

ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ ТРАНСГРАНИЧЬЕ РОССИИ
FAR EASTERN CROSS-BORDER OF RUSSIA

<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-218-234>
EDN: MZMRZH

Научная статья / Research article

**Имперская интеграция в условиях трансграничья:
формирование гражданской железнодорожной
инфраструктуры Уссурийского края в начале XX века**

Наталья Валерьевна Дмитриева 

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия
[✉natalia.dmitrieva@spbu.ru](mailto:natalia.dmitrieva@spbu.ru)

Аннотация: Исследуется история формирования гражданской железнодорожной инфраструктуры Уссурийского края в начале XX в. Показано, что трансграничное положение Приамурского генерал-губернаторства, его максимальная удаленность от имперского центра создавали уникальные условия, которые требовали значительной адаптации апробированных на других окраинах управленческих и организационных практик. Проанализирована сложная система взаимодействия местных властей с Управлением дороги, выявлены конфликтные зоны, стратегии адаптации общеимперских практик управления в условиях трансграничья. Автор приходит к выводу, что наиболее интенсивно развивались населенные пункты вдоль Уссурийской железной дороги (УЖД), обеспечивавшей до 1916 г. трансфер материальных и людских ресурсов из Владивостока через Северную Маньчжурию в европейскую часть России. Особенно это сказывалось на развитии городов и поселков вдоль Никольской железнодорожной ветки, которая соединяла УЖД с Китайско-Восточной железной дорогой. Увеличение численности их населения приводило к развитию гражданской инфраструктуры (строительству больниц, церквей, торговых учреждений, жилых кварталов и т.п.), в создании которой участвовали акторы различного уровня.

Ключевые слова: Российская империя, Дальний Восток, фронтир, железнодорожное строительство, трансгранижье, интеграция

Заявление о конфликте интересов: Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Финансирование: Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 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/>

Для цитирования: Дмитриева Н.В. Имперская интеграция в условиях трансграничья: формирование гражданской железнодорожной инфраструктуры Дальнего Востока в начале XX века // Вестник Российского университета дружбы народов. История России. 2026. Т. 25. № 2. С. 218–234. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-218-234> EDN: MZMRZH

© Дмитриева Н.В., 2026



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/legalcode>

Formation of Ussuri Region Civil Railway Infrastructure during the Early 20th Century

Natalia V. Dmitrieva 

St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia

✉ natalia.dmitrieva@spbu.ru

Abstract: The author in their article examines the process of railway construction in the Far East during the late 19th – early 20th century. The difficulties of this project demonstrated that the cross-border location of the Amur Governorate-General and its extreme remoteness from the imperial center, which created unique conditions that required significant adaptation of management and organizational practices which had been tested in other outlying regions. The complex system of interaction between the local authorities and the Railway Administration is analyzed in their article; conflict zones and strategies for adapting imperial management practices in cross-border conditions are identified. The author concludes that it was the settlements along the Ussuri Railway, which developed most intensively. They ensured the transfer of material and human resources from Vladivostok through Northern Manchuria to European Russia until 1916. This particularly affected the development of towns and settlements along the Nikolskaya railway line, which connected the Ussuri Railway with the Chinese Eastern Railway. The increase in their population led to the development of civil infrastructure (the construction of hospitals, churches, commercial establishments, residential areas, etc.), a development in which actors of various levels participated.

Keywords: Russian Empire, Far East, Ussuri Region, civil infrastructure, railway construction, cross-border, integration.

Authors' contributions: Author contributed equally to the research and writing of the article, reviewed the final text and bear equal responsibility.

Funding: This research was supported by the grant no. 23-48-00004 “Chinese Eastern Railway as a trans-border socio-cultural system: studying its history, reconstructing and modeling mechanisms of cultural heritage protection” of the Russian Science Foundation, <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>

For citation: Dmitrieva, N.V. “Formation of Ussuri Region Civil Railway Infrastructure during the Early 20th Century.” *RUDN Journal of Russian History* 25, no. 2 (May 2026): 218–234 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-218-234> EDN: MZMRZH

Введение

Актуальность обращения к вопросам развития гражданской железнодорожной инфраструктуры в условиях дальневосточного трансграничья в начале XX в. обусловлена необходимостью изучения полученного российскими властями опыта по интеграции отдаленных территорий в единое административное и социокультурное пространство империи. Специфика региона, неустойчивые средства коммуникации, столкновение внутри- и внешнеполитических интересов приводили к трансформации уже апробированных на других окраинах управленческих практик. Особое влияние на реализуемые центральным руководством мероприятия оказывали вооруженные конфликты начала XX в. Неудачная Русско-японская война изменила приоритетные направления в освоении дальневосточного региона, акцентировав внимание на развитии транспортной инфраструктуры внутри страны. Активные боевые действия на западных границах империи в ходе Первой мировой войны повысили значимость зарубежных поставок через Владивосток по железной дороге в европейскую часть России. Существенное влияние на вырабатываемые стратегии оказывало соседство с Китаем, формы взаимодействия с которым претерпевали существенные изменения в течение всего рассматриваемого периода. Железная дорога, оставаясь в начале XX в. наиболее быстрым способом транспортировки пассажиров и грузов, привлекала повышенное внимание руководства обоих государств. Рост численности населения, необходимость удовлетворения его не только социально-экономических,

но и культурных потребностей приводили к формированию особой социокультурной системы вдоль ключевых путей сообщения российско-китайского трансграничья.

Степень изученности проблемы. В историографии вопрос о путях имперской интеграции дальневосточных территорий разрабатывается в рамках отдельных сюжетов, связанных с дискуссиями об основных направлениях и формах усиления военно-политического присутствия Российской империи на Дальнем Востоке¹, управленческой организацией внутривосточного пространства², историей железнодорожного строительства и влиянием новых транспортных путей на развитие региона³, формированием военной и гражданской инфраструктуры вдоль КВЖД и УЖД⁴, их ролью в обеспечении транспортных перевозок⁵. В качестве отдельных направлений можно выделить проблемы формирования российско-китайской границы⁶, ее функционирования в контексте фронтирного взаимодействия⁷, положения

¹ Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб., 2008; Авилов Р.С. Русский город в Маньчжурии глазами военного министра: посещение А.Н. Куропаткиным Харбина в 1903 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 3. С. 354–369. DOI: 10.22363/2312-8674-2023-22-3-354-369 EDN: ХКМЈУА; Авилов Р.С. Город Дальний глазами русского военного министра Алексея Куропаткина // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2022. Т. 67. № 4. С. 1118–1133. DOI: 10.21638/spbu02.2022.406 EDN: РХВВЈQ; Кротова М.В. Из Европы в Азию: КВЖД как часть транзитного пути // Новое прошлое. 2023. № 4. С. 270–279. DOI: 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279 EDN: JHMJZW

² Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока: имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004; Dukes P. Russia in Manchuria. A Problem of Empire. London: Routledge, 2022; Marks S.G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917. Ithaca, NY, 1991.

³ Шенк Ф.Б. Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. М., 2016; Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Т. 1. Харбин, 1923; Дмитриева Н.В. Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позднимперский период // Quaestio Rossica. 2024. Т. 12. № 1. С. 254–267. DOI: 10.15826/qr.2024.1.877 EDN: ELKJEG; Лисицын А.А. Дальневосточная железная дорога в период ее становления (1891–1917). Хабаровск, 2017.

⁴ Авилов Р.С. Оборонительное строительство на КВЖД накануне и во время Первой мировой войны: проблемы финансирования // Новый исторический вестник. 2024. Т. 80. № 2. С. 6–27. DOI: 10.54770/20729286_2024_2_6 EDN: ААЗVKT; Базилевич М., Ким А. Первые архитекторы и инженеры Уссурийска (вторая половина XIX – начало XX в.) // Вестник Санкт-Петербургского университета. Искусствозведение. 2023. Т. 13. № 4. С. 685–708. DOI: 10.21638/spbu15.2023.405 EDN: JGSBYH; Глазенова Е.В. Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века // Урбанистика. 2024. № 3. С. 82–99. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.3.71365 EDN: АДНСЕА

⁵ Бояхчан А.Г. Направления и объемы перевозок грузов по Уссурийской ж.д. в начальный период эксплуатации (в начале XX века) // Современные исследования социальных проблем. 2014. № 4 (36); Буркова В.В. Дальневосточная (Уссурийская) и Харбинская (Китайско-Восточная) железные дороги // Железнодорожный транспорт. 2012. № 2. С. 68–73. EDN: ОХVРВN

⁶ Paine S. A history of the Sino-Soviet border, 1858–1924. Ann Arbor: UMI, 1993; Мясников В.С. Договорными статьями утвердили. Дипломатическая история русско-китайской границы XVII–XX вв. Хабаровск, 1997; Ткаченко Б.И. Россия – Китай: восточная граница в документах и фактах, Владивосток: Усури, 1999; Янченко Д.Г. Пограничье России и Китая позднимперского периода в контексте пересмотра торгово-экономических отношений // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2023. Т. 68. Вып. 2. С. 317–333. DOI: 10.21638/spbu02.2023.202 EDN: GOADEP; Старовойтова Е.О. Реорганизация дипломатических представительств Российской империи в Северо-Восточном Китае в начале XX века: по материалам АВПРИ // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 3. С. 484–495. DOI: 10.22363/2312-8674-2023-22-3-484-495 EDN: VRFAGW; Дацышен В.Г. Русские в Особом районе Восточных провинций Китайской Республики. Проблемы русско-китайских отношений на Китайско-Восточной железной дороге в 1920–1924 годах // Новейшая история России. 2024. Т. 14. № 3. С. 636–656. DOI: 10.21638/spbu24.2024.307 EDN: VAJXBA

⁷ Урбански С. За степным фронтиром: история российско-китайской границы. М.: ИЛО, 2023; Янченко Д.Г. Колонизация русско-китайского фронта и пограничья в современных исследованиях // Новейшая история России. 2024. Т. 14. № 2. С. 520–530. DOI: 10.21638/spbu24.2024.216 EDN: KLZJRG; Paine S. Imperial Rivals: China, Russia, and their Disputed Frontier. Armonk, NY, 1996; Wolff D. To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. Stanford, 1999.

иностранных подданных на российском Дальнем Востоке⁸. Вместе с тем в дальнейшем изучении нуждаются вопросы о роли железнодорожного строительства в формировании инфраструктуры населенных пунктов вдоль путей сообщения, когда Российская империя вынуждена была преобразовывать новые пустынные территории и осваивать их не только на военном и административном, но и социокультурном уровне в условиях интенсивно развивающейся трансграничной зоны.

Источниковая база исследования. Исследование в заданном ракурсе с применением методов case studies позволяют реализовать материалы, сохранившиеся в центральных и региональных архивах. Так, отчет о сооружении Никольской железнодорожной ветки УЖД, хранящийся в фонде Государственной канцелярии Государственного совета (Ф. 1162) Российского государственного исторического архива (далее – РГИА), содержит сведения об использованных типовых проектах станционных зданий, а также изменениях, которые в них вносились инженерами КВЖД. В фонде Управления железных дорог Министерства путей сообщения (Ф. 273, РГИА) представлены доклады и отчеты о состоянии УЖД, справки об ее эксплуатации, а также переписка с местными органами власти по вопросам, касавшимся дороги в казенный период. Документы о дальнейшем развитии гражданской железнодорожной инфраструктуры в Уссурийском крае, после передачи УЖД в аренду КВЖД, отложились в фонде Правления Общества КВЖД (Ф. 323, РГИА). В отчетных материалах Управления КВЖД, находившегося в Харбине, представлена информация о модернизации железнодорожных поселков накануне Первой мировой войны (Ф. 6081, Государственный архив Российской Федерации).

Данные центральных архивов, часто имеющие обобщающий характер, дополняются сведениями из документов, отложившихся в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока (далее – РГИА ДВ). В них сохранились свидетельства о проблемах, с которыми часто сталкивались отделения различных служб УЖД и КВЖД в Уссурийском крае при реализации планов центральных органов власти, в частности в фондах «Управление Уссурийской казенной железной дороги» (Ф. 31) и «Уссурийское отделение службы пути и сооружений КВЖД» (Ф. 75).

Сложности взаимодействия региональных органов власти с институтами местного самоуправления в процессе имперской интеграции, приводившей к столкновению общероссийских и локальных практик, нашли отражение в бумагах канцелярии Приамурского генерал-губернатора (Ф. 702, РГИА ДВ). Ряд документов из фонда заведующего переселенческим делом в Уссурийском крае (Ф. 1) Государственного архива Приморского края позволяют оценить степень взаимосвязи и взаимовлияния железнодорожного строительства и переселенческого дела в рамках освоения империей новых территорий. Таким образом, совокупность перечисленных разноуровневых свидетельств дает возможность проследить не только стратегии выработки управленческих решений на высшем административном уровне, но и практики их адаптации на Дальнем Востоке.

Изменяя пространство: железнодорожное строительство в условиях трансграничья

В конце XIX – начале XX в. Российской империей был реализован беспрецедентный по масштабам железнодорожный проект, главной целью которого стало связать Петербург с недавно присоединенными дальневосточными территориями.

⁸ Лор Э. Российское гражданство: от империи к Советскому Союзу. М., 2017; Позняк Т.З. Иностранные подданные в городах Дальнего Востока России (вторая половина XIX – начало XX в.). Владивосток, 2004. EDN: QOVXDH

В 1891 г. строительство Транссибирской магистрали было начато с прокладки Уссурийской железной дороги (1891–1897 гг.) из Владивостока в Хабаровск. Дорога строилась на государственные средства, ее управление находилось в ведении Министерства путей сообщения (МПС)⁹. С 1892 по 1900 гг. сооружались практически одновременно сразу три ветки Транссиба на западе: Западно-Сибирская, Средне-Сибирская и Забайкальская дороги, также подчиненные МПС. Необходимость соединения западных и восточных линий Великого Сибирского пути была очевидной, но сложной задачей. В силу целого ряда причин, как природно-климатических, так и политико-экономических (в том числе и международной обстановки), имперскими властями было принято решение сократить путь из Читы во Владивосток постройкой железной дороги по территории Северо-Востока Китая. Несмотря на то, что сооружение КВЖД (1897–1903) осуществлялось формально частным Обществом, специально для этого созданным, финансирование и управление дорогой осуществлялось Министерством финансов Российской империи и курировалось лично С.Ю. Витте из Петербурга¹⁰. Таким образом, на Дальнем Востоке важные для России железнодорожные транспортные пути оказались не просто подчинены разным ведомствам, но они находились на территории двух государств. Сооружение соединительных веток от Транссиба к КВЖД – Западной – Кайдаловской (от Читы до станции Маньчжурия¹¹) и Восточной – Никольской (от Никольск-Уссурийска до станции Пограничная (Суйфунхе)¹²) рассматривалось современниками естественной необходимостью. Без них весь грандиозный план по сокращению пути, а также экономии средств терял смысл. Обе ветки были официально сданы в эксплуатацию в 1901 г. и подчинялись МПС, однако управление пограничной станцией Маньчжурия на Кайдаловской линии осуществлялось совместно Забайкальской железной дорогой (ЗЖД) и КВЖД. В 1906 г. вся УЖД вместе с Никольской соединительной веткой была передана в аренду до 1931 г. Обществу КВЖД и выведена из категории казенных железных дорог¹³.

24 декабря 1909 г. В.М. Верховской, представитель МПС в Правлении КВЖД по делам УЖД, подготовил на имя министра путей сообщения С.В. Рухлого справку о значении железнодорожного сообщения для развития российского Дальнего Востока. В ней особо подчеркивалась важность транзитной функции Никольской соединительной ветки, объединявшей две дороги, а также в целом регион с империей в те

⁹ Подробнее см.: *Лисицын А.А.* Дальневосточная железная дорога в период ее становления (1891–1917). Хабаровск, 2017.

¹⁰ В историографии очень подробно рассмотрена история строительства КВЖД. Подробнее см.: *Лукоянов И.В.* «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб., 2008.

¹¹ См. подробнее: *Ходяков М.В.* Станция Маньчжурия в начале XX в.: проблемы организации управления на железной дороге // Вестник Московского университета. Серия 8. История. 2023. Т. 64. № 4. С. 97–106. DOI: 10.55959/MSU0130-0083-8-2023-64-4-97-106 EDN: SLUZMI; *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 EDN: IAFAFZ

¹² См. подробнее: *Дмитриева Н.В.* Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позднимперский период // Quaestio Rossica. 2024. Т. 12. № 1. С. 254–267. DOI: 10.15826/qr.2024.1.877 EDN: ELKJEG

¹³ См.: подробнее: *Ходяков М.В.* Документы Российского государственного исторического архива о передаче в начале XX в. Уссурийской железной дороги в управление Обществу КВЖД // Отечественные архивы. 2024. № 3. С. 47–56. EDN: OBMFHA; *Ходяков М.В.* Модернизация Уссурийской линии Китайско-Восточной железной дороги: Никольская ветвь в 1906–1919 годах // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2025. Т. 24. № 8: История. С. 111–122. DOI: 10.25205/1818-7919-2025-24-8-111-122 EDN: QQJAIG

чение последних восьми лет. Путь насчитывал всего 115 верст. В свою очередь, отрезок УЖД от Никольска-Уссурийского до Хабаровска по протяженности превышал его более чем в три раза (615 верст), однако обслуживал лишь местное движение¹⁴. Общая пропускная способность участка Пограничная (последняя станция КВЖД на территории Китая) – Владивосток составляла 12 поездов ежедневно, что было в два раза выше остальной части УЖД. Большинство из этих поездов (8 из 12) являлись военными¹⁵. Строившаяся в этот период на российской территории альтернативная КВЖД Амурская железная дорога (АЖД) должна была изменить ситуацию. С открытием по ней движения предполагалось, что Никольская ветка сохранит только свое коммерческое значение в отношениях двух государств. Однако построенная Обществом КВЖД на деньги из российского бюджета Никольская ветка существенно превышала УЖД и по своим качественным характеристикам. При ее сооружении были использованы рельсы типа КВЖД в 24 фунта на пог. фут. В свою очередь, главный путь УЖД был уложен легковесными рельсами – 18 фунтов на пог. фут.¹⁶ Все это способствовало сохранению Никольским транзитным путем своей актуальности вплоть до запуска в 1916 г. АЖД, привлекая в регион значительное количество переселенцев и способствуя развитию Приамурского региона.

В ходе строительства Обществом КВЖД соединительной Никольской ветки от китайской границы до Никольска-Уссурийского прокладывались не только рельсы, также строились и оснащались необходимым оборудованием здания для железнодорожных служащих. В октябре 1899 г. министром путей сообщения князем М.И. Хилковым и министром финансов С.Ю. Витте «было признано возможным принять в эксплуатацию» этот участок пути и чтобы Общество КВЖД передало его казенной УЖД¹⁷. 1 января 1900 г. началось движение поездов от Владивостока до станции Гродеково (последней на территории Российской империи)¹⁸. Однако в течение первого полугодия эксплуатации взаимодействие по обустройству станций между коммерческим Обществом и Управлением казенной железной дороги продолжилось. МПС было выявлено, что депо на конечной станции российского отрезка пути передано без инвентаря, как и водокачки всех трех станций ветки (Галенки, Хорватово и Гродеково) без соответствующего оборудования. Расчет стоимости недостающего оказался внушительным: для оборудования депо Гродеково начальником УЖД полковником Н.И. Кремером запрашивалось 4 381 руб., для оборудования водокачек – 7 999 руб. 83 коп.¹⁹ И если вторая сумма не вызывала сомнения у инженеров КВЖД²⁰, то стоимость оборудования депо подталкивающих поездов и дежурной комнаты была ими снижена вдвое. В прилагаемой к письму ведомости обращает на себя внимание перечень обязательного инвентаря: помимо кроватей, спальных принадлежностей и бытовых предметов, были указаны иконы в количестве 4 штук (как для станции Владивосток) общей стоимостью 15 руб. и лампы в количестве 3 штук (как для станции Хабаровск) на сумму 7,25 руб.²¹ Обе указанные в качестве примера станции были II класса, а не III, каковой являлась Гродеково, что, в том числе позволило Обществу КВЖД сократить свои затраты²².

¹⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 283. Л. 138.

¹⁵ Там же. Л. 138об.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Там же. Ф. 1162. Оп. 1. Д. 23. Л. 4 об.

¹⁸ Там же. Ф. 273. Оп. 6. Д. 283. Л. 6.

¹⁹ Там же. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1776. Л. 134.

²⁰ Там же. Л. 121.

²¹ Там же. Л. 127.

²² Там же. Л. 123.

Сложность строительства железной дороги для связи удаленной окраины с европейской частью России определялась не только расстояниями и бюрократическими перипетиями. Особые природные условия, сезоны дождей и высокий уровень разлива рек вносили свои коррективы в эксплуатацию дороги, сказываясь на скорости и объемах поставки товаров, перевозки гражданских пассажиров и перемещении войск. Инженерами КВЖД был допущен ряд просчетов в сооружении Никольской ветки. Первоначально на отрезке между станциями Хорватово и Гродеково были построены железнодорожные мосты через реки с отверстиями в 3 саж. Их разрушило наводнение 1904 г. Вместо них уже после передачи УЖД в эксплуатацию Обществу КВЖД на 80 версте был построен мост с отверстием в 5 саж., а на 81 – в 25 саж. Казалось, что этого будет достаточно. Наводнение 1914 г. разрушило и их²³. Нарушение движения по единственному связующему железнодорожному пути между портом Владивостока и европейской частью России в условиях Первой мировой войны (ПМВ) грозило катастрофой. Кроме того, именно по Никольской соединительной ветке в Главные Харбинские мастерские в 1915 и 1916 гг. доставлялись для сборки закупленные в Северной Америке паровозы. Проекты восстановления постоянных мостов инженерами КВЖД были рассчитаны по двум вариантам – с изменением направления ветки и без него – на сумму 423 тыс. и 376 тыс. руб. соответственно²⁴. Получить в Министерстве финансов подобные суммы в условиях ПМВ не представлялось возможным, что подтверждает длительность обсуждения вопроса. 24 марта 1916 г. правлением Общества КВЖД было принято решение о срочном сооружении временных свайных мостов с отверстием в 40 саж., стоимость которых составляла 40 000 руб.²⁵ Несмотря на все сложности, транспортные перевозки продолжали осуществляться.

Движение на Восток: переселенческая политика и развитие гражданской железнодорожной инфраструктуры

Присоединение к России по Пекинскому договору 1860 г. Уссурийского края положило начало деятельности имперских властей по заселению этих территорий выходцами из европейской части страны. В первую очередь, речь шла о крестьянах для сельскохозяйственной колонизации и казаках, которые могли совмещать колонизацию с несением воинской службы. Выбор районов для переселения определялся наличием плодородной земли и ее количеством, а также удобными путями коммуникации. Центральные и региональные власти рассматривали этот процесс как возможность для Российской империи закрепиться на обозначенной территории. В 1902 г. генерал для поручений при командующем войсками Приамурского военного округа А.А. Трусов в докладе Приамурскому генерал-губернатору Н.И. Гродекову отмечал, что «вновь сажаемое русское население предназначалось обыкновенно для оживления пустынных местностей страны, для внесения и упрочения в них русской жизни и для борьбы против прилива в наши пределы чуждых народностей, что в особенности имеет место для Приамурского края, где культурная борьба с могучим соседом представляет вопрос большой важности»²⁶.

По данным Переселенческого управления, представленным генерал-губернатору 29 августа 1902 г., с 1883 г. по 1892 г. морским путем из Одессы в Уссурийский

²³ РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 347. Л. 113 об.

²⁴ Там же. Л. 113.

²⁵ Там же. Л. 174 об., 183.

²⁶ Там же. Ф. 702. Оп. 5. Д. 611. Л. 35 об.

край были переселены не более 16 774 чел. в составе 2 634 семей²⁷. Столь низкие показатели объяснялись доставкой в регион совместно с гражданским населением военнослужащих²⁸. В течение последующих пяти лет до 1897 г. включительно численность переселенцев увеличилась вдвое по сравнению с периодом 1888–1892 гг. (6 848 чел. обоего пола в составе 1 069 семей²⁹) и составила 14 443 чел. (2 138 семей). Одновременно в Амурскую область из Сибири шло перемещение населения внутренним сухопутным путем. За 15 лет (с 1883–1897 гг.) этим способом переселилось 27 405 чел. в составе 4 618 семей³⁰.

Строительство Уссурийской железной дороги способствовало интенсификации переселенческого дела. Вместе с крестьянами в регион прибывало рабочее население, расширялись возможности для подрядчиков, участвовавших в сооружении путей, создавались железнодорожные поселки с новыми рабочими местами и гражданской инфраструктурой, рядом с ними возникали крестьянские и казачьи поселения. Положительно сказывалось строительство и на выявлении наиболее пригодных для земледелия районов. Начиная с 1894 г. по указанию МВД и подготовительной комиссии Комитета по строительству Сибирской железной дороги Приамурским генерал-губернатором С.М. Духовским для выделения крестьянских наделов были направлены межевые техники, производилась разведка новых территорий³¹. За неполные пять лет (с 1 января 1898 г. по 1 августа 1902 г.) в Уссурийский край переселилось 40 354 чел. в составе 5 442 семей, а в Амурскую область по внутреннему Сибирскому пути (где уже функционировала ЗЖД) прибыло еще 13 909 чел.

Ввод в эксплуатацию 1(14) июня 1903 г. КВЖД способствовал ежегодному притоку переселенцев из европейской части России. Еще весной 1902 г. в связи с открытием временного движения по дороге Н.И. Гродеков инициировал в ограниченных размерах перевозку первых «переселенческих партий» в Приморскую область по железной дороге³². Соответствующие пункты были организованы на пограничных стыковочных станциях Маньчжурия (на западе между Забайкальской железной дорогой и КВЖД) и Гродеково (на востоке между КВЖД и УЖД). В феврале 1908 г. Технический отдел службы эксплуатации Общества КВЖД сообщал заведующему переселенческим делом Приморской области, что в регион через станцию Маньчжурия за 1907 г. было перевезено 42 606 взрослых и 19 929 малолетних, а всего – 62 549 душ и 793 вагона с кладью и живностью³³.

Растущий ежегодно поток переселенцев через территорию Китая, непривычные для переселенцев из европейской части России природные условия Уссурийского края, а также интенсивное перемещение по железным дорогам региона войск требовали со стороны местной администрации мер по усилению санитарной безопасности. На транзитной Никольской ветке больницы и приемные покои располагались на станциях III класса Гродеково и Никольск-Уссурийский³⁴. Опыт эксплуатации

²⁷ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 3. Д. 246. Л. 2 об.

²⁸ Там же. Л. 4.

²⁹ Там же. Л. 5.

³⁰ Там же.

³¹ Там же. Л. 5 об.

³² Там же. Л. 50.

³³ ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 194.

³⁴ Более подробное описание больничных зданий на станциях Никольской ветки см.: Дмитриева Н.В., Богомазов Н.И. Архитектура железнодорожных поселков российско-китайского пограничья в конце XIX – начале XX в. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Искусствоведение. 2025. Т. 15. № 2. С. 240. DOI: 10.21638/spbu15.2025.207 EDN: AOVNHX

показал недостаточную их оснащенность санитарным оборудованием для приема переселенцев.

По запросу Переселенческого управления строились дополнительные здания, закупался необходимый инвентарь. Отмечая высокую значимость станции Гродеково с точки зрения обеспечения санитарной безопасности Приамурского края, Управление предлагало начальнику УЖД Н.И. фон Кремеру возвести изоляционные бараки, помещения для аптеки, кухни, теплые бараки для семей задерживаемых заразных больных и т.д. на общую сумму 15 190 руб.³⁵ На совещании по рассмотрению сметных предложений переселенческой организации в Приморской области на 1908 г., проходившем 26–30 мая 1907 г., заведующий Никольским подрайоном В.И. Рубинский сообщал, что в Никольск-Уссурийском пункте имеется только небольшая больница на 8 кроватей, размещенная «в малоприспособленном для больничных дел доме, подвергнутом к тому же воздействию разрушительного древесного грибка и нуждающаяся потому в постоянном ремонте»³⁶. Аналогичная ситуация сложилась и со станционной железнодорожной больницей, которая была временной и располагалась с левой стороны от путей рядом с локомотивным депо и складом угольного топлива. В случае расширения паровозного здания часть больничных помещений подлежала сносу. По этим причинам Управляющим КВЖД, посетившим станцию весной 1910 г., был поднят вопрос о переносе больницы на правую сторону от дороги на территорию уже достаточно разросшегося железнодорожного поселка³⁷. Согласно первоначальному плану, под новую больницу предполагалось отдать одно из зданий бывших казарм (современный адрес – г. Уссурийск, ул. Блюхера 5А и 7А), что обошлось бы дороге в 30 512 руб.³⁸ После долгой переписки с Правлением Общества КВЖД и службой путей и сооружений дороги от него отказались, т.к. оба здания не удовлетворяли требованиям по площади и предполагали разбор нескольких ротных сооружений и деревянных построек при жилых домах. Для организации новой больницы было отдано здание столовой батальона с прилегающей к нему территорией³⁹.

Строительство велось подрядным способом. В перечень работ вошли переделка 1 этажа – 22 030,5 руб., пристройка лестницы и дезинфекционной камеры – 2 746 руб., надстройка второго этажа – 37 340 руб., барак для заразнобольных (новый) – 8 718 руб., часовня и покойницкая (новая) – 2 200 руб., забор и наружный водопровод – 5 000 руб. Итоговая сумма составила 78 034,5 руб., ассигновали 78 200 руб.⁴⁰ Договор на работы по постройке больничных зданий на станции Никольск-Уссурийский был заключен с подрядчиком С.К. Гурским 31 марта 1913 г. на сумму 76 000 руб.⁴¹ Больница строилась с паровым отоплением и электрическим освещением. Работы подрядчиком были выполнены в полном объеме, новая больница начала свою работу в годы Первой мировой войны⁴².

³⁵ ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 99–101.

³⁶ Там же. Д. 33. Л. 32.

³⁷ РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 120. Л. 16.

³⁸ Там же.

³⁹ Там же. Л. 2.

⁴⁰ Там же. Л. 6.

⁴¹ Там же. Л. 12.

⁴² На момент натурального осмотра в июле 2025 г. основной корпус больницы находится в аварийном состоянии и выставлен на продажу. Запланированный к строительству в 1913 г. новый блок для заразных больных был продан частному инвестору и находился в 2024 г. в аварийном состоянии, на момент осмотра в июле 2025 г. полностью реконструирован с сохранением внешнего исторического облика. Оба здания не включены в ЕГР ОКН РФ.

В условиях российско-китайского трансграничья активное сооружение железнодорожных путей и застройка прилегающих к ним поселков привлекало в регион большое количество рабочих из соседних густонаселенных районов Китая. Этому способствовал в том числе запрос на их труд со стороны частных подрядчиков, т.к. он обходился дешевле. Пытаясь регулировать количество китайских подданных в регионе, российское руководство начало вводить ограничения по привлечению иностранцев на железнодорожные работы. 15 июня 1892 г. был издан секретный циркуляр Временного управления казенных железных дорог, согласно которому предлагалось отказаться от заключения договоров с иностранными подданными; в исключительных случаях допускалось привлекать их к производству на дорогах каких-либо простых работ (например, бурение колодцев, устройство сигнализации и т.п.), но для этого требовалось «испрашивать каждый раз особое разрешение министра путей сообщения»⁴³. Однако начало Русско-японской войны и сокращение числа российских рабочих потребовали официальных разъяснений о возможных границах применения указанного документа. 10 марта 1904 г. начальникам и управляющим казенных железных дорог был разослан новый циркуляр, в котором сообщалось, что

управлениям железных дорог не возбраняется отступать от точного применения циркуляра в тех случаях, где вступление в договорные отношения с иностранцами представляется безусловно необходимым <...> также отступление допустимо по отношению поставки иностранцами материалов по вагоностроительной части, краткосрочной аренде железнодорожных земельных участков и т.п.⁴⁴

Согласно ежегодным представлениям военного губернатора Приморской области численность китайского, корейского и японского населения Владивостока за период с 1900 по 1908 гг. увеличилась с 14 820 чел. до 34 845 чел. Аналогичная тенденция прослеживается и в Никольске-Уссурийском: с 5 050 чел. в 1900 г. до 12 327 чел в 1908 г. Особой интенсивностью отличались 1906, 1907 и 1908 гг.⁴⁵, что можно объяснить возросшим значением Владивостока после завершения русско-японской войны, ремонтными работами на УЖД и транзитной ролью Никольской соединительной ветки, которая связывала через Северо-Восток Китая европейскую Россию с портом на Тихом океане.

Новую попытку ограничить использование иностранной рабочей силы на государственных работах российское правительство предприняло 21 июня 1910 г., когда был опубликован закон, запрещающий в Приамурском и Иркутском генерал-губернаторствах и Забайкальской области «сдачу всем лицам, состоявшим в иностранном подданстве, казенных подрядов и поставок»⁴⁶. По подсчетам Э. Лора, в 1911 г. 46 % из 31 566 работников на государственных предприятиях в Приамурье были выходцами из Азии (преимущественно китайцами)⁴⁷. Попытка оказалась неудачной. Динамичное развитие Приамурского края, в т.ч. строительство АЖД, вынуждали российское правительство делать исключения.

Рост численности китайского населения в населенных пунктах вдоль железной дороги актуализировал не только вопрос об увеличении русского населения Уссурийского края, но и об усилении культурного влияния Российской империи в регионе.

⁴³ РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 9. Л. 115.

⁴⁴ Там же. Л. 115 об.

⁴⁵ Там же. Ф. 702. Оп. 1. Д. 340. Л. 2–8 об.

⁴⁶ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье. Т. 30. 1910 г. № 33858. СПб., 1913. С. 825.

⁴⁷ Лор Э. Российское гражданство: от империи к Советскому Союзу. М., 2017. С. 152.

Существенная роль в этом вопросе отводилась церковному строительству⁴⁸. До начала прокладки УЖД, по данным Переселенческого управления, в Южно-Уссурийском округе насчитывалось 22 церкви и 6 часовен. Из них в 1890 г. были построены 5 церквей и 4 часовни. Такое незначительное количество храмов отрицательно сказывалось на интенсивности освоения новых земель. Как отмечалось в отчете Переселенческого управления за 1891 г., «новоселы, привыкшие на родине к близкому соседству храма, стараются приписываться к селам и избегают местности вдали от церкви»⁴⁹. Сооружение железной дороги активизировало строительство новых культовых сооружений. Финансирование осуществлялось преимущественно из средств Фонда имени императора Александра III, а также Комитета Сибирской железной дороги (СЖД). В отчете С.С. Шилкина об осмотре в 1901 г. церквей и школ, сооружаемых на средства Фонда при станциях УЖД и ЗЖД, сообщалось, что «большинство железнодорожных храмов в отношении внешней и внутренней отделки являются значительно более законченными и благообразными, нежели сельские церкви». Объяснялось это тем, что «руководство и технический надзор за их постройкой лежали на начальниках участков строительства железной дороги... в распоряжении железнодорожной администрации всегда были более опытные мастера и рабочие... на сооружение станционных церквей отпускались значительно большие суммы»⁵⁰. Общие затраты на постройку одной церкви и трех школ-церквей при станциях УЖД в 1901 г. составили 40 173,49 руб., из которых 31 тыс. руб. выделил Фонд, 7 тыс. руб. перечислил Комитет СЖД, остальная сумма была получена в качестве процентов на строительные кредиты и пожертвования⁵¹.

В населенных пунктах, образованных при железнодорожных станциях, часть затрат на сооружение храмов могло брать на себя местное население. В мае 1910 г. Гродековской поселковый сход казаков принял решение «об отведении мест под ломку камня, песок, под кирпич и для извести, где признается удобным и годным материалом» при сооружении каменной церкви в поселке при станции Гродеково взамен ранее построенной деревянной. Кроме того, общество взяло на себя расходы и на внутреннее украшение храма: иконостас и иконы, утварь и колокола⁵². С использованием подобной кооперации в период с 1900 по 1917 гг. близ железнодорожных станций, в селах и станицах было возведено 70 церквей и часовен, основано 4 монастыря, построено 6 экипажных храмов⁵³.

Контактная зона: дискуссии по земельному вопросу вдоль Уссурийской железной дороги

Открытие железнодорожного сообщения по Никольской ветке УЖД превращало расположенные вдоль нее населенные пункты в активную контактную зону не только на межэтническом и межгосударственном уровне. Расширение территории

⁴⁸ Более подробно об этом см.: *Магазинер Н.А.* Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX – начало XX в.). СПб., 2016; *Охотникова Ю.В.* Православное храмовое зодчество юга Дальнего Востока России: середина XIX – нач. XX вв.: автореферат дис. ... кандидата архитектуры. М., 2011. EDN: YUHTZZ; *Ходяков М.В., Чжицин Ч.* Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // *Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: История, филология.* 2023. Т. 22. № 8. С. 100–111. DOI: 10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111 EDN: EUUGRX

⁴⁹ ГАПК. Ф. 1. Оп. 1. Д. 32. Л. 74–75.

⁵⁰ РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 3. Д. 266. Л. 405.

⁵¹ Там же. Л. 405 об.

⁵² Там же. Ф. 129. Оп. 1. Д. 32. Л. 14.

⁵³ *Охотникова Ю.В.* Православное храмовое зодчество... С. 10.

поселений, изменение в связи с этим их статуса приводило к столкновению земельных интересов местной администрации и железной дороги. Дискуссии о правах на прилегающие к станциям участки разворачивались между различными административными структурами и создавали прецеденты не всегда удачного взаимодействия городского самоуправления со сложной государственной бюрократической машиной.

В ходе строительства соединительного пути между УЖД и КВЖД были образованы три новые станции, одна из которых (Галенки) была основана возле одноименного селения, а две другие (Гродеково и Хорватово) – в незаселенной местности. Но после завершения строительства ветки при обеих станциях образовались казацкие станицы⁵⁴.

Начальным пунктом для пути к китайской границе стала станция Никольское (впоследствии Кетрицево и Никольск-Уссурийский), возникшая при одноименном селе в 1893 г. и после организации при ней Никольских железнодорожных мастерских. Отдаленность населенного пункта от УЖД вызывала сложность по поиску жилья для всех ее служащих и мастеровых. Одновременно администрация дороги стремилась создать более устойчивый контингент работников путем сдачи им в аренду земельных участков под постройку собственных домов вблизи места службы на льготных условиях. Сочетание этих двух факторов вызвало в 1896 г. ходатайство начальника УЖД перед генерал-губернатором Приамурского края С.М. Духовским об отводе из собственных казенных земель, прилегающих к станции Никольское, площади в 100 дес. для частичного строительства служащих дороги⁵⁵. В свою очередь, С.М. Духовской на основании высочайше утвержденного 5 июля 1895 г. «Положения комитета Сибирской железной дороги об образовании железнодорожных поселков» предложил военному губернатору Приморской области Д.И. Субботичу сделать распоряжение об отводе просимого участка земли при станции Никольское путем отмежевания соответствующего числа кварталов по плану, составленному для уже предположенного здесь городского поселения⁵⁶. Правилами, утвержденными генерал-губернатором, предусматривалась возможность включения образовавшихся железнодорожных поселков в состав городских поселений и устанавливалось, что подчиняться они в таком случае должны существующим законоположениям относительно городов. Кроме того, те части отведенных под поселки участков, которые в течение трех лет со времени учреждения городов не будут заняты под дворовые и усадебные места, должны были поступить на общем основании в непосредственное ведение городских управлений⁵⁷.

3 апреля 1898 г. село Никольское преобразовали в город с утверждением первоначального плана, из которого было выделено несколько кварталов в восточной его части под железнодорожный поселок. На этом основании городской староста в 1902 г. возбудил ходатайство о передаче поселка в ведение города. Управление дороги предложило уступить лишь оставшиеся незастроенными 24 участка, настаивая на необходимости сохранения за дорогой ближайших к линии четырех кварталов, предназначавшихся под постройку зданий Управления дороги в случае перевода последнего из Владивостока в Никольск, что предполагалось накануне русско-японской войны. Городские власти такое предложение не устроило, и они безуспешно продолжали настаивать на передаче всей территории поселка, который к 1 января 1906 г. разросся

⁵⁴ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 3378. Л. 4 об.

⁵⁵ Там же. Д. 1639. Л. 1.

⁵⁶ Там же. Л. 1 об.

⁵⁷ Там же. Л. 2.

до 183 участков. К этому времени в нем появились трактиры, виноторговли, пивные, мясные и бакалейные лавки⁵⁸.

Важной составляющей в населенных пунктах, образованных при железнодорожных станциях, являлось обеспечение общественного и административного порядка, а также санитарной безопасности. Железнодорожная полиция располагала весьма незначительным числом служащих, что не позволяло ей установить даже наружные полицейские посты, а Управление УЖД требуемых для решения этого вопроса средств не имело. Передача всей застроенной части железнодорожного поселка городу давала ему возможность получать средства на благоустройство из арендной платы за земельные участки под частными застройками. Кроме того, это освобождало Управление УЖД от ответственности за возникавшие в поселке беспорядки и устраняло нежелательную двойственность в управлении населенным пунктом. Несмотря на всю кажущуюся выгоду сделки, отдавать значительные земельные участки городу Общество КВЖД не планировало, т.к. вопрос о расширении станции Никольск-Уссурийский был поставлен фактически сразу после передачи УЖД в аренду⁵⁹.

Уже 7 февраля 1907 г. начальник эксплуатации дороги инженер А. Гинце напоминал управляющему УЖД, что на станции требуется переустройство путей

в виду того, что при настоящем расположении стрелок этой станции и довольно интенсивном движении, участок от Пограничной до Владивостока забивается вагонами⁶⁰.

Поспешность в реализации плана переустройства станции определялась также ближайшими планами по увеличению движения по Никольской ветке, т.к. ожидалась «значительная отправка мяса в войска, расположенные в Приамурье и с Хабаровского участка лесных строительных материалов во Владивосток для экспорта»⁶¹. Затягивание решения вопроса о расширении станции Никольск-Уссурийский, как и в большинстве случаев, было связано с согласованием затрат, необходимых для осуществления работ. В 1909 г. общая расценочная ведомость работ по развитию станции Никольск-Уссурийский была составлена на сумму 265 500 руб. без учета административных расходов⁶².

Проводимое переустройство находилось под постоянным контролем службы пути и сооружений КВЖД. 8 июня 1910 г. начальником ее Уссурийского отделения была получена телеграмма, подписанная ревизором движения и начальником станции Никольск-Уссурийский о несоответствии реализуемого проекта действительным требованиям⁶³. Основной задачей виделось расширение Никольских железнодорожных мастерских в связи с планируемым увеличением проходящих поездов после завершения строительства АЖД. Для подготовки проекта необходимо было сделать съемку местности, прилегавшей к существующим Никольским мастерским за пределами территории отчуждения в сторону Хабаровска, имея ввиду что площадь всех крытых помещений мастерских планировалась в 9 740 кв. саж. Помимо этого требо-

⁵⁸ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1639. Л. 2 об. – 3.

⁵⁹ Подробнее об этом см.: *Ходяков М.В.* Документы Российского государственного исторического архива... С. 47–56.

⁶⁰ РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1, Д. 59. Л. 14.

⁶¹ Там же.

⁶² ГАРФ. Ф. 6081 Оп. 1. Д. 145. Л. 14.

⁶³ РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 59. Л. 47.

валось выяснить на месте вероятную стоимость отчуждения земли, требующейся под мастерские и стоимость сноса построек как частных, так и железнодорожных⁶⁴.

Планы по расширению Никольских главных мастерских вернули Общество КВЖД и городские власти Никольска-Уссурийского к вопросу о переподчинении железнодорожного поселка. Собрание городских уполномоченных 16 сентября 1909 г. постановило, что в случае передачи железнодорожного поселка городу, для нужд КВЖД будут сохранены его два ближайших к дороге квартала, а также еще четыре выделены из городской территории на безвозмездной основе⁶⁵. После продолжительных согласований между Министерством финансов, МВД и МПС Общество КВЖД 21 марта 1911 г. уведомило собрание городских уполномоченных, что Правление согласно на передачу поселка в ведение города, но с тем, чтобы были переданы еще два дополнительных квартала⁶⁶. И дискуссия продолжилась.

До начала Первой мировой войны вопрос не был окончательно решен. В новых условиях увеличение пропускной способности УЖД и КВЖД особенно актуализировалось. Связано это было с возросшим импортом товаров через Владивосток, в т.ч. заказанных в Северной Америке вагонов и паровозов, доставлявшихся в разобранном виде⁶⁷. Для их выгрузки и сборки требовались портовые площади и мастерские с высокой пропускной способностью. 21 февраля 1915 г. в телеграмме Правлению КВЖД Д.Л. Хорват сообщал, что «Главные Харбинские мастерские могут организовать сборку от сорока до пятидесяти вагонов в сутки»⁶⁸. Работу по товарным вагонам, которой занимались в Харбине, предполагалось передать частично в Никольские мастерские⁶⁹. 24 апреля 1915 г. на заседании специально созданной по этому вопросу комиссии представитель КВЖД Н.С. Кругликов отмечал, что рабочая сила для сборки «по всей вероятности будет набрана из китайцев» и поэтому «ее легче иметь в Харбине, из местных жителей, во Владивостоке пришлось бы их выписывать и устраивать поселки»⁷⁰. На это замечание товарищ министра внутренних дел Н.Л. Щукин заметил, что

40 % стальных вагонов будут собираться во Владивостоке, для сборки каковых все равно придется иметь китайцев, почему вопрос о перенесении работ по сборке части вагонов в Харбин отпадает⁷¹.

И даже ранее упомянутый закон о запрете использования труда китайцев на железнодорожных работах не мог стать препятствием, так как речь шла о трех-четырех месяцах⁷². Л.Н. Щукин телеграммой от 28 апреля 1915 г. сообщил товарищу председателя Правления Общества КВЖД А.Н. Вентцелю, что предложено заказать 400 паровозов и что сборка лишь части их может быть произведена в Харбине, остальные же паровозы должны собираться во Владивостоке во избежание бесполезной перевозки частей их от Владивостока до Харбина. Однако уже на втором совещании комиссии, проходившем 17 мая 1915 г., было принято решение: ввиду срочности заказа и невозможности в короткий срок оборудовать временные мастер-

⁶⁴ РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 59. Л. 58.

⁶⁵ РГИА. Ф. 273. Оп. 15. Д. 16. Л. 43.

⁶⁶ Там же. Л. 45об.

⁶⁷ Подробнее об этом см.: 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. DOI: 10.21638/spbu24.2023.201 EDN: JQVDPG

⁶⁸ РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 36. Л. 49.

⁶⁹ Там же. Л. 49 об.

⁷⁰ Там же. Д. 30. Л. 7 об.

⁷¹ Там же.

⁷² Там же. Л. 8

ские во Владивостоке сборку паровозов производить все-таки средствами Харбинских мастерских КВЖД на предложенных ею условиях⁷³. Оставшиеся на довоенном уровне ввиду нерешенности земельного вопроса и невозможности расширения Никольские железнодорожные мастерские рассматривались только в качестве вспомогательной площадки.

Заключение

Интенсивное строительство Российской империей железных дорог на Дальнем Востоке, призванное усилить связь между центром и окраиной, одновременно оказывало влияние на объединение географически, политически, экономически и социально фрагментированного пространства в единую трансграничную социокультурную систему. Основу ее составляли населенные пункты, возникавшие вдоль железнодорожного полотна. Их привлекательность для растущего числа переселенцев из европейской части России обеспечивалась развитием гражданской инфраструктуры. Организация на станциях переселенческих пунктов, строительство больниц, торговых учреждений, церковей давало возможность вновь прибывшим российским подданным обосноваться на новом месте.

Близость границы с Китаем и строительство на его территории российским правительством КВЖД создавали условия для транзитного перемещения людей и грузов на Дальнем Востоке. После русско-японской войны и до 1916 г. этот путь оставался единственной железнодорожной артерией, связывавшей коммерческий порт Владивостока с центром России, что способствовало росту его значения и привлекательности не только для представителей торгово-промышленного капитала. Увеличение числа иностранных подданных вынуждало российские власти законодательно регулировать возможности применения их труда при выполнении государственных заказов.

В этом контексте важной составляющей колонизации российского Дальнего Востока являлся земельный вопрос. С одной стороны, администрация УЖД по инициативе региональных властей оказывала посильную помощь в ходе разведки новых территорий, пригодных для ведения переселенцами сельскохозяйственной деятельности. А с другой – ограниченный размер полосы отчуждения, выделенной дороге на начальном этапе строительства, создавал сложности для расширения станций при увеличении интенсивности перевозок. Не всегда удавалось решить их на местном уровне, а подключение центральных ведомств грозило серьезными задержками в получении конечного результата. Это, в свою очередь, приводило к новым сложностям, что особенно проявится в кризисных условиях Первой мировой войны.

Поступила в редакцию / Submitted: 01.10.2025

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 4.03.2026

Принята к публикации / Accepted for publication: 12.03.2026

References

- Avilov, R.S. "Russian City in Manchuria through the Eyes of the Minister of War: A.N. Kuropatkin's Visit to Harbin in 1903." *RUDN Journal of Russian History* 22, no. 3 (2023): 354–369 (in Russian), <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-354-369>
- Avilov, R.S. "The Russian City Dalnii through the Eyes of the Minister of War Aleksei Kuropatkin." *Vestnik of Saint Petersburg University. History* 67, no. 4, (2022): 1118–1133 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu02.2022.406>

⁷³ РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 30. Л. 14.

- Avilov, R.S. "Construction of Defenses on the Chinese Eastern Railway on the Eve of and during the First World War: Problems of Financing." *The New Historical Bulletin* 80, no. 2 (2024): 6–27 (in Russian), https://doi.org/10.54770/20729286_2024_2_6
- Bazilevich, M.E., and A.A. Kim "The First Architects and Engineers of Ussuriysk (the Second Half of the 19th – the Beginning of the 20th Century)." *Vestnik of Saint Petersburg University. Arts* 13, no. 4 (2023): 685–708 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu15.2023.405>
- Bogomazov, N.I. "Rail Crisis on the Russian Railways during the First World War and Efforts to Overcome It." *Modern History of Russia* 13, no. 2 (2023): 272–290 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.201>
- Boyakhchan, A.G. "The Freight Steams and Volume of Ussuri Railroad in the Beginning of its Exploitation (The Beginning of XX Century)." *Modern Research of Social Problems* 36, no. 4 (2014) (in Russian), <https://doi.org/10.12731/2218-7405-2014-4-3>
- Burkova, V.V. "Dal'nevostochnaya (Ussuriiskaya) i Kharbinskaya (Kitaisko-Vostochnaya) zheleznye dorogi." [Far Eastern (Ussuri) and Harbin (Chinese Eastern) Railways] *Zheleznodorozhnyi transport*, no. 2 (2012): 68–73 (in Russian).
- Glatolenkova, E.V. "Arkhitekturnye osobennosti stantsii Nikol'sk-Ussuriiskii v kontse XIX – pervoi chetverti XX veka [Architectural features of Nikolsk-Ussuriysky station in the late 19th – first quarter of the 20th century]." *Urbanistika*, no. 3 (2024): 82–99 (in Russian), <https://doi.org/10.7256/2310-8673.2024.3.71365>
- Datsyshen, V.G. "Russians in a Special Area of the Eastern Provinces of the Republic of China: Problems of Russian-Chinese Relations on the Chinese Eastern Railway in 1920–1924." *Modern History of Russia* 14, no. 3 (2024): 636–656 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu24.2024.307>
- Dmitrieva, N.V. "Between Two Empires: Railway Construction in the Far East in the Late Imperial Period." *Quaestio Rossica* 12, no. 1 (2024): 254–267 (in Russian), <https://doi.org/10.15826/qr.2024.1.877>
- Dmitrieva, N.V. "On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction." *Modern History of Russia* 13, no. 4 (2023): 861–874 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.410>
- Dmitrieva, N.V. and N.I. Bogomazov "Architecture of Railway Settlements on the Russian-Chinese Border at the End of the 19th – Beginning of the 20th Centuries." *Vestnik of Saint Petersburg University. Arts* 15, no. 2 (2025): 227–250 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu15.2025.207>
- Krotova, M.V. "From Europe to Asia: CER as Part of the Transit Route." *The New Past*, no. 4 (2023): 270–279 (in Russian), <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2023-4-270-279>
- Lisitsyn, A.A. *Dal'nevostochnaya zheleznyaya doroga v period ee stanovleniya (1891–1917)* [The Far Eastern Railway in its Formation (1891–1917)]. Khabarovsk: Press-prem'era Publ., 2017 (in Russian).
- Lohr, E. *Rossiiskoe grazhdanstvo: ot imperii k Sovetskomu Soyuzu* [Russian Citizenship: From Empire to Soviet Union]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2017 (in Russian).
- Lukoyanov, I.V. "Ne otstat' ot derzhav...": Rossiia na Dal'nem Vostoke v kontse XIX– nachale XX vv. ["Keeping Up with the Powers...": Russia in the Far East in the Late 19th – Early 20th Centuries]. St. Petersburg: Nestor-Istoria Publ., 2008 (in Russian).
- Magaziner, N.A. *Zheleznodorozhnye khramy Transsibirskoi magistrali (konets XIX – nachalo XX v.)* [Railway Temples of the Trans-Siberian Railway (Late 19th – Early 20th Century)]. St. Petersburg: Renome Publ., 2016 (in Russian).
- Nilus, E.Kh. *Istoricheskii obzor Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi 1896–1923 gg.* [Historical Review of the Chinese Eastern Railway, 1896–1923]. Vol. 1. Harbin: Tipografiya KVZhD i Tovarishchestva "Ozo" Publ., 1923 (in Russian).
- Okhotnikova, Yu.V. "Orthodox Church Architecture in the South of the Russian Far East: Middle 19th – Early 20th Century." PhD diss., Pacific Ocean University, 2011 (in Russian).
- Poznyak, T.Z. *Inostrannye poddannye v gorodakh Dal'nego Vostoka Rossii (vtoraia polovina XIX – nachalo XX v.)* [Foreign Nationals in the Cities of the Russian Far East (Second Half of the 19th – Early 20th Centuries)]. Vladivostok: Dal'nauka Publ., 2004 (in Russian).
- Myasnikov, V.S. *Dogovornymi stat'yami utverдили. Diplomaticeskaya istoriia russko-kitaiskoi granitsy XVII–XX vv.* [Approved by treaty articles. Diplomatic history of the Russian-Chinese border from the 17th to the 20th centuries]. Khabarovsk: [S.n.], 1997 (in Russian).

- Tkachenko, B.I. *Rossiiia – Kitai: vostochnaia granitsa v dokumentakh i faktakh* [Russia – China: the eastern border in documents and facts]. Vladivostok: Ussuri Publ., 1999 (in Russian).
- Remnev, A.V. *Rossiiia Dal'nego Vostoka: imperskaia geografiia vlasti XIX – nachala XX vekov* [Russia in the Far East: Imperial Geography of Power in the 19th – Early 20th Centuries]. Omsk: Izd-vo Omskogo gos. un-ta Publ., 2004 (in Russian).
- Starovoytova, E.O. “Reorganization of Diplomatic missions of the Russian Empire in North-East China During the Early XX Century: Based on Materials from the Foreign Policy Archive of the Russian Empire.” *RUDN Journal of Russian History* 22, no. 3 (August 2023): 484–495 (in Russian), <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-484-495>
- Urbanski, S. *Za stepnym frontiro: istoriia rossiisko-kitaiskoi granitsy* [Beyond the Steppe Frontier: The History of the Russian-Chinese Border]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2023 (in Russian).
- Khodyakov, M.V. “Documents of the Russian State Historical Archive on the Transfer of the Ussuri Railway to the Governance of the Kuzhd Society at the Beginning of the XX Century.” *Otechestvennye Arkhivy*, no. 3 (2024): 47–56 (in Russian).
- Khodyakov, M.V. “Modernization of the Ussuri Line of the Chinese Eastern Railway: Nikolskaya Branch in 1906–1919.” *Vestnik NSU. Series: History and Philology* 24, no. 8: History (2025): 111–122 (in Russian), <https://doi.org/10.25205/1818-7919-2025-24-8-111-122>
- Khodyakov M.V. and Zhao Zhiqing “Church Construction in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kayda- lovskaia Railway Branch at the Turn of the 19th – 20th Centuries.” *Vestnik NSU. Series: History and Philology* 22, no. 8 (2023): 100–111 (in Russian), <https://doi.org/10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111>
- Khodyakov, M.V. “Manchuria Railway Station in the Early 20th Century: Problems of Organization of Management on the Railway.” *Lomonosov History Journal* 64, no. 4 (2023): 97–106 (in Russian), <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0083-8-2023-64-4-97-106>
- Schenk, F.B. *Poezd v sovremennost'. Mobil'nost' i sotsial'noe prostranstvo Rossii v vek zheleznikh dorog* [Train to Modernity. Mobility and Social Space in Russia in the Age of Railways]. Moscow: Novoe literaturnoe obozrenie Publ., 2016 (in Russian).
- Yanchenko, D.G. “The Russian-Chinese Borderland in the Late Imperial Period in the Revision of Trade and Economic Relations.” *Vestnik of Saint Petersburg University. History* 68, no. 2 (2023): 317–333 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.202>
- Yanchenko, D.G. “Colonization of the Russian-Chinese Frontier and Borderland in Contemporary Studies.” *Modern History of Russia* 14, no. 2, (2024): 520–530 (in Russian), <https://doi.org/10.21638/spbu24.2024.216>
- Dukes, P. *Russia in Manchuria. A Problem of Empire*. London: Routledge, 2022.
- Marks, S.G. *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1991.
- Elleman B.A. and S. Kotkin, eds. *Manchurian Railways and the Opening of China: An International History*. Armonk, NY: Routledge, 2009.
- Paine, S.C.M. *Imperial Rivals: China, Russia, and their Disputed Frontier*. Armonk, NY: M.E. Sharpe, 1996.
- Paine, S.C.M. *A history of the Sino-Soviet border, 1858–1924*. Ann Arbor: UMI, 1993.
- Wolff, D. *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*. Stanford: Stanford University Press, 1999.

Информация об авторе / Information about the author

Наталья Валерьевна Дмитриева, кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России с древнейших времен до XX века Института истории, Санкт-Петербургский государственный университет; 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9; natalia.dmitrieva@spbu.ru; <https://orcid.org/0000-0002-3720-7932>; SPIN-код 1656-6362.

Natalia Valerievna Dmitrieva, PhD in History, Associate Professor of the Department of Russian History of the Institute of History, St. Petersburg State University; 7–9, Universitetskaya naberezhnaya Str., St. Petersburg, 199034, Russia; natalia.dmitrieva@spbu.ru; <https://orcid.org/0000-0002-3720-7932>; SPIN-код 1656-6362.