

УДК 94 (571.5) + 94 (517.3)  
DOI: 10.17223/19988613/55/4

*Л.В. Кальмина, Л.В. Курас*

## ЗАБАЙКАЛЬСКОЕ КУПЕЧЕСТВО В ПЛАНАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ВО ВНУТРЕННЕЙ АЗИИ: ПЕРЕМЕНА РОЛЕЙ

*Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда в рамках научно-исследовательского проекта «Монгольские народы: исторический опыт трансформации кочевых сообществ Азии» № 14-18-00552.*

Анализируется роль забайкальского купечества в создании транспортной инфраструктуры в регионе. Если в планах проведения Транссибирской магистрали участие купечества ограничилось обсуждением, то в проектах сооружения Кяхтинской железнодорожной линии, соединяющей Транссибирскую магистраль с Китаем через Монголию, забайкальское предпринимательское сообщество выступило в качестве инициатора и спонсора. Лоббируя возможные варианты траектории ветки Мысовая–Кяхта и Верхнеудинск–Кяхта, кяхтинское и верхнеудинское купечество преследовало цель экономического подъема своих городов.

**Ключевые слова:** Забайкалье; Транссибирская магистраль; Кяхтинская ветка; Монголия; купечество.

Забайкальской области предстояло сыграть одну из наиболее значительных ролей в планах укрепления позиций Российской империи на внутриазиатском пространстве. Военный губернатор Забайкалья Е.М. Жуковский еще в 1861 г. отмечал, что «из Забайкальской области идет ближайшая и единственная до сего времени торговая дорога в Пекин» и что здесь сосредоточены «почти единственные в Восточной Сибири военные силы для действия, в случае нужды, на Китай» [1. С. 33–34]. Однако для выполнения предназначенной ей миссии области требовалось обрести экономический вес. Приамурский генерал-губернатор Н.И. Гродеков в письме военному губернатору Забайкальской области Е.О. Мациевскому сетовал на то, что «Забайкалье далеко отстало на пути культурного самосовершенствования и развития не только от Европы, но даже и от ближайшего соседа своего – Приамурья» [2. Оп. 1. Д. 10847. Л. 64].

Главным тормозом развития забайкальской экономики региональное купечество не без основания считало отсутствие транспортной инфраструктуры, что при затруднительной и потому дорогостоящей системе перевозок не позволяло населению области «пользоваться многими произведениями не только Европейской России, и даже Сибири». Возможный выход продукции местной промышленности «если не на ту сторону Уральского хребта, то по крайней мере в губернии, лежащие от Иркутска до Западной Сибири включительно» забайкальские предприниматели связывали со строительством железных дорог [Там же. Д. 2257. Л. 6].

В планах области развитие местных путей сообщения стояло еще до начала строительства Транссибирской железнодорожной магистрали. Военный губернатор Забайкалья Я.Ф. Барабаш в 1886 г. отправил циркулярное письмо крупным забайкальским предпринимателям с просьбой высказать свое мнение о предполагаемом строительстве узкоколейной железной дороги Сретенск–Байкал. Представителям деловой элиты Забайкалья предлагалось ответить на два вопроса: о ее

целесообразности, поскольку при довольно вялом характере перевозки грузов существовала опасность ее убыточности, и – в случае положительного решения – об источниках ее финансирования.

Немногочисленные противники сооружения дороги в качестве аргумента выдвигали прекращение доставки гужевым транспортом, что принесет убытки, поскольку перевозка казенных грузов приносила неплохой доход, и вероятную печальную участь главной составляющей забайкальской торговли – Верхнеудинской ярмарки, так как Нижегородская и Ирбитская ярмарки при проведении железной дороги сразу же резко снизили объемы [Там же. Д. 2257. Л. 8–9; 3. 1898. № 121]. Однако их сомнения потонули в хоре сторонников строительства, высказавшихся за его безусловную полезность для региональной экономики. По мнению местного купечества, рельсовый путь от Сретенска до Байкала «устранит всякие препятствия к скорейшему передвижению грузов» и «удешевит провозную плату против гужевой», что, в свою очередь, снизит цену привозных товаров и позволит «доступно приобретать продукты из тех местностей, где таковые в изобильном количестве, в местности, где продукты не рождаются». Уравнивание цены на хлеб даст возможность в неурожайные годы снабжать «зону рискованного земледелия», каковой было Забайкалье, хлебом из других округов. Проведение рельсового пути виделось местным предпринимателям действенным средством избавления от «неблаговидных сторон нашего жалкого пути сообщения» (дороговизны провозной платы и «неисправности возчиков») и роста «в торговом люде и вообще в народе энергии и более предприимчивости в развитии торговли» [2. Оп. 1. Д. 2257. Л. 11, 13, 14, 17]. Наиболее дальновидные и амбициозные понимали геополитическую роль будущей дороги: при соединении ее с планирующейся к строительству Транссибирской магистралью, которая одним концом «упрется» в Тихий океан, а другим пойдет в западном направлении, «улучшив путь от Иркутска к Томску»,

строительство станет полезным «не только для одного Забайкалья», но и всего Государства». Поэтому в противовес предлагавшим самый экономный вариант – узкоколейную ветку от Сретенска до Верхнеудинска, с тем чтобы далее грузы и пассажиры доставлялись по р. Селенге и через Байкал, – предлагали сразу строить ее ширококолейной, хотя это и потребует повышенных временных и денежных затрат [2. Оп. 1. Д. 2257. Л. 11, 21, 22, 24].

Первоначальным капиталом для сооружения даже узкоколейки область не располагала. Никаких источников ее финансирования не предлагало и местное купечество, за исключением отдельных горячих голов, готовых «приобрести мирно», а в случае неудачи – не оставившись и перед захватом правого берега Амура, где изобилие золотых россыпей даст необходимые средства для строительства [Там же. Л. 22]. В большинстве своем купечество, очевидно, рассчитывало на кредиты, поскольку предполагалось, что дорога, выстроенная даже по самому затратному варианту, быстро себя окупит. Будучи уверенными, что по крайней мере забайкальский участок трассы будет сооружаться с использованием исключительно местных строительных материалов, забайкальские предприниматели связывали со строительством дороги надежды на «блестящее положение» Петровского железодельного завода, строительство нового завода в Нерчинско-Заводском округе, интенсивную разработку местных рудников и угольных копей. Надо отдать им должное: ими руководил не только сугубо местный интерес экономического развития области (что само по себе достойно уважения) – они пеклись и о государственной пользе. Произведенные на месте рельсы, по их мнению, давали сразу три преимущества перед покупкой их за границей: «развитие железно заводского дела, заработок рабочему люду и сохранение звонкой монеты в России». Купечество было убеждено, что отказ от дорогостоящих импортных товаров, экономия на расходах по ремонту дорог, содержании почтовых трактов и конвойных команд для сопровождения арестантов, а также «прилив народонаселения и капиталов» как неизбежное следствие строительства рельсовых путей быстро принесут «солидные цифры для покрытия расхода на эксплуатацию предполагаемой дороги» [Там же. Л. 21, 23, 24]. На этом этапе при обсуждении проектов железнодорожного строительства забайкальское купечество было участником «мыслительного процесса», но не спонсором.

Амбициозным планам забайкальских предпринимателей по стремительному развитию Забайкалья с проведением Великого Сибирского пути не суждено было сбыться. На первых порах железной дороге не удалось вдохнуть жизнь в сонную экономику Забайкалья. Транссибирская магистраль как крупнейший железнодорожный проект Российского государства стала не столько непосредственным откликом на неотложные экономические потребности развития связей с Сибирью, сколько дальновидным, стратегически ориентированным проектом [4. С. 116]. Быстрый рост получили

лишь отрасли, которые не создавали конкуренции европейской России и углубляли специализацию края как сырьевого придатка: по переработке сельхозсырья (мукомольная, кожевенная) и по производству строительных материалов (цементная, кирпичная и лесопильная). Развитие отраслей, которые содействовали бы формированию промышленного комплекса Забайкалья, по-прежнему запаздывало: с проведением железной дороги сюда хлынул поток товаров, более дешевых, чем могла предложить местная промышленность. Не оправдались и надежды забайкальского купечества на развитие местной металлургической промышленности, которая обеспечила бы производство рельсов для железной дороги. Сибирские металлургические заводы, первоначально увеличив производительность до максимальной в своей истории, затем зачахли, не имея возможности конкурировать с более дешевым уральским металлом. Петровский чугуно-литейный и железодельный завод, принадлежавший Кабинету и впоследствии сданный в аренду частной компании, в 1909 г. фактически прекратил работу с большими убытками [5. С. 87].

Государственную власть этот факт поначалу не беспокоил. Цель выхода России на Восток была достигнута. Комитет Сибирской железной дороги отмечал, что «Китай и Япония с приближением к их пределам сибирской железной дороги станут более доступными как для сбыта отечественных продуктов, так и для вывоза к нам предметов производства этих стран» [3. 1894. № 7]. Однако и Россия, и Китай, заботясь об интенсификации торгового обмена, в то же время держали в уме военное соперничество за безраздельное господство на Востоке (не говоря уже о Японии, претендовавшей на роль лидера в Азиатско-Тихоокеанском регионе). Российские военные агенты еще до проведения Транссиба выдвигали изучение способов «безостановочного и возможного продвижения» армии по Монголии в качестве важнейшей задачи администрации Забайкальской области и настаивали на немедленном создании транспортной инфраструктуры для обеспечения войск, «оперирующих на таком театре войны, как монгольское плоскогорье» [6. С. 140]. Китай, в свою очередь, оценивал Россию как очень серьезного противника, и истинная цель ее затрат на постройку железных дорог для него не была секретом [3. 1897. № 65]. Он разработал развернутый план «необходимых к сооружению» железнодорожных линий, к выполнению которого сразу же приступил. На сооружение ветки от Тяньцзиня Китай ежегодно затрачивал около 2 млн долларов [Там же. 1894. № 7]. А ее соединение с Транссибирской магистралью обеспечило бы ему победу в железнодорожной гонке за экономическое влияние в Монголии.

России следовало поторопиться с «симметричным ответом» во избежание окончательной потери монгольского рынка, на котором прочно обосновались привезенные морем европейские товары. Однако сложившиеся «ножницы» между осознанием этого факта и реальными действиями были очевидны: русское купечество

оказалось не готово насытить товарами монгольский рынок [7. С. 71]. В печати отмечалось, что вывоз русских изделий через Кяхту «крайне ничтожен и почти не повышается», но российское купечество, уютно существующее под сенью протекционистской политики, это обстоятельство совершенно не смущает [8. 1897. № 50].

Роль достойного ответа китайским амбициозным планам предназначалась железнодорожной ветке, соединяющей Китай с Транссибирской магистралью и идущей через Монголию. Планы ее строительства носились, что называется, в воздухе: желательность ее проведения для более тесного российско-китайского торгового сотрудничества отмечал еще цесаревич Николай, в 1891 г. предпринявший поездку по предполагаемой траектории будущего Транссиба [3. 1894. № 7]. Однако в начале XX в. ее гипотетическая желательность превратилась в настоятельную необходимость для обеспечения стратегического и экономического преимущества России в Монголии.

На совещаниях о развитии путей сообщения у Иркутского генерал-губернатора вопрос о проведении этой ветки стал обсуждаться регулярно. Некоторые представители деловых кругов были против ее проведения, опасаясь, что подобные действия будут представлять для Сибири серьезную опасность: при своей перенаселенности Китай вряд ли удержится от искушения использовать ее для мирного (или даже военного) вторжения на российскую территорию. В качестве аргумента против Кяхтинской ветки приводилась и узость монгольского рынка, который, дескать, не стоил усилий российского купечества по обеспечению там своего господства. Считая железнодорожное строительство в Монголии напрасной тратой денег и сил, противники строительства призывали оставить «мечты о подчинении Китая, Монголии и др.» и предлагали ограничиться улучшением путей сообщения «вдоль» Сибири для ее успешной колонизации [9. С. 198]. Однако в большинстве своем забайкальское купечество осознавало важность строительства железнодорожной линии, соединяющей Кяхту с Монголией с перспективой ее дальнейшего проведения до Пекина. И на этот раз дискуссии перешли в практическую плоскость. Представители забайкальского купечества уже не ограничивались ролью «выразителя мнения», но проявляли готовность финансировать и изыскания, и само строительство, хотя и руководствовались при этом разными мотивами. Кяхтинское купечество, обеспокоенное потерей городом статуса центра чайной торговли после начала доставки чая морем и по железной дороге, обошедшей город стороной, считало ее проведение панацеей для укрепления местной экономики и возрождения кяхтинской торговли и торопилось использовать предоставленный шанс для обеспечения Кяхте процветания. Верхнеудинское предпринимательское сообщество тоже не хотело упустить свой шанс, который мог ему дать выход в трансграничное пространство. Предвидевшее стратегическое значение Транссибирской магистрали и дальновидно

просчитавшее перспективы развития города при проведении через него рельсового пути, оно обманулось в своих ожиданиях. Магистраль не потянула за собой никакой инфраструктуры, город не приобрел роли мощного промышленного узла, а его многолетний бренд – Верхнеудинская ярмарка, – как и предсказывали скептики, сразу резко снизила объемы [10. Оп. 1. Д. 577. Л. 3; 11. С. 162–163].

Предлагалось несколько проектов траектории соединения Кяхтинской ветки с Транссибирской магистралью: Мысовая–Кяхта, Верхнеудинск–Кяхта и через Бийск с охватом Алтайского горного округа. Последний вариант, который лоббировали коммерсанты Западной Сибири, готовые вложить в строительство собственные деньги, был забракован практически сразу, поскольку оставшаяся в таком случае в стороне Кяхта полностью лишалась и без того незначительной торговли с Монголией [9. С. 222–223]. Кяхтинское купечество, бывшее сторонником Мысовского направления, не поскупилось на проведение изысканий по этому маршруту, которые обошлись ему в 20 тыс. руб. [12. С. 1]. В итоговой записке, основанной на данных проводившего изыскания инженера А.И. Верблунера, главной целью соединения Кяхты с Сибирской магистралью рельсовым путем называется возрождение «сухопутной торговли России с Китаем по издревле избранному пути через Кяхту и удержание за русскими Монгольского рынка». Кяхтинское купечество было сильно обеспокоено тем фактом, что Китай, запланировавший постройку железной дороги из Пекина в Монголию, при отсутствии рельсового пути до Кяхты наводнит Монголию привезенными морем иностранными товарами и в обмен «увезет все, что можно увезти из Монголии». Отстаивая свой вариант, кяхтинское купечество делало акцент на экономическом значении дороги, отводя целям стратегическим второстепенные роли. Тем не менее стратегический мотив в обосновании тоже прозвучал: в случае захвата железной дороги противником или ее занятости срочными грузами можно было использовать параллельно идущий водный путь по Байкалу [13. С. 3, 28–29]. Главными аргументами в пользу Мысовского варианта стали краткость предложенной траектории по сравнению с Верхнеудинской и готовность кяхтинского купечества построить ее на свои средства без привлечения казенных денег, поскольку «только его представители, всегда отличавшиеся сплоченностью, инициативой, предприимчивостью и широким пониманием государственных интересов», смогут оживить торговлю «на Кяхте» и направить постройку и эксплуатацию новой дороги «на служение целям огромной государственной важности» [Там же. С. 1, 3, 27].

На верхнеудинском варианте настаивали купечество города и Верхнеудинская городская дума, организовавшие летом 1911 г. экспедицию для рекогносцировки проектируемой железнодорожной линии [14. С. 31–53]. В отличие от соперников, преследующих коммерческую выгоду, верхнеудинское купечество в своем обосновании

в первую очередь показало себя блюстителем государственных интересов, готовым ради них пожертвовать собственной прибылью. Обратив внимание на усиленное вооружение Китая, создающее угрозу для российских границ, верхнеудинская деловая элита особенно подчеркнула, что «коммерческая выгода и значение дороги при настоящей конъюнктуре не могут первенствовать в выборе направления» и «решительным моментом... должен явиться стратегический расчет» [12. С. 8]. Быть может, стратегическое видение верхнеудинцев сыграло свою роль. Хотя главное, чем руководствовало Министерство путей сообщения при выборе варианта прокладки дороги, были, конечно, объективно сложившиеся преимущества верхнеудинского варианта: выгодное географическое положение города – в «сердце» западной части Забайкалья; выполнявшиеся им функции центра промышленного района, в окрестностях которого работали цементный и деревообрабатывающий заводы и разрабатывались угольные копи; широкая долина Селенги, густо населенная русскими людьми; обилие прилегающих плодородных земель, которые при хорошем урожае реально превращали город в региональный «склад» продовольствия. Преимущества Мы-

совской ветки ее более краткой траекторией и исчерпывались – ее пришлось бы прокладывать по территории с низкой плотностью населения и обширными пастбищами кочевников.

В апреле 1913 г. Государственная Дума приняла окончательное решение о сооружении железнодорожной линии Верхнеудинск–Кяхта за счет казны. В октябре того же года Совет Министров рассмотрел вопрос о возможности строительства ветки Кяхта–Урга для соединения Забайкалья с Монголией непрерывным железнодорожным путем. Практически сразу было принято решение о начале проведения изыскательских и проектных работ на монгольском направлении [15. С. 119]. Кяхтинское и иркутское купечество пыталось оспорить данное решение в специально подготовленной записке, в которой доказывало выгоду мысовского направления, однако их доводы не были приняты во внимание. Особое межведомственное совещание, созванное в начале 1915 г. для разработки плана железнодорожного строительства в России, отдало предпочтение верхнеудинскому варианту как «имеющему большее значение для развития края» [16. С. 290]. Однако построить линию до событий 1917 г. Российская империя не успела.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Константинова Т.А. «Генерал-майора Е.М. Жуковского назначить Военным губернатором Забайкальской области...» // Известия Иркутского государственного университета. Сер. История. 2016. Т. 15. С. 31–38.
2. Государственный архив Забайкальского края (ГАЗК). Ф. 1(о).
3. Забайкальские областные ведомости.
4. Опыт российских модернизаций XVIII–XX века / под ред. В.В. Алексеева. М. : Наука, 2000. 246 с.
5. Кальмина Л.В., Плеханова А.М. «А был ли мальчик?», или Можно ли считать забайкальские экономические опыты 1900–1920-х гг. модернизационными преобразованиями? // Вестник Бурятского научного центра Сибирского отделения Российской академии наук. 2014. № 2 (14). С. 85–96.
6. Сборник географических, топографических и статистических материалов по Азии. СПб. : Изд. военно-ученого комитета Главного штаба, 1891. Вып. XLVIII. 277 с.
7. Третьяков В.В. Общественность и вопросы развития транспортных коммуникаций в регионе в начале XX в. // Иркутский историко-экономический ежегодник. Иркутск, 2004. С. 69–72.
8. Восточное обозрение.
9. Труды совещания 1906 г. в г. Иркутске о путях сообщения в Сибири : в 2 т. : материалы / под ред. В. Попова. Иркутск : Изд. канцелярии Иркутского генерал-губернатора, 1908. Т. II. 479 с.
10. Государственный архив Республики Бурятия (ГАРБ). Ф. 10.
11. Улан-Удэ – 350: история и современность : в 2 т. / под ред. Б.В. Базарова. Иркутск : Оттиск, 2016. Т. I: XVII – начало XX в. 372 с.
12. Котов А.С. Общая записка, составленная на основании рекогносцировочных данных по обследованию железнодорожного пути Верхнеудинск–Кяхта. Верхнеудинск : Тип. А.К. Кобылкина, 1911. 11 с.
13. Изыскания железной дороги на Кяхту от станции Мысовой Забайкальской железной дороги до Кяхты : общая записка. СПб. : Знаменская тип. инж. Г.А. Бернштейна, 1910. 86 с.
14. Мельников И.И. Геологическая рекогносцировка для проведения железнодорожной линии Верхнеудинск–Кяхта // Труды Троицкосавско-Кяхтинского отделения Приамурского отдела Русского Географического общества. СПб. : Сенатская тип., 1912. Т. XIV, вып. 1–2. С. 31–53.
15. Третьяков В.Г. Монголия как геополитический центр притяжения железнодорожного строительства в конце XIX – начале XX века // Россия и Монголия в начале XX века: дипломатия, экономика, наука : ст. участников 3-й Междунар. науч.-практ. конф. : сб. науч. тр. Иркутск ; Улан-Батор : Изд-во БГУЭП, 2014. Кн. 3, ч. 1. С. 110–120.
16. Старцев А.В. Русская торговля в Монголии (вторая половина XIX – начало XX в. Барнаул : Изд-во Алт. ун-та, 2003. 308 с.

*Kalmina Lilia V.* Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences (Ulan-Ude, Russia). E-mail: kalminal@gmail.com

*Kuras Leonid V.* Institute of Mongolian, Buddhist and Tibetan Studies, Siberian Branch, Russian Academy of Sciences (Ulan-Ude, Russia). E-mail: kuraslv@yandex.ru

#### **THE TRANSBAIKAL MERCHANTS WITHIN RAILWAY CONSTRUCTION PLANS IN INNER ASIA: ROLE CHANGE**

**Keywords:** Transbaikal Region; Trans-Siberian railway; the Kyakhta line; Mongolia; the merchants.

The goal of this article is to expose the role of the merchant class in the development of transport infrastructure of Transbaikalia, which would provide economic growth of the region and fulfilling of its role of an outpost on the eastern periphery of the empire.

The sources used in the study can be conveniently divided into four groups: correspondence of the military governor of Transbaikalia with regional merchants; protocols of consultations at the governor-general of Irkutsk about construction of the Kyakhta railroad line; reports of the specialists about explorations to build a railroad line through Kyakhta; newspaper articles expressing public opinion on the necessity to create a transportation infrastructure in the East. The analysis of the source base allowed exposing the entire spectrum of opinions about the expediency of railroad construction in the region and defining arguments in favor (and against) building of this or that route as well as prospective sources of its financing.

The construction of the Trans-Siberian railroad became the first major state project aimed at development of eastern territories of the Russian Empire. The strive of Russia to further consolidate its positions in the East and economically conquer the Mongolian market awoke to life the plan of constructing the Kyakhta railroad branch connecting China, via Mongolia, with the Trans-Siberian railroad. Two possible scenarios, from Mysovaya to Kyakhta and from Verkhneudinsk to Kyakhta were lobbied by Kyakhta and Verkhneudinsk merchants with prosperity of their towns in mind and readiness to financially support the construction. The final choice was made in favor of the Verkhneudinsk variant as a more suitable for the strategic goals of the empire. However, the First World War and the following turmoil put an end to all construction plans.

The merchant "behavior" was in direct dependence with the expected profits. Prospects of the Trans-Siberian railroad sparked interest in the Transbaikalian entrepreneur community. And though at this stage merchants had yet been financially unable to support the state project, it took an active part in the discussion of its implementation.

Plans to expand the transportation infrastructure with the further "implementation" into the Mongolian-Chinese space triggered initiative of the Transbaikalian business circles. Realizing the importance of the Kyakhta railroad branch for prosperity of their towns the merchants of Verkhneudinsk and Kyakhta lobbied routes profitable to them, paid for the exploration work in the planned construction sites and showed serious intentions of financially supporting its construction.

The merchants of Verkhneudinsk won the competition. The choice of their supported variant was explained by the industrial development and high density of population of the territory through which the railroad line would run, whereas the Mysovaya line would run across lands of the nomads. However, the Russian Empire did not have time to implement the "Kyakhta project".

#### REFERENCES

1. Konstantinova, T.A. (2016). "Major-General E.M. Zhukovsky to Be Appointed Military Governor of Transbaikal Area...". *Izvestiya Irkutskogo gosudarstvennogo universiteta. Ser. Istoriya – The Bulletin of Irkutsk State University. History*. 15. pp. 31–38. (In Russia).
2. The State Archives of Transbaikal Territory (GAZK). Fund 1(o).
3. *Zabaykal'skie oblastnye vedomosti*.
4. Alekseev, V.V. (ed). (2000) *Opyt rossiyskikh modernizatsiy XVIII-XX veka* [Russian Modernization Experiences in the 18th – 20th centuries]. Moscow: Nauka.
5. Kalmina, L.V. & Plekhanova, A.M. (2014). "A byl li mal'chik?", ili možno li schitat' zabaikal'skie ekonomicheskie opyty 1900–1920-kh gg. modernizatsionnymi preobrazovaniyami [And if it was only a phantom?, or is it possible to treat transbaikal economic experience of 1900-1920-s as modernization?]. *Vestnik Buryatskogo nauchnogo tsentra Sibirskogo otdeleniya Rossiyskoy akademii nauk*. 2(14). pp. 85–96.
6. Military-Scientific Committee of the General Staff. (1891) *Sbornik geograficheskikh, topograficheskikh i statisticheskikh materialov po Azii. Vyp. XLVIII*. [Collection of Geographical, Topographical and Statistical Materials of Asia] (1891). St. Petersburg: Izd. Voenno-uchennogo komiteta glavnogo Shtaba.
7. Tretyakov, V.V. (2004). *Obschestvennost' i voprosy razvitiya transportnykh kommunikatsiy v regione v nachale XX v.* [The Public and Transport Communication Development in the Region at the Beginning of 20th Century]. *Irkutskiy istoriko-ekonomicheskiy ezhegodnik*. pp. 69–72.
8. *Vostochnoye obozreniye*. (1897). 50.
9. Popov, V. (ed). (1908) *Trudy soveshchaniya 1906 g. v g. Irkutske o putyakh soobshcheniya v Sibiri: v 2-kh t. T. 2* [Irkutsk Conference's Works, 1906, Devoted to Transport Communication in Siberia]; Vol. 2. Irkutsk: Izdanie Kantselyarii Irkutskogo General-Gubernatora.
10. *The State Archives of Buryat Republic (GARB)*. Fund 10. List 1. File 577.
11. Bazarov, B.V. (ed.) (2016). *Ulan-Ude – 350: istoriya i sovremennost'*: v 2-kh t. V.1. [Ulan-Ude – 350: History and Modernity. In 2 vols]. Ulan-Ude: Ottisk.
12. Kotov, A.S. (1911) *Obschaya zapiska, sostavlenaya na osnovanii rekognostsirovочnykh dannyykh po obsledovaniyu zheleznodorozhnogo puti Verkhneudinsk – Kyakhta* [General Information Made Up on the Basis of Research Data on Verkhneudinsk - Kyakhta Railway Investigation]. Verkhneudinsk: Tipografiya Kobylkina.
13. Anon. (1910) *Izyskaniya zheleznoy dorogi na Kyakhtu ot stantsii Mysovoy Zabaykal'skoy zheleznoy dorogi do Kyakhty. Obschaya zapiska*. [Railway Survey to Kyakhta from Transbaikal Railway Station Mysovaya to Kyakhta]. St. Petersburg: Znamenskaya tipografiya inzh. Bershtein.
14. Melnikov, I.I. (1912). *Geologicheskaya rekognostsirovka dlya provedeniya zheleznodorozhnoy linii Verkhneudinsk – Kyakhta* [Geological Survey of Verkhneudinsk – Kyakhta Railway Construction]. *Trudy Troitskosavsko-Kyakhtinskogo otdeleniya Priamurskogo otdela Russkogo Geograficheskogo obschestva*. 14. St. Petersburg: Senatskaya. pp. 31–53.
15. Tretyakov, V.V. (2014). *Mongoliya kak geopoliticheskiy tsentr prityazheniya zheleznodorozhnogo stroitel'stva v kontse XIX – nachale XX veka*. [Mongolia as geopolitical centre of railway construction influence at the end of 19th – early 20th centuries]. In: Sukhodolov, A.P. (ed.) *Rossiya i Mongoliya v nachale XX veka; diplomatiya, ekonomika, nauka* [Russia and Mongolia in early 20th Century: Diplomacy, Economy, Science]. Vol 3(1). Irkutsk: Baikal State University. pp. 110–120.
16. Startsev, A.V. (2003). *Russkaya torgovlya v Mongolii (vtoraya polovina XIX – nachalo XX v.)* [Russian Trading in Mongolia (the second half of 19th – early 20th centuries)]. Barnaul: Altai State University. 2003. 308 p.