

DOI: 10.55959/MSU0130-0083-8-2023-64-4-00-00



М.В. Ходяков

СТАНЦИЯ МАНЬЧЖУРИЯ В НАЧАЛЕ ХХв.: ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

M.V. Khodjakov

MANCHURIA RAILWAY STATION IN THE EARLY 20th CENTURY: PROBLEMS OF ORGANIZATION OF MANAGEMENT ON THE RAILWAY

Аннотация. Статья посвящена вопросам организации управления на железнодорожной станции Маньчжурия в начале ХХ в. Станция находилась на китайской территории в двух километрах от российской границы. Несколько десятилетий здесь преобладало русское население, строились храмы, школы, больницы, действовали две таможни. Управление поселком, который сформировался при станции, осуществлялось администрацией Китайско-Восточной железной дороги. Одновременно с этим в момент окончания строительства железнодорожной соединительной ветви «Китайский разъезд — Маньчжурия» часть функций по управлению станцией взяла на себя Забайкальская железная дорога. В статье на основе материалов Российского государственного исторического архива показано, что совместное управление станцией сразу двумя железными дорогами имело ряд особенностей. Для урегулирования спорных ситуаций администрация железных дорог заключала специальные соглашения. Первое из них было подписано в 1903 г. и предусматривало поступление всех доходов и

Ходяков Михаил Викторович, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой Новейшей истории России Института истории Санкт-Петербургского государственного университета

Khodjakov Mikhail Viktorovich, Doctor in History, Professor, Head, Department of Modern History of Russia, Institute of History, St. Petersburg State University
m.khodyakov@spdu.ru

ORCID: 0000-0001-8469-2590

Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского научного фонда (проект № 23-48-00004 «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия»)

This research was supported by the Russian Science Foundation within the framework of the scientific project N 23-48-00004 “Chinese Eastern Railway as a trans-border socio-cultural system: studying its history, reconstructing and modeling mechanisms of cultural heritage protection”

сборов при эксплуатации пограничного участка дороги от китайской границы до станции Маньчжурия в пользование Забайкальской дороги. Она же должна была нести все расходы по эксплуатации подвижного состава. Эксплуатация станционных сооружений была четко регламентирована: одна часть каменного пассажирского здания, а также территорий вдоль железнодорожной магистрали переходила в ведение Забайкальской дороги, а другая — в ведение Китайской дороги. Расходы по содержанию и ремонту пассажирского здания, других сооружений общего пользования на станции Маньчжурия должны были производиться каждой дорогой в равных частях. Эффективность работы станции во многом зависела от правильной организации системы управления. Одновременное участие в этом процессе представителей сразу двух железнодорожных управлений вызвало отсутствие единства действий в организации перевозок. Казенная Забайкальская железная дорога находилась в зависимости от центральных ведомств. Китайско-Восточная железная дорога, как частная, имела более широкие полномочия. Не добавляло единства и присутствие на станции Маньчжурия коммерческих агентов, нередко преследовавших свои цели в ущерб государственным интересам.

Ключевые слова: станция Маньчжурия, Китайско-Восточная железная дорога, Забайкальская железная дорога, Кайдаловская железнодорожная ветвь, Забайкалье, приграничная территория,

Abstract. The article concerns the organization of management at the Manchuria railway station in the early 20th century. The station was located on the Chinese territory, two kilometers from the Russian border. For several decades, the Russian population constituted a majority there; churches, schools and hospitals were built, and two customs offices operated. The management of the hamlet, which sprang up near the station, was carried out by the administration of the Chinese Eastern Railway. Simultaneously, at the time of the completion of the construction of the railway connecting branch “Chinese Junction — Manchuria”, part of the functions of the management of the station was taken over by the Trans-Baikal Railway. On the materials of the Russian State Historical Archive the author had shown that the joint management of the station by two railways at once had a number of peculiar features. To resolve disputes, the administration of the railways entered into special agreements. The first of them was signed in 1903 and made provision for all income and fees from the operation of the border section of the road from the Chinese border to the Manchuria station to go into the use of the Transbaikal road. All expenses for the operation of the rolling stock were also to be borne by the Trans-Baikal Road. The operation of the station facilities was strictly regulated: one part of the stone building for passengers, as well as the territories along the railway line, passed under the control of the Trans-Baikal Road, and the other — under the control of the China Road. Expenses for the maintenance and repair of the building for passengers, as well as other public facilities at the Manchuria station, were to be borne by each road in equal parts. The efficiency of the station largely depended on the due organization of the management system. The simultaneous participation in this process of the representatives of two railway departments at once led to a lack of unity of action in matters of organizing transportation. The state-owned Trans-Baikal Railway

was dependent on the central departments. The Chinese Eastern Railway, as a private road, had broader competence. The presence of commercial agents at the Manchuria station did not add to unity, as they often pursued their own goals to the detriment of state interests.

Keywords: Manchuria Station, Chinese Eastern Railway, Trans-Baikal Railway, Kaidalovskaya railway line, Transbaikalia, border area.

* * *

Первая станция Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) Маньчжурия занимала особое положение в системе железнодорожного сообщения России. Находящаяся на границе с Китаем, она была конечным пунктом соединительной ветви (Кайдаловской) между Забайкальской железной дорогой (ЗЖД) и Китайско-Восточной железной дорогой. Географическое положение обусловило стремительную динамику ее развития. Постройка станции началась в 1900 г., в 1904 г. здесь открылось временное движение, а передача в эксплуатацию произошла в 1905 г.¹ Перепись 1910 г. зафиксировала в пристанционном поселке 4346 православных, 3204 «буддистов и конфуциан», около 500 иудеев, 200 магометан, 170 католиков, свыше 100 лютеран, более 40 старообрядцев и др.² К 1914 г. население поселка составляло свыше 10 тыс. чел.³ Уже в начале XX в. Маньчжурия была причислена к станциям II класса⁴. На станции располагался не только переселенческий пункт, но также китайская и русская и таможи. Этому способствовало пограничное положение станции, обусловившее открытие здесь в 1902 г. российской таможенной заставы с утвержденным штатом управляющего и двух его помощников⁵.

Поскольку станция оказалась в сфере деятельности одновременно двух железных дорог — ЗЖД и КВЖД — ее функционирование отражалось в исследовательской литературе уже в начале XX столетия. Так, об особых условиях эксплуатации ЗЖД писал начальник

¹ Никифорова Н.В. История Забайкальской железной дороги (1887–1934 гг.). Дисс. ... канд. ист. наук. Иркутск, 2019. С. 65.

² Солдатов В. Железнодорожные поселки по Забайкальской линии. Статистическое описание и материалы по переписи 1910 года / Под ред. Д.М. Головачева. Т. 5. СПб., 1912. С. 452–453.

³ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге: 1914: От С.-Петербурга до Владивостока / Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова и инж. А.Ф. Здырского. 12-е изд. СПб., 1914. С. 455.

⁴ Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1901–1902 гг. / Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. СПб., 1902. С. 343. К станциям I класса относились крупные сортировочные, грузовые и пассажирские станции. Участковые и небольшие грузовые станции попадали во II или III класс. Промежуточные станции — в IV или V класс.

⁵ Таможня на Тихом океане: документы и материалы. Вып. 5. Таможня в Забайкалье. 1862–1926 гг. / Сост. Н.А. Беляева, Н.А. Троицкая. Владивосток, 2008. С. 29.

дороги Ф.И. Кнорринг⁶. В отчете о постройке Кайдаловской соединительной ветви протяженностью 340 верст от Китайского разъезда ЗЖД до станции Маньчжурия КВЖД говорилось как о стоимости работ по сооружению дороги, так и о проблемах, связанных с организацией рабочей силы и доставкой стройматериалов⁷.

В исследованиях современных авторов история станции Маньчжурия рассмотрена через призму ряда вопросов, связанных с ролью Забайкалья в экономической жизни страны⁸, проблем дефицита в железнодорожной сети⁹, финансирования железнодорожного строительства¹⁰.

Нередко исследователи касались истории станции Маньчжурия в связи с изменениями контуров российско-китайской границы. В частности, «дикость нравов» и «темная сторона» жизни станции были охарактеризованы в работе Сёрен Урбански. В поселке, по мнению автора, в начале XX в. процветали «ночная жизнь, проституция, азартные игры и места, предназначенные для употребления алкоголя»¹¹. Правда, автор нашел возможность коснуться проблем формирования общественной администрации поселка, оставшейся под надзором и контролем правления КВЖД¹². Вместе с тем, вопросы организации железнодорожного сообщения на станции Маньчжурия в работах исследователей чаще всего обойдены стороной. Частично эти сюжеты были представлены лишь в диссертации Н.В. Никифоровой¹³. К сожалению, и в ряде новейших изданий, посвященных истории КВЖД, данный вопрос освещен поверхностно¹⁴.

⁶ Кнорринг Ф. Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги. Забайкальская ж.д. 1906–1910. Иркутск, 1910. С. 7–212.

⁷ Отчет о постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской ж.д. до ст. Маньчжурия Китайской Восточной ж.д. 1898–1901 гг. СПб., 1904. С. 4–5.

⁸ Иванов А.А., Кальмина Л.В., Курас Л.В. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880–1920-е гг.) / Отв. ред. Б.В. Базаров. Иркутск, 2012. С. 142–162.

⁹ Богомазов Н.И. «Рельсовый голод» на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны и попытки борьбы с ним // Новейшая история России. 2023. Т. 13. № 2. С. 272–290; Баталова Т.И. Проблема дефицита в железнодорожной сети Азиатской России в конце XIX — начале XX в. // Экономическая история Сибири XX века. В 3 ч. Ч. 1 / Отв. ред. Е.В. Демчик. Барнаул, 2006. С. 153–164; и др.

¹⁰ Дмитриева Н.В. На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // Новейшая история России. 2023. Т. 13. № 4.

¹¹ Урбански С. За степным фронтиром: история российско-китайской границы / Пер. с англ. М., 2023. С. 190.

¹² Там же. С. 191–197.

¹³ Никифорова Н.В. Указ соч.

¹⁴ Китайско-Восточная железная дорога / Сост. В.И. Мителенко, Л.М. Ласточкина, И.А. Трунова и др. СПб., 2022. С. 153.

Между тем материалы РГИА позволяют охарактеризовать ряд проблем организации железнодорожного дела на станции Маньчжурия, опустив при этом как политику государства в сфере железнодорожного строительства, так и общее неблагоприятное состояние дел на ЗЖД, выразившееся в колоссальных хищениях. Эти вопросы были предметом разбирательства специальной комиссии, образованной распоряжением министра путей сообщения в марте 1907 г. Доклады об итогах расследования ситуации на ЗЖД, представленные спустя год, позволили Министерству путей сообщения не только провести кадровые перестановки, но и до некоторой степени улучшить работу дороги¹⁵. В настоящей статье акцент сделан прежде всего на трудностях, существовавших в деле совместно управления станцией Маньчжурия двумя железными дорогами — ЗЖД и КВЖД.

Постройка Забайкальской железной дороги, начатая в 1898 г., способствовала активному освоению азиатской части страны. Дорога сооружалась и сдавалась в эксплуатацию участками в разные сроки. О ходе прокладки «соединительной ветки» к китайской границе и станции Маньчжурия говорилось во всеподданнейшем докладе министра путей сообщения от 2 июля 1899 г. К этому времени на строительстве Кайдаловской ветви было занято до 9 тыс. чел.¹⁶ Работы на ветви велись таким образом, чтобы окончить их к 1901 г.¹⁷

Процесс «торжественной постройки» дороги был завершён 10 февраля 1901 г., и тогда же началось движение на соединительной ветке. В соответствии с договором, заключённым в день начала движения между начальником работ ЗЖД и начальником Западного отдела КВЖД, участок от китайской границы до станции Маньчжурия, протяжённостью 18,86 верст, оставался в ведении Забайкальской дороги, распоряжениями которой и осуществлялось его функционирование¹⁸. Официально участок Китайский разъезд — Маньчжурия был передан в эксплуатацию 11 октября 1901 г.¹⁹

Забайкальская дорога играла важную роль в заселении Забайкалья и Дальнего Востока. Общая численность Забайкальской области в 1906 г. составляла 810 861 чел., в 1907 г. — 830 157 чел., т.е.

¹⁵ Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 284. Оп. 1. Д. 1–80.

¹⁶ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 62.

¹⁷ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 101. Л. 8 об.–9 об.

¹⁸ Там же. Л. 156 об.–157.

¹⁹ Забайкальская железная дорога. 1900–1910. Иркутск, 1910. С. 3.

увеличилась на 19 256 человек²⁰. При этом с 1906 по 1909 г. по Забайкальской железной дороге было перевезено на восток 188 159 переселенцев²¹.

С целью эффективной эксплуатации станции Маньчжурия между руководством ЗЖД и КВЖД 6 сентября 1903 г. было подписано специальное соглашение сроком на пять лет²². Один из его пунктов предусматривал, что все доходы и сборы при эксплуатации участка от китайской границы до станции Маньчжурия будут поступать в пользование Забайкальской дороги. Все расходы по ремонту и содержанию в рабочем состоянии данного участка, организации на нем перевозок, которые осуществлялись подвижным составом ЗЖД, также должна была нести Забайкальская дорога. Однако всё, что касалось эксплуатации станционных сооружений вдоль данного участка дороги, соглашением от 6 сентября 1903 г. было регламентировано более четко. В частности, сходящиеся пути Забайкальской и Китайско-Восточной железной дорог и их станционные сооружения на станции Маньчжурия, располагавшиеся с левой стороны каменного пассажирского здания (построенного КВЖД) по направлению от Иркутска к Харбину, переходили в ведение Забайкальской дороги. КВЖД оставляла за собой все постройки с правой стороны пассажирского здания. Вместе с тем, в исключительное ведение Забайкальской железной дороги переходила та часть территории станции Маньчжурия, которая находилась слева от главного пути Забайкальской дороги²³.

Предполагалось, что расходы по содержанию и ремонту пассажирского здания, а также других сооружений общего пользования ЗЖД и КВЖД на станции Маньчжурия будут производиться каждой дорогой в равных частях. Обе дороги, Забайкальская и Китайско-Восточная, имели на станции Маньчжурия своих представителей (агентов). 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). Не исключалось, что двухкилометровый пограничный участок Мациевская–Маньчжурия в будущем будет окончательно присоединен к Забайкальской железной дороге. В этом случае его дальнейшая эксплуатация должна будет производиться на условиях, подлежащих утверждению министров путей сообщения и финансов, обеспечивающих Забай-

²⁰ Никифорова Н.В. Указ. соч. С. 73.

²¹ Забайкальская железная дорога. 1900–1910. С. 8.

²² РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 101. Л. 156 об.–157.

²³ Там же. Л. 156 об.

кальской дороге полную возможность пользования как своими сооружениями, так и устройствами общего пользования на станции Маньчжурия²⁴.

По прошествии пяти лет совместная эксплуатация станции Маньчжурия и продление договора натолкнулись на ряд сложностей. К осени 1908 г. явственно обозначились разногласия между ЗЖД и КВЖД по проекту соглашения о дальнейшем общем пользовании станцией. Телеграмма правления Общества КВЖД от 1 августа 1908 г. указывала на необходимость продления на год действующего соглашения. Существовало также личное указание министра путей сообщения генерала Н.К. Шауфуса, отданное им осенью 1907 г. агентам Забайкальской дороги, о целесообразности объединения станции Маньчжурия под общим управлением КВЖД²⁵. В связи с окончанием срока соглашения о порядке эксплуатации участка дороги от Китайской границы до станции Маньчжурия и самой станции начальник ЗЖД телеграммой от 2 сентября 1908 г. на имя управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата просил командировать на станцию Маньчжурия представителя КВЖД. В ответ Хорват запросил проект нового соглашения, разработанного ЗЖД. Выяснилось, что проект соглашения КВЖД Забайкальская дорога сочла «неприемлемым» и включила в текст соглашение дополнительный пункт, по которому назначение распорядительных агентов на станции Маньчжурия должно было осуществляться с согласия обеих дорог. Причем, если одна из дорог вдруг «заявляла просьбу» о назначении или удалении уже служащего агента, то дорога, на которой агент выполнял свои обязанности, должна была назначить другого агента. В итоге генерал Хорват, выступив против удаления агентов дороги по требованию одной из сторон, не направил представителя КВЖД на переговоры представителей железных дорог²⁶.

4 октября 1908 г. Управление железных дорог предложило через Правление Общества КВЖД обратиться к управляющему КВЖД «командировать представителя этой дороги в совещание», которое планировалось провести в Иркутске «или в крайнем случае на ст. Маньчжурия»²⁷. Результатом непростых переговоров, начавшихся в Иркутске 9 февраля 1909 г., стало соглашение двух дорог²⁸, заключенное 14 февраля. По нему две части станции объединялись под управлением одного начальника станции, назначаемого управ-

²⁴ Там же. Л. 157 об.

²⁵ Там же. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1835. Л. 4 об.

²⁶ Там же. Л. 4.

²⁷ Там же. Л. 1 об.

²⁸ Там же. Л. 69–80.

лением КВЖД из своих агентов по согласованию с начальником ЗЖД²⁹.

Руководство КВЖД выступало против того, чтобы согласовывать с Управлением Забайкальской дороги назначение начальника объединенной станции Маньчжурия, ссылаясь на то, что подобного пункта, являющегося «излишнею формалистикою», нет ни в одном из существующих соглашений, поскольку управлению ЗЖД были неизвестны служащие КВЖД — «кандидаты на должность». Это обязательство КВЖД считало для себя «стеснительным», но в конечном итоге согласилось с данным требованием ЗЖД³⁰. В ведении ЗЖД оставалось хозяйство по службе тяги, поскольку ее депо на станции было преобразовано в коренное и имело «значительное оборудование»³¹.

Соглашения между двумя железными дорогами по вопросу об управлении объединенной станцией Маньчжурия заключались вплоть до революционных событий 1917 г. В основе соглашений лежала конкретная задача: «упростить и ускорить прохождение через станцию грузов и вагонов, уменьшить станционную работу и сократить общие расходы по содержанию двух станций». С 1911 г. предусматривался 3-летний срок действия соглашения между дорогами. Взаимоотношения между руководством двух дорог были далеки от дружественных. Так, ЗЖД должна была выплачивать КВЖД денежные суммы за пользование водой «для нужд движения и служащих». В частности, соглашением от 1 октября 1910 г. ЗЖД должна была платить за воду по 300 руб. в месяц³². Одновременно с этим КВЖД получала право пользоваться поворотным кругом Забайкальской дороги «впредь до установления своего круга или треугольника». Но при этом была установлена и плата за пользование не только кругом, но и рабочей силой ЗЖД. Она составляла 50 руб. в месяц³³.

До 1916 г. соглашения предусматривали ежегодные выплаты Забайкальской дороги управлению КВЖД на содержание объединенной станции. Они составляли 80 тыс. руб. При этом управление КВЖД считало, что взносы ЗЖД не соответствуют затратам на содержание станции. Ежегодную сумму выплат КВЖД пыталась увеличить до 107 800 руб.³⁴ Но официально в соглашениях сумма не менялась до 1916 г., когда по причине всеобщего удорожания она была определена в размере 108 200 руб. в год. В целом расходы по содер-

²⁹ Там же. Л. 19.

³⁰ Там же. Л. 23.

³¹ Там же. Л. 19.

³² Там же. Д. 1836. Л. 29 об.

³³ Там же. Л. 215 об.

³⁴ Там же. Л. 163 об., 177.

жанию объединенной станции Маньчжурия составляли: в 1913 г. — 279 795 руб.; в 1914 г. — 246 345 руб.; в 1915 г. — 262 101 руб.³⁵

Противоречия между дорогами обнаружили не только в финансовых вопросах. Князь С.Н. Хилков от имени управляющего КВЖД 23 сентября 1911 г. сообщал в правление Общества КВЖД, что при объединении станции 1 октября 1910 г. «по настойчивому требованию» управления ЗЖД был создан архив станции за все время ее существования. Принятые от ЗЖД документы серьезно осложняли функционирование станции Маньчжурия: «Нам никакой надобности в этом архиве нет», — сетовал Хилков. А управление ЗЖД просто «заваливает начальника станции требованиями о наведении различных справок за прошлые года, отнимая у него для этого людей и вызывая значительную переписку». Хилков предлагал передать архив станции Маньчжурия Забайкальской дороге. Но представитель ЗЖД «от решения данного вопроса уклонился». Князь обращался в правление Общества КВЖД с просьбой «снестись с Управлением железных дорог» и просить его распоряжения о приеме Забайкальской дорогой «от нас обратно» архива станции Маньчжурия за время, предшествующее 1 октября 1910 г.³⁶

Серьезные претензии у обывателей вызывала и организация отправки грузов со станции. Корреспондент газеты «Забайкалье» отмечал мытарства грузоотправителей, которые привезя свой груз на станцию, вдруг обнаруживали отсутствие не только товарного двора, но необходимых платформ. Привыкнув к осуществлению погрузки «своими средствами», отправители никак не могли смириться с тем, что вагоны под погрузку находились в постоянном движении. А агенты, действовавшие на станции, непрозрачно намекали на то, что отправку груза следовало бы сопроводить коробкой хороших сигар или деньгами на покупку спиртного³⁷.

Станция Маньчжурия, расположенная на стыке двух железных дорог, играла ключевую роль в процессе транспортировки переселенцев, а также китайских рабочих. Через нее по КВЖД на запад проследовали десятки тысяч китайцев, значительная часть которых была занята на постройке российских транспортных коммуникаций³⁸. Эффективность работы станции во многом зависела от правильной организации системы управления. Одновременное участие в этом процессе представителей сразу двух железнодорожных управ-

³⁵ Там же. Л. 236 а, 281.

³⁶ Там же. Л. 137.

³⁷ Забайкалье. 1903. 11 июля.

³⁸ Ходяков М. В., Чжао Ч. Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны // Новейшая история России. 2017. № 1 (18). С. 7–30.

лений вызывало отсутствие единства действий в деле перевозок, не говоря уже о непроизводительной передаче на узловой станции грузов и затруднений в обмене подвижным составом. Кроме того, казенная Забайкальская железная дорога находилась в определенной зависимости от центральных ведомств. Для решения ряда вопросов с ними порой требовалось продолжительное время. В отличие от нее КВЖД, формально эксплуатировавшаяся в качестве частной дороги, имела более широкие полномочия. Не добавляло единства и присутствие на станции Маньчжурия коммерческих передаточных агентов, нередко преследовавших свои личные цели в ущерб государственным интересам.

References

Batalova T.I. *Problema defitsita v zheleznodorozhnoy seti Aziatskoy Rossii v kontse XIX — nachale XX v.* [The Problem of Shortages in the Railway Network of Asian Part of Russia in the Late 19th — Early 20th Centuries] // *Ekonomicheskaya istoriya Sibiri XX veka* [An Economic History of the 20th Century Siberia]. In 3 parts. Part 1 / Ed. by E.V. Demchik. Barnaul: Izdatel'stvo Altayskogo universiteta, 2006. P. 153–164.

Bogomazov N.I. "Rel'sovyy golod" na rossiyskikh zheleznykh dorogakh v gody Pervoy mirovoy voyny i popytki bor'by s nim ["Rail Famine" on Russian Railways During the First World War and Attempts to Combat It] // *Noveyshaya istoriya Rossii*. 2023. Vol. 13. N 2. P. 272–290.

Dmitriyeva N.V. *Na puti k KVZHD: finansovaya sostavlyayushchaya istorii stroitel'stva Kaydalovskoy zheleznodorozhnoy vetvi* [On the Way to the Chinese Eastern Railway: The Financial Component of the History of the Construction of the Kaidalovskaya Railway Branch] // *Noveyshaya istoriya Rossii*. 2023. Vol. 13. N 4. P. 850–874.

Ivanov A.A., Kal'mina L.V., Kuras L.V. *Zabaykal'skaya periferiya na perelome epokh (1880–1920-ye gg.)* [Transbaikal Periphery at the Turn of the Era (1880–1920s)] / Ed. by B.V. Bazarov. Irkutsk: Ottisk, 2012. 299 p.

Khodjakov M.V., Zhao Zh. *Trudovaya migratsiya kitaytsev v Rossiyu v gody Pervoy mirovoy voyny* [Labor Migration of the Chinese to Russia During the First World War] // *Noveyshaya istoriya Rossii*. 2017. N 1 (18). P. 7–30.

Kitaysko-Vostochnaya zheleznyaya doroga [Chinese Eastern Railway] / Compiled by V.I. Mitelenko, L.M. Lastochkina, I.A. Trunova, B.B. Tychinin, I. Ya. Utesheva. Saint Petersburg: Deskripta, 2022. 368 p.

Nikiforova N.V. *Istoriya Zabaykal'skoy zheleznoy dorogi (1887–1934 gg.): diss. kanidata istoricheskikh nauk* [A History of the Transbaikal Railway (1887–1934): PhD Candidate Diss. in History]. Irkutsk: Irkutskiy gosudarstvennyy universitet putey soobshcheniya, 2019. 277 p.

Urbanski S. *Za stepnym frontirom: istoriya rossiysko-kitayskoy granitsy* [Beyond the Seppe Frontier: A History of the Russian-Chinese Border]. Moscow: Novoye literaturnoye obozreniye, 2023. 480 p.

Поступила в редакцию
2023 г.