

УДК 325.11

*Илларионов А.А.,
Барбенко Я.А., Харчевникова Е.С.*

**Принципы реализации колониационной политики
правительства в Приморской области
рубежа XIX – XX вв.: управление развитием
транспорта, промышленности и переселения¹**

**The actualizing principles of colonization policy in Primorsky province on the
border of XIX – XX centuries: managing transport, industry and resettlement**

Статья посвящена рассмотрению принципов реализации колониационной политики правительства в отношении Приморской области рубежа XIX – XX вв., с привлечением данных из области транспортного освоения и переселения. Для оценки эффективности колониационной политики используется институциональный подход, который позволяет сопоставить и сравнить колониационные меры, относящиеся к разным сферам жизнедеятельности.

Ключевые слова: *колониационная политика, переселение, российский Дальний Восток, транспортное освоение.*



The actualizing principles of colonization policy in Maritime province on the border of XIX – XX centuries is the object of the article based on a material from transportation colonization and resettlement. An institutional approach is used for diagnosis of colonization policy efficiency. It helps to compare colonization arrangements, which are from the different areas of vital activity.

Key words: *colonization policy, resettlement, the Russian Far East, transport development.*

Начальная фаза освоения Россией южной части Дальнего Востока, протекала в непростых внешних и внутренних условиях. В случае стол-

¹ Статья подготовлена в рамках аналитической ведомственной целевой программы Рособразования "Развитие научного потенциала высшей школы", проект № 2.1.3/6074

кновения с незнакомыми обстоятельствами, любая социальная система стремится использовать существующие средства воздействия на среду, либо выработать новые, соответствующие условиям. Такого рода "освоение" среды обществом происходит путём хабиитуализации и институализации [3, с. 90, 93]. Иначе говоря, социальные институты выступают в нашем случае в качестве инструментов колонизации. Общая картина русской колонизации Приамурья, исходя из концепции институализации, выглядит как процесс адаптации существующих и формирование новых институтов, присущих русскому обществу в конкретный исторический период.

Исследования, связанные с вопросами реализации колонизационной политики России на Дальнем Востоке, имеют свою историю. Сегодня в данной проблематике работают такие исследователи, как О.А. Васильченко, М.А. Ковальчук, А.М. Булавко, Ю.В. Аргудяева, Ю.Н. Осипов, Т.Я. Иконникова, Л.И. Галлямова и др. Вместе с тем, проблема управления институализацией освоения дальневосточных территорий до сих пор находится в тени – большинство исследователей предпочитает описывать процесс колонизации на эмпирическом уровне, не стремясь брать на вооружение какой-либо концептуальный аппарат.

Одним из наиболее удобных объектов институционального анализа является политика в области управления колонизацией в силу высокой степени формализации госаппарата. Известные черты, свойственные Приамурью как объекту колонизации, придавали ему заметную специфику относительно иных окраин Российской империи. Соответственно, набор средств для управления развитием этого региона также должен был быть особенным, "дальневосточным". Рассмотрим ситуацию на примере управления развитием транспортной системы, промышленности и крестьянской колонизации.

Специфические условия колонизации отразились и в практике освоения, и в нормативной основе жизни дальневосточников. Так, интерес представляет механизм выполнения земских повинностей, предусмотренный законом для Дальнего Востока: местные денежные повинности отправлялись не каждой областью отдельно, а всеми областями, принадлежавшими к ведомству одного Главного управления (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 560. Л. 8). Разумность такого положения, если принять во внимание скромные финансовые возможности дальневосточных областей, не вызывает сомнений. Конечно, избежать конфликта частных и государственных интересов не представлялось возможным. Например, отбывание подводной повинности на Дальнем Востоке осуществлялось на тех же основаниях, что и во всей империи [7, ст. 533]. Эта повинность была особенно тяжела для переселенцев, учитывая острый недостаток транспортных средств в крае. По "Правилам для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях", изданных 26 марта 1861 г., крестьяне-переселенцы получили существенные льготы [8, с. 240-241]. Но они впоследствии не прочь были уклониться и от тех повинностей, освобождение от которых в "Правилах" не оговаривалось. В результате на территории Дальнего Востока возникали затруднения в передислокации военных подразделений, которые по закону должны были снабжаться подводами сельских жителей за установленные прогоны (РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 2. Д. 351. Л. 6-6 об.).

Была осуществлена также и серьезная коррекция концепции развития водного транспорта, который в Российской империи повсеместно развивался исключительно на национальных началах, за счет, что называется, внутренних ресурсов. С момента занятия Приамурья Россией плавание иностранных судов по Амуру было запрещено, в первую очередь, из стратегических соображений. Но практика показала необ-

ходимость хотя бы частичной отмены запретительных мер в отношении иностранного торгового флота. Уже в сентябре 1858 г. Муравьев сам ходатайствовал перед императором о разрешении плавания иностранных судов под русским флагом до Софийска [1, с. 56]. Генерал-губернатору на месте было несложно разобраться в сути проблемы: своих предпринимателей, обладавших капиталами, достаточными для того, чтобы наладить коммерческое судоходство на Амуре, тогда не было, казна также не имела необходимого количества транспортных средств для внутренних перевозок. В этих условиях обращение к иностранному тоннажу, а главное – к торговле – было вынужденным шагом. 8 декабря 1858 г. правительство разрешило плавание иностранных судов под русским флагом от устья Амура до Софийска [1, с. 56]. А спустя два года на порты Приморской области было распространено положение о беспошлинной торговле иностранными товарами [8, с. 262].

Подобные меры в отношении каботажных перевозок диктовали реалии социально-экономического положения прибрежной зоны Дальнего Востока. Несмотря на усилия правительства, кардинально изменить ситуацию с русским каботажом так и не удалось. Коммерческий флот, оперировавший в дальневосточных водах, оставался малочисленным. В середине 80-х гг. он был представлен 3 шхунами, 1 пароходом, 3 паровыми баркасами и 20 баржами [6, с. 29]. Причина такой плачевной ситуации заключалась в общей экономической отсталости региона, зачаточном состоянии местной промышленности в первую очередь. Следовало решать не столько проблему создания своего торгового флота для каботажных перевозок, сколько такую значимую, системообразующую задачу, как заселение края производительным населением. Только это могло развить конкуренцию и, в конечном итоге – каботаж, без административных, неэффективных потуг правительства. Не добившись в 60 – 80-х гг. существенных успехов в решении названных задач, государство фактически расписалось в собственном бессилии. В 1888 г., сделав исключение для Приамурского генерал-губернаторства, император Александр III разрешил главному начальнику края допускать, по необходимости, иностранный каботаж в течение 10 лет и облагать его особыми сборами (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 561. Л. 20). Последние предполагалось использовать для развития на месте русского судоходства.

С целью выработки правил о взимании данных сборов генерал-губернатором А. Н. Корфом в 1889 г. была назначена представительная комиссия, которая предложила довольно либеральные правила (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 561. Л. 20). Пошлина взималась за каждый рейс судна между русскими портами, в размере 40 коп. с регистровой тонны, что едва могло привести к заметному повышению фрахтов. Барон Корф утвердил документ, который назывался "Правилами об обложении особым сбором иностранных судов, занимающихся каботажом на русском побережье Тихого океана", 5 апреля 1889 г. (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 561. Лл. 45, 49). К 1896 г. казна получила около 62 тыс. руб. каботажного сбора с иностранцев (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 561. Л. 318). По истечении указанного срока, с появлением на Дальнем Востоке новой крупной судоходной компании (Общества КВЖД), для иностранных судовладельцев вновь были введены ограничения. Но это не решило проблем дальневосточного каботажа.

Анализ железнодорожного строительства на Дальнем Востоке позволяет выделить некоторые особенности этого процесса. В отличие от европейской части страны, где деловая активность населения вела к созданию многочисленных акционерных компаний, на первых этапах осуществивших крупномасштабное железнодорожное строительство, на Дальнем Востоке решающую роль в модернизации транспортной систе-

мы сыграло государство. Однако, и в процессе сооружения Транссибирской магистрали в целом, и её дальневосточных звеньев в частности, на службу государственным интересам было привлечено частное предпринимательство. Большую часть работы на низовом уровне – речь идёт об обеспечении работ на конкретных строительных участках – выполнили частные предприниматели, которые были подрядчиками казны. Они же, выступая поставщиками казенных учреждений, доставляли на стройку необходимые материалы. Государство щедро оплачивало услуги подрядчиков, способствуя развитию частной промышленной деятельности и укреплению экономических позиций местных деловых кругов.

Другой особенностью являлись чрезвычайно высокие темпы железнодорожных работ. Железные дороги строили споро, но сдавали с многочисленными недоделками: мосты строили деревянными, временными, водоснабжение тоже устраивали временное, путь, бывало, не балластировали и даже рельсы (на Уссурийской линии) укладывали облегченного типа. Россия, с одной стороны, стремилась минимизировать затраты, а с другой, конечно, очень спешила с сооружением Транссиба [10., с. 10-11].

Еще одной особенностью железнодорожного строительства на востоке страны в конце XIX в. являлось сооружение преимущественно магистральных путей. Это значительно сужало зону освоения дальневосточной территории. Строительство Уссурийской, Китайско-Восточной, Амурской железных дорог было подчинено в первую очередь военным стратегическим целям. Налицо очевидный дисбаланс в планировании транспортного строительства, перекося в сторону милитаризации края.

Специфика железнодорожного строительства на Дальнем Востоке обнаруживается и в решении важнейшего вопроса обеспечения этого предприятия рабочими руками. Следует отметить гибкую политику государства в этом вопросе. Был допущен довольно высокий удельный вес иностранных рабочих в общей массе занятых на железнодорожных работах. Русские рабочие здесь были представлены в основном военнотружущими и заключёнными (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 570. Л. 73; Оп. 2. Д. 571. Л. 28). Они работали далеко не безвозмездно, но в данном случае, конечно, речь идет не о вольном найме, а об административном принуждении. Применение подневольного труда в значительных масштабах представляет собой одну из характерных черт транспортного освоения Дальнего Востока в дореволюционный период в целом.

Развитие транспорта в специфических условиях Дальнего Востока заставляло правительство прибегать к нетипичным мерам. Освобожденные переселенцев от транспортной повинности, разрешение иностранной торговли и иностранного судоходства на русской территории, массовое использование иностранной и подневольной рабочей силы – этими мерами власть пыталась компенсировать неблагоприятные условия ведения дел: экономическую слабость новоселов, незначительного развития русской торговли и русского судоходства, недостатка населения, а значит – рабочих рук. Ускоренное возведение магистралей выдает начальный характер организации дорожной сети.

На примере развития различных отраслей транспорта можно видеть трансформацию подходов управления, а также изменение набора институтов в соответствии с условиями. Так, попытки использовать уже имеющиеся средства (подводная повинность, национальное судоходство) в неподходящих для этого условиях оказались обречены, однако был и положительный опыт (государственное строительство железных дорог с привлечением частного капитала). История развития прибрежного судоходства представляет картину полного цикла управленческих решений: от абсолютного запрета иностранного судоходства на высшем

уровне через локальные акты и эксперименты по внедрению института иностранного судоходства к одобрению этого столицей, а главное – к попыткам использования иностранного судоходства в интересах отечественного. Институализация железнодорожного строительства являет похожую картину: от использования привычных средств к привлечению тех специфических ресурсов, которые предоставляются осваиваемой средой.

Переселенческая политика правительства в XIX в., имея противоречивый характер, в целом была запретительной, поскольку интересы колонизации окраин вступали в конфликт с интересами господствующего в стране дворянства. Вместе с тем, колонизация Приамурья, а значит и переселение сюда людей, имела не столько социально-экономический, сколько военно-стратегический характер, что сказывается и в особом колонизационном курсе правительства: в отношении Дальнего Востока интересы государства были выше интересов сословий, а значит, переселенческий вопрос решался особым образом [9, с. 19-20].

Первый проект закона о переселении в Приамурье относится к концу 50-х годов и принадлежит генерал-губернатору Муравьеву. Суть проекта заключается в дозволении свободного переселения на Амур всех желающих и в использовании ряда льгот, призванных стимулировать приток населения [2, с. 18]. Отклонив этот проект, правительство разрешило переселение только для лично свободных, сузив таким образом социальную базу переселения; крестьянское переселение признано было необходимым осуществлять на счёт государства, что, учитывая неблагоприятную финансовую ситуацию страны рубежа 50 – 60-х годов XIX века, также ограничивало возможности переселения.

В либеральный период 60-х годов все желающие получили право свободного переселения в Приамурье за свой счет: законом 26 марта и указом Сената 27 апреля 1861 года вводятся новые правила переселения, дающие переселенцам разнообразные льготы, основная из которых – право на пользование 100-десятинным семейным наделом [12, с. 42-43]. Свободное переселение и значительный семейный надел – эти условия колонизации являлись специфическими для Дальнего Востока до конца XIX столетия. Дальнейшие изменения в области переселенческой политики в Приамурье связаны с корректировкой льгот и пособий для переселенцев (см. например [15, с. 39]), а также условиями переезда на Дальний Восток. Самым значимым в этом ряду является закон 1 июня 1882 года о казеннокоштном переселении в Южно-Уссурийский край, в соответствии с которым государство брало на себя оплату проезда и затраты на первоначальное обустройство переселенцев в местах водворения [12, с. 49]. В связи с необходимостью приёма и сопровождения дотоле невиданного количества переселенцев, создаётся Южно-Уссурийское переселенческое управление, аналогов которому в стране не существовало [9, с. 40].

В самом конце XIX в. для управления крестьянами создаётся новый институт, сопоставимый по многим своим функциям с переселенческим управлением – крестьянский начальник. Карта, составленная чинами Уссурийской партии в 1901 году (ПГОМ. МПК-2630) только в Южно-Уссурийском округе рисует шесть участков крестьянских начальников, всего же в Приморской области их было одиннадцать: Посьетский, Сучанский, Суйфунский, Ханкайский, Верхне-Уссурийский, Черниговский, Средне-Уссурийский, Хабаровский, Нижне-Тамбовский, Удский (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 112. Л. 71 об.-71а); в Амурской области – четыре (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 112. Л. 16).

Институт крестьянских начальников возник в Сибири, законодательно оформлен "Временным положением о крестьянских начальни-

ках" от 2 июня 1898 г., и в 1902 г. был введён в Приамурском генерал-губернаторстве [17, с. 107]. Крестьянский начальник на востоке России по своим функциям и статусу был близок земскому начальнику европейских губерний страны. Крестьянский начальник – ближайшая к крестьянину административная инстанция – подчинялся непосредственно областному правлению (РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1571. Л. 68, 71). К области ответственности начальника можно отнести все аспекты крестьянской жизни – начиная от размещения населения и заканчивая наблюдением за общественным порядком (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 112. Л. 1, 2). При этом можно отметить следующую тенденцию: в целях последовательного охвата всех сторон крестьянского быта крестьянский начальник стремился (надо полагать, в интересах крестьян) к перераспределению функций с другими ведомствами, круг ответственности которых включал и крестьян. Так, начальник Верхне-Уссурийского участка стремился подчинить себе народных учителей с целью установления большего контроля над ними (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 112. Л. 67 об.-68 об.). Кроме того можно указать на изначально несвойственную крестьянскому начальнику полицейскую функцию надзора за порядком и за вновь прибывающими лицами, которая, надо полагать, которая была придана начальнику крестьянского участка в ходе первой русской революции (1905 – 1907 гг.) (РГИА ДВ. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1571. Л. 71).

Система организации переселения в начале XX века опиралась на переселенческие законы 1904 и 1906 гг. Эти нормы внесли либеральное, экономическое, начало в дело переселения. Русско-японская война прервала переселенческий процесс, однако с ее окончанием колонизация Приамурья возобновляется с новой силой, что нашло отражение и в исследовательской литературе: "политика правительства в переселенческом деле в 1906 – 1910 гг. была направлена на увеличение переселения во все возрастающих размерах – в этом нет сомнения" [16, с. 226]. Среди мер новой колонизационной политики можно отметить свободу пользования переселенческими льготами для легальных переселенцев; институт ходачества, что придававший переселению отдельных семей целенаправленный характер; льготный переселенческий тариф на проезд до места назначения по железной дороге; предварительную разведку и заготовку переселенческих участков [9, 128-157; 13, с. 146].

Оценивая переселенческую политику России на Дальнем Востоке во второй половине XIX века, следует указать на несколько аспектов. Во-первых, новаторский характер многих мер (свобода переселения, большой земельный надел, ссуды, перевозка на дальние расстояния за госсчёт, Южно-Уссурийское Переселенческое управление); связано это главным образом со специфическими условиями колонизации, главное из которых – удалённость от центра страны. Государство в отношении Приамурья вынуждено было отказаться от последовательно консервативной переселенческой политики, чтобы сохранить эту землю за собой. Во-вторых, хорошо прослеживаемая связь переселенческой политики в Приамурье со внешнеполитической обстановкой; бюджетные ассигнования на переселения конца 50-х и начала 80-х годов связаны в первом случае со второй опиумной войной, а значит с существенной военной угрозой Приамурью от недавних врагов – англичан и французов [4, с. 12], во втором случае – с военной опасностью со стороны самого Китая на рубеже 70 – 80-х годов в связи со спором на западном, центральноазиатском, участке русско-китайской границы [11, с. 141-142]. Выявленные черты переселенческой политики России в Приамурье подтверждают известный тезис о военно-стратегических мотивах русской колонизации юга Дальнего Востока.

Кроме того, к выявленным особенностям колонизационной поли-

тики можно добавить и несколько дополнительных черт. В-третьих, постепенно нарастающую тенденцию к унификации мер переселенческой политики – отказ от стодесятинных семейных наделов, начало межевания переселенческих участков, учреждение института крестьянских начальников, отказ от морской доставки переселенцев на Восток на рубеже XX века. В-четвертых, использование Приамурья в качестве средства решения внутренних, в первую очередь социальных, проблем России – с начала XX века, когда переселение на Дальний Восток перестает быть технической проблемой, власть сознательно направляет сюда жителей аграрно перенаселенных районов для снижения в местах выхода социальной напряженности; так, по словам наблюдателей "переселение и колонизация ... переплелись между собою" [13, с. 142]. Последние из выявленных черт позволяют указать на то, что по мере развития окраины, по мере совершенствования системы коммуникаций, а значит – по мере постепенного включения Приамурья в жизнь страны, исключительные меры колонизации сменяются так сказать штатными, нормальными для всей страны, точнее – для ее показательной, западной, части.

Становление институализации переселения представляет наблюдателю иную картину относительно развития транспорта – как указано в предыдущем абзаце, новационные институты со временем уступают место традиционным. Конфликт концепций и институтов переселения 50-х гг., закончившийся победой традиции, в эпоху либеральных реформ уступил место новациям, которые оказались эффективным средством решения проблем переселения: на протяжении второй половины XIX века Приамурье, и особенно Южно-Уссурийский край, были самым оригинальным переселенческим регионом: свободное переселение, гигантский семейный надел, казённый переезд, переселенческое управление – эти институты придавали Приамурью неповторимый облик. С 1901 г. "традиционные" для России институты – душевой надел, крестьянский (читай – земский) начальник, переселенческие участки и др. ставят Приамурье в один нормативный ряд с другими переселенческими районами страны.

Развитие промышленности на юге Дальнего Востока зависело от множества факторов, значимыми среди которых можно назвать а) степень развития транспорта; б) наличие сырья; в) близость потребителей продукции; г) доступность трудовых ресурсов. Поскольку указанные факторы развития на деле ограничивали рост, правительственная политика управления в области размещения важнейших предприятий на территории Дальнего Востока в царский период долгое время имела малозначимый характер. Стоит отметить, что неразвитость средств коммуникации (недостаток средств передвижения, низкое количество и качество дорог) затрудняло не только процесс освоения региона в целом, но и ход становления и размещения промышленных производств [7, с. 25]. До строительства современных транспортных магистралей в регионе предприятия размещались в основном по берегам рек, побережью морей, а также в местах добычи сырья и проживания потребителей готовой продукции, иначе говоря, производственная сфера в крае развивалась стихийным образом. В качестве примера служит рыбная, лесная, добычающая, обрабатывающая промышленность.

Указанные обстоятельства заставляли государство оказывать местной промышленности всемерную поддержку. Этой поддержкой пользовались не только крупные предприятия, но также и артели и отдельные домохозяйства [18, р. 148]. Из трёх периодов промышленного освоения, выявленных для изучаемого времени, ни один не был посвящен преимущественному развитию промышленности [5]. Соответственно, меры предпринимаемые для организации производства, имели главным об-

разом косвенный характер: изучение территории, строительство коммуникаций, заселение региона и т. п. [5, с. 108].

В целом правительственная политика в отношении промышленности имела покровительственный характер, использовались традиционные для данной сферы институты поддержки предпринимателей.

Итак, рассмотренные аспекты институализации русской колонизации Приамурья в дореволюционное время позволяют сделать некоторые обобщения. Наиболее зримо институализация представлена в опыте транспортного освоения и переселения. Сравнивая эти сферы, можно заметить в целом разнонаправленный характер становления институтов: в транспортной сфере традиция предшествует новациям, в то время, как в переселении новации сменяются традицией. Объяснить это можно спецификой каждой сферы, вернее степенью её требовательности к условиям: как более чуткое, переселение потребовало решительных мер, порывающих с политикой предшествующей (николаевской) эпохи.

Вместе с тем, опыт транспортного освоения имеет в своём активе не только регулируемую, но и стихийную институализацию: например, отмеченное в начале статьи уклонение жителей от несения подводной повинности. В данном случае стихийно возникший институт вступает в явное противоречие с существующими порядками, что приводит к нарушениям организации военных сил Приамурья. Этот пример позволяет предположить наличие конфликта формальных и неформальных институтов в процессе начальной колонизации, когда отношения различных компонентов социальной системы только выстраиваются и происходит поиск оптимального соотношения институциональных традиций и новаций.



Литература

1. Алепко А.В. Зарубежный капитал и предпринимательство на Дальнем Востоке (конец XVIII в. – 1917 г.). Хабаровск: ХГПУ, 2001. 242 с.
2. Аргудяева Ю.В. Этническая и этнокультурная история русских на юге Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX в.). Кн. 1. Крестьяне. Владивосток: ДВО РАН, 2006. 312 с.
3. Бергер П., Лукман Т. Социальное конструирование реальности. Трактат по социологии знания. М.: Медиум, 1995. 318 с.
4. Болгурцев Б.Н. Русский флот на Дальнем Востоке (1860 – 1861 гг.): Пекинский договор и Цусимский инцидент. Владивосток: Дальнаука, 1996. 136 с.
5. Бурилова В.С. История формирования территориально-промышленных структур Приморского края в середине XIX – начале XX в. Владивосток: Дальнаука, 2003. 128 с.
6. Галлямова Л.И. Дальневосточные рабочие во второй половине XIX – начала XX века. Владивосток: Дальнаука, 2000. 222 с.
7. Галлямова Л.И. Промышленное освоение юга Дальнего Востока во второй половине XIX в. // Хозяйственное освоение русского Дальнего Востока в эпоху капитализма. Владивосток: ДВО АН СССР, 1989. С. 23-36.
8. История Дальнего Востока СССР в эпоху феодализма и капитализма (XVII в. – февраль 1917 г.). М.: Наука, 1991. 471 с.
9. Кауфман А.А. Переселение и колонизация. – СПб.: издание журнала

"Общественная польза", 1905. 349 с.

10. Ковальчук М.А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Кн. 1. Технические и социально-правовые аспекты развития транспорта региона. Хабаровск: Изд-во ХГТУ, 1997. 167 с.

11. Международные отношения на Дальнем Востоке. Кн. 1. С конца XVI в. до 1917 г. / Л.А. Нарочницкий и др. М.: Мысль, 1973. 324 с.

12. Осипов Ю.Н. Крестьяне-старожилы Дальнего Востока России. 1855 – 1917. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2006. 196 с.

13. Приамурье. Цифры. Факты. Наблюдения. Приложение к отчету общеземской организации за 1908 год / Предисл. Г. Львова. М.: б. и., 1909. 922 с.

14. Свод законов Российской империи. Т. IV. Устав о земских повинностях. – СПб.: б. и., 1857.

15. Тюкавкин В.Г. Великорусское крестьянство и столыпинская аграрная реформа. М.: Памятники исторической мысли, 2001. 304 с.

16. Яргаев М.Х. Институт крестьянских начальников в Забайкалье и на Дальнем Востоке (1901 – 1917 гг.) // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2004. № 2. С. 107-113.

17. Marks S.G. Road to power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850 – 1917. Ithaca. NY.: Cornell University Press, 1997.