

Н. В. Дмитриева

На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви

Дмитриева

Наталья Валерьевна

канд. ист. наук, ст. науч. сотр., Санкт-Петербургский государственный университет; науч. сотр., Европейский университет в Санкт-Петербурге (Санкт-Петербург, Россия)

Финансирование

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда (РНФ), проект № 23-48-00004 «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия», <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>

Включение в состав Российской империи во второй половине XIX в. значительных по размерам и разнообразных по составу населения территорий Центральной Азии и Дальнего Востока поставило перед российским правительством сложную задачу интеграции новых регионов в имперское политическое и социально-экономическое пространство. Одной из ключевых проблем, по сравнению с уже имевшимся опытом и апробированными региональными практиками управления, для государства в данном случае стали расстояния. Максимальная удаленность периферии от центральных районов страны актуализировала вопросы развития внутренних транспортных путей уже в середине XIX столетия, когда начинают появляться достаточно амбициозные по своим масштабам и не всегда реализуемые на практике проекты строительства железных дорог, призванные связать крупные торговые и военно-политические центры Азии и Дальнего Востока с Петербургом¹. Вместе с тем изменение международной ситуации в Европе после завершения Крымской войны (1853–1856) обусловило переориентацию внешнеполитического курса России на Восток, где открывались не только новые выгодные рынки сбыта товаров, но и усиливали свои позиции потенциальные экономические конкуренты: империи — Китай и Япония. Сопряжение внешне- и внутривосточных причин стимулировало Россию в конце XIX в. к беспрецедентному по своим масштабам и интенсивности железнодорожному строительству на Дальнем Востоке. Специфику данному процессу придавал и пограничный характер территорий, через которые

прокладывались новые транспортные пути. С одной стороны, происходила фиксация межгосударственных границ, а с другой — их преодоление не только на государственном уровне (постройка Россией на территории Маньчжурии Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД)), но и локальном, когда вдоль железнодорожных линий формировалась система населенных пунктов со смешанным населением, новыми для империи экономическими и административными практиками. Проведение работ сразу в нескольких направлениях требовало значительного напряжения «финансовых сил» страны, а также привлечения существенного количества ресурсов, в том числе и человеческих. Вопрос о «цене» пути на Восток в данном контексте приобретает особое значение, позволяя увидеть, как финансовые императивы влияли на цели и механизмы имперской политики по освоению Дальнего Востока и выстраиванию системы межэтнических и международных отношений в регионе.

В российской и зарубежной историографии подробно разработаны и продолжают изучаться сюжеты, связанные с историей КВЖД и Транссибирской магистрали. Применение управленческо-регионального подхода позволило А. В. Ремневу исследовать не только практические, но и идеологические составляющие имперской политики в Сибири и на Дальнем Востоке², строительство Сибирской железной дороги и КВЖД через призму внешней политики России на Дальнем Востоке проанализировано в обстоятельной работе И. В. Лукьянова³, экономическая составляющая интеграционных процессов в регионе подробно и разносторонне представлена в коллективной монографии под редакцией М. В. Ходякова⁴. Не менее важными в изучении процессов освоения и «присвоения» имперского пространства являются сюжеты, связанные с их обсуждением в публичном пространстве. Участие сторонников различных общественно-политических течений в дискуссии о «цене» пути на Восток, дальневосточной политике в целом, принципах железнодорожного строительства и привлекаемых для этого ресурсов активно анализируется современными российскими исследователями⁵. Внимание авторов также привлекают и историографические кейсы, показывающие разницу в оценках истории взаимоотношений двух империй в конце XIX — начале XX в. российскими и китайскими специалистами⁶. Проблема строительства Транссибирской и Китайско-Восточной железных дорог нашла отражение и в зарубежных исследованиях, посвященных колонизации Россией Дальнего Востока и ее присутствию в Маньчжурии⁷.

Несмотря на обширную историографию, вопросы, связанные со строительством соединительных участков железной дороги между Транссибом и КВЖД на западе (от Забайкальского участка) и востоке (от Уссурийского участка), обеспечивавших сокращенный путь от Читы до Владивостока, представлены весьма фрагментарно и имеют преимущественно описательный характер⁸. Исключением являются исследования, посвященные истории Забайкальской железной дороги⁹, распространению православия и строительству церкви на Дальнем Востоке вдоль соединительных веток¹⁰. Отдельно следует указать вышедшую в 2023 г. на русском языке монографию С. Урбански¹¹, в которой автор рассмотрел историю формирования российско-китайской гра-

ницы, в том числе через призму строительства Кайдаловской ветки и в целом развитие транспортных путей во фронтальной зоне. Однако важная финансовая составляющая истории соединения двух крупных транспортных артерий Дальнего Востока остается малоизученной.

Между тем сохранившиеся архивные делопроизводственные документы позволяют выявить ключевых финансовых акторов, определить приоритетные направления экономической поддержки строительства со стороны государства. Документы Департамента железнодорожных дел Министерства финансов, сохранившиеся в Российском государственном историческом архиве (РГИА, ф. 268), содержат росписи сметных назначений на строительство Кайдаловской железнодорожной ветки, а также реально израсходованных средств. Сопоставление данных показателей позволяет оценить объемы затрат и выявить причины превышения изначально заложенных сумм. Материалы фондов Управления по сооружению Сибирской железной дороги (РГИА, ф. 364) и Управления по сооружению железных дорог (РГИА, ф. 274), относившихся к Министерству путей сообщения (МПС), содержат сведения о механизмах принятия решений, в том числе и финансовых, как на этапе выбора направления соединительной ветки, так и в процессе реализации проекта. Выступая в качестве связующего звена между Транссибирской и Китайско-Восточной железными дорогами, строительство Кайдаловской ветки затрагивало интересы и Правления общества КВЖД (РГИА, ф. 323), анализ делопроизводственных документов которого показывает возникавшие противоречия и способы их разрешения.

В опубликованной в 1898 г. брошюре М. Н. Васильева «Маньчжурия и Китайская восточная железная дорога» очень четко выражена цель строительства западного и восточного подходов к КВЖД: «Великая Сибирская железная дорога, помимо удовлетворения насущной потребности соединения разобщенных частей Российской империи, имеет также в виду служить и *кратчайшим* транзитным путем в сношениях Европы со странами отдаленного востока. Преследование этой цели, выполнение этой мировой задачи само собой должно было выдвинуть на первый план вопрос о *кратчайшем направлении* линии Сибирской железнодорожной магистрали»¹². Вопрос о необходимости постройки западного подхода от одной из станций Забайкальской железной дороги к КВЖД «для спрямления Сибирской магистрали направлением ее через Маньчжурию» был поставлен Министерством путей сообщения еще в 1895 г., и уже осенью Управлением Забайкальской железной дороги (ЗЖД) были организованы рекогносцировочные исследования местности от станции Онон¹³. Руководил ими инженер И. И. Мрозовский¹⁴. В 1896 г. была проведена топографическая съемка территории. И только после всеподданнейшего доклада министра путей сообщения 14 февраля 1897 г. приступили к «окончательным изысканиям» и выбору наиболее подходящего направления для строительства западной соединительной ветви¹⁵. На проведение всех изыскательных работ было потрачено 274 099,07 руб., что в среднем составило 853,9 руб. на версту итогового полотна дороги. Столь значительная сумма объяснялась длительностью и несколькими этапами проведения исследований местности, по сравнению, например, с ЗЖД¹⁶.

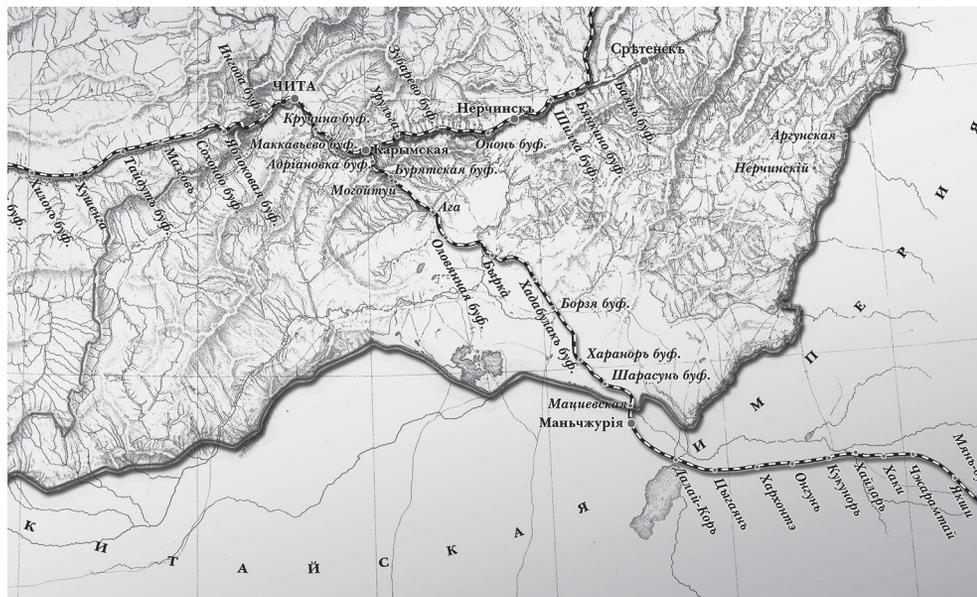
В соответствии с утвержденным 23 декабря 1897 г. императором Николаем II положением Соединенного присутствия Комитета Сибирской железной дороги и Департамента государственной экономии Государственного совета МПС должно было разработать расценочную ведомость постройки соединительных ветвей от Забайкальской и Уссурийской железных дорог к КВЖД. При этом допускалось увеличение единичных цен расчетных ведомостей для новых линий на 20% с разрешения министра путей сообщения¹⁷. Князь М. И. Хилков 29 апреля 1898 г. сообщил в Комитет Сибирской железной дороги (СЖД) о результатах проведенных работ и охарактеризовал три наиболее вероятных направления ветки. При описании каждого из них учитывались несколько факторов: протяженность и топографическая характеристика местности; связанная с этим стоимость укладки полотна; предполагаемые эксплуатационные расходы; направление строящейся одновременно линии КВЖД. Каждый из вышеназванных критериев на отдельном участке оказывался решающим. Общим географически пунктом всех предложенных вариантов стало седло Адун-Челонского хребта, наиболее низкое и удобное место для его пересечения в районе водораздела рек Турги и Борзи¹⁸. Выбор отправной точки на западе со стороны Читы в большей степени зависел от финансовой окупаемости новой линии и ее пропускной способности. Было предложено два варианта: 1) от станции Онон и 2) станции Кайдалово. В первом случае протяженность пути до хребта составляла 143 версты и стоимость ее определялась в 19 164 272 руб., а во втором — 193 версты со стоимостью в 19 247 924 руб. (на 83 652 руб. дороже). Вместе с тем в случае прохода поездов через станцию Онон до станции Кайдалово протяженность линии вырастала на 52 версты, что приводило к увеличению срока пребывания в пути для грузов — на два часа, а для пассажиров — на пять часов¹⁹. Между тем Кайдаловское направление в эксплуатационном отношении становилось выгодным только при условии пропускной способности дороги в пять пар поездов в сутки и было убыточно на 27 500 руб. по сравнению с Ононским в случае прохода трех пар поездов²⁰. Однако заданная пропускная способность для КВЖД, с которой соединялась ветка, также была определена в пять пар поездов в сутки. Учитывая финансовые и внешние факторы, М. И. Хилков рекомендовал выбрать на западе в качестве отправной станции Кайдалово.

В случае с восточной частью ветки было предложено три варианта укладки дороги: на Цурухайтуй, Красный Яр и Нагадан, но выбор между ними зависел в первую очередь от дальнейшего направления железнодорожной линии в пределах Китая. Проведенные исследования до г. Хайлар²¹ и по протяженности (131 верста), и по стоимости строительства (10 058 921 руб.), и по эксплуатационным расходам (465 412 руб.) выявили однозначную выгоду направлению в сторону Нагадана²². Таким образом, предварительная расчетная стоимость постройки соединительной ветви от станции Кайдалово ЗЖД и до китайской границы с небольшими корректировками была рекомендована в общей сумме 28 323 158 руб. на протяженность в 324 версты²³. Государственный контролер Т. Филиппов отмечал в своем рапорте в МПС от 26 апреля 1898 г. № 3144, что единичные расценочные ведомости при такой итоговой сумме превышали

цены для ЗЖД в среднем на 25–30 %, а высказанные МПС неблагоприятные условия постройки соединительной ветви (отдаленность и пустыньность местности, трудность доставки материалов) «не могут считаться чем-либо исключительным по сравнению со строительством других участков СЖД»²⁴. По его мнению, постройка ветви протяженностью всего 324 версты с учетом планируемой продолжительности работ в четыре-пять лет предполагала значительно меньшую интенсивность, а сами работы будут проводиться рабочими, освободившимися с постройки ЗЖД. Доставка же строительных материалов, как считал Т. Филиппов, в отличие от строительства Среднесибирской и Забайкальской линий «будет производиться преимущественно по железным дорогам», что тоже должно было снизить итоговую сумму. Вместе с тем государственный контролер принял во внимание «настоятельность в производстве работ» и, не располагая точными данными для определения стоимости строительства ветви, согласовал сумму в 28 323 158 руб.²⁵ 13 мая 1897 г. Николай II утвердил направление соединительной ветви к КВЖД от станции Кайдалово ЗЖД и обозначенную общую стоимость работ. Руководство прокладкой ветви было поручено начальнику работ ЗЖД А. Н. Пушечникову²⁶. В конце 1898 г. подробные сведения о произведенных изыскательных работах²⁷ и роспись сметных назначений по постройке новой железнодорожной ветки на 1 ноября 1898 г.²⁸ были опубликованы в неофициальном отделе «Забайкальских областных ведомостей».

Официальное начало строительства Кайдаловской ветви относится к 17 сентября 1898 г., срок окончания постройки, по просьбе Николая II, в связи с набравшим силу Ихэтуаньским восстанием, был запланирован на конец 1901 г.²⁹ Но внешние обстоятельства вынудили сократить и его. Летние события 1900 г. в Китае и возникшие в связи с этим политические осложнения привели к смещению сроков сдачи железнодорожной ветки на 1 марта 1901 г., росту затраченных на строительные работы средств и сложностям в их обеспечении рабочей силой³⁰. Согласно отчету, опубликованному в 1904 г. за подписью А. Н. Пушечникова, итоговая стоимость постройки соединительной ветви ЗЖД к китайской границе составила 28 991 346,61 руб. Это превышало заявленную изначально сумму на 668 188,61 руб. Вместе с тем обозначенные выше неблагоприятные условия потребовали в процессе строительства увеличения расценочной ведомости дороги до 31 695 469 руб. И если отталкиваться именно от последней цифры, в отчете заявлена экономия в 2 704 122,39 руб.³¹ При этом протяженность ветки незначительно сократилась — до 321,285 версты «от острия пера стрелки разветвления главных путей ЗЖД и Китайской ветви на Китайском разъезде до пункта пересечения полотном ветви государственной границы»³².

Кайдаловская железнодорожная ветвь строилась за счет государственной казны, несмотря на то что изначально были предложения привлечь инвесторов и отдавать подряды на строительство внешним коммерческим фирмам. Находившаяся в ведении Комитета Сибирской железной дороги стройка подвергалась регулярному ревизионному надзору со стороны Государственного контроля. На основании утвержденной 24 марта 1900 г. инструкции для всестороннего изучения причин перерасходов по сооружению Сибирской



Карта Кайдаловской железнодорожной ветви. 1904 г.

Источник: Карта Забайкальской области. Издание картографического заведения А. Ильина. СПб., 1904

и Пермь-Котласской железной дороги начала работу специальная комиссия, отправившаяся 26 мая 1900 г. по Сибирской линии из Челябинска. На момент составления отчета комиссии сумма перерасхода ассигнованных средств составляла 2 138 521 руб. (8 % от первоначальной стоимости)³³. Члены комиссии не только изучили делопроизводственные материалы, но и ознакомились на месте с организацией проводимых на соединительной ветви работ³⁴. Вероятнее всего, именно поэтому выводы комиссии о причинах увеличения первоначально утвержденных для нее сметных назначений в большей степени согласовывались с отчетами начальника строительных работ, а не вышеприведенными доводами Т. Филипова. Среди них были названы тяжелые топографические условия (горы, реки, тайга и т. п.), суровые климатические условия (короткий рабочий период — всего пять месяцев). К природным условиям добавлялись экономические — одновременное строительство сразу нескольких железнодорожных веток, малая населенность края и отсутствие профессиональных строителей среди местных крестьян и переселенцев, сложности при снабжении строительными материалами. В отчете члены комиссии отмечали отсутствие местных фабрик, заводов и кустарного производства. Дефицит рабочей силы, материалов, продовольствия объяснял рост цен на них. Кроме того, «местные капиталисты не только не брались за исполнение строительных работ, но уклонялись даже от соучастия своими капиталами с предпринимателями, прибывшими из Европейской России. Этих последних также было немного. С одной стороны, отсутствие надежных сведений об условиях работ

в Сибири и недостаточность времени для исследования этих условий через собственных доверенных людей, а с другой — значительный спрос, предъявленный строившимися в то же время в Европейской России железным дорогам, мало привлекали опытных подрядчиков к строительным работам в Сибири»³⁵. Если находились желающие брать земляные работы и большие мосты, то на остальные виды работ их почти не было.

Для постройки гражданских зданий по всем участкам СЖД, кроме Уссурийского и Пермь-Котласского, предпринимателей совсем не оказалось. Для всей ЗЖД подрядчиками было выполнено только 28 % от всей суммы строительных работ³⁶. Более того, часть подрядчиков оказались в дальнейшем втянуты в судебные тяжбы с Управлением строительных работ. Так, Ф. И. Лангоцкий предъявил иск на сумму в 725,18 руб. за поставки мяса, которые были оплачены на основании устных договоренностей по цене ниже, указанной в договоре, а Л. Санжиев и Ц. Бадмаев требовали возмещения 8237,7 руб. за поставку шпал³⁷. Но наиболее крупные иски поступали от Н. И. Иванова, крестьянина Тверской губернии, который занимался земляными работами на 13-м и 15-м участках соединительной ветви, строил линейные здания там же и поставлял шпалы. Общая сумма его исков за 1902 г. составляла 242 755,88 руб. Дело данного подрядчика дошло до императора. 9 августа 1907 г. крестьянин направил на имя Николая II телеграмму, в которой ходатайствовал о выплате ему казной хотя бы 5 тыс. руб. из 380 тыс. руб., которые она ему была должна за строительные работы на Кайдаловской ветке. Средства потребовались, исходя из текста телеграммы, на оплату обучения детей в гимназии³⁸. На запрос П. А. Столыпина в МПС о состоянии данного дела товарищ министра путей сообщения В. А. Мясоедов-Иванов сообщал, что окружным судом в трех исках из пяти на сумму 160 тыс. руб. Н. И. Иванову было отказано. Оставшиеся два МПС оспаривает на основании имеющихся документов, согласно которым даже в случае положительного решения подрядчик оказывался должен казне 55 тыс. руб. Отдельно отмечалось, что о сложившейся ситуации император был проинформирован 27 июля 1907 г. и «его императорскому величеству не благоугодно было преподать каких-либо особых указаний относительно ходатайства Иванова»³⁹.

В итоге сложившейся с подрядчиками и исполнителями работ ситуации казна использовала все доступные ей иные ресурсы для пополнения рядов рабочих. Изначально планировалось активно привлекать к строительству нижние чины воинских частей, расположенных в Забайкальской области, но в связи с необходимостью сокращения сроков строительства и «в интересах экономии» князь М. И. Хилков «видел единственный выход — откомандирование на дорогу возможно большего числа каторжных и ссыльных, а равно привлечение к работам местных воинских сил». Данное предложение нашло поддержку у Николая II и было утверждено к исполнению 13 мая 1898 г.⁴⁰

Как уже отмечалось, одновременное строительство сразу нескольких железнодорожных линий формировало дефицит рабочих рук. Не последнюю роль в этом играло и строительство КВЖД, привлекавшее значительное количество рабочих. Но в связи с уже упомянутым Ихэтуаньским восстанием в июне 1900 г.

сложилась обратная ситуация, когда рабочие КВЖД участвовали в прокладке соединительной Кайдаловской ветви. По инициативе военного губернатора Забайкальской области начальник строительных работ А. Н. Пушечников для устранения на границе скопления бегущих из Китая рабочих в июле 1900 г. нанял 301 чел., прибывших с удостоверениями от КВЖД, заключив с ними контракт до октября 1900 г. и выплатив аванс⁴¹. Уже в августе начальник Управления по сооружению железных дорог МПС К. Я. Михайловский получил депешу, в которой начальник дистанции КВЖД инженер Н. П. Крутицкий просил его вернуть указанных рабочих. В просьбе было отказано, в связи с наличием заключенных договоров, так же как и в возмещении Правлению КВЖД расходов по найму рабочих взамен тех, которые были задействованы на соединительной ветви. В своем рапорте А. Н. Пушечников особо отмечал, что «отпущенные КВЖД рабочие работали на ветви по высоким ценам, которые превышают расценочные ведомости, т. к. работы проводится много и высок спрос на рабочую силу»⁴².

Строительство казенной железной дороги также предполагало отчуждение в пользу государства земель, через которые она проходила. Как правило, эта статья расходов в процессе сооружения транспортных путей оказывается одной из самых значительных. При строительстве Кайдаловской ветви ситуация сложилась несколько иначе, так как большая ее часть располагалась на кабинетских землях. Из общей площади в 14 099 дес. 587,41 кв. саж. к Алэнгуйской лесной даче относилось 10 тыс. дес. Оттуда также брали лесные материалы для шпал, на дрова, для постройки станционных зданий. Остальные земли находились во владении казаков Забайкальского казачьего войска, крестьян и инородцев, а также бурят Агинской степной думы. Общая сумма, затраченная на отчуждение земель для Кайдаловской ветви, составила 47 993,54 руб.⁴³ Сумма оказалась столь незначительной в том числе благодаря усилиям инженера Г. В. Адрианова, помощника А. Н. Пушечникова, сумевшего договориться о сотрудничестве с тайши агинских бурят и безвозмездной передаче принадлежавших им земель под постройку железной дороги⁴⁴.

Необходимость обеспечения эксплуатации железной дороги на всем пути ее следования включало и постройку на станциях пассажирских, паровозных, водоемных зданий, а также жилых домов для служащих. Из всех социально значимых сооружений в общую стоимость станционных зданий были включены больницы, что может быть объяснено высоким уровнем смертности рабочих из-за сложных климатических условий, долгой адаптации переселенцев к новой среде, а также распространения эпидемиологических заболеваний. Кайдаловская железнодорожная ветвь включала 11 станций и 4 разъезда. Общая стоимость всех станционных построек, в соответствии с отчетом А. Н. Пушечникова, составила 2 228 980 руб., что превышало эти же расходы по ЗЖД на 18 %⁴⁵. Высокий процент перерасхода объяснялся начальником строительных работ абсолютной пустыньностью местности и необходимостью строить здания в населенных пунктах вдоль ветки в большом количестве⁴⁶. Станционные постройки были преимущественно деревянными и без фундамента, что делалось для ускорения строительных работ и сокращения затрат, использовались утвержденные типовые архитектурные проекты⁴⁷.

Официальная передача Кайдаловской железнодорожной ветви в постоянную эксплуатацию 12 октября 1901 г. не означала прекращение финансовых трат на ее обслуживание. В ноябре 1902 г. счетная часть Управления по сооружению железных дорог запросила выделить, кроме остатка в планах на 1903 г. 289 240 руб., дополнительно еще 300 тыс. руб. для покрытия перерасходов по организации временного движения. Решением Министерства финансов просьба была удовлетворена и средства для ликвидации последствий срочных строительных работ на линии были выделены⁴⁸. 4 февраля 1904 г. в своем докладе товарищу министра путей сообщения К. Я. Михайловский запрашивал дополнительные суммы на оплату прогонов и пособий на обратный проезд служащим управления, выдачу наградных пособий служащим Центрального управления, а также премий служащим, занятым на постройке ЗЖД и Кайдаловской ветви в общей сумме 1 030 298,6 руб.⁴⁹ По его мнению, после сдачи линий в эксплуатацию «управлению приходится нести значительные труды по решению многих дел постройки... по проверке и составлению отчетных данных, претензиям подрядчиков, несогласиям начальников работ с местным контролером, расчетам по сдаче дороги в правильную эксплуатацию и т. п.»⁵⁰. И эта просьба была удовлетворена Министерством финансов.

Таким образом, сооружение достаточно короткого по протяженности в масштабах КВЖД и Транссибирской магистрали (321,3 версты, или 342,8 км) отрезка железной дороги оказалось дорогостоящим «удовольствием» для казны. Существенное значение при выборе направления соединительной ветви сыграли как внутренние финансовые ограничения, так и изначальная ориентация на КВЖД и ее характеристики. Став в определенной степени трансграничной зоной, прилегающая к ветке территория, населенная представителями различных этносов, требовала дополнительных затрат по обеспечению ее обслуживания. Вместе с тем, если на начальном этапе строительства Кайдаловская железнодорожная ветвь рассматривалась исключительно в качестве транзитного и не имеющего значения в социально-экономическом плане транспортного пути, то с момента ввода в эксплуатацию ее роль начинает переосмысливаться властью. Происходит постепенное создание вдоль ветки зоны заселения с русским населением и переход от колонизационной политики к экономическому освоению территории. Появление Кайдаловской железнодорожной ветви именно как связующего звена между двумя крупнейшими транспортными путями на Дальнем Востоке и в Маньчжурии обеспечило, с одной стороны, непрерывную связь между империями и внутри Российской империи, с другой — освоение и интеграцию ранее удаленной и слабо связанной с центром периферии, и не просто активизацию политики по усилению русского военного присутствия в данной зоне, но и формирование особой социокультурной среды в условиях фронта, где на границе двух империй процессы миграции, культурного и экономического трансфера создавали в дальнейшем новые формы существования для обеих государственных систем.

¹ См., например: *Богданович Е. В.* Проект Сибирско-Уральской железной дороги. СПб., 1868; *Богданович Е. В.* О Сибирской железной дороге и о развитии уральского горного промысла. СПб., 1866.

² *Ремнев А. В.* Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX — начала XX веков. Омск, 2004.

³ *Лукоянов И. В.* «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб., 2008.

⁴ Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / отв. ред. М. В. Ходяков. СПб., 2020. Обстоятельную и содержательную рецензию на издание см.: *Урушадзе А. Т.* [Рец. на кн.:] Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917). СПб., 2020. 660 с. // *Российская история.* 2022. № 6. С. 232–236. <https://doi.org/10.31857/S0869568722060243>

⁵ *Ходяков М. В.* «Громадная пиявка, 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>; *Янченко Д. Г.* Пограничье России и Китая позднимперского периода в контексте пересмотра торгово-экономических отношений // *Вестник Санкт-Петербургского университета. История.* 2023. Т. 68. Вып. 2. С. 317–333. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.202>; *Котов А. Э.* Консервативный антиклерикализм инженера Де-Скroxовского // *Новое прошлое.* 2023. № 2. С. 108–119. <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2023-2-108-119>; *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>

⁶ *Сунь Ичжи.* Дальний Восток в политике Российской империи конца XIX — начала XX в.: взгляд из Китая (историография периода Поздней Цин и Китайской республики) // *Новое прошлое.* 2022. № 4. С. 194–112. <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2022-4-94-112>; *Самойлов Н. А., Старовойтова Е. О., Ходяков М. В., Янченко Д. Г.* Китайско-Восточная железная дорога — историческое наследие двух народов: перспективы изучения // *Новейшая история России.* 2016. № 3 (17). С. 205–210. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2016.313>

⁷ *Marks S. G.* Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917. Ithaca, NY, 1991; *Manchurian Railways and the Opening of China: An International History.* Eds B. A. Elleman, S. Kotkin. Armonk, 2009; *Wolff D.* To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. Stanford, 1999; и др.

⁸ *Реутов В.* Связующее звено Транссиба // *Гудок.* Забайкальская магистраль. 2021. 23 ноября; *Толстов Ю. Г.* Кайдаловская ветка // *Железнодорожный транспорт.* 2006. № 9. С. 69–70.

⁹ *Никифорова Н. В.* История Забайкальской железной дороги (1887–1934 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Иркутск, 2019; *Курас Л. В., Кальмина Л. В., Михалев А. В.* Капитаны российской восточной политики: рубеж XIX–XX вв. Иркутск, 2018; *Иванов А. А., Кальмина Л. В., Курас Л. В.* Забайкальская периферия на переломе эпох (1880–1920-е гг.). Иркутск, 2012.

¹⁰ *Хобта А. В.* Вагоны-церкви Транссибирской магистрали (конец XIX — начало XX вв.) // *Культура. Наука. Образование.* 2013. № 2 (27). С. 55–68; *Ходяков М. В., Чжао Чэжицин.* Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX вв. // *Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: история, филология.* 2023. № 8; *Дроботушенко Е. В.* Динамика численности православных монастырей Российской империи во второй половине XVIII — начале XX в. и забайкальские обитатели // *Гуманитарный вектор.* 2013. № 3 (35). С. 75–82.

¹¹ *Урбански С.* За степным фронтиром: история российско-китайской границы. М., 2023.

¹² *Васильев М. Н.* Маньчжурия и Китайская восточная железная дорога. Томск, 1898. С. 66.

¹³ Отчет по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской ж. д. до ст. Маньчжурия Китайской Восточной ж. д. 1898–1901 гг. СПб., 1904. С. 1.

¹⁴ Изыскания и избранное направление ветви Забайкальской железной дороги к китайской границе // *Забайкальские областные ведомости.* 1898. № 126. 19 ноября. С. 3.

- ¹⁵ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 274. Л. 1.
- ¹⁶ Отчет по постройке соединительной ветви... С. 29.
- ¹⁷ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 274. Л. 1.
- ¹⁸ Там же. Л. 10б.
- ¹⁹ Там же. Л. 10б. — 2.
- ²⁰ Там же. Л. 2.
- ²¹ См. подробные воспоминания об этом: *Орлов Н. А.* Забайкальцы в Манчжурии в 1900 г.: Очерки из похода Хайларского отряда генерала Н. А. Орлова в Китае в 1900 г. СПб., 1901.
- ²² РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 274. Л. 2об.
- ²³ Там же. Л. 7об.
- ²⁴ РГИА. Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 142об.
- ²⁵ Там же. Л. 143об.
- ²⁶ Там же. Л. 147, 150об.
- ²⁷ Изыскания и избранное направление ветви Забайкальской железной дороги... С. 3.
- ²⁸ Сведения о работах по постройке Забайкальской железной дороги // Забайкальские областные ведомости. 1898. № 139. 19 декабря. С. 3.
- ²⁹ Отчет по постройке соединительной ветви... С. 2.
- ³⁰ Там же.
- ³¹ Там же. С. 8.
- ³² Там же. С. 2.
- ³³ Там же. Л. 6.
- ³⁴ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 429. Л. 2.
- ³⁵ Там же. Л. 7об. — 9.
- ³⁶ Там же. Л. 9.
- ³⁷ Отчет по постройке соединительной ветви... С. 140–141.
- ³⁸ РГИА. Ф. 1276. Оп. 3. Д. 410. Л. 2.
- ³⁹ Там же. Л. 6.
- ⁴⁰ Там же. Ф. 364. Оп. 6. Д. 151. Л. 150–151об.
- ⁴¹ Там же. Л. 185–185 об.
- ⁴² Там же. Л. 186 об.
- ⁴³ Отчет по постройке соединительной ветви... С. 10.
- ⁴⁴ Кайдаловская ветка. К 120-летию ЗАБЖД // Агинский национальный музей им. Г. Цыбикова. URL: <https://agamuzey.ru/novosti/kajdalovskaya-vetka-k-120-letiyu-zabzhd/> (дата обращения: 15.05.2023).
- ⁴⁵ Отчет по постройке соединительной ветви... С. 22.
- ⁴⁶ РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 135. Л. 44.
- ⁴⁷ Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги, Иркутск-Байкальской ветви, ветви к китайской границе и пристаней парома-ледокола на озере Байкале: 1895–1901. СПб., 1902. 11 с., 112 л. ил.
- ⁴⁸ РГИА. Ф. 268. Оп. 3. Д. 430. Л. 3.
- ⁴⁹ Там же. Ф. 274. Оп. 3. Ч. 1. Д. 24. Л. 86.
- ⁵⁰ Там же. Л. 85 об. — 86.

Статья поступила в редакцию 15 мая 2023 г.

Рекомендована к печати 31 июля 2023 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

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>

Аннотация: В статье анализируется финансовая составляющая создания западного подхода к КВЖД — Кайдаловской ветви Забайкальской железной дороги. Призванная соединить КВЖД

с железнодорожной сетью России, данная ветка имела существенное значение в конце XIX — начале XX в. с точки зрения обеспечения связи Транссибирской магистрали с Владивостоком. Вместе с тем исследователи не уделяли ей особого внимания, что придает актуальность исследованию. Перспективным представляется изучение истории строительства соединительной Кайдаловской ветки через современные историографические подходы к анализу глобальных сопряжений, которыми в данном контексте можно рассматривать КВЖД и Транссибирскую магистраль. Строительство ветки происходило одновременно с другими участками Транссиба, что требовало значительного напряжения «финансовых сил» Российской империи. Начатые 17 сентября 1898 г. работы были завершены к 12 октября 1901 г. Строительство, переданное в ведение Комитета Сибирской железной дороги, подвергалось регулярному ревизионному надзору Государственного контроля. Сохранившиеся архивные делопроизводственные документы позволяют выявить ключевых финансовых акторов, определить приоритетные направления экономической поддержки строительства со стороны государства. Сооружение данного достаточно короткого по протяженности в масштабах КВЖД и Транссибирской магистрали (321,3 версты, или 342,8 км) отрезка железной дороги оказалось дорогостоящим «удовольствием» для казны. Став в определенной степени трансграничной зоной, прилегающая к ветке территория, населенная представителями различных этносов, требовала дополнительных затрат по обеспечению ее обслуживания. Исследование финансовой составляющей строительства Кайдаловской железнодорожной ветки позволяет увидеть, как финансовые императивы влияли на цели и механизмы имперской политики по освоению Дальнего Востока и выстраивания системы межэтнических и международных отношений в регионе.

Ключевые слова: Кайдаловская железнодорожная ветвь, Забайкальская железная дорога, Китайско-Восточная железная дорога, финансы, глобальная история, трансграничные зоны, социокультурная система.

Сведения об авторе: Дмитриева Н. В. — канд. ист. наук, ст. науч. сотр., Санкт-Петербургский государственный университет; науч. сотр., Европейский университет в Санкт-Петербурге (Санкт-Петербург, Россия); e-kafedra@yandex.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

Европейский университет в Санкт-Петербурге, Россия, 191187, Санкт-Петербург, ул. Гагаринская, 6/1 А

FOR CITATION

Dmitrieva N. V. 'On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction', *Modern History of Russia*, vol. 13, no. 4, 2023, pp. 861–874. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.410> (In Russian)

Abstract: The article analyzes the financial component of Kaidalovskaya line construction of Trans-Baikal Railway that established access to the Chinese Eastern Railway from the West. Designed to connect the CER with Russian railway network, this line played a vital role during late 19th — early 20th century establishing a connection between Trans-Siberian Railway and Vladivostok. However, researchers have barely paid attention to it, which makes the study relevant. It is promising to study the history of the construction of Kaidalovskaya line using the modern approaches to the analysis of global connectivity. The construction of the line took place simultaneously with the construction of the other section of Trans-Siberian Railway, which required significant financial investment from the Russian Empire. The construction started on September 16, 1898, and was completed by October 11, 1901. The construction, which fell under the jurisdiction of the Committee of the Siberian Railway, was subject to regular audit supervision of the State Control. The preserved archival documents make it possible to identify key financial actors and determine priority areas for economic support. The construction of this rather short line in comparison with the CER and the Trans-Siberian Railway (321,3 versts, or 342,8 km) turned out to be a costly affair for the treasury. Having become, to a certain extent, a transboundary area, the territory adjacent to the line inhabited by representatives of various ethnic groups required additional investments to ensure its maintenance. The study of the financial aspect of the Kaidalovskaya line construction allows us to see how financial

imperatives influenced the goals and mechanisms of the imperial policy on the development of the Far East and on building a system of interethnic and international relations in the region.

Keywords: Kaidalovo Railway Line, Trans-Baikal Railway, Chinese Eastern Railway, finances, global history, transboundary area, sociocultural system.

This research was supported by the Russian Science Foundation (RSF), project 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/>

Author: *Dmitrieva N. V.* — PhD in History, Senior Researcher, St. Petersburg State University; Researcher, European University at St. Petersburg (St. Petersburg, Russia); e-kafedra@ayndex.ru

St. Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russia

European University at St. Petersburg, 6/1 A, Gagarinskaya ul., St. Petersburg, 191187, Russia

References:

- Bogdanovich E. V. *On the Siberian Railway and the development of the Ural mining industry* (St. Petersburg, 1866). (In Russian)
- Bogdanovich E. V. *The project of the Siberian-Ural railway* (St. Petersburg, 1868). (In Russian)
- Center and regions: the economic policy of the government on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917)*, ed. by M. V. Khodjakov (St. Petersburg, 2020). (In Russian)
- Drobotushenko E. V. 'Dynamics of the number of Orthodox monasteries in the Russian Empire in the second half of the 18th — early 20th centuries and Transbaikalian monasteries', *Humanitarian Vector*, no. 3 (35), 2013, pp. 75–82. (In Russian)
- Ivanov A. A., Bogomazov N. I. 'Public Discussion around American Purchases for Needs of Russian Roads during First World War', *Nauchnyi dialog*, no. 12 (1), 2023, pp. 330–350. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350> (In Russian)
- Ivanov A. A., Kalmina L. V., Kuras L. V. *Trans-Baikal periphery at the turn of epochs (1880–1920s)* (Irkutsk, 2012). (In Russian)
- Khobta A. V. 'Carriages-churches of the Trans-Siberian Railway (late 19th — early 20th centuries)', *Kul'tura. Nauka. Obrazovanie*, no. 2 (27), 2013, pp. 55–68. (In Russian)
- Khodyakov M. V. "Giant leech on the state chest": The Chinese Eastern Railway in the assessments of the Russian press of the early 20th century', *Herald of an Archivist*, no. 2, 2023. <https://doi.org/10.28995/2073-0101-2023-2-354-363> (In Russian)
- Khodyakov M. V., Zhao Zhiqing. 'Construction of churches in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kaydalov branch at the turn of the 19th–20th centuries', *Vestnik NSU. Series: History and Philology*, no. 8, 2023. (In Russian)
- Kotov A. E. 'The conservative anticlericalism of engineer De-Skrokhovskiy', *The New Past*, no. 2, 2023. <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2023-2-108-119> (In Russian)
- Kuras L. V., Kalmina L. V., Mikhalev A. V. *Captains of Russian Eastern Policy: the turn of the 19th–20th centuries* (Irkutsk, 2018). (In Russian)
- Lukoyanov I. V. "Keep up with the powers...": *Russia in the Far East in the late 19th — early 20th centuries* (St. Petersburg, 2008). (In Russian)
- Manchurian Railways and the Opening of China: An International History*, eds B. A. Elleman, S. Kotkin (Armonk, 2009).
- Marks S. G. *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917* (Ithaca, NY, 1991).
- Nikiforova N. V. *History of the Trans-Baikal Railway (1887–1934)* [Candidate of History Dissertation] (Irkutsk, 2019). (In Russian)
- Orlov N. A. *Transbaikalians in Manchuria in 1900: Essays from the campaign of the Hailar detachment of General N. A. Orlov in China in 1900* (St. Petersburg, 1901). (In Russian)
- Remnev A. V. *Russia of the Far East. Imperial geography of power in the 19th — early 20th centuries* (Omsk, 2004). (In Russian)
- Reutov V. 'Connecting link of the Trans-Siberian', *Gudok. Zabaikal'skaia magistr'al*, November 23, 2021. (In Russian)

- Samoylov N. A., Starovoytova E. O., Khodjakov M. V., Yanchenko D. G. 'Chinese Eastern Railway — the Heritage of Two Empires: Research Perspectives,' *Modern history of Russia*, no. 3 (17), 2016. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2016.313> (In Russian)
- Sun Yizhi. 'The Far East in the politics of the Russian Empire in the late 19th — early 20th centuries: a view from China (historiography of the Late Qing period and the Republic of China)', *The New Past*, no. 4, 2022. <https://doi.org/10.18522/2500-3224-2022-4-94-112> (In Russian)
- Tolstov Yu. G. 'Kaydalovskaya branch', *Zheleznodorozhnyi transport*, no. 9, 2006. (In Russian)
- Urbansky S. *Beyond the steppe frontier: the history of the Russian-Chinese border* (Moscow, 2023). (In Russian)
- Urushadze A. T. '[Book review:] Center and region: economic policy of the government on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917). St. Petersburg, 2020', *Rossiiskaia istoriia*, no. 6, 2022. <https://doi.org/10.31857/S0869568722060243> (In Russian)
- Vasiliev M. N. *Manchuria and the Chinese Eastern Railway* (Tomsk, 1898). (In Russian)
- Wolff D. *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914* (Stanford, 1999).
- Yanchenko D. G. 'Borderlands of Russia and China in the late imperial period in the context of the revision of trade and economic relations', *Vestnik of St. Petersburg University. History*, 2023, vol. 68, iss. 2. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2023.202> (In Russian)

Received: May 15, 2023

Accepted: July 31, 2023