

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-36-46

УДК 94(47).083



КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА В ОСВЕЩЕНИИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ НАРОДНИЧЕСКИХ ИЗДАНИЙ КОНЦА XIX–НАЧАЛА XX в.¹

Старовойтова Елена Олеговна

Санкт-Петербургский государственный университет,
Санкт-Петербург, Россия
e.starovoytova@spbu.ru

Аннотация. После поражения Китая в войне с Японией 1894–1895 гг. дальневосточная проблематика стала одной из постоянных тем для отечественной прессы как правого, так и либерального толка. В конце 80-х–начале 90-х гг. XIX в. издательское дело России значительно развилось. К 1895 г. только в столице империи насчитывалось 185 типографий. Ведущую роль в это время начинали играть газеты, однако это не ослабило читательский интерес к наиболее популярному на протяжении XIX в. типу периодики – толстому журналу. Тиражи этих ежемесячников возрастали год от года. В толстых журналах, рассчитанных на грамотных городских жителей, известные журналисты и публицисты тех лет, часто действуя анонимно, высказывали свое мнение по самому широкому спектру вопросов – от литературы, искусства, науки и техники до проблем внутренней и внешней политики Российской империи. Журналы чаще всего распространялись по подписке – как в пределах империи, так и за границей. Сравнительно невысокая стоимость подписки (до 10 руб. в год), а также значительные тиражи способствовали тому, что этот вид периодических изданий был востребован у читателей. В этой связи представляется интересным проследить, как освещался в отечественной прессе один из наиболее значимых проектов Российской империи на Дальнем Востоке – Китайско-Восточная железная дорога. В данной публикации речь пойдет о ежемесячнике народнической направленности «Русское богатство».

Ключевые слова: Российская империя, Китай, Китайско-Восточная железная дорога, пресса, «Русское богатство», С.Н. Южаков.

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>.

THE CHINESE-EASTERN RAILWAY IN THE COVERAGE OF THE RUSSIAN NARODNIKS PUBLICATIONS OF THE LATE 19TH–EARLY 20TH CENTURIES

Starovoytova Elena O.

St. Petersburg State University,
St. Petersburg, Russia
e.starovoytova@spbu.ru

Abstract. After China's defeat in the war with Japan in 1894–1895, the Far East became a recurring theme in the Russian press, both right-wing and liberal. In the early 80s–early 90s of the 19th century, the printing business in Russia developed considerably. By 1895 there were 185 printing houses in the capital alone. Newspapers began to play a leading role at this time, but this did not lead to the death of the thick magazine, the most popular type of periodicals during the 19th century. On the contrary, new socio-political monthly magazines with record circulation appeared. In thick magazines, designed for literate urban residents, well-known journalists and publicists of those years, often using pseudonyms, expressed their opinions on the widest range of issues – from literature, arts, science and technology, sports to the problems of historical development, domestic and foreign policy of the Russian Empire. Magazines were most often distributed by subscription both within the Empire and abroad. The relatively low subscription price of up to 10 rubles per year, as well as significant print runs contributed to the fact that this type of periodicals was influential and popular among readers. In this regard, it is interesting to trace how one of the most significant projects of the Russian Empire in the Far East – the Chinese Eastern Railway – was covered in the national press. In this publication, we will talk about the nationalist monthly “Russkoye Bogatstvo” (“Russian Wealth”).

Keywords: Russian Empire, China, the Chinese Eastern Railway, press, “Russkoye Bogatstvo”, S.N. Yuzhakov.

Цитирование: Старовойтова Е.О. Китайско-Восточная железная дорога в освещении отечественных народнических изданий конца XIX–начала XX в. // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 36–46. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-36-46 / Starovoytova E.O. The Chinese-Eastern Railway in the Coverage of the Russian Narodniks Publications of the Late 19th–Early 20th Centuries, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2023. No. 4. Pp. 36–46. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-36-46.

© Старовойтова Е.О., 2023

Международная обстановка 1890-х гг. способствовала тому, что все больше российских государственных и военных чинов, деятелей культуры, представителей прессы высказывали свои взгляды на судьбы Китая и дальнейшие пути развития русско-китайских отношений. Характер публикаций, в которых упоминался Дальний Восток, в те годы был весьма различен – «от информационных сообщений до аналитических программных статей». Это могли быть «сообщения собственных корреспондентов и информация иностранных телеграфных агентств; изложение, комментирование, а также переводы статей и обзоры, посвященные вопросам торговли, экономики, финансов; рецензии на книги» и пр. [Рыбаченок, 1988, с. 134]. Разнообразные брошюры, газеты и журналы, по сути, являлись единственным источником сведений для широкой аудитории о происходивших событиях. В то же время «в российском МИД внимательно следили за публикациями газет по вопросам внешней политики... стремились воздействовать на печать» [Рыбаченок, 1988, с. 126].

Основным источником для данного исследования стал популярный у публики [Есин, 1989, с. 216] литературный и научный журнал «Русское богатство», который издавался ежемесячно в Санкт-Петербурге (Петрограде) с 1876 по 1918 г. С 1890-х гг. он перешел в управление О.Н. Поповой и стал одним из органов народников. В освещаемый период главными редакторами журнала являлись Н.К. Михайловский (1842–1904) и В.Г. Короленко (1853–1921), а автором разделов, посвященных международным вопросам, был известный публицист и социолог С.Н. Южаков (1849–1910), уделявший большое внимание и дальневосточной политике Российской империи.

Еще в 1891–1892 гг. Южаков совершил морское путешествие на Дальний Восток, а его путевые впечатления были впервые опубликованы в 1893 г. в виде разрозненных заметок в изданиях «Мир Божий» и «Русское богатство», а затем вошли в сборник «Доброволец “Петербург”: Дважды вокруг Азии», изданной товариществом «Вольф» в 1894 г. В ходе поездки С.Н. Южаков также ознакомился с ходом строительства Сибирской железной дороги. Признавая огромную значимость дороги для развития дальневосточных регионов империи, Южаков подчеркивал, что проект этот стал причиной недовольства местного населения, прежде всего выходцев из торгово-предпринимательской среды, что создавало определенные препятствия при строительстве магистрали. Южаков отмечал, что местные «дельцы» привыкли иметь на государственных подрядах существенный доход, а данный проект не предполагал столь выгодных для них условий: «цены были понижены на железной дороге сравнительно с прежде установленными вдвое, втрое, вчетверо и даже впятеро. Таким образом, громадные работы, предпринятые в крае, не только не повысили цен, как этого следовало ожидать, но совершенно наоборот, беспримерно понизили их, впервые ввели в пределы терпимого размера». В этой связи наблюдалось «общее неудовольствие и среди состоятельного торгового класса, обманувшегося в своих ожиданиях, и среди части чиновников, видевших в успехе программы железнодорожной постройки как бы обвинение себе в недостаточном

радении о казенном интересе». Кроме того, среди причин противоречивого отношения местного населения к проекту автор отмечал независимость железнодорожного управления от местной администрации, «привыкшей к всевластию в крае», значительный наплыв на постройку новых элементов, «образовавших свое общество и не очень спешивших сливаться со старожилами», а также «прямой, несколько грубоватый характер строителя»¹. Тем не менее Южаков отмечал, что к концу рабочего сезона 1892 г. результаты, достигнутые строителями, «должны быть признаны выше необходимых», резюмировав, что дело для столь сурового и неприветливого края прогрессировало во многом именно благодаря этому проекту [Южаков, 1894, с. 99–112].

Среди основных политических итогов японо-китайской войны 1894–1895 гг. было сближение Российской империи и цинского государства. В 1895 г. по инициативе С.Ю. Витте был учрежден Русско-китайский банк, а в 1896 г., в ходе визита в Россию по случаю коронации Николая II видного китайского сановника Ли Хунчжана (1823–1901), стороны заключили секретный Союзный договор сроком на 15 лет, а также Контракт на постройку и эксплуатацию Китайско-Восточной железной дороги [Русско-китайские..., 2004, с. 73–77]. Поскольку договор был секретным, российская общественная мысль не смогла оценить успехов дипломатии на китайском направлении. Достоверной информации об этом договоре не имелось даже в официозной печати. «Проникшие в европейскую прессу с подачи издававшейся в Шанхае английской газеты сведения о содержании русско-китайского тайного договора русскими газетами опровергались как английская фальсификация» [Рыбаченок, 1988, с. 140–141]. Как проправительственная, так и либеральная пресса более сконцентрировались на последовавшем за посещением России европейском турне «китайского Бисмарка»², в ходе которого он посетил Германию, Голландию, Бельгию, Францию, Англию и США. Достижение между Россией и Китаем договоренности о строительстве КВЖД осталось без внимания со стороны представителей отечественной печати. Ни в одном из выпусков «Русского богатства» за 1896 г. и даже 1897 г. протокол о строительстве дороги не упоминается.

Журнал «Русское богатство» в эти годы интересовался вопросами внутренней жизни Китая. В выпусках за 1896–1898 гг. можно найти статьи, посвященные истории Желтугинской республики, переводы программных статей и интервью Сунь Ятсена (1866–1925), обзоры внутри- и внешнеполитического положения страны. Впервые железнодорожный проект Российской империи на территории Китая был упомянут С.Н. Южаковым в августовском номере «Русского богатства» за 1898 г. Автор писал, что «договор об аренде Порт-Артура и строительстве манджурских дорог» – основание для Китая не делать уступок Англии относительно ее требований о предоставлении концессии для строительства ветки от Пекина до Нючжуана [Русское богатство, 1898а, с. 233–234]. Южаков резюмировал, что Китай был

¹ Первый начальник управления по сооружению Уссурийской железной дороги А.И. Урсати (1848–?).

² Часто употребляемое в отечественной прессе и публицистике конца XIX–начала XX в. прозвище Ли Хунчжана.

вынужден прислушаться к требованиям тогдашнего российского посланника в Пекине А.И. Павлова (1860–1923) и отказать англичанам. Наибольшее внимание в этой связи автор уделяет не собственно российскому проекту, а русско-английскому противостоянию, в частности в Китае. Требования Шанхай-Гонконгского банка о предоставлении концессий на железнодорожное строительство в Южной Маньчжурии вновь упоминаются в октябрьском номере за 1898 г., однако в данной статье нет ни слова о КВЖД [Русское богатство, 1898b, с. 161–162]. А уже в объединенном летнем номере за 1899 г. значительная часть раздела «Политика» была посвящена англо-русскому соглашению о разграничении сфер интересов в Китае. В статье вновь упоминается «Манчжурская линия», которая могла бы стать началом для новых веток, построенных Россией. Таким образом, КВЖД вновь появляется в контексте англо-русского противостояния [Русское богатство, 1899, с. 173–177].

С конца 1898 г. очередной всплеск интереса российской печати к Китаю произошел в связи с развитием там невиданного по своим масштабам антииностранный движения *ихэтуаней*, вылившегося в восстание 1899–1901 гг., также известное как «боксерское». «Русское богатство» в эти годы размещало на своих страницах объемные статьи, посвященные событиям в Китае. Подзаголовок «Китайские дела» встречается практически в каждом политическом обзоре Южакова. Автор в целом придерживался позиции, характерной для большинства отечественных изданий, согласно которой одной из основных причин восстания в Китае стала чрезмерная активность западных держав, а также проблемы, связанные с управлением и общественным устройством страны. Южаков также разделял общую идею противопоставления интересов России в регионе интересам «Европы» («Запада»). В августовском номере за 1900 г. Южаков в статье «Что делать в Китае?» вновь упомянул «Манчжурскую» железную дорогу. Путь строили в основном китайцы, что журналист не считал правильным решением, т.к. производительность труда китайских работников была существенно ниже, чем у русских, даже ссыльнокаторжных [Русское богатство, 1900, с. 113–114]. В апрельском номере журнала за 1901 г. в подразделе, посвященном описанию Маньчжурии, Южаков вновь упоминает КВЖД, замечая, что Китаю, возможно, выгодно было бы уступить Северную Маньчжурию (малонаселенную и гораздо менее развитую, чем Южная) Российской империи с целью возмещения тех убытков, которые были причинены отечественным предприятиям участниками восстания *ихэтуаней* [Русское богатство, 1901, с. 163]. В целом «Русское богатство» в течение 1901 г. неоднократно обращалось к китайским сюжетам, преимущественно освещая отношения Китая с иностранными державами после подписания т.н. «Заключительного протокола», финансовые проблемы Циннов, а также реформаторское движение в стране. Упоминаний КВЖД в публикациях больше не встречалось, хотя имелись заметки о других железных дорогах Российской империи, где освещалось положение служащих и рабочих.

С конца 1903 г. большая часть дальневосточных публикаций «Русского богатства» касалась русско-японского противостояния в регионе. Так, в ноябрьском номере, в параграфе раздела «Политика» под названием «Дела Дальнего Востока»,

возможная война с Японией расценивалась как «несообразность». Кроме того, Южаков присовокупляет к статье и краткую справку о Мукденской провинции, называя ее (в сравнении с территориями Северной Манчжурии) и вовсе непригодной для русской колонизации. Публицист упомянул, что по арендованной части п-ова Ляодун уже была проведена железная дорога, имея в виду Южно-Маньчжурскую ветвь КВЖД. По его мнению, желание обрести незамерзающий порт на Тихом океане не оправдалось с обретением Дальнего. В отсутствие сильной прибойной волны после установки брекватеров гавань этого порта стала замерзать, и разница между ним и Владивостоком исчезла. Южаков предлагал провести небольшую железнодорожную ветвь (10–12 верст) к расположенным близ Владивостока бухтам Диомид, Улисс и Патрокл, замерзающим на более короткий срок. По его подсчетам, при отправке грузов из Владивостока в Сибирь и Европу путь сокращался на 153 версты. Кроме того, обеспечение безопасности на линии Квантунской железной дороги требовало постоянного российского военного присутствия в Южной Маньчжурии, что вызывало беспокойство со стороны Китая, и Японии, а отчасти и США. По мнению Южакова, транспортировка грузов через Владивосток – выход к морю, который «никто и не думает оспаривать» – было бы со всех точек зрения более оправданным предприятием. Возвращаясь к Северной Маньчжурии, Южаков подчеркивал, что она более похожа на российское Забайкалье и обладает в среднем гораздо меньшей плотностью населения, чем Южная. По мнению автора, «этот край, почти ненужный Китаю, необходим России после того, как была допущена ошибка проведения сибирской магистрали по китайской территории. По счастью, эта территория для Китая малоценна». Южаков предлагал выкупить эту территорию у Китая, продав договор об аренде п-ова Ляодун, а вместе с ним ветвь ЮМЖД, все портовые и портово-крепостные сооружения Дальнего и Порт-Артура и все прочие сооружения на территории Квантунской области и Мукденской провинции. В случае отказа Китая от приобретения ЮМЖД автор рекомендовал предложить эту сделку какой-либо небольшой европейской стране, к примеру Бельгии, Дании или Нидерландам, с тем чтобы в дальнейшем обеспечить свободу транспортировки по дороге и свободное плавание по р. Сунгари. Южаков отмечал, что это мнение разделяли и журналисты либеральных изданий «Русские ведомости» и «Вестник Европы», ищущие путей возможного избегания военного противостояния с Японией. Он утверждал, что «обеспечение безопасности сибирской магистрали составляет всемирный интерес, японский и английский в особенности» [Русское богатство, 1903b, с. 134–141].

России не удалось избежать войны с Японией, и внимание отечественной прессы естественным образом было обращено к печальным событиям войны 1904–1905 гг. В выпусках «Русского богатства» за этот период публиковались очень подробные отчеты С.Н. Южакова и других авторов о ходе военных действий, а также отзывы очевидцев событий. Что касается КВЖД, то она вновь отошла на второй план. Одно из немногих упоминаний дороги встречается в августовском номере за 1905 г. в рамках обсуждения статей Портсмутского мира. Комментируя статьи VI, VII и VIII данного трактата, посвященные отказу России от прав на часть ЮМЖД

к югу от Харбина и порядку эксплуатации северных участков КВЖД, С.Н. Южаков называет уступки российской стороны «едва ли не самым крупным поражением отечественной дипломатии в этом переполненном поражениями договоре», в то же время подчеркивая, что Квантунская область изначально являлась невыгодным приобретением, которое лишь «обременяло, истощало, обязывало нас» [Русское богатство, 1905, с. 188–189].

Очередное упоминание КВЖД встречается лишь в октябрьском номере «Русского богатства» за 1909 г. в связи с поездкой тогдашнего министра финансов В.Н. Кокорцова (1853–1943) на Дальний Восток. Южаков комментировал слух о продаже «Манчжурской железной дороги» Китаю за 300 млн руб. Публицист настаивал, что «в руках русской компании дорога приносит из года в год значительные убытки», а «в руках иностранцев убыточная дорога немедленно превратится в доходную, а сторона быстро заселится и обогатится». Публицист полагал, что подобный исход был бы выгоден и соседним с дорогой областям России, в том числе потому, что «администрация дала бы им возможность жить, дышать и работать» [Русское богатство, 1909, с. 96]. Давая оценку американским планам о «нейтрализации» маньчжурских железных дорог и слухам о продаже Японии линий Онон-Харбин-Пограничная и ветви Харбин-Куанчэнцзы, Южаков вновь настаивал, что «убыточность этих линий ложится тяжелым бременем на русские финансы» [Русское богатство, 1910, с. 118]. Южаков был убежден, что ограничивая иностранную торговлю в регионе, «русские ничего не выигрывают». Он опровергал положение «Ответного меморандума русского МИД» на американские предложения, согласно которому ОКВЖД затратило значительные средства на строительство железнодорожных линий в регионе, подчеркивая, что финансирование концессии велось за счет казны и что убытки КВЖД обременяли государственный бюджет. Отказ русского правительства от американских предложений Южаков считал ошибкой: «Именно интернационализация и нейтрализация дороги могли бы способствовать ее использованию прежде всего в мирных целях». А сложившаяся ситуация была, по его мнению, выгодна лишь Японии. Публицист резюмировал: «Приамурский край стал каким-то проклятием для русского народа. Приобретенный полстолетия тому назад с самыми радужными надеждами, он затем явился насосом, выкачивающим золото из русских карманов, привел к восточной катастрофе и продолжает снова и снова вызывать призраки экономического разорения и политической опасности!» [Русское богатство, 1910, с. 120–124].

В ноябре 1910 г. С.Н. Южакова не стало, и новым иностранным обозревателем «Русского богатства» стал известный публицист и революционер Н.С. Русанов (1859–1939). Он также обращал свое внимание на Китай, однако его в первую очередь интересовали вопросы революционных преобразований в стране. В его обзорах не встречались сюжеты, связанные с КВЖД и освоением Маньчжурии.

Подводя итог вышесказанному, можно резюмировать, что железные дороги, в частности Транссибирская магистраль и КВЖД как ее составная часть, играли существенную роль в процессе оформления национальных границ Российской империи

на рубеже XIX–XX вв., что признавали современники, независимо от политической ориентации. С самого начала сооружения Сибирская железная дорога вызывала большое внимание у широкой публики. Южаков именно с возведением дороги связывал возросший интерес к Дальнему Востоку России и в целом к «физическому состоянию страны, ее возможному значению и вероятной будущности» [Южаков, 1894, с. 100]. Строительство железнодорожной магистрали до Владивостока, безусловно, способствовало росту числа переселенцев из внутренних регионов страны. Однако, как отмечали современники, отношения между вновь прибывшими переселенцами и местными старожилами не всегда складывались гладко. Южаков писал: «Соседний Китай выслал сюда наследственного разбойника и пирата, превратившего было страну в заповедную Хун-хузию. Далекая же Россия, заняв эти территории, прежде культурного и трудящегося населения, естественно, по самым условиям всякого подобного заселения, двинула сюда элементы полукультурные, недоразвитые, из которых и образовались первые наслоения. Но дело занятия края не останавливается, приливают все новые и новые элементы, постепенно, но несомненно преобразуя физиономию и страны, и общества» [Южаков, 1894, с. 111]. Тем не менее, внимательно следя за процессом освоения земель вдоль линии КВЖД, публицист приходил к выводу о том, что российское участие не смогло в полной мере раскрыть потенциал Северной Маньчжурии, которая продолжала оставаться малопривлекательной как для русских, так и для китайцев и где плотность населения существенно ниже, чем в Южной Маньчжурии.

Однако, на наш взгляд, нельзя недооценить роль Российской империи и КВЖД в экономическом и социокультурном развитии северо-восточных регионов Китая. Если до окончания строительства КВЖД в 1903 г. Северная Маньчжурия представляла собой малонаселенный регион с преобладанием сельского хозяйства и практически полным отсутствием промышленного производства, то в начале XX в. здесь сформировался район товарного земледелия, а вывоз хлебных грузов с 1900 по 1917 гг. увеличился с 0,3 до 52,4 млн пудов [Семенова, 2023, с. 165]. Можно предположить, что посеянные Российской империей семена экономического и культурного развития Северной Маньчжурии просто не успели дать слишком заметные всходы к началу Синьхайской революции и Первой мировой войны. Это объяснялось как суровыми климатическими условиями, недостаточной населенностью, так и удаленностью от столицы империи, сложной внешнеполитической ситуацией, а также отсутствием в высших эшелонах страны четкого представления о том, как должна развиваться дальневосточная политика государства. Ведь, как справедливо заметил М.В. Ходяков, «в годы, предшествующие Первой мировой войне, на различных уровнях власти активно обсуждались вопросы необходимости колонизации русского Дальнего Востока и экономического закрепления за Россией этих территорий» [Ходяков, 2018, с. 62]. Такие же споры велись по поводу Маньчжурии. В то же время строительство КВЖД и деятельность Российской империи по колонизации трех восточных провинций стали причиной недовольства других держав, прежде всего Великобритании, Японии, Германии, США. Именно поэтому

представители отечественной общественной мысли не могли оставаться равнодушными к судьбам Маньчжурии и, в частности, КВЖД.

Даже сегодня сооружение КВЖД в конце XIX в. необычайно важно для формирования образа России в Китае. Нельзя не согласиться с Н.А. Самойловым, который утверждает, что историческое наследие дороги «постепенно становится неотъемлемой частью общекультурного наследия Китая и тем самым влияет на формирование позитивного образа России и русских в современной Китайской Народной Республике» [Самойлов, 2018, с. 93]. Недаром с началом XXI в. и китайские исследователи все чаще обращаются к сюжетам, связанным с КВЖД и Маньчжурией в целом, справедливо отдавая дань положительному влиянию, которое первая железнодорожная магистраль оказала на развитие региона, в частности г. Харбина. В этой связи изучение новых аспектов истории российско-китайского социокультурного взаимодействия конца XIX–начала XX в., неотъемлемой частью которой является история КВЖД, а также деятельность по сохранению памятников архитектуры данного периода вдоль линии железных дорог, как на Дальнем Востоке России, так и в Северо-Восточном Китае, видится первоочередной задачей.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Есин Б.И. История русской журналистики XIX в. М.: Высшая школа, 1989. 227 с.

Новое слово. 1896. № 12.

Русское богатство. 1898а. № 8.

Русское богатство. 1898b. № 10.

Русское богатство. 1899. № 5–8.

Русское богатство. 1900. № 8.

Русское богатство. 1901. № 4.

Русское богатство. 1903а. № 2.

Русское богатство. 1903b. № 11.

Русское богатство. 1905. № 8.

Русское богатство. 1909. № 10.

Русское богатство. 1910. № 1.

Русско-китайские договорно-правовые акты (1689–1916). Под общ. ред. акад. В.С. Мясникова. М.: Памятники ист. мысли, 2004. 694 с.

Рыбаченок И.С. Дальневосточная политика России 90-х годов XIX века на страницах русских газет консервативного направления // *Внешняя политика России и общественное мнение. Сборник научных трудов.* Отв. ред. А.Л. Нарочницкий. М.: Ин-т истории СССР, 1988. С. 125–146.

Самойлов Н.А. Историческое наследие КВЖД и формирование образа России на Северо-Востоке Китая // *Ученые записки Петрозаводского государственного университета*. 2018. № 2 (171). С. 88–94.

Семенова Н.К. Значение Китайской восточной железной дороги для экономического развития Северо-Восточного Китая (1903–1931 гг.) // *Материалы XIII международной научно-практической конференции: Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества*. Благовещенск: Изд-во БГПУ, 2023. С. 163–168.

Ходяков М.В. Китайско-Восточная железная дорога и планы усиления русского экономического влияния на Дальнем Востоке в преддверии Первой мировой войны // *Петербургский исторический журнал*. 2018. № 3 (2018). С. 52–65.

Южаков С.Н. Добровольец «Петербург»: Дважды вокруг Азии. Путевые впечатления. СПб.: Типо-литография Б.М. Вольфа, 1894. 349 с.

REFERENCES

Yesin B.I. *Istoriya russkoy zhurnalistiki XIX v.* [The history of Russian journalism of the 19th century]. Moscow: Vysshaya shkola, 1989. 227 p. (in Russian).

Novoye Slovo [A New Word]. 1896. No. 12 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1898a. No. 8 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1898b. No. 10 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1899. No. 5–8 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1900. No. 8 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1901. No. 4 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1903a. No. 2 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1903b. No. 11 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1905. No. 8 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1909. No. 10 (in Russian).

Russkoye Bogatstvo [Russian Wealth]. 1910. No. 1 (in Russian).

Russko-kitayskie dogovorno-pravovye akty (1689–1916) [Russian-Chinese contractual legal acts (1689–1916)]. Ed. by V.S. Myansikov. Moscow: Pamyatniki ist. mysli, 2004. 694 p. (in Russian).

Rybachenok I.S. Dal'nevostochnaya politika Rossii 90-h godov XIX veka na stranicah russkikh gazet konservativnogo napravleniya [The Far Eastern policy of Russia in the 90s of the 19th century on the pages of Russian conservative newspapers], in *Vneshnyaya politika Rossii i obshchestvennoe mnenie. Sbornik nauchnykh trudov* [Russian foreign policy and public opinion. Collection of scientific papers]. Ed. by A.L. Narochitskiy. Moscow: In-istorii SSSR, 1988. Pp. 125–146 (in Russian).

Samoylov N.A. Istoricheskoe nasledie KVZhD i formirovanie obraza Rossii na Severo-Vostoke Kitaya [The historical heritage of the CER and the formation of the image of

Russia in the Northeast of China], in *Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2018. No. 2 (171). Pp. 88–94 (in Russian).

Semyonova N.K. Znachenie Kitayskoy vostochnoy zheleznoy dorogi dlya ekonomicheskogo razvitiya Severo-vostochnogo Kitaya (1903–1931 gg.) [The importance of the Chinese Eastern Railway for the economic development of Northeast China (1903–1931)], in *Materialy XIII mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferencii: Rossiya i Kitay: istoriya i perspektivy sotrudnichestva* [Proceedings of the 13th International Scientific and Practical Conference: Russia and China: History and prospects of Cooperation]. Blagoveshhensk: BSPU Publ., 2023. Pp. 163–168 (in Russian).

Khodjakov M.V. Kitaysko-Vostochnaya zheleznaya doroga i plany usileniya russkogo ekonomicheskogo vliyaniya na Dal'nem Vostoke v preddverii Pervoy mirovoy voyny [The Sino-Eastern Railway and plans to strengthen Russian economic influence in the Far East on the eve of the First World War], in *Peterburgskiy istoricheskiy zhurnal*. 2018. No. 3. Pp. 52–65 (in Russian).

Yuzhakov S.N. *Dobrovolec "Peterburg": Dvazhdy vokrug Azii. Puteviye vpechatleniya* [Volunteer "Petersburg": Twice around Asia. Travel impressions]. St. Petersburg: Tipolitografija B.M. Vol'fa, 1894. 349 p. (in Russian).

Статья принята к публикации 21.09.2023