



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-235-253>
EDN: NMXYMR

Научная статья / Research article

Уссурийская железная дорога в правительственных планах освоения Дальнего Востока

Янченко Денис Геннадьевич 

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия
✉ d.yanchenko@spbu.ru

Аннотация: Рассматривается вопрос о ведомственной принадлежности Уссурийской железной дороги, который был поставлен перед правительством после Русско-японской войны в специфичных условиях думской монархии. Показано, что во Владивостоке как крупнейшем русском порту в Азии сталкивались интересы разных ведомств империи. Перераспределение «активов» затрагивало и торгово-предпринимательские круги. Формально частное предприятие – Китайско-Восточная железная дорога, поглотившая Уссурийскую линию, подчинялась финансовому ведомству. Позиция де-факто управлявших Китайско-Восточной дорогой чиновников формировалась на основе оценок, поступавших с мест, личных впечатлений и сложившейся политики Министерства финансов. Элементы конкуренции между Управлением железных дорог Министерства путей сообщения, военными в лице генерал-губернаторов, наместника, военных губернаторов областей и Министерством финансов, руководившим деятельностью Китайско-Восточной дороги через ее правление, оказывали влияние на экономическое развитие участков всего Транссиба. Речь шла о модернизации всех линий, включая Уссурийскую железную дорогу, и связанной с ней портовой структуры Владивостока. Автор приходит к выводу, что правительственный компромисс по вопросам обороны и администрирования Дальнего Востока был достигнут благодаря корректной с точки зрения финансов и управления эксплуатации дороги до Первой мировой войны. К 1914 г. во многом благодаря Уссурийской и строящейся Амурской магистрали уже сформировалось единое экономическое пространство, возросли возможности для дальнейшей колонизации Приамурья и развития региональной инфраструктуры.

Ключевые слова: Русско-японская война, пути сообщения, порт Владивостока, дальневосточный фронт, экономическая история, транспортная инфраструктура

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

Финансирование: Статья подготовлена при поддержке гранта Российского научного фонда, проект № 23-48-00004 «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия». URL: <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>

Для цитирования: Янченко Д.Г. Уссурийская железная дорога в правительственных планах освоения Дальнего Востока // Вестник Российского университета дружбы народов. История России. 2026. Т. 25. № 2. С. 235–253. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-235-253> EDN: NMXYMR

© Янченко Д.Г., 2026



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

Ussuri Railway in the Government Plans for the Far East Development

Denis G. Yanchenko 

Saint-Petersburg State University, Saint-Petersburg, Russia

✉ d.yanchenko@spbu.ru

Abstract: The author in their article examines the question of departmental affiliation of the Ussuri Railway, which was posed to the government after the Russo-Japanese War under the unique circumstances of the Duma monarchy. It demonstrates that in Vladivostok, as the largest Russian port in Asia, there was a clash the interests between various imperial departments. In addition, the redistribution of “assets” also affected commercial and entrepreneurial circles. Formally the Chinese Eastern Railway, a private enterprise, which took over the Ussuri Railway, was subordinate to the Ministry of Finance. The position of the officials de facto managing the Chinese Eastern Railway was formed based on the assessments received from the field, personal impressions, and the established policies of the Ministry of Finance. The competition between the Railway Administration of the Ministry of Railways, the military represented by governors-general, the viceroy, and military governors of the regions, and the Ministry of Finance, which managed the activities of the Chinese Eastern Railway through its board, also influenced the economic development of the sections of the entire Trans-Siberian Railway. The question of the modernization of all railway lines, including the Ussuri Railway and the associated port infrastructure of Vladivostok remained at the core of this development. The author concludes that the government’s compromise on defense and administration of the Far East was achieved thanks to the railway’s correct operation in financial and administrative terms before World War I. By 1914, largely thanks to the Ussuri Railway and the Amur Mainline under construction, a unified economic space had already been formed and opportunities for the further colonization of the Amur region and the development of regional infrastructure increased.

Keywords: Russo-Japanese war, communication routes, port of Vladivostok, Far Eastern Frontier, Economic History, Transport Infrastructure

Conflicts of interest: The author declares no conflicts of interest.

Funding: This article was supported by the Russian Science Foundation, project 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”. URL: <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>

For citation: Yanchenko, D.G. “Ussuri Railway in the Government Plans for the Far East Development.” *RUDN Journal of Russian History* 25, no. 2 (May 2026): 235–253 (in Russian). <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-235-253> EDN: NMXYMR

Введение

Актуальность. Политика центральных ведомств и местных военных властей (генерал-губернаторов и военных губернаторов областей) Российской империи позволяет говорить о достаточно осторожном, взвешенном подходе к осуществлению хозяйственного освоения Дальнего Востока Россией в начале XX в. Уссурийская железная дорога (УссЖД) проходила по пересеченной местности с множеством рек и водоразделов. Ее строительство шло быстро благодаря верным расчетам, хорошим инженерам, квалифицированным рабочим и своевременной поставке оборудования и стройматериалов. После поражения в Русско-японской войне правительству необходимо было выработать новую стратегию действий на Дальнем Востоке, изменить направление грузопотоков и пассажирского движения, сохранить русское влияние в Маньчжурии и усилить Китайско-Восточную железную дорогу (КВЖД), обезопасить русские земли. УссЖД стала важным инструментом правительственной политики в регионе, изучение которого сохраняет актуальность в силу современной геополитической ситуации в мире и значимости Дальнего Востока для будущего России.

Степень изученности проблемы. О функционировании УссЖД в контексте государственной политики начала XX в. вышло не так много крупных работ. По мнению Н.В. Дмитриевой, изучение территорий, примыкающих к КВЖД «в качестве

единой трансграничной социо-культурной системы предполагает значительное внимание к роли железной дороги и ее инфраструктуры в объединении географически, политически, экономически и социально фрагментированного пространства»¹. Не утрачивает значимости фундаментальная монография А.В. Ремнева², в которой вопросы железнодорожного строительства проанализированы в свете изучения феномена власти, управленческих практик и истории экономического развития Дальнего Востока. Истории железнодорожной транспортной политики России на Дальнем Востоке посвящена диссертация А.А. Лисицына³. Современные работы западных авторов чаще акцентированы на идее так называемой «желтой опасности» и националистическом дискурсе в России⁴. Зарубежными авторами развитие Приамурья рассматривается не через призму мирного заселения территории и масштабных проектов, а в контексте угроз со стороны Китая и Японии, которая «в значительной степени определяла понимание Дальнего Востока как одного из российских регионов»⁵. Исключение могут составлять общие работы по истории экономики, в которых тема данной статьи затронута фрагментарно⁶.

Исследовательская группа из Санкт-Петербурга под руководством безвременно ушедшего от нас М.В. Ходякова в сотрудничестве с китайскими коллегами занималась изучением порядка и особенностей функционирования всех частей КВЖД на рубеже столетий, а также в первые годы советской власти, накануне и во время Гражданской войны⁷. В ряде работ рассматривается вопрос о передаче Уссурийской дороги Обществу КВЖД⁸.

Автор статьи опирался также на исследования региональных авторов, всегда глубоко погруженных в историю родного края⁹. Они посвящены в том числе биографиям управленцев и строителей на Дальнем Востоке – русских инженеров

¹ Дмитриева Н.В. (Со)Хранить наследие: КВЖД и ее инфраструктура в трансграничном пространстве Дальнего Востока // Новое прошлое. 2023. № 4. С. 251. <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2023-4-248-257> EDN: KINPOA

² Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков: Монография. Омск, 2004. EDN: SUPXRL

³ Лисицын А.А. Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России (конец XIX в. – 1917 г.). Дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2011. EDN: QFFHQF

⁴ Glebov S. Between foreigners and subjects: Imperial Subjecthood, Governance, and the Chinese in the Russian Far East, 1860s–1880s // *Ab Imperio*. 2017. № 1. P. 86–130.

⁵ Урбански С. «Китайская чума»: синофобские дискурсы во Владивостоке, Сан-Франциско и Сингапуре в конце XIX – начале XX в. // Регионы Российской империи: идентичность, репрезентативность, (на)значение: Коллективная монография. М., 2021. С. 274–275.

⁶ Томпстон С.Р. Российская внешняя торговля XIX – начала XX в.: организация и финансирование. М., 2008.

⁷ Сунь Ичжи. Коммерческое агентство Уссурийской железной дороги в Шанхае и создание прямого железнодорожно-водного сообщения между Шанхаем и Маньчжурией (1923–1926 гг.) // Проблемы Дальнего Востока. 2024. № 5. С. 156–170. <https://doi.org/10.31857/S0131281224050113> EDN: RTOGXH

⁸ Ходяков М.В., Ичжи С. Временное правительство и «китайский вопрос» в России в 1917 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2022. Т. 21. № 1. С. 45–56. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-1-45-56> EDN: RUOTTQ; 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. 47–48. EDN: OBMFHA

⁹ Романова Г.Н. Роль транспортных коммуникаций Дальнего Востока России – Северо-Востоchno-го Китая в развитии торговли // Вестник ДВО РАН. 2009. № 1. С. 54–61. EDN: LASZSR; Шильникова И.В. Финансовые аспекты строительства Транссибирской магистрали: структура бюджетных расходов // Исторический журнал: научные исследования. 2023. № 2. С. 75–98. <https://doi.org/10.7256/2454-0609.2023.2.40463> EDN: QQTVOE; Ланцова Ю.Н. Деятельность Коммерческой Части КВЖД в первой четверти XX в. // Записки Забайкальского отделения Российского исторического общества. 2022. № 2. С. 37–41. EDN: PJWDPJ

М.Е. Базилевича и Н.П. Крадина. Особая роль авторами отводится Н.С. Свягину, который «руководил строительством магистрали на участке от ст. Никольская до ст. Мулин, по завершении которого железная дорога подошла к Тихому океану»¹⁰. Ученые отмечают также вклад в развитие дальневосточных путей сообщения Н.И. Прилежаева, в течение пяти лет (начиная с 1903 г.) работавшего на строительстве Бикинского, Никольского и Хабаровского участков УссЖД¹¹.

Цель исследования. В исследовании выявлен и изучен ряд проблем, с которыми сталкивались как местная администрация, так царское правительство при создании и использовании Уссурийской железной дороги, которая во многом стимулировала развитие административного центра – Владивостока и ускоряла процесс заселения Приамурья в целом. Решение этих задач и обращение к ранее не опубликованным источникам, позволяет четче охарактеризовать влияние УссЖД как отрезка Транссиба на правительственные планы и действия в регионе, политику в отношении КВЖД накануне и после Русско-японской войны.

Источниковая база. Основой исследования являются архивные материалы. Источники по истории неотъемлемых частей КВЖД, оставшихся на территории России, в т. ч. УссЖД, обширны, но слабо систематизированы. Значительная их часть сохранена в Российском государственном историческом архиве в фондах «Управление железных дорог МПС» (Министерства путей сообщения) (Ф. 273), «Планы и чертежи по строительству железных дорог и искусственных сооружений» (Ф. 350), «Комитет по заселению Дальнего Востока при Совете министров» (Ф. 394), «Особый комитет по делам Дальнего Востока» (Ф. 1337), в которых размещены документы КВЖД, ГУЗиЗ, Совета министров, Комитета по заселению Дальнего Востока. Существует уникальная подборка фотографий, альбомов фотографий, чертежей и иных документов, которая находится в Санкт-Петербурге, в Центральном музее железнодорожного транспорта¹².

Строительство и начало эксплуатации Уссурийской железной дороги

Решение «озаботиться соединением железною дорогою Владивостока с р. Сунгача (приток Уссури), так как без этого наш главный порт в Тихом океане явится отрезанным от удобных сообщений с остальной Сибирью и лишенным всякой базы»¹³, было принято в июне 1887 г. С 1891 г. начальником 4-го участка по постройке Уссурийской железной дороги был Н.С. Свягин, один из руководителей строительства Восточного участка КВЖД. К 1894 г. на Южно-Уссурийском участке были закончены основные строительные работы, построены путевые и станционные постройки, введен в эксплуатацию телеграф, привезен подвижной состав, открыто сообщение от Владивостока до Графской. Северный участок Графская – Хабаровск создавался достаточно быстро – с конца 1894 по 1896 гг. Как отмечает И.С. Сафронова, «на дороге построили много искусственных сооружений, в том числе мосты через реки Хор, Бикин, Иман, Усури»; «основой такого успеха была хорошая инженерная подготов-

¹⁰ Базилевич М.Е., Крадин Н.П. Инженеры путей сообщения на Дальнем Востоке (конец XIX – первая половина XX вв.) // Вопросы теории и истории в градостроительстве, архитектуре и дизайне. Новые идеи нового века. 2015. Т. 1. С. 17. EDN: TQSYVL

¹¹ Там же.

¹² Сапаров Д.Д. Материалы фондов ФГБУК «Центральный музей железнодорожного транспорта» Российской Федерации по истории строительства Уссурийской и Амурской железных дорог // *Filo Axiadne*. 2016. № 2. С. 200–209. EDN: WKNHHP

¹³ Алексеев В.В. Фронтальная модернизация в имперской России // Вестник ЮУрГУ. Серия «Социально-гуманитарные науки». 2017. Т. 17. № 2. С. 10. <https://doi.org/10.14529/ssh170201> EDN: YIRDJX

ка, своевременная доставка и сосредоточение всех материалов перед прибытием рабочих и специалистов-мостовиков»¹⁴. По замечанию А.А. Лисицына, «тяжелые заботы и – высокая смертность среди технического персонала, сопровождавшие дорожное строительство, а также оторванность от дома – все это приводило к высокой текучести кадров, что отмечали в своих отчетах царю Приамурские генерал-губернаторы С.М. Духовской и Н.И. Гродеков»¹⁵.

УссЖД – первая магистраль на Дальнем Востоке общей протяженностью 769 км, которая была принята в эксплуатацию в ноябре 1897 г., но полноценный ввод дороги на всем протяжении откладывался в связи с медленными работами на КВЖД. Расчетные технические условия эксплуатации линии «предполагали пропускную способность до трех пар поездов в сутки в составе 30 вагонов с войсками, 120 пар рабочих и 12 пар служебных поездов в год»¹⁶. В докладе Управления по сооружению железных дорог от 24 ноября 1899 г. за № 242, утвержденном министром путей сообщения, говорилось о принятии от Общества КВЖД

построенного им участка Никольское-Гродеково <...>. Никольской ветви Уссурийской железной дороги в эксплуатацию означенной дороги и о передаче упомянутой ветви вместе с Уссурийской железной дорогой с 1 января 1900 г. в ведение Управления железных дорог¹⁷.

Министерство финансов на это соглашалось, но следующий участок Гродеково – Граница (около 16 км), окончание строительства которого ожидалось летом 1900 г.,

в виду неготовности смежного участка Китайско-Восточной железной дороги, по мнению Инженеров Кербедза и Юговича и полковника Келлера, разделяемому статс-секретарем Витте, желательно бы временно оставить в ведении Общества Китайско Восточной жел. дор.¹⁸

Таким образом, С.Ю. Витте, вероятно, заявлял свои «права» на строящуюся дорогу, исходя из своих «маньчжурских» интересов.

Строительство КВЖД усложняло отношения местной администрации с центром. А.В. Ремнев, исследовавший этот вопрос, обращал внимание на предложение генерал-губернатора С.М. Духовского в ноябре 1897 г. министру внутренних дел И.Л. Горемыкину по созданию особого органа для решения всех строительных, административных и торговых вопросов. Во избежание ведомственных споров влиятельные представители КВЖД (фактически МПС и Министерства финансов), по сведениям, переданным генерал-губернатору, также не хотели «нахождения в районе постройки железной дороги „ни консулов, ни других представителей наших властей“»¹⁹.

В мае 1902 г. Департамент железнодорожной отчетности Государственного контроля запрашивал Управление железных дорог МПС о точных сроках объединения «Уссурийской железной дороги с общию сетью железных дорог, с установлением

¹⁴ Сафронова И.С. Транссибирская железнодорожная магистраль // Проблемы социально-экономического развития Сибири. 2014. № 2. С. 127. EDN: SKBHP

¹⁵ Лисицын А.А. Инженеры путей сообщения в дореволюционной России и их деятельность на Дальнем Востоке // Власть и управление на Востоке России. 2009. № 3. С. 232. EDN: OBUCEN

¹⁶ Вивдыч М.А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века // Гуманитарный вектор. 2011. № 3. С. 40–41. EDN: OCSCYT

¹⁷ Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 1.

¹⁸ Там же. Л. 2.

¹⁹ Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков... С. 361.

существующих на других русских дорогах порядка учета сборов»²⁰. Известно, что ранее Управление «считало целесообразным распространить практику страхования пассажиров, которое осуществлялось страховым обществом “Россия” на частных ж. д. на казенные линии, начав именно с Уссурийской дороги»²¹, то есть с русской земли. В ответной справке, направленной в Государственный контроль, предлагалось сохранить существовавший порядок учета сборов на Уссурийской дороге, используя учреждения контрольного ведомства, поскольку не было понятно, «на каких основаниях войдет в прямое сообщение Китайская Восточная железная дорога, а вместе с нею и казенная Уссурийская»²². Определить размеры содержания и штаты дороги в сложившейся ситуации МПС было затруднительно.

Размещение прибывавших переселенцев вдоль линии УссЖД, безусловно, имело стратегическое значение для будущего всего Приамурья и привело к фактическому разделению Южно-Уссурийского края на два административных центра. Вместе с тем перспективы боевых действий на Дальнем Востоке вынуждали власть осторожно оценивать стратегию русской колонизации. Традиционной опорой русского военного присутствия в Сибири и на Дальнем Востоке считалось казачество, и без решения Военного ведомства местные власти в генерал-губернаторстве еще не могли сделать ставку исключительно на крестьянское переселение. Военный губернатор Приморской области Н.М. Чичагов писал Приамурскому генерал-губернатору Н.И. Гродекову 13 сентября 1901 г.:

Что же касается вопроса о разграничении расположенных по долине р. Усури казачьих и пред-назначенных к отводу переселенцам земель, то утвердительно ответить на это, в настоящее время, я затрудняюсь, так как этот вопрос положительно не решен и находится на рассмотрении²³.

Расходы на постройку соединительных ветвей к КВЖД, в частности УссЖД²⁴, определялись МПС, соединенным присутствием Комитета Сибирской железной дороги и Департаментом государственной экономии Государственного совета. «При этом, – пишет Н.В. Дмитриева, – допускалось увеличение единичных цен расчетных ведомостей для новых линий на 20 % с разрешения министра путей сообщения»²⁵. По подсчетам И.В. Шильниковой, стоимость строительства на одну версту УссЖД не была самой высокой на участках Транссиба (она составляла 59 342,51 руб.), при этом «средняя стоимость версты на разных участках строящихся дорог могла также существенно различаться»; «например, для Северно-Уссурийской дороги расходы на версту составили в среднем 64 822,25 руб., а Южно-Уссурийской – 53 862,76 руб.»²⁶. Перспективы быстрой колонизации берегов Амура и Усури на начальном этапе не оправдались. Обеспечить войска, дислоцированные в крае, и поселения на Северо-Востоке региона, по мнению А.В. Ремнева, с опорой на местные ресурсы невозможно:

Колонизационное влияние Сибирской железной дороги для Приамурья и Приморья стало ощутимым только после 1900 г., до этого же времени переселенцы из Европейской России предпочитали оседать в Западной Сибири²⁷.

²⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 18.

²¹ Там же. Л. 16–16 об.

²² Там же. Л. 20.

²³ Там же. Л. 25 об. – 26.

²⁴ Речь шла также о Кайдаловской ветви Забайкальской железной дороги – Д.Я.

²⁵ *Дмитриева Н.В.* На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // *Новейшая история России.* 2023. Т. 13. № 4. С. 864. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.410> EDN: IAFFAZ

²⁶ *Шильникова И.В.* Финансовые аспекты строительства Транссибирской магистрали: структура бюджетных расходов... С. 79–80.

²⁷ *Ремнев А.В.* Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков... С. 299.

В целом, до Столыпинских реформ задача крестьянской колонизации не являлась частью специальной правительственной программы, но скорость переселения на начальном этапе строительства и эксплуатации УссЖД впечатляла (табл. 1).

Таблица 1 / Table 1

**Прирост населения переселенцев в Южно-Уссурийском крае в 1896–1901 гг. /
The increase in the population of settlers in the South Ussuri region in 1896–1901**

Год / Year	Перевезено переселенцев (человек) / Number of transported settlers (people)
1896	3989
1897	9390
1898	12559
1899	30772
1900	61120
1901	85210

Источник: Составлено по рапорту Управления Уссурийской железной дороги составленной, на основании отчетов о перевозке пассажиров. См.: РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 34.

Source: Compiled based on a report from the Ussuri Railway Administration, compiled on the basis of passenger transportation reports. See: RGIA, f. 273, op. 11, d. 24, l. 34.

По мнению М.В. Ходякова, инициатором вопроса о присоединении к КВЖД участка Уссурийской дороги от станции Гродеково до Владивостока в 1902 г. был Владивостокский Биржевой комитет, поддержанный канцелярией Приамурского генерал-губернатора и рядом высокопоставленных военных Приамурского военного округа²⁸. Эта мера должна была ускорить транзит «товаров, провозимых через Владивостокский порт, между Тихим океаном, Маньчжурией, Сибирью и европейской Россией»²⁹, решить проблему ведомственного подчинения дорог – Уссурийской и Китайско-Восточной, укрепить торговые позиции России на Дальнем Востоке. Военный губернатор Приморской области Н.М. Чичагов в рапорте Приамурскому генерал-губернатору от 7 ноября 1902 г. указывал, что соединение дорог, наконец, «уничтожит конкуренцию между г. Дальним и Владивостоком, конкуренцию крайне ненормальную и вредную общему делу, а между тем существующую и имеющую существовать в будущем, хотя бы Министерством финансов и сглаживались условия торговых отношений через Владивосток и через Дальний»³⁰.

Министр путей сообщения князь М.И. Хилков, наоборот, считал, что прошение «не может быть признано подлежащим удовлетворению», т.к. «нарушает существующий порядок эксплуатации дороги»³¹. Отношение М.И. Хилкова к предлагавшемуся слиянию дорог оставалось отрицательным. Правлению КВЖД коммерчески выгодно было поощрять доставку грузов к Дальнему и Порт-Артуру, а не к Владивостоку. М.И. Хилков справедливо писал, что распространение деятельности концессии «на казенные дороги и на пределы русской территории едва ли было бы уместным»³². Отмечалось, что Общество как частная компания «вряд ли согласится на сохранение существующего порядка эксплуатации Уссурийской дороги при посредстве железнодорожного батальона, каковой порядок в настоящее время признается военными необходимым»³³.

²⁸ Ходяков М.В., Чжао Чжицин. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2023. Т. 22. № 8. С. 103–104. <https://doi.org/10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111> EDN: EUUGRX

²⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 43.

³⁰ Там же. Л. 44–44 об.

³¹ Ходяков М.В., Чжао Чжицин. Строительство церквей... С. 103–104.

³² РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 52.

³³ Там же. Л. 52 об.

Военный министр генерал А.Н. Куропаткин 28 января 1903 г. сообщал М.И. Хилкову о том, что также считает «подобное присоединение нежелательным, как нарушающее военные интересы»³⁴. Определенное значение в принятии решения о передаче дороги сыграла замена генерал-губернатора Н.И. Гродекова на Д.И. Субботича в ноябре 1902 г. и последовавшее в ходе Русско-японского конфликта ослабление политической позиции военных. М.В. Ходяков обращает внимание, что своего недовольства уже после войны «не скрывали генерал Н.И. Гродеков <...>, а также группа военных из его окружения»³⁵. Помощник Приамурского генерал-губернатора генерал от инфантерии А.С. Беневский писал:

Передача Уссурийской железной дороги Обществу Китайско-Восточной железной дороги, если таковая будет разрешена, должна во всяком случае иметь характер временный, на правах аренды, без нарушения существующего способа эксплуатации дороги посредством железнодорожного батальона и с сохранением за Правительством права регулирования железнодорожных тарифов³⁶.

В 1903 г. А.С. Беневский усилит свое влияние и войдет в Военный совет Военного министерства. К этому времени, вероятно, у самого Н.И. Гродекова появится известное критическое мнение о дальневосточной, в частности, маньчжурской политике правительства на КВЖД в целом.

В докладе начальника Окружного штаба Приамурского военного округа генерал-майора И.В. Холщевникова от 13 ноября 1902 г. командующему войсками Приамурского военного округа характеризовались стратегические преимущества Уссурийской дороги:

1) для подачи войск Приамурского округа с севера к Владивостоку и 2) для перевозки отрядов из Уссурийского края в Маньчжурию. Первую из этих задач Уссурийская дорога, в настоящее время, в состоянии выполнить в полной мере, вторую же условно – по причине невозможности быстро передать все перевезенные войска на Китайскую дорогу, пропускная, а главное, провозная способность которой стоит значительно ниже Уссурийской³⁷.

Объединение дорог с точки зрения И.В. Холщевникова было целесообразно только после завершения строительства КВЖД, обеспечения ее подвижным составом в соответствии с проектом. Генерал выступал против раздробления Уссурийской дороги и передачи КВЖД только участка Владивосток – Гродеково³⁸. В докладе говорилось:

Оставить в управлении Уссурийской дороги один только тупик Никольск – Хабаровск, значит совершенно подорвать коммерческое движение на этом участке и создать передаточную станцию в Никольске³⁹.

Интересы военного ведомства требовали бесперебойного движения поездов на всей линии. По мнению И.В. Холщевникова, без передачи всей дороги рушилась система взаимодействия с центральными ведомствами⁴⁰.

Экономические показатели – скорость обращения капитала и перевозок – по Уссурийской дороге в начале XX в. возростали. На начальном этапе эксплуатации по современным подсчетам наблюдался «рост оборачиваемости без увеличения роста перевозок

³⁴ Ходяков М.В., Чжао Чжицин. Строительство церквей... С. 103–104.

³⁵ Ходяков М.В. Документы Российского государственного исторического архива... С. 51.

³⁶ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 43 об.

³⁷ Там же. Л. 45.

³⁸ Ходяков М.В. Документы Российского государственного исторического архива... С. 49.

³⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 11. Д. 24. Л. 45 об.

⁴⁰ Там же. Л. 46.

грузов»⁴¹. Уссурийская железная дорога походила на большинство магистралей России: новые грузы «появлялись лишь через несколько лет после начала эксплуатации железной дороги ввиду строительства новых предприятий, активизации населения на прилегающей полосе, а в целом за счет повышения скорости обращения вложенных средств и улучшения путей сообщения»⁴². По подсчетам А.Г. Бояхчана, ввод дороги в эксплуатацию поднял скорость обращения капитала к 1901 г. «до 2,07 раз/год во Владивостоке и до 0,7 раз/год в Хабаровске», но основной рост перевозок пришелся «на послевоенный период, когда созданный железной дорогой потенциал был реализован, а скорость обращения капитала продолжила свой рост до уровня 4,5 раз/год и 2,2 раз/год во Владивостоке и Хабаровске соответственно»⁴³.

Открытие Транссиба снизило значение Добровольного флота, до 1903 г. являвшегося основным перевозчиком пассажиров и почты. Томпстон Стюарт Росс отмечал: «Без доходов от морского фрахта чайных грузов компания была вынуждена всецело зависеть от государственных субсидий и официальных грузоперевозок. Подобная ситуация, разумеется, не могла устраивать российское правительство»⁴⁴. Конкурировать с Доброфлотом стало и Пароходство КВЖД – судоходная компания в Порт-Артуре с агентством во Владивостоке. Реальный ее собственник – Министерство финансов при С.Ю. Витте видело задачу компании в осуществлении основного почтового, пассажирского и грузового сообщения с Запада на Восток на порты азиатских стран – Китая, Японии и Кореи. К 1903 г. компания обладала 20 крупными пароходами общей стоимостью около 11,5 млн руб., причем около 500 тыс. руб. на каждый пароход были ассигнованы Министерством финансов⁴⁵. Эта внутриведомственная конкуренция на территории России ограничивалась небольшим на тот момент портом Владивостока, где соседствовали пути УссЖД, КВЖД, пристани Доброфлота, военного и морского ведомств и где все заинтересованные стороны были вынуждены договариваться.

Техническое усиление Уссурийской железной дороги произошло в годы Русско-японской войны и было связано со спешной модернизацией Транссиба для военных нужд. В материалах Особого совещания об усилении КВЖД уделено внимание увеличению подвижного состава и модернизации рельсового пути. При этом в МПС исходили из технических возможностей магистралей, обеспечения их топливом и водой. В частности, ориентировались на закупку стандартных 8-колесных машин, способных работать на дровах, при одновременном укреплении полотна на 24 и 22,5-фунтовыми рельсами. Усиление личного состава железнодорожных войск началось с обострением военной ситуации. При подавлении восстания Ихэтуаней 1899–1901 гг. солдаты Уссурийского железнодорожного батальона вместе с союзниками восстанавливали разрушенные пути на Пекин-Тяньцзыньской железной дороге. Кроме того, в годы Русско-японской войны для усиления охраны важнейших объектов (тоннелей, мостов, станций) увеличилась численность Уссурийской железнодорожной бригады⁴⁶.

С началом войны на линии обострилась топливная проблема. Чрезвычайными обстоятельствами было вызвано и введение по решению Особого совещания об усилении КВЖД должности уполномоченного чиновника, наблюдавшего за своевремен-

⁴¹ Бояхчан А.Г. Освоение Русского Дальнего Востока и рост скорости обращения капитала в конце XIX – начале XX вв. // Интернет-журнал «Науковедение». Май-июнь 2014. Вып. 3.

⁴² Там же.

⁴³ Там же.

⁴⁴ Томпстон С.Р. Российская внешняя... С. 86.

⁴⁵ Там же. С. 88.

⁴⁶ Ковальчук М.А., Бобышев С.В. Транспорт Дальнего Востока в вооруженных конфликтах первой четверти XX века // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2015. № 2. С. 34. EDN: VBCXVV

ным и целесообразным принятием мер для удовлетворения требований воинских перевозок. Основное преимущество УссЖД власти видели в возможности использовать сучанский каменный уголь, а значит, без ограничений привлекать технику отечественного и зарубежного производства. Не только дорога, но и Владивостокский порт являлись естественными потребителями угля, который до войны привозили из Японии и даже из Шанхая⁴⁷. В марте 1904 г. на совещании под председательством Д.М. Сольского обсуждался вопрос о снабжении сучанским углем Владивостока. Заявления управляющего Морским министерством и военного министра убедили членов Особого совещания об усилении КВЖД в том, что «сооружение во время военных действий подъездного пути между Сучаном и бухтой Находка» невыполнимо, поскольку потребовало бы семь месяцев. Совещание признало, что доставка угля морским путем во Владивосток до окончания войны под угрозой, и «для удовлетворения означенной потребности Министерству Путей Сообщения надлежит немедленно принять меры к постройке от Сучанского рудника рельсового пути нормальной колеи на соединение с Уссурийскою дорогою»⁴⁸. К сожалению, специальная ветка к угольному разрезу будет завершена только в 1907 г. Тем не менее, конечная цель – быстрое увеличение пропускной способности КВЖД и связанной с ней УссЖД после войны, как известно, признавалась достигнутой.

Подобные проблемы давали возможность новому министру финансов В.Н. Ковцову отчасти продолжать «виттевскую» политику и настаивать на передаче Уссурийской дороги под управление Общества КВЖД уже в «думский» период. После 1905 г., потери г. Дальний и части ЮМЖД до станции Куанченцы, естественно, не шло уже и речи ни о каком Маньчжурском или Квантунском военном округе, равно как и включении какой-либо части Маньчжурии в состав Российской империи⁴⁹. В то же время Министерство финансов могло распоряжаться своими ресурсами свободнее, не связывая себя оценками дальневосточной политики со стороны отдельных авторитетных представителей военной администрации, думских деятелей, региональных торгово-промышленных кругов. В справке финансового ведомства, подготовленной в мае 1906 г., утверждалось, что КВЖД – единственный орган, который может «содействовать осуществлению наших политико-экономических задач в Маньчжурии»⁵⁰. 1 августа 1906 г. состоялась формальная передача УссЖД в ведение КВЖД. Б.С. Жигалов пишет, что это сделали вопреки мнению генерал-губернатора П.Ф. Унтербергера и возражениям предпринимателей Приамурья, представителей Благовещенской городской думы⁵¹.

Результаты Русско-японской войны пагубно отразились на состоянии КВЖД. Как пишет Р.С. Авилов, «после Китайского похода для военных уже было очевидно и то, что продвигаемая С.Ю. Витте система мирного проникновения в Маньчжурию без поддержки военной силой не работала»⁵². Ущерб, нанесенный Русско-японской войной, сказался на качестве доставки грузов и поставил перед властью вопрос о це-

⁴⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 1159. Л. 6.

⁴⁸ Там же. Ф. 1337. Оп. 1. Д. 26. Л. 50.

⁴⁹ *Авилов Р.С.* Рельсы на Восток: от русского железнодорожного строительства до русско-китайского историко-культурного наследия // *Новое прошлое.* 2023. № 4. С. 263. <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2023-4-258-269> EDN: EGSOTS

⁵⁰ *Жигалов Б.С.* КВЖД в дальневосточной политике России (1906–1914 гг.) // *Вестник Томского государственного университета.* 2008. № 1. С. 27. EDN: KDMPMR

⁵¹ Там же. С. 30–31.

⁵² *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. 367. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-3-354-369> EDN: XKMJYA

лесообразности самой идеи использования дороги на чужой земле. Иное дело российская территория, хотя бы и с замерзающим портом. По мнению Ю.Н. Ланцовой, УссЖД по сравнению с виттевским полукommerческим проектом «не имела такого развитого аппарата для ведения торговых отношений», «для решения этой проблемы Уссурийская железная дорога в 1906 г. сдана в аренду КВЖД. Ее деятельность также должна была регулироваться Коммерческой частью КВЖД»⁵³. Во Владивостоке было открыто коммерческое агентство КВЖД, восстановлены представительства в Куанченцы, Гирине, Цицикаре и др. на станциях Маньчжурия и Пограничная⁵⁴, широко использовалась портовая инфраструктура УссЖД во Владивостоке.

Уссурийская железная дорога, КВЖД и Владивостокский порт

При строительстве Владивостока различные ведомства и предприятия беспрепятственно занимали участки берега, наиболее отвечавшие их нуждам. Например, Морское министерство, бывшее пионером Владивостока, заняло всю прибрежную полосу в глубине бухты, по обе стороны так называемого Гнилого угла, протяжением в 3,2 км вдоль города и столько же в противоположной стороне бухты. Военное ведомство заняло почти весь полуостров Шкота, с прибрежной полосой по берегу бухты для пристаней Штаба Крепости и Артиллерийского ведомства. Участок, занятый пристанью Артиллерийского ведомства, отошел впоследствии к Обществу КВЖД, но частично по-прежнему использовался военными. Добровольному флоту был отведен небольшой участок на западном берегу Золотого Рога к югу от городского базара. Впоследствии участок был увеличен в два раза. Этот дополнительный участок, по объяснению управляющего Морским министерством, вице-адмирала П.П. Тыртова на заседании Комитета Сибирской железной дороги 2 апреля 1897 г., служил для складов угольного топлива, которым снабжалась и Тихоокеанская эскадра. Затем во временное пользование флота был отдан соседний к югу участок для устройства пристани для парохода Хабаровск, поддерживавшего северные рейсы (Охотского моря)⁵⁵.

При постройке УссЖД был временно предоставлен участок берега к югу от пристани Добровольного флота по направлению к мысу Эгершельд. Это разделение береговой территории произошло в то время, когда Владивосток был исключительно портовым городом, лишенным постоянного сухопутного сообщения с Центральной Россией. Город был конечным пунктом локальной Уссурийской дороги. Порт работал на морские перевозки местного значения, международный транзит сухопутных и морских грузов не осуществлялся. С началом строительства КВЖД оказалось, что во Владивостоке не хватало места для приема и хранения строительных материалов, прибывавших морским путем. Обществу КВЖД пришлось устроить пристани на участке у мыса Эгершельд «длиною по урезу воды 400 саж., который сначала, на основании Высочайше утвержденного 2 апреля 1897 г. Положения Комитета Сибирской железной дороги, был предоставлен Обществу во временное пользование, а затем Высочайшим повелением 25 августа 1906 г., по согласованию с Военным и Морским министрами был передан Обществу в постоянное владение»⁵⁶. В общей сложности в бухте с береговой полосой в 10,6 км, 6,9 км принадлежали Морскому и Военному ведомствам, для коммерческих нужд оставалось 3,7 км, из которых примерно 1 км занимали дворы, сады домов коменданта, губернатора, Морского собрания и пр. Для нужд порта и железных дорог оставалось около 2,7 км берега.

⁵³ Ланцова Ю.Н. Деятельность Коммерческой Части КВЖД... С. С. 39.

⁵⁴ Там же.

⁵⁵ РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 1159. Л. 2.

⁵⁶ Там же.

Строительные работы в коммерческом порту были возложены на начальника работ по устройству порта, а после 1900 г. – на Управление Уссурийской дороги. Согласно последовавшему затем соглашению между МПС и Приамурским генерал-губернатором, в заведывание и эксплуатацию Уссурийской дороги поступила вся Коммерческая набережная и прилегавшая к ней территория, «впредь до полного окончания их оборудования»⁵⁷. Вдоль береговой полосы от базарной площади до участка Общества КВЖД у мыса Эгершельд была расположена железнодорожная станция УссЖД, а на участке вдоль пристаней и пакгаузов – пути КВЖД. Участок УссЖД представлял собой узкую полосу шириною от 20 до 30 сажень, «зажатую прибрежной портовой территорией и горою, которая вплотную к откосу полотна застроена городскими постройками и зданиями военного Ведомства»⁵⁸. Инспектировавший УссЖД в 1906 г. А.Н. Вентцель пришел к выводу, что количество станционных путей во Владивостоке недостаточно, распределение вагонов затруднительно, «что вызывает продолжительный, непроизводительный простой»⁵⁹.

Владивостокское крепостное инженерное управление в октябре 1905 г. обращалось к управляющему КВЖД с просьбой помочь с обеспечением Владивостокской крепости. Военное ведомство пользовалось участком берега, прилегающим к территории Добровольного флота и в полосе коммерческого порта; рядом с ним находились сортировочные товарные пути Уссурийской дороги, «устройство проезда через которые равносильно прекращению товарной работы станции»⁶⁰. Пристань и прилегающие пути были одним из основных элементов снабжения всей линии. Тем не менее, в своей записке для Правления Общества КВЖД А.Н. Вентцель признавал:

Пока дело распределения земель и заведывания коммерческим портом находится в современном неопределенном положении, подобные требования (со стороны военных. – *Д.Я.*) могут быть предъявляемы и с ними приходится считаться⁶¹.

Совещание о нуждах Владивостокского порта приняло решение о модернизации и инфраструктурном переустройстве портовой набережной, а именно о строительстве путей с дековилевской колеей, погрузочных платформ на 60 вагонов, возвращении в порт плавучего крана, принадлежавшего УссЖД, и изъятому во время войны Морским ведомством⁶². Как видим, в самом Владивостоке военные чувствовали себя комфортно.

Вся линия УссЖД испытывала те же послевоенные проблемы, что и остальной Транссиб. М.В. Ходяков выделял не только субъективные факторы неудовлетворительного оценочного состояния дороги к моменту ее передачи в ведение КВЖД, но и технический износ. По его мнению, только «государственные ассигнования в предреволюционные годы позволили усовершенствовать состояние южного участка Уссурийской линии»⁶³, также как на КВЖД, были уложены дополнительные пути, заменены рельсы, отремонтировали эстакады, осуществлена перестройка деревянных мостов и разработка проектов. «Возведение нового железнодорожного вокзала во Владивостоке в 1909–1911 гг. свидетельствовало о верности принятого решения по объединению железных дорог, позволившего модернизировать Уссурийскую линию»⁶⁴.

⁵⁷ РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 1159. Л. 6 об. – 7.

⁵⁸ Там же. Л. 4 об.

⁵⁹ Там же.

⁶⁰ Там же. Л. 7.

⁶¹ Там же. Л. 8.

⁶² Там же.

⁶³ Ходяков М.В. Документы Российского государственного исторического архива... С. 54–55.

⁶⁴ Там же.

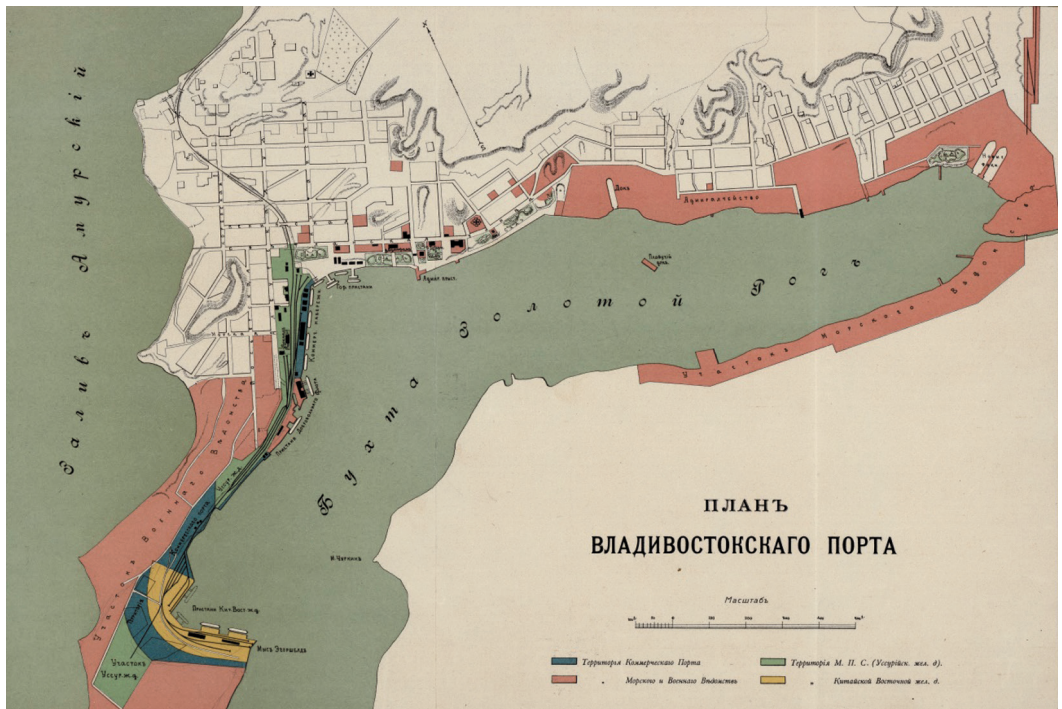


Рис. 1. План Владивостокского порта на 1904–1906 гг. с изображением участков УссЖД и КВЖД.
Источник: РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 1159. Л. 24.

Fig. 1. Plan of the Vladivostok port for 1904–1906 with images of sections of the UssR and CER.
Source: RGIA, f. 350, op. 19, d. 1159, l. 24.

Общество КВЖД содержало во Владивостоке специальное агентство для производства грузовых и пассажирских операций. Присоединенная к КВЖД УссЖД, также сохраняла свои пристани и технические устройства в пределах портовой территории. Руководство КВЖД и, в частности товарищ председателя Правления Общества КВЖД А.Н. Вентцель, стремилось вникнуть как в коммерческие, так и в технические проблемы порта и города. В 1908 г. во Владивостоке на мысе Эгершельд в преддверии отмены порто-франко была создана Транзитная свободная гавань для реэкспорта в Европу. Как считает Г.Н. Романова, для превращения города и порта «в крупнейший торговый и перевалочный центр в регионе правительство России приняло решение о передаче его из Министерства внутренних дел в Министерство торговли и промышленности»⁶⁵. МТИП в 1910 г. составило «Проект расширения и оборудования торгового порта». К 1914 г. во многом благодаря объединению УссЖД и КВЖД, а также строящейся Амурской магистрали сформировалось единое экономическое пространство для русской колонизации всего Приамурья. Канцелярия генерал-губернатора констатировала, что движение хлебных грузов к собирательным пунктам Амурской области (Благовещенску, Алексеевску, Екатеринославке, Поздеевке, Поярково, Аркадие-Семеновску и др.) и для Уссурийского края (Никольску-Уссурийскому, Анучино, Полтавке, Камень-Рыболову, Гродеково, Черниговке, Ново-Покровке, Спасскому, Новомихайловке, Халкидону, Лучкам) «вполне установилось».

Препятствием для ускоренного экономического развития земледельческих районов Приамурья Межведомственное совещание при генерал-губернаторе считало уже не отсутствие железнодорожных линий, а слабое развитие уездных

⁶⁵ Романова Г.Н. Роль транспортных коммуникаций... С. 55.

грунтовых дорог для «широкого сбыта хлеба и подвоза земледельческих машин и орудий для нужд крестьянского хозяйства, которое ведется здесь с обширным применением земледельческих машин»⁶⁶. Региональная власть в лице Приамурского генерал-губернатора Н.Л. Гондатти продолжила столыпинский курс по усилению русской аграрной колонизации вдоль железных дорог. В проблемном для Приамурья национальном вопросе на рубеже 1911–1912 гг. Н.Л. Гондатти допускал отвод земель корейцам на одинаковых основаниях с русскими переселенцами и даже принятие их в русское подданство наравне с зарубежными старообрядцами с одной существенной оговоркой. Генерал-губернатор считал необходимым исключить из района корейского заселения железные дороги «от Амура и на более 50–75, примерно, верст севернее магистрали, а также пространства, прилегающие к Уссурийской железной дороге и Посъетский участок»⁶⁷. Таким образом, он хотел увести поток корейских переселенцев из пограничного Посъетского района в северные таежные местности, отдав распоряжение сократить наделение земель проживавших на этих территориях корейцев 15 десятинами на семью. Генерал-губернатор сообщал главе ГУЗиЗ А.В. Кривошеину о возможности наделять корейцев землей в пределах 5 десятин на душу мужского пола и 30 десятин на семью в пределах остальных частей Приамурья⁶⁸. Гондатти прекрасно знал, насколько остро реагировали в Петербурге на проблему иностранцев на российских окраинах. С точки зрения высшей бюрократии, впрочем, и с точки зрения думских правых, на окраинах нужны были «обрусевшие инородцы, лояльные православию, имперской политике и верные царскому самодержавию»⁶⁹. Корейцы, как и китайцы, не ассимилировались, а компактно селить их рядом со стратегическими дорогами, как показывал опыт Русско-японской войны, было рискованно.

По подсчетам Г.Н. Романовой, с 1908 по 1914 гг. «80–90 % грузов Северной Маньчжурии шло с КВЖД по Уссурийской железной дороге во Владивосток (непосредственно для России было привезено порядка 6 %) и только 10 % приходилось на Южно-Маньчжурскую железную дорогу (ЮМЖД). Маньчжурский транзит до Первой мировой войны занимал 30–40 % общего грузооборота Владивостокского порта, а в 1917 г. – 85 %, при этом только экспорт бобовых составлял 90 % экспортных перевозок порта»⁷⁰.

В годы Первой мировой войны финансирование эксплуатации дороги немногим уступало довоенной смете КВЖД, составлявшей порядка 5 млн. бюджетных рублей, однако следует учесть обесценивание денег в 3,5–4 раза к концу 1916 г.

В 1917 г. в связи с завершение строительства Амурской железной дороги был поднят вопрос о создании двух самостоятельных железнодорожных управлений. Еще весной 1916 г. по инициативе А.Н. Вентцеля и заинтересованных членов Правления Общества КВЖД в Управлении железных дорог МПС созывалось рабочее совещание. М.В. Ходяков на основании документов КВЖД в РГИА считал, что

новые политические условия, сложившиеся в России в годы революции, привели к кардинальному изменению положения КВЖД и Уссурийской дороги⁷¹.

⁶⁶ РГИА. Ф. 394. Оп. 1. Д. 46. Л. 203.

⁶⁷ Там же. Л. 9–9 об.

⁶⁸ Там же.

⁶⁹ Политические партии России. Конец XIX – начало XX в. М., 2022. Т. 1. С. 169.

⁷⁰ Романова Г.Н. Роль транспортных коммуникаций... С. 55–56.

⁷¹ Ходяков М.В. Документы Российского государственного исторического архива... С. 55.

Таблица 2 / Table 2

Смета Уссурийской железной дороги на 1915 г. / Estimate of the Ussuri railway in 1915

Уссурийская железная дорога / Ussuri railway	Сальдо на 1 января 1915 г. / Balance on January 1, 1915		Поступило в январе / Received in January	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4415312,91	-	65837,36	83781,74
По переустройству / Reconstruction	138519,35	-	16330	17050
	Сальдо на 1 февраля 1915 г. / Balance on February 1, 1915		Поступило в феврале / Received in February	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4397368,53	-	43932,99	197244,38
По переустройству / Reconstruction	137799,35	-	20473	-
	Сальдо на 1 марта 1915 г. / Balance on Marth 1, 1915		Поступило в марте / Received in Marth	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4244057,14	-	745599,16	705801,55
По переустройству / Reconstruction	158273,32	-	300764,46	315750
	Сальдо на 1 апреля 1915 г. / Balance on April 1, 1915		Поступило в апреле / Received in April	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4283854,75	-	426851,62	292022,81
По переустройству / Reconstruction	143287,78	-	396162,32	2705594,60
	Сальдо на 1 мая 1915 г. / Balance on May 1, 1915		Поступило в мае / Received in May	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4418683,56	-	520882,62	262070,93
По переустройству / Reconstruction	-	2166124,50	559303,35	1039623,90
	Сальдо на 1 июня 1915 г. / Balance on June 1, 1915		Поступило в июне / Received in June	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4677495,25	-	468440,88	258786,74
По переустройству / Reconstruction	-	2646445,05	161838,30	3489,06
	Сальдо на 1 июля 1915 г. / Balance on July 1, 1915		Поступило в июле / Received in July	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4887149,39	-	705640,47	708126,50
По переустройству / Reconstruction	-	2488095,81	8824803,17	6396749,63
	Сальдо на 1 августа 1915 г. / Balance on August 1, 1915		Поступило в августе / Received in August	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	4844663,36	-	696807,08	397648,13
По переустройству / Reconstruction	-	60042,27	450	-

Окончание табл. 2 / Table 2, ending

	Сальдо на 1 сентября 1915 г. / Balance on September 1, 1915		Поступило в сентябре / Received in September	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	3183822,31	-	1982964,03	393813,11
По переустройству / Reconstruction	-	59592,27	303313,11	300000
	Сальдо на 1 октября 1915 г. / Balance on October 1, 1915		Поступило в октябре / Received in October	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	6772973,23	-	578306,87	610174,40
По переустройству / Reconstruction	-	56279,16	1998522,69	266266,45
	Сальдо на 1 ноября 1915 г. / Balance on November 1, 1915		Поступило в ноябре / Received in November	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	6741105,70	-	648562,32	683631,64
По переустройству / Reconstruction	1675977,08	-	600490,62	600000
	Сальдо на 1 декабря 1915 г. / Balance on December 1, 1915		Поступило в декабре / Received in December	
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	6706036,38	-	774487,16	694799,85
По переустройству / Reconstruction	1676467,70	-	894190,51	600000
	Сальдо на 1 января 1916 г. / Balance on January 1, 1916		-	-
	Дебет / Debet	Кредит / Credit	Дебет / Debet	Кредит / Credit
По эксплуатации / Exploitation	767021,07	-	-	-
По переустройству / Reconstruction	1122186,20	-	-	-

Источник: Таблица составлена Д.Г. Янченко по материалам РГИА. Ф. 363. Оп. 1. Д. 3438. Уссурийская жел. дор. 1915 г. 15 л.

Source: Table compiled by D.G. Yanchenko based on materials from the RGIA, f. 363, op. 1, d. 3438, Ussuri railway. 1915, 15 p.

Министр финансов Временного правительства М.И. Терещенко сообщал министру путей сообщений Н.В. Некрасову в марте 1917 г., что к 1918 г. обе дороги «не могут быть приведены в состояние должной законченности»⁷². М.И. Терещенко предлагал решить в дальнейшем дела УссЖД в Особом совещании в январе 1919 г. В условиях Гражданской войны и социально-политических изменений в России китайские власти пошли на принципиальное изменение статуса КВЖД в 1920 г., и «соглашение об объединении Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, заключенное в 1906 г., прекратило свое действие»⁷³.

После окончания Гражданской войны планировалось создание альтернативного сообщения с китайскими портами, ключевым городом в котором должен был стать Владивосток в противовес японскому влиянию в Маньчжурии. Речь шла о перенаправлении торговли из Шанхая на КВЖД в Харбин через русский город-порт посред-

⁷² Ходяков М.В. Документы Российского государственного исторического архива... С. 55.

⁷³ Там же.

ством УссЖД. По мнению китайского исследователя Сунь Ичжи, «восточное направление» рассматривалось советской властью как конкурент японского «южного направления» и средство восстановления торговых связей русского Дальнего Востока с внешним миром. Транзитные перевозки (экспорт и импорт грузов) между портами Японии и Китая через Владивосток давали до 70 % от общего дохода дороги⁷⁴. Это привело к созданию отделения, а затем и Коммерческого агентства УссЖД в Шанхае⁷⁵. Таким образом, советская власть во многом стала использовать методы, взятые на вооружение еще царским правительством в 1905–1906 гг. Инструментами влияния уже Советской России в Маньчжурии и Китае оставались УссЖД, КВЖД и их портовая инфраструктура во Владивостоке.

Заключение

Элементы ведомственной конкуренции между Управлением железных дорог МПС, военными в лице генерал-губернаторов, военных губернаторов областей и Министерством финансов, руководившим работой КВЖД через Правление этой формально частной дороги, безусловно, оказывали влияние на эксплуатацию составных частей дороги, в частности, УссЖД. С потерей Россией по Портсмутскому мирному договору, подписанному 5 сентября (23 августа по старому стилю), Квантунского полуострова Владивосток приобрел особую значимость как единственный коммерческий порт на побережье Тихого океана, являющийся выходом к морю, и в тоже время как конечный пункт Великого Сибирского Пути. Значительные ресурсы этого порта были отведены Уссурийской дороге, а с августа 1906 г. – сосредоточены под управлением Общества КВЖД.

Отметим, что определение всего направления железнодорожных дел на Дальнем Востоке преимущественно осуществлялось в столице, хотя ведомственная борьба и разногласия с генерал-губернаторами не приводили к кризису ни до Русско-японской войны, ни в думский период. После Портсмутского мира радикальная смена точек зрения на строительство и эксплуатацию КВЖД со стороны военных и чиновников высокого ранга, ответственных за реализацию дальневосточной политики, выглядит по меньшей мере неубедительно.

Транзит грузов из Маньчжурии по УссЖД постепенно превращал Владивосток в крупнейший российский порт Дальнего Востока. Проверенные механизмы железнодорожных тарифов позволяли Министерству финансов увеличивать экономическое влияние КВЖД и ее составной части – УссЖД на российской территории и в Маньчжурии. Правление КВЖД при этом через своих представителей и уполномоченных, таких как А.Н. Вентцель, пыталось взаимодействовать с представителями торгово-промышленных кругов. Власть как в дореволюционный период, так и в советское время была нацелена на достижение компромисса по вопросам колонизации, администрирования и обороны Дальнего Востока с использованием доступных ресурсов.

Поступила в редакцию / Submitted: 8.09.2025

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 31.11.2025

Принята к публикации / Accepted for publication: 23.02.2026

⁷⁴ Сунь Ичжи. Коммерческое агентство... С. 157.

⁷⁵ Там же.

References

- Avilov, R.S. “The Rails to the East: from Russian Railway Engineering to Russo-Chinese Historical and Cultural Legacy.” *The New Past*, no. 4 (2023): 258–269 (in Russian), <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2023-4-258-269>
- 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>
- Alekseev, V.V. “Frontier-type modernization of imperial Russia.” *Bulletin of the South Ural State University. Series “Social Sciences and the Humanities”* 17, no. 2 (2017): 6–13 (in Russian), <https://doi.org/10.14529/ssh170201>
- Bazilevich, M.E., and Kradin, N.P. “Railway engineers in the Far East (end of XIX–first half of XX centuries).” *New ideas for the new century: proceedings of the international scientific conference of the FAD TOGU 1* (2015): 16–21 (in Russian).
- Dmitrieva, N.V. “(Co)Preserving heritage: CER and its infrastructure in the transboundary space of the Far East.” *The New Past*, no. 4 (2023): 248–257 (in Russian), <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2023-4-248-257>
- 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>
- Glebov, S. “Between foreigners and subjects: Imperial Subjecthood, Governance, and the Chinese in the Russian Far East, 1860s–1880s.” *Ab Imperio*, no. 1 (2017): 86–130.
- Ivanov, A.A. *Politicheskie partii Rossii. Konets XIX – nachalo XX v. Konservativnye partii* [Political Parties of Russia. Late 19th – Early 20th Century. Conservative Parties]. Moscow: Politicheskaja entsiklopediia Publ., 2022 (in Russian).
- Khodyakov, M.V., and Yizhi, S. “The provisional government and “Chinese question” in Russia in 1917.” *RUDN Journal of Russian History* 21, no. 1 (2022): 45–56 (in Russian), <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2022-21-1-45-56>
- Khodyakov, M.V., and Zhiqing, Zhao. “Church Construction in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kaydalovskaya 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. “Documents of the Russian State Historical Archive on the transfer of the Ussuri railway to the governance of the KVZHD society at the beginning of the XX century.” *Otechestvennye Arkhivy*, no. 3 (2024): 47–56 (in Russian).
- Kovalchuk, M.A., and Bobyshev, S.V. “Transport of the far east in armed military conflicts of the first quarter of the 20th century.” *The Humanities and Social Studies in the Far East*, no. 2 (2015): 33–39 (in Russian).
- Lantsova, Yu.N. “Activities of the Commercial Section of the CER in the first quarter of the 20th century.” *Notes of the Transbaikal Branch of the Russian Historical Society*, no. 2 (2022): 35–49 (in Russian).
- Lisitsyn, A.A. “Railway engineers in pre-revolutionary Russia and their activities in the Far East.” *Power and Administration in the East of Russia*, no. 3 (2009): 228–234 (in Russian).
- Lisitsyn, A.A. “The activities of railway engineers in implementing railway transport policy in the Russian Far East (late 19th century – 1917).” PhD diss., Far Eastern State University of Humanities, 2011 (in Russian).
- Remnev, A.V. *Rossiia Dal’nego Vostoka. Imperskaia geografiia vlasti XIX – nachala XX vekov: Monografiia* [Russia of the Far East. Imperial Geography of Power in the 19th – Early 20th Centuries: Monograph]. Omsk: Izdatel’stvo Omskogo gosudarstvennogo universiteta Publ., 2004 (in Russian).
- Romanova, G.N. “The role of transport communications between the Russian Far East and Northeast China in the development of trade.” *Vestnik of the far east branch of the Russian academy of sciences*, no. 1 (2009): 54–61 (in Russian).
- Safronova, I.S. “Trans-Siberian Railway.” *Issues of Social-Economic Development of Siberia*, no. 2 (2014): 125–127 (in Russian).

- Saparov, D.D. “Materials of funds the central museum of railway transport of Russian Federation for the history of construction Ussuri and Amur railways.” *Filo Ariadne*, no. 2 (2016): 200–2009 (in Russian).
- Shilnikova, I.V. “Financial aspects of the construction of the Trans-Siberian Railway: the structure of budget expenditures.” *History magazine – researches*, no. 2 (2023): 75–98 (in Russian), <https://doi.org/10.7256/2454-0609.2023.2.40463>
- Tompston, S.R. *Rossiiskaia vneshnyaya trgovlya XIX – nachala XX v.: organizatsiia i finansirovanie* [Russian Foreign Trade in the 19th – Early 20th Centuries: Organization and Financing]. Moscow: ROSSPEN Publ., 2008 (in Russian).
- Urbanski, S. “‘Kitaiskaia chuma»: sinofobskie diskursy vo Vladivostoke, San-Frantsisko i Singapore v kone XIX–nachale XX v. [“The Chinese Plague”: Sinophobic Discourses in Vladivostok, San Francisco, and Singapore in the Late 19th–Early 20th Centuries].” In *Regiony Rossiiskoi imperii: identichnost’, reprezentativnost’, (na)znachenie: Kollektivnaia monografiia*, 269–294. Moscow: NLO Publ., 2021 (in Russian).
- Vivdych, M.A. “Railway Construction in the Far East in the Late 19th and in the Early Part of the 20th Centuries.” *Humanitarian Vector*, no. 3 (2011): 40–44 (in Russian).
- Yizhi, S. “The Shanghai Agency of Ussuri Railway and Establishment of Direct Mixed Railway-Water Communication between Shanghai and Manchuria (1923–1926).” *Far Eastern Studies*, no. 5 (2024): 156–170 (in Russian), <https://doi.org/10.31857/S0131281224050113>
- Zhigalov, B.S. “The Chinese Eastern Railway in the far east policy of Russia (1906–1914).” *Tomsk State University Journal. History*, no. 1 (2008): 24–44 (in Russian).

Информация об авторе / Information about the author

Денис Геннадьевич Янченко, кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник кафедры истории России с древнейших времен до XX в. Института истории, Санкт-Петербургский государственный университет; 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9; d.yanchenko@spbu.ru; <https://orcid.org/0000-0002-5400-3528>; SPIN-код: 5271-8247.

Denis Gennadievich Yanchenko, PhD in History, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Russian History, Senior Researcher, St. Petersburg State University; 7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russia; d.yanchenko@spbu.ru; <https://orcid.org/0000-0002-5400-3528>; SPIN-code: 5271-8247.