Т.Н. Гордиенко, А.В. Хобта.

Об авторе

Татьяна Николаевна Гордиенко — кандидат исторических наук, инженер путей сообщения — механик, председатель; Историко-краеведческий клуб «Пути сообщения Сибири» Гуманитарного центра – библиотеки им. семьи Полевых; г. Иркутск, мкр. Университетский, д. 70; t.gordien2011@yandex.ru.

Bionotes

Tatyana N. Gordienko — Cand. Sci. (Hist.), Railway Engineer — Mechanic, Chairman; **Historical and Local Lore Club “Ways of Communication of Siberia” of the Humanitarian Center** — **Library named after Polev family**; 70 microdistrict Universitetskiy, Irkutsk, Russian Federation; t.gordien2011@yandex.ru.