

<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-254-267>

EDN: NNVMRV

Научная статья / Research article

«Руководитель движения» Китайско-Восточной железной дороги: деятельность инженера А.К. Гинце в 1906–1917 годах

Михаил Викторович Ходяков 

Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия

✉ m.khodyakov@spbu.ru

Аннотация: Рассматривается процесс эксплуатации Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) после окончания русско-японской войны, который потребовал привлечения к масштабной работе значительного числа высокопрофессиональных специалистов. Одним из них стал инженер Александр Константинович Гинце. Получив базовое образование в Санкт-Петербурге и имея профессиональный опыт руководства деятельностью различных участков железных дорог России, он был в 1906 г. приглашен на КВЖД, где занял ответственную должность начальника эксплуатации магистрали. Гинце решал важнейшие вопросы эвакуации войск с театра военных действий и налаживания работы дороги в мирных условиях, направленных на достижение высоких коммерческих результатов. На основе архивных материалов показано, что в годы Первой мировой войны служба эксплуатации дороги обеспечивала движение паровозов через 90 станций и 65 разъездов. К моменту революционных событий 1917 г. в составе КВЖД насчитывалось свыше 490 паровозов различных типов и более 600 пассажирских вагонов. Важнейшую роль в этот период вновь начал играть товарный парк дороги, превышавший 9,5 тыс. вагонов различных типов. Военные действия, которые вела Россия, не повлияли на коммерческую эффективность КВЖД. Она оставалась единственной магистралью, снабжавшей страну военными и частными грузами, прибывавшими из-за границы через Владивосток. Особое значение придавалось поставкам в Россию американских паровозов. Помимо этого КВЖД была поставщиком в регионы России продовольственных грузов. Опираясь на неизвестные ранее документы, автор показывает роль А.К. Гинце в вопросах эффективности работы службы эксплуатации дороги, уточняет время и место его кончины.

Ключевые слова: российско-китайское трансграничное, железнодорожное строительство, служба эксплуатации, центр и регионы, дальневосточный фронт

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: Ходяков М.В. «Руководитель движения» Китайско-Восточной железной дороги: деятельность инженера А.К. Гинце в 1906–1917 годах // Вестник Российского университета дружбы народов. История России. 2026. Т. 25. № 2. С. 254–267. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-254-267> EDN: NNVMRV

© Ходяков М.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>

“Railway Traffic Manager” of the Chinese Eastern Railway: Engineer A.K. Hinze’s Actions from 1906–1917

Mikhail V. Khodyakov 

St. Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

✉ m.khodyakov@spbu.ru

Abstract: The author in their article considers the operation of the Chinese Eastern Railway (CER) after the end of the Russo-Japanese War, a venture which required the involvement of a significant number of highly professional specialists in large-scale work. One of them was engineer Alexander Hinze. After he received a basic education in St. Petersburg and gained professional experience in managing the activities of various sections of Russian railways, in 1906, he was invited to help manage the CER, where he took on the position of head of the mainline operation. Hinze addressed crucial issues of evacuating troops from the theater of military operations and establishing the operation of the railway in peacetime and later aimed at achieving high commercial results. Based on available archival materials, it is shown that during World War I, the railway’s operation department ensured the movement of steam locomotives through 90 stations and 65 sidings through the railway. By the time of the revolutionary events of 1917, the CER had over 490 steam locomotives of various types and over 600 passenger cars. In that period the railway’s freight car fleet, which exceeded 9.5 thousand wagons of various types, began to play a key role in terms of military affairs but military actions being conducted by Russia did not affect the commercial efficiency of the CER. It remained the only railway supplying the country with military and private cargoes arriving from abroad via Vladivostok. Particular importance was attached to the supply of American steam locomotives to Russia. In addition, the CER was a supplier of food cargoes to the regions of Russia. Based on previously unknown documents, the author shows the role of A.K. Hinze in the efficiency of the railway’s operation department and specifies the time and place of his death.

Keywords: Russian-Chinese cross-border area, railway construction, maintenance service, center and regions, Far Eastern frontier

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

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: Khodyakov, M.V. “‘Railway Traffic Manager’ of the Chinese Eastern Railway: Engineer A.K. Hinze’s Actions from 1906–1917.” *RUDN Journal of Russian History* 25, no. 2 (May 2026): 254–267. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2026-25-2-254-267> EDN: NNVMRV

Введение

Актуальность. В статье на основе архивных материалов рассматривается деятельность одной из ключевых служб Китайско-Восточной железной дороги – службы эксплуатации. Акцент сделан на периоде 1906–1917 гг., последовавшем после окончания Русско-японской войны, когда дорога была вынуждена функционировать в новых исторических условиях: происходили перемены в составе администрации дороги, ставились и решались новые серьезные задачи в связи с модернизацией КВЖД и началом Первой мировой войны. Вводя в оборот неизвестные ранее данные, автор уточняет ряд фактов биографии начальника эксплуатации дороги, инженера А.К. Гинце, в том числе время и место его кончины.

Степень изученности проблемы. История Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) не обойдена вниманием исследователей. О строительстве и функционировании дороги и ее соединительных ветвей немало писали в начале

XX столетия¹, историки продолжают это делать и сегодня². Исследователи реконструируют процесс создания и функционирования соединительных ветвей дороги – участков Забайкальской (на западе) и Уссурийской (на востоке) железных дорог, проложенных в конце XIX – начале XX в.³, анализируют финансовую составляющую железнодорожного строительства⁴. Особое место в череде публикаций, посвященных КВЖД, занимают исследования о конкретных людях – строителях, инженерах, врачах, переселенцах⁵.

Цель исследования – определить эффективность организации процесса движения на КВЖД в переломный момент, последовавший после выхода России из войны с Японией, и продолжавшийся вплоть до революционных событий 1917 года. Этот отрезок времени, сопровождавшийся модернизацией не только самой магистрали, но и ее соединительных ветвей, организацией перевозок военных грузов, проходил при непосредственном участии талантливого инженера Александра Константиновича Гинце – одного из руководителей КВЖД.

Источниковая база. Анализируя деятельность КВЖД, историки в дополнение к уже опубликованным⁶ активно вводят в научный оборот документы, посвященные

¹ *Кнорринг Ф.И.* Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги: Забайкальская железная дорога. 1906–1909. Иркутск, 1910; *Мелентьев А.С.* Забайкальская железная дорога во времена мира и русско-японской войны 1900–1907. Коррективы к книге В.И. Кнорринга «Попытка определить хозяйственность эксплуатации железной дороги». Ашхабад, 1911; *Солдатов В.* Железнодорожные поселки по Забайкальской линии. Статистическое описание и материалы по переписи 1910 года. СПб., 1912. Т. 5. Ч. 1. Таблицы.

² *Ремнев А.В.* Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004. EDN: SUPXRL; *Лукоянов И.В.* «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. СПб., 2008; Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / Отв. ред. М.В. Ходяков. СПб., 2020. EDN: QRIUBA

³ *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: История. С. 100–111. <https://doi.org/10.25205/1818-7919-2023-22-8-100-111> EDN: EUUGRX; *Дмитриева Н.В.* Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позднимперский период // Quaestio Rossica. 2024. Т. 12. № 1. С. 254–267. <https://doi.org/10.15826/qr.2024.1.877> EDN: ELKJEG

⁴ *Янченко Д.Г.* Пограничье России и Китая позднимперского периода в контексте пересмотра торгово-экономических отношений // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2023. Т. 68. № 2. С. 317–333. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.202> EDN: GOADEP; *Дмитриева Н.В.* На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // Новейшая история России. 2023. Т. 13. № 4. С. 861–874. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.410> EDN: IAFFAZ; *Ходяков М.В.* «Громадная пивка, присосавшаяся к государственному сундуку»: Китайско-Восточная железная дорога в оценках российской прессы начала XX века // Вестник архивиста. 2023. № 2. С. 354–363. <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2023-2-354-363> EDN: AJGXOW; *Иванов А.А., Богомазов Н.И.* Общественная дискуссия вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог в годы Первой мировой войны // Научный диалог. 2023. Т. 12. № 1. С. 330–350. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350> EDN: KSYOXF

⁵ *Крадин Н.П., Базилевич М.Е.* Архитекторы и инженеры Дальнего Востока. Творческая деятельность архитекторов и инженеров – выпускников столичных учебных заведений – в Забайкалье, Якутии, Приамурье, Приморье и Китае. Хабаровск, 2019. EDN: ZOUALU; *Кротова М.В., Петин Д.И.* Судьба харбинской репатриантки в зеркале антропологии: Людмила Абрамова (1914–2002) // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 1. С. 110–124. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-1-110-124> EDN: VWEBLV; *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. <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0083-8-2023-64-4-97-106> EDN: SLUZMI

⁶ Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги 1897–1903. М., [Б.г.]; Отчет о постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до ст. Маньчжурия Китайской Восточной железной дороги 1898–1901 гг. СПб., 1904; Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге: 1914: От С.-Петербурга до Владивостока / под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова и инженера А. Ф. Здьярского. 12-е изд. СПб., 1914.

различным аспектам функционирования КВЖД⁷. До сегодняшнего дня в полной мере не введен в оборот комплекс материалов обширного фонда правления Общества КВЖД (Ф. 323) Российского государственного исторического архива, в котором хранятся годовые отчеты о технических и хозяйственных результатах эксплуатации дороги и ее соединительных ветвей, обзоры деятельности многочисленных служб КВЖД, дополнительных предприятий при коммерческой части, а также собственно результаты коммерческой деятельности магистрали до 1917 г. Архивные материалы в процессе подготовки статьи дополнялись публицистическими материалами⁸ и мемуарными свидетельствами⁹.

Начальный этап профессиональной деятельности А.К. Гинце

Александр Константинович Гинце родился в лютеранской семье подпоручика Финляндского линейного батальона Константина Ивановича Гинце. В формулярном списке отца (1859 г.) «о службе и достоинстве» сказано, что он был сыном «поручика Юлиуса Константиновича Иоганов сын Гинце». Отец женился на дочери генерал-майора А.Ф. Рейнеке девице православного вероисповедания Анне Александровне. В этом браке 30 января 1856 г. и родился сын Александр, который 23 февраля был крещен в православной церкви Гельсингфорского военного госпиталя¹⁰.

В отличие от отца и деда Александр отказался от военной карьеры. Приехав в Санкт-Петербург, он поступил в Институт инженеров путей сообщения императора Александра I и 21 мая 1880 г. получил диплом об окончании полного курса наук в этом высшем техническом учебном заведении Российской империи. Экзаменационная комиссия признала его «достойным звания Гражданского инженера с правом производства строительных работ» и «с правом на чин Коллежского Секретаря при вступлении в государственную службу». Диплом был подписан заведующим Институтом тайным советником В.П. Соболевским¹¹.

По окончании Института А.К. Гинце приказом министра путей сообщения от 19 марта 1884 г. был определен на службу штатным инженером VIII класса с откомандированием в распоряжение Временного управления казенной железной дороги для исполнения обязанностей начальника III дистанции Екатерининской железной дороги с содержанием 2 400 руб. в год. Приказом министра от 12 января 1886 г. ему поручалось «исполнение обязанностей инженера для технических занятий при службе тяги той же дороги»¹².

⁷ Кротова М.В. Судьба архива Китайской Восточной железной дороги (КВЖД). 1898–1953 гг. // Вестник архивиста. 2024. № 3. С. 930–942. <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2024-3-930-942> EDN: NHSRNS; 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

⁸ Ниус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923. Харбин, 1923. Т. 1.

⁹ Гинце М.А. Русская семья дома и в Маньчжурии. Сидней, 1986; Луговая А.В. «У меня на руках было большое русское дело...» Воспоминания из архива генерал-лейтенанта Д.Л. Хорвата (часть I) / Публикация А.В. Луговой // Новейшая история России. 2012. № 2. С. 191–223. EDN: PHLQRD; Там же (часть 2) / Публикация А.В. Луговой // Новейшая история России. 2012. № 3. С. 243–259. EDN: PLRWNB

¹⁰ Российский государственный исторический архив (далее – РГИА). Ф. 229. Оп. 10. Д. 692. Л. 8–14 об.

¹¹ Там же. Л. 7.

¹² Там же. Л. 5–27.

К тому времени А.К. Гинце был уже многодетным отцом. В формулярном списке о службе титулярного советника Гинце сказано, что он был женат на дочери Екатеринбургского мещанина девице Ольге Лазаревне Сисиной, 18 лет, и имел дочерей (Елену, 1878 г.р. и Маргариту, 1879 г.р.), а также сыновей (Виктора, 1886 г.р. и Владимира, 1887 г.р.)¹³.

Постепенно А.К. Гинце продвигался по служебной лестнице. 12 января 1886 г. он был назначен начальником службы тяги Ливенской узкоколейной железной дороги и заместителем начальника этой дороги на время его болезни или отсутствия¹⁴. В 1887 г. за выслугу лет его произвели в титулярные советники, а в 1890 г. в коллежские асессоры. С 18 апреля 1892 г. А.К. Гинце перешел на работу в общество Лозово-Севастопольской железной дороги «для занятия должности начальника Симферопольского депо с окладом жалованья 2 100 руб. в год». Справка от 12 апреля 1893 г. свидетельствовала о том, что в тот момент Гинце занимал должность помощника начальника службы тяги Лозово-Севастопольской железной дороги с окладом содержания 4 200 руб. в год¹⁵. Приказом министра путей сообщения А.К. Кривошеина от 25 июля 1893 г. он получил разрешение на ношение пожалованного эмиром Бухарским ордена Бухарской звезды «серебряной 2-й степени»¹⁶.

Новый этап карьеры

В 1903 г. Россия ввела в эксплуатацию Китайско-Восточную железную дорогу. Согласно утвержденным министром финансов общим основаниям функционирования КВЖД приказом от 1 июля 1903 г. «Об организации Управления дороги», в его состав вошла «Служба эксплуатации с телеграфом», нередко именовавшаяся просто «службой эксплуатации». В ее непосредственном ведении находились движение на дороге, телеграф¹⁷ и станционные агенты по коммерческой части. Права и обязанности начальника службы определялись особой инструкцией, правилами перевозки, положением о движении поездов и распоряжениями управляющего дорогой. Один из помощников начальника этой службы заведовал телеграфом и именовался «начальником телеграфа». Служба эксплуатации состояла из трех отделений – западного, южного и восточного¹⁸. Линия дороги разделялась на отделения, участки, дорожные околотки, рабочие участки и сторожевые обходы. На линии действовали 19 врачебно-санитарных участков, а по службе пути и зданий – от станции Маньчжурия до станции Пограничная – 21 участок¹⁹.

Приказом № 4, который был подписан, как и ряд других приказов по КВЖД, 1 июля 1903 г., помощником управляющего дорогой назначался инженер С.В. Игнациус, службу пути и сооружений возглавил инженер князь С.Н. Хилков, его помощником стал инженер Р.В. Половцев. Руководство западным отделением поручалось инженеру С.Ц. Оффенбергу, восточным – Т.М. Тихомирову, а южным – А.И. Шидловскому. Во главе службы эксплуатации первоначально был поставлен инженер Г.Н. Иосса, его помощником стал А.М. Булгаков²⁰.

¹³ РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 693. Л. 2 об. – 9 об.

¹⁴ Там же. Л. 3 об. – 4.

¹⁵ Там же. Л. 4 об. – 20.

¹⁶ Там же. Л. 32.

¹⁷ *Сунь Ичжи, Гузей Я.С.* Модернизация транспортной инфраструктуры Китайско-Восточной железной дороги: создание почтово-телеграфной системы вдоль Кайдаловской ветви на рубеже XIX–XX вв. // *Вестник Московского университета. Серия 8: История.* 2024. Т. 65. № 1. С. 70–85. <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0083-8-2024-65-1-70-85> EDN: DGAGAQ

¹⁸ *Нилус Е.Х.* Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги... С. 265–269.

¹⁹ Там же. С. 270–272.

²⁰ Там же. С. 275–276.

Русско-японская война и революция 1905–1907 гг. в России не обошли стороной судьбу КВЖД. Передача Японии южной ветви дороги и порта Дальний в результате заключения Портсмутского мирного договора привели к большим финансовым потерям. В структуре управления КВЖД начались изменения. Их в известной степени подтолкнуло стачечное движение на дороге. Стачечный комитет пытался играть свою роль в управлении движением. Так, 1 декабря 1905 г. его члены направили начальнику службы эксплуатации телеграмму, сообщая: «Стачечный комитет, выслушав Ваше объяснение, которое будет объявлено в бюллетене Комитета, выражает свое сожаление²¹ по поводу случившегося. Комитет был введен в заблуждение и ныне, сознавая это, извиняется перед Вами и просит Вас вступить в исполнение своих обязанностей»²².

20 апреля 1906 г. вице-председатель правления Общества КВЖД А.Н. Вентцель направил управляющему КВЖД Д.Л. Хорвату в Харбин запрос следующего содержания:

Ввиду необходимости скорейшего замещения вакантных должностей начальников служб благоволите неотлагательно ответить на запрос Правления относительно Борисова и Гинце²³.

В справке о кандидатах на вакантную должность отмечалось, что управление дорогой сначала склонялось в пользу кандидатуры А.К. Гинце, потом – за назначение на эту должность помощника начальника эксплуатации А.М. Булгакова. При этом отмечалось, что он был «отлично знаком с технической стороной дела». Существовало опасение, что «предоставление упомянутой должности постороннему лицу может обидеть Булгакова и вызвать с его стороны уход со службы». А.М. Булгаков считался «весьма ценным агентом и Правление всегда дорожило его услугами». Однако он не имел высшего образования, у него не было «ни достаточного авторитета, ни твердости, необходимых для руководителя столь обширным составом служащих, как в службе эксплуатации». В итоге было решено, что при всех своих положительных качествах Булгаков «не может быть начальником службы эксплуатации»²⁴.

В протоколе заседания Правления Общества КВЖД от 26 апреля 1906 г. было записано: «Назначить инженера А.К. Гинце на должность начальника эксплуатации с содержанием 15 000 руб. в год, из коих 3 000 руб. личноприсвоенных». При всей внушительности суммы содержания члены правления, принимавшие это решение, понимали, что условия службы на КВЖД являются «весьма тяжелыми» и подыскать кандидата на столь ответственную должность было делом «крайне затруднительным». До Гинце должность начальника службы эксплуатации занимал Г.Н. Иосса, получавший содержание значительно большее «сверх штатного» – 20 000 руб. в год (12 000 содержания и 8 000 руб. «личноприсвоенных») ²⁵.

По воспоминаниям Михаила, младшего сына А.К. Гинце, решение о переезде в Харбин было принято отцом после предложения управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата и его детального обсуждения с семьей и близкими²⁶. Новоиспеченный начальник эксплуатации КВЖД выехал к новому месту службы 15 мая 1906 г. На проезд I классом от Санкт-Петербурга до станции Маньчжурия он смог взять с собой 10 пуд. багажа.

²¹ Подчеркнуто в тексте телеграммы красным карандашом.

²² Текст телеграммы, хранящийся в личном архиве Сунь Ичжи, был любезно предоставлен автору настоящей статьи для описания начального этапа профессиональной деятельности А.К. Гинце.

²³ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 580. Л. 4.

²⁴ Там же. Л. 2.

²⁵ Там же. Л. 6.

²⁶ Гинце М.А. Русская семья дома и в Маньчжурии... С. 30.

В качестве «подъемных» инженер получил два месячных оклада²⁷. В Харбин он отправился без жены и детей для того, чтобы «подготовить все к приезду семьи» в июле.

Согласно действовавшим общим правилам организации КВЖД, для замещения управляющего дорогой на случай болезни или отсутствия, а также в помощь ему назначались два помощника и заместители из числа начальников служб. До кадровых перестановок лета 1906 г. существовало четыре заместителя управляющего дорогой: первый заместитель – помощник управляющего дорогой инженер С.В. Игнациус, второй – начальник эксплуатации инженер Г.Н. Иосса, третий – начальник службы пути инженер князь С.Н. Хилков и четвертый – начальник службы тяги инженер Е.Ф. Кричевский²⁸.

Протокол заседания Правления Общества КВЖД от 16 августа 1906 г. содержит сведения о назначении заместителей управляющего дорогой: вторым заместителем – начальника службы тяги инженера Е.Ф. Кричевского, третьим заместителем – начальника службы эксплуатации инженера А.К. Гинце и четвертым заместителем – начальника службы пути инженера В.В. Немчинова²⁹. 20 марта 1907 г. министром финансов был утвержден новый порядок замещения управляющего дорогой и его помощников. Год спустя, в марте 1908 г., А.К. Гинце был назначен вторым, В.В. Немчинов – третьим, В.Д. Лачинов – четвертым заместителем управляющего КВЖД³⁰.

В марте 1909 г., когда Александр Константинович Гинце был произведен в действительные статские советники, что соответствовало чину генерал-майора в армии, сослуживцы преподнесли ему поздравительный адрес, который подписали более 130 чел. В нем говорилось:

В 1906 г. Вы встали во главе обширнейшей на Китайской Восточной железной дороге службы Эксплуатации, службы, которая в полной мере переживала в то время общегосударственные интересы Военного ведомства, имея громадные штаты военного времени, ввиду незаконченной еще эвакуации войск с театра военных действий в Европейскую Россию.

Вам предстояла крайне сложная и трудная задача перевести движение в зависимости от торгово-промышленных интересов Маньчжурии и Уссурийского края с военного на коммерческий график, а соответственно с уменьшением движения на дороге уменьшить и штаты служащих, – последнее было тяжелой необходимостью, так как при всяком сокращении штатов Вам приходилось считаться с горем людей, остававшихся без службы³¹.

В адресе отмечалось, что при Гинце прекратились хищения на КВЖД, работа персонала была организована «разумно-осмысленно», а все возникающие проблемы решались твердой рукой «строгого, но благожелательного и справедливого начальника»³².

В Харбине А.К. Гинце пришлось решать широкий круг задач, связанных с эксплуатацией дороги. По сравнению с 1906 г., когда по дороге проследовало почти 2,7 млн чел., масштаб перевозок упал вдвое и составил в 1911 г. 1,2 млн чел. Количество перевезенных пассажиров стало увеличиваться только в 1912 г., достигнув показателей 1906 г. к моменту революционных потрясений 1917 г. Среднее количество

²⁷ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 580. Л. 14.

²⁸ Там же. Л. 16 об.

²⁹ Там же. Л. 16 а.

³⁰ Там же. Л. 18, 22.

³¹ *Гинце М.А.* Русская семья дома и в Маньчжурии... С. 115.

³² Там же. С. 116.

поездов в сутки «во всю длину дороги» составило соответственно: в 1906 г. – 16, 1910 г. – 9, 1916 г. – 16, 1917 г. – 13³³.

Служба эксплуатации дороги решала в эти годы серьезные организационные и экономические задачи. Необходимо было обеспечить, по данным отчета по эксплуатации дороги за 1916 г., движение паровозов через 90 станций и 65 разъездов³⁴. На время усиленного движения производилось дополнительное привлечение агентов для формирующихся разъездов на КВЖД. К 1917 г. на КВЖД курсировал 491 паровоз различных типов, в том числе пассажирских, товарных, правительственных типа «Компаунд» и «танковых»³⁵. Пассажирский парк дороги составляли 44 парадных, салонных и служебных вагона, 4 вагона (I и II класса) для специальных составов дальнего следования; 602 вагона (I–IV классов) прямого и местного сообщения, включая 23 вагона-столовых, 19 арестантских, 12 почтовых, 46 багажных, 10 санитарных и др. Требовалось также обеспечить движение 9,5 тыс. вагонов товарного парка, включая крытые вагоны, теплушки, цистерны, вагоны-ледники, решетчатые вагоны для дров, полувагоны³⁶. При этом свыше 100 вагонов находились в аренде на Забайкальской и Томской железных дорогах³⁷.

4 июня 1915 г. Д.Л. Хорват направил телеграмму в Петроград, в которой просил утвердить А.К. Гинце в должности помощника по технической части, добавляя, что тот уже исполнял эти обязанности с 1910 по 1915 гг. «в общей сложности свыше двух лет». Сообщая о необходимости проведения «спешных и серьезных работ на КВЖД», он характеризовал А.К. Гинце как исключительно делового руководителя, который «проявляет должную распорядительность и вообще никаких недоразумений между ним и начальниками служб не наблюдается»³⁸.

Процесс изменения в кадровом составе администрации дороги фиксирует протокол заседания правления Общества КВЖД от 24 июня 1915 г. В нем говорится, что инженер князь С.Н. Хилков с 1 июня оставил службу в Обществе КВЖД в качестве помощника управляющего дорогой «вследствие расстроенного здоровья». Тем же протоколом начальник службы эксплуатации инженер А.К. Гинце назначался на должность помощника управляющего дорогой по железнодорожной части с содержанием 15 тыс. руб. в год по штату и 3 тыс. руб. «личноприсвоенных»³⁹.

В ответной телеграмме, направленной в Общество КВЖД, А.К. Гинце выразил «искреннюю благодарность» А.Н. Вентцелю за это назначение и заявил о готовности приложить все усилия для того, чтобы оправдать оказанное ему доверие⁴⁰.

КВЖД оказалась единственной магистралью, снабжавшей Россию военными и частными грузами, прибывавшими из-за границы через Владивосток и имевшими первостепенное значение. Помимо перевозок общегосударственного значения, КВЖД была поставщиком продовольственных грузов Иркутской губернии и Забайкальской области, высылаемых для нужд населения и расквартированных там войсковых частей, а также местных поселков, расположенных в пределах полосы отчуждения дороги и Уссурийского края⁴¹. Малейшее нарушение планомерной вывозки продовольственных грузов при отсутствии на местах запасов угрожало голодом.

³³ РГИА. Ф. 323. Оп. 7. Д. 630. Л. 13 об.

³⁴ Там же. Д. 564. Л. 666–702.

³⁵ Не имеющих тендера: вода и топливо хранились в танках, или емкостях, установленных на самом локомотиве.

³⁶ РГИА. Ф. 323. Оп. 7. Д. 630. Л. 9 об.

³⁷ Там же. Д. 564. Л. 17.

³⁸ Там же. Оп. 1. Д. 580. Л. 58.

³⁹ Там же. Л. 59.

⁴⁰ Там же. Л. 64.

⁴¹ Там же. Оп. 7. Д. 571. Л. 32.

В кратком отчете о коммерческой деятельности дороги отмечается, что в 1916 г. перевозка частных грузов в этот год составила 127,356 тыс. пудов и превысила перевозку 1915 г. на 16,693 тыс. пудов. Главнейшими предметами импорта в Россию в числе частных грузов были чай, хлопок, металлы, аптекарские и москательные товары⁴², мешки, машины и пр. Валовой выручки в 1916 г. поступило 52,153 тыс. руб., что было больше на 11,463 тыс. против 1915 г. Таким образом, КВЖД не утратила своего прежнего коммерческого значения в смысле доходности. Чистый доход, за исключением эксплуатационных расходов, в 1916 г. выразился в сумме 28,996 тыс. руб. и превысил цифру 1915 г. на 6,589 тыс. руб., 1914 г. – на 21,099 тыс. руб. и 1913 г. – на 21,964 тыс. руб. Ввоз иностранных товаров превысил вывоз на 17,238 тыс. пудов или на 51 %, что, однако, отрицательно сказалось на российском общегосударственном торговом балансе⁴³.

Ход мировой войны привел к тому, что Россия была вынуждена закупать значительное количество снаряжения в Америке, в первую очередь железнодорожный подвижной состав – паровозы и товарные вагоны. Их доставляли во Владивосток в разобранном виде и собирали во временных мастерских, организация которых была поручена администрации КВЖД. Одним из ответственных за эту работу стал А.К. Гинце.

В 1916 г. закончилась начавшаяся годом ранее сборка в Главных Харбинских мастерских американских паровозов типа «Декапод». Всего оказалось собрано 398 паровозов, из них 384 – в 1916 г. Одновременно была осуществлена их передача с Китайской на Амурскую и Забайкальские железные дороги⁴⁴.

В целях наибольшей продуктивности использования подъемной силы и их вместимости Управлением дороги в широких масштабах производилась догрузка металлами платформ груженых автомобилями и сельскохозяйственными машинами, а также погрузка в крытые вагоны металлов совместно с хлопком и чаем. В техническом отношении совместная погрузка указанных грузов не вызывала задержки в их доставке или простоя платформ, поскольку грузы следовали по назначению на одну станцию. Пробег всех вагонов по Китайской линии в 1916 г. превысил сметные задания на 60,3 %. Вместо предложенных по смете 6 млн поездо-верст было исполнено 9 619 235. Весь «перепробег» приходился исключительно на поезда товарного движения, тогда как пассажирские и хозяйственные поезда сделали меньший пробег, чем было определено по смете⁴⁵.

Контроль и отчетность на дороге были поставлены весьма жестко. О совершенных перевозках за сутки управление дороги телеграфировало в управление железных дорог и в правление Общества КВЖД в Петроград с указанием количества погруженных за сутки грузов, а также о числе затребованных вагонов, с объяснением причин «неподачи»⁴⁶.

Болезнь и отход от активной деятельности

Напряженная работа сказывалась на состоянии здоровья А.К. Гинце. Управляющий КВЖД Д.Л. Хорват еще 15 апреля 1911 г. сообщал в правление Общества о том, что «состояние здоровья Гинце требует немедленного отъезда куда-нибудь

⁴² Москательные товары – устаревшее название предметов бытовой химии – красок, клея, технических масел и др.

⁴³ РГИА. Ф. 323. Оп. 7. Д. 571. Л. 14–17.

⁴⁴ Там же. Л. 105.

⁴⁵ Там же. Л. 35–37.

⁴⁶ Там же. Л. 33 об.

на воды»⁴⁷. Согласно действовавшим правилам, четырехмесячный отпуск «с сохранением содержания» разрешался служащим дороги на четвертом и пятом годах непрерывной службы. А.К. Гинце, таким образом, свой отпуск «выслужил». 5 апреля 1911 г. решение было утверждено А.Н. Вентцелем. После возвращения из отпуска 28 августа 1911 г. А.К. Гинце приступил к исполнению своих обязанностей⁴⁸.

Однако состояние его здоровья постепенно ухудшалось. В марте 1914 г. помощником главного врача КВЖД Э.П. Хмарой-Борщевским и старшим врачом Центральной больницы в Харбине Т.И. Новкунским было составлено медицинское свидетельство, в котором отмечалось, что А.К. Гинце лечился у врачей больницы «несколько лет назад». Пациент жаловался на «резкие по временам головные боли», «хроническое гнойное выделение из носа», «расширение вен левой ноги», «хронические боли в мышцах спины»⁴⁹. Проведенное обследование показало на правой ноге в области задней поверхности «резкое варикозное расширение обширных участков вены» и отечность правой голени, мешающей свободно двигаться. Диагноз свидетельствовал о наличии левостороннего синусита носа и варикозного расширения вен правой ноги⁵⁰. Врачи рекомендовали А.К. Гинце обращение «к известным специалистам в определенных заграничных клиниках и лечение в курортах». Курс лечения должен был продолжаться не менее 4–5 месяцев и начаться в летнее время года. Сразу после посещения врачей в Харбине А.К. Гинце обратился к Д.Л. Хорвату, с которым у него сложились доверительные отношения. 4 апреля 1914 г. управляющий дорогой направил в правление Общества КВЖД письмо, сообщая о просьбе Гинце разрешить ему поездку за границу с 1 июня для лечения. Понимая, что А.К. Гинце выслужит право на очередной отпуск только к августу и воспользоваться курортным лечением сможет лишь осенью, управляющий дорогой был вынужден заметить, что это время года совпадает с массовой перевозкой грузов по дороге и «отлучка его с линии, как руководителя движением, нежелательна»⁵¹.

Несмотря на то, что положенный для четырехмесячного отпуска А.К. Гинце срок наступал только в конце августа 1914 г., правление Общества КВЖД, «учитывая обстоятельства», сообщило в письме управляющему дорогой Д.Л. Хорвату, что оно «не имеет препятствий» к предоставлению начальнику эксплуатации «4 месячного отпуска с сохранением содержания с 1 июня с.г.»⁵². На вопрос о возможности продолжения службы на дороге врачи отвечали уклончиво: «Может, но с трудом, вследствие головных болей и отека ноги <...> трудоспособность временно понижена»⁵³.

Д.Л. Хорват телеграммой в правление Общества КВЖД просил «теперь же» выдать Гинце бесплатные билеты для проезда по российским железным дорогам через Москву и Варшаву вместе с женой и сыном в поезде «международного общества спальных вагонов и скорых поездов». Получив разрешение министра путей сообщения, А.К. Гинце с семьей выехал в Иркутск, где им вручили соответствующие билеты через представителя международного общества⁵⁴.

О лечении А.К. Гинце подробно повествует в своих воспоминаниях его младший сын. Добравшись до Москвы, семья направилась в Европу через Германию. В Швейцарии в клинике профессора Мермо А.К. Гинце была сделана операция

⁴⁷ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 580. Л. 34.

⁴⁸ Там же. Л. 40.

⁴⁹ Там же. Л. 41.

⁵⁰ Там же. Л. 41 об.

⁵¹ Там же. Л. 40.

⁵² Там же. Л. 43.

⁵³ Там же. Л. 41 об.

⁵⁴ Там же. Л. 50–55.

«в области носа», которая прошла не совсем удачно, дав осложнение⁵⁵. Вскоре пришло известие о начале мировой войны. На семейном совете было решено возвращаться в Россию кружным путем, который пролегал через Италию, Грецию, Сербию, Болгарию, Румынию. В конечном итоге, добравшись до Харькова, А.К. Гинце дал телеграмму А.Н. Вентцелю в Санкт-Петербург, извещая его о своем прибытии. Товарищ председателя Общества КВЖД просил как можно скорее вернуться в Харбин для того, чтобы наладить воинские перевозки⁵⁶. Сев сначала в поезд Сибирской железной дороги, а затем в служебный состав КВЖД, семья Гинце благополучно возвратилась в Харбин. Отпуск, проведенный в беспрестанных переездах по железным дорогам, был скомкан и не мог укрепить здоровье Гинце.

Должность помощника управляющего дорогой по железнодорожной части, которую Гинце занял летом 1915 г., требовала большого напряжения сил. Поскольку Д.Л. Хорват был перегружен административными обязанностями, значительную часть работ он возложил на одного из своих помощников. В марте 1917 г. управляющий дорогой телеграфировал в Петроград о том, что А.К. Гинце «серьезно болен, лежит в постели». В телеграмме он «очень просил» разрешить своему помощнику «отпуск на четыре месяца для лечения болезни на юге России»⁵⁷. Через некоторое время А.К. Гинце оказался в Японии. 29 июня 1917 г. был составлен диагноз болезни и сделан его перевод на русский язык. В нем сообщалось, что в 1915 г. больной «получил тяжелый ушиб правой руки при исполнении служебных обязанностей». После этого в течение нескольких месяцев «верхние и нижние конечности руки совсем потеряли силу...». В Токио А.К. Гинце прошел трехнедельный курс лечения «электрическими медикаментами», после чего «его мускулы усилились на 70 % и при движении руки он стал не так сильно утомляться». В медицинском заключении содержалась констатация того, что для выздоровления пациента требуется четыре недели, и затем рекомендуется «купание в горячих источниках в течение двух месяцев»⁵⁸.

1 июля 1917 г. А.К. Гинце обратился с прошением к Д.Л. Хорвату, в котором сообщал, что его болезнь «поддается лечению» и для окончательного выздоровления потребуется еще три месяца. В связи с этими обстоятельствами он просил разрешения «прибыть к месту службы в середине сентября 1917 г.»⁵⁹. 7 июля Д.Л. Хорват направил в правление Общества КВЖД письмо, сообщая, что в настоящий момент Гинце находится в Японии «в отпуске по болезни». Управляющий дорогой ходатайствовал «для окончательной поправки здоровья» продлить своему помощнику отпуск до семи недель «сверх разрешенных четырех месяцев». Прилагая медицинское свидетельство, выданное доктором Сано на английском языке, Д.Л. Хорват просил удовлетворить просьбу Гинце⁶⁰.

В правлении Общества КВЖД письмо Д.Л. Хорвата было получено 27 июля 1917 г. Возможно, что и в этот раз ходатайство помощника управляющего дорогой о продлении отпуска могло быть удовлетворено. Но одновременно А.К. Гинце просил о назначении ему пенсии «за утрату трудоспособности». Вердикт правления Общества был категоричен:

Гинце не только находится в продолжительной отлучке, но и не дает уверенности в том, что по возвращении из отпуска он вообще останется на службе Общества, судя по тому, что он намерен предъявить претензию о назначении от дороги пенсии⁶¹.

⁵⁵ Гинце М.А. Русская семья дома и в Маньчжурии... С. 287–310.

⁵⁶ Там же. С. 300.

⁵⁷ РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 580. Л. 65.

⁵⁸ Там же. Л. 70.

⁵⁹ Там же. Л. 69.

⁶⁰ Там же. Л. 68.

⁶¹ Там же. Л. 71–72.

В итоге правление Общества не нашло достаточных оснований для удовлетворения просьбы А.К. Гинце о дополнительном отпуске. Вероятно, Д.Л. Хорват вскоре потерял связь со своим помощником. Состояние здоровья последнего позволило управляющему дорогой сделать поспешный вывод о том, что «месяца через три от начала революции помощник мой инженер Гинце умер»⁶².

Вернувшись в Россию в разгар Гражданской войны, А.К. Гинце поступил на службу в Министерство юстиции правительства адмирала А.В. Колчака. Активного участия в политической и экономической жизни он уже не принимал. В личном деле служащего министерства и подведомственных ему учреждений Российского правительства (Омск) содержится запись, сделанная 19 марта 1919 г. председателем пограничного окружного суда в Харбине В.А. Скворцовым. Он сообщает в Министерство юстиции о кончине в Харбине 8 марта почетного мирового судьи пограничного окружного суда действительного статского советника Александра Константиновича Гинце⁶³. Спустя месяц, 16 апреля, была подготовлена заверенная выписка из приказа министра юстиции Омского правительства С.С. Старынкевича, в которой содержалась информация об исключении А.К. Гинце из списков данного ведомства⁶⁴.

Заключение

Проработав на ответственной должности свыше десяти лет, А.К. Гинце показал себя энергичным и предприимчивым руководителем. После окончания Русско-японской войны он непосредственно руководил эвакуацией воинских формирований и изменением задач железной дороги, направленных на решение коммерческих вопросов. В этом начинании он преуспел: после некоторого падения доходности дороги в 1914 г. валовая выручка КВЖД спустя год существенно увеличилась. Настоящий прорыв был совершен в вопросе сборки американских паровозов, часть из которых направлялась на железные дороги Дальнего Востока. Удачно совмещая организацию государственных поставок в Россию по линии военного ведомства и импорта частных грузов, А.К. Гинце внес и свой вклад в то, что КВЖД на протяжении всех лет Первой мировой войны оставалась прибыльным начинанием.

Поступила в редакцию / Submitted: 8.09.2025

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing: 11.02.2026

Принята к публикации / Accepted for publication: 7.03.2026

References

- 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. “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>
- Ginze, M.A. *Russkaia sem 'ya doma i v Man 'chzhurii* [The Russian Family at Home and in Manchuria]. Sydney: [N.s.], 1986 (in Russian).
- Ivanov, A.A., and Bogomazov, N.I. “Public discussion around American purchases for needs of Russian roads during First World war.” *Nauchnyi Dialog* 12, no. 1 (2023): 330–350 (in Russian). <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350>

⁶² Луговая А.В. «У меня на руках было большое русское дело...» (часть I)... С. 196.

⁶³ ГАРФ. Ф. 4369. Оп. 4. Д. 200. Л. 1.

⁶⁴ Там же. Л. 2.

- Khodyakov, M.V., ed. *Tsentr i regiony: ekonomicheskaiia politika pravitel'stva na okrainakh Rossiiskoi imperii (1894–1917)* [Center and Regions: Government Economic Policy on the Outskirts of the Russian Empire (1894–1917)]. St. Petersburg: Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo universiteta Publ., 2020 (in Russian).
- Khodyakov, M.V. “‘Giant Leech on the State Chest’: The Chinese Eastern Railway in Assessments of the Russian Press of the Early 20th Century.” *Herald of an Archivist*, no. 2 (2023): 354–363 (in Russian), <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2023-2-354-363>
- 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>
- 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).
- Khodyakov, M.V., and Zhao, Zhiqing. “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/1818-7919-2023-22-8-100-111>
- Knorring, F.I. *Popytka opredelit' khozyaistvennost' ekspluatatsii zheleznoi dorogi: Zabaikal'skaia zheleznaia doroga. 1906–1909* [An attempt to determine the economic efficiency of railway operation: Transbaikal Railway. 1906–1909]. Irkutsk: Parovaiia tipo-litografiia P.I. Makushina i V. M. Posokhina Publ., 1910 (in Russian).
- Kradin, N.P., and Bazilevich, M.E. *Arkhitektory i inzhenery Dal'nego Vostoka. Tvorcheskaia deiatel'nost' arkhitektorov i inzhenerov – vypusknikov stolichnykh uchebnykh zavedenii – v Zabaikal'ye, Iakutii, Priamur'ye, Primor'ye i Kitae* [Architects and Engineers of the Far East. Creative Activities of Architects and Engineers – Graduates of Moscow Educational Institutions – in Transbaikalia, Yakutia, Amur Region, Primorye, and China]. Khabarovsk: Tikhookeanskii gosudarstvennyi universitet Publ., 2019 (in Russian).
- Krotova, M.V. “The fate of the archive of the Chinese Eastern Railway (CER). 1898–1953.” *Herald of an Archivist*, no. 3 (2024): 930–942 (in Russian), <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2024-3-930-942>
- Krotova, M.V., and Petin, D.I. “The fate of Harbin repatriate in the mirror of anthropology: Liudmila Abramova (1914–2002).” *RUDN Journal of Russian History* 22, no. 1 (2023): 110–124 (in Russian), <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2023-22-1-110-124>
- Lugovaya, A.V. “‘There was a great Russian affair in my hands...’ Memoirs From the Archive of General D. L. Khorvat (Part I).” *Modern History of Russia*, no. 2 (2012): 191–223 (in Russian).
- Lugovaya, A.V. “‘There was a great Russian affair in my hands...’ Memoirs From the Archive of General D. L. Khorvat (Part II).” *Modern History of Russia*, no. 3 (2012): 243–259 (in Russian).
- Lukoyanov, I.V. *«Ne otstat' ot derzhav...»: Rossiia na Dal'nem Vostoke v kontse XIX – nachale XX v.* [“Keeping up with the powers...”: Russia in the Far East in the late 19th – early 20th centuries]. St. Petersburg: Nestor-Istoriia Publ., 2008 (in Russian).
- Melentyev, A.S. *Zabaikal'skaia zheleznaia doroga vo vremena mira i rusko-iaponskoi voiny 1900–1907. Korrektivy k knige V.I. Knorringa «Popytka opredelit' khozyaistvennost' ekspluatatsii zheleznoi dorogi»* [The Transbaikal Railway during the Peace and the Russo-Japanese War of 1900–1907. Corrections to the book by V.I. Knorring “An Attempt to Determine the Economic Efficiency of Railway Operation”]. Ashgabat: Elektropечат' K.M. Fedorova Publ., 1911 (in Russian).
- Nilus, E.Kh. *Istoricheskii obzor Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi. 1896–1923* [Historical review of the Chinese Eastern Railway. 1896–1923]. Harbin: tipografii KVZHD i Tovarishchestva «Ozo» Publ., 1923 (in Russian).
- Remnev, A.V. *Rossiia Dal'nego Vostoka. Imperskaia geografiia vlasti XIX – nachala XX vekov* [Russia of the Far East. Imperial Geography of Power in the 19th – Early 20th Centuries]. Omsk: Omskii gosudarstvennyi universitet Publ., 2004 (in Russian).
- Soldatov, V. *Zheleznodorozhnye poselki po Zabaikal'skoi linii. Statisticheskoe opisanie i materialy po perepisi 1910 goda. Tablitsy* [Railway settlements along the Trans-Baikal line. Statistical description and materials for the 1910 census. Tables]. St. Petersburg: Tipografiia «Slovo» Publ., 1912 (in Russian).

Sun, Yizhi, and Guzey, Ya.S. “Modernization of transport infrastructure on the Chinese Eastern Railway: establishment of the postal and telegraph system along the Kaidalovskaya line at the turn of the 19th and 20th centuries.” *Lomonosov History Journal* 65, no. 1 (2024): 70–85 (in Russian), <https://doi.org/10.55959/MSU0130-0083-8-2024-65-1-70-85>

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>

Информация об авторе / Information about the author

Михаил Викторович Ходяков, доктор исторических наук, профессор, профессор кафедры новейшей истории России Института истории, Санкт-Петербургский государственный университет; 199034, Россия, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9; m.khodyakov@spbu.ru; <https://orcid.org/0000-0001-8469-2590>; SPIN-код: 6783-0339.

Mikhail Viktorovich Khodyakov, Dr. Habil. Hist., Professor, Professor of the Department of Modern History of Russia, Institute of History, Saint Petersburg State University; 7–9, Universitetskaya naberezhnaya Str., Saint Petersburg, 199034, Russia; m.khodyakov@spbu.ru; <https://orcid.org/0000-0001-8469-2590>; SPIN-code: 6783-0339.