

Научная статья

УДК 94(47) (571.54)

DOI 10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111

## Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков

Михаил Викторович Ходяков<sup>1</sup>

Чжао Чжицин<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Санкт-Петербургский государственный университет  
Санкт-Петербург, Россия

<sup>2</sup> Харбинский политехнический университет  
Харбин, КНР

<sup>1</sup> m.khodyakov@spbu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8469-2590>

<sup>2</sup> zhaozq88@126.com, <https://orcid.org/0000-0003-4215-2486>

### Аннотация

Анализируется процесс строительства церквей на Кайдаловской ветке Забайкальской железной дороги. Данный участок являлся одной из ветвей, соединяющих Китайско-Восточную железную дорогу с сетью железных дорог России. Архивные материалы, используемые авторами, позволяют проследить основные этапы строительства данного участка железной дороги на рубеже XIX–XX вв., оценить роль государства в вопросах распространения православия в Забайкалье и на Дальнем Востоке. Рассмотрен процесс строительства церквей в крае. Делается вывод о том, что возведение храмов стало своеобразным проводником государственной политики, направленной на усиление позиций России на востоке страны. Немногие сохранившиеся церкви на Кайдаловской ветке в полной мере могут считаться объектами культурного наследия.

### Ключевые слова

Забайкальская железная дорога, Кайдаловская железнодорожная ветка, строительство церквей, Китайско-Восточная железная дорога

### Благодарности

Исследование выполнено в рамках совместного проекта «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия» при поддержке Российского научного фонда (№ 23-48-00004) и Государственного фонда естественных наук КНР (№ T22611139560).

### Для цитирования

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. DOI 10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111

© Ходяков М. В., Чжао Чжицин, 2023

ISSN 1818-7919

Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2023. Т. 22, № 8: История. С. 100–111

Vestnik NSU. Series: History and Philology, 2023, vol. 22, no. 8: History, pp. 100–111

## Church Construction in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kaydalovskaya Railway Branch at the Turn of the 19<sup>th</sup> – 20<sup>th</sup> Centuries

Mikhail V. Khodyakov<sup>1</sup>, Zhao Zhiqing<sup>2</sup>

<sup>1</sup> St Petersburg State University  
St. Petersburg, Russian Federation

<sup>2</sup> Harbin Institute of Technology  
Harbin, China

<sup>1</sup> m.khodyakov@spbu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8469-2590>

<sup>2</sup> zhaozq88@126.com, <https://orcid.org/0000-0003-4215-2486>

### Abstract

The paper considers the process of church construction on the Kaidalovskaya branch of the Trans-Baikal Railway (one of the branches connecting the Chinese Eastern Railway with the Russian railway network). The history of how the branch was constructed and operated has been left beyond the scope of scholars' interests, which explains the focus of the paper. The research relies on archive records data and aims at assessing the role of the state in the spread of Orthodoxy in Transbaikalia and the Far East through the main stages of the branch railway construction at the turn of the 19<sup>th</sup> – 20<sup>th</sup> centuries. It also sheds light on how the Department of Railways of the Ministry of Railways and the Department of the Committee of the Trans-Baikal Railway solved the practical issues. The study spotlights a special agreement between the Trans-Baikal and Chinese Eastern Railways, which was concluded in order to boost efficiency of the CER railway section from the Chinese border to Manchuria station. It helps to evidence the specificity of church construction in the region under consideration: the trend towards constructing churches on the territory of large settlements near the railway and introducing mobile church cars. In such a way, the abbots of churches at the stations could travel hundreds of kilometers and meet the religious needs of workers and employees who lived along the railway line. The paper concludes that church construction has become a manifestation of Russian national policy aimed at strengthening its stance in the east of the country. The churches on the Kaydalovskaya branch, funded by philanthropists, local residents, and special purpose funds, still exist and should be seen as cultural heritage sites.

### Keywords

Sino-Eastern Railway, Trans-Baikal Railway, Church construction, Kaydalovskaya Railway Line

### Acknowledgements

This research was supported by a joint grant from the Russian Science Foundation no. 23-48-00004 and the National Natural Science Foundation of China (国家自然科学基金) no. T2261139560 "Chinese Eastern Railway as a trans-border socio-cultural system: studying its history, reconstructing and modeling mechanisms of cultural heritage protection"

### For citation

Khodyakov M. V., Zhao Zhiqing. Church Construction in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kaydalovskaya Railway Branch at the Turn of the 19<sup>th</sup> – 20<sup>th</sup> Centuries. *Vestnik NSU. Series: History and Philology*, 2023, vol. 22, no. 8: History, pp. 100–111. (in Russ.) DOI 10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111

Вопросы колонизации российского Дальнего Востока, ход и направление переселенческой политики, роль в этом вопросе железных дорог Забайкалья активно разрабатывались исследователями уже с начала XX в. [Головачев, 1908; Кнорринг, 1910; Мелентьев, 1911]. Характеристике важнейших социально-экономических и политических проблем региона посвящено множество обстоятельных публикаций и в современной историографии [Ремнев, 2004; Лукоянов, 2008; Центр и регионы..., 2020]. Не удивительно, что значительное внимание как в российских, так и в зарубежных публикациях уделено истории строительства и функционирования Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). При этом, однако, заметим, что деятельность так называемых соединительных ветвей дороги – участков Забайкальской (на западе) и Уссурийской (на востоке) железных дорог, соорудившихся в конце XIX – начале XX в., освещена явно недостаточно. Так, существующие публикации, в кото-

рых затронута история соединительной ветви КВЖД в Забайкалье, носят преимущественно обзорный характер [Толстов, 2006; Реутов, 2021]. Исключением является статья о вагонах-церквях Транссибирской магистрали [Хобта, 2013] и кандидатская диссертация Н. В. Никифоровой [2019], в которой одна из глав посвящена истории постройки Забайкальской железной дороги, прокладке Кайдаловской ветки и начальному этапу ее функционирования.

Между тем имеющиеся в фондах архивов материалы позволяют охарактеризовать одну из важных составляющих процесса освоения края – строительство церквей. Значение их возведения на окраинах Российской империи при анализе административно-правовых, экономических и социальных преобразований исследователи отмечали неоднократно [Джераси, 2013; Православная церковь..., 2021; Дмитриева, 2022].

На соединительных ветвях КВЖД, как и по всей дороге, в начале XX в. практиковалось «образцовое» или «типовое» строительство. Дошедший до нас «Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903» лишь подтверждает этот факт (Альбом сооружений..., б. г.). Церкви и больницы, тоннели и «пассажирские здания», постройки таможенного и судебного ведомств, школы и «паровозные конюшни» свидетельствуют о широко распространенном типовом строительстве на КВЖД.

В данной статье авторы рассматривают процесс строительства церквей на одной из ветвей КВЖД – соединительной ветви Забайкальской железной дороги (ЗЖД), именованной Кайдаловской веткой. Ее протяженность составляла около 340 км, она отходила от Китайского разъезда (ныне станция Тарская) к станции Маньчжурия, находящейся сегодня на территории Китая.

Анализ материалов Российского государственного исторического архива (РГИА), характеризующих деятельность Управления железных дорог Министерства путей сообщения (МПС) (Ф. 273) и содержащих журналы Совета управления Забайкальской железной дороги, включая данные комиссии по расследованию «злоупотреблений и не порядков на Забайкальской железной дороге» (Ф. 284), а также другие документы позволяют оценить масштабы строительства церквей в Забайкалье (на Кайдаловской ветви), понять его специфику и роль в вопросах колонизации восточных окраин России.

О «соединительной ветке к китайской границе» в ходе строительства ЗЖД говорилось во всеподданнейшем докладе министра путей сообщения от 2 июля 1899 г. Министр сообщал, что по плану постройки все работы на ветви велись так, чтобы «земляное полотно вчерне и искусственные сооружения были закончены к 1901 году»<sup>1</sup>. К концу года планировалось завершить укладку пути на всем протяжении ветви. В 1902 г. предполагалось осуществить балластировку железнодорожного полотна, постройку гражданских зданий и водоснабжения. К 1 июля 1902 г. ветвь должна была быть открыта «для правильной эксплуатации»<sup>2</sup>.

Руководство прокладкой ветви было поручено начальнику работ ЗЖД А. Н. Пушечникову. К строительству первоначально привлекались рабочие, которые высвобождались на основных участках Забайкальской дороги. На земляных работах также использовались воинские команды и ссыльные каторжане. Значительную роль в деле постройки дороги играли буряты<sup>3</sup>.

В 1900 г. на линии начал постоянно работать железнодорожный батальон, который направлялся на наиболее ответственные участки стройки. Укладка рельсового пути на Кайдаловской ветви началась 1 августа 1900 г. Ветвь строилась однопутной с пропускной способностью пять пар поездов в сутки. Из них две пары товарно-пассажирских со скоростью 20 верст в час и три пары товарных – 12 верст в час. На перегонах между станциями устраивались площадки для разъездов, после их открытия пропускную способность предполагалось

<sup>1</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 101. Л. 8 об. – 9 об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 8 об.

<sup>3</sup> Агинский национальный музей им. Г. Цыбикова. URL: <https://agamuzey.ru/novosti/kajdalovskaya-vetka-k-120-letiyu-zabzhd/> (дата обращения 08.01.2023).

довести до 14 пар поездов в сутки. Охрана переездов осуществлялась лишь в некоторых населенных пунктах [Толстов, 2006, с. 69].

10 февраля 1901 г. началось движение на соединительной ветке, строительство которой, как докладывал министру путей сообщения и. о. начальника дороги инженер А. Свентицкий, велось с 1898 г.<sup>4</sup> При этом участок КВЖД от китайской границы до ст. Маньчжурия, протяженностью 18,86 верст, согласно договору, заключенному в день начала движения между начальником работ ЗЖД и начальником Западного отдела КВЖД, оставался в ведении Забайкальской дороги, распоряжениями которой и осуществлялось его функционирование<sup>5</sup>.

Пассажирское и грузовое движение по Кайдаловской ветви осуществлялось от станции Карымская, которая располагалась к западу от Китайского разъезда. Особенность железнодорожной ветки состояла в том, что деревянных станционных сооружений здесь первоначально было всего несколько: Китайский разъезд, Могойтуй, Ундурга (Адриановка), Ага, Онон-Китайский (Оловянная) и Борзя. На остальных станциях не только пассажирские, но и служебные помещения первоначально располагались в жилых домах или малоприспособленных для этого помещениях [Там же].

«Правильная эксплуатация» главной линии ЗЖД началась 1 сентября 1901 г., хотя процесс «торжественной постройки» завершился еще 10 февраля 1901 г. Окончание строительства ЗЖД было ознаменовано богослужением и молебном. На церемонии присутствовал военный губернатор Забайкальской области генерал-лейтенант Е. О. Мациевский, именем которого была названа станция в двух верстах от границы с Маньчжурией (бывшая «Сибирь»), инженеры-путейцы, приглашенные лица. На границе с Маньчжурией соорудили арку. Шелковая лента обозначала границу ЗЖД и КВЖД, рельсы под аркой не были скреплены. Это сделали нижние чины, но последние костыли забили со стороны Забайкалья военный губернатор области, начальник работ А. Н. Пушечников, начальник участка и начальник дистанции, а со стороны Маньчжурии – инженеры КВЖД. Тогда же на станции начали возводить каменный храм в честь св. Николая Чудотворца и преподобной Марии на деньги, завещанные благотворителем М. О. Тепловой, а также с использованием средств из фонда имени императора Александра III (Путеводитель..., 1902, с. 266).

Последняя остановка перед китайской границей в тот момент была по сути безымянной – на картах она обозначалась как «Разъезд 86-й километр» (с 1929 г. – станция «Отпор», названная в память о советских пограничниках, принявших на себя китайский удар во время конфликта на КВЖД, а с 1957 г. – г. Забайкальск) [Толстов, 2006, с. 70].

К началу эксплуатации ЗЖД состояла из трех линий: Иркутск – Байкал (протяженностью 61,5 версты), Мысовая – Сретенск (1 022 версты), а также Китайский разъезд – Маньчжурия (Кайдаловская ветвь) (около 340 верст) (Путеводитель..., 1902, с. 229).

Для более эффективной эксплуатации участка КВЖД от китайской границы до станции Маньчжурия между Забайкальской дорогой и КВЖД 6 сентября 1903 г. было заключено специальное соглашение сроком на пять лет<sup>6</sup>. В соответствии с ним на станции Маньчжурия ЗЖД и КВЖД разделили между собой даже станционные сооружения. Агенты ЗЖД могли осуществлять свои действия в левой части станции (от Иркутска в направлении Харбина), а агенты КВЖД – в правой части (в том же направлении)<sup>7</sup>.

Споры о целесообразности слияния соединительных ветвей с основной линией КВЖД велись на различных уровнях власти как до, так и после заключения соглашения в 1903 г. В частности, вопрос о присоединении к КВЖД участка Уссурийской дороги от станции Гродеково до Владивостока был инициирован в 1902 г. Владивостокским Биржевым комитетом, поддержан канцелярией Приамурского генерал-губернатора и рядом высокопоставленных

<sup>4</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 101. Л. 156 об. – 157.

<sup>5</sup> Там же. Л. 156 об.

<sup>6</sup> Там же. Л. 156 об. – 157.

<sup>7</sup> Там же. Л. 157 об.

военных Приамурского военного округа<sup>8</sup>. Однако министр путей сообщения князь М. И. Хилков придерживался иного мнения, считая, что прошение «не может быть признано подлежащим удовлетворению», поскольку нарушает существующий порядок эксплуатации дороги<sup>9</sup>. Военный министр генерал А. Н. Куропаткин 28 января 1903 г. сообщил М. И. Хилкову о том, что находит «подобное присоединение нежелательным, как нарушающее военные интересы»<sup>10</sup>.

Попытка объединения нескольких железных дорог края была предпринята в новых политических условиях. Так, в 1920 г. в адрес председателя правления Общества КВЖД, руководителей Забайкальской, Амурской и Уссурийской железных дорог были направлены письма за подписью И. Г. Кушнарева, являвшегося комиссаром Владивостокского порта, железнодорожного узла, а затем и председателем Дальневосточного комитета РКП(б). В ходе запланированной на 10 октября во Владивостоке конференции предполагалось рассмотреть вопрос «об объединении перечисленных дорог [в] административном, техническо-хозяйственном отношении с подчинением [их] одному распорядительному органу»<sup>11</sup>. Следствием этого могло стать «установление беспересадочного проезда пассажиров по маршруту Владивосток – Верхнеудинск...», введение четкого порядка денежных расчетов между дорогами за перевозки, взаимное использование вагонов и погашение «вагонных долгов», рациональное распределение паровозов между дорогами<sup>12</sup>. Однако состояться в планируемом формате конференции было не суждено. И не только по причине сложной военно-политической обстановки, сложившейся к тому времени на территории Дальнего Востока [История Дальнего Востока..., 2003, с. 373–389], но и потому, что руководители Забайкальской железной дороги в телеграмме, направленной из Читы, заявили, что «участия в конференции не примут»<sup>13</sup>. Планы объединения железных дорог остались на бумаге.

К моменту начала эксплуатации на ЗЖД существовало 5 станций, относившихся к 3 классу, 27 – к 4 классу и 25 – к 5 классу, а также 29 остановочных пунктов и разъездов<sup>14</sup>. Классность станций определялась в зависимости от объема грузовых перевозок, площади относящихся к ним вокзальных помещений, количества отправленных и принятых поездов и т. д. К станциям 1 класса относились крупные сортировочные, грузовые и пассажирские станции. Участковые и небольшие грузовые попадали во 2 и 3 классы. Промежуточные станции – в 4 класс.

Функционирование ЗЖД в целом и Кайдаловской ветви в частности было сопряжено с рядом серьезных трудностей. Руководители дороги регулярно получали информацию с мест об одной из главных проблем, которая «сильно удорожала эксплуатацию» дороги. Ею была большая сменяемость служащих, доходившая до 75–90 % в год. Среди мер, которые должны были исправить положение вещей, назывались не только облегчение условий жизни, увеличение содержания, выдача поощрительных наград, сокращение «канцеляризма невероятных размеров», но и устройство школ, читален и церквей<sup>15</sup>.

Общее состояние дел на Забайкальской дороге в итоге привело к тому, что распоряжением министра путей сообщения от 19 марта 1907 г. для расследования злоупотреблений и выяснения финансового положения ЗЖД была образована специальная Комиссия во главе с главным инспектором МПС А. Н. Горчаковым. Комиссия работала в Иркутске с 9 апреля по 19 июля 1907 г., оставив после себя для продолжения деятельности в Иркутске подкомиссию. 12 сентября 1907 г. заседания Комиссии были возобновлены в Санкт-Петербурге и про-

<sup>8</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 43–45.

<sup>9</sup> Там же. Л. 52 – 52 об.

<sup>10</sup> Там же. Л. 54.

<sup>11</sup> РГАЭ. Ф. 433. Оп. 1. Д. 30. Л. 2–3, 6.

<sup>12</sup> Там же. Л. 2.

<sup>13</sup> Там же. Л. 7.

<sup>14</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 101. Л. 171.

<sup>15</sup> Там же. Л. 147.

должались до 1 мая 1908 г. Результатом проведенной работы стало составление докладов об итогах расследования<sup>16</sup>.

Помимо смены руководства на ЗЖД в тот момент происходили и другие изменения. Часть из них приобрела специфические черты. Это в полной мере относится и к строительству церквей. Так, постановлением Совета Управления железных дорог, принятым 18 мая 1907 г. в ответ на рапорт управления ЗЖД от 22 декабря 1906 г. «По вопросу об улучшении быта служащих», было решено, что для удовлетворения религиозных потребностей служащих на ЗЖД следует иметь три вагона-церкви<sup>17</sup>. Вагон-церковь для «удовлетворения духовных потребностей агентов, живущих на промежуточных станциях», курсировал по линии ЗЖД уже в 1903 г.<sup>18</sup> Но для растущего в численном отношении населения дороги этого было явно недостаточно. В сводке журнальных постановлений 53 заседания Совета Управления ЗЖД от 29 июля 1909 г. отражена краткая история появления вагонов-церквей на железной дороге края. Инициатором такой формы удовлетворения религиозных потребностей верующих в начале 1906 г. стал настоятель Читинский железнодорожной церкви протоиерей Соболев. Он выступил с инициативой «о назначении во вверенный ему приход, раскинутый более чем на 200 верст, особого вагона-церкви, необходимого для совершения в нем по станциям (прихода) церковных служб и треб»<sup>19</sup>. Информация через епархиальное начальство и Святейший Синод была доведена до сведения императрицы Александры Федоровны. Она обратила внимание на эту проблему министра путей сообщения. Управление ЗЖД предполагало использовать имеющийся вагон-церковь для религиозных нужд от Иркутска до станции Выдрино. А для «маньчжурского участка» планировалось строительство новых вагонов-церквей. Высшее церковное руководство выдвинуло идею о возможном существовании восьми вагонов-церквей по количеству железнодорожных приходов на ЗЖД, либо четырех вагонов по участкам дороги. Один из них должен был обслуживать Кайдаловскую ветвь. Стоимость каждого вагона оценивалась в 18 тыс. руб., вагона второго или третьего класса (для размещения причта) – 14 тыс. руб., вагона четвертого класса (для сторожей и прислуги) – 7,5 тыс. руб. Всего, таким образом, стоимость одного вагона-церкви составляла около 40 тыс. руб. Для четырех вагонов-церквей единовременный расход исчислялся суммой в 160 тыс. руб.<sup>20</sup>

Организация функционирования вагонов-церквей была сопряжена с необходимостью решения ряда текущих проблем дороги. На всех участках ЗЖД складывалась чрезвычайно напряженная ситуация с жилыми помещениями для рабочих и служащих. В 1903 г. для их проживания использовались десятки вагонов, в том числе 30 вагонов, предназначенных «на случай эпидемий»<sup>21</sup>. Исходя из этих соображений Управление ЗЖД считало, что вагоны-церкви должны строиться по проектам, утвержденным «в установленном порядке». Для размещения причта не планировалось задействовать вагоны, приспособленные под жилые нужды<sup>22</sup>.

Вопрос о постройке на ЗЖД одного вагона-церкви был заложен в смету на 1908 г. Средства на это отпускались МПС. По договору от 14 октября вагон был заказан Путиловскому заводу «с подготовкой к сроку 5 февраля 1909 г.». 10 февраля вагон-церковь № 142 прибыл в Иркутск «в полной исправности и с полным комплектом церковных принадлежностей». Однако в силу того, что новый вагон не был оборудован помещением для проживания прислуги, он, по утверждению руководителей ЗЖД, первоначально оказался «и без причта, и без движения»<sup>23</sup>. Руководство епархии настаивало на том, что для курсирования нового вагона-церкви «необходимо назначить к нему» один служебный двухосный вагон для размещения

<sup>16</sup> РГИА. Ф. 284. Оп. 1. Д. 1–80.

<sup>17</sup> Там же. Ф. 273. Оп. 2. Д. 660. Л. 20.

<sup>18</sup> Там же. Оп. 11. Д. 101. Л. 171 об.; Д. 102. Л. 49.

<sup>19</sup> Там же. Оп. 2. Д. 660. Л. 40.

<sup>20</sup> Там же. Л. 40 об.

<sup>21</sup> Там же. Оп. 11. Д. 101. Л. 171.

<sup>22</sup> Там же. Оп. 2. Д. 660. Л. 40 об.

<sup>23</sup> Там же.

причта и вагон 4 класса для сторожей<sup>24</sup>. Управление железной дороги предложило свой подход к решению этого вопроса. Летом 1909 г. вагон-церковь № 142 обслуживал Кайдаловскую ветвь специфическим образом. На участке до станции Адриановка это делалось с участием причта Читинской железнодорожной церкви, а от Адриановки до Маньчжурии и Сретенска – причта и настоятеля Адриановской церкви<sup>25</sup>.

Такое положение вещей имело конкретное объяснение. Осенью 1909 г. было принято решение выделить из «непредвиденных расходов» на 1909 г. из той части средств, которая находилась в распоряжении Совета Управления ЗЖД, 520 руб. на содержание в течение четырех месяцев (сентябрь – декабрь) вагона-церкви. При этом содержание причта в следующем году было оставлено открытым до утверждения сметы на 1910 г.<sup>26</sup>

Журнал Совета Управления ЗЖД от 4 августа 1911 г. содержит сведения о необходимости ассигнования кредита на содержание вагона-церкви и внесении в смету на 1912 г. для этих целей 5 040 руб.<sup>27</sup> Сумма складывалась из содержания в течение года «б лиц с окладом»: священника, псаломщика, двух сторожей, проводника и истопника с учетом столовых и квартирных денег, а также стоимости обмундирования для прислуги<sup>28</sup>. Типовой вагон-церковь для казенных железных дорог вмещал около 50 человек, имел длину около 18 м и состоял из алтаря, отделения для молящихся, купе для священника, топочного отделения и тамбура [Хобта, 2013, с. 63].

В тот момент на соединительной Кайдаловской ветви действовало 11 станций и четыре разъезда, было возведено несколько больших мостов, три основных и одно оборотное депо<sup>29</sup>. В железнодорожных депо сооружались «паровозные сараи», именовавшиеся «стойлами». К 1910 г. на ЗЖД было зарегистрировано 183 паровозных «стойла», в том числе 30 на Кайдаловской ветви: 18 «стойл» на станции Оловянная и 12 на станции Маньчжурия<sup>30</sup>.

Количество переселенцев, двигавшихся с запада на восток, из года в год увеличивалось: в 1910 г. в восточном направлении проследовало свыше 39 тыс. чел. (в обратном направлении выехали около 11 тыс. чел.), а за первую половину 1911 г. (до 10 июля) на восток отправилось 46,5 тыс. чел., в том числе более 32 тыс. рабочих (с востока на запад за тот же период выехало около 3,5 тыс. чел.)<sup>31</sup>.

Постоянно действующих православных церквей в Забайкалье явно не хватало. На Кайдаловской ветви они существовали лишь в Адриановке (освящена 22 января 1902 г.), Оловянном (освящена 23 января 1902 г.), Борзе (освящена 24 января 1902 г.) (Забайкальская железная дорога..., 1910, с. 341–342) и Маньчжурии, считавшихся «крупными станциями». В Адриановке (по данным, представленным Амурской экспедицией) в 1910 г. проживало 1 358 православных и несколько десятков представителей других вероисповеданий [Солдатов, 1912, с. 446–447]. На станции, названной в честь инженера Г. В. Адрианова, проводившего здесь изыскания и постройку железнодорожной ветви, был сооружен православный храм в честь святых Николая Чудотворца и царицы Александры, покровителей императрицы Александры Федоровны. Храм и церковно-приходская школа были возведены за счет пособия из фонда Александра III, а также на средства, завещанные Е. И. Бенардаки – жены таганрогского помещика К. Г. Бенардаки (Путеводитель..., 1902, с. 264).

Постепенно церковное строительство распространялось и на другие поселки, расположенные вблизи Кайдаловской ветви. Так, недалеко от Адриановки располагалось село Ундургинское (с населением 1 462 чел.), в котором были возведены Покровская церковь, часов-

<sup>24</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 2. Д. 660. Л. 41.

<sup>25</sup> Там же.

<sup>26</sup> Там же.

<sup>27</sup> Там же. Л. 18.

<sup>28</sup> Там же. Л. 20 об.

<sup>29</sup> Агинский национальный музей им. Г. Цыбикова. URL: <https://agamuzey.ru/novosti/kajdalovskaya-vetka-k-120-letiyu-zabzhd/> (дата обращения 08.01.2023).

<sup>30</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 102. Л. 20 об.

<sup>31</sup> Там же. Л. 27 об. – 28.

ня и построено приходское училище. На станции Ага действовала Николаевская миссионерская церковь, построенная еще в 1859 г., были выстроены приходская и миссионерская школы (Путеводитель..., 1902, с. 264).

На станции Оловянная, где располагалось «коренное» железнодорожное депо и в 1910 г. проживало 2 139 православных [Солдатов, 1912, с. 448–451], на средства Е. И. Бенардаки была выстроена церковь во имя св. мученицы Елисаветы. На станции Борзя (1 358 православных) [Там же] также на средства, завещанные Е. И. Бенардаки, возвели церковь в честь святых Иоанна, Елисаветы, Сергея, Константина и Марии Магдалины. В 10 верстах от станции находилась казачья станица Чиндатская (1 600 чел.), где были выстроены церковь и школа (Путеводитель..., 1902, с. 229–266).

В с. Кондуй Борзинского района сохранился редкий памятник архитектуры XIX в. – каменная церковь во имя Казанской иконы Божьей Матери и Святых Мучеников Кирика и Иулитты [Крадин, 2011, с. 172; Дроботушенко, 2016]. Сегодня церковь признана объектом культурного наследия федерального значения.

В особом положении находилась пограничная станция Маньчжурия, где перепись 1910 г. зафиксировала 4 346 православных, 3 204 «буддистов и конфуциан», около 500 иудеев, 200 магометан, 170 католиков, свыше 100 лютеран, более 40 старообрядцев и т. д. [Солдатов, 1912, с. 452–453]. К 1914 г. население поселка составляло около 10 000 чел., здесь располагались переселенческий пункт, больница, русская и китайская таможни. Принимая во внимание пограничное положение станции, министр финансов по согласованию с министром иностранных дел и Приамурским генерал-губернатором распорядились 15 января 1902 г. объявить Правительствующему Сенату «для распубликования» об открытии на станции Маньчжурия таможенной заставы (Таможня..., 2008, с. 29). На станции был возведен каменный Серафимовский храм на средства М. О. Тепловой с привлечением пособия из фонда Александра III (Путеводитель..., 1914, с. 455). Одновременно с этим Приамурский генерал-губернатор высказывал мнение, согласно которому ввиду значительного числа железнодорожных служащих на Китайско-Восточной железной дороге и малого количества там церквей было бы «очень желательно» иметь на КВЖД еще и собственные вагоны-церкви [Хобта, 2013, с. 59].

Однако в целом ситуация с церковным строительством и открытием новых приходов в Забайкальской епархии в начале XX в. была плачевной. В 1906 г. «новооткрываемых» приходов там не было вовсе, в 1907 г. открылся один, в 1908 г. – три, в 1909 – один и в 1910 – один<sup>32</sup>. Похожая ситуация складывалась и с монастырями. За вторую половину XIX – начало XX в. здесь было основано всего два православных женских монастыря. Если в 1860 г. в Забайкалье действовало 3 монастыря, в 1900 г. – 4, то к 1914 г. их стало 5 [Дроботушенко, 2013, с. 79].

В итоге вопросы строительства церквей на окраинах империи обратили на себя внимание политического руководства России. Так, в письме обер-прокурора Святейшего Синода, направленном 16 января 1910 г. П. А. Столыпину, был поставлен ряд вопросов «о развитии религии на Дальнем Востоке». Им отмечались условия, имеющие большое значение для упрочнения русской государственности и культуры в этом крае. Особое внимание при этом было обращено на создание здесь «...того внутреннего уклада жизни, который действительно придает переселенцу облик русского человека». По мнению обер-прокурора, первой и наиболее неотложной задачей в деле колонизации дальневосточной окраины, являлось «...устройство и развитие православного прихода... Русский переселенец, попав в этот край, становится сразу в непривычные условия жизни... Временной растерянностью переселенцев пользуются разные непризнанные учителя, религиозные и политические, и, в частности, сектанты»<sup>33</sup>.

<sup>32</sup> РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 20. Л. 39 об.

<sup>33</sup> Там же. Л. 35.

Результатом государственной политики, проводившейся в данном направлении, стало постепенное увеличение финансирования на церковные нужды. В 1911 г. на содержание церквей по линии ЗЖД было отпущено 38 тыс. руб.<sup>34</sup> Как установили современные исследователи, еще в XVIII в. государство проявляло заинтересованность в исполнении подданными религиозных обрядов на законодательной основе и устанавливало административную ответственность за неявку к исповеди, обязуя церковные власти вести учет христианской обрядности [Юрганова, 2020, с. 41]. Не могло не активизировать свои действия и духовное ведомство, заявляя, что неотъемлемой частью православного прихода на дальневосточной окраине оно считает открытие церковно-приходских школ и учреждение монастырей<sup>35</sup>.

Строительство церквей в Забайкалье стало своеобразным проводником государственной политики, направленной на усиление позиций России на востоке страны. Очевидно, что промышленное и гражданское строительство вдоль КВЖД и ее соединительных ветвей оказало влияние на эволюцию плана городов и поселков России и Китая в начале XX в., а также на социальную интеграцию, культурные и экономические связи между странами. Архитектура того времени была неотделима от практики реализации «типовых» проектов, в частности при строительстве деревянных сооружений при железных дорогах – церквей, вокзалов, школ, жилых домов для служащих дороги и т. д.

Церкви, построенные вдоль линии железной дороги как на средства благотворителей, так и с использованием по сути государственных специальных фондов, равно и объекты гражданской архитектуры, в полной мере могли бы считаться объектами культурного наследия. К сожалению, несколько лет назад в ходе «реновации» железнодорожных станций Кайдаловской ветки были снесены практически все деревянные вокзалы и большая часть водонапорных башен начала XX в. Из церквей также уцелели лишь единицы.

Сегодня Кайдаловская ветка, которую в рамках инвестиционной программы «Нефть для Китая» затронула модернизация, переживает новый этап своего развития. Через пограничный переход «Забайкальск – Маньчжурия», являющийся одним из основных пунктов пересечения границы между Россией и КНР, проходит значительный поток грузов. Его пропускная способность составляет 52 состава в сутки, численность сотрудников российской таможни увеличена до 174 чел.<sup>36</sup> Кайдаловская ветвь, несмотря на понесенные потери, вновь становится одним из важных каналов коммуникации двух стран.

### Список литературы

- Головачев Д. М.** Поселки по линии Забайкальской железной дороги: по данным обследования на местах крестьян начальниками по распоряжению военного губернатора Забайкальской области весной 1907 г. Чита: Забайкал. обл. стат. ком., 1908. 188 с.
- Джераси Р.** Окно на Восток: империя, ориентализм, нация и религия в России / Авториз. пер. с англ. В. Гончарова. М.: НЛЮ, 2013. 546 с.
- 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.
- Дроботушенко Е. В.** Динамика численности православных монастырей Российской империи во второй половине XVIII – начале XX в. и забайкальские обитатели // Гуманитарный вектор. 2013. № 3 (35). С. 75–82.
- Дроботушенко Е. В.** Церковь с. Кондуй Забайкальского края как памятник православной архитектуры: к вопросу о сохранении // Баландинские чтения. Новосибирск, 2016. Т. 11, № 1. С. 111–116.

<sup>34</sup> РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 102. Л. 49.

<sup>35</sup> Там же. Ф. 394. Оп. 1. Д. 20. Л. 38.

<sup>36</sup> Погранпереходы Россия – Китай. URL: [https://raspp.ru/business\\_news/Pogranperekhody-Rossiia-Kitay/](https://raspp.ru/business_news/Pogranperekhody-Rossiia-Kitay/) (дата обращения 10.01.2023).

- История Дальнего Востока России / Отв. ред. Б. И. Мухачев. Владивосток: Дальнаука, 2003. Т. 3, кн. 1: Дальний Восток России в период революций 1917 года и Гражданской войны. 632 с.
- Кнорринг Ф. И.** Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги: Забайкальская железная дорога. 1906–1909. Иркутск: Паровая типо-лит. П. Макушина и В. Посохина, 1910. 212 с.
- Крадин Н. П.** Кондуйская церковь // Малая энциклопедия Забайкалья. Археология. Новосибирск, 2011. С. 172–173.
- Лукоянов И. В.** «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 664 с.
- Мелентьев А. С.** Забайкальская железная дорога во времена мира и русско-японской войны 1900–1907. Коррективы к кн. В. И. Кнорринга «Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги». Ашхабад: Электронпеч. К. М. Федорова, 1911. 226 с.
- Никифорова Н. В.** История Забайкальской железной дороги (1887–1934 гг.): Дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 2019. 277 с.
- Православная церковь и русский национализм (вторая половина XIX – начало XX века) / Отв. ред. А. А. Иванов. СПб.: Владимир Даль, 2021. 799 с.
- Ремнев А. В.** Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX века. Омск: Изд-во ОмГУ, 2004. 548 с.
- Реутов В.** Связующее звено Транссиба // Гудок. Забайкальская магистраль. 2021. 23 нояб.
- Солдатов В.** Железнодорожные поселки по Забайкальской линии. Статистическое описание и материалы по переписи 1910 года. СПб.: Тип. АО «Слово», 1912. Т. 5, ч. 1: Таблицы. 983 с.
- Толстов Ю. Г.** Кайдаловская ветка // Железнодорожный транспорт. 2006. № 9. С. 69–70.
- Хобта А. В.** Вагоны-церкви Транссибирской магистрали (конец XIX – начало XX в.) // Культура. Наука. Образование. 2013. № 2 (27). С. 55–68.
- Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / Д. Г. Янченко, М. В. Ходяков, А. А. Иванов [и др.]; отв. ред. М. В. Ходяков. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2020. 660 с.
- Юрганова И. И.** Христианизация и исполнение православной обрядности на восточных окраинах империи (вторая половина XVIII века) // Гуманитарный вектор. 2020. Т. 15, № 6. С. 34–43.

#### Список источников

- Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги 1897–1903. М.: Фото-литография К. А. Фишеръ, [б. г.]. 354 с.
- Забайкальская железная дорога. 1900–1910. Иркутск: Паровая типо-лит. М. И. Макушина и В. М. Посохина, 1910. 518 с.
- Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1901–1902 гг. / Под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. СПб.; М.: Типо-лит. И. Н. Кушнерева, 1902. 422 с.
- Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге: 1914: От С.-Петербурга до Владивостока / под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова и инж. А. Ф. Здзярского. 12-е изд. СПб.: Тип. И. Шурухей, 1914. 548 с.
- Таможня на Тихом океане: документы и материалы / Сост. Н. А. Беляева, Н. А. Троицкая. Владивосток: ВФ РТА, 2008. Вып. 5: Таможня в Забайкалье. 1862–1926 гг. 212 с.

#### References

- Dmitrieva N. V.** Sakral'naya novostroika: Aleksandro-Nevskii sobor v Revele i problema rasprostraneniya pravoslaviya v Estlyandskoi gubernii v kontse XIX – nachale XX v. [Sacred New Building: Alexander Nevsky Cathedral in Reval and the Spread of Orthodoxy in the Gov-

- ernorate of Estonia at the End of the 19<sup>th</sup> – Beginning of the 20<sup>th</sup> Century]. *Noveishaya istoriya Rossii* [Modern History of Russia], 2022, vol. 12, no. 4, pp. 906–924. (in Russ.)
- Drobotushenko E. V.** Dinamika chislennosti pravoslavnykh monastyrei Rossiiskoi imperii vo vtoroi polovine XVIII – nachale XX v. i zabaikal'skie obiteli [Dynamics of the Number of Orthodox Monasteries in the Russian Empire in the Second Half of the 18<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries and Transbaikal Monasteries]. *Gumanitarnyi vector* [Humanitarian Vector], 2013, no. 3 (35), pp. 75–82. (in Russ.)
- Drobotushenko E. V.** Tserkov' sela Kondui Zabaikal'skogo kraia kak pamyatnik pravoslavnoi arkhitektury: k voprosu o sokhraneni [Church at Kondui Village of the Trans-Baikal Territory as a Monument of Orthodox Architecture: On the Issue of Conservation]. In: *Balandinskie chteniya* [Balandinsky Readings], vol. XI, no. 1. Novosibirsk, 2016, pp. 111–116. (in Russ.)
- Gerasi R.** Okno na Vostok: imperiya, orientalizm, natsiya i religiya v Rossii [Window to the East: Empire, Orientalism, Nation and Religion in Russia]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie, 2013, 546 p. (in Russ.)
- Golovachev D. M.** Poselki po linii Zabaikal'skoi zheleznoi dorogi: po dannym obsledovaniya na mestakh krest'yan nachal'nikami po rasporyazheniyu voennogo gubernatora Zabaikal'skoi oblasti vesnoi 1907 g. [Settlements along the Line of the Trans-Baikal Railway: According to a Survey of Peasants on the Ground by the Chiefs by Order of the Military Governor of the Trans-Baikal Region in the Spring of 1907]. Chita, Zabaikal'skii oblastnoi statisticheskii komitet, 1908, 188 p. (in Russ.)
- Khobta A. V.** Vagony-tserkvi Transsibirskoi magistrali (konets XIX – nachalo XX vv.) [Cars-Churches of the Trans-Siberian Railway (Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries)]. *Kul'tura. Nauka. Obrazovanie* [Culture. Science. Education], 2013, no. 2 (27), pp. 55–68. (in Russ.)
- Knorring F. I.** Popytka opredelit' khozyaistvennost' ekspluatatsii zheleznoi dorogi: Zabaikal'skaya zheleznaya doroga. 1906–1909 [An Attempt to Determine the Economic Operation of the Railway: The Trans-Baikal Railway. 1906–1909]. Irkutsk, Parovaya tipo-litografiya P. Makushina i V. Posokhina, 1910, 212 p. (in Russ.)
- Kradin N. P.** Konduiskaya tserkov' [Kondui Church]. In: *Malaya entsiklopediya Zabaikal'ya. Arkheologiya* [Small Encyclopedia of Transbaikalia. Archaeology]. Novosibirsk, 2011, pp. 172–173. (in Russ.)
- Lukoyanov I. V.** “Ne otstat' ot derzhav...”: Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX – nachale XX vv. [“Keeping up with the Powers...”: Russia in the Far East in the Late 19<sup>th</sup> - Early 20<sup>th</sup> Centuries]. St. Petersburg, Nestor-Istoriya, 2008, 664 p. (in Russ.)
- Melentiev A. S.** Zabaikal'skaya zheleznaya doroga vo vremena mira i russko-yaponskoi voiny 1900–1907. Korrekтивы k kn. V. I. Knorringa “Popytka opredelit' khozyaistvennost' ekspluatatsii zheleznoi dorogi” [The Trans-Baikal Railway in the Times of Peace and the Russo-Japanese War 1900–1907. Corrections to the Book: V. I. Knorring “An Attempt to Determine the Economic Operation of the Railway”]. Ashgabat, Elektropechatnya K. M. Fedorova, 1911, 226 p. (in Russ.)
- Nikiforova N. V.** Istoriya Zabajkal'skoj zheleznoi dorogi (1887–1934 gg.) [History of the Trans-Baikal Railway (1887–1934)]. Thesis ... Cand. of Hist. Sci. Irkutsk, 2019. 277 p. (in Russ.)
- Pravoslavnaya tserkov' i russkii natsionalizm (vtoraya polovina XIX – nachalo XX veka. Antologiya) [Orthodox Church and Russian Nationalism (Second Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Century)]. Ed. by A. A. Ivanov. St. Petersburg, Vladimir Dal', 2021, 799 p. (in Russ.)
- Remnev A. V.** Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX – nachala XX vekov [Russia of the Far East. Imperial Geography of Power in the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Omsk, OmsSU Press, 2004, 548 p. (in Russ.)
- Reutov V.** Svyazuyushchee zveno Transsiba [Connecting Link of the Trans-Siberian]. *Gudok. Zabaikal'skaya magistral'* [Horn. Transbaikal Highway], 2021, Nov. 23. (in Russ.)
- Soldatov V.** Zheleznodorozhnye poselki po Zabaikal'skoi linii. Statisticheskoe opisanie i materialy po perepisi 1910 goda [Railway Settlements along the Trans-Baikal Line. Statistical Description of the 1910 Census].

tion and Materials on the 1910 Census]. St. Petersburg, Tipografiya aktsionernogo obshchestva "Slovo", 1912, vol 5, pt. 1: Tables, 983 p. (in Russ.)

**Tolstov Yu. G.** Kaidalovskaya vetka [Kaidalovskaya Branch]. *Zheleznodorozhnyi transport [Railway Transport]*, 2006, no. 9, pp. 69–70.

Tsentr i regiony: ekonomicheskaya politika pravitel'stva na okrainakh Rossiiskoi imperii (1894–1917). D. G. Yanchenko, M. V. Khodjakov, A. A. Ivanov; otv. red. M. V. Khodyakov [Center and Regions: The Economic Policy of the Government on the Outskirts of the Russian Empire (1894–1917)]. Ed. by M. V. Khodjakov. St Petersburg, SPbSU Press, 2020, 660 p. (in Russ.)

**Yurganova I. I.** Khristianizatsiya i ispolnenie pravoslavnoi obryadnosti na vostochnykh okrainakh imperii (vtoraya polovina XVIII veka) [Christianization and Performance of Orthodox Rituals in the Eastern Outskirts of the Empire (Second Half of the 18<sup>th</sup> Century)]. *Gumanitarnyi vektor [Humanitarian Vector]*, 2020, vol. 15, no. 6, pp. 34–43. (in Russ.)

### List of Sources

Al'bom sooruzhenii i tipovykh chertezhei Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi 1897–1903 [Album of Structures and Type Drawings of the Chinese Eastern Railway 1897–1903] Moscow, Foto-litografiya K. A. Fisher, [w/o y.], 354 p. (in Russ.)

Putevoditel' po Velikoi Sibirskoi zheleznoi doroge. 1901–1902 gg. [Guide to the Great Siberian Railway. 1901–1902]. Ed. by A. I. Dmitriev-Mamonov. St. Petersburg, Moscow, Tipo-litografiya I. N. Kushnereva, 1902, 422 p. (in Russ.)

Putevoditel' po Velikoi Sibirskoi zheleznoi doroge: 1914: Ot S.-Peterburga do Vladivostoka [Guide to the Great Siberian Railway: 1914: From St. Petersburg to Vladivostok]. Ed. by A. I. Dmitriev-Mamonov, A. F. Zdzyarsky. St. Petersburg, Tipografiya I. Shurukhei, 1914, 548 p. (in Russ.)

Tamozhnyia na Tikhom okeane: dokumenty i materialy [Customs in the Pacific: Documents and Materials]. Iss. 5. Tamozhnyia v Zabaikal'e. 1862–1926 gg. [Customs in Transbaikalia. 1862–1926]. Comp. N. A. Belyaeva, N. A. Troitskaya. Vladivostok, VF RTA, 2008, 212 p. (in Russ.)

Zabaikal'skaya zheleznyaya doroga. 1900–1910 [Transbaikal Railway. 1900–1910]. Irkutsk: Parovaya tipo-litografiya M. I. Makushina i V. M. Posokhina, 1910, 518 p. (in Russ.)

### Информация об авторах

**Михаил Викторович Ходяков**, доктор исторических наук, профессор

Scopus Author ID 57188810645

WoS Researcher ID J-2620-2013

**Чжао Чжицин**, PhD, профессор

Scopus Author ID 57189727571

WoS Researcher ID AHC-0847-2022

### Information about the Authors

**Mikhail V. Khodyakov**, Doctor of Sciences (History), Professor

Scopus Author ID 57188810645

WoS Researcher ID J-2620-2013

**Zhao Zhiqing**, PhD, Professor

Scopus Author ID 57189727571

WoS Researcher ID AHC-0847-2022

*Статья поступила в редакцию 30.01.2023;*

*одобрена после рецензирования 18.03.2023; принята к публикации 10.05.2023*

*The article was submitted on 30.01.2023;*

*approved after reviewing on 18.03.2023; accepted for publication on 10.05.2023*