

Н. А. Самойлов, Е. О. Старовойтова, М. В. Ходяков, Д. Г. Янченко

Китайско-Восточная железная дорога — историческое наследие двух народов: перспективы изучения

***Самойлов Николай
Анатольевич,***

доктор исторических
наук, профессор,
Санкт-Петербургский
государственный
университет (Санкт-
Петербург, Россия)

***Старовойтова
Елена Олеговна,***
ассистент, Санкт-
Петербургский
государственный
университет (Санкт-
Петербург, Россия)

***Ходяков Михаил
Викторович,***
доктор исторических
наук, профессор,
Санкт-Петербургский
государственный
университет (Санкт-
Петербург, Россия)

***Янченко Денис
Геннадьевич,***
кандидат
исторических
наук, старший
преподаватель,
Санкт-Петербургский
государственный
университет (Санкт-
Петербург, Россия)

История Китайско-Восточной железной дороги (далее — КВЖД) насчитывает более 100 лет. Сегодня мы можем объективно оценить ее значение в истории социокультурного взаимодействия народов России и Китая. С этой целью петербургские историки сотрудничают с китайскими коллегами из Харбинского политехнического университета (ХПУ). Изучается роль КВЖД в формировании образа Китая в России в конце XIX — начале XX вв., статус и перспективы дороги после русско-японской войны, переселенческая политика на линии КВЖД и китайская трудовая миграция в Россию в годы Первой мировой войны, технические и строительные решения. Отметим, что импульс к современному исследованию дали именно китайские коллеги. ХПУ — один из старейших вузов Харбина, основанный в 1920 г. русскими эмигрантами, за последние годы успешно провел ряд прикладных исследований, связанных с изучением и реставрацией объектов культурного наследия на линии КВЖД.

Говоря об оценке исторического значения КВЖД в деле развития торгово-экономических связей, распространения технических знаний и культурного взаимодействия между народами России и Китая, историки советского времени придерживались в основном единой точки зрения. В целом, «проведение железнодорожной магистрали в Маньчжурии

обуславливало быстрое промышленное развитие этого совершенно отсталого в экономическом отношении края»¹. Современные китайские ученые положительно оценивают культурное влияние русской общины Харбина. Так, Ли Шусяо отметил, что имена русских художников и архитекторов должны быть вписаны в историю города², а Чан Хуайшэн назвал Харбин «сплавом культуры человечества»³.

В конце 1970-х — начале 2000-х гг. появилось много обобщающих работ по истории дороги, Харбина и русского присутствия в Маньчжурии, в том числе написанных теми русскими учеными, которые родились и многие годы прожили в Северо-Восточном Китае. К этой категории мы можем отнести монографии Г. В. Мелихова⁴, Л. П. Маркизова⁵, Е. П. Таскиной⁶. В этих исследованиях приводятся примеры социокультурного взаимодействия русских и китайцев в регионе. Особенно продуктивным был обмен опытом в сельском хозяйстве: распространение большинства овощей, современных зерновых, бахчевых, технических культур, развитие молочного животноводства — заслуга русских переселенцев. Коренные жители Маньчжурии передавали уникальный опыт ведения сельского хозяйства в местных условиях. Достижения европейской культуры, науки, техники, новые технологии быстро становились достоянием жившего рядом с русскими китайского населения. В городах вдоль линии открывались гимназии, училища, в которых обучались и русские, и китайцы. Авторы коллективного китайского исследования «История русской эмиграции в Харбине» также отмечают, что строительство КВЖД стимулировало социально-экономическое развитие Харбина, а культурная деятельность русской эмиграции «способствовала развитию харбинской и мировой культуры»⁷.

Акцент на международно-политическом значении постройки КВЖД делается в книге Н. Е. Абловой⁸. Она пытается разобраться в том, насколько это было выгодно царской России. Весьма критическую оценку роли КВЖД в истории высказал современный петербургский историк И. В. Лукоянов⁹. Не отрицая стратегического значения магистрали, исследователь негативно оценил роль С. Ю. Витте в строительстве дороги. В последнее время оценки исторического значения КВЖД, высказываемые российскими историками, становятся более взвешенными и спокойными. И. К. Капран показала, что на быстрое развитие Харбина оказали влияние благоприятные политические и экономические условия и огромные капиталовложения России¹⁰.

Особенностью русско-китайских отношений конца XIX — начала XX вв. является их противоречивый характер. Менее чем за три десятилетия две страны прошли путь от заключения взаимовыгодных соглашений в сфере пограничного размежевания, торговли, финансов до практически полного отдаления. Со второй половины XIX в. в России начинает формироваться образ Китая, который был непосредственно связан с текущими событиями в политике и международных отношениях. Этот образ особо ярко проявляется на страницах сатирических изданий, выходивших в России, активно влиявших на формирование общественного мнения (журналы «Стрекоза», «Будильник», «Осколки», «Шут»). Китай постоянно упоминается на их страницах с середины 1890-х гг., что было связано с активизацией российской политики на Дальнем Востоке. В зависимости от политических, военных, экономических реалий образ Китая постепенно трансформировался,

усложнялся. После подписания в 1896 г. союзного договора, давшего России право на строительство дороги с полосой отчуждения, начинает меняться и восприятие Китая. В периодике и публицистике разной идеологической направленности российские чиновники, военные, деятели культуры, журналисты публично выражали свой взгляд на судьбы этой страны, ее политическую систему и культуру, дальнейшие перспективы двусторонних отношений.

Тем не менее, политические и торговые соглашения на высшем уровне конца XIX в. не привели к долгосрочному и взаимовыгодному сотрудничеству между странами. Российские государственные деятели начала XX в. связывали это прежде всего с «пробудившимся самосознанием» китайцев, их стремлением освободиться от иностранной опеки, а также с отсутствием в Китае «политического центра». С точки зрения китайской стороны, охлаждение было вызвано присоединением России к захватнической политике западных держав. Однако именно в это время активизировалось социокультурное взаимодействие двух стран, что было связано с появлением новых коммуникативных каналов. Одним из таких каналов наряду с приграничной зоной по праву можно считать линию КВЖД с центром в г. Харбин.

После завершения русско-японской войны дискуссия о перспективах развития железной дороги продолжилась в среде высшей бюрократии Российской империи. «Ястребы» из Военного министерства, Генерального штаба и правые члены Думы жаждали реванша на Дальнем Востоке. Контроль над КВЖД был первым шагом к нему. Международные договоры с Китаем и Японией, в случае реализации их предложений, нарушались. Успех военных привел бы к изменению структуры управления и переселенческой политики на КВЖД в сторону усиления «русского влияния»¹¹. Колонизаторское мышление было характерно для многих представителей имперской элиты начала XX в. При этом в 1898–1920 гг. дорога существовала как российское предприятие, проживающие в ее полосе отчуждения русские имели право экстерриториальности. Достаточно взвешенным представляется мнение А. И. Деникина, изложенное им в аналитической работе «Русско-китайский вопрос»¹². Деникин доказывал, что основные принципы, осуществлявшиеся царским правительством в дальневосточном регионе, не только не учитывали интересы Китая, но и противоречили российским интересам.

Совет министров под руководством П. А. Столыпина и Министерство финансов В. Н. Коковцова противодействовали попыткам военного ведомства получить полный контроль над железной дорогой¹³. Большинству членов правительства ослабление позиций военного министра, который подчинялся только императору, было выгодно. В ходе дискуссий в «верхах» были четко регламентированы правила внутреннего управления в «полосе отчуждения» вдоль КВЖД до 1917 г., определен порядок самоуправления и взаимодействия с коренным населением. Даже после ухода из большой политики С. Ю. Витте и военного поражения страны, Министерство финансов сохранило полный контроль над магистралью. Финансирование дороги проходило отдельной строкой в российском бюджете, в него включались средства на создание новых железнодорожных веток, строительство зданий путевых служб, рабочих казарм, модернизацию мостов и железнодорожного полотна, благоустройство территорий на станциях, долгострой и пр. Дума получила возможность в деталях рассматривать планы капитального строительства вдоль

линии, качество и количество подвижного состава, критиковать административно-хозяйственную деятельность Общества КВЖД¹⁴.

В годы Первой мировой войны Китай сохранял нейтралитет в отношении воюющих сторон. Россия уже не могла предоставлять Китаю кредиты, и встала на путь использования труда китайских рабочих. Вербовка и последующая перевозка в Россию десятков тысяч китайцев имели целью смягчить нараставший в стране кризис рабочей силы, вызванный мобилизацией в Русскую армию свыше 15 млн человек. У политики организованного ввоза в Россию китайских рабочих было немало противников. Департамент полиции опасался наплыва в страну германских шпионов. Министерство внутренних дел проблему видело в плоскости «конкуренции труда», полагая, что вернувшиеся к станкам после окончания войны русские рабочие застанут на своих местах китайцев, а их засилье на рынке труда приведет не только к экономическим, но и к политическим потрясениям. Тем не менее, в 1915 г. из Харбина по КВЖД началась перевозка трудовых мигрантов. При этом руководство дороги, на которое была возложена реализация задач по перевозке китайских рабочих, столкнулось с большим количеством проблем (организационных, медицинских, социальных), к решению которых не было готово в полной мере. Значительных расходов (не только единовременных, но и текущих) требовало создание врачебно-санитарных пунктов на станциях Харбин, Маньчжурия, Куанченцзы¹⁵. Дорого обошлось казне формирование и содержание харбинского бюро по найму китайских рабочих, а также сборного пункта в Харбине. Дополнительных финансовых вливаний требовала укладка железнодорожных путей, а также устройство «остановочных пунктов» для предварительного осмотра китайцев на станциях Куанченцзы и Маньчжурия. Кроме того, на погашении своих расходов «по обслуживанию движения китайских рабочих» в 1916 и 1917 гг. настаивали КВЖД и Переселенческое управление¹⁶.

К моменту, когда Временное правительство остановило найм иностранных рабочих и их транспортировку, в Европейскую Россию через Харбин было ввезено свыше 70 тыс. китайцев¹⁷. Для КВЖД российские финансовые вливания имели огромное значение, поскольку они способствовали развитию инфраструктуры: на крупных станциях создавались санитарно-эпидемические пункты, строились больницы¹⁸, укладывались новые железнодорожные пути.

В последнее время как в китайской, так и в российской науке намечается переход от исследования истории политических отношений между Россией и Китаем конца XIX — начала XX вв. к изучению истории культурного взаимодействия и формирования взаимных образов двух стран. Как бы ни оценивали современные российские и китайские ученые роль КВЖД в истории русско-китайских отношений, абсолютное большинство из них признают, что сама дорога, а также г. Харбин являют собой уникальный социокультурный феномен. В 2015 г. был создан Российско-китайский инновационный исследовательский центр охраны культурного наследия Китайско-Восточной железной дороги. Полагаем, что совместная работа специалистов ХПУ и СПбГУ позволит успешно решать новые исследовательские задачи.

- ¹ Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем. 1917–1974 гг. М., 1977. 386 с.
- ² Ли Шусяо. Деятельность Харбинской православной епархии // Дальний Восток России — Северо-восток Китая: исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества. Материалы международной научно-практической конференции. Хабаровск, 1998. С. 172–174.
- ³ Чан Хуайшэн. Хаэрбинь цзяньчжу ишу (Архитектура Харбина). Харбин, 1990. С. 2.
- ⁴ Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1994. 313 с.
- ⁵ Маркизов Л. П. До и после 1945: Глазами очевидца. Сыктывкар, 2003. 208 с.
- ⁶ Таскина Е. П. Неизвестный Харбин. М., 1998. 272 с.
- ⁷ Ши Фан, Лю Шуан, Гао Лин. Хаэрбинь Э цяо ши (История русской эмиграции в Харбине). Харбин, 2003. С. 605–606.
- ⁸ Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX века). М., 2005. 430 с.
- ⁹ Лукоянов И. В. Россия на Дальнем Востоке в конце XIX — начале XX вв. СПб., 2008. 668 с.
- ¹⁰ Капран И. К. Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в. — 50-е гг. XX в.): Монография. Владивосток, 2011. 204 с.
- ¹¹ Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 1276. Оп. 26. Д. 72. Л. 1–13. — «Об устройстве гражданского управления на территории Китайской Восточной железной дороги» с приложением «Отдельного мнения генерала от инфантерии Гродекова».
- ¹² Деникин А. И. Русско-китайский вопрос: военно-политический очерк. Варшава, 1908.
- ¹³ РГИА. Ф. 1276. Оп. 26. Д. 70. Л. 1–7. — Журнал особого совещания, образованного для рассмотрения вопросов, касающихся деятельности Общества Китайской Восточной железной дороги.
- ¹⁴ Там же. Ф. 1278. Оп. 2. Д. 2685/1332. Л. 1–104. — О смете доходов, расходов и специальных средств Департамента железнодорожных дел на 1908 год.
- ¹⁵ Там же. Ф. 323. Оп. 1. Д. 830. Л. 191 об.
- ¹⁶ Там же. Д. 833. Л. 46–47 об., 151–152. — Представление Переселенческого управления Министерства земледелия «на покрытие произведенных в 1916 г. расходов», внесенное в Совет министров 24 февраля 1917 г.
- ¹⁷ Там же. Д. 835. Л. 44–45. — Данные правления общества КВЖД о железных дорогах, предприятиях и учреждениях на территории России, для которых с 1 января 1916 г. по 1 сентября 1917 г. через Харбин отправлялись китайские рабочие.
- ¹⁸ Там же. Оп. 6. Д. 809. — Сведения об учреждении санитарно-эпидемической организации на КВЖД.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Самойлов Н. А., Старовойтова Е. О., Ходяков М. В., Янченко Д. Г. Китайско-Восточная железная дорога — историческое наследие двух народов: перспективы изучения // Новейшая история России. 2016. № 3 (17). С. 205–210.
DOI 10.21638/11701/spbu24.2016.313
УДК 94(571.6)

Аннотация: История Китайско-Восточной железной дороги насчитывает более 100 лет. Сегодня назрела необходимость объективно оценить ее место в истории социокультурного взаимодействия народов России и Китая. В последнее время как в китайской, так и в российской науке намечается переход от исследования политической истории отношений между Россией и Китаем конца XIX — начала XX вв. к изучению истории культурного взаимодействия. Как бы ни оценивали современные российские и китайские ученые роль КВЖД в истории русско-китайских отношений, абсолютное большинство из них признают, что сама дорога, а также г. Харбин являют собой уникальный социокультурный феномен. Историки СПбГУ совместно с коллегами из Харбинского политехнического университета изучают роль КВЖД в формировании образа Китая в России, статус дороги после русско-японской войны, хозяйственную политику в полосе отчуждения КВЖД, китайскую трудовую миграцию в Россию в годы Первой мировой войны, технические и строительные решения.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, Российская империя, Китай, Дальний Восток, Харбин, историко-культурное наследие

Авторы: *Н. А. Самойлов* — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой теории общественного развития стран Азии и Африки, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); n.samoylov@spbu.ru | *Е. О. Старовойтова* — ассистент, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); e.starovoytova@spbu.ru | *М. В. Ходяков* — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой Новейшей истории России, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); m.khodyakov@spbu.ru | *Д. Г. Янченко* — кандидат исторических наук, старший преподаватель, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); d.yanchenko@spbu.ru

FOR CITATION

Samoylov N. A., Starovoytova E. O., Khodjakov M. V., Yanchenko D. G. 'Chinese Eastern Railway — the Heritage of Two Empires: Research Perspectives', *Modern history of Russia*, no 3, 2016. P. 205–210. DOI 10.21638/11701/spbu24.2016.313

Abstract: The history of the Chinese Eastern Railway goes back for more than 100 years. Today we must objectively assess its historical significance and its place in the history of sociocultural relations between the peoples of Russia and China. Recently, in both Chinese and Russian science we can see the withdrawing from the study of the political history of relations between Russia and China in late 19 — early 20 centuries in favor of the study of the history of cultural interaction between the two nations. No matter how modern Chinese and Russian scientist evaluate the role of CER in the history of Sino-Russian relations, the majority of them agree that the railway itself together with the city of Harbin represent a unique sociocultural phenomenon. Historians of St. Petersburg University in cooperation with Chinese colleagues from Harbin Institute of Technology are working on the following aspects: the role of the Chinese Eastern Railway in creation of the image of China in Russia, the Railway status after the Russo-Japanese war, economic policy on the Chinese Eastern Railway line, the Chinese labor migration in Russia during the First World war, engineering and construction solutions.

Keywords: Chinese Eastern Railway, Russian Empire, China, Far East, Harbin, historical and cultural heritage.

Authors: *N. A. Samoylov* — Doctor of History, Professor, Head of the Department of Theory of Asian and African Social Development, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); samoylov@spbu.ru | *E. O. Starovoytova* — Assistant Professor, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); e.starovoytova@spbu.ru | *M. V. Khodjakov* — Doctor of History, Professor, Head of the Modern history of Russia Department, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); m.khodyakov@spbu.ru | *D. G. Yanchenko* — Candidate of History, Associate Professor, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); d.yanchenko@spbu.ru

References:

- 1 Sladkovskiy M. I. *Istorija trgovno-ekonomicheskikh otnoshenij SSSR s Kitaem. 1917–1974 gg.* (Moscow, 1977).
- 2 Li Shuxiao. *Dejatelnost Harbinskoj pravoslavnoj eparhii, Dalnij Vostok Rossii — Severo-Vostok Kitaja. Istoricheskij opyt i perspektivy sotrudnichestva* (Khabarovsk, 1998).
- 3 Chang Huaisheng. *Haerbin jianzhu yishu* (Haerbin, 1990).
- 4 Melikhov G. V. *Manchzhurija dalekaja i blizkaja* (Moscow, 1994).
- 5 Markizov L. P. *Do i posle 1945: Glazami ochevidca* (Syktyvkar, 2003).
- 6 Taskina E. P. *Neizvestnyj Harbin* (Moscow, 1998).
- 7 Shi Fang, Liu Shuang, Gao Ling. *Haerbin E qiao shi* (Haerbin, 2003).
- 8 Ablova N. E. *KVZhD i rossijskaja emigracija v Kitae: mezhdunarodnye i politicheskie aspekty istorii (pervaja polovina XX veka)* (Moscow, 2005).
- 9 Lukoyanov I. V. *Rossija na Dal'nem Vostoke v konce XIX — nachale XX vv.* (St. Petersburg, 2008).
- 10 Kapran I. K. *Povsednevnaja zhizn' russkogo naselenija Harbina (konec XIX v. — 50-e gg. XX v.)* (Vladivostok, 2011).
- 11 Denikin A. I. *Russko-kitajskij vopros: voenno-politicheskij ocherk* (Warsaw, 1908).