

Научная статья

УДК 94(470)«18/19»+625.1(571.6)+327(470:510)+339.177.4+94(510.1)

DOI 10.25205/1818-7919-2025-24-8-111-122

Модернизация Уссурийской линии Китайско-Восточной железной дороги: Никольская ветвь в 1906–1919 годах

Михаил Викторович Ходяков

Санкт-Петербургский государственный университет

Санкт-Петербург, Россия

m.khodyakov@spbu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8469-2590>

Аннотация

Рассматривается процесс модернизации Никольской ветви Уссурийской железной дороги после ее вхождения в 1906 г. в состав Китайско-Восточной железной дороги. Техническое состояние существовавшей магистрали оценивалось как плачевное. Потребовалось осуществить замену подвижного состава, провести серьезную реконструкцию железнодорожных путей, земляного полотна, искусственных сооружений, пристанционных зданий, организовать возведение постоянных мостов взамен временных. Значительные трудности в процессе модернизации Уссурийской дороги и ее Никольской ветви объяснялись наличием здесь горных участков. Увеличение пропускной способности магистрали должно было отвечать нуждам военного ведомства. Дополнительные пути и станционные здания требовались для усиления хлебных перевозок и транзита грузов военного назначения из Владивостока через Харбин в центральные районы России.

Ключевые слова

Уссурийская железная дорога, Китайско-Восточная железная дорога, Никольская ветвь, модернизация

Благодарности

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. Модернизация Уссурийской линии Китайско-Восточной железной дороги: Никольская ветвь в 1906–1919 годах // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2025. Т. 24, № 8: История. С. 111–122. DOI 10.25205/1818-7919-2025-24-8-111-122

Modernization of the Ussuri Line of the Chinese Eastern Railway: Nikolskaya Branch in 1906–1919

Mikhail V. Khodyakov

St. Petersburg State University,

St. Petersburg, Russian Federation

m.khodyakov@spbu.ru, <https://orcid.org/0000-0001-8469-2590>

Abstract

The article, based on documents from Russian archives, examines the process of modernization of the Nikolskaya branch of the Ussuri railway following its incorporation into the Chinese Eastern Railway in 1906. The process of merging the two roads had both supporters and opponents. Nevertheless, Russia's defeat in the Russo-Japanese War of 1904–1905 strengthened the position of those who advocated the need to use the port of Vladivostok to transport various goods to the interior of the country. The Chinese Eastern Railway Society and its representatives sought to capitalize on this economic opportunity. The Nikolskaya railway branch connected the two roads and became an important strategic asset. However, its technical condition was far from ideal. Upgrades were needed, including the replacement of rolling stock and a comprehensive reconstruction of the railway tracks, roadbed, artificial structures, and

© Ходяков М. В., 2025

ISSN 1818-7919

Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2025. Т. 24, № 8: История. С. 111–122

Vestnik NSU. Series: History and Philology, 2025, vol. 24, no. 8: History, pp. 111–122

station buildings. Furthermore, constructing permanent bridges to replace temporary ones was imperative. The modernization of the Ussuri railway and its Nikolskaya branch faced considerable challenges due to the mountainous landscape of the region. Increasing the highway's capacity was essential to satisfy military needs, necessitating the addition of tracks and station buildings to improve grain transportation and facilitate the movement of military cargo from Vladivostok through Harbin to the central regions of Russia.

Keywords

Ussuri railway, Chinese Eastern Railway, Nikolskaya branch, modernization

Acknowledgements

This research was supported by the Russian Science Foundation 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", <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>

For citation

Khodyakov M. V. Modernization of the Ussuri Line of the Chinese Eastern Railway: Nikolskaya Branch in 1906–1919. *Vestnik NSU. Series: History and Philology*, 2025, vol. 24, no. 8: History, pp. 111–122. (in Russ.) DOI 10.25205/1818-7919-2025-24-8-111-122

В 1905–1906 гг. на различных уровнях власти активно обсуждался вопрос о целесообразности передачи под контроль Обществу Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) недавно проложенной Уссурийской железной дороги (УЖД). Сторонники и противники этого решения не переставали приводить свои аргументы и после того, как рассмотрение проблемы перешло на уровень Совета министров [Ходяков, 2024]. Стремясь довести до властных структур особую позицию части деловых кругов Дальнего Востока, уполномоченный Благовещенской и Хабаровской городских дум потомственный почетный гражданин П. В. Мордин подготовил отчет, главным итогом которого стала мысль «о не передаче» УЖД в ведение КВЖД. 24 июня 1906 г. отчет был зарегистрирован в канцелярии Приамурского генерал-губернатора¹. Пытаясь добиться важного для края решения вопроса, Мордин заручился поддержкой некоторых влиятельных столичных чиновников, включая А. П. Никольского, возглавлявшего в тот момент Главное управление землеустройства и земледелия. Телеграммы, направленные Мординым в десятки адресов, содержали призывы ходатайствовать «перед правительством не передавать Уссурийскую дорогу Китайской», поскольку это, по его мнению, могло привести к приостановке развития Амурской области².

Конец ожесточенным спорам о будущем Уссурийской дороги (несмотря на особую позицию ряда высокопоставленных военных чинов и представителей государственного контроля) был положен после высочайшего решения от 29 июня 1906 г. о временной передаче УЖД в эксплуатацию Общества КВЖД, которое и принимало на себя эксплуатацию дороги за счет казны до 1 января 1931 г.³

Состояние транспортной коммуникации между Владивостоком и Хабаровском со всеми соединительными ветвями товарищ председателя правления Общества КВЖД инженер А. Н. Вентцель назвал «запущенным». Министр финансов В. Н. Коковцов, после того как в сентябре 1906 г. ознакомился с его докладом, вынужден был констатировать: «Уссурийская дорога перешла к нам в самом печальном состоянии». Тогда же министр распорядился выяснить, «что и когда должно быть улучшено и переустроено»⁴. Одновременно с этим он признавал, что по причине ограниченности средств «улучшение дороги приходится проводить в известной постепенности...»⁵.

Объединенная дорога становилась своеобразным государством в государстве – происходило слияние дальневосточных магистралей в единую железнодорожную сеть. История строительства КВЖД и УЖД неоднократно освещалась в контексте широкого круга про-

¹ Отчет о деятельности П. В. Мордина по уполномочиям Благовещенской и Хабаровской думы по делу об Уссурийской железной дороге (РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 716. Л. 1–52).

² Там же. Л. 6 – 18 об.

³ Дело о разрешении временной передачи эксплуатации Уссурийской ж. д. Обществу КВЖД (РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 319. Л. 83).

⁴ О передаче Уссурийской ж. д. КВЖД (РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 543. Л. 152).

⁵ Об Уссурийской железной дороге (РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 545. Л. 61).

блем, которые рассматривались отечественными и зарубежными авторами [Нилус, 1923; Борзунов, 1972; Marks, 1991; Dukes, 2022; Урбански, 2023]. Функционирование соединительных ветвей КВЖД в Забайкалье (Кайдаловской ветви – от Читы до станции Маньчжурия) и Приморье (Никольской ветви – от Никольск-Уссурийска до станции Пограничная (Суйфэньхэ)) изучена в меньшей степени. Опубликованные документы (Отчет по постройке, 1905; Заветная мечта императора, 2011) позволили исследователям основательно проанализировать начальный этап строительства КВЖД и соединительных ветвей к ней. Обе упомянутые ветви, как отметили историки, сыграли важную стратегическую роль в период русско-японской войны, способствовали дальнейшему развитию межгосударственного сообщения. Но их сравнительно небольшая протяженность и малое количество крупных железнодорожных станций во многом объясняют слабое внимание к ним со стороны специалистов по истории Дальнего Востока и железнодорожного строительства [Дмитриева, 2023].

Изучение истории транспортных магистралей Дальнего Востока активизировалось уже в наши дни в связи с «поворотом России на Восток» [Бояхчан, 2014; Лисицын, 2017; Дмитриева, 2024; Сунь Ичжи, Гузей, 2024]. В последние годы стали появляться публикации, в которых железные дороги региона и их соединительные ветви рассматриваются в контексте социально-экономических и культурных процессов, происходящих на Дальнем Востоке [Деревянко, 1997; Буркова, 2012; Кротова, 2023; Глатоленкова, 2023]. Однако вопросам модернизации соединительных ветвей КВЖД, после того как в 1906 г. Уссурийская линия стала ветвью (отделением) Китайской дороги, внимание уделялось явно недостаточно. Лишь разделы монографии А. А. Лисицына, в которых затронуты вопросы реконструкции Уссурийской дороги, отчасти восполняют этот пробел [Лисицын, 2017, с. 218–247].

Движение по Никольской ветке УЖД, состоявшей первоначально из трех станций (Галёнки / Голенки, Хорватово, Гродеково) и четырех разъездов, на участке «станция Никольск – станция Гродеково» началось в январе 1900 г. Одновременно по ней осуществлялась перевозка грузов, шедших из Маньчжурии. Это сразу отразилось на хозяйственном освоении территории, где возникли станицы казаков-переселенцев. Общая протяженность полотна Никольской ветки в тот момент составила 105,94 версты, из которых 92 находились на российской территории (от ст. Никольская до ст. Гродеково), а оставшиеся 13,94 версты – на территории Китая (перегон «Гродеково – Пограничная») [Дмитриева, 2024, с. 258].

При сооружении Уссурийской дороги как первого звена Великого Сибирского пути, движение по которому предполагалось осуществлять «лишь в крайне ограниченном размере», допускались «облегченные технические условия»: земляное полотно уменьшенной ширины, тонкий слой балласта, укороченные шпалы, рельсы легкого типа, ограниченное количество искусственных сооружений и пристанционных зданий. Кредиты на ремонт и реконструкцию дороги отпускались в ограниченном объеме. Вследствие этого УЖД и ее ветви, как явствует из официальных правительственных источников, стали быстро приходить в упадок (Объяснительная записка, 1908, с. 11–12).

Архивные материалы, отложившиеся преимущественно в фондах РГИА, позволяют проследить процесс модернизации Уссурийской дороги и ее Никольской ветви, начавшийся в 1906 г., до момента революционных потрясений и Гражданской войны в России. Еще до высочайшего утверждения соглашения о временной передаче УЖД в эксплуатацию Общества КВЖД, 16 июня 1906 г. за подписью главного инспектора Министерства путей сообщения тайного советника инженера А. Н. Горчакова, была подготовлена ведомость на проведение «крайне необходимых» и «главнейших дополнительных работ» по Уссурийской дороге «в ближайшем будущем ввиду неотложности их». В нее вошло девять позиций на общую сумму 4,6 млн руб. Кроме того, дороге требовался кредит на оборудование подвижного состава дороги современными тормозами Вестингауза. Ведомость включала в себя: «досыпку недостающего балласта», замену рельс на участке «Владивосток – Кетрицево» (до 1903 г. – ст. Никольск, с 1907 г. – Никольск-Уссурийский. – М. Х.), перестройку деревянных мостов через реки и возведение металлических по проектам, рассмотренным и одобренным инже-

нерным советом, а также замену 34 временных мостов в местах «с пучинистым грунтом» на постоянные с каменными опорами, возведение недостающих жилых зданий со службами, переустройство водоснабжения ст. Кетрицево, окончание водоснабжения на ст. Первая Речка, расширение пассажирского здания ст. Владивосток⁶. Общая стоимость неотложных работ, необходимых «для упорядочения Уссурийской дороги» была определена в сумме «около 9 млн руб.» (Объяснительная записка, 1908, с. 12).

1 августа 1906 г. в циркулярной телеграмме управляющего КВЖД генерала Д. Л. Хорвата и управляющего УЖД полковника Н. И. Фон-Кремера начальники и управляющие российских железных дорог, а также управление железных дорог в Санкт-Петербурге и Китайское правление в Харбине извещались о том, что Уссурийская дорога передана в эксплуатацию Обществу КВЖД. По всем вопросам, относящимся к ведению УЖД, было «необходимо сноситься» исключительно с Правлением Общества КВЖД и управлением дороги⁷. Уссурийское отделение КВЖД возглавил инженер путей сообщения С. Ц. Офферберг, совмещая должности начальника службы пути и председателя Совета служб Уссурийского отделения (службы пути, тяги, телеграфа, эксплуатации, материальную и сборов). Заведующим переустройством УЖД был назначен инженер путей сообщения В. И. Александров, начальником техотдела – А. В. Рудницкий [Лисицын, 2017, с. 227, 231].

В телеграмме от 3 августа 1906 г. о предстоящих расходах на эксплуатацию Уссурийского отделения дороги Д. Л. Хорват и его помощники сообщали, что осмотром линии установлено: «...искусственные сооружения, путь и подвижной состав находятся в неудовлетворительном состоянии, требуют весьма бдительного надзора и усиленного труда, и для постепенного приведения дороги в надлежащий порядок необходимо близкое руководство на месте опытных старших агентов»⁸. Количество служащих, оставшихся на своих должностях после передачи УЖД в эксплуатацию Обществу КВЖД, составило 91 чел.: в службе пути – 20 чел.; в службе тяги – 19; в материальной службе – 5; в канцелярии управления дороги – 3; в службе движения – 18; в службе сборов с учетом счетоводов и конторщиков – 26 чел.⁹

Для сдачи дел УЖД была образована специальная Ликвидационная комиссия, которая активно действовала в 1906–1907 гг. Ее председателем стал действительный статский советник, инженер Н. Т. Щепетов. Регулярно обсуждая возникавшие проблемы, иногда по несколько раз в месяц, комиссия вела журналы заседаний¹⁰. Однако столичное начальство торопило председателя, стремясь завершить передачу дел в кратчайшие сроки. 3 мая 1907 г. министр путей сообщения Н. К. Шауфус направил ему телеграмму с призывом «кончать скорее дело Ликвидационной Комиссии». В ней министр также сообщал Н. Т. Щепетову о награждении его орденом Святого Владимира 3-й степени¹¹. 26 сентября 1907 г. главным бухгалтером Ликвидационной комиссии И. А. Костецким и представителем КВЖД счетоводом Главной бухгалтерии М. Н. Нестерюком был подписан акт о передаче КВЖД дел и книг УЖД «за период по 1904 г. включительно». Затем, в октябре 1907 г., последовало подписание актов о передаче КВЖД помещений, занимаемых ранее Главной бухгалтерией УЖД, мебели и другого имущества¹².

⁶ Протоколы совещаний о передаче Уссурийской железной дороги в Общество КВЖД (РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 46. Л. 7 об.).

⁷ Протоколы совещаний о передаче Уссурийской железной дороги в Общество Китайско-Восточной железной дороги. 1906–1912 гг. (РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 46. Л. 19).

⁸ РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 46. Л. 19.

⁹ Там же. Л. 16 об. – 17.

¹⁰ Управление по постройке Уссурийской железной дороги. Дело с актами заложения основных гражданских сооружений (РГИА. Ф. 373. Оп. 2. Д. 27. Л. 19–176).

¹¹ Приказы и протоколы совещаний Ликвидационной комиссии, акты по передаче Уссурийской железной дороги в эксплуатацию Обществу КВЖД (РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 79. Л. 1).

¹² РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 79. Л. 42–49.

Вопросы ассигнования, планируемых работ и недоделок на УЖД рассматривались в январе 1907 г. в ходе нескольких совещаний правления Общества КВЖД. Председатель совещания А. Н. Вентцель сообщил присутствующим о своей поездке на Дальний Восток в декабре 1906 г. и о поданной министру финансов записке, в которой высказал мнение о необходимости принятия «капитальных систематических мер для приведения дороги в порядок». Представители МПС со своей стороны поставили вопрос о требованиях, предъявляемых к дороге, главным образом относительно ее пропускной способности для нужд военного ведомства. Полковник А. Н. Николаев при этом заявил, что настоящая пропускная способность Уссурийской дороги на участке «Пограничная – Кетрицево» (Никольск), составляющая 16 пар, «Кетрицево – Владивосток» – 15 пар и «Кетрицево – Хабаровск» – 12 пар «удовлетворяет нынешние потребности Военного ведомства»¹³. Участники совещаний «высказали затруднение» по главному вопросу – о распределении работ на дороге по годам. Было решено определять их последовательность ежегодно «по мере выяснения действительной надобности и в зависимости от возможных на них ассигнований»¹⁴.

Главной проблемой дороги и ее Никольской ветви оставались изношенность подвижного состава, путевое хозяйство и временные деревянные мосты (для поддержания которых в рабочем состоянии приходилось содержать штат плотников). Общий свод расходов службы пути по новым работам и ассигнованиям Уссурийской линии КВЖД, отпущенным Ликвидационной комиссией с 1 августа 1906 г. по 1 января 1910 г., исчислялся суммой 3,8 млн руб. При этом расходы на работы по сооружениям, начатым до 1 августа 1906 г., составили всего 275 тыс. руб., а на работы, которые были начаты и закончены в 1906–1910 гг., достигали 1,6 млн руб. Расходы же по работам на дороге, которые не были закончены к 1910 г., должны были составить 1,8 млн руб.¹⁵ О масштабах преобразований, начатых на линии, можно судить по тому, что расходы службы пути по новым работам за 1907–1909 гг. превысили 3,1 млн руб. В частности, только на повышение полотна и перестройку мостов между разъездами на р. Таловой и ст. Гродеково в 1907 г. было ассигновано 156 тыс. руб., в 1908 г. – 50 тыс., а в 1909 г. – 115 тыс. руб. На окончание работ по замене рельс легкого типа на участке «Владивосток – Никольск» тяжелыми рельсами нового типа в 1907 г. оказалось потрачено 267 тыс. руб.¹⁶

По расценочной ведомости «новых работ по улучшению и усилению Уссурийской дороги, предположенных к исполнению в 1908 г.», требовалось около 1,7 млн руб., включавших в том числе продолжение земляных работ, повышение полотна и перестройку мостов между разъездом «Таловый» и ст. Гродеково на участке «Кетрицево – Пограничная» (50 тыс. руб.), постройку паровозного здания на ст. Кетрицево на 9 столб (58 тыс. руб.), возведение жилых домов и мастерских при депо на Первой Речке, замену временных деревянных мостов каменными, а также постройку пассажирского здания на ст. Владивосток (100 тыс. руб.)¹⁷.

Модернизация Никольской ветви включала комплекс работ по водоснабжению станций и разъездов, а также их техническому переоборудованию. Устройство по одному водосборному колодцу на ст. Евгеньевка и Хорватово потребовало в 1908 г. 12 тыс. руб., водоснабжение ст. Гродеково в том же году обошлось в 9,8 тыс. руб., а переоборудование Никольских Главных мастерских новыми станками – в 15 тыс. руб. в 1908 г. и 38 тыс. руб. в 1909 г. Одновременно строилась столовая для мастеровых на ст. Никольск-Уссурийский, расходы на ее сооружение 1908 г. составили 10 тыс. руб., а в 1909 г. – 2 тыс. руб. На обустройство при Никольских Главных мастерских трех отхожих мест «с промывкой и отоплением» в 1908 г. бы-

¹³ Журнал № 1 совещания 23 января 1907 г. по рассмотрению вопроса о работах на Уссурийской ж. д. (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 4Б. Л. 31 об.).

¹⁴ Там же.

¹⁵ Общие сведения о расходах службы пути из ассигнований ликвидационной комиссии Уссурийской линии за 1906–1910 годы (РГИА. Ф. 323 Оп. 6. Д. 13. Л. 1).

¹⁶ Там же. Л. 2 – 2 об.

¹⁷ Журнал совещания о новых работах и недоделках, подлежащих исполнению на Китайско-Восточной железной дороге и по Уссурийскому отделению в 1907 году (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 4Б. Л. 27–28).

ло ассигновано 2 тыс. руб., а в 1909 г. – 4 тыс. руб. «Перестройка водоснабжения» на другой станции Никольской ветви, ст. Галёнки, в 1909 г. обошлась казне в 10,3 тыс. руб.¹⁸

Как отмечал журнал «Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке», до момента перехода УЖД в ведение Общества КВЖД на перегоне между разъездом «Таловой» и ст. Гродеково почти ежегодно ливнями размывало главный путь, что приводило к перерывам в движении поездов. Причиной разрушения полотна становились малая высота насыпи, недостаточное количество отверстий в мостах, отсутствие укреплений откосов полотна у искусственных строений и отсутствие сооружений, регулирующих приток воды к мостам (Переустройство Уссурийской железной дороги, 1916, с. 5). Было принято решение перестроить мосты на 44, 47, 48, 72 и 77-й верстах Никольской ветви и осуществить подъем полотна дороги. В 1911 и 1913 гг. на эти нужды был отпущен кредит 133,3 тыс. руб. К 1913 г. работы по подъему полотна были выполнены на 60 %, а по постройке мостов – на 25 %¹⁹.

На «значительность и сложность работ по усилению Уссурийской железной дороги» указывал в письме от 1 марта 1913 г. председателю Государственной думы министр путей сообщения С. В. Рухлов. Отмечая необходимость завершения первоочередных работ на дороге к 1916 г., он предлагал «немедленно приступить» к их выполнению. Кредит на 1913 г. по смете чрезвычайных расходов МПС должен был составить 1 млн руб.²⁰

В рапорте управляющего КВЖД генерала Д. Л. Хорвата, составленном в сентябре 1913 г. и направленном А. Н. Вентцелю, указывалась протяженность Никольской ветви от ст. Никольск-Уссурийский до границы с КВЖД. Тогда она составляла 112,89 версты²¹. Именно на этом участке, на 115-й версте соединительной ветви с КВЖД, между ст. Никольск-Уссурийский и Пограничная, отмечалось наибольшее возвышение полотна железной дороги над уровнем Тихого океана (1497,30 фута²²). Здесь же фиксировались максимальная высота насыпи (16,39 сажени²³), на 112-й версте, и наибольшая глубина выемки (12,45 сажени), на 105-й версте. Если участок дороги от Никольск-Уссурийска до Гродеково (90,52 версты) считался равнинным, то остальная часть ветви, от ст. Гродеково до ст. Пограничная (22,37 версты), была одним из девяти наиболее сложных горных участков УЖД²⁴. Он проходил через горный перевал, шесть тоннелей и большие насыпи.

Д. Л. Хорват отмечал ряд трудностей в процессе эксплуатации Никольской ветви. В частности, Уссурийская дорога была построена в одну колею. Тоннели на 106, 108, 111, 112 и 113-й верстах соединительной ветви к КВЖД проектировались на два пути. Один оказался уложен, а на месте второго были оставлены неразработанные породы, так называемые штрысы: на 106-й версте длиной 60 погонных саженей, на 108-й версте – 32 и 18, на 111-й – 100, на 112-й – 35, на 113-й – 35²⁵.

В августе 1913 г. управление УЖД получило уведомление Правления Общества КВЖД об утверждении расценочных ведомостей по переустройству и модернизации Уссурийской дороги на сумму 29,3 млн руб. В счет этой суммы по сметам Министерства путей сообщения было решено выделить на текущий год 1 млн руб. Правление Общества разрешило приступить к выполнению запланированных работ, утвердив разработанную программу 1913 г. Однако, учитывая, что времени для проведения запланированных работ оставалось очень мало, было решено большую часть ассигнований перенести на будущий год. Предполагалось, что

¹⁸ Общие сведения о расходах службы пути из ассигнований Ликвидационной комиссии (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 13. Л. 7 об. – 10 об.).

¹⁹ Общие технические сведения по Уссурийской дороге (ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 145. Л. 14).

²⁰ Утверждение строительной стоимости работ по усилению Уссурийской ж. д. (РГИА. Ф. 1278. Оп. 6. Д. 762. Л. 3).

²¹ Общие технические сведения по Уссурийской дороге (ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 145. Л. 9).

²² Фут – 0,3 м.

²³ Сажень – 2,13 м.

²⁴ Общие технические сведения по Уссурийской дороге (ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 145. Л. 9 об.).

²⁵ Там же. Л. 10.

в 1914 г. на работы по «улучшению» УЖД будет выделено еще 6 млн руб.²⁶, в 1915 и 1916 гг. – по 8 млн руб., в 1917 г. – 5 млн, в 1918 г. – 3 млн, а в 1919 г. – 781 тыс. руб. Меры по модернизации УЖД в 1913–1915 гг., по мнению министра путей сообщения, должны были быть отнесены к «работам первой очереди», в 1916 г. – первой и второй очереди, в 1917–1919 гг. – второй очереди²⁷.

После вхождения в структуру Общества КВЖД Уссурийская дорога на протяжении нескольких лет оставалась убыточной. И только с 1911 г. она стала приносить доход (К 25-летию Уссурийской железной дороги, 1916, с. 13). Значительную часть грузов составляли хлебные перевозки – зерно, мука, крупа, солод, отруби и выжимки, масличные семена. С 1903 по 1914 г. доля перевезенных хлебных грузов увеличилась с 26,9 до 33,9 %. Общий объем перевозок за это время вырос в 5,8 раза. Вторым по значимости грузом на УЖД был уголь (16,4 %). Его перевозки к 1914 г. возросли в 8,3 раза по сравнению с 1903 г., а доля увеличилась на 7,4 %. Объем перевозок лесных строительных материалов за те же годы вырос на 118,5 %, достигнув пика в 1912 г. Эти грузы перевозились в местном сообщении, и их вывоз с территории Дальнего Востока по железной дороге не предполагался. Несмотря на то что доля в общем объеме перевозок сократилась с 18,6 до 8,9 %, в местном сообщении она осталась прежней и в период 1903–1914 гг. колебалась на уровне 15–18 % [Бояхчан, 2014, с. 8, 19].

Несмотря на начавшуюся Первую мировую войну, работы по реорганизации Уссурийской дороги продолжались, хотя и получили при этом определенную специфику. С 1914 г. по настоянию заведующего Уссурийским отделом местного контроля Общества КВЖД Э. В. Левицкого должны были составляться отчеты «отдельно по эксплуатации и отдельно по переустройству Уссурийской железной дороги». В отчеты требовалось включать сведения о ходе работ по переустройству дороги, цифровые данные о количестве произведенных работ и наличии на работах людей (в среднем за целый месяц), количестве лошадей, вагонеток, тачек, машин, насосов и пр.²⁸

На 31 декабря 1914 г. общая протяженность путей УЖД по расчету одиночного пути составляла по линии «Владивосток – Хабаровск» 898,70 версты (главных – 726,68, станционных – 172,02), а по линии «Никольск-Уссурийский – Пограничная» – 127,45 версты (главных – 112,89, станционных – 14,56)²⁹. В перечне работ, которые планировалось провести на ст. Никольск-Уссурийский в 1914–1915 гг., среди прочего значились укладка тупикового пути для стоянки 25 паровозов, устройство телефонного сообщения между Главной конторой и цехами, сооружение «теплого ватерклозета в конторе Материального склада», мощение подъездной дороги от вокзала до товарного двора, возведение каменного дома для притча, увеличение площади церкви с переустройством купола, постройка недостающих зданий при больнице и организация там «теплого отхожего места», окончание работ по расширению ст. Никольск-Уссурийский³⁰.

Станции и разъезды Никольской линии также подлежали реконструкции. В 1915 г. планировались работы на разъездах «Таловый» и «Воздвиженский» (окончание работ по устройству жилого дома, организация железнодорожного переезда и колодца при сторожевом доме), «Липовцы» («добавочное ассигнование» на постройку пассажирского здания площадью 26 кв. сажень³¹, постройки жилых помещений со службами для станционных агентов площадью 10 кв. сажень). На ст. Хорватово планировалось «уложить 4-й путь», построить жи-

²⁶ Общие технические сведения по Уссурийской дороге (ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 145. Л. 14 об.).

²⁷ Утверждение строительной стоимости работ по усилению Уссурийской ж. д. (РГИА. Ф. 1278. Оп. 6. Д. 762. Л. 4 об.).

²⁸ Переписка по переустройству Уссурийской железной дороги о расходах, о служащих и рабочих, необходимых для проведения работ. 20 июля 1914 – 31 декабря 1914 (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 29. Л. 25).

²⁹ Журнал о рассмотрении новых работ по Уссурийской железной дороге (РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 372. Л. 19 об.).

³⁰ Поверстные ведомости новых работ по участкам Уссурийской линии. 1914–1915 (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 25. Л. 3 об. – 7 об.).

³¹ 1 кв. сажень = 4,55 кв. м.

лой дом, «уложить тупик для больных вагонов». В пассажирском здании на ст. Гродеково производилась «замена полов в буфете 1 и 2 класса плиточными», устраивался «выгреб и ватерклозет при станции с водопроводом», проводился водопровод к одному из домов, был построен сарай при школе для дров и инвентаря, возведено сгоревшее «паровозное здание на 4 стойла». В том же 1915 г. предполагалось заменить деревянные фермы мостов на железобетонные³².

Журнал Особого совещания от 27 сентября 1915 г., а также расценочные ведомости на проведение новых работ на 1916 г., утвержденные министром финансов, свидетельствовали о продолжении планов переустройства УЖД «первой и второй очереди». На модернизацию участка «Никольск-Уссурийский – Пограничная» было ассигновано 80,1 тыс. руб. Предполагалось завершить работы по устройству разъездов на 9, 24, 52 и 85-й верстах. Новые разъезды требовались в период усиленных хлебных перевозок, поскольку в 1912 г. они были устроены с одним разъездным путем. Для полного окончания работ требовалась укладка третьего пути и постройка станционных зданий со службами. Одновременно с этим планировалось окончить строительство больницы в Никольск-Уссурийском, провести наружный водопровод с водоразборной теплой будкой и электрическое освещение в помещение больницы³³.

А. Н. Вентцель, побывав на Дальнем Востоке в ноябре 1915 г., заметил, что работы по переустройству Уссурийской дороги «идут вполне успешно» (К пребыванию А. Н. Вентцеля на Дальнем Востоке, 1915, с. 11–12). Между тем финансирование ряда работ на Никольской ветке в годы Первой мировой войны утверждалось с трудом. В частности, была отклонена «как не вызываемая необходимостью» перестройка неохраняемых переездов для превращения их в охраняемые на участке «Никольск-Уссурийский – Пограничная». Устройство открытого навеса при материальном складе на ст. Никольск-Уссурийский также было отложено «как излишнее». Окончание работ по подъему полотна дороги и постройка мостов на 44–77-й верстах участка «Пограничная – Никольск-Уссурийский», требовавшее дополнительно 56 тыс. руб., откладывалось «до представления отчета». Не получили поддержки и работы по «подвеске дополнительного телеграфного провода» на участке между ст. Пограничная и Никольск-Уссурийский со следующей формулировкой: «...с проведением Амурской дороги число депеш по этому направлению уменьшится». В итоге были отклонены все работы второй очереди «как могущие быть отложенными»³⁴.

Революционные события 1917–1918 гг. в России не могли не отразиться на состоянии железных дорог страны. Финансовый отчет о содержании ст. Пограничная, открывавшей путь от КВЖД по Никольской ветви Уссурийской дороги, свидетельствует о том, что в 1918 г. все заботы начальника службы пути и сооружений были направлены на поддержании дороги в рабочем состоянии. Финансовые расходы по содержанию станции, которая считалась «объединенной», должны были делиться поровну между УЖД и КВЖД. Максимальные траты в 1918 г. пришлось на содержание земляного полотна станции, искусственных сооружений, очистку путей от снега, а также «переездов с механизмами для их управления». Общий финансовый расход по ст. «Пограничная» в этот год составил около 316 тыс. руб.³⁵

За годы Гражданской войны на Уссурийской дороге был поврежден 171 мост, не считая разрушенных сооружений и сожженных зданий [Лисицын, 2017, с. 248]. Это было обусловлено спецификой противостояния сторон, которые вели боевые действия вдоль железнодорожных магистралей.

³² Поверстные ведомости новых работ по участкам Уссурийской линии. 1914–1915 (РГИА. Ф. 323 Оп. 6. Д. 25. Л. 61 об. – 67).

³³ Журнал о рассмотрении новых работ по Уссурийской железной дороге. 1915 г. (РГИА. Ф. 323. Оп. 5 Д. 372. Л. 1 об. – 5).

³⁴ Там же. Л. 3.

³⁵ Отчет о расходах службы пути и сооружений по содержанию станции Пограничная. 1919 г. (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 47. Л. 8).

В конце 1918 г. начальник Уссурийского отделения Службы пути Общества КВЖД информировал начальника Службы пути и сооружений о той сумме, которая требовалась «для восстановления разрушенных искусственных сооружений». По его оценкам, ремонт шести поврежденных участков УЖД должен был обойтись в 1,2 млн руб.³⁶ В журнале Совета управления КВЖД от 5 февраля 1919 г. записано, что во время военных действий в 1918 г. на участках Уссурийской линии отмечены многочисленные «разрушения и повреждения». Было принято решение начать восстановление пути, зданий и искусственных сооружений. В протоколе заседания правления Общества КВЖД от 14 апреля 1919 г. также фигурирует сумма 1,2 млн руб. для проведения восстановительных работ на УЖД³⁷. По всей видимости, средств для этого было потрачено больше, поскольку указанная сумма не учитывала затрат на восстановление «сожженных красноармейцами» за период с 24 июня по 5 июля 1919 г. деревянных мостов на Никольской ветви³⁸. Лишь в 1919 г. в сметах на «усиление УЖД» стали появляться дополнительные разделы. Так, расходы по ст. Пограничная составили 33 тыс. руб. (графа «работы по улучшению дороги»). Содержание в 1919 г. только этой станции обошлось УЖД в 803 тыс. руб.³⁹

Уссурийская железная дорога и ее Никольская ветвь имели большое значение в экономической жизни России. Уже в путеводителе по Великой Сибирской железной дороге, изданном в 1914 г., отмечалось, что недавно пустынный край, «...призванный к новой жизни под влиянием железнодорожного пути, постепенно делается культурным, служа проводником Православия и Русской народности на Азиатском Востоке» (Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге, 1914, с. 516). Роль дороги усилилась с началом Первой мировой и военных действий на Русском фронте. Владивосток превратился в важнейший перевалочный пункт страны. К 1915 г. порт был буквально «завален грузами». Сюда доставлялись снаряжение, боеприпасы, медикаменты, металлы, станки, автомобили, подводные лодки, техническое оборудование. Нехватку подвижного состава пытались восполнить поставкой паровозов, которые прибывали из Америки морским путем в разобранном виде во Владивосток, а затем направлялись в Харбин, где и осуществлялась их сборка. Реконструкция южного участка УЖД «Гродеково – Никольск-Уссурийский – Владивосток» была начата своевременно. По нему на КВЖД, через Харбин в центральные районы России шел значительный поток транзитных грузов. Однако в полной мере завершить процесс модернизации Никольской ветви УЖД и железных дорог Дальнего Востока помешала Гражданская война. В марте 1920 г. Временное правительство Приморской областной земской управы расторгло договор 1906 г. об аренде Уссурийской железной дороги Обществом КВЖД.

Список литературы

- Борзунов В. Ф.** История создания Транссибирской железнодорожной магистрали XIX – начала XX в.: Автореф. дис. ... д-ра ист. наук. М., 1972. 40 с.
- Бояхчан А. Г.** Направления и объемы перевозок грузов по Уссурийской ж. д. в начальный период эксплуатации (в начале XX века) // Современные исследования социальных проблем. 2014. № 4 (36). URL: <https://journal-s.org/index.php/sisp/article/view/420143>. DOI 10.12731/2218-7405-2014-4-3
- Буркова В. В.** Дальневосточная (Уссурийская) и Харбинская (Китайско-Восточная) железные дороги // Железнодорожный транспорт. 2012. № 2. С. 68–73.
- Глатоленкова Е. В.** Наследие Уссурийской железной дороги в Дальнереченске // Урбанистика. 2023. № 3. С. 1–13. DOI 10.7256/2310-8673.2023.3.43423

³⁶ Переписка с Уссурийским отделением службы пути о повреждении мостов и искусственных сооружений на участке «Никольск-Уссурийск – Хабаровск» во время 1918 года (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 46. Л. 1).

³⁷ Там же. Л. 5 об. – 6, 13.

³⁸ Там же. Л. 32.

³⁹ Отчет о расходах службы пути и сооружений по содержанию станции Пограничная. 1919 г. (РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 47. Л. 13 об.).

- Деревянко А. П.** Сооружение Уссурийской железной дороги (1891–1897 гг.) // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии: Междунар. науч. конф.: тез. докл. и сообщений. Владивосток, 1997. С. 105–107.
- Дмитриева Н. В.** На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // Новейшая история России. 2023. Т. 13, № 4. С. 861–874. DOI 10.21638/spbu24.2023.410
- Дмитриева Н. В.** Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позднеимперский период // Quaestio Rossica. 2024. Т. 12, № 1. С. 254–267. DOI 10.15826/qg.2024.1.877
- Кротова М. В.** Из Европы в Азию: КВЖД как часть транзитного пути // Новое прошлое. 2023. № 4. С. 270–279. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279
- Лисицын А. А.** Дальневосточная железная дорога в период ее становления (1891–1917). Хабаровск: Пресс-премьера, 2017. 254 с.
- Нилус Е. Х.** Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги 1896–1923 гг. Харбин: Тип. КВЖД и Тов-ва «Озо», 1923. Т. 1. 690 с.
- 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 Моск. ун-та. Серия 8: История. 2024. Т. 65, № 1. С. 70–85. DOI 10.55959/MSU0130-0083-8-2024-65-1-70-85
- Урбански С.** За степным фронтиром: история российско-китайской границы. М.: НЛЮ, 2023. 480 с.
- 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.
- Dukes P.** Russia in Manchuria. A Problem of Empire. L.: Routledge, 2022. 174 p.
- Marks S. G.** Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917. Ithaca, NY: Cornell Uni. Press, 240 p.

Список источников

- Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги: док. и материалы / Сост. и ред. Н. А. Троицкая. Владивосток: Дальнаука, 2011. 155 с.
- К пребыванию А. Н. Вентцеля на Дальнем Востоке // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1915. № 45. С. 11–12.
- Объяснительная записка к § 1 ст. 1 сметы чрезвычайных расходов Департамента железнодорожных дел на 1908 год: об отпуске Обществу Китайской Восточной железной дороги средств на подлежащие производству в 1908 году работы по достройке и улучшению названной дороги и по Уссурийской железной дороге. СПб.: Пушкинская Скоропечатня, 1908. 30 с.
- Отчет по постройке Никольской ветви Уссурийской железной дороги. СПб.: Электро-тип. Н. Я. Стойковой, 1905. 131 с.
- Переустройство Уссурийской железной дороги // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1916. № 11. С. 5.
- Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге от С.-Петербурга до Владивостока / Под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова, А. Ф. Здзярского. 12-е изд. СПб.: Тип. И. Шурухей, 1914. 548 с.

References

- Borzunov V. F.** Istoriya sozdaniya Transsibirskoi zheleznodorozhnoi magistrali XIX – nachala XX v. [History of the Construction of the Trans-Siberian Railway in the 19th – Early 20th Centuries]. Thesis Diss. ... Dr. Hist. Sci. Moscow, 1972, 40 p. (in Russ.)

- Boyakhchyan A. G.** Napravleniya i ob'emy perevozok грузов po Ussuriiskoi zh. d. v nachal'nyi period ekspluatatsii (v nachale XX veka). [The Freight Steams and Volumes of Ussuri Railroad in the Beginning of Its Exploitation (the Beginning of the 20th Century)]. *Sovremennye issledovaniya sotsial'nykh problem* [Modern Research of Social Problems], 2014, no. 4 (36). (in Russ.) URL: <https://journal-s.org/index.php/sisp/article/view/420143>. DOI 10.12731/2218-7405-2014-4-3
- Burkova V. V.** Dal'nevostochnaya (Ussuriiskaya) i Kharbinskaya (Kitaisko-Vostochnaya) zheleznye dorogi [Far Eastern (Ussuri) and Harbin (Chinese Eastern) Railways] *Zheleznodorozhnyi transport* [Railway Transport], 2012, no. 2, pp. 68–73. (in Russ.)
- Derevyanko A. P.** Sooruzhenie Ussuriiskoi zheleznoi dorogi (1891–1897 gg.) [Construction of the Ussuri Railway (1891–1897)]. In: KVZhD i ee vliyanie na razvitie politicheskikh, sotsial'no-ekonomicheskikh i kul'turnykh protsessov v Severo-Vostochnoi Azii: mezhdunarodnaya nauchnaya konferentsiya: tezisy докладов i soobshchenii [CER and Its Influence on the Development of Political, Socio-economic and Cultural Processes in North-East Asia: International Scientific Conference: Abstracts of Reports and Messages]. Vladivostok, 1997, pp. 105–107. (in Russ.)
- Dmitrieva N. V.** Mezhdv dvukh imperii: zheleznodorozhnoe stroitel'stvo na Dal'nem Vostoke v pozdneimperskii period [Between Two Empires: Railway Construction in the Far East in the Late Imperial Period]. *Quaestio Rossica*, 2024, vol. 12, no. 1, pp. 254–267. (in Russ.) DOI 10.15826/qr.2024.1.877
- Dmitrieva N. V.** Na puti k KVZhD: finansovaya sostavlyayushchaya istorii stroitel'stva Kaidalovskoi zheleznodorozhnoi vetvi [On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction]. *Noveishaya istoriya Rossii* [Modern History of Russia], 2023, vol. 13, no. 4, pp. 861–874. (in Russ.) DOI 10.21638/spbu24.2023.410
- Dukes P.** Russia in Manchuria. A Problem of Empire. London, Routledge, 2022, 174 p.
- Glatolenkova E. V.** Nasledie Ussuriiskoi zheleznoi dorogi v Dal'nerechenske [The Heritage of the Ussuri Railway in Dalnerechensk]. *Urbanistika* [Urban Studies], 2023, no. 3, pp. 1–13. (in Russ.) DOI 10.7256/2310-8673.2023.3.43423
- Khodyakov M. V.** Dokumenty Rossiiskogo gosudarstvennogo istoricheskogo arkhiva o peredache v nachale XX v. Ussuriiskoi zheleznoi dorogi v upravlenie Obshchestvu KVZhD [Documents of the Russian State Historical Archive on the Transfer of the Ussuri Railway to the Management of the CER Society at the Beginning of the 20th Century]. *Otechestvennye arkhivy* [Domestic Archives], 2024, no. 3, pp. 47–56. (in Russ.)
- Krotova M. V.** Iz Evropy v Aziyu: KVZhD kak chast' tranzitnogo puti [From Europe to Asia: CER as Part of the Transit Route]. *Novoe proshloe* [New Past], 2023, no. 4, pp. 270–279. (in Russ.) DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279
- Lisitsyn A. A.** Dal'nevostochnaya zheleznyaya doroga v period ee stanovleniya (1891–1917) [Far Eastern Railway during its Formation (1891–1917)]. Khabarovsk, Press-Prem'era, 2017, 254 p. (in Russ.)
- Marks S. G.** Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917. Ithaca, NY, Cornell Uni. Press, 240 p.
- Nilus E. H.** Istoricheskii obzor Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi 1896–1923 gg. [Historical Review of the Chinese Eastern Railway 1896–1923]. Harbin, Tipografiya KVZhD i tovarishchestva Ozo, 1923, 690 p. (in Russ.)
- Sun Yizhi, Guzey Ya. S.** Modernizatsiya transportnoi infrastruktury Kitaisko-Vostochnoi zheleznoi dorogi: sozdanie pochtovo-telegrafnoi sistemy vdol' Kaidalovskoi vetvi na rubezhe XIX–XX vv. [Modernization of the Transport Infrastructure of the Chinese Eastern Railway: Establishment of a Postal and Telegraph System along the Kaidalovskaya Line at the Turn of the 19th – 20th Centuries]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 8: Istoriya* [Moscow University Bulletin. Series 8: History], 2024, vol. 65, no. 1, pp. 70–85. (in Russ.) DOI 10.55959/MSU0130-0083-8-2024-65-1-70-85

Urbansky S. *Za stepnym frontirom: istoriya rossiisko-kitaiskoi granitsy* [Beyond the Steppe Frontier: The History of the Russian-Chinese Border]. Moscow, Novoe literaturnoe obozrenie, 2023, 480 p. (in Russ.)

List of Sources

- K preby'vaniyu A. N. Ventselya na Dal'nem Vostoke [On the Stay of A. N. Ventzel in the Far East]. *Zheleznodorozhnaya zhizn' na Dal'nem Vostoke* [Railway Life in the Far East], 1915, no. 45, pp. 11–12. (in Russ.)
- Ob'yasnitel'naya zapiska k § 1 st. 1 smety chrezvychainykh raskhodov Departamenta zheleznodorozhnykh del na 1908 god: ob otpuske Obshhestvu Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi sredstv na podlezhashchie proizvodstvu v 1908 godu raboty po dostroike i uluchsheniyu nazvannoi dorogi i po Ussuriiskoi zheleznoi doroge [Explanatory Note to § 1 of Article 1 of the Estimate of Extraordinary Expenses of the Department of Railway Affairs for 1908: On the Allocation of Funds to the Chinese Eastern Railway Company for Work to be Carried out in 1908 on the Completion and Improvement of the Said Road and on the Ussuri Railway]. St. Petersburg, Pushkinskaya Skoropechatnya, 1908, 30 p. (in Russ.)
- Otchet po postroike Nikol'skoi vetvi Ussuriiskoi zheleznoi dorogi [Report on the Construction of the Nikolskaya Branch of the Ussuri Railway]. St. Petersburg, Elektro-tipografiya N. Ya. Stoi-kovoi, 1905, 131 p. (in Russ.)
- Pereustroistvo Ussuriiskoi zheleznoi dorogi [Reconstruction of the Ussuri Railway]. *Zheleznodorozhnaya zhizn' na Dal'nem Vostoke* [Railway Life in the Far East], 1916, no. 11, p. 5. (in Russ.)
- Putevoditel' po Velikoi Sibirskoi zheleznoi doroge ot S.-Peterburga do Vladivostoka [Guide to the Great Siberian Railway from St. Petersburg to Vladivostok]. St. Petersburg, Tipografiya I. Shurukhei, 1914, 548 p. (in Russ.)
- Zavetnaya mechta imperatora. K 120-letiyu nachala stroitel'stva Ussuriiskoi zheleznoi dorogi: dokumenty i materialy [The Emperor's Cherished Dream. On the 120th Anniversary of the Beginning of Construction of the Ussuri Railway: Documents and Materials]. Vladivostok, Dal'nauka, 2011, 155 p. (in Russ.)

Информация об авторе

Михаил Викторович Ходяков, доктор исторических наук, профессор
Scopus Author ID 57188810645
WoS Researcher ID J-2620-2013

Information about the Author

Mikhail V. Khodyakov, Doctor of Sciences (History), Professor
Scopus Author ID 57222092708
WoS Researcher ID Y-1069-2018

*Статья поступила в редакцию 24.11.2024;
одобрена после рецензирования 18.12.2024; принята к публикации 12.01.2025
The article was submitted on 24.11.2024;
approved after reviewing on 18.12.2024; accepted for publication on 12.01.2025*