



УДК 93

DOI: 10.21209/1996-7853-2020-15-6-54-61

Инна Николаевна Мамкина,*Забайкальский государственный университет
(г. Чита, Россия),**e-mail: inna-mamkina@yandex.ru,**<https://orcid.org/0000-0002-5583-3072>*

Организация школьного образования на Забайкальской железной дороге в начале XX века

В данной статье рассматривается опыт становления и развития системы общеобразовательных учебных заведений на Забайкальском участке Транссибирской железнодорожной магистрали. Забайкальская железная дорога – важнейший стратегический объект трансграничной территории. Её эффективная деятельность являлась залогом успешного освоения и ускоренной интеграции восточной окраины в общеимперское пространство. Историографический анализ показал слабую степень изученности социокультурного аспекта в деятельности Транссиба, что определило цель данного исследования, которое проведено на основе историко-архивного, сравнительного, статистического методов. Ряд архивных документов вводится в научный оборот впервые. По мнению автора, проблема обеспечения железной дороги стабильным кадровым составом и организации безопасности движения обусловила необходимость реализации социально ориентированной программы для служащих дороги. Перспективным направлением была признана организация школьной сети на крупных железнодорожных станциях, на основе архивных материалов автор изучила процесс её создания. Установлено, что для создания школьной сети на Забайкальском участке дороге образованы специальные органы власти – комитет, местные попечительства, учреждена должность ревизора. Определены порядок формирования, принципы деятельности и компетентность органов. Отмечено, что сфера их полномочий ограничивалась хозяйственными и административными вопросами. Организация учебного процесса оставалась предметом ведения Министерства народного просвещения. На основе делопроизводственных материалов определены источники и порядок финансирования учебных заведений. Большую часть средств на содержание школ выделяло Министерство путей сообщения. Установлено, что на Забайкальском участке дороге были организованы 21 учебное заведение. Школы находились в совместном ведении Министерства путей сообщения, Министерства народного просвещения и Ведомства православного вероисповедания. Автор отметила стабильный педагогический состав в школах Транссиба, более высокое жалование, по сравнению со школами других ведомств. Обращено внимание на ежегодное увеличение числа учащихся и стабильный процент выпускников. Дана обобщённая характеристика преподавательского и ученического составов железнодорожных школ. В заключение отмечено, что опыт создания ведомственной школьной сети имел положительные результаты. Система железнодорожных школ пользовалась спросом, функционировала стабильно, способствуя развитию трансграничных территорий.

Ключевые слова: Транссиб, железная дорога, Забайкальский участок, школьная сеть, социальная сфера, школьный комитет

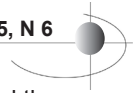
Inna N. Mamkina,*Transbaikal State University
(Chita, Russia),**e-mail: inna-mamkina@yandex.ru,**<https://orcid.org/0000-0002-5583-3072>*

Organization of School Education on the Trans-Baikal Railway in the Beginning of the 20th Century

In the article the issue of the beginning of work experience and the development of the secondary schools in the Trans-Baikal section of the Trans-Siberian Railway is observed. The Trans-Baikal railway was the most important strategic object of the cross-border territory. Its effective activity was the key to the successful development and accelerated integration of the Eastern suburbs into the General Imperial space. Historiographic analysis showed a poor degree of knowledge of the sociocultural aspect in the activities of the Trans-Siberian Railway, which determined the purpose of the study. The study was conducted on the basis of historical and archival, comparative, statistical methods. A number of archival documents are mentioned in science for the first time. According to the author, the problem of providing the railway with a stable staff and the organization of traffic safety made it necessary to implement a socially oriented program for road employees. The organization of a school network at major railway stations was recognized as a promising area. Based on archival materials, the author investigated the process of its creation. It was established that to create a school network on the

© Мамкина И. Н., 2020





Trans-Baikal section of the road, special authorities were formed – the Committee, local guardianships, and the position of an auditor was established. The formation order, principles of activity and competence of government bodies are determined. It was noted that the sphere of power of the authorities were economic and administrative issues. The organization of the educational process remained the subject of the Ministry of Education. Based on the clerical materials, the author determined the sources and procedure for financing educational institutions. The author notes that the Ministry of Railways allocated most of the funds for school maintenance. We established that 21 educational institutions were organized on the Trans-Baikal section of the road. The schools were jointly run by the Ministry of Railways, the Ministry of Education, and the Orthodox Church. The author noted the unchangeable teaching staff in the Trans-Siberian schools, a higher salary in comparison with schools of other departments. Attention is drawn to the annual increase in the number of students and the invariable percentage of graduates. The author gives a generalized description of the teaching and student staff of railway schools. In conclusion, it was noted that the experience of creating a departmental school network has shown positive results, contributing to the development of cross-border territories

Keywords: Trans-Siberian Railway, Trans-Baikal section, school network, social sphere, school committee

Введение. Конец XIX в. ознаменовал для Сибири эпоху грандиозного железнодорожного строительства. Великий сибирский путь длиной в 9 289 км остаётся самой протяжённой железнодорожной магистралью в мире. Безусловно, строительство Транссибирской магистрали, связывающей Запад и Восток, являлось беспрецедентным событием в истории российского государства. К строительству магистрали были привлечены колоссальные ресурсы – более 80 000 рабочих, общая стоимость дороги оценивалась в 350 млн золотом. Введение в эксплуатацию железнодорожного пути сопровождалось появлением нового профессионального сообщества железнодорожных служащих. Особенность организации труда на железной дороге требовала определённой профессиональной подготовки, соответственно, более высокой оплаты труда и следовательно улучшенных социальных условий быта служащих.

В конце XIX в. железнодорожная отрасль становится одной из самых крупных отраслей народного хозяйства с сотнями тысяч задействованных сотрудников. В предлагаемых условиях социальная инфраструктура отражает потребность и культурно-познавательный запрос определённой социальной группы и является необходимым условием для устойчивого развития крупной корпорации. Социальная сфера становится фактором успешного развития отрасли. Необходимость научного осмысления накопленного исторического опыта актуализирует тему исследования. В частности представляет интерес опыт организации и деятельности системы общеобразовательных учебных заведений. Цель данного исследования – изучение опыта организации школьного дела на Забайкальском участке дороги как одного из перспективных направлений социальной программы Транссиба.

Методология и методы исследования. Методологической базой является социокультурный подход. История Транссибирской магистрали долгое время изучалась с позиции социально-политических и экономических характеристик развития, типичной для формационного подхода. Результатом исследований становились выводы об экономическом значении магистрали, о формировании пролетариата и его роли в революционном движении и пр.

Система социальной защиты железнодорожной корпорации, организация здравоохранения, просвещения до последнего времени изучалась фрагментарно. Социокультурный подход позволяет актуализировать предмет исследования, даёт возможность комплексно рассмотреть социальный аспект в организации Транссиба. В исследовании применялись историко-архивный, системный, статистический методы, метод сравнительного анализа.

Результаты исследования и их обсуждение. История грандиозного строительства дороги, имеющей мировое значение, неоднократно становилась предметом научных изысканий. Научные публикации известного историка В. Ф. Борзунова посвящены истории Транссиба, жизни рабочих на строительстве дороги. Автор справедливо определяет значение магистрали как транспортного коридора мирового уровня [1–4]. В трудах Л. М. Горюшкина представлена история строительства дороги и анализ деятельности Комитета по строительству железной дороги. Статьи акцентируют внимание на значении магистрали в контексте освоения Сибири и Дальнего Востока [6; 7].

Историк Б. Б. Пак оценил Транссиб с позиции внешнеполитической доктрины Российской империи [15]. Вопросам организации управления железной дороги посвящены работы А. В. Ремнева, Л. Б. Уса,

С. К. Канна [10; 16; 20]. Не осталась без внимания и экономическая составляющая Транссиба: влияние дороги на развитие Сибири и Дальнего Востока [14; 17]. В публикациях авторы дают неоднозначную оценку, в частности М. А. Гилько указывает на негативное влияние магистрали на развитие экономики Енисейской губернии [5].

Новым направлением в изучении истории магистрали стало исследование социального аспекта в деятельности органов управления железной дорогой. Вопросы организации просвещения железнодорожных служащих посвящены работы Ю. А. Ивановой, Т. А. Красницкой, вопросы социального обеспечения рассмотрены в трудах В. И. Левина, О. А. Карповой [8; 9; 11; 12]. В. А. Сердюк уделил внимание формированию корпоративной культуры железнодорожников. Автор считает образовательную систему Сибирской железной дороги фактором становления и развития социокультурного пространства Сибири [18; 19].

В целом, историографический анализ выявил широкий круг работ, посвящённых истории Транссибирской магистрали. Вместе с тем, социокультурная сфера Транссиба представлена фрагментарно, нуждается в более детальном изучении.

Строительство Транссиба началось в 1891 г. и продолжалось до 1916 г. Введение дороги в эксплуатацию происходило по мере готовности участка. К окончанию строительства магистраль состояла из Уссурийского, Западно-Сибирского, Средне-Сибирского, Забайкальского, Кругобайкальского, Амурского, Китайского Восточного участков железной дороги. Строительство Забайкальского участка длилось с 1895 по 1900 г.

Введённые к началу XX в. части Транссиба требовали квалифицированного обслуживания. Вместе с тем, тяжёлые условия труда, суровые климатические условия, значительная удалённость от центральных районов России препятствовали формированию профессионального кадрового состава железной дороги, ухудшали качество обслуживания. Отсутствие подготовленных кадров ставило под угрозу не только стабильное, но и безопасное функционирование дороги. Решение этой проблемы власти видели в создании социальной инфраструктуры, направленной на улучшение жизни служащих железной дороги.

Под председательством управляющего делами Комитета Сибирской железной дороги А. Н. Куломзина 4 марта 1893 г. была образована Подготовительная комиссия для

предварительного рассмотрения вопросов, выносимых на утверждение Комитетом Сибирской железной дороги. Комиссия внесла ряд предложений, предусматривающий улучшение социального обеспечения железнодорожников. По рекомендации Комиссии увеличились прогонные и подъёмные выплаты для служащих. При начислении жалования ввели учёт стажа работы на железной дороге.

Особую ценность члены Комиссии придавали светскому и религиозному просвещению, поясняя, что «существенным значением в деле улучшения условий быта низших железнодорожных служащих могут иметь мероприятия по оказанию пособий на устройство храмов и школ»¹. В 1903 г. Особое совещание Управления железных дорог «признало весьма желательным осуществление по мере возможности, те предположения Подготовительной комиссии, кои направлены на улучшения быта железнодорожных служащих»².

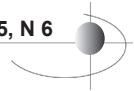
Для организации школьного дела в системе управления железной дорогой учреждались специальные органы, курирующие учебные заведения. На Забайкальской железной дороге в 1903 г. был образован Главный школьный комитет. Одновременно с ним возникли местные попечительства во главе с почётным блюстителем, представляющие интересы общества. Вступили в действия 13 апреля 1906 г. Правила о комитетах и местных попечительствах для заведования образовательными учреждениями на казённых железных дорогах³.

Комитет для заведования образовательными учреждениями на казённых железных дорогах состоял из десяти членов, шесть из которых избирались на собраниях железнодорожных коллективов и четверо назначались начальником дороги. Избранным членам Комитета дополнительно избирали шесть заместителей (кандидатов). В ведении Комитета находились школы и вечерние курсы, общежития, библиотеки, церкви, железнодорожные собрания, столовые. Комитет распоряжался средствами, выделенными на содержание подведомственных учреждений. Для ведения дел при Комитете действовала канцелярия из двух человек.

¹ ГАЗК. – Ф. 206. – Оп. 2. – Д. 2 – Л. 62.

² Там же.

³ Правила о комитетах и местных попечительствах для заведывания образовательными учреждениями на казённых железных дорогах. – СПб.: Тип. МПС, 1906. – 10 с.



В соответствии с новыми Правилами, 1 августа 1906 г. Главный школьный комитет был преобразован в Комитет для заведования образовательными учреждениями на казённых железных дорогах. Учреждена должность ревизора по наблюдению за учебно-воспитательной деятельностью железнодорожных школ. На должность ревизора был рекомендован Флегонт Григорьевич Мясников, заведующий 3-м училищем им П. А. Пономарева в Иркутске, выпускник Иркутской учительской семинарии, известный иркутский общественный деятель¹.

В конце 1906 г. на Забайкальской железной дороге в состав избранного комитета входили заведующий лабораторией А. К. Жуков и его заместитель, помощник юрисконсульта В. В. Болотов. От службы пути избран начальник I участка службы пути С. М. Залкинд, заместителем – помощник начальника службы пути Д. Н. Нахтман, от службы движения и телеграфа – старший ревизор движения В. Н. Макаров и начальник конторы службы движения А. И. Ужов. Заместители – начальник I отдела службы движения А. С. Кузнецов, начальник иркутской кондукторской бригады П. В. Королев соответственно. От службы тяги и Байкальской переправы – исполняющий обязанности начальника переправы Б. А. Курьяк и начальник службы тяги Х. А. Федоров. Заместители – старший ревизор службы тяги А. М. Поспелов и старший десятник Байкальской переправы С. И. Прендовский².

В соответствии с приказом начальника Забайкальской железной дороги № 141 от 28 февраля 1907 г., членами комитета назначены И. И. Рыбников, Н. И. Спасский, врач Н. В. Попов. Назначение четвёртой кандидатуры затянулось, поскольку документы долгое время находилась на согласовании с руководством дороги³.

Привлечение действующих работников железной дороги сказывалось не лучшим образом на деятельности Комитета. Сотрудники пропускали заседания в связи с плотным рабочим графиком, поездками на отдалённые станции. Начальник Забайкальской железной дороги, контролировавший деятельность Комитета, настойчиво рекомендовал посещать эти заседания «более аккуратно»⁴.

Обращает на себя внимание социальный состав Комитета, где в основном пред-

ставлены служащие железной дороги, занимающие руководящие должности среднего звена. Ни один из них не имеет отношения или какую-либо связь с системой образования. По сути, деятельность Комитета сводилась к рассмотрению ходатайств об открытии или преобразовании школы и распределении выделяемых средств между учебными заведениями дороги.

Хозяйственно-административными вопросами конкретной школы занимались местные попечительства. Население станции избирало двух представителей общности. Предпочтение отдавалось врачам или участковым. Один попечитель назначался из числа железнодорожных служащих приказом начальника дороги. Дополнительно избирался почётный блюститель, который считался руководителем местного попечительства⁵. В сферу полномочий попечителей входили хозяйственные вопросы организации школьного дела и «общее наблюдение за правильным ходом занятий в школе и нормальной жизнью в общежитии»⁶. Попечители были лишены возможности оказывать влияние или вмешиваться в учебный процесс. Организация школьного дела возлагалась на учителя.

Первые школы Забайкальского участка дороги открылись в 1901 г. на станции Могзон и Оловянная. В 1902 г. количество школ увеличилось до шести, в 1903 – до 11, в 1904 – до 12, 1905 – до 14, 1906 – до 18, 1908 – до 21⁷. После 1908 г. все действующие крупные железнодорожные станции Забайкалья были обеспечены учебными заведениями, процесс дальнейшего открытия школ прекратился.

Школы находились в совместном ведении МПС и Министерства народного просвещения (далее – МНП). Две школы в Могзоне и Хилке подчинялись МПС и Ведомству православного вероисповедания (ВПВ). МНП и Ведомство православного вероисповедания курировали учебные программы, отвечали за кадровое обеспечение школы, оплачивали установленное жалование учителям. Министерство путей сообщения 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

¹ ГАЗК. – Ф. 206. – Оп. 2. – Д. 7. – Л. 5.

² Там же. – Л. 4–4 об.

³ Там же.

⁴ Там же. – Л. 10.

⁵ Там же. – Л. 5.

⁶ Там же. – Д. 30. – Л. 7.

⁷ Там же. – Д. 34. – Л. 5.

Могзоне и Хилке были учреждены по типу церковно-приходских училищ, имели общеобразовательный характер с углублённым изучением религиозных дисциплин. Остальные учебные заведения дороги соответствовали министерскому типу и действовали на основе Положения 1874 г. Школы представляли собой одно- и двухклассные начальные училища. В одноклассном училище обучение продолжалось три года. Ученики последовательно переходили из младшего в среднее и далее в старшее отделение. Обучались дети обоего пола 8–12 лет. В двухклассных училищах учебная программа длилась пять 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. В 1906 г. обучение осуществляли две двухклассные школы и 12 одноклассных.

В 1908 г. в целях формирования единых «руководящих принципов в проведении просветительских задач» Комитет инициировал опрос о «настоящих нуждах школ, организации общежитий, школьных и общественных библиотек»¹. Большинство школ откликнулись с предложениями об открытии общежитий и преобразовании школы в двухклассное училище. В частности, попечительство Хилокской одноклассной школы мотивировало своё предложение значительной удалённостью станции от Читы и Верхнеудинска и необходимостью получения более качественного образования². В 1914 г. из 21 действующей школы значилось 11 двухклассных училищ и 10 одноклассных³.

Средства на содержания школ формировались из фондов МНП, ВПВ, школьного фонда МПС и взносов от местных попечительств⁴. Поступления из МНП и ВПВ расходовались на жалование учителей. Школьный фонд Забайкальского участка железной дороги формировался за счёт поступлений из МПС и отчислений с жалования железнодорожных служащих. Для служащих был введён обязательный сбор в размере 2 рубля 75 копеек за право обучения детей в железнодорожной школе. Сбор школьного взноса контролировался строго. Задолженности взыскивались после увольнения служаще-

го с места работы до полного погашения⁵. В 1908 г. Комитет располагал средствами в размере 102 519 рублей из них 73 800 рублей поступили от железной дороги, что составляло 72 % от общей суммы.

Удалённость населённых пунктов от железнодорожных станций, где открывались школы, обусловила необходимость открытия пансионатов (общежитий). Обязанность по содержанию пансионатов возлагалась на местные попечительства и школьный фонд МПС. В 1906 г. открылись три пансионата, в 1907 – шесть, в 1908 – восемь. Общежития действовали при Маритуйской, Слюдянской, Танхойской, Петровско-Заводской, Могзонской, Читинской, Шилкинской, Сретенской, Адриановской, Оловянинской школах. В последующие годы их число осталось неизменным. В 1908 году пансионаты приняли 130 учащихся⁶. В 1914 г. количество пансионеров возросло до 601 человека, из них – 207 девочек и 304 мальчика⁷. В среднем в каждом общежитии проживали до 75 человек.

Учебный процесс в железнодорожных школах вели 83 учителя – 59 женщин, 53 мужчины (из них 20 священников, обучающихся Закону божьему). Образовательный ценз учителей нельзя назвать высоким, что типично для начальной школы любого ведомства. Однако отметим, что лиц без образования в железнодорожных школах не значилось. Женщины, в основном, имели гимназическое образование (85 %), окончили высшие женские курсы – 1,7 % от общего числа, не окончили курс института – 7 %. Звание учительницы начальной школы имели 7 %. Преподаватели Закона божьего и религиозных дисциплин учились в духовных семинариях (32 %) и духовных училищах (4 %). Среди преподавателей светских дисциплин 36 % являлись выпускниками учительских семинарий, 9 % – духовных училищ, 15 % имели звание учителя и 1,8 % окончили реальное училище⁸.

Установленное жалование учителя министерской школы составляло 560–580 рублей в год⁹. Из школьного фонда железной дороги учителям полагалась доплата. В 1906 г. указанная сумма составила 3 960 рублей в год, каждый учитель получал около 140 рублей. Соответственно, повышенная оплата труда учителя способствовала стабильно-

¹ ГАЗК. – Ф. 206. – Оп. 2. – Д. 10. – Л. 78.

² Там же. – Л. 4–6.

³ Там же. – Д. 34. – Л. 5.

⁴ Там же. – Д. 10. – Л. 130.

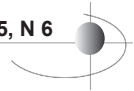
⁵ Там же. – Д. 9. – Л. 25.

⁶ Там же. – Д. 10. – Л. 25.

⁷ Там же. – Д. 34. – Л. 25 об.

⁸ Там же. – Л. 9.

⁹ Там же. – Д. 1. – Л. 10 об.



сти кадрового состава в железнодорожных школах. При наличии вакансии власти имели возможность назначения на должность более профессионального учителя.

В 1901 г. первые железнодорожные школы приняли к обучению 214 учеников, в 1902 г. количество учащихся увеличилось до 385. В 1903 г. в 11 действующих школах обучались 702 ученика. К моменту открытия последней железнодорожной школы в 1908 г. количество учеников увеличилось до 2 735 человек. Впоследствии, число учащихся, при сохранении числа школ, неизменно увеличивалось, к 1914 г. обучались 3 997 учеников. Во многих школах местные попечительства ходатайствовали об открытии параллельных классов. В Слюдянской, Верхнеудинской, Хилокской, Иркутской, Читинской, Оловянинской школах параллели имели первые, вторые отделения первого класса¹.

Социальный состав учащихся был довольно пёстрым, но в основном преобладало крестьянское сословие. В 1914 г. детей дворян и чиновников обучались 1,4 %, духовенства – 0,2 %, горожан – 10 %, крестьян – 82 %, инородцев – 0,3 %, солдат и казаков – 6,3 %².

Как уже отмечалось ранее, в школе обучались дети служащих на железной дороге. Однако при наличии мест за плату принимали учеников, чьи родители не имели отношения к МПС. В данных обстоятельствах важным моментом становится политика Комитета по сохранению ученического контингента. Комитет нашёл «крайне нежелательным» исключение учеников даже за плохое поведение³. В случае нарушения правил ученик временно отстранялся от занятий. На каждого виновника нарушения составлялся «мотивированный протокол» и предоставлялся на рассмотрение в Комитет. Исключение из

школы могло быть только по согласованию с властями. Нельзя сказать, что исключение учеников из школы было частым явлением, но принятые меры свидетельствуют о заинтересованности властей в сохранении ученического контингента. Ежегодные выпуски из начальных училищ по мере развития школьной сети стабильно увеличивались. Если в 1903 г. общее количество выпускников составило 41 человек, то в 1914 г. – 703. В целом, с 1901 по 1914 г. железнодорожные школы окончили 3908 человек⁴.

Заключение. Таким образом, в условиях капиталистической модернизации и ускоренной интеграции восточной окраины Российской империи Министерство путей сообщения залогом успешной и безопасной эксплуатации железных дорог видело в развитии социальной инфраструктуры, способствующей улучшению быта рядовых работников магистрали. Одним из направлений социальной программы стало создание системы общеобразовательных учебных заведений. За короткий срок на Забайкальском участке пути, на всех крупных железнодорожных станциях были открыты учебные заведения различного типа. Созданы органы управления, урегулированы механизмы взаимодействия с Министерством народного просвещения и Ведомством православного вероисповедания. Определены источники и порядок финансирования. Созданная школьная сеть соответствовала интересам служащих, о чём убедительно свидетельствует положительная динамика роста числа учащихся и выпускников.

Опыт создания ведомственной школьной сети дал положительные результаты. В перспективе руководством дороги планировалось создание собственной, независимой от иных ведомств системы общеобразовательных учебных заведений.

Список литературы

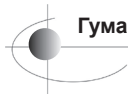
1. Борзунов В. Ф. Архивные материалы по истории строительства Сибирской железной дороги (1880–1905 гг.) // Исторический архив. 1960. № 5. С. 194–207.
2. Борзунов В. Ф. К вопросу об экономическом значении Сибирской железной дороги в конце XIX – начале XX в. // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск: Изд-во Сиб. отд. АН СССР, 1961. С. 97–107.
3. Борзунов В. Ф. Пролетариат Сибири и Дальнего Востока накануне Первой русской революции: по материалам строительства Транссибирской магистрали (1891–1904 гг.). М.: Наука, 1964. 198 с.
4. Борзунов В. Ф. Транссибирская магистраль в Тихоокеанской политике американского империализма (конец XIX в.) // Процесс формирования региональных направлений внешней политики великих держав в новое и новейшее время. Горький: Горьк. гос. ун-т, 1987. С. 5–14.

¹ ГАЗК. – Ф. 206. – Оп. 2. – Д. 34. – Л. 27 об–28.

² Там же. – Л. 16.

³ Там же. – Д. 2. – Л. 116.

⁴ Там же. – Д. 34. – Л. 28 об.–29.



5. Гилько М. А. Влияние Транссибирской магистрали на размещение кустарных промыслов Енисейской губернии в конце XIX – начале XX в. // Известия Алтайского государственного университета. 2013. № 4/2. С. 51–55.
6. Горюшкин Л. М. Материалы фонда Комитета Сибирской железной дороги как исторический источник для изучения проблемы освоения Сибири в конце XIX – начале XX в. // Исторический опыт освоения Сибири. 1986. Вып. 1. С. 78–81.
7. Горюшкин Л. М. Развитие железнодорожного транспорта в Сибири в дооктябрьский период // К истории строительства Байкало-Амурской магистрали. Новосибирск: НГУ, 1984. С. 113–116.
8. Иванова Ю. А. Железнодорожные училища в системе образования России (вторая половина XIX в.) // Наука и школа. 2010. № 1. С. 129–131.
9. Иванова Ю. А. Красницкая Т. А. Организация просветительской работы среди служащих железных дорог Центральной России во второй половине XIX – начале XX в. // Преподаватель XXI века. 2011. № 1. С. 141–143.
10. Канн С. К. Комитет Сибирской железной дороги (1892–1905 гг.) как орган управления национальным проектом // Гуманитарные науки в Сибири. 2008. № 3. С. 129–131.
11. Карпова О. А. Истоки железнодорожной медицины // Медицина и образование в Сибири. 2015. № 6. С. 76.
12. Левин В. И. Пенсионное обеспечение железнодорожников в 1865–1914 гг. // Вестник Костромского государственного университета. 2015. № 3. С. 24–26.
13. Левин В. И. Заболевания железнодорожников и борьба с эпидемиями в конце XIX – начале XX в. // Вестник Костромского государственного университета. 2017. № 3. С. 43–45.
14. Мухин А. А. Влияние Сибирской железной дороги на социально-экономическое развитие Восточной Сибири (1897–1917 гг.) // Вопросы истории Сибири и Дальнего Востока. Новосибирск: Изд. Сиб. отд. АН СССР, 1961. С. 109–118.
15. Пак Б. Б. Вопрос о направлении восточной ветви Сибирской железной дороги во внешней политике России в конце XIX – начале XX в. // Россия и политика держав в странах Востока. Иркутск: ИГПИ, 1991. С. 76–88.
16. Ремнев А. В. Комитет Сибирской железной дороги как орган регионального управления // Хозяйственное освоение Сибири: вопросы истории XIX – первой трети XX в. Томск: ТГУ, 1994. С. 41–49.
17. Рогозин Н. Е. Влияние Сибирской железной дороги на экономическое развитие Западной Сибири в начале XX века // Учёные записки Белорусского государственного университета. 1953. Вып. 16. С. 165–194.
18. Сердюк В. А. Деятельность железнодорожного (клубного) собрания в начале XX в.: социокультурный аспект // Вестник Томского государственного университета. 2012. № 359. С. 95–97.
19. Сердюк В. А. Формирование корпоративной этики машинистов железных дорог России в конце XIX – начале XX в. // Омский научный вестник. 2012. № 5. С. 56–60.
20. Ус Л. Б. Деятельность Комитета сибирской железной дороги по обеспечению строительства Транссиба трудовыми ресурсами // Вестник Новосибирского государственного университета. Серия «История, филология». 2006. Т. 5, вып. 1. История (доп.). С. 51–56.

Статья поступила в редакцию 20.02.2020; принята к публикации 25.03.2020

Сведения об авторе

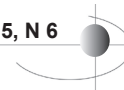
Инна Николаевна Мамкина, доктор исторических наук, доцент, Забайкальский государственный университет; Россия, 672039, г. Чита, ул. Александрово-Заводская, 30; e-mail: inna-mamkina@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-5583-3072>.

Библиографическое описание статьи

Мамкина И. Н. Организация школьного образования на Забайкальской железной дороге в начале XX века // Гуманитарный вектор. 2020. Т. 15, № 6. С. 54–61. DOI: 10.21209/1996-7853-2020-15-6-54-61.

References

1. Borzunov, V. F. Archival materials on the history of the construction of the Siberian railway (1880–1905). Historical archives, no. 5, pp.194–207, 1960. (In Rus.)
2. Borzunov, V. F. On the question of the economic significance of the Siberian railway in the late XIX – early XX centuries. Questions of the history of Siberia and the Far East. Novosibirsk: publishing house of the Siberian branch of the USSR Academy of Sciences, 1961: 97–107. (In Rus.)
3. Borzunov, V. F. The proletariat of Siberia and the Far East on the eve of the First Russian revolution. Based on the construction of the TRANS–Siberian railway (1891–1904). M: Nauka, 1964. (In Rus.)



4. Borzunov V. F. The Trans-Siberian railway in the Pacific policy of American imperialism (late nineteenth century.). The process of forming regional directions of foreign policy of the great powers in the new and modern times. Gorky: Gorky state University. UN-t, 1987: 5–14 (In Rus.)
5. Gil'ko, M. A. Influence of the Trans-Siberian railway on the placement of Handicrafts in the Yenisei province in the late XIX – early XX century. News of the Altai state University, no. 4/2, pp. 51–55, 2013. (In Rus.)
6. Goryushkin, L. M. Materials of the Siberian railway Committee Fund as a historical source for studying the problem of development of Siberia in the late XIX – early XX centuries. The historical experience of the development of Siberia. Novosibirsk, 1986. Issue 1: 78–81. (In Rus.)
7. Goryushkin, L. M. Development of railway transport in Siberia in the pre-October period. On the history of the construction of the Baikal-Amur mainline. Novosibirsk, 1984: 113–116. (In Rus.)
8. Ivanova, Yu. A. Railway schools in the Russian education system (the second half of the XIX century.). Science and school, no.1, pp. 129–131, 2010. (In Rus.)
9. Ivanova, Yu. A. Krasnitskaya, T. A. Organization of educational work among employees of the Railways of Central Russia in the second half of the XIX – early XX centuries. The teacher of the XXI century, no. 1, pp. 141–143, 2011. (In Rus.)
10. Kann, S. K. The Committee of the Siberian railroad (1892–1905 years) as the governing body of the national project. Humanities in Siberia, no. 3, pp. 129–131, 2008. (In Rus.)
11. Karpova, O. A. Origins of railway medicine. Medicine and education in Siberia, no. 6, p. 76, 2015. (In Rus.)
12. Levin, V. I. Pension provision for railway workers in 1865–1914. KSU Bulletin, no. 3, pp. 24–26, 2015. (In Rus.)
13. Levin, V. I. Diseases of railway workers and the fight against epidemics in the late XIX – early XX centuries. KSU Bulletin, no. 3, pp. 43–45, 2017. (In Rus.)
14. Mukhin, A. A. Influence of the Siberian railway on the socio-economic development of Eastern Siberia (1897–1917). Questions of the history of Siberia and the Far East. Novosibirsk: Ed. Siberian branch of the USSR Academy of Sciences, 1961: 109–118. (In Rus.)
15. Pak, B. B. The question of the direction of the Eastern branch of the Siberian railway in Russian foreign policy in the late nineteenth and early twentieth centuries. Russia and the policy of the powers in the East. Irkutsk: IGPI, 1991: 76–88. (In Rus.)
16. Remnev, A. V. Siberian railway Committee as a regional management body. Economic development of Siberia: Questions of the history of the XIX-first third of the XX centuries. Tomsk: Tomsk state University, 1994: 41–49. (In Rus.)
17. Rogozin, N. E. Influence of the Siberian railway on the economic development of Western Siberia in the early XX century. Scientific Notes of the Belarusian State University, vol. 16, pp. 165–194, 1953. (In Rus.)
18. Serdyuk, V. A. Activity of the railway (club) meeting in the early twentieth century: socio-cultural aspect. TGU Bulletin, no. 359, pp. 95–97, 2012. (In Rus.)
19. Serdyuk, V. A. Formation of corporate ethics for Russian railway drivers in the late XIX – early XX centuries. Omsk scientific Bulletin, no. 5, pp. 56–60, 2012. (In Rus.)
20. Us, L. B. Activities of the Siberian railway Committee to ensure the construction of the TRANS–Siberian railway with human resources. NGU Bulletin, vol. 1, pp. 51–56, 2006. (In Rus.)

Received: February 20, 2020; accepted for publication March 25, 2020.

Information about author

Mamkina Inna N., Transbaikalian State University, Doctor of History, Associate Professor; 30 Aleksandro-Zavodskaya st., Chita, Russia, 672039; e-mail: inna-mamkina@yandex.ru; <https://orcid.org/0000-0002-5583-3072>.

Reference to the article

Mamkina I. N. Organization of School Education on the Trans-Baikalian Railway in the Beginning of the 20th Century // Humanitarian Vector. 2020. Vol. 15, No. 6. PP. 54–61. DOI: 10.21209/1996-7853-2020-15-6-54-61.