



ФИЛОНОВ АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ



ДОРОГА ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ КОНФЛИКТОВ

Статья посвящена строительству российской железной дороги к тёплым морям Тихого океана через северо-восточную часть цинского Китая — Маньчжурию. Так Россия на рубеже XIX–XX веков пыталась решить не только экономические, но и геополитические проблемы.

Ключевые слова: Россия, Китай, Япония, США, Англия, Владивосток, Сретенск, Харбин, Пекин, Китайская Восточная железная дорога, Тихий океан, Сибирь.

Keywords: Russia, China, Japan, USA, England, Vladivostok, Sretensk, Harbin, Beijing, Chinese Eastern Railway, Pacific Ocean, Siberia.

Из века в век для России с громадной территорией дорожная проблема была весьма актуальной. Новые пути сообщения обеспечивали централизованное управление страной, быструю мобилизацию войск, развитие промышленного производства и другое.

Ещё в 50-е годы XIX века в Сибири заговорили о строительстве железных дорог и вспомнили, что первая отечественная рельсовая дорога появилась в Сибири и первый российский паровоз постучал колёсами тоже в Сибири.

Строительство железной дороги из центра России к Тихому океану было могучим ускорителем экономического и общественного развития страны, средством борьбы с вековой отсталостью...

Тайны прокладки железных дорог Востока России раскрыл кандидат исторических наук, доцент Дальневосточного государственного университета путей сообщения Алексей Лисицын в монографии «Дальневосточная железная дорога в период её становления (1891–1917)» [11].

На основе уникальных исторических документов он показал многие ранее неизвестные аспекты стратегического продвижения империи на восток и героический труд при прокладке трассы в тайге русских инженеров, изыскателей, промышленных рабочих, строителей и другое.

Ещё в середине XIX века именно из-за отсутствия железнодорожного сообщения во многом была проиграна Крымская война: невозможно было по суше доставить войска и снабжение для сражений в Крыму.

После этого именно из-за геополитических (а не экономических) соображений правительством было решено прокладывать Транссибирскую магистраль на восток — иначе, по мнению царских чиновников, Дальний Восток России было не удержать. Ведь тогда на море властвовала Англия, которая своим флотом легко блокировала бы доставку грузов и войск пароходами из Одессы. Как считал немецкий военный, историк Г. фон Мольтке-старший, «железные дороги лучше защищают страну, чем крепости».

В этой связи Главный штаб России в 1892 году сообщал: «Главнее всего рельсовый путь от Великого океана до Европы нужен для обороны края вооруженной рукой, так как без этого пути отстоять край от иноземного нашествия не только затруднительно, но даже едва ли возможно» [4].

Для изыскания трассы Транссибирской магистрали в 1887 году под руководством инженеров Н. П. Меженинова, О. П. Вяземского и А. И. Урсати организовано три экспедиции, которые к началу 1890-х годов в основном завершили свою работу.

В 1891 году создаётся Комитет по сооружению Сибирской железной дороги (далее — Комитет), а в феврале этого же года Кабинет министров признаёт возможным начать

работы по сооружению Великого Сибирского пути одновременно с двух сторон — от Челябинска и Владивостока [15].

Во время кругосветного путешествия 19 мая 1891 года наследник престола цесаревич Николай Александрович во Владивостоке открыл строительство Транссиба, уложив первую тачку грунта в полотно новой Уссурийской дороги.

С середины 90-х годов XIX века Дальний Восток стал на ближайшие десять лет центром внешней политики царской России, которая активно включилась в геополитическую борьбу вместе с сильнейшими империалистическими государствами мира за господство в Корее и раздел Китая.

В этой связи железная дорога пролегла от границы России в Забайкалье (г. Сретенск) в глубь китайской территории через Северную Маньчжурию и вновь выходила на русскую территорию в Южном Приморье. Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) сэкономила время — расстояние для перевозки грузов сильно сокращалось. Ясное дело, что дорога предназначалась для перевоза грузов и войск в случае военного конфликта с Японией и Англией. Помимо временного и военного факторов, эта железная дорога давала России возможность получить отличный плацдарм для влияния на китайскую политику. Российская империя имела на территории КВЖД те же права и привилегии, что и другие державы в Китае: экстерриториальность в Маньчжурии для русских подданных, право ввести свои войска для охраны дороги, иметь собственную полицию в «полосе отчуждения» и проч.

В последней четверти XIX века Япония, США и Англия развернули свою захватническую политику на Дальнем Востоке раньше России. В этой связи реализация русского проекта проходила в остром геополитическом противоборстве с этими империалистическими державами.

Кроме того, в 1901 году в цинском Китае началось восстание ихэтуаней («боксёров»), направленное против иностранного засилья. Вскоре к этому стихийному движению народных масс присоединились регулярные войска, а цинское правительство также поддержало бунтовщиков. В ходе беспорядков и военных действий был нанесён значительный ущерб и сооружениям КВЖД. Только соединёнными силами европейских стран удалось восстановить статус-кво в цинском Китае.

Изыскания Амурской магистрали

В последнее десятилетие XIX века для России огромное экономическое и стратегическое значение приобрело сооружение Транссибирской железной дороги. Строительство длиннейшей в мире магистрали (8,3 тыс. км), начавшееся в 1891 году, предусматривалось в три этапа: первый — Западно-Сибирская железная дорога от Челябинска до Оби и Средне-Сибирская — от Оби до Иркутска, а также начало

строительства Уссурийской железной дороги от Владивостока до Графской; второй этап — Графская — Хабаровск и Мысовая — Сретенск; третий — Кругобайкальская линия от Иркутска до Мысовой и Амурская железная дорога от Сретенска до Хабаровска. Амурской магистрали отводилась важнейшая роль связующего звена двух железнодорожных линий — Забайкальской и Уссурийской.

К строительству Амурской дороги планировалось приступить в 1901 году. Первые рекогносцировочные сведения были получены ещё в начале 1891 года полковником Н. В. Волошиновым. В 1890 году он был командирован на строившийся участок Владивосток — Графская в качестве представителя от военного ведомства и заведующего работавшими на дороге командами войск и производил разведку железнодорожного пути в обход озера Байкал с севера через Братский острог и Усть-Кут. Волошинов произвёл топографический обзор и разведку Амурской области и по окончании рекогносцировки, к началу 1892 года, разработал два варианта направления Амурской дороги: южное (вдоль Амура) и северное (на значительном отдалении от реки). При этом от станции Покровской вдоль реки Амур на протяжении 140 вёрст до станции Свирбеева на реке Олдоё оба направления совпадали, а затем разветвлялись на две части, которые снова сходились только у г. Хабаровска. Длина южного направления по карте составляла около 1 550 вёрст, а северного — 1 270 вёрст. Результаты рекогносцировок показали, что технические затруднения оказались не столь непреодолимыми, как предполагалось ранее.

После предоставления отчёта об итогах работы Волошинова Комитет вплотную занялся подготовкой проведения более подробных изысканий Амурской магистрали. В 1893 году были произведены изыскания для железной дороги от Сретенска до станции Покровской на Амуре, а в апреле 1894 года министр путей сообщения А. К. Кривошеин представил на обсуждение Комитету уже известные варианты направления Амурской линии. 13 мая 1894 года последовало постановление о начале производства изысканий Амурской железной дороги. Изыскательские работы были возложены на три партии, возглавляемые инженерами Г. Т. Гуццо, Г. Ф. Краевским и техником Н. И. Непокойчицким под общим руководством инженера Б. У. Савримовича.

К работе партии приступили в 1894 году. В течение 1894–1896 годов изысканиями предстояло выбрать из теоретически намеченных направлений самое короткое и дешёвое. В их обязанности входило изучение географических, климатических и экономических условий предполагаемого строительства. Большое значение отводилось геологическим исследованиям. Для этого была командирована специальная горная партия, которой предстояло, согласно инструкции, утверждённой начальником изысканий, изучить

горно-геологические, гидрологические и метеорологические особенности строительства. От результатов разведок горной партии в наибольшей степени зависел окончательный выбор направления Амурской железной дороги.

За относительно небольшой промежуток времени — всего два года — изыскательскими отрядами Б. У. Савримовича была проделана огромная работа. Тщательно исследовались топография местности, климат, почвы, уже имеющиеся пути сообщения и многое другое. Особое внимание уделялось изучению экономики области. Участники экспедиции собрали обширные сведения о развитии сельского хозяйства, фабричной и заводской деятельности края, об обеспечении проектируемой линии строительным материалом, о составе населения и наличии рабочей силы. На основе полученных данных было выбрано окончательное направление Амурской дороги между Зеей и Хабаровском, произведены приблизительные подсчёты пропускной способности проектируемой железнодорожной линии, количества подвижного состава, а также стоимость строительных работ.

В 1896 году экспедиция завершила свою работу. По итогам изысканий был составлен сводный отчёт, а также разработаны рекомендации для проведения мероприятий по сооружению Амурской железной дороги с целью избежать затруднений, которые могли бы встретиться при её строительстве. Были изучены не два, как предполагалось ранее, а три варианта направления трассы: южное, северное и среднее. Южное следовало параллельно Амуру от Сретенска через станцию Покровскую долиной реки Хинган, через хребет Лагар-Аул и далее по левому берегу реки Большой Биры и долинами рек Урми и Тунгуски на Хабаровск. Северное направление совпадало до Толбузина с южным, а затем кратчайшим направлением шло к Хабаровску. Среднее следовало до Толбузина, как и два предыдущих, а затем отходило от Амура на 50–100 вёрст к северу. Таким образом, участок Сретенск — Толбузино являлся общим для всех трёх вариантов, и, соответственно, все направления на данном участке вынуждены были бы идти долиной реки Амур. Кроме того, участок проходил в непосредственной близости к границе с Китаем. В связи с этим изыскатели отмечали, что «принимая во внимание удаленность этой части Амурской области от центров Китайской Империи и совершенную ненаселенность смежной части Маньчжурии, а также полное отсутствие в этой части Маньчжурии каких бы то ни было путей сообщения, можно, имея в виду сокращение пути, без особого риска приблизить к границе железнодорожную линию» [Цит. по: 2, с. 110–111].

Из трёх вариантов направлений наилучшим признавалось среднее. Дорога при этом делилась на два участка — западный и восточный. Стоимость западного участка с учётом рельсов и подвижного состава расценивалась

почти в 46 млн рублей, а восточного — более чем в 48 млн рублей. В отчёте отмечалось, что Амурская железная дорога «...явится последним связующим звеном Великого Сибирского пути, проходящего при том по исключительно русским владениям, объединяющего интересы Петербурга и Владивостока и соединяющего Балтийское море с Тихим океаном» [Цит. по: 2, с. 112].

Несмотря на положительные результаты разведок, проект Амурской железной дороги был отложен. Приоритетным направлением колониальной политики правительства, проводимой под сподвижничеством С. Ю. Витте, явилось сооружение Китайско-Восточной железной дороги. Для более успешной реализации плана КВЖД стала осуждаться идея строительства Амурской магистрали. Были поставлены под сомнение итоги работ изыскательских отрядов, и всё чаще стали появляться высказывания, указывающие на то, что проведение Амурской дороги нецелесообразно, так как технически трудновыполнимо и потребует значительных финансовых капиталовложений. Таким образом, изыскания Б. У. Савримовича оказались фактически невостребованными [2, с. 112].

В этой связи Транссибирскую магистраль довели только до реки Шилки (г. Сретенск), а далее дорога пошла через цинский Китай.

Из всех этих данных напрашивается один вывод: **политика победила географию.**

Это очень яркий пример комплексного использования средств и способов для обеспечения военной безопасности страны. Благодаря тому, что по периметру границы империи были созданы «буферные зоны» и передовые плацдармы, врагу предстояло преодолевать большие расстояния, тратя много усилий для сокрушения оборонительных линий [8, с. 242]. Одну из таких «буферных зон» и представляла собой Северная Маньчжурия. Стремление Петербурга получить здесь железнодорожную концессию определялось стратегическим положением этой территории. Строительство КВЖД имело важные стратегические цели: скорее окончить строительство Транссибирской магистрали, обеспечив безопасность территории Дальнего Востока, укрепить общие позиции России на Тихом океане, найти для России на Дальнем Востоке выход к незамерзающему порту для создания военной базы Тихоокеанского флота [12, с. 41]. Строительство КВЖД превращало Маньчжурию в сферу русского влияния, а это, в свою очередь, вело к значительному изменению баланса сил в регионе [13, с. 353].

Дипломатическое противоборство

Строительство Транссибирской магистрали ещё было далеко от завершения, когда Япония одержала победу в войне 1894–1895 годов с Китаем, что облегчало ей в

дальнейшем захват Кореи. Это привело к усилению японо-русских противоречий и обострению борьбы между империалистическими державами за сферы влияния и концессии (особенно по строительству железных дорог) в Китае. Япония претендовала на строительство железной дороги Цзипьчжоу — Нючжуан — Шэньян с последующим продлением её в центральные и северные районы Северо-Восточного Китая (Маньчжурии). Германия хотела получить базу на побережье Китая и концессии на сооружение и эксплуатацию железной дороги. Франция получила концессию на продление принадлежавшей ей железной дороги из Индокитая (Лангшон) до Гуанси (Лючжоу). США добивались железнодорожных концессий в Северо-Восточном Китае, то есть на ближайших подступах к России, и т. д.

Россия стремилась получить согласие Китая на продолжение строительства Сибирской железной дороги по прямой линии через Северо-Восточный Китай к Владивостоку (ранее предполагалось вести линию по Амурской дуге). По мысли министра финансов С. Ю. Витте, осуществление этого проекта позволило бы России не только обеспечить быструю переброску русских войск, но и взять в свои руки железнодорожное строительство также и в Северном Китае, обеспечить влияние российского капитала на экономику и торговлю прилегающих провинций.

Намерениям группы русских капиталистов, представляемой С. Ю. Витте, препятствовали державы, которые одновременно с Россией предлагали Китаю свои проекты строительства железных дорог. Начавшиеся в апреле 1896 года в Пекине русско-китайские переговоры вскоре зашли в тупик. Они были возобновлены в Петербурге, где Ли Хунчжан принял основную часть русских предложений, но, в свою очередь, поставил вопрос о союзе с Россией для противодействия японской агрессии, развивавшейся при поддержке Великобритании и США.

Договор о союзе и постройке КВЖД (секретный) был подписан 22 мая (3 июня) 1896 года в Москве со стороны России министром иностранных дел А. Б. Лобановым-Ростовским и министром финансов С. Ю. Витте, со стороны Китая — чрезвычайным послом Ли Хунчжаном, прибывшим на коронацию Николая II. Договор был впервые полностью опубликован после Великой Октябрьской социалистической революции в 1924 году.

Договор предусматривал создание военного союза двух государств, который должен был вступить в силу в случае нападения Японии на Россию, Китай или Корею, причём оговаривалось, что во время военных действий все порты Китая будут в случае необходимости открыты для русских военных судов. Основной задачей русско-китайского оборонительного союза было предотвращение нового вторжения Японии на континент.

Договор предусматривал предоставление Русско-Китайскому банку (а фактически царскому правительству) права на сооружение и эксплуатацию КВЖД. В договоре указывалось, что сооружение железнодорожной линии через Северо-Восточный Китай не может служить предлогом для захвата китайской территории и предпринимается в целях облегчения доступа русским войскам в пункты, которые могут оказаться под угрозой; Россия получала право транзита своих войск по этой дороге как в военное, так и в мирное время. Договор должен был войти в силу лишь после утверждения цинским императором контракта на постройку и эксплуатацию КВЖД.

Для практического начала работ 27 августа (8 сентября) 1896 года между Русско-Китайским банком и цинским правительством был заключён контракт, определивший условия постройки и эксплуатации КВЖД. Устанавливалось, что акционерное общество КВЖД получает право эксплуатации дороги на время её постройки и на последующие 80 лет. Спустя 36 лет с момента открытия движения китайское правительство имело право выкупить КВЖД.

Больше года российская дипломатия добивалась от Китая подписания юридического документа о размещении базы российского военно-морского флота на Ляодунском полуострове.

В 1898 году Россия предприняла новый шаг в Маньчжурии, добившись аренды Порт-Артура и Дальнего. Это ещё более обострило империалистические противоречия на Дальнем Востоке.

Стремление России получить незамерзающий порт на Жёлтом море обнаружилось ещё в 1896 году во время переговоров С. Ю. Витте с Ли Хунчжаном. Тогда это стремление не было осуществлено из-за категорического отказа Китая. Однако в конце 1897 года в связи с германским захватом Цзяочжоу (3 ноября) Ли Хунчжан обратился за помощью к русской миссии. Ответ не оставлял сомнений в том, что помощь может быть оказана лишь в случае удовлетворительного разрешения интересующих Россию вопросов (железнодорожное строительство в Маньчжурии и др.). Китай принял русские условия, но Германия заручилась поддержкой Англии, стремившейся, в свою очередь, столкнуть её с Россией, и русская дипломатия, хотя и выступила с протестом против германской акции, была вынуждена отступить — немецкие войска остались в Цзяочжоу.

Но теперь русское правительство решило более не откладывать осуществление своего плана в отношении Порт-Артура и Дальнего. События, развернувшиеся в декабре 1897 года, благоприятствовали России. Китаю срочно потребовался новый заём для уплаты Японии второго взноса контрибуции, установленной Симоносекским мирным договором. 2 декабря Ли Хунчжан обратился к Витте с прось-

бой о займе. Витте в телеграмме от 4 декабря 1897 года согласился удовлетворить китайскую просьбу, но лишь при условии предоставления России порта на берегу Жёлтого моря и передачи ей железнодорожной и промышленной монополии в Маньчжурии и Монголии. За день до этого, 3 декабря, русские военные эскадры вошли в Порт-Артур и Дальний, подкрепив таким образом требования России военной угрозой.

Возможность принятия Китаем русских экономических требований и, следовательно, закрытия Маньчжурии для других держав чрезвычайно испугала Англию. Английское правительство немедленно заявило о своём твёрдом решении «любой ценой и, если нужно, силою удержать китайский рынок открытым для себя» [14, с. 540].

Вслед за тем английский посланник заявил китайскому министерству иностранных дел протест против получения Китаем займа в России и предложил устроить английский заём на льготных условиях. Одновременно английский флот сосредоточился в Гамильтоне, а часть его вошла в Порт-Артур.

Стремясь достичь соглашения с Англией, царское правительство несколько отступило от максимальных требований С. Ю. Витте и сняло свои возражения против предоставления Англией займа Китаю. В свою очередь, Англия не была заинтересована в углублении конфликта, ибо перед лицом усиления германской экспансии искала сближения с Россией как на Дальнем, так и на Ближнем Востоке. Ввиду этого министру иностранных дел М. Н. Муравьёву удалось достигнуть соглашения с Англией, которая обещала не препятствовать стремлению России получить арендные права на занятые ею порты и концессию на сооружение дороги к ним.

Япония, добившись уступки от России в корейском вопросе и к тому же лишённая английской поддержки, не могла противодействовать России.

3 марта 1898 года (после заключения 1 марта англо-китайского соглашения о займе) Россия приступила в Пекине к переговорам, которые вскоре и завершились подписанием 27 марта 1898 года русско-китайской конвенции о предоставлении России в арендное пользование Порт-Артура (Люшунью) и Дальнего (Даляньваня) и о разрешении провести к этим портам железнодорожную магистраль от одного из пунктов КВЖД. Подписана она была в Пекине русским поверенным в делах А. Павловым и членом китайского министерства иностранных дел Ли Хунчжаном.

Согласно русско-китайской конвенции, Россия получила в арендное («полное и исключительное») пользование на 25 лет Порт-Артур и Дальний вместе с прилегающим водным и территориальным пространством. Указывалось, однако, что аренда не нарушит верховных прав Китая на данную территорию (ст. I, II и III).

В руки русских властей полностью передавалось военное и высшее гражданское управление на арендуемых территориях. Китайские военно-сухопутные силы туда не допускались. К северу от арендуемого участка устанавливалась нейтральная зона, где сохранялось китайское управление. Тем не менее китайские войска могли допускаться туда лишь «по согласию с русскими властями» (ст. V).

Согласно дополнительному протоколу, подписанному 7 мая 1898 года, правительство Китая обязалось не уступать иностранцам без согласия России ни одного участка земли нейтральной зоны, не открывать для торговли ни одного из портов восточного и западного берегов этой зоны и не предоставлять иностранцам железнодорожных, горнорудных и промышленных концессий.

Порт-Артур как исключительно военный порт России и Китая объявлялся закрытым для судов всех других держав. Во все бухты Дальнего, за исключением одной (предназначенной для России и Китая), доступ торговых судов всех наций объявлялся свободным (ст. VI).

Общество КВЖД получало право на строительство соединительной ветви от одной из станций магистральной линии до Дальнего, а также, «если в том окажется необходимость, до другого... пункта... между городом Инцзы и устьем реки Ялу» (ст. VIII).

Путём упрочения своих позиций в Корее японское правительство пыталось нейтрализовать и предотвратить дальнейшие успехи России в Маньчжурии. В результате малоуспешных действий Японии в этом направлении в 1898 году было подписано русско-японское соглашение по корейскому вопросу. Лишь впоследствии, заручившись союзным договором с Англией, Япония взяла курс на войну с Россией, в итоге которой русские успехи, зафиксированные русско-китайской конвенцией, были ликвидированы Портсмутским мирным договором 1905 года.

Проблемы Порт-Артура и Дальнего были разрешены в интересах СССР и Китая лишь советско-китайским договором 1945 года, способствовавшим также упрочению всеобщего мира и безопасности [14, с. 539–541].

Трудные маньчжурские вёрсты

Получив концессию на постройку Китайско-Восточной железной дороги, Россия должна была в краткие сроки построить магистраль от Сретенска до Владивостока через Маньчжурию. В первую очередь надо было начать широкие изыскательские работы на новой трассе. Но все крупные инженеры путей сообщения, участвующие в сооружении Великой Сибирской магистрали, отказались от строительства Транссиба по китайской территории.

Тогда по инициативе С. Ю. Витте в сентябре 1896 года было образовано акционерное общество КВЖД. Сопред-

седателем компании от российской стороны назначили С. И. Кербедза, талантливого инженера путей сообщения. Он составил план постройки КВЖД, проекты Хинганского тоннеля и мостов через реки в зоне строительства.

Для проведения предпостроечных изыскательских работ на КВЖД из Польши, с Кавказа и из Средней Азии были направлены в Маньчжурию изыскательские партии и отряды. Руководителем изысканий был назначен А. Ю. Югович, который до этого руководил строительством Прикаспийской железной дороги. Летом 1897 года началось её сооружение. Дорога строилась частным обществом, хотя и «на паях» с китайским правительством, на деле же она являлась государственным русским предприятием.

Акционерному обществу поручалось построить от Китайского разъезда Забайкальской железной дороги до станции Маньчжурия 374 км, далее до станции Пограничная — 1 520 км, до Никольск-Уссурийска — 116 км.

Занятие Порт-Артура потребовало от русского правительства огромных затрат на строительство 1 025-километровой дороги, связавшей этот порт с КВЖД (Харбин — Дальний — Порт-Артур), на сооружение коммерческого порта Дальний, военно-морской базы и крепости в Порт-Артуре. Всего обществу предстояло проложить около 2 920 км железных дорог. В постоянную эксплуатацию КВЖД была введена в 1903 году, а в 1904 году — Южно-Китайская железная дорога до Порт-Артура [9, с. 42–43].

Проводя свою политику в Китае, Россия опиралась на Русско-Китайский банк и общество КВЖД, где содержалась созданная в 1896 году охранная стража. Подобная мера была вызвана проблемой обеспечения безопасности служебного персонала.

Путешествуя в 1876 году по территории Китая, где европейцы были редкостью, инженер-подполковник П. Ф. Унтербергер встретил настороженное, а иногда и враждебное отношение, выражавшееся в отказе предоставить место в гостинице.

«...Европеец повсюду в Китае презирается, — писал П. Ф. Унтербергер, — и если часто наружные отношения китайца к нам носят не только вежливый, но даже дружелюбный характер, то это в большинстве случаев только ради каких-нибудь обоюдных интересов, в душе же китаец ненавидит европейца, сознавая вполне, что под эгидой цивилизации последний стремится только эксплуатировать страну. Вошедшее в плоть и кровь китайца народное название европейца “янь-гуйцзе”, т. е. “заморский черт”, вполне характеризует наше положение в общественном мнении Китая» [Цит. по: 6, с. 38].

Через 20 лет враждебное отношение китайцев к европейцам не исчезло. Маньчжурские разбойники (хунхузы) облагали данью заводы, подпольные игровые дома, отдель-

ных богатых китайцев, грабили подрядчиков и население. Договор на постройку исключал возможность ввода русских войск в Маньчжурию. Поэтому решено было охранную стражу укомплектовать на началах вольного найма из казаков Европейской России.

До прибытия охранной стражи, которая формировалась в России, охрану изыскательских партий осуществляли 800 солдат сибирских стрелковых батальонов. Начальником этой охраны был назначен капитан М. А. Соковнин. Тяжёлые условия работы, холод, отсутствие мест для ночлега, а временами и отсутствие пищи вызывали ропот среди солдат. Был случай отказа идти на работы по изысканию. В начале 1898 года они были возвращены в линейные батальоны.

Кроме строившейся линии КВЖД подразделения охранной стражи занимали постами участок по реке Сунгари от Харбина до Хабаровска для охраны паромного сообщения.

В первое время деятельность агентов дороги не встречала проявлений недоброжелательства со стороны китайцев. Но с 1898 года начались нападения хунхузов с грабительскими целями. 16 июня в районе станции Маоэршань подверглись нападению строители участка. В 1899 году произошло семь случаев нападений на служащих дороги. Пленных хунхузов стража сдавала китайским властям. Их допрашивали и судили китайские суды, а затем подвергали публичной казни. У хунхузов это вызвало озлобление. 9 июня 1899 года отряд хунхузов напал на пост охранной стражи на станции Аньда. Семь стражников погибли, строения были сожжены, железнодорожное полотно — разрушено. В качестве ответной меры осенью 1899 года был проведён ряд рейдов на удалении 50–70 км от железной дороги. Было уничтожено несколько мелких групп хунхузов и рассеян крупный отряд, готовившийся к нападению на станцию Цицикар.

Помимо стычек с хунхузами, происходили столкновения с местными жителями, которым железная дорога угрожала безработицей (лодочники, кули, курьеры и др.). В конце 1898 года у г. Чантуфу подверглась нападению партия топографов со стороны толпы китайцев численностью до 200 человек. В августе 1899 года в нападении местных жителей окрестных деревень на железнодорожных служащих, трассировавших линию близ г. Телин, принимали участие китайские солдаты со знамёнами и пушками. В октябре 1899 года произошло волнение в окрестностях г. Ляояна из-за переписи, производившейся русскими для картографических целей. Население не желало уступать своих земель обществу КВЖД. В Квантунской области при установлении границы вблизи бухты Бицзыво в феврале 1899 года толпа в 400 человек напала на казачий пост, было убито и ранено около 20 китайцев. А при отчуждении земель под г. Дальним 10 июля 1899 года население одной из деревень уничтожило контору отчуждения и захватило в плен инженеров. Также

население отказывалось платить налоги русским. Помимо того, происходили случаи порчи пути с целью кражи железнодорожных материалов. 27 марта 1900 года близ станции Сетунь Южно-Маньчжурской ветви жители села Даоутунь напали на десятника и рабочего, приехавших в деревню в сопровождении чинов охраны для розыска краденных материалов, были ранены четыре стражника.

В 1900 году участились случаи проникновения отрядов хунхузов на российскую территорию в районе станции Пограничная. В феврале 1900 года 17-я сотня охранной стражи прикрыла постами участок границы на 100 км от станции Пограничная к югу, усилив находившиеся там подразделения уссурийских казаков.

В связи с движением ихэтуаней (боксёрское восстание) приказ по линии от 28 июня 1900 года предписал немедленно снять с работ всех служащих дороги и охрану. Денежные суммы, отчётность и ценное техническое оборудование подлежало запаковать и забрать с собой. Сложность операции заключалась в том, что вместе с персоналом следовали женщины и дети, представители европейских государств, китайцы-христиане. Благодаря охранной страже большую часть строителей южной линии удалось вывезти. Успешно обеспечили и отход к российским границам 3,7 тысячи строителей западного участка дороги. Трагически сложилась судьба партии строителей, уходившей из Мукдена: почти все погибли в боях. Кроме того, охранная стража выдержала девятидневную оборону Харбина.

Большая часть дороги подверглась разрушению. Убытки были оценены в 70 млн рублей и после подавления восстания приняты к оплате китайским правительством [3].

Ввиду стратегической важности КВЖД русское правительство взяло строительство под свой контроль, а затем стало оплачивать обществу все убытки по эксплуатации.

Слабость императорской власти, настойчивое проникновение в Китай европейских государств, строительство Россией в Маньчжурии железной дороги, аренда ею части Ляодунского полуострова и начало строительства дороги в южном направлении, нарушение векового строя жизни населения — всё это не могло не встревожить его активную часть, которая энергично выступила против иностранного проникновения в страну. Таковы основные причины восстания ихэтуаней. Вначале местом действий восставших являлись южные провинции, затем они перекинулись в Маньчжурию.

22 июня 1900 года китайская армия, расположенная вдоль южной линии КВЖД, постепенно стала переходить на сторону восставших. Исследователь В. Г. Дацышен считает это датой начала русско-китайской войны в Маньчжурии.

Если это была война, то она во многом была странной, так как официально не объявлялась, хотя говорилось о театре военных действий. В короткий срок враждебные действия

по отношению к русским быстро охватили громадный район и достигли границы Приамурского края. Китайцы захватили почти на всём протяжении строившуюся КВЖД, разрушили построенные пути, станции, мосты. Знаменем борьбы за русские интересы в Маньчжурии стал Харбин, оборона которого являлась одним из важнейших событий войны.

Положение для России становилось критическим. 26 июня 1900 года последовало императорское повеление о вступлении российских войск в Маньчжурию. В правительственных сообщениях говорилось, что Россия при этом следует следующим основным началам: «Сохранение исконного государственного строя в Китае и устранение всего того, что могло бы повести к разделу Поднебесной империи» [5, с. 121]. Утверждалось, что российские войска вводятся в Маньчжурию в помощь пекинскому правительству для того, чтобы обуздать восставших. Однако сразу же стало ясно, что китайское правительство выступает заодно с восставшими.

Вся тяжесть освобождения КВЖД и северных провинций Маньчжурии легла на Приамурский военный округ во главе с его командующим генерал-лейтенантом Н. И. Гродековым — приамурским генерал-губернатором. Во многом благодаря ему в течение нескольких лет Приамурский военный округ, казачьи соединения превратились в дисциплинированное, боеготовое, умелое воинство. Приамурский военный округ, его командующий неоднократно удостоивались весьма лестных оценок военного министра А. Н. Куропаткина. Так, в его «Записке о наших действиях в Китае» говорилось: «Еще до прибытия подкреплений отряды войск Приамурского военного округа слабые числом, разъединенные значительными пространствами, но сильные энергией своих начальников, мужеством и необычайной выносливостью войск достигли в боевых своих предприятиях таких успехов, результаты коих превзошли предварительные расчеты и предположения» [цит. по: 5, с. 122]. Уже к 20 августа, до прибытия на театр военных действий из западных российских округов основного военного контингента в составе 250 тысяч человек с артиллерией, вся магистраль КВЖД на протяжении 1 380 верст была освобождена приамурцами — военными и казачьими соединениями, а 23 сентября состоялось соединение передовых отрядов войск северного и южного театров войны, чем и завершилось освобождение от китайских захватчиков и южной ветви железной дороги.

Ущерб, нанесённый военными действиями строительству КВЖД, министр финансов С. Ю. Витте оценил в 70 млн рублей. В итоге КВЖД стала самой дорогой железной дорогой в мире. Прямые расходы Витте оценил не более 50 млн рублей. Но исследователи считают, что эта цифра сильно занижена, деньги в Китай летом и осенью 1900 года шли

широким потоком. Военные действия самым негативным образом отразились на Приамурском крае [5, с. 122].

В контексте темы сообщим и другие особенности обстановки в Маньчжурии. Стремясь подавить народное антиимпериалистическое восстание ихэтуаней и упрочить свои позиции в Китае, империалистические державы — Великобритания, Франция, Германия, Япония, США, Италия, Австро-Венгрия и Россия — начали вооружённую интервенцию и заняли Пекин. Как было показано выше, ввиду того что повстанцы разрушили значительную часть КВЖД и напали на русских строителей дороги, в 1900 году царское правительство ввело свои войска в Северо-Восточный Китай. Вскоре после этого русские войска были эвакуированы из Пекина, тем самым была расчищена почва для сепаратных переговоров с Китаем, которые начались в январе 1901 года. Но это уже тема отдельной статьи.

1 (14) июля 1903 года Китайско-Восточная железная дорога была открыта для общего пользования. Несомненно, она имела большое торговое и промышленное значение для всей страны и соединила Маньчжурию с цивилизованным миром.

Ранее построенные железнодорожные линии, соединяющие города Синь-минь-тинь, Инкоу, Цзинь-чжоу-фу, Шанхайгуань, Тяньцзинь и Пекин имеют главным образом местное значение и проходят далеко не всем своим протяжением в пределах Маньчжурии.

Китайско-Восточная железная дорога, соединяясь с нашей Забайкальской железной дорогой, начинается от станции Маньчжурия и, дойдя до г. Харбина, разветвляется: на линию Харбин — Дальний с ветвями на Порт-Артур, Даляньвань и Инкоу и линию Харбин — Пограничная, примыкающую к Уссурийской железной дороге. Общее протяжение дороги — 2 854 версты, из которых главного пути — 2 391 верста. На этом протяжении имеется 98 станций, 9 тоннелей, из коих Хинганский длиною почти три версты (1 415 саженей), и 1 464 моста, из которых самым длинным является мост через Сунгари — 445 саженей.

Прямое пассажирское сообщение России с Китаем предусматривало исключительно движение скорых «Сибирских» буфетных поездов в составе спальных вагонов I и II классов. Временно согласованными на всём протяжении пути являются два поезда, отходящие из Москвы с Курского вокзала [7].

Дореволюционные газеты Владивостока пестрели публикациями о строительстве Харбина, русского города на маньчжурской земле, других станций КВЖД.

На КВЖД было более 10 станций, где исторически сложились русские общины, хотя и небольшие по численности. Жизнь русских железнодорожников проходила в завидных условиях: они имели отличное жалование,

казённые квартиры с отоплением, всевозможные привилегии. Край был богат зверем, птицей, рыбой, хлебом; жизнь была дешёвой и привольной, о какой большинство железнодорожников, приехавших в полосу отчуждения из бедных центральных и украинских губерний, не могли и мечтать. На всех станциях КВЖД и посёлках при них имелись русские школы, медицинские учреждения, церкви. Вот только два примера.

Станция Аньда располагалась на западной линии КВЖД в четырёх часах езды от Харбина. Недалеко от неё находилось русское село, жители которого в основном занимались животноводством.

Станция Чанчунь, или Куаньченцзы, — один из торговых центров Гириной провинции, где соединялись три дороги на Гирин: русская, японская и китайская, по площади не уступала Харбину [16, с. 41].

Все поселения на КВЖД были не только опорными пунктами России, но и своеобразной витриной европейской цивилизации в Маньчжурии.

Исследуя военную политику России на рубеже XIX–XX веков в Маньчжурии через призму её геополитических интересов на Тихом океане, можно сделать ряд выводов.

Завершение строительства КВЖД ознаменовало собой решение стратегической и геополитической задачи — обретение выхода к тёплым морям Мирового океана.

Географические условия, являющиеся краеугольным камнем геополитики, определяют вектор и способ развития государств, особенно в приграничных районах.

Реализация проекта по строительству российской железнодорожной магистрали через Маньчжурию по кратчайшему расстоянию к Владивостоку исправляла недостатки географического расположения Приморского края.

Ограниченный контингент российских вооружённых сил в Маньчжурии в некоторой степени сдерживал усиление китайских войск в этом районе. Это было выгодно для России в случае ухудшения отношений с цинским Китаем.

Российское присутствие в Маньчжурии также сдерживало возможности враждебных держав по превращению этого региона в плацдарм для подготовки наступательных операций в наши Приамурье и Приморье.

Вместе с тем данное военное присутствие ещё больше обострило отношения России с Японией, которая также

имела свои военно-политические интересы в Маньчжурии. Всё это ускорило наступление Русско-японской войны.

После поражения России в Русско-японской войне южное направление КВЖД от Куаньченцзы (Чанчуня) до Даляня и Люйшуня отошло Японии и было названо Южно-Маньчжурской железной дорогой (ЮМЖД). В 1918 году Япония ввела свои войска в район КВЖД и в 1920 году пыталась ею завладеть.

На Вашингтонской конференции 1921–1922 годов шла борьба за обладание КВЖД. Представители РСФСР и Дальневосточной республики не были приглашены на неё.

США добивались захвата господствующих позиций на КВЖД под видом её «интернационализации». Советское правительство 8 декабря 1921 года заявило протест против обсуждения вопроса о КВЖД, касавшегося исключительно Китая и Советской России. Конференция ограничилась принятием резолюций о необходимости «охраны дороги», «экономного расходования средств», а техническая подкомиссия Вашингтонской конференции вынуждена была признать, что «дорога действительно является собственностью русского правительства» [1].

В 1924 году (31 мая) по советско-китайскому соглашению КВЖД была признана чисто коммерческим предприятием, совместно управляемым СССР и Китаем. В 1929 году — военно-политический конфликт на КВЖД. После оккупации Маньчжурии Японией в 1931 году КВЖД была превращена в район антисоветских провокаций. В 1935 году СССР пришлось продать КВЖД властям марионеточного государства Маньчжоу-Го за 140 млн иен.

После освобождения Маньчжурии Красной армией и поражения Японии во Второй мировой войне ЮМЖД и КВЖД по советско-китайскому соглашению от 14 августа 1945 года поступили в совместное управление СССР и Китая, получив общее название — Китайско-Чанчуньская железная дорога (КЧЖД).

14 февраля 1950 года Советское правительство безвозмездно передало правительству КНР все свои права по совместному управлению КЧЖД и всем принадлежащим ей имуществом (передача оформлена протоколом от 31 декабря 1952 года) [10].

Глядя сквозь призму прошедших лет на историю строительства и эксплуатации КВЖД, невольно приходишь к выводу: это была железнодорожная магистраль геополитических конфликтов.

Список использованных источников

1. Вашингтонская конференция // Дипломатический словарь. Т. 1 : А–И. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва, 1984. — С. 174–175.
2. Вивдыч, М. А. Изыскания Амурской железной дороги в 1894–1896 годах / М. А. Вивдыч // История развития региона в документальных источниках. Третьи архивные научные чтения имени В. И. Чернышёвой : материалы межрегион. науч.-практ. конф., Хабаровск, 5 марта 2008 г. — Хабаровск, 2008. — С. 110–113.
3. Вишняков, О. В. Строительство КВЖД и предпосылки российского военного присутствия на дороге / О. В. Вишняков // Записки Гродековского музея. Вып. 13. — Хабаровск, 2006. — С. 86–91.
4. ДВЖД: дорога от прошлого к будущему // Тихоокеан. звезда. — 2019. — 9 февр.
5. Дубинина, Н. И. Дискуссия о русско-китайской границе в связи с военными событиями в Маньчжурии в 1900 г. / Н. И. Дубинина // Российское Приамурье: история и современность : материалы докл. науч. семинара, 24–25 нояб. 1999. — Хабаровск, 1999. — С. 121–122.
6. Дубинина, Н. И. Приамурский генерал-губернатор П. Ф. Унтербергер : док.-ист. повествование / Н. И. Дубинина. — Хабаровск : РИОТИП, 2008. — 399 с.
7. Железные дороги // Маньчжурия / сост. А. Домбровский и В. Ворошилов. — 2-е изд., испр. и доп. соответственно последним событиям на Дальнем Востоке. — Санкт-Петербург, 1904. — С. 127–128.
8. Золотарёв, В. А. Военная безопасность Государства Российского / В. А. Золотарёв. — Москва : Кучково поле, 2001. — IV, 478, [5] с.
9. Зуев, В. Ф. Первопроходцы восточных магистралей России / В. Ф. Зуев ; Приамур. геогр. о-во, Комс. отд-ние Дальневост. ж. д., Тындин. отд-ние Дальневост. ж. д. — Комсомольск-на-Амуре, 1999. — 447 с.
10. Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) // Приморский край : крат. энциклопед. справ. — Владивосток, 1997. — С. 232.
11. Лисицын, А. А. Дальневосточная железная дорога в период её становления (1891–1917) / А. А. Лисицын. — Хабаровск : ДВЖД — фил. ОАО РЖД, 2017. — 254 с. : ил., портр.
12. Мелихов, Г. В. Маньчжурия далёкая и близкая / Г. В. Мелихов. — Москва : Наука, 1991. — 319 с.
13. Мясников, В. С. Договорными статьями утвердили : дипломатическая история русско-китайской границы XVII–XX вв. / В. С. Мясников ; Рос. АН, Ин-т Дальнего Востока; Приамур. геогр. о-во. — Хабаровск : Б. и., 1997. — 543, [16] с.
14. Русско-китайские договоры и соглашения // Дипломатический словарь: в 2-х т. Т. 2: Л–Я. Москва, 1950. — С. 53–543.
15. Транссибирская магистраль // Приморский край: краткий энциклопедический справочник. — Владивосток, 1997. — С. 482.
16. Хисамутдинов, А. А. Русские волны на Тихоокеане: из России через Китай, Корею и Японию в Новый Свет [Текст] / А. А. Хисамутдинов. — Пекин ; Владивосток : Рубеж, 2013. — 639 с.

Материал поступил в редакцию 01.03.2022.

Сведения об авторе: Филонов Александр Михайлович, председатель Приамурского географического общества, почётный гражданин города Хабаровска (г. Хабаровск).