

Наталья Дмитриева

**Ex Oriente Procella: правительственные дискуссии  
1901–1902 гг. о методах проникновения Российской  
империи в Северную Маньчжурию**

Ex Oriente Procella: Discussions in Russian government about  
Colonization Methods of Northern Manchuria in 1901–1902

**Дмитриева Наталья Валерьевна**

Санкт-Петербургский государственный  
университет,  
Россия, Санкт-Петербург  
[natalia.dmitrieva@spbu.ru](mailto:natalia.dmitrieva@spbu.ru)  
ORCID: 0000-0002-3720-7932

**Dmitrieva Natalia V.**

Saint Petersburg State University,  
Russia, Saint Petersburg  
[natalia.dmitrieva@spbu.ru](mailto:natalia.dmitrieva@spbu.ru)  
ORCID: 0000-0002-3720-7932

**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/>

**Acknowledgements:** This research was supported by the grant no. 23-48-00004 "Chinese Eastern Railway as a trans-border socio-cultural system: studying its history, reconstructing and modeling mechanisms of cultural heritage protection" of the Russian Science Foundation. <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>

**Аннотация.** Статья представляет собой публикацию документов из Российского государственного исторического архива Дальнего Востока и посвящена проблеме выработки центральными и региональными властями Российской империи стратегии освоения земель на территории Северо-Востока Китая вдоль строящейся Китайско-Восточной железной дороги. Обозначив изначально проблему сохранения безопасности самой дороги в качестве главной, дискуссия смещается к вопросу заселения и колонизации в полосе отчуждения русскими переселенцами. В центре внимания находятся переписка и доклады высших чиновников. Письмо министра внутренних дел Д. С. Сипягина Приамурскому генерал-губернатору Н. И. Гродекову от 7 сентября 1901 г. содержит мнения высших чиновников империи, связанных с принятием конкретных решений по обозначенному вопросу: С. Ю. Витте, В. Н. Ламздорфа, А. Н. Куропаткина и самого Д. С. Сипягина. Второй документ содержит подлинный доклад генерала А. А. Трусова по вопросу ко-

**Abstract.** The article is a publication of documents from the Russian State Historical Archive of the Far East and is devoted to the problem of the development by the central and regional authorities of the Russian Empire of a strategy for the development of lands in the territory of North-East China along the Chinese Eastern Railway under construction. Having initially identified the problem of maintaining the safety of the road itself as the main one, the discussion shifts to the issue of settlement and colonization of lands in the alienation zone by Russian settlers. The focus is on the correspondence and reports of senior officials. The letter of the Minister of Internal Affairs D. S. Sipyagin to the Amur Governor-General N. I. Grodekov dated September 7, 1901 contains the opinions of the highest officials of the empire associated with the adoption of specific decisions on the issue: S. Yu. Witte, V. N. Lamzdorf, A. N. Kuropatkin and D. S. Sipyagin himself. The second document contains the original report of General A. A. Trusov on the issue of colonization of Manchuria from March 24, 1902, prepared by him on the

лонизации Маньчжурии от 24 марта 1902 г., подготовленный им по поручению Н. И. Гродекова в качестве ответа на письмо из МВД. Высказанные генералом предложения лягут в основу возобновленной дискуссии о стратегиях переселенческой политики и всеподданнейшего доклада Приамурского генерал-губернатора за 1901–1902 гг. в качестве программы по усилению присутствия России в Маньчжурии. Публикуемые документы важны для понимания процесса выработки политики военной и экономической экспансии Российской империи на Северо-Востоке Китая в начале XX в.

**Ключевые слова:** КВЖД, Российская империя, Маньчжурия, колонизация, Н. И. Гродеков, Д. С. Сипягин, публикация документов.

**Для цитирования.** Дмитриева Н. В. Ex Oriente Procella: правительственные дискуссии 1901–1902 гг. о методах проникновения Российской империи в Северную Маньчжурию // Культурная история. 2025. № 1. С. 247–281.  
DOI: 10.33280/3034-3216.2025.54.46.008

instructions of N. I. Grodekov as a response to a letter from the Ministry of Internal Affairs. The proposals made by the general will form the basis of the most humble report of the Amur Governor-General for 1901–1902 as a program for strengthening Russia's presence in Manchuria. The published documents are important for understanding the process of developing the policy of military and economic expansion of the Russian Empire in Northeast China at the beginning of the 20th century.

**Keywords:** CER, Russian Empire, Manchuria, colonization, N. I. Grodekov, D. S. Sipyagin, publication of documents.

**For Citation.** Dmitrieva N. V. Ex Oriente Procella: Discussions in Russian government about Colonization Methods of Northern Manchuria in 1901–1902, in: *Cultural History*. 2025. No. 1. P. 247–281.  
DOI: 10.33280/3034-3216.2025.54.46.008

**С**троительство Китайско-Восточной железной дороги, начатое Российской империей в 1897 г., проходило на территории Маньчжурии, являвшейся частью Китайской империи. Вложение колоссальных бюджетных средств в это предприятие предполагало, что полученные по завершению строительства выгоды покроют все расходы. Однако в данный стройный расчет Министерства финансов постоянно вмешивались непредвиденные обстоятельства. Желание китайского правительства сохранить под своим контролем земли вдоль строящегося железнодорожного полотна приводило к поощрению с его стороны переселения китайцев в районы станций КВЖД и сокращению полосы отчуждения, которую могли занять русские переселенцы. В ходе событий 1899–1900 гг., известных как Боксерское или Ихэтуаньское восстание, была физически уничтожена та часть железной дороги, которую успели проложить за три года. Аренда Россией у Китая в 1898 г. Квантунского полуострова с портами Дальний и Порт-Артур, начало строительства Южно-Маньчжурской железнодорожной ветки, введение войск на территорию Маньчжурии вызывали беспокойство и стимулировали к активным действиям другие державы, присутствовавшие в регионе (Великобританию, Францию, Японию). Совокупность этих обстоятельств спровоцировала в высших управленческих кругах Российской империи и среди общественности активное обсуждение вопроса об интересах государства на Дальнем Востоке.

В публичном пространстве свои мысли по обозначенным проблемам излагали журналисты, публицисты, представители русской общественной мысли. Включались в эту дискуссию и представители царской гражданской и военной администрации, предлагая различные формы контроля над Северной Маньчжурией. В историографии данный вопрос начиная с 1920-х гг.

освещался с различных точек зрения. В 1923 г. в Харбине вышло издание Е. Х. Нилуса «Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг.»<sup>1</sup>. Книга была подготовлена по заказу Правления Общества КВЖД на основе богатого источникового материала и не утратила и сегодня своей актуальности. Основной акцент в издании сделан на изложении истории строительства и дальнейшего управления железной дорогой. В 1928 г. была опубликована одна из самых известных обобщающих работ об истории дальневосточной политики Российской империи и русской экономической экспансии — «Россия в Маньчжурии (1892–1906): Очерки по истории внешней политике самодержавия в эпоху капитализма» Б. А. Романова. Автор ввел в широкий научный оборот источники, отражавшие «дипломатическую кухню русского правительства той поры»<sup>2</sup>. В современных работах также нашли отражение дискуссии о путях российской экспансии в Маньчжурии. А. В. Ремнев рассмотрел названный вопрос через призму исторического наследия А. Н. Куропаткина, проанализировав взгляды генерала на дальневосточную политику России<sup>3</sup>. Впоследствии этот сюжет был дополнен Р. С. Авиловым, изучившим отдельные периоды биографии генерала, связанные с его пребыванием в Маньчжурии<sup>4</sup>. В фундаментальной работе И. В. Лукоянова подробно рассмотрено обсуждение колониционных стратегий в кругах высших государственных институтов Российской империи. Затрагивая финансово-экономические вопросы строительства КВЖД, автор осветил сюжеты, связанные с освоением полосы отчуждения и дискуссиями вокруг них<sup>5</sup>. Место Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая в планах русской элиты конца XIX — начала XX в. подробно

1 Нилус Е. Х. Китайско-Восточная железная дорога. 1896–1923 гг.: Исторический обзор. Харбин, 1923.

2 Романов Б. А. Россия в Манчжурии (1892–1906): Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. С. VII.

3 Ремнев А. В. Как обустроить Россию: Геополитические прогнозы бывшего министра Куропаткина // Родина. 2004. № 9. С. 32–34.

4 Авилов Р. С. 1) Русский город в Маньчжурии глазами военного министра: посещение А. Н. Куропаткиным Харбина в 1903 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 3. С. 354–369; 2) Город Дальний глазами русского военного министра Алексея Куропаткина // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия: История. 2022. Т. 67. № 4. С. 1118–1133.

5 Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб., 2008. С. 110.

проанализировано в коллективной монографии петербургских исследователей под редакцией М. В. Ходякова<sup>6</sup>.

Документы, представленные в данной статье, дополняют сведения о вариативности подходов к решению проблемы усиления присутствия Российской империи в Маньчжурии, отражая точки зрения центральной и региональной гражданской и военной администрации.

Еще на рубеже XIX–XX вв. российское правительство начало проявлять обеспокоенность активными действиями Китая по заселению полосы отчуждения КВЖД, которая могла быть использована Правлением Общества дороги без выкупа по условиям договора 1896 г. 11 ноября 1900 г. товарищ министра финансов П. М. Романов сообщил Правлению, что С. Ю. Витте предложил принять меры для расширения полосы отчуждения под дорогу с доведением ее, где можно, особенно в местностях, не занятых китайским населением, до пяти верст в каждую сторону для заселения русским элементом. Соответствующие указания были даны главному инженеру строительства дороги А. И. Юговичу 3 ноября 1900 г. Активность последнего в исполнении поручения потребовала от Витте 23 ноября 1900 г. уточнения, что «он никогда не предполагал отчуждать частные земли даром, казенные можно взять бесплатно, частные за плату»<sup>7</sup>.

Проведенные А. И. Юговичем и С. И. Кербедзом (вице-председатель правления Китайско-Восточной железной дороги) на основе натурного осмотра земель расчеты предполагали, что подобное отчуждение потребует непредвиденных расходов по главной линии в 35 млн руб., по южной линии до 240 млн руб., не считая стоимости отчуждения, находящихся в этой полосе городов<sup>8</sup>. В телеграмме от 28 ноября 1900 г. С. И. Кербедз сообщал из Харбина, что «поселение русских здесь немыслимо. В частных беседах с этим соглашается генерал Гродеков и многие штабные»<sup>9</sup>.

Столь существенные траты на выкуп земель заставили министра финансов отказаться от идеи расширения полосы отчуждения. 30 января 1901 г. С. Ю. Витте оповестил главного инженера и вице-председателя правления КВЖД об отмене своего

6 Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / отв. ред. М. В. Ходяков. СПб., 2021. С. 60–73.

7 Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 323. Оп. 1. Д. 1518. Л. 12.

8 Там же. Л. 22.

9 Там же. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1518. Л. 23.

решения, ссылаясь также на аналогичные мнения Н. И. Гродекова и А. Н. Куропаткина.

Однако это не означало, что вопрос усиления влияния России в регионе перестал волновать местную военную администрацию. Во всеподданнейшем отчете за 1898–1900 гг. Приамурский генерал-губернатор отдельный раздел посвятил пограничному вопросу и сложностям, с которыми Россия сталкивалась за истекший период в Северной Маньчжурии, строя Китайско-Восточную железную дорогу. Ее прокладка по территории чужого государства, по мнению Н. И. Гродекова, привлекала большое количество русского населения, стремящегося получить прибыль от службы на дороге и открывающихся перспектив освоения китайских рынков сбыта. Однако Ихэтуаньское восстание 1900 г. показало серьезную уязвимость как самой КВЖД, так и возникающих вдоль нее коммерческих предприятий. Охранная стража дороги не смогла справиться с повстанцами, что потребовало присутствия российских войск на территории Северной Маньчжурии. В качестве особых мер, которые генерал-губернатор предлагал предпринять для успешной эксплуатации железной дороги на «далекой окраине», было введение железнодорожных батальонов, сооружение укрепленных оград для важнейших железнодорожных станций и заселение русским элементом полосы отчуждения вдоль дороги. Последнее требовалось провести немедленно ввиду удобства момента, «чтобы добиться от китайского правительства уступки означенной полосы, хотя бы в виде вознаграждения за убытки, понесенные нами (Россией. — Н. Д.) во время военных действий»<sup>10</sup>.

Именно эти предложения, направленные на усиление российского присутствия в Маньчжурии, но не предполагающие ее включения в состав империи, вызвали интерес Николая II. Они были отчеркнуты им и стали поводом для переписки и обсуждений, которые содержатся в публикуемом Документе № 1. Министр внутренних дел сообщил Н. И. Гродекову, что вступил в переписку по этому вопросу с министрами финансов, военным и иностранных дел. Обобщив полученные ответы, министр внутренних дел обратился к генерал-губернатору с просьбой предоставить свое мнение по существу изложенных замечаний,

10 Гродеков Н. И. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова. 1898–1900 годы. Хабаровск, 1901. С. 147.

а также необходимые данные для уточнения вопроса и выразить окончательное заключение о возможности и своевременности реализации предложений по колонизации местностей, прилегающих к КВЖД.

Для подготовки ответа на запрос Д. С. Сипягина и сомнения трех министров Н. И. Гродеков, будучи командующим войсками Приамурского военного округа, запросил мнение по поводу колонизации Маньчжурии от своего заместителя генерала А. А. Трусова. Его доклад, представленный в документе № 2, достаточно подробно осветил все сомнительные моменты, выделенные в письме Д. С. Сипягина. Кроме того, в нем наиболее полно представлена позиция военных, находившихся в регионе. Публикуемый оригинал документа важен тем, что сохранил отметки и комментарии на полях самого Приамурского генерал-губернатора, в отличие от копий, направленных им в различные ведомства и хранящихся в РГИА.

Предложения А. А. Трусова спровоцировали организацию специальной исследовательской экспедиции в Маньчжурию. 28 марта 1902 г. Н. И. Гродеков сообщил министру внутренних дел о командировании в регион делопроизводителя своей канцелярии В. В. Перфильева и агронома Ковалева для сбора материала по вопросу о заселении русскими жителями полосы земли, прилегающей к главной линии<sup>11</sup>.

Активизацию действий генерал-губернатора спровоцировали также намерения китайского правительства, аналогичные русским устремлениям. 9 июня 1902 г. Н. И. Гродеков телеграфировал А. Н. Куропаткину, что военным комиссаром Цицикара были представлены сведения о проекте заселения китайцами Хейлудзянской провинции — на первый план поставлено заселение китайской полосы, прилегающей к железной дороге, шириною в каждую сторону от нее 15 верст. Заселение должно было начаться летом и идти от Харбина на запад<sup>12</sup>. Генерал-губернатор считал необходимым не допустить исполнения намеченного китайцами плана, а заселить прилегающую территорию русскими элементами, как он предлагал в отчете 1898 и 1900 гг.<sup>13</sup>

11 РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1518. Л. 84.

12 Там же. Л. 87.

13 Там же. Л. 88.

А. Н. Куропаткин, предпочитая экономическому варианту экспансии в Маньчжурию министра финансов военный, доложил содержание телеграммы Н. И. Гродекова Николаю II и получил от него резолюцию 12 июня 1902 г.: «Вполне одобряю»<sup>14</sup>.

Мнение императора вынудило С. Ю. Витте более подробно ознакомиться с предложениями военных. 14 июля 1902 г. из Хабаровска Н. И. Гродековым ему были направлены копии отчета Перфильева и Ковалева, а также записок по обозначенному вопросу, составленных генерал-майором Генерального штаба Трусовым и бывшим военным комиссаром Гиринской провинции полковником М. М. Манакиным<sup>15</sup>.

В сентябре 1902 г. к вопросу о поиске земли для увеличения числа русских переселенцев в Маньчжурии вновь вернулись. Для обсуждения документов, присланных Приамурским генерал-губернатором, С. Ю. Витте решил созвать особое совещание под председательством своего заместителя П. М. Романова при участии представителей правления Общества КВЖД и Министерства иностранных дел<sup>16</sup>.

Сам Н. И. Гродеков подключил к этой дискуссии и нового министра внутренних дел В. К. Плеве, направив ему 4 сентября 1902 г. телеграмму, в которой сообщал, что в ближайшем будущем китайские власти планируют начать раздачу земельных участков в районе КВЖД, в связи с чем настаивал на скорейшем проведении мероприятий по отчуждению земель. Плеве соглашался с Гродековым в том, что отчуждение земель для будущих нужд русской колонизации желательно, однако считал важным обеспечить безопасность переселенцев в Маньчжурии силами охранной стражи дороги после ухода оттуда русских войск. 10 сентября 1902 г. В. К. Плеве обратился к С. Ю. Витте по поводу предложений Н. И. Гродекова (который к тому моменту уже оставил пост генерал-губернатора) о водворении русского населения вдоль линии КВЖД. До этого времени Витте откладывал вопрос о целесообразности колонизации и переселения, объясняя это тем, что дорогу необходимо сначала построить. Как замечал Плеве, «сейчас этот процесс практически завершен, осторожная позиция Вит-

14 РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1518.

15 Там же. Л. 132.

16 Там же. Л. 190–192.

те может быть пересмотрена». Он также просил Витте высказаться по этому вопросу предельно четко<sup>17</sup>.

В своем последнем всеподданнейшем отчете по Приамурью, составленном за 1901–1902 гг., Н. И. Гродеков повторил свою настоятельную рекомендацию образовать железнодорожные батальоны вдоль КВЖД, обосновывая ее интенсивностью действий китайского правительства по «колонизации не только Маньчжурии, но и Монголии и, прежде всего, полосы, прилегающей к линии Китайской Восточной железной дороги, шириною по 15 верст в обе стороны, т. е. именно в тех пределах, в которых, согласно договору, заключенному 27 августа 1896 года... возможно отчуждение земель для надобностей железной дороги»<sup>18</sup>. Вошли в отчет Н. И. Гродекова и предложения А. А. Трусова о переселении русских подданных преимущественно из казаков и обеспеченных сословий.

По мнению бывшего генерал-губернатора, экономические и геополитические интересы империи в регионе оправдывали все затраты на реализацию предложенных мероприятий<sup>19</sup>.

Сменивший Н. И. Гродекова на посту Приамурского генерал-губернатора Д. И. Субботич в 1903 г. за три месяца до начала Русско-японской войны направил военному министру А. Н. Куропаткину письмо, в котором изложил собственное представление о путях развития дальневосточной политики России. В 1908 г. послание было опубликовано в типографии «Ревельских известий» и стало достоянием общественности, вызвав удивление своим пророческим характером.

Из текста письма становится понятно, что основная точка зрения нового Приамурского генерал-губернатора состояла в том, что «Россия должна сосредоточить свои колонизационные и военные силы только на бассейне Амура и отказаться от всех своих предприятий на юге от этого бассейна»<sup>20</sup>. Точка зрения Д. И. Субботича основывалась во многом на опыте, получен-

17 Там же. Л. 196.

18 Гродеков Н. И. Всеподданнейший отчет Приамурского генерал-губернатора генерала от инфантерии Гродекова. 1901–1902 годы. Хабаровск, 1902. С. 56.

19 Там же. С. 63.

20 Субботич Д. И. Задачи России на Дальнем Востоке: Письмо генерала Д. И. Субботича к военному министру А. Н. Куропаткину в 1903 г. // Амурская дорога и наша политика на Дальнем Востоке. Ревель, 1908. С. I–II.

ном им еще в конце XIX в. на посту Приморского губернатора во Владивостоке (1897 г.) и начальника Квантунского полуострова (1898–1901 гг.). По его мнению, положение России на Дальнем Востоке осложнилось после того, как Маньчжурию стали включать в сферу естественного влияния России и отказались от сооружения железной дороги в пределах Амурской области<sup>21</sup>. Произошло это в результате неверно определенных Россией своих приоритетов на Дальнем Востоке<sup>22</sup>.

Сравнивая показатели плотности населения в Маньчжурии, Корее и окружающих их государствах, Д. И. Субботич пришел к очевидному выводу — шансы превращения Северо-Востока Китая в русскую область совершенно безнадежны: «Колонизационная струя в Маньчжурию и Корею бьет с такой несокрушимой силой со стороны китайского Шаньдуна и Чжилейской провинции и со стороны Японии, противиться которой со стороны России просто невозможно»<sup>23</sup>. Альтернативой колонизации Д. И. Субботич считал завоевание рассматриваемой территории, где «победители охотно признаются правителями завоеванной страны как творцы и охранители спокойствия, порядка и законности»<sup>24</sup>. Но Маньчжурия к таким регионам не относилась, по мнению генерала. С экономической точки зрения мероприятия по колонизации Маньчжурии тоже вели к печальным последствиям. Стоимость одной версты КВЖД оказалась в два раза выше Уссурийской и Забайкальской линий: «...приняв даже в расчет более тяжелый тип рельсов, стоимость охраны и большее количество станционных построек, перерасход на всю дорогу составит не менее 150 миллионов (руб. — Н. Д.)»<sup>25</sup>.

Таким образом, точка зрения генерала Д. И. Субботича представляет еще один, альтернативный, вариант решения вопроса о колонизации Маньчжурии — отказ от всех притязаний на обозначенные территории и ликвидацию «возможно скорее и возможно полнее и тщательнее» всех начинаний империи на Северо-Востоке Китая.

21 *Субботич Д. И. Задачи России на Дальнем Востоке.* С. 11.

22 Там же. С. 20.

23 Там же. С. 12–13.

24 Там же. С. 14.

25 Там же. С. 14–15.

В результате Русско-японской войны часть из этих предложений будет реализована естественным образом для Южно-Маньчжурской железной дороги, но в зоне отчуждения КВЖД политика российского правительства будет осуществляться в соответствии с предложениями, озвученными в публикуемых документах.

\* \* \*

Документы публикуются по копии (документ № 1) и подлиннику (документ № 2), отложившимся в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока (далее РГИА ДВ), фонд № 702 «Канцелярия Приамурского генерал-губернатора», опись № 2 в соответствии с современными правилами орфографии и пунктуации. Ошибки и описки в некоторых словах исправлены без дополнительных оговорок. Используемые в документе сокращения (кроме общепринятых) раскрыты без комментариев.

Археографическая подготовка материалов осуществлялась в соответствии с существующими методическими рекомендациями по публикации архивных документов.

### Документ № 1

Записка министра внутренних дел Д. С. Сипягина<sup>26</sup>

Приамурскому генерал-губернатору Н. И. Гродекову<sup>27</sup> от 7 сентября 1901 г. № 482

26 Сипягин Дмитрий Сергеевич (1953–1902) — русский государственный деятель, губернатор Курляндской губернии (1888–1891), московский губернатор (1891–1893). В 1893 г. Д. С. Сипягин был назначен на должность товарища министра государственных имуществ, в январе 1894 г. занял пост товарища министра внутренних дел империи. В качестве заместителя Д. С. Сипягин возглавлял особый комитет, рассматривавший переселенческое дело. С 1899 г. по 1902 г. возглавлял Министерство внутренних дел Российской империи.

27 Гродеков Николай Иванович (1843–1913) — генерал от инфантерии, после службы на Кавказе и в Средней Азии получил назначение на Дальний Восток, где был помощником Приамурского генерал-губернатора (1893–1898), Приамурским генерал-губернатором (1898–1902), командующим войсками на Дальнем Востоке (1906).

Министр внутренних дел по переселенческому управлению<sup>28</sup> его высокопревосходительству Н. И. Гродекову. Доверительно.

Милостивый Государь, Николай Иванович.

В Комитете министров, в заседании 26 июня сего года<sup>29</sup>, слушан был внесенный, по высочайшему повелению, всеподданнейший отчет Вашего Высокопревосходительства о состоянии вверенного Вам края<sup>30</sup> за 1898–1900 гг. Изложенные в этом отчете предположения о мерах, необходимых для охраны и обеспечения непрерывного<sup>31</sup> действия Китайской Восточной железной дороги<sup>32</sup>, были собственноручно отчеркнуты Его Императорским Величеством. Вследствие сего Комитет положил о таковой высочайшей отметке поставить в известность министров иностранных дел<sup>33</sup>, внутренних дел и финансов<sup>34</sup>.

Сущность высказанных Вами по сему предмету соображений заключалась в указании на необходимость, независимо от охранной стражи, состоящей при названной железной дороге, обеспечить ее достаточным числом опытных и надежных служащих, что может быть достигнуто лишь путем образования

28 Переселенческое управление Министерства внутренних дел Российской империи было образовано 2 (14) декабря 1896 г. До образования этого учреждения переселением государственных крестьян с 1837–1894 гг. занималось Министерство государственных имуществ. Переселенческое управление осуществляло предварительное изучение районов, предназначенных для переселения; руководило выдачей разрешений на переселение; занималось общим руководством переселения сельского населения центральных районов на постоянное жительство в малонаселенные окраинные местности (Сибирь, Дальний Восток, Средняя Азия), решало вопросы устройства переселенцев и др. 1901 г.

30 Приамурское генерал-губернаторство — военно-административная единица Российской империи, созданная 6 июня 1884 г. при разделении Восточно-Сибирского генерал-губернаторства на Приамурское и Иркутское генерал-губернаторства. Включало остров Сахалин и три области: Приморскую, Амурскую и Забайкальскую.

31 Добавлено сверху черными чернилами.

32 Китайско-Восточная железная дорога — железнодорожная магистраль, проходившая по территории Маньчжурии и соединявшая Читу с Владивостоком и Порт-Артуром. Дорога построена в 1897–1903 гг. изначально как южная ветка Транссибирской магистрали. КВЖД принадлежала Российской империи и обслуживалась ее подданными.

33 Ламздорф Владимир Николаевич (1845–1907) — министр иностранных дел Российской империи в 1900–1906 гг.

34 Витте Сергей Юльевич (1849–1915) — министр финансов Российской империи в 1892–1903 гг.

особых железнодорожных батальонов<sup>35</sup>. Засим, в тех же видах охраны железной дороги, Вы признали полезным обнести важнейшие железнодорожные станции и сооружения укрепленными оградками и заселить русским населением полосу земли, прилегающую к железнодорожной линии<sup>36</sup>, в тех частях края, где это по бытовым условиям окажется возможным.

Обсудив приведенные предположения, я со своей стороны не мог не признать за ними самого серьезного значения, ибо вопрос о средствах охраны Китайской Восточной дороги имеет первостепенную государственную важность как по исключительной ценности этого сооружения, так еще более в виду тесно связанной с ним возможности широкого политического влияния России на дальнем Востоке.

В виду сего я счел соответственным войти по изъясненному вопросу в сношение с министрами финансов, военным и иностранных дел, причем сообщил, что в ряду способов обеспечения в будущем неприкосновенности Маньчжурской железной дороги<sup>37</sup> колонизация прилегающих к ней местностей русскими переселенцами является, по моему мнению, самым надежным. Поэтому выяснение принципиального вопроса об основаниях означенной колонизации, а засим скорейший приступ к практическому выполнению этой задачи представляются весьма желательными, тем более что при всей трудности сего дела я не усматриваю, с точки зрения вверенного мне ведомства, непреодолимых препятствий к успешному его осуществлению. При

35 Железнодорожные батальоны как новая форма организации железнодорожных войск появились накануне Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Именно батальонная форма организации, по мнению Военного министерства, в наибольшей степени отвечала практическим потребностям железнодорожного строительства и службы по охране и ремонту железнодорожной инфраструктуры в прифронтовой зоне.

36 Полоса отчуждения — земельные участки, занятые железнодорожными путями или предназначенные для размещения таких путей, железнодорожных станций, водоотводных и укрепительных устройств, защитных полос лесов вдоль железнодорожных путей, линий связи, устройств электроснабжения, производственных и иных зданий, строений, сооружений, устройств и других объектов железнодорожного транспорта. В случае с КВЖД это территории, которые управлялись Правлением Общества КВЖД. Ширина полосы отчуждения КВЖД могла составлять до 15 км, что зависело от различных факторов, включая особенности местности и политические соглашения. В пределах полосы отчуждения действовали особые правила и порядки, отличные от правил, действовавших на остальной территории Китая.

37 Имеется в виду КВЖД.

этом я указал, однако, что допускать в район этой линии русских переселенцев окажется возможным только в случае полной уверенности, что их личная и имущественная безопасность не будет нарушена, а в случае возникновения каких-либо осложнений им будет обеспечена своевременная помощь и защита<sup>38</sup>. Засим по вопросу о надлежащем подборе переселенцев я высказал предположение преимущественно воспользоваться раскольниками и некоторыми категориями сектантов, как, напр., духоборами<sup>39</sup>, часть коих выселилась в недавнее время в Северную Америку<sup>40</sup>. При отсутствии в крае постоянного русского населения подобные лица не могут представить опасности с точки зрения религиозной пропаганды, а между тем они испытаны уже как выдающиеся колонизаторы, стойкие в охране своей народности и способные преодолеть самые трудные условия водворения. В заключение приведенных соображений я указал, что предполагаемое заселение Маньчжурии должно быть производимо, по моему мнению, исключительно распоряжением правительства и под его ответственностью за дальнейшую судьбу переселяемых лиц<sup>41</sup>, и что при таких условиях осуществление изъясненного мероприятия требует особой осторожности и к нему может быть приступлено не прежде, как по точном выяснении, какие из указанных Вашим Высокопревосходительством мер, кроме упомянутого заселения, имеется в виду принять с целью охраны района<sup>42</sup> Маньчжурской железной дороги, в какой срок предполагается привести их в исполнение<sup>43</sup> и, наконец, можно ли быть уверенным, что личная и имущественная безопасность русских переселенцев будет теми мерами достаточно ограждена.

В ответ на означенное сношение министр иностранных дел уведомил меня<sup>44</sup>, что он не встречает возражений против предположений Министерства внутренних дел и заметил толь-

38 Подчеркнуто карандашом, слева от подчеркнутого текста стоит помета «1».

39 Духоборцы (духоборы) — христианская религиозная секта, возникшая предположительно в конце XVII — начале XVIII в. Духоборы не считали Священное Писание источником веры и признавали только живое устное слово. Придерживались учения о «внутренней» церкви и поклонении Богу духом и истиной. Отвергали внешнюю обрядность церкви, выступали против насилия.

40 Подчеркнуто карандашом, слева от подчеркнутого текста стоит помета «2».

41 Подчеркнуто карандашом, слева от подчеркнутого текста стоит помета «3».

42 Подписано сверху черными чернилами.

43 Подчеркнуто карандашом, слева от подчеркнутого текста стоит помета «4».

44 Подчеркнуто карандашом.

ко, что осуществление их на деле казалось бы соответственным отложить до завершения постройки Китайской Восточной железной дороги<sup>45</sup>.

Военный министр, с своей стороны, указал:

1) что заселение Маньчжурской железной дороги, если только таковое будет возможно, должно сосредоточиться на магистрали до Владивостока<sup>46</sup>;

2) что во избежание наплыва в наш Приамурский край желтолицых<sup>47</sup> желательно послать переселенцев туда, а не в Маньчжурию<sup>48</sup>;

3) что колонизация Маньчжурской железной дороги связана с нашими предположениями о дальнейшей роли России в Маньчжурии: если дело пойдет в направлении присоединения ее в той или иной форме к России — колонизация желательна, если нет — то нельзя и колонизировать<sup>49</sup>;

4) что колонизация Маньчжурии желательна путем поселения в ней преимущественно казачьего войска<sup>50</sup>;

5) что духоборы-постники, по своим верованиям не признающие оружия и защиты, элемент для колонизации нежелательный<sup>51</sup>;

и 6) что пограничная стража, с выходом наших регулярных войск из Маньчжурии, не может выполнять двойную задачу: охранять железную дорогу и обеспечивать безопасность русских переселенцев<sup>52</sup>.

Что же касается министра финансов, то в своем ответном письме он сообщил, что вопрос об обеспечении безопасности Китайской Восточной железной дороги и ее служащих самым серьезным образом озабочивал Министерство финансов со времени учреждения Общества<sup>53</sup> для сооружения названной дороги, т. е. еще с конца 1896 г. Первоначально принятыми с высочайшего

45 Подчеркнуто карандашом, слева от подчеркнутого текста стоит помета «5».

46 Подчеркнуто карандашом, слева от подчеркнутого текста стоит помета «6».

47 Распространенное обобщающее наименование китайцев и корейцев в конце XIX — начале XX в. в России.

48 Слева от подчеркнутого текста стоит помета «7».

49 Слева от подчеркнутого текста стоит помета «8».

50 Слева от подчеркнутого текста стоит помета «9».

51 Слева от подчеркнутого текста стоит помета «10».

52 Слева от подчеркнутого текста стоит помета «11».

53 Более подробно историю создания Общества Китайско-Восточной железной дороги см.: *Лукоянов И. В.* «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб., 2008. С. 100.

соизволения в этом направлении мерами имелось в виду обеспечить дороге достаточную охрану в мирное время. Эта цель и была достигнута посредством организации особой железнодорожной стражи, которая вполне успешно охраняла дорогу в течение почти 2 1/2 лет. Неожиданно вспыхнувшие весной минувшего года в Чжилийской провинции и распространившиеся затем на Маньчжурию беспорядки<sup>54</sup> выяснили, однако, необходимость считаться при охране железнодорожной линии и с возможностью серьезных волнений в стране, вследствие чего по непосредственным Его Императорского Величества указаниям были намечены и ныне уже частью приведены, а частью приводятся в исполнение новые мероприятия, коими имеет быть вполне надежно ограждена безопасность, и обеспечение как сооружения, так и эксплуатации Китайской Восточной железной дороги даже на случай каких-либо осложнений. Главнейшим из сих мероприятий являются значительное увеличение численности железнодорожной стражи, преобразование ее в отдельный округ Пограничной стражи, снабжение этой стражи артиллерией и укрепление железнодорожных станций<sup>55</sup>.

Переходя затем к вопросу о колонизации местностей, прилегающих к Китайской Восточной железной дороге русскими переселенцами, Статс-секретарь Витте высказал, что эта мера заслуживает самого полного внимания, но осуществление ее на практике в настоящее, по крайней мере, время едва ли своевременно в отношении магистрали Китайской Восточной железной дороги<sup>56</sup>, в отношении же Южно-Маньчжурской ветви<sup>57</sup> последней во всяком случае крайне опасно.

При изыскании средств для более надежной защиты сооружаемых нами в Маньчжурии железнодорожных линий указанная мера — заселение окрестностей этих линий русским элементом — уже была предметом обсуждения в Министерстве

54 Подразумевается Ихэтуаньское восстание в Северном Китае (1899–1901).

55 Более подробно об этом см.: *Авилов Р. С.* Долговременные казематированные блокгаузы на КВЖД: от идеи до проектов сооружений. 1900–1911 гг. // *Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества*. 2023. № 13. С. 98–103.

56 Подчеркнуто карандашом, слева на полях помета «Почему?».

57 Южно-Маньчжурская ветвь, как часть Китайско-Восточной железной дороги, была построена по линии Харбин — Порт-Артур в 1898–1903 гг. Строительство этой линии велось на основании Русско-китайской конвенции 1898 г. для установления железнодорожного сообщения с Квантунской областью и портами Дальним и Порт-Артуром.

финансов<sup>58</sup>, причем, в виду особой важности ее, товарищу председателю правления Общества Китайской Восточной железной дороги инженеру Кербедзу<sup>59</sup>, находившемуся в то время в Маньчжурии, было поручено обсудить ее на месте. Образованное для сего инженером Кербедзом совещание, при участии члена Правления дороги д[ействительного] с[татского] с[оветника] Ходоровского<sup>60</sup> и главного инженера по сооружению дороги<sup>61</sup>, выказалось, однако, по означенному предмету в отрицательном смысле, так как свободные для водворения поселенцев места имеются лишь вдоль главной линии Китайской Восточной железной дороги, проходящей на весьма значительном расстоянии по сравнительно пустынным местам. Но именно благодаря этому последнему обстоятельству названная линия не подвергается серьезной опасности и потому менее нуждается в заселении окрестностей ее русскими людьми. В виду сего, а равно тяжелых условий жизни здесь, представлялось бы, по-видимому, более осторожным отложить колонизацию этого района до окончания работ по сооружению железной дороги, когда последняя внесет в страну некоторое оживление<sup>62</sup>. Что касается затем Южно-Маньчжурской ветви, в особенности южных ее частей, то здесь вся сколько-нибудь доступная для обработки земля занята с давних пор громадным количеством мелких китайских землевладельцев<sup>63</sup>, вследствие чего отчуждение сколько-нибудь значительных участков земли для водворения русских поселенцев легко может вызвать сильный протест со стороны местного населения и даже повести к весьма нежелательным для нас осложнениям<sup>64</sup>. Приведенные соображения вполне подтверждаются, по словам министра финансов, и отзывом Вашего Высокопревосходительства,

58 Совещание для обсуждения вопроса о расширении полосы отчуждения вдоль КВЖД и проведения предварительных расчетов ожидаемых в связи с этим расходов было организовано Витте в 1900 г. См.: РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 1518. Л. 29–31.

59 Кербедз Станислав Ипполитович (1844–1910) — товарищ, затем председатель правления Общества КВЖД.

60 Ходоровский Иван Иванович (1844 — после 1917) — действительный статский советник, член правления КВЖД. Председатель комиссии по приемке Китайско-Восточной железной дороги в постоянную эксплуатацию в июле 1903 г.

61 Югович Александр Иосифович (1842–1925) — российский инженер; главный инженер строительства Китайско-Восточной железной дороги.

62 Подчеркнуто карандашом. Слева на полях помета карандашом «12».

63 Подчеркнуто карандашом. Слева на полях помета карандашом «13».

64 Подчеркнуто карандашом. Слева на полях помета карандашом «14».

изложенным в телеграмме из Гирина<sup>65</sup> от 26 декабря минувшего года, в которой Вы изволили высказаться против дальнейшего отчуждения земли в районе Южно-Маньчжурской ветви, указав, что даже самое проведение этой ветви с очень небольшою сравнительно полосой отчуждения было встречено местным населением и властями крайне враждебно.

Наконец, в дополнительном по рассматриваемому делу отзыве генерал от инфантерии Куропаткин<sup>66</sup> уведомил меня, что вследствие сношения его по возбужденному Вами вопросу об отчуждении по обе стороны Китайской Восточной железной дороги 5-верстной полосы для русских поселений Статс-секретарь Витте препроводил ему, при записке от 3 декабря прошлого года, копию телеграммы тайного советника Романова следующего содержания: «Кербедз, Югович телеграфируют, что вопрос об увеличении полосы отчуждения до 5 верст подробно обсуждался в Особом совещании, признавшем, что это вызовет осложнения и потребует добавочного расхода по главной линии до 35 миллионов, по южной — до 240 миллионов<sup>67</sup>, не считая стоимости отчуждения находящихся в этой полосе городов. По мнению Кербедза, поселение русских в Маньчжурии немислимо, с чем в частных беседах согласны и многие военные»<sup>68</sup>.

О вышеизложенном долгом считаю довести до сведения Вашего Высочайшего превосходительства, покорнейше прося Вас, милостивый государь, почтить меня отзывом по существу приведенных соображений и доставить все необходимые для выяснения сего дела данные, а равно и окончательное Ваше заключение относительно возможности и своевременности практической постановки возбужденного Вами вопроса.

65 Многонациональная провинция на северо-востоке Китая; административный центр и крупнейший город — Чанчунь.

66 Куропаткин Алексей Николаевич (1848–1925) — русский военный и государственный деятель, генерал от инфантерии (1 января 1901), генерал-адъютант (14 апреля 1902), военный министр Российской империи (1898–1904), член Государственного совета. В Русско-японскую войну последовательно занимал должности командующего Маньчжурской армией (7 февраля — 13 октября 1904), главнокомандующего всеми сухопутными и морскими вооруженными силами, действующими против Японии (13 октября 1904 — 3 марта 1905), командующего 1-й Маньчжурской армией (8 марта 1905 — 3 февраля 1906).

67 Подчеркнуто карандашом. Слева на полях помета карандашом «15».

68 Подчеркнуто карандашом. Слева на полях помета карандашом «16».

Примите уверение в глубоком моем уважении и истинной преданности.

/Подп./ Сипягин.

№ 482. 7 сентября 1901 г.

Верно: За делопроизводителя Е. Данишин

РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 611. Л. 9–11 об.

Машинописный. Копия

---

## Документ № 2

Доклад «О нашей колонизации в Маньчжурии» генерала для поручений при командующем войсками Приамурского военного округа<sup>69</sup>  
А. А. Трусова<sup>70</sup> командующему войсками Приамурского военного округа Н. И. Гродекову  
от 24 марта 1902 г. (г. Хабаровск)

Генерал для поручений при командующем войсками Округа.  
24 марта 1902 г. № Лит. А. г. Хабаровск. Его Высокопревосходительству командующему войсками Округа.

Доклад. О нашей колонизации в Маньчжурии<sup>71</sup>.

Ваше Высокопревосходительство возбудили вопрос о колонизации нами местностей северной Маньчжурии, прилегающих к Китайской Восточной железной дороге.

---

69 Приамурский военный округ — административное и территориальное формирование вооруженных сил Российской империи. Образован 20 мая (1 июня) 1884 г. при разделении Восточного Сибирского военного округа на Иркутский и Приамурский. Более подробно историю ПВО см.: *Авилов Р. С.* Приамурский военный округ (1884–1918 гг.): страницы истории // Военно-исторический журнал. 2015. № 11. С. 3–10.

70 Трусов Алексей Александрович (1853–1911) — окончил Николаевскую академию Генерального штаба, участник Русско-турецкой войны 1877–1878 гг., Китайского похода 1900–1901 гг. Получил звание генерал-майора в 1901 г. «за отличие в делах против китайцев». Состоял в распоряжении командующего Приамурским военным округом, генерал для поручений при командующем Приамурским военным округом с 1900 г. Уволен от службы по домашним обстоятельствам в 1906 г.

71 На полях помета карандашом «Относительно программы исследований (на последней страницы) прошу переговорить. 24.III.902».

Вопрос этот, в виду высочайшей отметки его во всеподданнейшем отчете, был рассмотрен в Комитете министров, которым и признан вопросом особой важности и по поводу которого три министерства, а именно военное, внутренних дел и финансов, высказались в смысле необходимости дальнейшего рассмотрения всех данных, которые могли бы послужить к уяснению и разрешению его в том или ином смысле.

Ваше Высокопревосходительство поручили мне ознакомиться<sup>72</sup> с этим делом и доложить Вам более подробные соображения по поводу его.

Казалось бы, прежде всего надлежит остановиться на кратком выяснении, в чем именно заключается особая важность этого вопроса.

Мы построили Китайскую Восточную железную дорогу, являющуюся продолжением нашего великого сибирского пути, с которым связаны были все важнейшие наши интересы, как в стратегическом и политическом отношениях, так и в смысле развития жизни наших окраин и будущих наших финансовых успехов.

При помощи оружия мы сомкнули наконец строившиеся линии железной дороги, затратив на это колоссальные деньги.

Очевидно, что в настоящее время эксплуатация дороги, главнейшим образом, опирается на вооруженную силу в виде Заамурского корпуса пограничной стражи<sup>73</sup> и полевых войск, находящихся пока еще в Маньчжурии. После вывода последних останется одна Пограничная стража. Численность таковой предположено довести до 25000 человек.

Сознание необходимости содержать на дороге такую значительную вооруженную силу уже служит указателем на то, что положение ее не прочно. Поэтому признается нужным предпринять целый ряд мер к закреплению ее за нами и к обеспечению ее эксплуатации во всех отношениях за нами. Таковыми мерами могут быть различные договоры и соглашения, вооруженная сила и, наконец, только что поднятый вопрос о направлении нашей колонизации на линию дороги.

72 Подписано выше черными чернилами.

73 Заамурский округ Отдельного корпуса пограничной стражи (ЗО ОКПС), который был образован в 1901 г. для охраны КВЖД. Подробнее об этом см.: Вишняков О. В. Создание Заамурского округа отдельного корпуса пограничной стражи. Конец XIX — начало XX века // Военно-исторический журнал. 2007. № 1. С. 55–57.

Договоры и соглашения хороши и действительны, но только до тех пор, пока их хотят соблюдать. Применения вооруженной силы лучше стремиться избежать, как потому что она слишком дорого стоит, так и потому что это применение крайне нежелательно. Уничтожая всякое развитие культурной жизни, оно может иметь лишь временное значение и ни в каком случае не может послужить основой мирного и более прочного владения нами построенной железной дорогой. Да и наконец, где же предел размеров этой силы? Если в настоящее время, когда мы разбили бывшие в Маньчжурии китайские войска и обезоружили страну, когда мы рассеяли бродившие по ней разбойничьи шайки хунхузов<sup>74</sup>, признается нужным содержать двадцати пяти тысячный корпус войск и созидать целый план фортификационного укрепления дороги, то что же будет дальше, когда китайская армия в Маньчжурии создастся вновь, конечно лучшая, чем была, когда традиционные хунхузы опять станут проявлять свою деятельность и когда наконец китайское население вплотную придвинется к дороге, что особенно опасно по отношению к магистральной. При этом не надо забывать, что минувшие беспорядки не улучшили наших отношений с Китаем и Маньчжурией, а скорее ухудшили. Пограничная стража получила в наследство от бывших охранников ненависть всего населения Маньчжурии, а регулярные войска лишь только терпимы. Китайская средняя и низшая администрации против нас, ибо мы сильно ударили их по карману, а среди китайского народа нарождаются новые патристические общества, деятельность которых, несомненно поддерживаемая правительством, направляется против иностранцев и в особенности против нас, явившихся к ним непрошенными и нежеланными гостями.

При таких условиях очевидно, что указанные два рода мер (договоры и соглашения и вооруженная сила) несмотря на все их неоспариваемое значение, еще недостаточны для возможно полного обеспечения нашей дороги и нашего русского дела в Маньчжурии.

Создав железную дорогу в ней, мы тем самым дали новый и могучий толчок развитию китайской жизни. Китай не замедлит

74 Хунхузы — члены организованных китайских банд, действовавших в Северо-Восточном Китае (Маньчжурии), а также на прилегающих территориях российского Дальнего Востока, Кореи и Монголии во второй половине XIX — начале XX в.

воспользоваться этим и скоро наступит время, когда китайцы прочно засядут на нашей дороге и когда без<sup>75</sup> китайской администрации и без китайцев мы с эксплуатацией ее не управимся. Против такого нежелательного нам чисто культурного движения мы должны выставить таковое же.

Поселив наших новоселов на избранных местах магистрали, мы уменьшим этим прилив на нее китайцев, увеличим число наших культурных бойцов, создадим собственный контингент для эксплуатации дороги, уменьшим необходимость обращаться за удовлетворением многих жизненных потребностей к китайцам и положим начало сближения двух народностей, пока совершенно чуждых друг другу, и вполне мирным путем создадим положение, при котором те и другие могут войти во взаимное соглашение и сойтись на обоюдных выгодах<sup>76</sup>.

Таких результатов, которые только и могут быть залогами нашего спокойствия и выгод, мы можем рассчитывать достигнуть лишь только путем колонизации.

Но этим еще не исчерпывается вся польза, какую эта колонизация может принести. Мы не можем не обратить внимания на направление, какое принимает деятельность нашего соседа Японии, которая всеми силами стремится выбраться на материк и также взирает на Маньчжурию как на арену своего будущего развития и процветания.

Начав с войны с Китаем<sup>77</sup>, Япония в короткое время сделала уже слишком заметные успехи. Она вошла с ним в тайное соглашение, она наряду с другими первоклассными державами принимала участие в событиях 1900 г., чем и завоевала себе право дальнейшего вмешательства в дела Китая и Маньчжурии, от чего уже и не отступится. Она забирает в свои руки будущее развитие китайских вооруженных сил путем наводнения их своими инструкторами и, наконец, в последнее время, учреждает в Маньчжурии своих консулов<sup>78</sup> и заводит Китайско-Японские банки. Одним словом, Япония стремится всеми мерами к приобретению преобладающего влияния на ход дел в Маньчжурии и даже, может быть, к гегемонии на Дальнем Востоке.

---

75 Дописано сверху черными чернилами.

76 Отчеркнуто слева карандашом. Стоит помета «NB».

77 Имеется в виду Японо-китайская война 1894-1895 гг.

78 Зачеркнуто карандашом.

Пока она пользуется для достижения поставленных целей договорами и соглашениями да рассчитывает на свои вооруженные силы, это еще не страшно, но когда она вступит на почву мирной борьбы также путем своей колонизации, тогда положение наше ухудшится<sup>79</sup>. Против первого мы можем еще противопоставить равные силы, против второй же нет, ибо шансы тут на стороне соперника. Мы не в состоянии даже будем уловить момента начала этого дела и спохватимся только тогда, когда будет уже поздно.

Быстрое, ничем с нашей стороны не заторможенное развитие китайской жизни на западном участке магистрали дороги запрет нам доступ в Монголию и, предоставив Китаю возможность захватить эту страну, как бы в вилку, совершенно прикроет ее от нашего влияния. Это тоже может иметь большое для нас значение, ибо кто знает, какая роль будет принадлежать Монголии в грядущих событиях на востоке<sup>80</sup>.

Таким образом, к исчисленным ближайшим последствиям нашей колонизации надо присоединить еще и ее существенную услугу, которую она может оказать в борьбе нашей с Японией и в обеспечении за нами свободы действий в Монголии.

Казалось бы, что изложенные весьма вероятные соображения о положении вещей на востоке и те прочные и серьезные выгоды, которые ближе всего могут быть последствиями нашей колонизации, создают для нее роль важного государственного вопроса вообще, а по отношению к нашему делу в Маньчжурii делают его и вопросом исключительной, первостепенной важности.

Приступить к этому делу необходимо и как можно скорее, пока еще может быть не поздно.

Говоря о колонизации прилегающих к Китайской Восточной железной дороге местностей, казалось бы, следовало не оставлять без внимания и другие части Маньчжурii, имеющие соотношение к помянутой дороге, в особенности к магистрали ее.

---

79 Отчеркнуто слева карандашом. Стоит помета «NB».

80 Отчеркнуто слева карандашом. Стоит помета «NB».

Таковыми должны быть: район течения нижней и средней р. Сунгари<sup>81</sup>, район Нингуты<sup>82</sup> и путь от Цицикара<sup>83</sup> на Благовещенск.

Колонизация в районе р. Сунгари обеспечит свободное пользование этой рекой, а устройством своих поселений в местах, выбранных для главных речных пристаней, мы создадим точки опоры для нашего коммерческого судоходства и притянем к реке все средства с обоих берегов. Ставя наши поселки в районе Нингуты, мы отдаляем вредные нам чуждые элементы от железной дороги, а такие же поселки между Цицикаром и Благовещенском послужат звеньями цепи для соединения последнего с центральной империей. В интересах же собственно Амурской области эти поселки будут иметь большое значение. Область эта очутилась теперь выброшенной из сети мировых сообщений и обречена на прежнее прозябание, имея в своем распоряжении лишь старый водный путь да вновь строящуюся, будущую еще, гужевую дорогу левым берегом Амура.

Создание наших поселений в северной Маньчжурии может нам пользоваться, не в обиду другим, всеми средствами страны и сделает для нас ненужным стремление к обладанию ею, казалось бы, для нас крайне опасному. Мы не в состоянии будем управиться с многочисленным, сильным и высококультурным населением этой страны при чуть не диаметрально противоположных принципах жизни и полном незнании обычаев народа и его языка. Это, кажется, не требует особых доказательств.

Трудно, таким образом, сомневаться в полезности трактуемой меры, еще менее в ее необходимости, и надо проводить ее в жизнь, как можно скорее, если мы уже не опоздали.

Конечно, такое большое и трудное дело не может пройти без некоторых неудач и разочарований, но это мелочи, и перед этим останавливаться не следует.

Из изложенного в письме министра внутренних дел от 7-го сентября минувшего года за № 482 копии при сем прилагаем

81 Сунгари — река на северо-востоке Китая, самый крупный приток Амура по водности, впадает в него справа по течению. Река Сунгари протекает по территории провинций Гирин и Хэйлунцзян; на ней находятся города Гирин, Харбин и др.

82 Нингута — городской уезд городского округа Муданьцзян провинции Хэйлунцзян.

83 Цицикар — второй по значению городской округ провинции Хэйлунцзян, крупная железнодорожная станция КВЖД.

усматривается, что возбужденный во всеподданнейшем отчете вопрос о заселении русским населением полосы земли, прилегающей к нашей железнодорожной линии в Маньчжурии, в Комитете министров был рассмотрен в общих чертах и с точки зрения общепринятых для этого у нас оснований.

Колонизация наша, поддерживаемая правительством, до сих пор направлялась лишь в местности, вошедшие в состав империи, и успех ее, находясь всецело в зависимости от администрации, обеспечивался главнейшим образом выбором районов для переселения и количеством годной к обработке земли. Вновь сажаемое русское население предназначалось обыкновенно для оживления пустынных местностей страны, для внесения и упрочения в них русской жизни и для борьбы против прилива в наши пределы чуждых народностей, что в особенности имеет место для Приамурского края, где культурная борьба с могучим соседом представляет вопрос большой важности.

Все эти основания и задачи, несомненно, остаются неизменными и в данном случае, но к ним прибавляется новая, еще неизведанная обстановка, и на будущих колонистов, кроме того, возлагается еще и новая задача: послужить к усилению охраны нашего ценного сооружения, Китайской Восточной железной дороги, и к закреплению ее за нами.

Рассматривая вопрос с последней точки зрения, нам придется выработать ряд разных мероприятий, которые могли бы обеспечить успех дела, но мероприятий, отличных от тех, которыми до сих пор обеспечивалась наша колонизация.

Прежде всего предстоит решить вопрос, на каких основаниях мы будем колонизировать страну, входящую в состав другого, чуждого нам по всему, но могучего и вполне организованного государства. Какими путями мы обеспечим успех этого дела и какие будем иметь в своем распоряжении средства для борьбы с противодействием. Какие контингенты нашего населения окажутся наиболее отвечающими новым и совершенно оригинальным условиям рассматриваемой колонизации и какие размеры должна она будет принять.

Вопрос этот, признанный тремя министерствами вопросом первостепенной важности, вызвал различные мнения, клонящиеся к уяснению обстановки его.

Министерство внутренних дел считает прежде всего необходимым обеспечить полное спокойствие и безопасность полосы

железной дороги и предлагает заселять ее нашими сектантами (духоборами).

Министерство военное признает такую колонизацию лишь при условии присоединения к нам Маньчжурии, требует заселения казаками и указывает на важность колонизации наших собственных пределов, как будто<sup>84</sup> придавая последней преимущественное значение.

Министерство финансов, считая помянутую колонизацию одним из многих средств обеспечения нашей железной дороги, сомневается в своевременности этой меры и указывает на колоссальные расходы, которых она потребует.

Ближайшее рассмотрение этих мнений, хотя в общих чертах, вызывает нижеследующие соображения.

По вопросу, поднятому Министерством внутренних дел, нельзя не согласиться, что, с одной стороны, наши сектанты, в особенности духоборы, обладают всеми положительными качествами, какие только можно желать от переселяемого контингента, в смысле культурности, энергии, стойкости в сохранении своей народности, но несмотря на это, они не желательны, главным образом потому, что не признают оружия ни для защиты государственного интереса, ни даже собственного имущества и жизни.

Такой контингент не будет отвечать условиям новой колонизации, для которой полагалось бы избрать более воинственное население. Это обуславливается тем, что в случае крайности новоселы должны будут не только оказать собственное сопротивление оружием, но и по нужде действовать рука об руку с Пограничной стражей или даже с регулярными войсками. Вообще нужен такой контингент, который бы не требовал особых мер к обеспечению его спокойствия. В этом случае мнение Министерства военного о колонизации линии железной дороги казаками нельзя не признать наиболее отвечающим обстановке. Что же касается до мнения Министерства внутренних дел, что русских переселенцев можно допустить в район линии железной дороги в Маньчжурии только тогда, когда будет полная уверенность в безопасности их, то таковое, казалось бы, данной обстановке вполне не отвечает<sup>85</sup>.

84 Зачеркнуто карандашом.

85 Отчеркнуто слева карандашом.

Пограничная стража, в особенности доведенная до предположенной численности, будет до некоторой степени обеспечивать безопасность новоселов, но этим на первое время и надо удовлетворяться, признав таковое обеспечение достаточным, в какой бы мере оно ни проявилось. В остальном новоселы сами в себе должны иметь задатки к защите дарованных им земель и своей собственности.

Обеспечение колонистов войсками может иметь место лишь в крайности, и если в этом будет надобность, то дело уже плохо. Несомненно, что колонизация наша может начаться лишь только с согласия китайского правительства<sup>86</sup>. Пояснять это положение, казалось бы, и надобности нет, иначе поставленная колонизация обратилась бы в завоевание. Тогда при наличии такого согласия она будет обставлена различными договорами и соглашениями, которые и надо посчитать достаточными для спокойствия новоселов. Иного, более нормального, выхода найти нельзя. Кроме того, самый вопрос о спокойствии на линии дороги должен быть поставлен иначе. Данная колонизация не являет собою цели, которая может быть достигнута при водворении спокойствия, а наоборот, она сама должна быть одним из средств для достижения этого спокойствия<sup>87</sup>.

Ожидать наступления времени, когда мы можем быть уверенными в полной безопасности нашей железной дороги от каких бы то ни было неприязненных покушений, казалось бы нерасчетливым. Надо иметь в виду, что железная дорога неизбежно послужит к сильнейшему и скорейшему развитию китайской жизни около себя. Китайцы быстро займут все годные для устройства поселений места, и на магистрали дороги получится положение, одинаковое с тем, которое ныне существует на южной ветке дороги. Тогда, чтобы провести в жизнь идею заселения этой магистрали, придется уже выживать китайцев с нее, что вряд ли окажется возможным. Во всяком случае лучшие и наиболее выгодные места могут оказаться занятыми и в наши руки не попадут или вынудят нас на непомерные расходы. Необходимо поторопиться с этим делом<sup>88</sup> и начать его, хотя бы даже с некоторым риском, приобретя каким-нибудь способом участки земли

---

86 Подчеркнуто карандашом.

87 Отчеркнуто слева карандашом. Стоит помета «NB».

88 Подчеркнуто карандашом.

и занять годные для земледелия площади в пока еще пустынных местностях страны.

На основании только что изложенного нельзя присоединиться также и к мнению военного министерства, что колонизация наша желательна лишь в том случае, если дело примет направление в смысле присоединения в том или другом виде Маньчжурии к нашим пределам, если же нет, то и колонизировать полосу местности, прилегающей к Китайской Восточной железной дороге, нельзя.

Можно, пожалуй, считать несомненным, что начало колонизации в настоящую минуту будет поставлено в несколько трудное и, может быть, даже рискованное положение, что оно может потребовать даже некоторых жертв, но оно так важно, что останавливаться перед этим, казалось бы, не следует. Ждать выяснения маньчжурского вопроса придется неопределенное время. Китайцы же мешкать, вероятно, не будут. Надо скорее захватить, каким бы то ни было образом, необходимые участки земли в свои руки и попытаться затормозить могущий быть прилив китайской народности на нашу железную артерию, пока население Китая еще не вполне уяснило себе все выгоды для него железной дороги и пока китайцы, влекомые инстинктом и направляемые своим правительством, не облепили ее сплошной массой и не создали около нее новую живую китайскую стену, пробить которую будет невозможно<sup>89</sup> и при существовании которой никакая другая жизнь и никакое другое влияние, кроме китайских, будут невозможны. Если пропустим время, то с делом колонизации нашей придется расстаться навсегда и лишиться, таким образом, самого могущественного закрепления дороги за нами.

Маньчжурия, по крайней мере на протяжении магистральной дороги, представляет для нас не только театр военных действий, но и еще более театр культурной борьбы<sup>90</sup>. Нам одинаково выгодно сосредоточить на этом театре мирных бойцов раньше, чем это успеет сделать противная сторона. Некоторая опасность и риск не беда, равно как и не важно, что новоселам, может быть, в скором времени придется поработать и оружием, но дело то будет уже начато и, весьма вероятно, успеет пустить корни<sup>91</sup>.

89 Подчеркнуто карандашом.

90 Подчеркнуто карандашом.

91 Отчеркнуто слева карандашом. Стоит помета «NB».

В этом смысле казачий контингент населения как нельзя более будет отвечать обстановке<sup>92</sup>.

Мнение военного министерства, что колонизация наших собственных, пограничных с Маньчжурией, районов как преграда приливу желтолицых имеет большое значение, совершенно верно, но эта колонизация нисколько не потерпит от колонизации магистрали железной дороги. Наоборот, еще лучше, если и та, и другая будут идти параллельно. Колонизация магистрали дороги не только не может ослабить колонизации наших владений, но, напротив, будет споспешествовать ей, ибо прикроет наши пределы от китайского вторжения и, отхватив обширный район страны к северу от этой магистрали, легко, может быть, создаст положение, при котором этот район со временем естественно присоединится к нашим владениям без необходимости прибегать к насилию.

Нельзя также присоединиться и к мнению Министерства финансов, что колонизация магистрали дороги едва ли теперь своевременна.

В чем может заключаться несвоевременность? Разве только в новизне положения. Но думается, что все будет зависеть от того, как приняться за дело. Полагалось бы, что именно теперь и надлежит приняться за него, и неотлагательно, по крайней мере по отношению к магистрали дороги.

Вопрос о колонизации нашей южной ветки пути стоит в других по отношению к магистрали условиях. Дело тут действительно сложнее и труднее и, во всяком случае, потребует значительных затрат с весьма гадательной надеждой на успех. Главнейшей причиной этого служит густая населенность района, по которому проходит эта ветка. Там свободных земель уже нет. Но эта-то трудность и есть указатель того, что нам нельзя мешкать с решением вопроса относительно магистрали дороги.

Мало оснований думать, чтобы теперь могли встретиться особые затруднения в начале этого дела. Северная часть Маньчжурии, заключающаяся между рр. Амуром и Сунгари, хотя и принадлежит Китаю, но он мало обращал на нее внимания<sup>93</sup>. Эта полоса в течение многих лет была как бы нейтральная. Она

92 Подчеркнуто карандашом. Подведена стрелка от предыдущей подчеркнутой фразы.

93 Подчеркнуто карандашом. Слева на полях стоит помета «?».

начала заселяться китайцами немного более четверти века тому назад, что, по-видимому, было вызвано колонизацией нашей в Южно-Уссурийском крае. При начале разрешения вопроса постройки Китайской Восточной железной дороги, Китай уступил нам необходимые участки земли в этой части Маньчжурии беспрепятственно. Он как будто бы дал молчаливое согласие на хозяйничанье наше в этой<sup>94</sup> части страны и, по-видимому, спокойно отнесся к будущему ее. Постройка южной ветки дороги и следовавшие затем события в Маньчжурии видоизменили несколько положение к худшему. Тем не менее, может быть, позволительно думать, чтобы теперь могли встретиться препятствия и что можно еще найти какой-нибудь выход, чтобы обеспечить успех нашей колонизации на магистрали дороги. За будущее поручиться нельзя, чему примером служит судьба нашего отдельного соглашения с Китаем по маньчжурскому вопросу<sup>95</sup>.

В настоящее время восточная часть магистрали заселена сравнительно мало, западная же часть даже почти пустынна. Но это не будет продолжаться долго. Китай обратит на эту сторону дела внимание и быстро направит туда свое население, которое прочно и в больших массах засядет на окружающих эту магистраль землях, и эта полоса Маньчжурии скоро ничем не будет отличаться от населеннейших местностей ее.

Не далее семи лет тому назад считалось, что длинная граница Приамурского округа с Монголией и Маньчжурией до некоторой степени может признаваться обеспеченной, потому что населенные районы этих стран достаточно удалены от нее и отделены от нас трудно проходимыми пустырями. Но и тогда была признана необходимость ожидаемому в будущем приливу желтолицых противопоставить наше население, которое могло бы затормозить этот прилив.

Проведенная железная дорога быстро пододвинет к нам китайские полчища и поставит десятки и сотни наших лицом к лицу с тысячами и сотнями тысяч могучих, в культурном смысле, конкурентов.

94 Надписано сверху черными чернилами.

95 Речь идет о русско-китайской конвенции 1898 г., согласно которой предусматривалось предоставление Китаем в арендное пользование России Порт-Артура (Люйшуня) и Дальнего (Даляня) и разрешалась прокладка к этим портам железной дороги (Южно-Маньчжурская железная дорога) от одного из пунктов Китайско-Восточной железной дороги.

Все это такие данные, которые скорее говорят, что именно теперь-то и своевременно практическое разрешение вопроса колонизации Китайской Восточной железной дороги. Начать его надо с магистрали, не откладывая, и вести одинаково, как на западной, так и на восточной ее ветках. Каждый год проволочки послужит лишь только минусом для нас. Мы должны помнить, что, вызвав Китай на бой, нельзя бездействовать, тем более что от предстоящей борьбы на всех поприщах деятельности отказаться мы теперь не можем и что с проведением Китайской Восточной железной дороги мы много шансов передали в руки противника. Главнейшим средством для такой борьбы может быть только наша колонизация, а вооруженная сила может иметь лишь только второстепенное значение<sup>96</sup>.

Магистраль дороги двинула нас с пограничного Амура вперед и, что бы там ни было, но естественно отдаст прикрытую ею часть страны в наши руки. Казалось, не следовало бы отдавать ее противнику, предупредив его водворение там.

Изложенные соображения приводят к следующим общим выводам:

- 1) Что колонизация линии Китайской Восточной железной дороги представляет собой вопрос особой важности.
- 2) Что колонизацию эту надлежит рассматривать как меру не только полезную, но и необходимую.
- 3) Что именно теперь-то и своевременно приступить к практическому решению этого вопроса и не откладывая, ибо потом, может быть, будет уже поздно и
- 4) что дело должно быть начато с магистрали дороги.

Приобретение необходимого количества земли, годной для поселений, конечно, стоит на первом плане.

В комиссии под председательством инженера Кербедза вопрос о приобретении необходимых для переселения земель был поставлен так: 1) Земли должны приобретаться покупкой и 2) приобретению должна подлежать пятиверстная полоса земли по обе стороны дороги.

Нельзя согласиться с такой постановкой вопроса. Во-первых, потому, что, может быть, не во всех местах линии дороги надо будет покупать землю. Весьма вероятно, что найдутся участки,

---

96 Отчеркнуто слева карандашом. Стоит помета «NB». Последняя фраза подчеркнута карандашом.

которые могут быть приобретены на каких-нибудь более выгодных условиях или совсем безвозмездно, а во-вторых, и не видно надобности в приобретении сплошной полосы земли, причем могут попасться и совсем негодные для поселения или ненужные нам по каким-нибудь другим соображениям участки. Казалось бы, выгоднее приобретать землю отдельными участками, выбирая для этого пункты дороги, которые могут иметь наибольшее политическое или экономическое значение. Сплошная полоса земельного отчуждения, заставив совершить, может быть, излишние денежные затраты, поставит нас в изолированное положение от окружающего населения и в будущем послужит тормозом к взаимному сближению, которое нельзя оставлять без внимания, оно крайне желательно. Кроме того, приобретя сплошную полосу земли, мы решаем вопрос, так сказать, огульно и не согласуем его с теми размерами нашей колонизации, которых она должна достигнуть и которые должны быть, по возможности, определены после тщательного обсуждения этого вопроса.

По расчетам комиссии инженера Кербедза, это сплошное отчуждение земель потребует огромных затрат, а именно: 28<sup>97</sup> 000 000 руб. на магистрали и около 38<sup>98</sup> 000 000 руб. на южной ветке. Нельзя не признать, что такое приобретение не должно служить исходной точкой рассмотрения дела. Это поставит нас в необходимость стремиться использовать все сделанное приобретение во что бы то ни стало, иначе расходы не будут оправданы. Дело получит сразу неверное направление. Во всяком случае это будет мало обоснованным предрешением столь важного вопроса, который предварительно должен быть рассмотрен, ибо, находясь в зависимости от современной обстановки, он еще в большей мере находится в зависимости от таких же данных в будущем.

Говоря дальше о колонизации Китайской Восточной железной дороги, мы будем разуметь только ее. Вопрос о колонизации южной ветки пока должен быть отложен как находящийся в особых условиях.

Казалось бы возможным провести в жизнь трактуемую идею двумя способами. Первым будет служить прямое образование русских поселений в избранных на пути местах. Для этого необходимо только каким-нибудь образом произвести отчуждение земель

---

97 Зачеркнуто карандашом. Исправлено на «35».

98 Зачеркнуто карандашом. Исправлено на «24».

и вызвать из центральной империи крестьян, желающих получить новые наделы. Вторым способом может служить развитие на линии дороги фермерских хозяйств, для которых также должны быть отведены земельные участки, которые можно было бы на различных льготных условиях раздавать желающим лицам интеллигентных и прочих классов, но исключительно русских людей<sup>99</sup>.

Эти два способа колонизации, применяемые параллельно, могут дать благие результаты, потому что те и другие новоселы будут взаимно поддерживать друг друга<sup>100</sup>. Способ насаждения на линии фермерских хозяйств может быть применен неотлагательно, он наиболее легок как по быстроте, так и по наименьшим затратам, которые потребуются, ибо все государственные субсидии на это могут быть выдаваемы отчасти заимообразно. Кроме того, выработка и развитие системы различных льгот и поощрений лицам, желающим завести свои хозяйства в Маньчжурии, не вызывая особых затрат, много помогут делу.

По отношению к фермерским хозяйствам вопрос можно поставить шире, оказывая правительственную поддержку, не зависимо от того, в какой бы местности Маньчжурии эти хозяйства ни заводились бы, в особенности по отношению к р. Сунгари.

Имея в виду все вышеизложенное, полагалось бы неотлагательно приступить к разрешению этого дела практически, начав с рассмотрения нижеследующих вопросов.

1) Определение размеров, до которых возможно и желательно довести нашу колонизацию. Это, в свою очередь, определит собою количество необходимых к отчуждению земель и более правильно установит размер потребных денежных затрат.

2) Какие контингенты населения наиболее будут отвечать нашим целям и ожидающей их обстановке.

3) В каких пунктах на линии магистрали нам будет выгоднее всего насаждать русскую жизнь в политическом и экономическом отношениях<sup>101</sup>.

4) Сколько и в каких местах признано будет нужным поселков или фермерских хозяйств по р. Сунгари, на линии Благовещенск — Цицикар и в окрестностях Нингуты.

99 На полях слева стоит помета карандашом «#».

100 На полях слева стоит помета карандашом «#».

101 На полях слева отчеркнуто карандашом. Стоит помета «Переговорить. 24.III.902».

5) Какой земельный надел установить для крестьянского населения и какой размер земельных участков и какие виды субсидий должны быть установлены для фермерских хозяйств. Выработать условия выдачи этих субсидий и

6) в зависимости от всего этого исчислить расходы и изыскать способы проведения намеченного в жизнь.

Все эти и еще, может быть, другие, могущие возникнуть вопросы, полагалось бы поручить особой комиссии при участии представителей от различных министерств и Государственного контроля, с неперменным участием представителей постройки Китайской Восточной железной дороги, врачебного персонала, войск и даже, может быть, китайской администрации. При комиссии должен состоять особый переводчик.

На сформированную таким образом комиссию должна быть возложена также и разработка вопроса о будущем управлении<sup>102</sup> образуемыми поселениями и фермерскими хозяйствами, что также составляет дело большой важности.

Изложенное представляю на благоусмотрение Вашего Высокопревосходительства.

Генерального штаба генерал-майор Трусов

РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 5. Д. 611. Л. 31–44.

Машинописный. Подлинник

## ЛИТЕРАТУРА

- Авилов Р. С. Город Дальний глазами русского военного министра Алексея Куропаткина // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия: История. 2022. Т. 67. № 4. С. 1118–1133.
- Авилов Р. С. Русский город в Маньчжурии глазами военного министра: посещение А. Н. Куропаткиным Харбина в 1903 г. // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2023. Т. 22. № 3. С. 354–369.
- Лукоянов И. В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.
- Нилус Е. Х. Китайско-Восточная железная дорога. 1896–1923 гг.: Исторический обзор. Харбин: Тип. КВЖД и т-ва «Озо», 1923. 690 с.
- Ремнев А. В. Как обустроить Россию: Геополитические прогнозы бывшего министра Куропаткина // Родина. 2004. № 9. С. 32–34.

102 На полях слева стоит пометка карандашом «#».

Романов Б. А. Россия в Манчжурии (1892–1906): Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: Изд. Ленингр. вост. ин-та им. А. С. Енукидзе, 1928. 605 с.

Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917) / отв. ред. М. В. Ходяков. СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского ун-та, 2021. 659 с.

## REFERENCES

Avilov R. S. Gorod Dal'nii glazami russkogo voennogo ministra Alekseia Kuropatkina // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya: Istorii. 2022. Vol. 67. No. 4. P. 1118–1133. In Russian.

Avilov R. S. Russkii gorod v Man'chzhurii glazami voennogo ministra: poseshchenie A. N. Kuropatkinym Kharbina v 1903 g. // Vestnik Rossiiskogo universiteta družby narodov. Seriya: Istorii Rossii. 2023. Vol. 22. No. 3. P. 354–369. In Russian.

Lukoianov I. V. "Ne otstat' ot derzhav...": Rossiia na Dal'nem Vostoke v kontse XIX — nachale XX v. Saint-Petersburg: Nestor-Istorii Publ., 2008. 668 p. In Russian.

Nilus E. Kh. Kitaisko-Vostochnaia zheleznaiia doroga. 1896–1923 gg.: Istoricheskii obzor. Kharbin: CER Publ. and "Ozo" Publ., 1923. 690 p. In Russian.

Remnev A. V. Kak obustroit' Rossiю: Geopoliticheskie prognozy byvshego ministra Kuropatkina // Rodina. 2004. No. 9. P. 32–34. In Russian.

Romanov B. A. Rossiia v Manchzhurii (1892–1906): Ocherki po istorii vneshnei politiki samoderzhavii v epokhu imperializma. Leningrad: Leningr. vost. in-ta im. A. S. Enukidze Publ., 1928. 605 p. In Russian.

Tsentr i regiony: ekonomicheskaia politika pravitel'stva na okrainakh Rossiiskoi imperii (1894–1917) / отв. ред. М. В. Ходяков. Saint-Petersburg: Sankt-Petersburg University Publ., 2021. 659 p. In Russian.

Статья поступила в редакцию: 28 апреля 2025 г.

Рекомендована к печати: 28 июля 2025 г.

Received: April 28, 2025

Accepted: July 28, 2025