

Документы Российского государственного исторического архива о передаче в начале XX в. Уссурийской железной дороги в управление Обществу КВЖД*

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, Уссурийская железная дорога, Никольская ветвь, Общество КВЖД, Управление железных дорог Министерства путей сообщения, Российский государственный исторический архив.

История строительства и функционирования в начале XX столетия Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) освещена достаточно широко, тогда как сооружению соединительных ветвей к КВЖД (Кайдаловской и Никольской соответственно Забайкальской и Уссурийской железных дорог) уделено гораздо меньше внимания. К этим участкам Транссибирской магистрали интерес проявился в последние годы, что обусловлено его всплеском к истории КВЖД в целом, а также интенсификацией российско-китайских экономических и культурных связей. Вышел ряд публикаций, в которых обращается внимание на финансовые особенности железнодорожного строительства в ходе прокладки соединительных ветвей, развитие их инфраструктуры – сооружение мостов, тоннелей, станций, развязов, депо и мастерских, церквей, больниц, училищ для подготовки машинистов, телеграфистов и других специалистов¹. Заметен интерес и к изучению архитектурного наследия вдоль линий дальневосточных железных дорог, в том числе Уссурийской, и его музеефикации². Одновременно с этим реализуются исследовательские проекты, направленные на виртуальную реконструкцию типовых железнодорожных станций Великого Сибирского пути в момент введения его в эксплуатацию³.

Между тем существующая документная база, в первую очередь фонды Российского государственного исторического архива (РГИА), позволяет более подробно рассмотреть вопросы, связанные со строительством в качестве составных частей КВЖД соединительных веток, их вводом в эксплуатацию и функционированием и вызывавшие немало споров, а также понять, интересы представителей каких ведомств они затрагивали и в какой степени. Особо острым оказался вопрос о вхождении Уссурийской железной дороги вместе с ее Никольской веткой

* 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»), <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>

в структуру Общества КВЖД.

Хранящиеся в РГИА и опубликованные в 2011 г. Особые журналы Совета министров Российской империи отражают лишь сам факт принятия решения 6 июня 1906 г. о передаче Уссурийской дороги в ведение Общества КВЖД⁴. Разобраться же в сути острых споров сторонников и противников подобной реорганизации помогает обращение к документам Управления железных дорог Министерства путей сообщения (МПС) и Правления Общества КВЖД (обе структуры располагались в Санкт-Петербурге, и их фонды также находятся в РГИА). Управление железных дорог МПС осуществляло общее руководство эксплуатацией казенных дорог и надзор за их деятельностью. Иначе дело обстояло с КВЖД, которая юридически являлась частным предприятием, но фактически была казенной русской дорогой, поскольку строилась на средства государства и управлялась Министерством финансов через особый орган – Правление. Финансировалась дорога также за счет средств Министерства финансов. Именно в столице осуществлялись аккумулярование финансовых потоков и направление их для развития железнодорожного строительства на Дальнем Востоке.

Сооружение Уссурийской железной дороги на рубеже XIX–XX вв. своей главной целью имело обеспечение стратегических интересов России на Дальнем Востоке. Соединяя Хабаровск и Владивосток, она способствовала экономическому развитию и заселению окраины империи. Постоянная эксплуатация дороги, насчитывавшей 23 станции и семь разъездов, началась в 1897 г. Ее протяженность в то время составляла 764 км. Это была однопутная железная дорога, обладавшая низкой пропускной способностью. После начала строительства КВЖД между двумя дорогами было инициировано сооружение соединительной Никольской ветки, постоянное движение по которой открылось в 1903 г. Ветка строилась при участии Общества КВЖД и составила 113 км пути, из которых 98 км находились на российской территории (от станции Никольское до станции Гродеково), а оставшиеся 15 км, представлявшие собой перегон Гродеково – Пограничная, – на территории Китая⁵.

Передача казенной Уссурийской железной дороги в эксплуатацию Общества КВЖД имела свою историю. Ее присоединение к Китайско-Восточной железной дороге, в том числе участка от станции Гродеково до Владивостока, т.е. Никольской ветки, было инициировано еще до Русско-японской войны Владивостокским Биржевым комитетом, который 5 ноября 1902 г. направил военному губернатору Приморской области Н.М. Чичагову соответствующее ходатайство, подписанное председателем Комитета и его членами⁶. В основе ходатайства лежало постановление общего собрания членов Комитета от 26 октября 1902 г., рассмотревшего вопрос «О присоединении ветки Уссурийской казенной железной дороги Владивосток – Гродеково к Китайской Восточной железной дороге», признанный чрезвычайно важным для успеха русской торговли и промышленности на Дальнем Востоке и необходимым «для прочности и благосостояния края»⁷. Генерал-лейтенант Н.М. Чичагов переадресовал ходатайство в канцелярию приамурского генерал-губернатора, не только поддержав его, но и добавив, что «сосредоточение в руках Китайской Восточной железной дороги всего железнодорожного пути от Забайкалья до Владивостока должно благоприятно отразиться как на быстроте и удобствах



транзита между Тихим океаном, Маньчжурией, Сибирью и Европейской Россией, так и на развитии коммерческого значения названного порта, устраняя различные затруднения, возникающие ныне вследствие того, что Китайская Восточная железная дорога и соединяющий ее с морским портом железнодорожный участок от ст. Гродеково до Владивостока находятся в ведении разных ведомств»⁸. Исполнявший обязанности приамурского генерал-губернатора генерал от инфантерии А.С. Беневский 21 ноября 1902 г. ходатайство поддержал, заметив, что сосредоточение в руках КВЖД всего железнодорожного пути от пункта соединения с Забайкальской железной дорогой до Владивостока «должно несомненно благоприятно отразиться как на быстроте и удобстве транзита товаров, перевозимых чрез Владивостокский порт... так и на развитии коммерческого значения этого порта»⁹.

Однако у идеи объединения двух железных дорог были и противники. В частности, в докладе начальника окружного штаба Приамурского военного округа генерал-майора И.В. Холщевникова от 13 ноября 1902 г. командующему войсками округа говорилось, что «немедленное соединение Уссурийской дороги с Китайской... крайне вредно отразится на ее работоспособности и в то же время вряд ли принесет существенную пользу для Китайской дороги». В качестве одного из важных аргументов против немедленного слияния дорог называлось состояние их вагонного парка, который, как тогда казалось, будет в итоге распылен, «не обеспечив ни одну из дорог в достаточной мере». Командование округа против объединения не возражало, однако выдвигало условие не только «полной достройки Китайской дороги», но и «обзаведение ею подвижным составом в количестве, определенном строительным проектом». Присоединение же одного участка дороги Владивосток – Гродеково «не признавалось возможным» в принципе¹⁰.

Осторожную позицию в ходе обсуждения данного вопроса занял и министр путей сообщения князь М.И. Хилков. В письме приамурскому генерал-губернатору от 20 января 1903 г. он отмечал, что КВЖД «должна быть рассматриваема не только как дорога частного Общества, но и как частью иноземная». В этой связи «распространение ее деятельности на казенные дороги и на пределы русской территории едва ли было бы уместным». По мнению министра, прошение не могло быть признано «подлежащим удовлетворению», поскольку нарушало существовавший порядок эксплуатации дороги¹¹. Вероятно, М.И. Хилков в своих высказываниях учитывал точку зрения военного министра генерала А.Н. Куропаткина, который подтвердил ему в частном письме от 28 января, что считает подобное присоединение «нежелательным», поскольку это нарушает военные интересы¹².

К тому времени была закончена постройка участка Никольской ветви от ст. Гродеково до государственной границы. Правление Общества КВЖД в официальном письме от 20 марта 1903 г. просило Управление железных дорог МПС принять данный участок от Строительного управления КВЖД. Для выработки порядка эксплуатации перегона от ст. Гродеково до ст. Пограничная Правление рекомендовало начальнику Уссурийской железной дороги решить этот вопрос «совместной комиссией» под председательством члена Правления инженера И.И. Ходоровского¹³.

Серьезным препятствием к слиянию двух железных дорог стала Русско-я-

понская война 1904–1905 гг., которая изменила международные условия и привела к потере южного участка КВЖД. В итоге единственным русским портом, обеспечивавшим на Дальнем Востоке сообщение с океаном, остался Владивосток. Присоединение Уссурийской железной дороги к КВЖД приобретало в этих условиях особое значение. Однако нахождение участка от Владивостока до границ Забайкалья в ведении двух железнодорожных управлений вызывало ряд проблем – отсутствие единства действий в деле перевозок, непроизводительную передачу на узловой станции грузов и затруднения в обмене подвижным составом.

Еще более важным обстоятельством, осложнявшим ситуацию с объединением магистралей, стало то, что Уссурийская дорога в качестве казенной находилась в большой зависимости от центральных учреждений Министерства путей сообщения, контакты с которыми нередко затягивали решение текущих экономических проблем. Любая задержка в рассмотрении коммерческих вопросов лишала сообщение через Владивосток возможности быстро приспособляться к условиям предстоящего соперничества с японскими портами. КВЖД, которая эксплуатировалась «на условиях частной дороги» и которой предоставлялись широкие полномочия, находилась в более выгодных условиях и могла быстрее обеспечить сообщение через Владивосток. Предполагалось, что объединение под общим управлением Китайско-Восточной и Уссурийской железных дорог значительно уменьшит государственные расходы. Именно эти соображения министр финансов И.П. Шипов привел в письме министру путей сообщения К.С. Немешаеву 5 ноября 1905 г., проинформировав, «что Правление Общества КВЖД возбудило ходатайство о передаче ему эксплуатации Уссурийской железной дороги». Подобные действия, как предполагалось, должны были дать государственной казне экономию порядка 500 тыс. руб. «путем уменьшения ассигнований», требовавшихся на содержание особого управления Уссурийской железной дороги¹⁴.

В ответном письме от 17 ноября К.С. Немешаев уведомил И.П. Шипова «о принципиальном согласии» на объединение дорог, поскольку это отвечало «интересам казны»¹⁵. Принятие решения о слиянии ускорило беспорядки, вспыхнувшие на Уссурийской дороге в январе 1906 г. Революционные события стали катализатором объединительного процесса, позволив вернуться к насущному вопросу. После ходатайства командующего 1-й Маньчжурской армией генерал-адъютанта Н.П. Линевича «о неотлагательной приемке» Обществом КВЖД Уссурийской дороги «ввиду происходивших на ней серьезных беспорядков политического характера» министры путей сообщения и финансов «признали необходимым принять подготовительные меры к тому, чтобы Уссурийская дорога могла быть немедленно передана Обществу». При этом Линевич заявил, что во главе управления Уссурийской дороги стоят «истинные революционеры и стачечники», от которых необходимо «немедленно освободиться»¹⁶. Управлениями обеих дорог совместно с комиссией из членов Правления Общества КВЖД (С.И. Кази и А.Д. Иванова, которые командировались в Маньчжурию 9 января 1906 г. для выяснения на месте причин и обстоятельств волнений среди служащих, «сопровождавшихся беспорядками»¹⁷) были заготовлены передаточные ведомости и проведены все подготовительные работы по ускоренному объединению.

Вопрос о слиянии дорог контролировал и начальник Управления Уссурийской



дороги, направивший 21 января 1906 г. телеграмму служащим. В ней говорилось, что дорогу «разрешено передать в управление КВЖД». Вслед за этим, 30 января 1906 г., прошло заседание Совета дороги¹⁸. Спустя некоторое время на совещании, которое 11 августа провел начальник дороги военный инженер полковник Н.И. Фон-Кремер, обсуждался вопрос, связанный с судьбой части агентов дороги (служащих). Некоторых из них переход с казенной Уссурийской дороги на КВЖД лишил определенных привилегий (наград за результаты эксплуатации дороги, прав на шестимесячный отпуск, пособий на крещение детей и др.)¹⁹.

Формально для выяснения условий передачи Уссурийской железной дороги было созвано при Министерстве финансов специальное совещание под председательством товарища министра финансов тайного советника М.В. Чистякова. Оно состоялось 21 февраля 1906 г. в здании Правления Общества КВЖД в Санкт-Петербурге на Екатерининском канале, 6. Против спешного решения проблемы, как следует из протокола совещания, пытался выступить государственный контролер Д.А. Философов. Он сетовал на то, что вопрос «не был обсужден со всеми причастными ведомствами и не разрешен еще в установленном для того порядке»²⁰. Заявление же генерала Линевича основывалось, по его мнению, на «той анархии и беспорядках, которые были на Уссурийской дороге» и которые «ныне устранены»²¹.

Свое отрицательное отношение к передаче Уссурийской дороги КВЖД не скрывали генерал Н.И. Гродеков (в 1898–1902 г. приамурский генерал-губернатор), а также группа военных из его окружения. Почувствовав противодействие своим замыслам, руководство Общества КВЖД попыталось смягчить ситуацию. Товарищ председателя Правления Общества А.Н. Вентцель, получив информацию из Харбина о том, что «Правление не вполне в курсе неожиданно явившихся препятствий», 18 марта 1906 г. направил в адрес управляющего КВЖД генерала Д.Л. Хорвата телеграмму, в которой отмечал, что ввиду осложнения вопроса по «передаче нам Уссурийской дороги» надлежит «прекратить подготовительные работы по приемке казенной дороги и отозвать командированные туда подкомиссии»²².

21 марта в Санкт-Петербурге состоялось очередное совещание под председательством М.В. Чистякова по обсуждению условий присоединения Уссурийской дороги к КВЖД. В состав совещания вошли представители ряда ведомств: военного, путей сообщения, торговли и промышленности, финансов, Госконтроля и Правления Общества КВЖД. В этот раз был выработан проект условий объединения двух дорог²³. Целесообразность присоединения Уссурийской железной дороги к КВЖД по-прежнему разделяли не все. В частности, Д.А. Философов, как отмечалось в протоколе совещания, вновь задался вопросом, «насколько целесообразной и отвечающей интересам общегосударственным представляется передача казенной дороги... в ведение частного общества». Он считал, что данная проблема должна быть подвергнута «всестороннему обсуждению с принципиальной точки зрения»²⁴.

Н.И. Гродеков, а также помощник командующего войсками Приамурского военного округа генерал-лейтенант М.С. Андреев на совещании высказались гораздо более определенно, заявив «о нежелательности передачи» Уссурийской

дороги КВЖД. Генерал Гродеков полагал, что в случае такого соглашения будет усовершенствован лишь участок Пограничная – Владивосток, а участок Никольск – Хабаровск «останется в заброшенном виде», ибо интересы КВЖД будут расходиться с этим направлением. Он считал, что ввиду возможности перерыва сообщений между Приамурским военным округом и Забайкальем с возникновением военных действий все средства для обороны Уссурийского края следует сосредоточить еще в мирное время именно в этом округе, т.е. боевая готовность «не должна зависеть от подвоза из Сибири и России». Забота о «прикрытии Харбина и КВЖД», утверждал генерал, ляжет на Иркутский военный округ, к которому и должно перейти заведование этой дорогой в военном отношении. Уссурийская дорога при этом будет обслуживать исключительно войска Приамурского округа, для чего «она должна иметь самостоятельное управление, не подчиняясь управляющему Китайской Восточной железной дорогой и получая указания в военном отношении от Приамурского округа»²⁵.

Гродекову вторил генерал Андреев, полагавший, что Уссурийская железная дорога – важный фактор для развития торгово-промышленной жизни и колонизации края: «Если при казенном управлении дорога эта не всегда была на высоте задачи, то тем хуже будет поставлено дело по переходе дороги в частные руки, а особенно к Обществу Китайской Восточной железной дороги, которое узко смотрело на свою задачу во время постройки и относилось отрицательно к русской колонизации придорожной полосы»²⁶. Генерал также считал, что вопрос о передаче Уссурийской дороги в ведение КВЖД вызван не общегосударственными интересами или интересами края, а необходимостью для КВЖД иметь выход к океану, т.е. обладать участком Гродеково – Владивосток, и тогда «Приамурье окончательно попадет в руки Общества, интересы которого обрисовались с достаточной ясностью за время его существования». Правительство, по убеждению генерала Андреева, должно не передавать Уссурийскую железную дорогу в частные руки, а подчинить КВЖД своим интересам, исключить ее привилегированное положение, поскольку КВЖД – то звено Сибирского пути, которое ускользнуло «от нормального контроля правительства»²⁷.

Представитель военного ведомства генерал-лейтенант Левашов на совещании высказался «категорически против» объединения дорог, называя эту меру «безусловно вредной» как в военном, так и в стратегическом отношении. Он подчеркнул, что передача Уссурийской железной дороги КВЖД не вызывается «ни коммерческой, ни экономической необходимостью» и никаких основательных доводов в виде неоспоримых и вполне ясных цифровых данных на совещании приведено не было²⁸. Отчасти с позицией генерала Левашова солидаризировался представитель Госконтроля, отметив, что выгоды такого объединения «недостаточно определены»²⁹.

Результаты этого совещания были изложены в записке министра финансов В.Н. Коковцова от 25 мая 1906 г., подготовленной к заседанию правительства под председательством И.Л. Горемыкина 26 мая. К записке прилагались печатные экземпляры журналов Особого совещания, образованного при Министерстве финансов для обсуждения этого спорного вопроса. Заметим, что подлинник отложился в фонде Совета министров³⁰, а ее отпуск – в фонде Правления Об-



щества КВЖД³¹. В ней по результатам обсуждения различных точек зрения содержались следующие выводы: позиция противников слияния дорог основана «частью на недостаточной осведомленности» в организации деятельности Общества КВЖД, а «частью на прямом недоразумении»³². Представители Общества КВЖД всячески подчеркивали, что генерал Н.И. Гродеков, который на совещании 21 марта высказывался против передачи Уссурийской дороги КВЖД, будучи в период сооружения КВЖД «начальником Приамурского края», о деятельности Общества давал «в высокой степени лестный отзыв»³³. Действительно, в письме, направленном тайному советнику П.М. Романову 8 декабря 1901 г., генерал называл строительство КВЖД «одним из величайших сооружений в мире», сравнимым «по смелости замысла, грандиозности сооружения и быстроте выполнения» лишь с Суэцким каналом. В том же письме Гродеков отмечал, что появление дороги обязано «русскому гению», и предлагал увековечить память людей, которые были причастны к прокладке дороги, отразив их фамилии в названиях станций, тоннелей, мостов³⁴.

Хвалебные отзывы о функционировании дороги, по утверждению министра финансов, ранее давали и все бывшие главнокомандующие и «вообще все начальствующие лица военного ведомства, имевшие возможность ознакомиться с деятельностью Общества КВЖД», включая бывшего министра путей сообщения князя М.И. Хилкова, который в телеграмме от 19 апреля 1905 г. на имя министра финансов сообщал, что Управление КВЖД «в техническом отношении ведет дело блестяще»³⁵.

В записке В.Н. Коковцова приводились и другие аргументы в пользу объединения дорог. В частности, в очередной раз подчеркивалось, что Общество действует под непосредственным руководством министра финансов «в соответствии с общегосударственными целями», в числе которых на первом месте стоит содействие упрочению русского экономического влияния на Дальнем Востоке, а потому о преследовании Обществом частных интересов «не может быть и речи»³⁶. В случае же начала военных действий Уссурийская дорога «в силу той организации управления, которую ей предполагается дать», могла, как считали специалисты КВЖД, управляться «местным Советом начальников отделений» по указаниям приамурского генерал-губернатора, независимо от центрального управления дороги в Харбине³⁷.

Мнение большинства участников совещания 21 марта 1906 г., отраженное в записке министра финансов, было категоричным: «Вряд ли можно согласиться с мнением генерала Гродекова о том, что тяготение обеих дорог к разным военным центрам указывает на невозможность их объединения в одном общем управлении». Более того, совещание отметило, что в настоящий момент Уссурийская дорога, несмотря на предоставленные ей перевозочные средства, решительно не в состоянии справиться с выпадающей на ее долю при новом положении вещей задачей, и на успех в борьбе с иностранной конкуренцией можно рассчитывать «лишь при объединении и мобилизации наших железнодорожных сил на Дальнем Востоке, с устранением всех излишних тормозов и препятствий»³⁸.

При этом министр финансов в своей записке признавал, что уже после окончания мартовского совещания против передачи Уссурийской дороги Обществу

КВЖД высказался ряд общественных учреждений Амурского края: Хабаровская и Благовещенская городские думы, Амурское отделение Императорского общества судоходства и некоторые другие. Они, по словам министра, указывали на неспособность Общества КВЖД улучшить эксплуатацию Уссурийской дороги и отмечали очевидный вред «для дела колонизации края» в случае ее передачи в ведение Общества. Один из приводившихся аргументов сводился к утверждению о невозможности ожидать от Общества КВЖД внимательного отношения к железнодорожному участку Никольск – Хабаровск³⁹.

В тот момент и министр финансов не исключал принятия некоего промежуточного варианта решения спорного вопроса, «если объединение дорог по каким-либо соображениям было бы признано невозможным». В этом случае на месте предполагалось «неотлагательно» создать комиссию для устранения создавшегося положения и вывоза скопившихся грузов из Владивостока. А с целью недопущения подобных затруднений в будущем на участке Общества КВЖД у мыса Эгершельд могла быть организована специальная станция КВЖД для грузов, следующих транзитом через Владивосток в Маньчжурию или далее на запад и обратно, с тем чтобы грузы эти «перевозились незамедлительно в сквозных поездах» КВЖД «без перегрузки и досмотра на станции Пограничной, с производством Уссурийской железной дороге установленной платы с оси за пробег означенных поездов»⁴⁰.

Споры относительно будущего Уссурийской дороги завершились летом 1906 г. В ходе заседания Совета министров 6 июня 1906 г. слушалась записка министра финансов о временной передаче Уссурийской железной дороги в эксплуатацию Общества КВЖД. На подлиннике документа 29 июня 1906 г. Николай II написал «Согласен», а слово «временно» подчеркнул⁴¹. Таким образом, несмотря на особую позицию государственного контроля и представителей военного ведомства, соглашение о передаче казенной Уссурийской железной дороги во временную эксплуатацию Обществу КВЖД было подписано и высочайше утверждено. Соответствующее Положение Совета министров опубликовано 13 октября 1906 г. в Собрании узаконений и распоряжений правительства⁴². Общество КВЖД принимало на себя эксплуатацию Уссурийской железной дороги за счет казны до 1 января 1931 г.

Эксплуатация Уссурийской дороги и новые работы, которые начали на ней активно проводиться, осуществлялись под руководством управляющего КВЖД генерала Д.Л. Хорвата. Характеризуя деятельность прежнего управляющего Уссурийской дорогой Н.И. Фон-Кремера, газета «Владивосток» в 1906 г. иронично заметила, что «доблестный полковник... преследовал только личные интересы и не заботился о деле»⁴³. Неудовлетворительное состояние Уссурийской дороги к моменту ее передачи в ведение КВЖД было не только следствием субъективных факторов, но и результатом естественного износа за время эксплуатации, а также тех технических условий, которые закладывались в процессе ее строительства. Ежегодные государственные ассигнования в предреволюционные годы позволили усовершенствовать состояние южного участка Уссурийской линии, произвести укладку дополнительных путей, замену рельсов, ремонт эстакад, осуществить перестройку деревянных и разработать проекты постоянных мостов. Возведение нового железнодорожного вокзала во Владивостоке в 1909–1911 гг.



свидетельствовало о верности принятого решения по объединению железных дорог, позволившего модернизировать Уссурийскую линию.

К 1917 г., когда завершалось строительство Амурской железной дороги, вновь был поднят вопрос об образовании двух самостоятельных управлений дорог. На этот раз Амурской и Уссурийской. Для выяснения возникших вопросов на 22 апреля 1916 г. по инициативе А.Н. Вентцеля, разославшего соответствующие приглашения членам Правления Общества КВЖД, в Управлении железных дорог МПС созывалось рабочее совещание⁴⁴. Однако новые политические условия, сложившиеся в России в годы революции, привели к кардинальному изменению положения КВЖД и Уссурийской дороги. В письме министра финансов Временного правительства М.И. Терещенко министру путей сообщений Н.В. Некрасову от 31 марта 1917 г. сообщалось, что к 1918 г. обе дороги «не могут быть приведены в состояние должной законченности». Наиболее целесообразным М.И. Терещенко считал отложить передачу Уссурийской дороги, как и все вопросы, связанные с оставлением участка до государственной границы у станции Пограничной протяженностью 211 верст в ведении КВЖД, до 1 января 1919 г. При Министерстве путей сообщения предполагалось созвать совещание с участием представителей заинтересованных ведомств и Общества КВЖД⁴⁵. Реалии жизни оказались более прозаичными – к 1920 г. соглашение об объединении Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, заключенное в 1906 г., прекратило свое действие.

Документы РГИА, характеризующие споры начала XX в. относительно целесообразности включения Уссурийской железной дороги в структуру Общества КВЖД, наглядно демонстрируют тот факт, что при всей важности информации, содержащейся в Особых журналах Совета министров, в ней в полной мере не отражаются механизмы принятия важных государственных решений в поздней имперской России. Это позволяет сделать лишь фонды ряда учреждений и организаций, имевших отношение к реализации экономической политики государства в исследуемый период.

¹ См., напр.: Дальневосточная магистраль России / сост.: В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. Хабаровск, 1997; Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги: док. и материалы / сост. Н.А. Троицкая. Владивосток, 2011; «Управление железной дороги... принимает все меры, чтобы постройка дороги не подняла цены...» Аналитическая записка военного разведчика Б.Л. Громбчевского о ходе строительства КВЖД. 5 сентября 1898 г. / публ. В.П. Казанцева, Я.Л. Салогуб // Отечественные архивы. 2014. № 6. С. 102–108; Дмитриева Н.В. На пути к КВЖД: финансовая

составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // Новейшая история России. 2023. Т. 13. № 4. С. 861–874; Ходяков М.В., Чжао Ч. Строительство церкви в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // Вестн. Новосибирского гос. ун-та. Сер. «История, филология». 2023. № 22 (8). С. 100–111; и др.

² Франкьен Ив., Хисамутдинов А. Архитектор Владимир Плансон: от Владивостока до Сан-Франциско. Владивосток, 2014; Глазголенкова Е.В. Архитектурно-градостроительные особенности станций II класса Уссурийской железной дороги: Владивосток и Хабаровск // Урбанистика. 2022. № 3. С. 45–60; Авилов Р.С. Рельсы на Восток: от русского железнодорожного строительства до русско-китайского историко-культурного наследия // Новое прошлое / The

New Past. 2023. № 4. С. 258–269.

³ *Бородкин Л.И., Жеребятьев Д.И.* Виртуальная реконструкция типовых железнодорожных станций Великого Сибирского пути конца XIX – начала XX в. // Историческая информатика. 2022. № 4. С. 84–102.

⁴ *Особые журналы Совета министров Российской империи. 1906–1908 гг.: в 3 т. / отв. сост. Б.Д. Гальперина. М., 2011. Т. 1: 1906 год. С. 23–25.*

⁵ РГИА. Ф. 1162 «Государственная канцелярия Государственного совета». Оп. 1. ОГЭ-1906 г. Д. 2 з. Л. 5.

⁶ Там же. Ф. 323 «Правление Общества Китайско-Восточной железной дороги». Оп. 1. Д. 1402. Л. 9–10 об.

⁷ Там же. Л. 10 об.

⁸ Там же. Л. 7–8.

⁹ Там же. Л. 6.

¹⁰ Там же. Л. 11 об.

¹¹ Там же. Ф. 273 «Управление железных дорог МПС». Оп. 11. Д. 24. Л. 52–52 об.

¹² Там же. Л. 54.

¹³ Там же. Л. 64.

¹⁴ Там же. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1402. Л. 2 об.

¹⁵ Там же. Д. 3094. Л. 2.

¹⁶ Там же. Д. 1402. Л. 51.

⁴⁰ Там же. Л. 6 об.–7.

⁴¹ Там же. Ф. 1276. Оп. 2. Л. 83.

⁴² СУ. 1906. № 243. Отд. 1.

⁴³ Владивосток. 1906. 5 янв.

⁴⁴ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 545. Л. 157.

⁴⁵ Там же. Л. 187–188.

¹⁷ Там же. Л. 14.

¹⁸ Там же. Ф. 373 «Управление по постройке Уссурийской железной дороги Управления казенных железных дорог МПС». Оп. 2. Д. 196. Л. 10–15.

¹⁹ Там же. Л. 15 об.

²⁰ Там же. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1402. Л. 66.

²¹ Там же. Л. 54 об.

²² Там же. Л. 100–102.

²³ Там же. Д. 3344. Л. 1–3.

²⁴ Там же. Л. 2.

²⁵ Там же. Л. 2–2 об.

²⁶ Там же. Л. 3.

²⁷ Там же.

²⁸ Там же. Л. 15–19 об.

²⁹ Там же. Л. 24.

³⁰ Там же. Ф. 1276 «Совет министров (1905–1917)». Оп. 2. Д. 319. Л. 2–8.

³¹ Там же. Ф. 323. Оп. 1. Д. 3094. Л. 1–7.

³² Там же. Л. 2 об.

³³ Там же. Л. 3.

³⁴ Там же. Л. 8–8 об.

³⁵ Там же. Л. 11.

³⁶ Там же. Л. 2 об.

³⁷ Там же. Л. 4.

³⁸ Там же. Л. 6 об.

³⁹ Там же. Л. 4 об.

Список литературы

1. *Авилов Р.С.* Рельсы на Восток: от русского железнодорожного строительства до русско-китайского историко-культурного наследия // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 258–269.

2. *Бородкин Л.И., Жеребятьев Д.И.* Виртуальная реконструкция типовых железнодорожных станций Великого Сибирского пути конца XIX – начала XX в. // Историческая информатика. 2022. № 4. С. 84–102.

3. *Глатоленкова Е.В.* Архитектурно-градостроительные особенности станций II класса Уссурийской железной дороги: Владивосток и Хабаровск // Урбанистика. 2022. № 3. С. 45–60.

4. *Дмитриева Н.В.* На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // Новейшая история России. 2023. Т. 13.