

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-8-18

УДК 94(571)



ПЕРЕСЕЛЕНЧЕСКОЕ ДВИЖЕНИЕ И ШКОЛЬНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО В ЗАБАЙКАЛЬЕ В НАЧАЛЕ XX в. ¹

Ходяков Михаил Викторович

Санкт-Петербургский государственный университет,

Санкт-Петербург, Россия

m.khodyakov@spbu.ru

Аннотация. Переселенческая политика, колонизация Сибири и Дальнего Востока в начале XX в. считались важнейшей государственной задачей. Автор показывает, как эта политика влияла на рост численности в крае не только взрослого населения, но и детей. Это, в свою очередь, давало толчок возникновению школ и училищ, в том числе в Забайкалье. Создание школ сопровождалось строительством церквей. Чаще всего эти процессы были тесно переплетены. Вопросы землеустройства вызывали к жизни необходимость развития частной собственности, способствовали притоку предприимчивых деятелей за Урал. Помимо агрономической помощи и денежных ссуд переселенцам требовалось создать условия для обучения детей. Открытие школ становилось важным шагом на пути приобщения переселенцев к русской культуре. В одних случаях они возникали как церковно-приходские, в других – как учреждения, находившиеся в ведомстве министерства народного просвещения. Специальные помещения для школ строились редко. Чаще под них отводились здания, принадлежавшие Забайкальской железной дороге и временно переданные в пользование школьному комитету. Развитие сети учебных заведений в Забайкалье сыграло важную роль в просвещении населения края.

Ключевые слова: переселенческое движение, колонизация, Забайкальская железная дорога, создание школ, Транссибирская магистраль.

Цитирование: Ходяков М.В. Переселенческое движение и школьное строительство в Забайкалье в начале XX в. // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 8–18. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-8-18 / Khodjakov M.V. Resettlement Movement and School Construction in Transbaikalia in the Beginning of the 20th Century, in Novoe Proshloe / The New Past. 2023. No. 4. Pp. 8–18. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-8-18.

© Ходяков М.В., 2023

¹ Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23-48-00004 «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия», <https://rscf.ru/project/23-48-00004>.

RESETTLEMENT MOVEMENT AND SCHOOL CONSTRUCTION IN TRANSBAIKALIA IN THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY

Khodjakov Mikhail V.

St. Petersburg State University,
St. Petersburg, Russia
m.khodyakov@spbu.ru

Abstract. Resettlement policy and the colonization of Siberia and the Far East in the beginning of the 20th century were considered the most important state task. The author shows how this policy influenced the growth of not only the adult population in the region, but also children. This, in turn, gave impetus to the emergence of schools and colleges in Transbaikalia. The creation of schools was accompanied by the construction of churches. More often than not, these processes were closely intertwined. Issues of land management gave rise to the need for the development of private property and contributed to the influx of enterprising people beyond the Urals. In addition to agronomic assistance and cash loans, the settlers needed to create conditions for the education of children. The opening of schools became an important step towards introducing the settlers to Russian culture. In some cases they arose as parish churches, in others – as institutions under the department of the Ministry of Public Education. Special premises for schools were rarely built. More often, buildings that belonged to the Transbaikal Railway and were temporarily transferred for use to the school committee were allocated for them. The development of a network of educational institutions in Transbaikalia played an important role in educating the population of the region.

Keywords: resettlement movement, colonization, Trans-Baikal Railway, creation of schools, Trans-Siberian Railway.

Историк Сибири и Дальнего Востока А.В. Ремнев (1955–2012) в своих исследованиях подчеркивал, что в фольклоре народов российского востока запечатлелись жадное стремление русских колонистов к земле и «хитрость», с которой они ее приобретали. Утверждения, что земля «божья» и «мирская», получали дополнительное основание справедливости того, чтобы занять ее, не считаясь с правами местных жителей [Ремнев, Суворова, 2013, с. 12]. Со стороны правительства переселение крестьян рассматривалось не просто в качестве пути решения аграрных проблем, но как нечто большее – реализация имперского и национального проектов.

Экономическое освоение Сибири и Дальнего Востока сопровождалось значительным ростом численности населения края. Существенно ускоряло колонизацию обширных, но слабо заселенных территорий строительство железных дорог и активная переселенческая политика. Так, население Сибири с 7 млн человек в 1897 г. увеличилось до 12 млн в 1912 г. [Магазинер, 2016, с. 160]. Входившие в состав Транссибирской магистрали Сибирская, Уссурийская, Забайкальская и Амурская железные дороги, соединившие европейскую часть России с Дальним Востоком, оказали серьезное влияние на развитие региона.

Внимание исследователей к вопросам колонизации и переселенческой политики обозначилось давно [Кирияков, 1902; Турчанинов, 1910; Меркулов, 1911; Гинс, 1913; Сорокина, 2002; Дмитриева, 2023; Янченко, 2023]. Эти проблемы нашли отражение и в мемуарной литературе [Татищев, 2001].

Материалы архивов (в том числе фонд 1644 управляющего делами Комитета министров и управляющего делами Сибирской железной дороги А.Н. Куломзина, а также фонд 391 Переселенческого управления МВД в Российском государственном историческом архиве (РГИА)), без которых невозможно изучение этой проблемы, также активно используются историками.

Одна из важных составляющих государственной политики, направленная на освоение новых территорий в начале XX в., предусматривала строительство церквей [Ремнев, Суворова, 2013, с. 205–215; Ходяков, Чжао Чжицин, 2023, с. 100–111; Дмитриева, 2022, с. 906–924] и школ [Мамкина, 2020, с. 54–61], становясь путем к символическому «обрусению» и закреплению за империей обширного пространства. Управляющий делами Комитета Сибирской железной дороги А.Н. Куломзин, настаивая на срочных мерах по сближению Сибири с Россией, призывал не жалеть денег на школы и православные церкви, чтобы не дать сибиряку «дичать» [Ремнев, Суворова, 2013, с. 207].

В настоящей статье автор рассматривает процесс создания школ в Забайкалье в связи с проведением активной переселенческой политики правительства, используя материалы ф. 1273 (Комитета Сибирской железной дороги), ф. 273 (Управления железных дорог МПС), ф. 284 (Комиссии для расследования злоупотреблений и беспорядков на Забайкальской железной дороге), ф. 394 (Комитета по заселению Дальнего Востока при Совете министров).

Говоря о росте колонизационного движения, заметим, что этот процесс одновременно сопровождался и проведением статистических обследований, одно из которых было реализовано по линии Забайкальской железной дороги в 1907 г. по распоряжению Военного губернатора Забайкальской области. Обследование зафиксировало изменения, происходившие в станционных поселках, отметив общий рост их населения. В 49 поселках в тот момент проживало 3460 семей численностью 7168 человек мужского пола и 6059 женского, а всего 13 227 душ [Головачев, 1908, с. 21], без учета железнодорожных служащих с семьями, размещавшихся в казенных зданиях в полосе отчуждения, а также рабочих ряда каменноугольных копей (не менее 2800 человек) и некоторых других категорий населения. Главный контингент жителей поселков в тот момент состоял из рабочих, еще только ищущих возможности приложения своего труда [Головачев, 1908, с. 23].

При этом нередко со стороны переселенцев имел место самовольный захват государственных земель. В рапорте начальника Забайкальской железной дороги от 28 января 1909 г., направленном в министерство путей сообщения (МПС), говорилось о том, что им возбуждено ходатайство о распространении на частных лиц, поселившихся в полосе отчуждения, высочайше утвержденных еще 31 января 1903 г. правил частного строительства *Ikz* служащих на Сибирской, Забайкальской и Уссурийской железных дорогах. По мнению начальника Забайкальской дороги, ограниченное количество поселений вызвало «массовое стремление служащих обзаводиться собственными домами на территории железнодорожных линий» [РГИА, ф. 273, оп. 11, д. 488, л. 66].

Их примеру следовали частные лица, тяготившие к железной дороге и по роду своей деятельности. Этот контингент пополнялся вдовами, сиротами и другими членами семейств умерших служащих на дороге и служащих, переведенных с других участков. Правила частного строительства, несмотря на неоднократные предложения управления Забайкальской железной дороги, реального применения долгое время не получали. Причиной тому были война с Японией и затруднения в определении землепользования служащих и частных лиц в существовавших уже ранее поселках при станциях Забайкальской дороги. К 1907 г. в пределах отчуждения дороги насчитывалось 1307 построек, принадлежавших частным лицам, и количество их продолжало увеличиваться [РГИА, ф. 273, оп. 11, д. 488, л. 68–69об.].

Исследователями было отмечено, что архитектура начала XX в. неотделима от практики реализации «типовых» проектов вдоль линий железных дорог при строительстве деревянных сооружений – школ, вокзалов, жилых домов для служащих дороги и т.д. Участки железной дороги вводились в эксплуатацию по мере их готовности. К окончанию строительства Транссибирская магистраль состояла из Уссурийского, Западно-Сибирского, Средне-Сибирского, Забайкальского, Кругобайкальского, Амурского, Китайско-Восточного участков железной дороги. Строительство Забайкальского участка длилось с 1895 по 1900 г. и сопровождалось расширением сети учебных заведений [Мамкина, 2020, с. 56]. Старейшее Читинское железнодорожное училище Забайкальского участка дороги существовало с 1899 г. Школы на станции Могзон и Оловянная открылись в 1901 г. К 1904 г. количество

школ увеличилось до десяти и продолжало расти, достигнув 21 в 1908 г. – 14 одноклассных и 7 двухклассных [Отчет..., 1911, с. 3].

Школы находились в совместном ведении МПС и министерства народного просвещения (МНП). Две школы в Могзоне и Хилке подчинялись МПС и Ведомству православного вероисповедания (ВПВ). Именно они курировали учебные программы, отвечали за кадровое обеспечение школы, выплачивали установленное жалование учителям. МПС обеспечивало значительную часть финансовых затрат на содержание школы, приобретение учебно-методических пособий, выделяло средства на доплату учителям и жалование обслуживающему персоналу. Железнодорожные школы имели различную типовую принадлежность. Школы в Могзоне и Хилке были учреждены по типу церковно-приходских училищ, имели общеобразовательный характер с углубленным изучением религиозных дисциплин [Мамкина, 2020, с. 56–57].

Школы представляли собой одно- и двухклассные начальные училища. На одноклассные училища приходилось 87% всех учащихся. Обучение обычно продолжалось три года. Ученики (дети обоего пола 7–12 лет) последовательно переходили из младшего в среднее и далее в старшее отделение [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 660, л. 134].

В двухклассных училищах учебная программа длилась пять (реже – семь) лет. Три отделения первого класса соответствовали программе одноклассных училищ. Во втором классе обучались два года. Выпускник двухклассного училища имел право продолжить обучение в учительской семинарии. Двухклассные начальные училища давали более полное, но неоконченное начальное образование [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 660, л. 134].

Стремилось активизировать свою просветительскую деятельность и духовное ведомство, полагая, что становление и развитие православного прихода на дальневосточной окраине обязательно должно сопровождаться открытием церковно-приходских школ и учреждение монастырей [РГИА, ф. 394, оп. 1, д. 20, л. 38].

Одним из главных инициаторов постройки церквей и организации школ в Забайкалье был инженер путей сообщения, старший помощник начальника работ по постройке Забайкальской железной дороги Г.В. Адрианов. 14 декабря 1899 г. в письме, направленном из Иркутска А.Н. Куломзину, он выслал проект деревянной церкви и просил утвердить его для постройки храмов на станциях Ундурга, Онон Китайский и Борзя. Основой постройки дома для причта и школы на станциях должен был стать уже утвержденный для станции Чита типовый проект. Возведение «трех домов для причта и школы» должно было обойтись бюджету в 52 тыс. руб. [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 102], что в 2 раза превышало сумму 25 тыс. руб., отпущенную на эти нужды. Нехватка средств влекла за собой уменьшение площади церквей, домов для причта и школ. Адрианов в этой связи замечал: «...надо сказать, что для Забайкальского края, по моему мнению, церкви и школы очень нужны и жаль будет... сокращать размеры столь полезных сооружений». Возможную экономию он видел в том, чтобы «немного уменьшить размеры дома для причта»,

но против уменьшения размеров церкви возражал, поскольку она «при данных размерах вместит всего от 120 до 150 молящихся» [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 102].

Деревянная церковь на станции Борзя, а также дом для школы и проживания причта был построен по тому же типовому проекту, что и на станции Адриановка [Магазинер, 2016, с. 92]. На станции «Сибирь», последней станции ветви, находящейся на русской земле, в 1,5 верстах от границы с Маньчжурией, Адрианов начал проектировать небольшую каменную церковь и деревянный жилой дом для причта, однако выслать проект А.Н. Куломзину смог лишь 22 июля 1900 г. В пояснительной записке к чертежам он уточнял, что даже небольшая каменная церковь площадью около 25 кв. сажен «будет стоить около 30 тыс. руб.» [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 102].

Кирпичную церковь и дом для причта площадью 35 кв. сажен предполагалось совместить «с комнатой для школы». Наличие школ становилось обязательным элементом в процессе возведения церквей. Так, на станции Ундурга возникло селение (с 1 октября 1901 г. станция именовалась «Адриановка»), где была «выстроена вчерне деревянная церковь» площадью 21,52 кв. сажен, а также дом площадью 68,11 кв. сажен для причта и школы, в которой сразу началось обучение детей [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 131].

В некоторых случаях в целях экономии средств под школы передавались уже существовавшие здания. В частности, на станции Онон Китайский (с 1 октября 1901 г. — станция «Оловянная») располагался большой двухэтажный дом площадью около 100 кв. сажен, который управление дороги решило передать под размещение в нем причта и школы. Рядом планировалось возведение церкви. Осенью 1900 г. ожидалось прибытие в школу учителей по линии министерства народного просвещения [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 132].

Однако юридическое оформление вопроса затянулось. Вслед за рапортом инженера Адрианова, направленным 7 июля 1901 г. на имя начальника управления по сооружению железных дорог, последовала переписка А.Н. Куломзина с министром путей сообщения М.И. Хилковым. В конечном итоге ходатайство о пожертвовании здания фонду императора Александра III, который занимался церковным и школьным строительством в Сибири, в Комитете управления по сооружению железных дорог было «признано заслуживающим уважения» [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 169].

Однако лишь 16 октября 1901 г. из канцелярии Комитета министров Адрианову письмом сообщили, что жилой дом на станции Оловянной, принадлежащий железной дороге, будет пожертвован под школу фонда имени Александра III. 31 декабря 1901 г. в своем письме на имя А.Н. Куломзина Адрианов сообщал, что церкви и жилые дома для помещения причта и школы на станциях Адриановка, Оловянная и Борзя построены, освещение церквей и «...открытие занятий в школах последует в январе 1902 г.» [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 190].

Церковно-школьный капитал, составлявший 60 тыс. руб., находился в сберегательной кассе Государственного банка. С учетом процентов за 1899 и 1900 гг., а также

других пожертвований «для постройки церквей и школ на Кайдаловской ветви» к началу января 1902 г. он составил 67 тыс. руб. Стоимость безвозвратно переданной «временной деревянной постройки до переделки ее церковно-школьными средствами для помещения в ней причта и школы» превысила 11 тыс. руб. Общая стоимость шести зданий, поступивших в фонд имени Александра III, составила более 98 тыс. руб. [РГИА, ф. 1273, оп. 1, д. 458, л. 193об.].

Заведование школами было вверено состоящему из агентов дороги Главному школьному комитету, который действовал на основании положения о нем и участковых школьных комитетах, утвержденного 19 февраля 1902 г. В ведении Школьного комитета находились 11 школ: девять под наблюдением министерства народного просвещения и две (на станциях Хилок и Мозгон) церковно-приходские. Число учащихся в январе 1903 г. составляло: на станции Хилок – 41 чел. (25 учеников и 16 учениц), Мозгон – 46 (22 и 24 соответственно), Чита – 120 (65 и 55), Адриановка – 34 (20 и 14), Оловянная – 41 (25 и 16), Борзя – 34 (14 и 20) [РГИА, ф. 273, оп. 1, д. 467, л. 34, 41, 46, 120].

Размеры здания, отведенного под школу в Оловянном, позволили разместить в нем русскую школу на 80 учеников. Рост числа жителей в поселке летом 1917 г. привел местное просветительское общество к мысли о необходимости возведения новой церкви и школы в Оловянном. Для строительства церкви был выделен участок земли в 2000 кв. саженей и для школы 4150 кв. саженей [Магазинер, 2016, с. 91].

Все без исключения школы на Забайкальской железной дороге помещались в деревянных зданиях, из которых 3 были взяты в наем, 16 – принадлежали дороге, а 10 построены для ее нужд и переданы училищам временно. Под классы было отведено 79 комнат, при этом на 1 ученика приходилось лишь 2,4 кв. аршина площади, что было ниже нормы, составлявшей 3 кв. аршина [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 660, л. 131об.].

Доклад управления Забайкальской железной дороги, направленный 18 июня 1903 г. и.о. начальника дороги и, видимо, несколько приукрасивший действительное положение вещей, свидетельствовал о том, что количество учеников в школах постепенно росло – на 1 января 1903 г. оно составляло в Чите 400 человек, в Адриановке – 100, в Оловянном – 130, в Борзе – 100, в Маньчжурии – 150 [РГИА, ф. 273, оп. 1, д. 467, л. 2–2об.].

К январю 1911 г. во всех 21 училищах Забайкальской дороги было 3126 учеников, а к январю 1913 г. – 3683, из которых 60 % составляли мальчики и 40 % девочки. Детей школьного возраста на дороге насчитывалось 5600 при общем количестве населения порядка 70 тыс. человек. Но около 20 % детей школьного возраста из семей средних и старших служащих обучались в специальных училищах и гимназиях. На некоторых станциях дети в школу просто не ходили. Так, на участке Верхнеудинск – Мысовая был выявлен 231 «неучащийся ребенок» (не учились эти дети ввиду отсутствия мест в общежитиях) [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 760, л. 18об.]. В начале 1912 г. в общежитиях при школах дороги находились около 400 учеников, но этого

было явно недостаточно. Предполагалось увеличить количество мест в общежитиях до 480, а впоследствии довести их до 630 [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 693, л. 12].

Нехватка образовательных учреждений и общежитий при них побуждала Совет управления Забайкальской железной дороги регулярно включать в смету новых работ (в частности, на 1914 и 1915 гг.) постройку и расширение школ и общежитий [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 760, л. 3; РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 718, л. 12–14]. Признавая тяжелую ситуацию, сложившуюся в целом ряде школ, Совет управления Забайкальской дороги констатировал: «Теснота их настолько велика, что парализует меры к гигиеническому содержанию помещений и является причиной многочисленных и частых эпидемических заболеваний среди учащихся» [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 718, л. 14об.]. Планировалась надстройка второго этажа в Шилкинской школе, пристройки к школам в Могзоне и Борзе, устройство люфт-клозетов в школах при станциях Мысовая, Могзон и Оловянная [РГИА, ф. 273, оп. 2, д. 718, л. 14об.].

Переселенческая политика правительства привела к активизации церковного и школьного строительства в поселках, возникавших вдоль железных дорог. Всего в 1887–1917 гг. на станциях Забайкальской и Кругобайкальской железных дорог были построены 17 храмов и 10 церковно-приходских школ с причтовыми домами, организовано 21 училище. Их содержание производилось Управлением Забайкальской железной дороги за счет сумм, ассигнованных по эксплуатационной смете дороги [Магазинер, 2016, с. 96].

Развитие культуртрегерства как хозяйственно-просветительской деятельности, имеющей ярко выраженный подвижнический характер и способствующей не только формированию передовых навыков аграрного труда, но и просвещению населения, что признал (хоть и осторожно) П.А. Столыпин, побывав в 1910 г. в «единственной русской колонии», как он назвал Сибирь [Записка..., 1910, с. 119]. Отметив рост православных церквей и школ в крае, он заметил, что «опасность нравственного одичания переселенцев» будет отныне «менее грозной» [Ремнев, Суворова, 2013, с. 124].

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Гинс Г.К. Переселение и колонизация: Вып. 1–2. СПб.: тип. Ф. Вайсберга и П. Гершунина, 1913. 65 с.

Головачев Д.М. Поселки по линии Забайкальской железной дороги. По данным обследования на местах крестьянскими начальниками по распоряжению Военного Губернатора Забайкальской области в 1907 г. Чита: типография Забайкальского областного правления, 1908. 188 с.

Дмитриева Н.В. На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // *Новейшая история России*. 2023. Т. 13. № 4. С. 861–874.

Дмитриева Н.В. Сакральная новостройка: Александро-Невский собор в Ревеле и проблема распространения православия в Эстляндской губернии в конце XIX–начале XX в. // *Новейшая история России*. 2022. Т. 12. № 4. С. 906–924.

Записка председателя Совета министров и главноуправляющего землеустройством и земледелием о поездке в Сибирь и Поволжье в 1910 г. Приложение к всеподданнейшему докладу. СПб.: Государственная типография, 1910. 168 с.

Кирьяков В.В. Очерки по истории переселенческого движения в Сибирь (в связи с историей заселения Сибири). М.: Кн. дело, 1902. 370 с.

Магазинер Н.А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX–начало XX в.). СПб.: Реноме, 2016. 216 с.

Мамкина И.Н. Организация школьного образования на Забайкальской железной дороге в начале XX века // *Гуманитарный вектор*. 2020. Т. 15. № 6. С. 54–61.

Меркулов С.Д. Вопросы колонизации Приамурского края. СПб.: тип. Мансфельд, 1911. 25 с.

Отчет о деятельности образовательных учреждений на Забайкальской железной дороге за 1910 год. Иркутск: Паровая типо-литография П.И. Макушина и В.М. Посохина, 1911. 52 с.

Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 273. Оп. 1. Д. 467.

РГИА. Ф. 273. Оп. 2. Д. 660.

РГИА. Ф. 273. Оп. 2. Д. 693.

РГИА. Ф. 273. Оп. 2. Д. 718.

РГИА. Ф. 273. Оп. 2. Д. 760.

РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 101.

РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 488.

РГИА. Ф. 284. Оп. 1. Д. 10.

РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 20.

РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 458.

Ремнев А.В., Суворова Н.Г. Колонизация Азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX–начала XX века. Омск: Издательский дом «Наука», 2013. 248 с.

Сорокина Т.Н. К истории создания Комитета по заселению Дальнего Востока в начале XX в. // *Проблемы Дальнего Востока*. 2002. № 1. С. 145–152.

Татищев А.А. Земли и люди. В гуще переселенческого движения (1906–1921). М.: Русский путь, 2001. 376 с.

Турчанинов Н.В. Итоги переселенческого движения за время с 1896 по 1909 гг. (включительно). СПб.: Переселенческое упр., 1910. 85 с.

Ходяков М.В., Чжао Чжицин. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // *Вестник НГУ. Серия: История, филология*. 2023. Т. 22. № 8: История. С. 100–111.

Янченко Д.Г. Амурская экспедиция и Комитет по заселению Дальнего Востока в планах Совета министров России при П.А. Столыпине // *Новейшая история России*. 2023. Т. 13. № 1. С. 56–75.

REFERENCES

Gins G.K. *Pereseleniye i kolonizatsiya: Vyp. 1–2* [Resettlement and colonization: Vol. 1–2]. St. Petersburg: Tipogr. F. Weisberg and P. Gershunin, 1913. 65 p. (in Russian).

Golovachev D.M. *Poselki po linii Zabaykal'skoy dorogi. Po dannym nablyudeniya na mestakh krest'yanskimi nachal'nikami po rasporyazheniyu Voyennogo Gubernatora Zabaykal'skoy oblasti v 1907 g.* [Villages along the Trans-Baikal Railway line. According to a local survey by peasant leaders by order of the Military Governor of the Trans-Baikal Region in 1907]. Chita: tipografiya Zabaykal'skogo oblastnogo upravleniya, 1908. 188 p. (in Russian).

Dmitrieva N.V. Na puti k KVZhD: finansovaya sostavlyayushchaya istorii stroitel'stva Kaidalovskoi zheleznodorozhnoi vetvi [On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction], in *Modern History of Russia*. 2023. Vol. 13. No. 4. Pp. 861–874 (in Russian).

Dmitrieva N.V. Sakral'naya novostroyka: Aleksandro-Neviskiy sobor v Revele i problemy rasprostraneniya pravoslaviya v Estlyandskoy gubernii v kontse XIX–nachale XX v. [Sacred New Building: Alexander Nevsky Cathedral in Reval and the Spread of Orthodoxy in the Governorate of Estonia at the End of the 19th–Beginning of the 20th Century], in *Modern History of Russia*. 2022. Vol. 12. No. 4. Pp. 906–924 (in Russian).

Zapiska predsedatelya Soveta ministrov i glavnoupravlyayushchego zemleustroystvom i zemledeliyem o poyezdke v Sibir' i Povolzh'ye v 1910 g. Prilozheniye ko vsepoddanneyshemu dokladu [Note from the Chairman of the Council of Ministers and the Chief Manager of Land Management and Agriculture on a trip to Siberia and the Volga region in 1910. Appendix to the most loyal report]. St. Petersburg: Gosudarstvennaya tipografiya, 1910. 168 p. (in Russian).

Kiryakov V.V. *Ocherki po istorii pereselencheskogo dvizheniya v Sibiri (v svyazi s yavleniyami zaseleniya Sibiri)* [Essays on the history of the resettlement movement to Siberia (in connection with the history of the settlement of Siberia)]. Moscow: Kn. delo, 1902. 370 p. (in Russian).

Magaziner N.A. *Zheleznodorozhnyye khramy Transsibirskoy magistrali (konets XIX–nachalo XX v.)* [Railway churches of the Trans-Siberian Railway (late 19th–early 20th centuries)]. St. Petersburg: Renome, 2016. 216 p. (in Russian).

Mamkina I.N. Organizatsiya shkol'nogo obrazovaniya na Zabaykal'skoy zheleznoy doroge v nachale XX veka [Organization of school education on the Trans-Baikal Railway at the beginning of the twentieth century], in *Humanitarian Vector*. 2020. Vol. 15. No. 6. Pp. 54–61 (in Russian).

Merkulov S.D. *Voprosy kolonizatsii Priamurskogo kraya* [Issues of colonization of the Amur region]. St. Petersburg: tip. Mansfel'd, 1911. 25 p. (in Russian).

Otchet o deyatel'nosti uchebnykh zavedeniy na Zabaykal'skoy zheleznoy doroge za 1910 god [Report on the activities of educational institutions on the Transbaikal Railway for 1910]. Irkutsk: Parovaya tipo-litografiya P.I. Makushina i V.M. Posokhina, 1911. 52 p. (in Russian).

Russian State Historical Archive (RGIA). F. 273. Inv. 1. D. 467.

RGIA. F. 273. Inv. 2. D. 660.

RGIA. F. 273. Inv. 2. D. 693.

RGIA. F. 273. Inv. 2. D. 718.

RGIA. F. 273. Inv. 2. D. 760.

RGIA. F. 273. Inv. 11. D. 101.

RGIA. F. 273. Inv. 11. D. 488.

RGIA. F. 284. Inv. 1. D. 10.

RGIA. F. 394. Inv. 1. D. 20.

RGIA. F. 1273. Inv. 1. D. 458.

Remnev A.V., Suvorova N.G. *Kolonizatsiya Aziatskoy Rossii: imperskiye i ekonomicheskiye stsennarii vtoroy poloviny XIX–nachala XX veka* [Colonization of Asian Russia: imperial and national scenarios of the second half of the 19th–early 20th centuries]. Omsk: Izdatel'skiy dom "Nauka", 2013. 248 p. (in Russian).

Sorokina T.N. K istorii sozdaniya Yevropeyskogo po zaseleniyu Dal'nego Vostoka v nachale XX v. [On the history of the creation of the Committee for the Settlement of the Far East at the beginning of the 20th century], in *Problems of the Far East*. 2002. No. 1. Pp. 145–152 (in Russian).

Tatishchev A.A. *Zemlya i lyudi. V gushche pereselencheskogo dvizheniya (1906–1921)* [Lands and people. In the thick of the resettlement movement (1906–1921)]. Moscow: Russkiy put', 2001. 376 p. (in Russian).

Turchaninov N. V. *Itogi pereselencheskogo dvizheniya za period s 1896 po 1909 gg. (vklyuchitel'no)* [Results of the resettlement movement from 1896 to 1909 (inclusive)]. St. Petersburg: Pereselencheskoye upr., 1910. 85 p. (in Russian).

Khodyakov M.V., Chzhao Chzhitsin. *Stroitel'stvo tserkvey v Zabaykal'ye i Kitaysko-Vostochnaya zheleznyaya doroga: Kaydalovskaya vetv' na rubezhe XIX–XX vekov* [Church Construction in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kaydalovskaya Railway Branch at the Turn of the 19th–20th Centuries], in *Vestnik NSU. Series: History and Philology*. 2023. Vol. 22. No. 8: History. Pp. 100–111 (in Russian).

Yanchenko D.G. *Amurskaya ekspeditsiya i Komitet po zaseleniyu Dal'nego Vostoka v planakh Soveta ministrov Rossii pri P.A. Stolypine* [The Amur Expedition and the Committee for the Settlement of the Far East in the Agenda of the Russian Council of Ministers under P.A. Stolypin], in *Modern History of Russia*. Vol. 13. No. 1. 2023. Pp. 56–75 (in Russian).

Статья принята к публикации 21.09.2023