

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-280-290

УДК 93/94



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И РОССИЙСКИЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В КОНЦЕ XIX–НАЧАЛЕ XX в.¹

Гузей Яна Сергеевна

Санкт-Петербургский государственный университет;
Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
Санкт-Петербург, Россия
guzeiana@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена железнодорожному строительству и его влиянию на российский Дальний Восток в конце XIX–начале XX в. Цель работы – попытаться выявить различные трансформации, произошедшие в жизни дальневосточной окраины после строительства и введения в эксплуатацию Транссибирской магистрали и КВЖД. В работе отмечается, что железнодорожная линия от центра страны до ее окраины содействовала интеграции российского Дальнего Востока в общеимперское пространство и давала первым дальневосточным жителям возможность ощутить большую связь с европейской частью страны. Подчеркивается мысль, что железная дорога не только способствовала более интенсивному процессу заселения российского приграничья и территорий Маньчжурии, но и структурировала отдаленные, слабо развитые в экономическом плане регионы. Со строительством железной дороги российский Дальний Восток фактически впервые стал осознаваться в качестве отдельного, самостоятельного региона империи. Отмечается особая роль Транссиба и КВЖД в активизации межнациональных связей на Дальнем Востоке, что привело к формированию на российской окраине совершенно особой трансграничной социокультурной среды, где переселенцам из европейской части России пришлось жить, работать и постоянно взаимодействовать с выходцами из близлежащих государств Азии.

Ключевые слова: Транссибирская магистраль, КВЖД, железнодорожное строительство, российский Дальний Восток, дальневосточное общество, трансграничные миграции.

¹ 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>.

RAILWAY CONSTRUCTION AND THE RUSSIAN FAR EAST IN THE LATE 19TH–EARLY 20TH CENTURY

Guzei Iana S.

St. Petersburg State University;
Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University,
St. Petersburg, Russia
guzeiana@mail.ru

Abstract. The article is concerned with railway construction and its influence on the Russian Far East in the late 19th–early 20th century. The purpose of the paper is to try to identify various transformations that occurred in the life of the Far Eastern suburbs after the construction and commissioning of the Trans-Siberian Railway and the Chinese Eastern Railway. The paper notes that the railway line from the center of the country to its outskirts facilitated the integration of the Russian Far East into the all-imperial space, and gave the first Far Easterners the opportunity to feel more connected to the European part of the country. The idea is emphasized that the railroad not only contributed to a more intensive process of settlement of the Russian borderland and Manchurian territories, but also structured remote, economically underdeveloped regions. With the construction of the railway, the Russian Far East actually began to be realized for the first time as a separate, independent region of the empire. The special role of the Trans-Siberian Railway and the Chinese Eastern Railway in the activation of interethnic relations in the Far East is noted, which led to the formation of a very special trans-border socio-cultural environment on the Russian outskirts, where migrants from the European part of Russia had to live, work, and constantly interact with natives of nearby Asian states.

Keywords: Trans-Siberian Railway, Chinese Eastern Railway, railway construction, Russian Far East, Far Eastern society, transboundary migrations.

Цитирование: Гузей Я.С. Железнодорожное строительство и российский Дальний Восток в конце XIX–начале XX в. // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 280–290. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-280-290 / Guzei Iana S. Railway Construction and the Russian Far East in the Late 19th–Early 20th Century, in Novoe Proshloe / The New Past. 2023. No. 4. Pp. 280–290. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-280-290.

© Гузей Я.С., 2023

Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали стало одним из самых значимых и грандиозных проектов, реализованных в позднеимперской России. При всей масштабности затрат и усилий, потраченных на сооружение Великого Сибирского пути, неоспоримым фактом остается его колоссальная значимость и огромное влияние на процесс интеграции российского Дальнего Востока в общеимперское пространство и формирование здесь, на окраине, совершенно особой трансграничной социокультурной среды.

Серия российско-китайских договоров 1858–1860 гг., закрепившая за Россией левобережье Амура, присоединила к империи огромный пустынный и совершенно неразвитый в экономическом плане регион, ценность которого на первых порах не особенно осознавали. Описывая новые дальневосточные владения, военный министр Д.А. Милютин писал в своих мемуарах: «Эта отдаленнейшая из всех окраин России, пустынная, непроизводительная, лишенная путей сообщения, была похожа на оторванную колонию, мало полезную для метрополии. Изредка посещал эту страну иркутский генерал-губернатор, но эти дорогостоящие поездки приносили мало пользы. Редкое, разбросанное население едва было в состоянии прокормить себя, войскам же и морским командам Приамурской области даже продовольствие посылалось кругосветным путем и обходилось непомерно дорого. Гражданская администрация не имела средств к оживлению края. Притом же она была в руках моряков, мало способных к управлению» [цит. по: Ремнев, 2004, с. 200].

Единственной возможностью интегрировать отдаленный регион в состав империи было строительство железной дороги, способной соединить его с центром страны. В этом отношении нельзя не согласиться с точкой зрения Н.Е. Абловой, которая в качестве одной из главных причин строительства Транссиба называла необходимость укрепления позиций России на Дальнем Востоке: «Дальневосточные владения империи были очень слабо связаны с центральной частью страны, экономически почти не развиты и весьма уязвимы с военной точки зрения. В этой связи было необходимо в качестве одной из первоочередных мер — для укрепления дальневосточных рубежей страны и в целом позиций на Дальнем Востоке — приступить к строительству железной дороги, соединяющей центр с дальневосточными окраинами» [Аблова, 2004, с. 49].

Наличие прямого железнодорожного сообщения между европейской частью страны и ее дальневосточными землями было совершенно необходимо в целях колонизации и экономического освоения новых территорий России. Неслучайно, что со строительством Транссиба в переселенческом деле появился и совершенно новый участник — Комитет Сибирской железной дороги, который с 1892 г. занялся вопросами «заселения соприкасающихся с железной дорогой местностей» и устройством быта в местах нового водворения [Ремнев, Суворова, 2013, с. 83]. Формируя на местах управленческую структуру железнодорожных станций, привлекая к строительству значительные людские ресурсы — инженеров, геодезистов, рабочих и других служащих, железная дорога закладывала первые основы стремительно формировавшегося дальневосточного общества. Подобно тому, как когда-то в

Сибири наиболее крупные поселения возникали вдоль линии Московско-Сибирского тракта, по которому из центральной России в Сибирь шли ссыльные, переселенцы и грузы, так и железная дорога становилась одной из основополагающих «осей» жизни на территории недавно присоединенного российского Дальнего Востока.

В «ментальном» плане наличие железной дороги между центральной частью страны и ее Дальним Востоком давало переселенцу некоторую внутреннюю уверенность в том, что в случае чего он всегда может вернуться в европейскую часть империи. Прямая железнодорожная ветка от центра до окраины не только создавала ощущение большей связи внутри империи, но и вселяла надежду, что в случае военных действий на Дальний Восток будет возможно направить подкрепление из центральных областей страны. Неслучайно один из главных идеологов строительства Великого Сибирского пути С.Ю. Витте писал, что «наша сила» на Востоке возрастает пропорционально сокращению расстояния» [цит. по: Романов, 1928, с. 60].

Ощущение связи региона с центральными областями России помогали поддерживать и первые почтово-телеграфные станции, которые в конце XIX–начале XX в. начали активно строиться по линии железной дороги [ГАИО, ф. 198, оп. 1, д. 416]. В начале XX в. Министерство внутренних дел даже признало необходимым «открыть обмен международными телеграммами на главнейших железнодорожных станциях европейской России и Сибири» [ГАИО, ф. 72, оп. ОЦ, д. 60, л. 1]. Особое значение телеграфной линии понимали и сами современники. Так, известный врач и географ Ф.Ф. Шперк, лично бывавший на российском Дальнем Востоке, передавая мнения иностранных корреспондентов, отмечал, что «проведение телеграфных линий на Восток» — «одно из орудий цивилизации, которое вместе с тем придает России особенное значение и в глазах Европы» [Шперк, 1885, с. 4].

Железнодорожное строительство фактически структурировало дальневосточный регион, выделив его в отдельную, самостоятельную часть имперского пространства. Дальний Восток, которого долгое время в «ментальном» плане в империи и вовсе не существовало (фактически до 1884 г. и создания Приамурского генерал-губернаторства он всегда мыслился частью Сибири) со строительством железной дороги выделился в совершенно отдельный, независимый регион. И, как совершенно справедливо отмечал А.В. Ремнев, железнодорожный транспорт в этом отношении «сыграл важную районообразующую роль, сформировал новую ось экономического развития и новые торгово-экономические центры» [Ремнев, 2004, с. 32]. Именно железная дорога собрала воедино огромный, слабоструктурированный регион.

Огромную роль железная дорога сыграла и в межграницных отношениях на Дальнем Востоке. Расширить национальные границы империи, органично включив Дальний Восток в состав России не только номинально, но и административно, можно было только посредством заселения региона русскими. Этому обстоятельству в полной мере должно было способствовать наличие железнодорожной линии от центра до окраины. Неслучайно, что один из авторитетных исследователей

строительства Великого Сибирского пути Стивен Маркс считал Транссибирскую магистраль «результатом исторического стремления российского правительства поставить под контроль свои приграничные территории посредством централизации и русификации» [Marks, 1991, p. 220].

Именно на Дальнем Востоке, где границы империи пересекались с другими государствами, правительство было крайне заинтересовано в заселении края прочным, оседлым, русскоязычным населением, способным сделать окраину по-настоящему российской. По справедливому замечанию А.В. Ремнева, «империя была вынуждена больше, чем внутренним губерниям, своему государственному и национальному ядру, уделять внимание окраинам, где она соприкасается с другими империями, где она имеет возможность для своего расширения и откуда ей грозит опасность» [Ремнев, 2004, с. 10]. Возлагая «на переселенческое движение решение важнейших геополитических, экономических, национальных задач», государство «было заинтересовано в сохранении “русскости” переселенческого населения. Приоритеты государства в связи с этим должны были смещаться от узкой задачи — заселения любым, даже “слабым населением” — к более широкой — созданию экономически устойчивого русского населения, способного не только к хозяйственному освоению окраин, но и к культурному воздействию на принимающие социумы» [Ремнев, Суворова, 2013, с. 25]. Между тем, подобная задача оказалась крайне сложной в плане реализации.

Фронтирное положение российского Дальнего Востока с самого начала его освоения стало причиной формирования здесь совершенно особой, трансграничной социокультурной среды, где русским переселенцам из европейской части России пришлось не только познакомиться с выходцами из близлежащих азиатских государств — Китая, Кореи и Японии, но и жить с ними бок о бок. И если в европейской части империи китайцев, корейцев и японцев видели в лучшем случае только на картинках, то здесь, на Дальнем Востоке, они обретали вполне реальное воплощение в людях, с которыми необходимо было взаимодействовать каждый день. Экономическое развитие края, активный стимул которому дало строительство железной дороги, совсем скоро сделало их неотъемлемой частью дальневосточной повседневности. Первая Всероссийская перепись населения, прошедшая в 1897 г., обнаружила в империи 86 113 представителей «культурных народов крайнего Востока Азии» (китайцев, корейцев и японцев; 57 459 человек из этого числа приходилось на китайцев), и большая часть из них проживала именно на территории дальневосточной окраины [Общий свод..., 1905, с. IV].

В условиях недонаселенности российского Дальнего Востока и крайней необходимости в дешевой рабочей силе выходцы из Азии оказались чрезвычайно востребованным элементом в развитии молодого, динамично растущего региона. Сама администрация Дальнего Востока, заинтересованная в скорейшем освоении края, устройстве казарм, строительстве общегосударственных учреждений на окраине, на первых порах была инициатором приглашения сюда дешевой рабочей силы из сопредельных государств, прежде всего из Китая [Граве, 1912, с. 6]. Оказавшись в

условиях сложного выбора между потребностями экономического развития региона и необходимостью заселения его русскими, местные власти отдали приоритет его хозяйственному освоению. Это стало причиной того, что вплоть до конца XIX в. дальневосточные чиновники весьма снисходительно относились к миграции в российские пределы из соседних государств. О возможной опасности полного заселения российского Дальнего Востока азиатами, прежде всего китайцами, активно заговорили лишь после начала строительства Китайско-Восточной железной дороги, которой надлежало кратчайшим путем через китайскую территорию соединить Транссибирскую магистраль с Владивостоком.

Строительство железной дороги через Маньчжурию не только значительно удешевляло стоимость прокладки Транссиба, но и выступало для российской стороны крайне выгодным мероприятием, позволявшим фактически закрепить за собой Маньчжурию в качестве своей неременной сферы влияния в Китае. Это был еще и масштабный шаг, который демонстрировал всему международному сообществу, что Российская империя принимает самое активное и деятельное участие в «большой игре» на Дальнем Востоке [см.: Романов, 1928; Лукоянов, 2008]. Как отмечал Б.А. Романов, «союз с Китаем, персональная покупка, с рассроченным платежом, главы китайской правящей знати Ли Хунчжана, ряд договоров, которыми обеспечивалась принадлежность русскому правительству разрешенной Китаем Китайской Восточной железной дороги — закрепляли, совершенно очевидно, за Россией монопольное господство в Маньчжурии и, в перспективе, дальнейшее “неизбежное” проникновение ее “вглубь Китая”» [Романов, 1928, с. 13].

Прямое железнодорожное сообщение между Россией и Китаем, которое было запущено уже в 1903 г., не только укрепило позиции Российской империи в дальневосточном регионе, но и принесло значительные плоды в плане стимулирования экономического развития приграничных районов, причем как в России, так и в Китае. При этом оно способствовало интенсификации межнациональных контактов.

Соединение российской ветки с КВЖД активизировало трансграничные миграционные процессы, что привело к более значительному притоку населения на российский Дальний Восток и территорию Маньчжурии. Строительство КВЖД стимулировало экономическое развитие Китая и «явилось мощным фактором заселения территории Северо-Восточного Китая (Маньчжурии), и прежде всего полосы отчуждения КВЖД» с центром в городе Харбине [Василенко, 1998, с. 14–15]. По сведениям Г.П. Белоглазова, «приток китайских рабочих и русских служащих в районы, прилегающие к КВЖД, вызвал необходимость освоения ближних целинных земель» и стал важнейшим стимулом заселения региона [Белоглазов, 2007, с. 110]. Что же касается российского приграничья, то с конца XIX в. здесь впервые увидели, насколько много выходцев из сопредельных стран Азии постоянно проживает на российской окраине и как велика зависимость Дальнего Востока от них.

С конца XIX–начала XX в. в Российской империи начинается активное обсуждение вопросов китайской миграции на российский Дальний Восток и ее последствий

для России в целом [см.: Дятлов, 2000; Ларюэль, 2004]. И особую роль здесь играла дальневосточная печать. Передавая общие настроения в прессе, один из журналистов газеты Санкт-Петербургские ведомости А. Матюшенский в 1903 г. писал: «Чуть не каждый день с Дальнего Востока получают сведения о том, что рабочие-китайцы захватывают все новые и новые области труда. Домашняя прислуга, фабричные рабочие, рабочие железной дороги, на рыбных промыслах — всюду и везде китайцы. А в последнее время и в золотых приисках — тоже китайцы; в обработке земли они участвовали и раньше» [Матюшенский, 1903].

Примечательно, что отдельная часть современников была совершенно убеждена в том, что именно железные дороги стали причиной появления большого числа выходцев из Китая в российском приграничье. По замечанию одного из сторонников идей о «желтой опасности» и автора проекта «Желтороссии» публициста И.С. Левитова [см.: Ходяков, 2018], «триумфальное шествие китайцев в Россию» «не было заметно до постройки железной дороги и только два или три года тому назад в 1896/7 гг. они появились в Забайкалье массами» [Левитов, 1900, с. 5]. Между тем специальный уполномоченный от Министерства иностранных дел В.В. Граве, отправленный в 1909 г. на Дальний Восток с целью разобраться в злободневном для региона «желтом вопросе», отмечал, что китайцы имели возможность попасть в Россию несколькими путями — морским (на пароходе до Владивостока), железнодорожным, а зачастую же — пешим. Добравшись из внутренних районов Китая по железной дороге до Харбина или ряда других станций КВЖД, многие китайские мигранты просто-напросто шли до российской границы пешком, поскольку не могли оплатить проезд по железной дороге [Граве, 1912, с. 10–11]. В результате получается, что железная дорога отнюдь не была для китайцев основным каналом попадания на российский Дальний Восток, однако во взглядах российских интеллектуалов ее наличие явно «усиливало» масштабы потенциальной опасности.

Отсюда появлялись и все неизменные призывы к российскому правительству, ставшие после проигранной Русско-японской войны еще более актуальными, ускорить процесс колонизации дальневосточной окраины русскими, пока она не оказалась всецело заселена китайцами. «Вопрос о желтой опасности — казалось бы, частный вопрос нашей дальневосточной окраины — оказывается, однако, вопросом глубокой государственной важности. Не в китайцах-рабочих, не в дешевой или дорогой расценке труда заключена его важность. То, что стало достоянием русского государства, принадлежит русскому народу, должно принадлежать ему, и ни прямо, ни косвенно не должно быть отторгаемо в чужие руки, в особенности при тех условиях, когда угроза отнятия этой части государства соседями становится слишком очевидной и опасность грозит непрерывно. Само собою понятно, что при таких условиях привлечение на эту окраину возможно большего числа русских людей, которые не могут не смотреть на нее как на свое, добытое кровью и трудом достояние, является делом прямой государственной необходимости», — отмечал участник третьей Государственной Думы В. Михайлов [Михайлов, 1912, с. 57]. Подобной точки зрения придерживался и А.И. Деникин, который в 1908 г. писал:

«Мы должны, не щадя сил и средств, с полным хотя бы напряжением платежных сил страны, заселить дальневосточную окраину, создать там сильную армию и связать ее с источником сил и средств — центром империи — двумя-тремя колеями железного пути. Это главное» [Деникин, 1908, с. 54].

Интересно, что подобная ситуация наблюдалась не только в России, но и в соседнем Китае. Здесь наличие прямого железнодорожного сообщения с Россией также нередко осмыслялось в категориях потенциальных угроз и вызовов [см.: Мавзый-юнь, 2010]. Передавая настроения китайской печати, «Амурская газета» в 1900 г. писала: «По мнению китайской газеты Шэнь Бао — Россия — это всепоглощающий кит... По всеобщему мнению, Россия обладает военной силой, превосходящей все государства 5 частей света... После того, как будет построена Сибирская железная дорога, которая из Маньчжурии проникнет в восточные провинции Китая, — китайская ограда будет окончательно снесена и мы тогда испытаем все бедствия этого события» [Амурская газета, 1900].

Подводя итог, стоит отметить, что железнодорожное строительство в значительной мере структурировало Дальний Восток, став стимулом для активного экономического развития приграничных территорий России и Китая. Именно железнодорожная ветка интенсифицировала процесс заселения российского Дальнего Востока и территорий Маньчжурии, по крайней мере вдоль линии КВЖД. Строительство Трансба и КВЖД содействовало оживлению межнациональных контактов и трансграничной миграции между Россией и Китаем. В «ментальном» плане железная дорога давала первым дальневосточным жителям российской окраины возможность ощутить большую связь и близость с европейской частью империи. Вместе с этим наличие прямой железнодорожной связи с многонаселенным Китаем формировало у отдельной части российского населения и громадное чувство напряженности по отношению к соседнему государству, чувство неуверенности за судьбу недавно присоединенных имперских владений.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае. Международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: НП ИД «Русская панорама», 2004. 432 с.

Амурская газета. 1900. 3 марта.

Белоглазов Г.П. Русская земледельческая культура в Маньчжурии в конце XIX–20-х гг. XX в. // *Вестник ДВО РАН*. 2007. № 5. С. 108–115.

Василенко Н.А. Население полосы отчуждения КВЖД: опыт межнациональных контактов (1897–1917 гг.) // *Годы. Люди. Судьбы. История российской эмиграции в Китае. Материалы международной научной конференции, посвященной 100-летию г. Харбина и КВЖД*. М., 1998. С. 14–16.

Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 72. Оп. ОЦ. Д. 60.

ГАИО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 416.

Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье. Отчет уполномоченного министерства иностранных дел В.В. Граве. СПб.: тип. В.Ф. Киршбаума, 1912. 477 с.

Деникин А.И. Русско-китайский вопрос. Военно-политический очерк (со схемами и диаграммами). Варшава: тип. Варшавского Учебного Округа, 1908. 54 с.

Дятлов В.И. Миграция китайцев и дискуссия о «желтой опасности» в дореволюционной России // *Вестник Евразии*. 2000. № 1(8). С. 63–89.

Ларюэль М. «Желтая опасность» в работах русских националистов начала века // *Русско-японская война (1904–1905). Взгляд через столетие*. Под ред. О.Р. Айрапетова. М.: Три квадрата, 2004. С. 579–592.

Левитов И. Желтая раса. СПб.: тип. Г.А. Бернштейна, 1900. 40 с.

Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX–начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.

Матюшенский А. Пестрая опасность // *Санкт-Петербургские ведомости*. 1903. 20 сентября.

Михайлов В. Третья Государственная Дума и «желтая опасность». СПб.: тип. Р.В. Коротаевой, 1912. 63 с.

Общий свод по империи результатов разработки данных первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г. Под ред. Н.А. Тройницкого. СПб.: паровая типо-лит. Ныркина, 1905. Т. II. 417 с.

Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX–начала XX веков. Омск: изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. 552 с.

Ремнев А.В., Суворова Н.Г. Колонизация азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX–начала XX века. Омск: Издательский дом «Наука», 2013. 248 с.

Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: изд-е Ленинградского Восточного Института им. Енукидзе, 1928. 605 с.

Ходяков М.В. Желтороссия конца XIX–начала XX веков в геополитических планах русской военной элиты // *Новейшая история России*. 2018. № 4. С. 880–897.

Шперк Ф. Россия Дальнего Востока. СПб.: Типография императорской академии наук, 1885. 503 с.

Marks Steven G. *Road to Power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850–1917*. Ithaca, New-York: Cornell University Press, 1991. 240 p.

马蔚云 Мавэйюнь. 中东铁路与黑龙江文化：中俄（苏）关系中的中东铁路问题 [КВЖД и культура Хэйлунцзяна: Проблема КВЖД в китайско-российских (советских) отношениях]. 哈尔滨 [Харбин]. : 黑龙江大学出版社 [Издательство Хэйлунцзянского университета], 2010. 324 页.

REFERENCES

Ablova N.E. *KVZhD i rossiyskaya emigratsiya v Kitaye. Mezhdunarodnyye i politicheskiye aspekty istorii (pervaya polovina XX v.)* [CER and Russian emigration in China. International and political aspects of history (first half of the 20th century)]. Moscow: NP ID "Russkaya panorama", 2004. 432 p. (in Russian).

Amurskaya gazeta. 1900. March 3 (in Russian).

Beloglazov G.P. Russkaya zemledel'cheskaya kul'tura v Man'chzhurii v kontse XIX–20-kh gg. XX v. [Russian agricultural culture in Manchuria in the late 19th–20-ies of the 20th century], in *Vestnik DVO RAN*. 2007. No. 5. Pp. 108–115 (in Russian).

Vasilenko N.A. Naseleniye polosy otchuzhdeniya KVZhD: opyt mezhnatsional'nykh kontaktov (1897–1917 gg.) [Population of the CER right-of-way: experience of interethnic contacts (1897–1917)], in *Gody. Lyudi. Sud'by. Istoriya rossiyskoy emigratsii v Kitaye. Materialy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii, posvyashchennoy 100-letiyu g. Kharbina i KVZhD*. [Years. People. Fate. The history of Russian emigration in China. Materials of the international scientific conference dedicated to the 100th anniversary of Harbin and the CER]. Moscow, 1998. Pp. 14–16 (in Russian).

State archive of Irkutsk region (GAIO). F. 72. Inv. OC. D. 60.

GAIO. F. 198. Inv. 1. D. 41b.

Grave V.V. *Kitaytsy, koreytsy i yaponsy v Priamur'ye. Otchet upolnomochennogo ministerstva inostrannykh del V.V. Grave* [Chinese, Koreans and Japanese in the Amur region. Report of the authorized representative of the Ministry of Foreign Affairs V.V. Grave]. St. Petersburg: tip. V.F. Kirshbauma, 1912. 477 p. (in Russian).

Denikin A.I. *Russko-kitayskiy vopros. Voyenno-politicheskiy ocherk (so skhemami i diagrammami)* [Russian-Chinese issue. Military-political essay (with schemes and diagrams)]. Warsaw: tip. Varshavskogo Uchebnogo Okruga, 1908. 54 p. (in Russian).

Dyatlov V.I. Migratsiya kitaytsev i diskussiya o "zheltoy opasnosti" v dorevolutsionnoy Rossii [Migration of the Chinese and the discussion about the "yellow peril" in pre-revolutionary Russia], in *Vestnik Evrazii*. 2000. No. 1(8). Pp. 63–89 (in Russian).

Laryuel' M. "Zheltaya opasnost'" v rabotakh russkikh natsionalistov nachala veka ["The Yellow Peril" in the works of Russian nationalists at the beginning of the century. Russian-Japanese War (1904–1905). A look through a century], in *Russko-yaponskaya voyna (1904–1905). Vzgl'yad cherez stoletie* [Russo-Japanese War (1904–1905). A look through a century]. Ed. O.R. Airapetova. Moscow: Three squares, 2004. Pp. 579–592 (in Russian).

Levitov I. *Zheltaya rasa* [The Yellow Race]. St. Petersburg: tip. G.A. Bernshteyna, 1900. 40 p. (in Russian).

Lukoyanov I.V. "Ne otstat' ot derzhav...". *Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX–nachale XX vv.* ["Not to lag behind the powers...". Russia in the Far East in the late 19th–early 20th centuries]. St. Petersburg: Nestor-Istoriya, 2008. 668 p. (in Russian).

Matyushenskiy A. *Pestraya opasnost'* [The motley danger], in *Sankt-Peterburgskkiye vedomosti*. 1903. September 20 (in Russian).

Mikhaylov V. *Tret'ya Gosudarstvennaya Duma i "zheltaya opasnost'"* [The Third State Duma and the "yellow peril"]. St. Petersburg: tip. R.V. Korotayevoj, 1912. 63 p. (in Russian).

Obshchiy svod po imperii rezul'tatov razrabotki dannykh pervoy vseobshchey perepisi naseleniya, proizvedennoy 28 yanvarya 1897 g. [A general summary on the empire of the results of the development of data from the first general population census, conducted on January 28, 1897]. Ed. N.A. Troynitskogo. St. Petersburg: parovaya tipo-lit. Nyrkina, 1905. Vol. II. 417 p. (in Russian).

Remnev A.V. *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX–nachala XX vekov* [Russia of the Far East. Imperial geography of power of the 19th–early 20th centuries]. Omsk: izd-vo Omsk. gos. un-ta, 2004. 552 p. (in Russian).

Remnev A.V., Suvorova N.G. *Kolonizatsiya aziatskoy Rossii: imperskiye i natsional'nyye stsennarii vtoroy poloviny XIX–nachala XX veka* [Colonization of Asian Russia: imperial and national scenarios of the second half of the 19th–early 20th centuries]. Omsk: Izdatel'skiy dom "Nauka", 2013. 248 p. (in Russian).

Romanov B.A. *Rossiya v Man'chzhurii (1892–1906). Ocherki po istorii vneshney politiki samodержaviya v epokhu imperializma* [Russia in Manchuria (1892–1906). Essays on the history of the foreign policy of the autocracy in the era of imperialism]. Leningrad: izd-e Leningradskogo Vostochnogo Instituta im. Enukidze, 1928. 605 p. (in Russian).

Khodjakov M.V. *Zheltorossiya kontsa XIX–nachala XX vekov v geopoliticheskikh planakh russkoy voyennoy elity* [Yellow Russia of the late 19th–early 20th centuries in the geopolitical plans of the Russian military elite], in *Noveyshaya istoriya Rossii*. 2018. No. 4. Pp. 880–897 (in Russian).

Shperk F. *Rossiya Dal'nego Vostoka* [Russia of the Far East]. St. Petersburg: Tipografiya imperatorskoy akademii nauk, 1885. 503 p. (in Russian).

Marks Steven G. *Road to Power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850–1917*. Ithaca, New-York: Cornell University Press, 1991. 240 p. (in English).

Ma Weiyun. *Zhongdong tielu yu Heilongjiang wenhua: zhong (su) guanxi zhong de zhongdong tielu wenti* [CER and Heilongjiang Culture: The Problem of CER in Sino-Russian (Soviet) Relations]. Harbin: Heilongjiang University Press, 2010. 324 p. (in Chinese).

Статья принята к публикации 21.09.2023