

DOI: 10.15372/HSS20170107  
УДК 94(571.5).072/083

Л.М. ДАМЕШЕК<sup>1</sup>, И.Л. ДАМЕШЕК<sup>2</sup>, И.Н. МАМКИНА<sup>3</sup>

## ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ШКОЛЬНОЙ СЕТИ АЗИАТСКОЙ РОССИИ В ПРОЕКТАХ КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

<sup>1-2</sup>Иркутский государственный университет,  
РФ, 664003, Иркутск, ул. К.Маркса, 1  
<sup>3</sup>Забайкальский государственный университет,  
РФ, 672039, Чита, ул. Александрo-Заводская, 30

В статье рассматривается деятельность Комитета Сибирской железной дороги, направленная на развитие школьной сети в губерниях Азиатской России, создание и функционирование Главного школьного комитета, обеспечение школ учительскими кадрами, заработная плата учителей и правила поведения учащихся. Впервые вводятся в научный оборот сведения об организации школьного дела на Восточно-Сибирском участке Транссиба. Выявляются особенности развития системы школьного образования в полосе Китайско-Восточной железной дороги, проводится сопоставление министерской и железнодорожной систем школьного образования. Анализируются программы школьного образования, особенности подбора учительских кадров. Авторы приходят к выводу о динамичном развитии сети железнодорожных школ.

*Ключевые слова:* Азиатская Россия, особые комитеты, Комитет Сибирской железной дороги, Главный школьный комитет, управление, образование, школьная сеть, Китайско-Восточная железная дорога.

L.M. DAMESHEK, I.L. DAMESHEK, I.N. MAMKINA

## THE PROGRAMM TO DEVELOP A SCHOOL NETWORK IN ASIAN RUSSIA IN THE PROJECTS OF THE SIBERIAN RAILWAY COMMITTEE

<sup>1-2</sup>Irkutsk State University,  
1, Karl Marx str., Irkutsk, 664003. Russia  
<sup>3</sup>Zabaikalsky state university,  
30, Alexandro-Zavodskaya str., Chita, 672039, Russia

The Trans-Siberian railroad construction had been accompanied by the government's active technical as well as social endeavors. The latter ones had the double purpose: to provide well-trained staff for further railway development and to involve the Asian Russia province and region population into all-Russian sociocultural processes. The school education development became an important component of this policy. To organize school education the Main School Committee was formed within the Railway Board. At the local level the positions of honorable guardians and school committees which consisted of three railroad employee representatives had been established and their main objective had been school fundraising and teacher staffing. Railway schools didn't differ in their structure, curriculum and requirements from the ministerial ones. Schools had provided training in Scripture, Reading and Writing, Russian, Church Slavonic Reading with the translation into Russian, Arithmetic, Geometry, Geography, History, Physics, Sciences, Drawing, Singing, gymnastics. In all educational institutions there were mainly the railroad employees' children and the tuition required fees, which were 2 % of parents' salary. The Main School Committee carried out tough policy in retaining pupils. The school expulsion was truly a last resort with "the motivated protocol" being drawn up. In the CER area and Harbin with the Railway Administration and individuals' support

---

**Лев Михайлович Дамешек** – д-р ист. наук, профессор, заведующий кафедрой истории России, Иркутский государственный университет, e-mail: levdameshkek@gmail.com.

**Ирина Львовна Дамешек** – д-р ист. наук, профессор кафедры истории и методики, Иркутский государственный университет, e-mail: dameshkek@rambler.ru.

**Инна Николаевна Мамкина** – канд. ист. наук, доцент, заведующая кафедрой теории государства и права, Забайкальский государственный университет, e-mail: Inna-mamkina@yandex.ru.

**Lev M. Dameshek** – doctor of historical sciences, professor, Head of the Department of Russian History, Irkutsk State University.

**Irina L. Dameshek** – doctor of historical sciences, professor, Department of History and Methodology, Irkutsk State University.

**Inna N. Mamkina** – candidate of historical sciences, associate professor, Department of theory state and law, Zabaikalsky State University.

the school network had been formed in accordance with the Public Education Ministry model. Schools were under the Railway Administration supervision, under the control of Harbin authorities, in charge of ISP. The CER school network with the Railroad Administration support developed more dynamically and more qualitatively than in the neighboring Russian areas. The Siberian Railway Committee program implementation on the school network organization facilitated the railway employees' sociocultural and professional sphere development.

*Key words: Asian Russia, special committees, Siberian Railway Committee, Main School Committee, administration, education, school network, Chinese-Eastern Railway.*

В истории императорской России особое место по выстраиванию взаимоотношений и «дискурса» «центр – окраина» занимают разного рода комитеты. Как правило, они возникают в периоды крупных административных преобразований или революционных потрясений. В XIX в. в Российской империи были образованы и длительное время существовали высшие территориальные комитеты: Первый и Второй Сибирские – 1821–1838 гг., 1852–1864 гг.; Кавказские комитеты – просуществовавшие под разными названиями с 1837 по 1882 г.; Комитет по делам царства Польского – 1831–1841; Комитет Западных губерний – 1831–1848 гг.; Западный комитет – 1862–1865 гг.; Комитет по делам Царства Польского – 1864–1881 гг.; Комитет Сибирской железной дороги – 1892–1905 гг. Истории возникновения и анализу деятельности последнего посвящена значительная литература [1; 2; 3; 4; 5; 6; 7]. В связи с этим лишь подчеркнем, что в отличие от прочих особых комитетов, которые создавались как территориальные, вновь образованный орган стал центральным учреждением с широкой компетенцией и значительной властью.

В марте 1893 г. при Комитете была учреждена особая Подготовительная комиссия, задача которой заключалась в предварительном обсуждении вопросов перед окончательным рассмотрением их на заседании Комитета [8, с. 133]. Председателем комиссии был назначен статс-секретарь А.Н. Куломзин. По справедливому замечанию А.В. Ремнева, А.Н. Куломзин «принадлежал к той части высшей бюрократии царской России, которая, занимая второстепенные посты в государственном управлении, на уровне управляющих канцеляриями, директоров департаментов министерств и т.д., оказывала существенное влияние на выработку правительственной политики» [9, с. 44]. Под стать ему были и остальные члены комиссии: товарищ министра земледелия и государственных имуществ А.П. Энгельгардт, товарищ министра юстиции С.С. Манухин, директор общей канцелярии Министерства финансов А.И. Путилов и другие высокопоставленные представители заинтересованных ведомств. Предназначение Комиссии заключалось не только в рассмотрении вопросов непосредственного строительства железной дороги, но и в обеспечении деятельности будущей дороги «вспомогательными предприятиями» [10, с. 179; 11, с. 23]. К числу таких члены комиссии отнесли и социальную сферу, стабильность кадрового обеспечения, привлечение новых специалистов, предоставление им льгот по службе в Сибири, «улучшение быта железнодорожных служащих», осуществление «мероприятий по

оказанию пособий на устройство храмов и школ»<sup>1</sup>. Конечной целью предполагаемых мероприятий, по мнению А.Н. Куломзина, должно было стать «блага Сибири, имеющей в будущем развиваться в тесном единении с Европейской Россией на общую пользу Русского государства»<sup>2</sup>.

Одним из направлений развития социальной сферы становится организация школьной сети вдоль линии железной дороги. До конца XIX в. все железнодорожные школы находились в ведении Канцелярии управления дороги. В 1901 г. для централизованной организации школьного дела в структуре Управления железной дорогой был образован Главный школьный комитет. Он заведовал школами, библиотеками, ремесленными мастерскими, организуемыми для удовлетворения социальных потребностей служащих. В состав этого комитета входило 16 членов, которые избирались на два года. В первый состав комитета были избраны инженер путей сообщения Альфред Андреевич Мейнгард, инженер-технолог Степан Михайлович Богашев, делопроизводитель библиотечного отдела Константин Николаевич Васьков, заведующий пенсионной кассой Василий Евграфович Сентянин, делопроизводитель Василий Ефимович Первов и др. [12, с. 96]. Заметим, что 14 из 16 членов Главного школьного комитета являлись служащими железной дороги. Исключение составили врачи Николай Евгеньевич Введенский и Иван Петрович Ангиленко.

Комитету предстояло выполнить огромную работу по увеличению числа начальных училищ для детей служащих на железной дороге, в 1901 г. из 104 станций Транссиба на 80 отсутствовали какие-либо учебные заведения<sup>3</sup> [13, с. 2]. Более того, станции и развязки находились на значительном удалении от населенных пунктов, что существенно ограничивало возможности в получении образования. К 1901 г. численность железнодорожных служащих составляла 33 014 чел., ежегодно увеличиваясь, к 1909 г. она достигла 43 842 чел. [12, с. 190].

Следует заметить, что довольно часто причиной отказа служащих от места на железной дороге становилось отсутствие возможности обучения детей. Таким образом, наличие школы при железнодорожной станции являлось залогом успешного обеспечения ее профессиональными кадрами.

<sup>1</sup> Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. 206. Оп. 2. Д. 2. Л. 62.

<sup>2</sup> Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1273. Оп. 1. Д. 357. Л. 6–7.

<sup>3</sup> Школьное дело на Сибирской железной дороге // Сибирская жизнь. 1901. 1 мая.

С целью эффективного решения данного вопроса на местах учреждались должности почетных блюстителей и школьные комитеты из представителей из числа служащих на железной дороге и участкового врача. Основной задачей местных школьных комитетов и блюстителей становится сбор средств на содержание школ и осуществление административно-хозяйственного управления. По инициативе комитетов и попечителей организовывались концерты, спектакли, собирались пожертвования. Дополнительно для служащих железной дороги был введен обязательный сбор в размере 2 р. 75 к. за право обучения детей в железнодорожной школе. Сбор средств строго контролировался, задолженности взыскивались после увольнения служащего с места работы<sup>4</sup>. Собранные средства расходовались на приобретение книг для школьных библиотек, учебных и наглядных пособий.

Учреждая и обеспечивая школы, комитеты руководствовались инструкцией для начальных училищ Министерства народного просвещения либо правилами, изданными ведомством православного вероисповедания. В качестве отличия можно назвать дополнительный источник содержания, поступающего от железной дороги, и предпочтение, отдаваемое детям железнодорожных служащих при формировании классов. Родители учащихся, не имевших отношения к железной дороге, обучали детей за плату. Как правило, комитеты отдавали предпочтение министерскому типу школ. К 1900 г. на всей Транссибирской магистрали действовало 64 школы, а 29 находились на стадии строительства. По данным на 1901 г. на Западносибирском и Среднесибирском участках пути от Челябинска до Тайшета было открыто на станциях 19 начальных училищ Министерства народного просвещения и 7 церковно-приходских школ, построенных на средства фонда им. императора Александра III, в том числе и на станциях в Омске, Томске, Красноярске, Нижнеудинске. В 1910 г. соотношение составляло 26 к 9 соответственно [12, с. 206, 207].

На начальном этапе формирования сети железнодорожных школ комитеты ходатайствовали об открытии одноклассных начальных училищ с трехлетним сроком обучения и примитивной учебной программой. Выпускники вынуждены были продолжать обучение в двухклассном училище для освоения полного курса начальной школы и получения аттестата. В 1901 г. из 19 училищ, открытых на станциях, только 7 было двухклассными. Необходимость получения более качественного образования привела к увеличению числа двухклассных начальных училищ, ставших стартовой площадкой для получения профессионального образования. В 1910 г. на станциях дороги до Забайкальского участка из 26 действующих училищ 21 относилось к двухклассным.

Важным направлением в политике Главного школьного комитета являлись меры по сохранению ученического контингента. Комитет нашел «крайне

нежелательным» исключение учеников даже за плохое поведение<sup>5</sup>. Исключение допускалось лишь в крайних случаях, которые документировались. В случае нарушения правил ученик временно отстранялся от занятий. На каждого виновника нарушения составлялся «мотивированный протокол» и представлялся на утверждение в Главный школьный комитет. Исключение из школы могло состояться только по решению Главного комитета. Более того, Главный школьный комитет принял решение о недопустимости физических наказаний. Такая мера лишь подтверждает огромную потребность железнодорожного ведомства в грамотных специалистах.

После введения в эксплуатацию Восточно-Сибирского участка школьный комитет Забайкальской железной дороги в начале 1903 г. начал сбор сведений о количестве детей школьного возраста, проживавших на железнодорожных станциях, разъездах и будках и нуждавшихся в обучении. Одновременно составлялся план школьной сети, действовавшей в районе железной дороги. Уточнялось местоположение школ, их удаленность от станций, доступность. Железнодорожные пути зачастую прокладывались в стороне от крупных населенных пунктов, случалось, станцию и селение разделяла река. Сбор информации показал, что многие поселковые и городские школы, находившиеся вблизи железнодорожных станций, были переполнены (Иркутск, Чита, Сретенск, Борзя). Дети железнодорожников, не входивших в число городских и сельских обществ, были лишены возможности посещать местные школы. На всем протяжении Забайкальской железной дороги действовало 9 министерских школ с 539 учащимися и 2 церковно-приходские, где обучалось 109 чел., всего проживало детей школьного возраста в количестве 2027 чел., в школьном образовании нуждалось 1595 чел.<sup>6</sup>

Особенно остро стоял вопрос об открытии железнодорожной школы на станции Сретенск. По данным опроса, в станице Сретенской проживало 7 тыс. чел. и действовало лишь 2 школы – ведомства МНП и церковно-приходская. В школах классы были переполнены. Большая часть желающих поступить в первый класс получала отказ из-за тесноты школьных помещений и отсутствия мест. Железнодорожная станция находилась от школ на значительном удалении, за рекой. На станции проживало 48 детей в возрасте от 8 до 15 лет, нуждавшихся в образовании. В сентябре 1903 г. школьный комитет станции Сретенск принял решение об открытии школы. Для открытия трехклассного начального училища было собрано по подписке 1013 руб. пожертвований. На содержание учителя выделялось из Министерства народного просвещения 720 руб. в год, на содержание сторожа – 280 руб. в год. Содержание школьного помещения возлагалось на местные власти. Учебные принадлежности закупали родители учащихся<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 2. Л. 116.

<sup>6</sup> Там же. Л. 62.

<sup>7</sup> Там же. Д. 1. Л. 10 об.

<sup>4</sup> ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 9. Л. 25.

Почетным блюстителем школы был избран начальник участка службы пути А.И. Сахаров, членами школьного комитета – начальник депо Арон Феликсович Кизерницкий, начальник станции Сретенск Юлий Иванович Кудебер, врач девятого участка Михаил Семенович Рождественский. Школе было присвоено имя начальника участка по постройке Забайкальской железной дороги – коллежского асессора И.В. Лесневского<sup>8</sup>. Заметим, что содержание учителя железнодорожной школы на 200 руб. превышало жалование в министерской школе, достигая 560–580 руб. в год. Данное обстоятельство вызвало конкурс при назначении учителя в школу станции Сретенск. В архивном деле сохранились телеграммы с ходатайствами о назначении. В результате к учебному процессу приступил учитель Подгорбунский (к сожалению, инициалы не установлены) и учительница М. Кисарева<sup>9</sup>.

Таким образом, в период строительства и ввода в эксплуатацию участков Транссибирской магистрали одними из острых вопросов являлись обеспечение строительства квалифицированными кадрами и безопасность эксплуатации железной дороги. В рамках деятельности Подготовительной комиссии, созданной в структуре Комитета Сибирской железной дороги, приоритетным направлением решения данной проблемы становится организация школьного дела, что способствовало развитию сети железнодорожных начальных школ.

В связи с последним обстоятельством требует внимания организация обучения на Китайской Восточной железной дороге. Ее строительство и эксплуатация привели к увеличению численности русского населения в Маньчжурии, проживавшего преимущественно вдоль полосы железной дороги и в Харбине. Как правило, это были представители различных технических специальностей и интеллигенции. Большинство переселенцев, обслуживавших железную дорогу, переезжали с семьями. Управление КВЖД вскоре столкнулось с необходимостью развития инфраструктуры – организации учреждений связи, просвещения, здравоохранения и т.п.

Решение данного вопроса в регионе, который ни формально, ни фактически не подчинялся российским органам власти, было связано с большими трудностями. Управление КВЖД действовало независимо от российских властей. По линии железной дороги и в Харбине по образцу российских заведений создавались учреждения просвещения, здравоохранения, связи на средства Управления железной дороги и частных пожертвований.

Народное просвещение на КВЖД было представлено тремя группами школ, отличавшимися друг от друга в административном отношении. Первая группа включала учебные заведения, находившиеся в подчинении непосредственно Управления железной дороги. Во вторую группу входили самостоятельные школы

Харбина, находившиеся под контролем харбинских властей, и в третью – частные учебные заведения, перешедшие под управление Министерства народного просвещения. Школы открывались по типу городских училищ с шестилетним сроком обучения. Первая русская школа в Маньчжурии была открыта на средства КВЖД в 1898 г. в Старом Харбине. Начальное училище возглавил педагог И.С. Степанов [13, с. 96]. В 1907 г. в ведении Управления КВЖД состояло 20 начальных училищ – 11 одноклассных и 9 двухклассных [14, с. 117]. В одноклассных училищах создавалось три последовательных отделения, в зависимости от уровня образования учащихся. В каждом отделении обучение продолжалось два года. В двухклассных училищах срок обучения в первом классе составлял четыре года, по два года в двух последовательных отделениях. Курс второго класса продолжался два года без разбивки на отделения. В училищах преподавали Закон Божий, чтение и письмо, русский язык, церковно-славянское чтение с переводом на русский язык, арифметику, геометрию, географию, историю, физику, естествознание, черчение, рисование, пение, гимнастику<sup>10</sup>. Обучение велось на русском языке. Управление железной дороги уделяло значительное внимание организации школьного дела. Для привлечения опытных учителей создавались благоприятные материальные условия, в плане повышения квалификации им предоставлялась возможность выезжать на учительские съезды, курсы в центральные регионы России.

К 1914 г. часть училищ, подчиненных Управлению дороги, перешла в ведомство Министерства народного просвещения, более того, частные женские учебные заведения в Харбине – прогимназия М.С. Генерозовой (1903 г.) и гимназия М.А. Оксаковской (1906 г.) также стали подведомственными МНП. Харбинские учебные заведения формально подчинялись Главной инспекции училищ приамурского генерал-губернатора. Учебные заведения, расположенные в районе пос. Маньчжурия, находились в ведении иркутского генерал-губернатора. Во всех учебных заведениях обучались в основном дети служащих на железной дороге. Обучение было платное, но плата составляла небольшую сумму – до 2 % от жалования родителей. Беднейшие ученики освобождались от платы. Кроме общего образования, в школах преподавали практические предметы – рукоделие, садоводство [14, с. 119].

Если сравнивать постановку учебного дела в ближайших областях Российской империи и на КВЖД, то сравнение будет в пользу КВЖД. На территории, лишенной контроля властей, не сталкивавшейся с бюрократическими проволочками, были созданы лучшие условия для развития школьного дела. Учителя имели более высокую оплату труда, возможность совершенствовать профессиональные навыки благодаря участию в работе общероссийских учительских съездов, организации собственных учительских конференций.

<sup>8</sup> ГАЗК. Ф. 206. Оп. 2. Д. 1. Л. 11.

<sup>9</sup> Там же. Л. 10.

<sup>10</sup> Уставы ученых учреждений и учебных заведений // Свод законов Российской империи. СПб., 1893 Т. XI, ч. 1. С. 314.

Всего двухклассных училищ в Восточной Сибири и Приамурском крае было 23, а по линии КВЖД – 9. Плата за обучение в школах КВЖД была значительно ниже.

Очевидно, что школьное дело на КВЖД и в Харбине, невзирая на отсутствие помощи со стороны государства, но при содействии управления КВЖД, было хорошо организовано и развивалось динамичнее, чем в соседних российских областях. В целом необходимо отметить, что рекомендации Подготовительной комиссии в области обеспечения лучших условий быта для железнодорожных служащих способствовали развитию школьной сети железнодорожных школ. В 1913 г. по линии казенных железных дорог в целом действовало 483 начальных училища. Служащие имели возможность обучать детей, не отрывая их от семьи. Полученное начальное образование становилось отправной точкой для овладения профессией, нередко связанной с деятельностью железной дороги. Это, безусловно, способствовало решению не только бытовых вопросов, но и достижению стратегически важных целей государства по освоению восточной окраины страны, вовлечению губерний и областей Азиатской России в систему экономических и социальных связей империи.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Белянин Д.Н.* Проект С.Ю. Витте по колонизации Сибири в связи со строительством Сибирской железной дороги // Словные и социокультурные трансформации населения Азиатской России (XVII – начало XX века): сб. материалов Всерос. науч. конф. / отв. ред. М.В. Шиловский. Новосибирск: Параллель; Ин-т истории СО РАН, 2014. С. 202–217.
2. *Гайдамакин А.В.* Комитет Сибирской железной дороги как объект исследования А.В. Ремнева // «Азиатская Россия: люди и структуры империи»: материалы Междунар. науч. конф. / под ред. Н.Г. Суворовой. Омск, 2016. С. 269–274.
3. *Дамешек Л.М., Дамешек И.Л.* Азиатская Россия в имперских устремлениях особых комитетов империи во второй половине XIX – начале XX вв. // Вестник Бурят. науч. центра Сибирского отделения Российской академии наук. 2014. № 4(16). С. 201–210.
4. *Дамешек Л.М., Дамешек И.Л.* Особые комитеты как органы управления окраинами империи (на материалах Азиатской России XIX в.) // Известия Иркут. гос. ун-та. Серия: История. 2011. № 1. С. 8–24.
5. *Канн С.К.* Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 129–131.
6. *Канн С.К.* Межведомственное взаимодействие в рамках проекта Комитета Сибирской железной дороги. // Иркут. ист.-экон. ежегодник: 2014. Иркутск, 2014. С. 122–130.
7. Сибирский плавильный котел: социально-демографические процессы в Северной Азии XVI – начала XX века: сб. науч. ст. / отв. ред. Д.Я. Резун. Новосибирск: Сибирский хронограф, 2004. 233 с.
8. *Саблер С.В., Сосновский И.В.* Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб.: Гос. тип., 1903. 472 с.
9. *Ремнев А.В.* Комитет Сибирской железной дороги в воспоминаниях А.Н. Куломзина // Политика самодержавия в Сибири XIX – начала XX вв.: сб. науч. тр. / отв. ред. Л.М. Дамешек, С.Ф. Хроленок. Иркутск: ИрГУ, 1988. С. 44–57.
10. *Комаров А.В.* Особые органы центрального управления Сибирью: дис.... канд. ист. наук. Иркутск, 2004. 233 с.
11. Отчет по Комитету Сибирской железной дороги за 1893–1897 гг. СПб.: Гос. тип., 1898. 86 с.
12. *Сердюк А.В.* Формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири 1891–1917 гг.: дис.... канд. ист. наук. Омск, 2014. 217 с.
13. *Лазарева С.И., Шпилева А.Н.* Российская эмиграция и развитие образования в Маньчжурии в 20–40-х гг. XX в. // Ойкумена. 2013. № 3. С. 94–102.
14. *Соколовский П.Э.* Русская школа в Восточной Сибири и Приамурском крае. Харьков, 1914. 305 с.

#### REFERENCES

1. *Belyanin D.N.* Witte's colonization project of Siberia in connection with the construction of the Siberian railway. *Sosloynnye i sociokul'turnye transformatsii naseleniya Aziatskoj Rossii (XVII – nachalo XX veka)*. *Sbornik materialov vserossijskoj nauchnoj konferentsii*. Novosibirsk, 2014, pp. 202–217. (In Russ.)
2. *Gaidamakin A.V.* The Committee of the Siberian railway as an object of study by A.V. Remnev. *Materialy mezhdunarodnoj nauchnoj konferentsii «Aziatskaya Rossiya: lyudi i struktury imperii»*. Omsk, 2016, pp. 269–274. (In Russ.)
3. *Dameshek L.M., Dameshek I.L.* Imperial expansion of Asiatic Russia in the activity of special committees of the Empire in the second half of XIX – early XX centuries. *Vestnik Buryatskogo nauchnogo tsentra Sibirskogo otdeleniya Rossijskoj akademii nauk*, 2014, no. 4, pp. 201–210. (In Russ.)
4. *Dameshek L.M., Dameshek I.L.* Special committees as the governing bodies of border regions of the Empire (on the materials of the Asian part of Russia of the XIX century). *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya*, 2011, no.1, pp. 8–24. (In Russ.)
5. *Kann S.K.* The Committee of the Siberian railroad (1892–1905) as the governing body of the national project. *Gumanitarnyye nauki v Sibiri*. 2008, no. 3, pp. 129–131. (In Russ.)
6. *Kann S.K.* Interagency cooperation in the framework of the Committee of the Siberian railway. *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskij ezhegodnik: 2014*. Irkutsk, 2014, pp. 122–130. (In Russ.)
7. Siberian melting pot: socio-demographic processes in Northern Asia of XVI – beginning of XX century. *Sbornik nauchnykh statei Instituta istorii OIFF SO RAN*. Novosibirsk, Sibirskii khronograf, 2004, 233 p. (In Russ.)
8. *Sabler S.V., Sosnovskii I.V.* Siberian railway in the past and present. St Petersburg, Gos. tip., 1903, 472 p. (In Russ.)
9. *Remnev A.V.* The Committee of the Siberian railway in the memoirs of A.N. Kulomzin. *Sbornik nauchnykh trudov «Politika samoderzhaviya v Sibiri XIX – nachala XX vv.»*. Irkutsk, IrGU, 1988, pp. 44–57. (In Russ.)
10. *Komarov A.V.* Special Central governments of Siberia. *Dissertation*. Irkutsk, 2004, 233 p. (In Russ.)
11. Report on the Committee of the Siberian railway for 1893–1897. St Petersburg: Gos. tip., 1898, 86 p. (In Russ.)
12. *Serdyuk A.V.* Formation of corporate culture of railwaymen in Siberia 1891–1917 gg. *Dissertation*. Omsk, 2014, 217 p. (In Russ.)
13. *Lazareva S.I., Shpileva A.N.* Russian emigration and the development of education in Manchuria in the 20–40s of the XX century. *Oikumena*. 2013, no. 3, pp. 94–102. (In Russ.)
14. *Sokolovskii P.E.* Russian school in Eastern Siberia and the Amur region. Khar'kov, 1914, 305 p. (In Russ.)

Статья принята редакцией 30.01.2017