

## Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позднеимперский период\*

Наталья Дмитриева

Санкт-Петербургский государственный университет;  
Европейский университет в Санкт-Петербурге,  
Санкт-Петербург, Россия

## Between Two Empires: Railway Construction in the Far East in the Late Imperial Period\*\*

Natalia Dmitrieva

St Petersburg State University;  
European University at St Petersburg,  
St Petersburg, Russia

Based on a wide range of archival sources, this article analyses the history of the creation and functioning of the Nikolskaya branch of the Ussuri Railway in the conditions of the Russian-Chinese transborder of the eastern approach to the Chinese Eastern Railway (CER). Designed to connect the CER with the Russian railway network, this branch was significant in the late nineteenth and early twentieth centuries from the point of view of ensuring the connection of the Trans-Siberian Railway with Vladivostok before the construction of a bypass along the Amur. The concept of “transborder” makes it possible to fit this plot into the broader problem of the formation of contact sociocultural zones along the long land border between Russia and China. The unification of the roads of the two empires into a single railway network led to an increase in migration flows, the founding of new settlements, and the development of civil and military infrastructure, elements of which can be still seen today. At the same time, for a long time, researchers paid no attention to the construction of the connecting branches of the CER and the Trans-Siberian Railway, excluding

---

\* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 23-48-00004.

\*\* Citation: Dmitrieva, N. (2024). Between Two Empires: Railway Construction in the Far East in the Late Imperial Period. In *Quaestio Rossica*. Vol. 12, № 1. P. 254–267. DOI 10.15826/qr.2024.1.877.

Цитирование: Dmitrieva N. Between Two Empires: Railway Construction in the Far East in the Late Imperial Period // *Quaestio Rossica*. 2024. Vol. 12, № 1. P. 254–267. DOI 10.15826/qr.2024.1.877 / Дмитриева Н. Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позднеимперский период // *Quaestio Rossica*. 2024. Т. 12, № 1. С. 254–267. DOI 10.15826/qr.2024.1.877.

the adjacent territories from the general narrative of transborder issues, which makes the study particularly relevant. At the same time, archival materials make it possible to characterise not only the difficulties that the Russian government encountered during the construction of the connecting branch but also the initial stage of the formation of a network of settlements along it, their development, as well as the specifics of existence in transborder conditions. The listed issues were raised not only in the Committee of the Siberian Railway, the Ministry of Railways, and the Ministry of Finance, which directly supervised the construction and determined the volume of financing, but also in the CER Society. From the financial point of view, turning to the method of joint road construction using private and state funds, previously tested on other railways in the country, would become one of the arguments for leasing the Ussuri Railway to the CER Society.

*Keywords:* Russian Empire, railway construction, Manchuria, China, cross-border, Chinese Eastern Railway, integration

В статье с привлечением широкого круга архивных источников анализируется история создания и функционирования в условиях российско-китайского трансграничья восточного подхода к Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) – Никольской ветви Уссурийской железной дороги. Призванная соединить КВЖД с железнодорожной сетью России, данная ветка в конце XIX – начале XX в. имела существенное значение для обеспечения связи Транссибирской магистрали с Владивостоком до сооружения обходного пути вдоль Амура. Использование концепта «трансграничье» позволяет вписать данный сюжет в контекст более широкой проблемы формирования контактных социокультурных зон вдоль протяженной сухопутной границы между Россией и Китаем. Объединение в единую железнодорожную сеть дорог двух империй привело к увеличению миграционных потоков, основанию новых населенных пунктов, развитию гражданской и военной инфраструктуры, элементы которой мы можем видеть до сих пор. Вместе с тем на протяжении длительного времени исследователи не уделяли особого внимания сооружению соединительных веток КВЖД и Транссиба, исключая прилегающие к ним территории из общего нарратива трансграничной проблематики, что придает особую актуальность исследованию. Архивные материалы позволяют охарактеризовать не только сложности, с которыми столкнулось российское правительство при сооружении соединительной ветки, но и начальный этап оформления вдоль нее сети населенных пунктов, их развитие, а также специфику существования в условиях трансграничья. Перечисленные вопросы затрагивались не только в Комитете Сибирской железной дороги, Министерстве путей сообщения и Министерстве финансов, непосредственно курировавших строительство и определявших объемы финансирования, но и в Обществе КВЖД. Обращение к ранее уже проверенному на других железных дорогах страны способу совместного строительства дорог на частные и казенные средства станет

в дальнейшем одним из аргументов в пользу передачи Уссурийской железной дороги в аренду Обществу КВЖД.

*Ключевые слова:* Российская империя, железнодорожное строительство, Маньчжурия, Китай, трансграничье, Китайско-Восточная железная дорога, интеграция

В конце XIX в. российско-китайская сухопутная граница была самой протяженной для обеих империй, что обуславливало формирование вдоль нее обширной контактной зоны, важность которой не вызывала сомнений у современников. Проявлялось это не только в учреждении пограничных застав и организации таможенного контроля за перевозками, но и в появлении условий для развития уникального трансграничного социокультурного взаимодействия двух государств. Понятие «трансграничье» трактуется в современной научной литературе достаточно широко с упором на антропологическую и культурологическую составляющие, происходит постепенный отход от сугубо геополитических и экономических его интерпретаций [Михалев, с. 124; Трубицын]. Большинство исследователей под трансграничьем понимает «исторически сложившуюся территорию, которая в течение длительного времени существовала в по-, между- и надграницных состояниях и сохранила их “следы” в инфраструктуре, средствах жизнеобеспечения, социально-правовых нормах, менталитете и языке населения» [Демешкина, Дутчак, с. 29]. Актуализация смены исследовательской оптики и включение данного понятия в исторический научный дискурс обоснованы необходимостью более глубоко изучения условий и факторов, повлиявших на формирование подобного рода сложных пространств [Барбенко, Бляхер и др.; Малыгина, Евтехов, Павликова]. Для развития российско-китайских приграничных территорий и Дальневосточного макрорегиона существенную роль сыграло железнодорожное строительство конца XIX – начала XX в., способствовавшее усилению его связи с европейским центром России, а также стимулировавшее освоение империей далекого и относительно нового региона. Начало строительства в 1891 г. Транссибирской магистрали и в 1897 г. Китайско-Восточной железной дороги (далее – КВЖД) привело не только к интенсификации уже существовавших связей, но и к формированию новых форм интегративных практик на приграничных территориях. Увеличение миграционных потоков, основание новых населенных пунктов, развитие гражданской и военной инфраструктуры, элементы которой мы можем видеть до сих пор, распространение русской культуры и православия сопровождали строительство как в России, так и на северо-востоке Китая.

В исследовательской литературе вопрос о формировании российско-китайской границы рассматривался преимущественно в контексте подготовки и заключения международных договоров [Дацышен;

Россия и Китай], а также истории строительства Забайкальской и Уссурийской железных дорог (ЗЖД и УЖД) [Борзунов; Деревянко; Никифорова]. Помимо обобщающих работ, в российской и зарубежной историографии продолжают разрабатываться отдельные сюжеты, связанные с внешнеполитическими [Лукоянов; Курас, Кальмина, Михалев; Marks; Wolff; Dukes], административно-управленческими [Ремнев; Алексеев, Морозов], экономическими [Центр и регионы; Илларионов] аспектами дальневосточной колонизации. Не менее важной составляющей научного дискурса, касающегося истории железнодорожного строительства, является изучение существовавших транспортно-логических проектов, общественных дискуссий вокруг них [Агапов; Кротова], а также конструирования визуального образа Дальневосточного региона в центральной части страны [Головнев, Головнева] и, наоборот, отражение империи в языковом и символическом пространстве Дальнего Востока [Bergelson, Kibrik, Raskladkina].

Особо следует выделить два района, в которых связь между империями посредством железных дорог, представлявшихся в конце XIX в. самым быстрым и оперативным видом транспорта, была непосредственной. Сооружение двух соединительных веток от Великого сибирского пути к КВЖД – западной Кайдаловской (от Читы до станции Маньчжурия) и восточной Никольской (от Никольск-Уссурийска до станции Пограничная (Суйфунхе)) – рассматривалось современниками как естественная необходимость. Без них весь грандиозный план по сокращению пути от Читы до Владивостока, а также по экономии средств на путь через Маньчжурию терял смысл. Достаточно упомянуть, что до появления восточного подхода транспортировка грузов и перемещение пассажиров от Владивостока до китайской границы в экстренных случаях занимали минимум сутки. Так, главный инженер Общества КВЖД А. И. Югович, приглашая О. П. Вяземского на открытие работ по сооружению КВЖД 16 августа 1897 г. вблизи станицы Полтавской, сообщал:

Отъезд приглашенных лиц из Владивостока до станции Никольская состоится на экстренном поезде, отходящем 15 августа в 9 вечера. Экипажи и лошади для дальнейшего следования будут предоставлены на станции [РГИА. Ф. 373. Оп. 2. Д. 40. Л. 14].

Обе соединительные ветки будут играть ключевую стратегическую роль в период русско-японской войны, а также дальнейшего развития межгосударственного сообщения. Их небольшая протяженность и малое количество крупных железнодорожных станций объясняют недостаточное внимание к ним со стороны специалистов по истории Дальнего Востока в целом и в области железнодорожного строительства в частности. Лишь в последние несколько лет стали появляться работы, в которых история соединительных веток КВЖД рассмотрена в контексте финансирования строительства [Дмитриева], распрост-

ранения православия и строительства церквей на Дальнем Востоке [Ходяков, Чжао; Магази́нер], развития таможенного дела [Ходяков; Урбански], формирования архитектурного облика железнодорожных станций [Глатоленкова, Базилевич].

Вместе с тем архивные материалы позволяют дополнительно охарактеризовать сложности, связанные с сооружением соединительных веток, начальным этапом и развитием сети населенных пунктов, а также спецификой образа жизни в условиях трансграничья. Перечисленные вопросы обсуждались не только в Комитете Сибирской железной дороги, Министерстве путей сообщения (МПС) и Министерстве финансов, непосредственно курировавших строительство, но и в Обществе КВЖД. Последнее принимало активное участие в сооружении Никольской ветки, призванной обеспечить ускоренную транспортировку строительных материалов, доставлявшихся морем через Владивосток в Маньчжурию.

Строительство Никольской железнодорожной ветки отличалось от аналогичной западной (Кайдаловской) в первую очередь акторами, которые принимали участие в финансировании данного проекта. Инициатива частичной передачи Обществу КВЖД работ по сооружению восточного подхода исходила от министра финансов С. Ю. Витте и была поддержана МПС А. К. Кривошеиным в докладе от 17 апреля 1898 г., утвержденном Николаем II в тот же день [РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 135. Л. 80]. Привлечение частного общества к строительству ответвления казенной Уссурийской железной дороги выглядело как попытка совместного государственно-частного предприятия. Однако утверждение всех сколько-нибудь значимых действий по данному вопросу, как и в отношении КВЖД, осуществлял министр финансов Российской империи [Лукоянов, с. 100]. МПС, в свою очередь, выступая в качестве заказчика, определяло технические условия и проекты типовых сооружений на станциях [Альбом исполнительных чертежей; РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 135. Л. 80]. Общая протяженность полотна Никольской ветки составила 105,94 версты, из которых 92 находились на российской территории (от станции Никольское до станции Гродеково), а оставшиеся 13,94 версты – на территории Китая (перегон Гродеково – Пограничная).

Строительство началось 30 апреля 1898 г., рабочее движение было открыто через восемь месяцев 23 декабря 1898 г. Сокращенные сроки являлись неременным условием соглашения с Обществом КВЖД и обосновывались небольшой протяженностью ветки, а также относительно благоприятными условиями строительства [РГИА. Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 23. Л. 4]. Окончательная передача участка Никольское – Гродеково в эксплуатацию Уссурийской железной дороге произошла 1 января 1900 г. после утверждения С. Ю. Витте акта сдачи-приемки между Обществом и УЖД. Открыть движение по постоянному пути до станции Пограничная на территории Китая удалось только осенью 1903 г. в связи с необходимостью

строительства пути через пограничный хребет. До этого момента перегон Гродеково – Пограничная находился в ведении строительного управления КВЖД [РГИА. Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 2з. Л. 5]. Таможня на данном участке российско-китайской границы была учреждена на территории Китая, как и в случае с Кайдаловской веткой, однако она полностью управлялась КВЖД, в отличие от западной пограничной станции, для которой было принято совместное руководство ЗЖД и КВЖД [Ходяков, с. 99]. Пограничный пункт пропуска на российской территории в Гродеково появится только в 1902 г. после соединения Никольской ветки с КВЖД.

Затраты на сооружение дороги исчислялись на начальном этапе суммой в 8 033 987 руб., из которых работы на 4 950 000 руб. были переданы Обществу КВЖД. Для него исходная средняя стоимость одной версты составляла 45 тыс. руб. [РГИА. Ф. 363. Оп. 6. Д. 151. Л. 106–106 об.]. Перерасход данной суммы покрывался обществом самостоятельно, а в случае экономии средства возвращались в казну [Там же. Ф. 1273. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 135. Л. 80]. Итоговая сумма постройки по отчету определилась в 6 836 478 руб. 71 коп., из которых работ и поставок, произведенных распоряжением МПС, 2 136 478 руб. 71 коп., и распоряжением Общества КВЖД – 4 298 998 руб. [Там же. Ф. 323. Оп. 4. Д. 35. Л. 1; Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 2з. Л. 5]. Отдельной статьей расходов, которую покрывало Управление УЖД, являлись проводимые предварительные изыскания, стоимость которых составляла в среднем 1 тыс. руб. на версту, что существенно превышало затраты на изыскания при строительстве УЖД (в среднем 240 руб. на версту) [Там же. Ф. 363. Оп. 6. Д. 151. Л. 106–106 об.]. Столь значительная по тем временам сумма объяснялась недостаточной изученностью местности российско-китайского приграничья и уже имевшимися ошибками при ее разметке. В докладе приамурского генерал-губернатора С. М. Духовского от 9 декабря 1894 г. отмечалось:

При первоначальных изысканиях, произведенных под руководством инженера Урсати, предполагался горный хребет там, где в действительности оказалась равнина, достаточно удобная для пересечения ее рельсами [Заветная мечта императора, с. 43].

Прокладка рельсового пути сопровождалась созданием необходимого минимума служебных, гражданских и военных сооружений, призванных обеспечить в первую очередь служащих железной дороги. Всего вдоль ветки были созданы три станции: Гродеково III класса, Галенки и Ховатово V класса, а также четыре разъезда. Названные по фамилиям выдающихся деятелей железнодорожного строительства, станции были основаны в ранее незаселенной местности. После прокладки железной дороги при них образовались казачьи станицы из переселенцев Кубанского и Оренбургского войск [РГИА. Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 2з. Л. 5]. В отчете сообщалось:

Вместо предложенных путевых построек на деревянных стульях и без штукатурки стен все они, как и жилые дома, были сооружены на каменных сплошных фундаментах и цоколях, оштукатурены внутри и с увеличенной площадью в среднем на 3,5 кв. саж. на версту дороги. Кроме того, на всех станциях были построены отдельные пассажирские здания с тщательной внутренней отделкой, хотя техническими условиями разрешалось на станциях V класса их не возводить, отводя в ближайшем к линии жилым доме необходимое для станционной службы помещение [РГИА. Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 2з. Л. 5].

Несмотря на то, что расширение станции Никольское было внесено в расчетную ведомость МПС, Общество КВЖД за счет выделенных средств осуществило расширение каменного пассажирского здания, увеличив его площадь до 169,87 кв. сажени (площадь прежнего – 51,03 кв. сажени), а также построило кирпичное на каменном фундаменте паровозное здание на шесть столб с разборкой и укладкой заново рельсовых путей [Там же. Ф. 323. Оп. 4. Д. 35. Л. 2 об.]. Общий перерасход на формирование гражданской инфраструктуры по расценочной ведомости Общества КВЖД на 1902 г. составлял 16 903,73 руб., но он перекрывался экономией средств, выделенных на отчуждение земель [Там же. Ф. 350. Оп. 18. Д. 1307. Л. 34 об., 37 об. –39]. Земли, по которым прошла дорога, являлись государственной собственностью и находились во владении крестьянских обществ и казачьих станиц, что позволило получить их безвозмездно [Там же. Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 2з. Л. 6].

Существование типовых проектов МПС для построек всех категорий обеспечило выполнение их в едином «русском стиле». Вокзалы, школы, церкви, жилые дома, бани и прочие здания были узнаваемы и считались лучшими [Глатоленкова, Базилевич, с. 509]. Значение строительства Никольской железнодорожной ветки проявлялось в ускоренном развитии прилегающих к ней населенных пунктов. Генерал Н. И. Гродеков, занявший пост приамурского генерал-губернатора в 1898 г., в своем всеподданнейшем отчете за 1898–1900 гг. отмечал, что г. Никольск, «став узлом двух железных дорог – Уссурийской и Восточной Китайской, – приобрел весьма важное значение в экономическом отношении», превратившись в крупный сельскохозяйственный рынок сбыта. Это нашло отражение в размерах годового бюджета города, который в 1900 г. составил 86 тыс. руб. [Гродеков, 1901, с. 3].

При этом Общество КВЖД не обладало возможностями для привлечения каторжных, ссыльных и нижних чинов российской армии к выполнению работ по сооружению дороги, в отличие от МПС, которое активно пользовалось этим при строительстве западного подхода к КВЖД [Дмитриева, с. 867]. Данный факт, а также приграничная локализация Никольской ветки и высокая плотность населения Китая привели к переброске на российскую территорию через мест-

ных подрядчиков значительного числа китайских рабочих, чей труд был дешевле. Заработная плата поденного китайского чернорабочего составляла 70 коп., русского – 1 руб. [РГИА. Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 2з. Л. 7]. Присутствие значительного числа китайских подданных на территории Российской империи приводило к столкновениям с местным казачьим населением и к вмешательствам в судебные разбирательства китайских властей. Региональная пресса регулярно сообщала о подобных происшествиях, часто занимая сторону пострадавших китайцев [Восточный вестник, 1900, № 7, с. 3; № 10, с. 1–2].

Строительство Транссибирской магистрали в целом и отдельных ее участков, особенно от Владивостока до Хабаровска, воспринималось центральными и региональными властями как инструмент, призванный обеспечить транспортную связь дальневосточной окраины с европейской частью империи, а также в качестве средства колонизации данной территории [Урбански, с. 76]. Проявлялось это не только в переселенческой политике, хотя именно она была призвана решить проблему заселения региона. Символическое освоение пространства стало одним из основных направлений деятельности Приамурского генерал-губернатора С. М. Духовского, занимавшего эту должность в период строительства Уссурийской железной дороги. Отмечая в 1894 г., что «принадлежащий нам (Российской империи. – Н. Д.) берег Уссури очень мало заселен, только у самой реки на всем ее протяжении расположены немногочисленные казачьи станицы и поселки; местность же, по которой будет пролегать железная дорога, совершенно безлюдна» [Заветная мечта императора, с. 43], генерал-губернатор обратил внимание на случайный характер названий, которые получают станции вдоль строящейся дороги. Они, по его мнению, никоим образом не отражали принадлежность данной территории Российскому государству. Исправить ситуацию должны были «наименования в память лиц, принимавших особое участие в деле постройки дороги», которые тем самым должны были послужить «напоминанием будущим поколениям о деятелях первоначальной труднейшей эпохи» [Там же]. По его инициативе появились станции Вяземская (вместо Медвежьей) и Корфовская.

Схожая ситуация сложилась и вдоль Никольской железнодорожной ветки. Ее приграничный характер, а также основное назначение – связать Российскую и Китайскую империи – придавали особый смысл символическому освоению данного пространства. Генерал Н. И. Гродеков, занявший в 1898 г. пост приамурского генерал-губернатора после С. М. Духовского и длительное время являвшийся его помощником, эту идею активно поддерживал, отмечая во всеподданнейшем отчете за 1901–1902 гг., что соединение «непрерывным рельсовым путем» Владивостока, Порт-Артура и Санкт-Петербурга через озеро Байкал стало событием величайшей важности, которое войдет в историю, а память о людях, принимавших в этом процессе активное участие, должна быть увековечена в наименованиях стан-



ций. Так, первая от китайской границы железнодорожная станция на Никольской ветке, основанная в 1898 г., была названа именно в его честь [Гродеков, 1902, с. 17].

В дальнейшем местные власти придавали этому вопросу еще большее значение в связи с интенсификацией экономических и социокультурных связей с соседней Китайской империей и увеличением китайского населения в регионе. В 1903 г. после завершения строительства КВЖД и включения Уссурийской железной дороги через соединительную ветку в единую транспортную сеть страны вопрос о переименовании станций был актуализирован новым приамурским генерал-губернатором Д. И. Субботичем. Сообщая о положительных тенденциях в этом направлении и отмечая появление станции Гродеково, он обратил внимание министра путей сообщений князя М. И. Хилкова в письме от 12 апреля 1903 г. на то, что одновременно с этим появляются такие наименования, как Хунхуз, Кауль, Манзовка. Особое возмущение и генерал-губернатора, и местных жителей вызывало переименование в Кетрицево станции Никольской, получившей свое название, как и близлежащий город, в честь Николая Чудотворца. Д. И. Субботич отмечал:

Переименование одной из популярнейших станций... по имени лица, не имеющего никакой связи ни с историей края, ни с постройкой дороги, ни с городом, посреди которого станция расположена... настолько огорчило никольск-уссурийских горожан, что они собираются обратиться с всеподданнейшим ходатайством о восстановлении прежнего названия [Заветная мечта императора, с. 125].

Согласно письму инженера Д. Л. Хорвата от 29 октября 1903 г., переименование некоторых станций Уссурийской железной дороги «было вызвано необходимостью устранения однозвучности или одноименности названий... с названиями станций, имеющих на остальной сети русских железных дорог», что приводило к путанице при покупке билетов пассажирами и отправке грузов [Там же, с. 127].

К длительной переписке по данному вопросу был также привлечен и наместник царя на Дальнем Востоке Е. И. Алексеев, к авторитетному мнению которого обращался Д. И. Субботич. В качестве доводов приводились не только «анормальность» разницы в названиях железнодорожной станции и города, в котором она расположена, но и сохранение «в обиходе местного населения» прежнего наименования [Там же]. Начавшаяся русско-японская война не помешала дальнейшему обсуждению вопроса, но отложила его положительное решение. Обращает на себя внимание разница в аргументации позиций центральными и региональными властями в данной дискуссии. Представители МПС, в том числе сам министр М. И. Хилков, выступали против переименования, основываясь на принципах удобства разнообразия в названиях станций при железнодорожном сообщении,

для наместника Е. И. Алексеева и приамурского генерал-губернатора Д. И. Субботича более важным оставалось символическое закрепление Российской империи в топонимике Дальнего Востока. Последний в марте 1905 г. сообщал, что с наименованием «Кетрицево» железнодорожной станции при г. Никольск-Уссурийске он не может примириться, так как не находил «удобным, чтобы станция при русском городе называлась чужим населению и вообще русскому духу именем» [Заветная мечта императора, же, с. 132]. Станция сменила название на Никольск-Уссурийский только в 1907 г. уже при новом генерал-губернаторе П. Ф. Унтерберге.

Дальнейшее развитие районов, прилегавших к Никольской соединительной ветке и Уссурийской железной дороге, происходило в новых условиях, сложившихся после завершения русско-японской войны. По инициативе С. Ю. Витте и при активном сопротивлении военного ведомства оба названных участка Транссибирской железнодорожной магистрали в 1906 г. перешли в аренду Общества КВЖД, что привело к увеличению грузопотоков из Владивостока в Китай и дальнейшему развитию трансграничной контактной зоны. В крупных населенных пунктах стали появляться специализированные русско-китайские школы, обеспечивая образовательные потребности населения обеих империй. В 1912 г. в Никольск-Уссурийске в новом здании был открыт китайский театр, инициатором и финансовым вдохновителем которого стало Китайское общество взаимного вспомоществования. Таким образом, преследуя на начальном этапе железнодорожного строительства исключительно военно-стратегические цели, российское имперское правительство имплицитно формировало трансграничную контактную зону, создавая новые населенные пункты, развивая гражданскую инфраструктуру.

### Библиографические ссылки

*Агапов М.* В поисках «выхода из тупика»: транссибирские транспортные проекты конца XIX – начала XX в. // *Quaestio Rossica*. 2018. Т. 6, № 3. С. 771–783. DOI 10.15826/qr.2018.3.327.

*Алексеев А. И., Морозов Б. Н.* Освоение русского Дальнего Востока (конец XIX в. – 1917 г.). М.: Наука, 1989. 221 с.

Альбом исполнительных чертежей Южно- и Северо-Уссурийской железной дороги. 1891–1894, 1894–1897. СПб.: Т-во худож. печати, 1900. 2 с., 94 л.

*Барбенко Я. А., Бляхер Л. Е. и др.* Трансграничные регионы Дальнего Востока // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2023. № 3. С. 73–84. DOI 10.24866/1998-6785/2023-3/73-84.

*Борзунов В. Ф.* История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX вв.: автореф. дис. ... докт. ист. наук. М.: [Б. и.], 1972. 40 с.

*Глатоленкова Е. В., Базилевич М. Е.* Историческая среда дальневосточных городов: наследие Уссурийской железной дороги // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке: тр. Всерос. науч.-практ. конф. творч. молодежи с междунар. участием (Хабаровск, 18–21 апр. 2023 г.): в 2 т. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2023. Т. 1. С. 508–511.

*Головнев И., Головнева Е.* Дальний Восток в фильмах А. Литвинова: конструирование образа пространства // *Quaestio Rossica*. 2017. Т. 5, № 1. С. 109–124. DOI 10.15826/qr.2017.1.214.

*Гродеков Н. И.* Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова. 1898–1900 годы. Хабаровск : Тип. Канцелярии приамур. ген.-губернатора, 1901. 148 с.

*Гродеков Н. И.* Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова. 1901 и 1902 годы. Хабаровск : Тип. Канцелярии приамур. ген.-губернатора, 1902. 69 с.

*Дацышен В. Г.* Очерки истории российско-китайской границы во 2-й половине XIX – начале XX века. Кызыл : Республ. тип., 2000. 215 с.

*Демешкина Т. А., Дутчак Е. Е.* Социокоммуникативное пространство трансграничья: модель реконструкции культурно-языкового ландшафта Сибири // Вестн. Томск. гос. ун-та. Филология. 2020. № 67. С. 28–44. DOI 10.17223/19986645/67/2.

*Деревянко А. П.* Сооружение Уссурийской железной дороги (1891–1897 гг.) // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии : междунар. науч. конф. : тез. докл. и сообщений. Владивосток : Ин-т истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, 1997. С. 105–107.

*Дмитриева Н. В.* На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // Новейшая история России. 2023. Т. 13, № 4. С. 861–874. DOI 10.21638/spbu24.2023.410.

Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги : док. и материалы / сост. и ред. Н. А. Троицкая. Владивосток : Дальнаука, 2011. 155 с.

*Илларионов А. А.* Исторический опыт государственно-частного партнерства в транспортном освоении Приморья (на примере сооружения Уссурийской железной дороги) // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2014. № 2. С. 51–60.

Восточный вестник. 1900. № 7, 10.

*Кротова М. В.* Из Европы в Азию : КВЖД как часть транзитного пути // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 270–279. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279.

*Курас Л. В., Кальмина Л. В., Михалев А. В.* Капитаны российской восточной политики: рубеж XIX–XX вв. Иркутск : Оттиск, 2018. 111 с.

*Лукоянов И. В.* «Не отстать от держав...» : Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. СПб. : Нестор-История, 2008. 668 с.

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

*Малыгина О. А., Евтехов Р. А., Паликова Т. В.* Формирование имперских институтов управления в забайкальском трансграничье: проблемы освоения новых территорий (XVIII – начало XX в.) // Былые годы. 2016. Т. 42, № 4. С. 1110–1117.

*Михалев М. С.* Трансграничье России и Китая: потребность в антропологическом осмыслении // Проблемы Дальнего Востока. 2018. № 6. С. 123–134. DOI 10.31857/S013128120002696-6.

*Никифорова Н. В.* История Забайкальской железной дороги (1887–1934 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Иркутск : [Б. и.], 2019. 26 с.

РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 16, 35; Ф. 350. Оп. 18. Д. 1307; Ф. 363. Оп. 6. Д. 151; Ф. 373. Оп. 2. Д. 40; Ф. 1162. Оп. 1. ОГЭ-1906. Д. 2з; Ф. 1273. Оп. 1. Д. 135.

*Ремнев А. В.* Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX в. Омск : Омск. гос. ун-т, 2004. 548 с.

Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / под ред. А. В. Лукина. М. : Весь мир, 2013. 704 с.

*Трубицын Д. В.* Трансграничье как объект культурологического исследования: методологический обзор // Гуманитарный вектор. 2011. № 2 (26). С. 135–142.

*Урбански С.* За степным фронтиром: история российско-китайской границы. М. : Новое лит. обозрение, 2023. 478 с.

Ходяков М. В. Станция Маньчжурия в начале XX в.: проблемы организации управления на железной дороге // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 8: История. 2023. Т. 64, № 4. С. 97–106. DOI 10.55959/MSU0130-0083-8-2023-64-4-97-106.

Ходяков М. В., Чжао Ч. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // Вестн. Новосиб. гос. ун-та. Сер.: История, филология. 2023. № 22 (8). С. 100–111. DOI 10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111.

Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / отв. ред. М. В. Ходяков. СПб. : Изд-во С.-Петерб. ун-та, 2020. 659 с.

Bergelson M., Kibrik A., Raskladkina M. The Language of a Lost Russian Region in the Historical Context of Russia's Eastward Expansion // *Quaestio Rossica*. 2020. Vol. 8, № 3. P. 916–936. DOI 10.15826/qr.2020.3.504.

Dukes P. *Russia in Manchuria. A Problem of Empire*. L. ; N. Y. : Routledge, 2022. 159 p.

Marks S. G. *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917*. L. : Tauris, 1991. 240 p.

Wolff D. *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*. Stanford : Stanford Univ. Press, 1999. 255 p.

## References

Agapov, M. (2018). V poiskakh “vykhoda iz tupika”: transsibirskie transportnye proekty kontsa XIX – nachala XX v. [Looking for a “Way out”: Trans-Siberian Transportation Projects at the Turn of the 20<sup>th</sup> Century]. In *Quaestio Rossica*. Vol. 6. No. 3, pp. 771–783. DOI 10.15826/qr.2018.3.327.

*Al'bom ispolnitel'nykh chertezhei Yuzhno- i Severo-Ussuriiskoi zheleznoi dorogi. 1891–1894, 1894–1897* [Album of Executive Drawings of the South and North Ussuri Railway. 1891–1894, 1894–1897]. (1900). St Petersburg, Tovarishchestvo khudozhestvennoi pečati. 2 p., 94 l.

Alekseev, A. I., Morozov, B. N. (1989). *Osvoenie russkogo Dal'nego Vostoka (konets XIX v. – 1917 g.)* [Development of the Russian Far East (End of the 19<sup>th</sup> Century – 1917)]. Moscow, Nauka. 221 p.

Barbenko, Ya. A., Blyakher, L. E. et al. (2023). Transgranichnye regiony Dal'nego Vostoka [Transboundary Regions of the Far East]. In *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya*. No. 3, pp. 73–84. DOI 10.24866/1998-6785/2023-3/73-84.

Bergelson, M., Kibrik, A., Raskladkina, M. (2020). The Language of a Lost Russian Region in the Historical Context of Russia's Eastward Expansion. In *Quaestio Rossica*. Vol. 8. No. 3, pp. 916–936. DOI 10.15826/qr.2020.3.504.

Borzunov, V. F. (1972). *Istoriya sozdaniya Transsibirskoi zheleznodorozhnoi magistrali XIX – nachala XX vv.* [History of the Creation of the Trans-Siberian Railway in the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Avtoref. dis. ... dokt. ist. nauk. Moscow, S. n. 40 p.

Datsyshen, V. G. (2000). *Ocherki istorii rossiisko-kitaiskoi granitsy vo 2-i polovine XIX – nachale XX veka* [Essays on the History of the Russian-Chinese Border in the 2<sup>nd</sup> Half of the 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries]. Kyzyl, Respublikanskaya tipografiya. 215 p.

Demeshkina, T. A., Dutchak, E. E. (2020). Sotsiokommunikativnoe prostranstvo transgranich'ya: model' rekonstruktsii kul'turno-yazykovogo landshafta Sibiri [Socio-Communicative Space of the Transborder: A Model for Reconstructing the Cultural and Linguistic Landscape of Siberia]. In *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Filologiya*. No. 67, pp. 28–44. DOI 10.17223/19986645/67/2.

Derevyanko, A. P. (1997). Sooruzhenie Ussuriiskoi zheleznoi dorogi (1891–1897 gg.) [Construction of the Ussuri Railway (1891–1897)]. In *KVZhD i ee vliyanie na razvitiye politicheskikh, sotsial'no-ekonomicheskikh i kul'turnykh protsessov v Severo-Vostochnoi Azii. Mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya. Tezisy докладов i soobshchenii*.

Vladivostok, Institut istorii, arheologii i etnografii narodov Dal'nego Vostoka Dal'nevostochnogo otdeleniya RAN, pp. 105–107.

Dmitrieva, N. V. (2023). Na puti k KVZhD: finansovaya sostavlyayushchaya istorii stroitel'stva Kaidalovskoi zheleznodorozhnoi vetvi [On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction]. In *Noveishaya istoriya Rossii*. Vol. 13. No. 4, pp. 861–874. DOI 10.21638/spbu24.2023.410.

Dukes, P. (2022). *Russia in Manchuria. A Problem of Empire*. L., N. Y., Routledge. 159 p.

Glatolenkova, E. V., Bazilevich, M. E. (2023). Istoricheskaya sreda dal'nevostochnykh gorodov: nasledie Ussuriiskoi zheleznoi dorogi [Historical Environment of the Far Eastern Cities: The Legacy of the Ussuri Railway]. In *Nauchno-tekhnicheskoe i ekonomicheskoe sotrudnichestvo stran ATR v XXI veke. Trudy Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii tvorcheskoi molodezhi s mezhdunarodnym uchastiem (Khabarovsk, 18–21 aprelyya 2023 g.) v 2 t.* Khabarovsk, Izdatel'stvo Dal'nevostochnogo gosudarstvennogo universiteta putei soobshcheniya. Vol. 1, pp. 508–511.

Golovnev, I., Golovneva, E. (2017). Dal'nii Vostok v fil'makh A. Litvinova: konstruirovaniye obraza prostranstva [The Far East in the Films of A. Litvinov: Constructing the Image of Space]. In *Quaestio Rossica*. Vol. 5. No. 1, pp. 109–124. DOI 10.15826/qr.2017.1.214.

Grodekov, N. I. (1901). *Vsepoddanneishii otchet Priamurskogo general-gubernatora generala ot infanterii Grodekova. 1898–1900 gody* [The Humblest Report of the Amur Governor-General, Infantry General Grodekov. 1898–1900]. Khabarovsk, Tipografiya Kantselyarii priamurskogo general-gubernatora. 148 p.

Grodekov, N. I. (1902). *Vsepoddanneishii otchet Priamurskogo general-gubernatora generala ot infanterii Grodekova. 1901 i 1902 gody* [The Humblest Report of the Amur Governor-General, Infantry General Grodekov. 1901 and 1902]. Khabarovsk, Tipografiya Kantselyarii priamurskogo general-gubernatora. 69 p.

Illarionov, A. A. (2014). Istoricheskii opyt gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v transportnom osvoenii Primor'ya (na primere sooruzheniya Ussuriiskoi zheleznoi dorogi) [Historical Experience of Public-Private Partnership in the Transport Development of Primorye (with Reference to the Construction of the Ussuri Railway)]. In *Oikumena. Regionovedcheskie issledovaniya*. No. 2, pp. 51–60.

Khodyakov, M. V. (2023). Stantsiya Man'chzhuriya v nachale XX v.: problemy organizatsii upravleniya na zheleznoi doroge [Manchuria Railway Station in the Early 20<sup>th</sup> Century: Problems of Organisation of Management on the Railway]. In *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 8: Istoriya*. Vol. 64. No. 4, pp. 97–106. DOI 10.55959/MSU0130-0083-8-2023-64-4-97-106.

Khodyakov, M. V. (Ed.). (2020). *Tsentri i regiony: ekonomicheskaya politika pravitel'stva na okrainakh Rossiiskoi imperii (1894–1917)* [The Centre and Regions: Economic Policy of the Government on the Outskirts of the Russian Empire (1894–1917)]. St Petersburg, Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo universiteta. 659 p.

Khodyakov, M. V., Zhao, Zh. (2023). Stroitel'stvo tserkvei v Zabaikal'e i Kitaisko-Vostochnaya zheleznaya doroga: Kaidalovskaya vetv' na rubezhe XIX–XX vekov [Church Construction in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kaydalovskaya Railway Branch at the Turn of the 20<sup>th</sup> Century]. In *Vestnik Novosibirskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Istoriya, filologiya*. No. 22 (8), pp. 100–111. DOI 10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111.

Krotova, M. V. (2023). Iz Evropy v Aziyu: KVZhD kak chast' tranzitnogo puti [From Europe to Asia: CER as Part of the Transit Route]. In *Novoe proshloe / The New Past*. No. 4, pp. 270–279. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279.

Kuras, L. V., Kal'mina L. V., Mikhalev A. V. (2018). *Kapitany rossiiskoi vostochnoi politiki: rubezh XIX–XX vv.* [Captains of Russian Eastern Policy: The Turn of the 20<sup>th</sup> Century]. Irkutsk, Ottisk. 111 p.

Lukin, A. V. (Ed.). (2013). *Rossiya i Kitai: chetyre veka vzaimodeistviya. Istoriya, sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya rossiisko-kitaiskikh otnoshenii* [Russia

and China: Four Centuries of Interaction. History, Current State and Prospects for the Development of Russian-Chinese Relations]. Moscow, Ves' mir. 704 p.

Lukoyanov, I. V. (2008). "Ne otstat' ot derzhav...". *Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX – nachale XX v.* ["Keeping up with the powers...". Russia in the Far East at the End of the 19<sup>th</sup> – Beginning of the 20<sup>th</sup> Centuries]. St Petersburg, Nestor-Istoriya. 668 p.

Magaziner, N. A. (2016). *Zhelezodorozhnye khramy Transsibirskoi magistrali (konets XIX – nachalo XX v.)* [Railway Churches of the Trans-Siberian Railway (Late 19<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries)]. St Petersburg, Renome. 216 p.

Malygina, O. A., Evtekhov, R. A., Palikova T. V. (2016). Formirovanie imperskikh institutov upravleniya v zabaikal'skom transgranich'e: problemy osvoeniya novykh territorii (XVIII – nachalo XX v.) [Formation of Imperial Institutions of Management in the Trans-Baikal Transborder Region: Problems of Development of New Territories (18<sup>th</sup> – Early 20<sup>th</sup> Centuries)]. In *Blye gody*. Vol. 42. No. 4, pp. 1110–1117.

Marks, S. G. (1991). *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917*. L., Tauris. 240 p.

Mikhalev, M. S. (2018). Trasgranich'e Rossii i Kitaya: potrebnost' v antropologicheskom osmyslenii [Cross-Border Regions of Russia and China: The Need for Anthropological Understanding]. In *Problemy Dal'nego Vostoka*. No. 6, pp. 123–134. DOI 10.31857/S013128120002696-6.

Nikiforova, N. V. (2019). *Istoriya Zabaikal'skoi zheleznoi dorogi (1887–1934 gg.)* [History of the Transbaikal Railway (1887–1934)]. Avtoref. dis. ... kand. ist. nauk. Irkutsk, S. n. 26 p.

Remnev, A. V. (2004). *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, Omskii gosudarstvennyi universitet. 548 p.

RGIA [Russian State Historical Archive]. Stock 323. List 4. Dos. 16, 35; Stock 350. List 18. Dos. 1307; Stock 363. List 6. Dos. 151; Stock 373. List 2. Dos. 40; Stock 1162. List 1. OGE-1906. Dos. 2z; Stock 1273. List 1. Dos. 135.

Troitskaya, N. A. (Ed.). (2011). *Zavetnaya mechta imperatora. K 120-letiyu nachala stroitel'stva Ussuriiskoi zheleznoi dorogi. Dokumenty i materialy* [The Emperor's Cherished Dream. For the 120<sup>th</sup> Anniversary of the Start of Construction of the Ussuri Railway. Documents and Materials]. Vladivostok, Dal'nauka. 155 p.

Trubitsyn, D. V. (2011). Transgranich'e kak ob'ekt kul'turologicheskogo issledovaniya: metodologicheskii obzor [Transborder Region as an Object of Cultural Research: Methodological Review]. In *Gumanitarnyi vektor*. No. 2 (26), pp. 135–142.

Urbanski, S. (2023). *Za stepnym frontirom: istoriya rossiisko-kitaiskoi granitsy* [Beyond the Steppe Frontier: The History of the Russian-Chinese Border]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie. 478 p.

*Vostochnyi vestnik* [Vostochnyi Vestnik]. 1900. No. 7, 10.

Wolff, D. (1999). *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*. Stanford, Stanford Univ. Press. 255 p.

*The article was submitted on 08.10.2023*