

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-244-290

УДК 93/94



СВЯЗЬ ИМПЕРИЙ: ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И ФОРМИРОВАНИЕ ТРАНСГРАНИЧНОГО СОЦИОКУЛЬТУРНОГО ПРОСТРАНСТВА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

Аннотация. Освоение Россией Дальнего Востока в отечественной и зарубежной историографии достаточно часто интерпретируется как история колонизации империей новых территорий, геополитическое противостояние мировых держав и борьба за новые рынки сбыта. Реже можно встретить исследования, во главу которых были бы поставлены проблемы позитивного взаимодействия, в том числе и культурного, на приграничных территориях рассматриваемого региона. В данной дискуссии участникам были предложены вопросы, которые позволяют сменить оптику и оценить эти процессы с точки зрения глобальной истории. Изменение теоретического подхода позволило авторам отойти от национальных и государственных нарративов и посмотреть на историю Дальнего Востока как на процесс взаимодействия в условиях трансграничья различных элементов общественной реальности (институтов, людей, среды жизни и т.д.). Не менее актуальной в данном контексте является и проблема расстояний, когда удаленность региона и слабая связь с ним естественным образом порождали в государственной структуре новые формы политических, экономических и социальных отношений. Центральной в данном контексте становится история создания Китайско-Восточной железной дороги и освоения прилегающих к ней территорий. Переключение между различными масштабами анализа позволило выявить механизмы преодоления культурных и политических границ на межгосударственном, региональном и локальном уровнях.

Ключевые слова: КВЖД, Дальний Восток, Транссибирская магистраль, трансграничье.

Цитирование: Дмитриева Н.В., Авилов Р.С., Кротова М.В., Гузей Я.С. Связь империй: железные дороги и формирование трансграничного социокультурного пространства на Дальнем Востоке // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 244–290. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-244-290 / Dmitrieva N.V., Avilov R.S., Krotova M.V., Guzei I.a.S. Empire's Communication System: Railways and the Formation of a Cross-Border Socio-Cultural Space in the Far East, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2023. No. 4. Pp. 244–290. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-244-290.

© Дмитриева Н.В., Авилов Р.С., Кротова М.В., Гузей Я.С., 2023

Вопросы дискуссии:

1. Какова роль железных дорог в формировании национальных границ на Дальнем Востоке? Как они повлияли на трансграничные отношения?
2. Как строительство железной дороги повлияло на динамику транснациональных и межрегиональных миграционных потоков на Дальнем Востоке?
3. Насколько эффективными были культурные инициативы Российской империи в укреплении своего присутствия вдоль транспортных систем на Дальнем Востоке и в Маньчжурии?
4. Какова роль железнодорожного строительства в создании ментального пространства и репрезентации ключевых символов Российской империи на Дальнем Востоке и в Маньчжурии?
5. Насколько актуально сегодня сохранение архитектурных памятников Российской империи вдоль железных дорог на Дальнем Востоке и в Китае? Какие средства можно использовать для интенсификации этого процесса сегодня?

Участники дискуссии:

Дмитриева Наталья Валерьевна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Институт истории, Санкт-Петербургский государственный университет; научный сотрудник, Европейский университет в Санкт-Петербурге.

Авилов Роман Сергеевич, кандидат исторических наук, приглашенный исследователь, Институт истории, Санкт-Петербургский государственный университет; старший научный сотрудник, Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения Российской академии наук.

Кротова Мария Владимировна, доктор исторических наук, доцент, профессор, кафедра международных отношений и политологии, Санкт-Петербургский государственный экономический университет (СПбГЭУ).

Гузей Яна Сергеевна, кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Институт истории, Санкт-Петербургский государственный университет; доцент, Высшая школа международных отношений, Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого.

EMPIRE'S COMMUNICATION SYSTEM: RAILWAYS AND THE FORMATION OF A CROSS-BORDER SOCIO-CULTURAL SPACE IN THE FAR EAST

Abstract. Russian exploration of the Far East is often interpreted in Russian and foreign historiography as the history of the empire's colonisation of new territories, geopolitical confrontation between world powers and the struggle for new markets. Less often one can find studies that focus on the problems of positive interaction, including cultural interaction, in the border territories of the region. In this discussion, the participants were offered questions that allow them to change their research optics and assess these processes from the perspective of global history. The change in the theoretical approach allowed the authors to move away from national and state narratives and look at the history of the Far East as a process of interaction between different elements of social reality (institutions, people, living environment, etc.) in cross-border conditions. No less relevant in this context is the problem of distance, when remoteness and weak links with the region naturally gave rise to new forms of political, economic and social relations in the state structure. Central to this context is the story of the creation of the Chinese Eastern Railway and the development of the territories adjacent to it. Switching between different scales of analysis will reveal the mechanisms of overcoming cultural and political boundaries at the interstate, regional and local levels.

Keywords: Chinese Eastern Railway (CER), The Far East, Trans-Siberian Railway, cross-border.

Discussion questions:

1. What is the role of railways in the shaping of the national borders in the Far East? How did they influence the cross-border relations?
2. How did railway construction affect the dynamics of transnational and interregional migration flows in the Far East?
3. How effective were the cultural initiatives of the Russian Empire in strengthening its presence along the transport systems in the Far East and Manchuria?
4. What is the role of railway construction in creating the mental space and representing the key symbols of the Russian Empire in the Far East and Manchuria?
5. How relevant today is the preservation of Russian Empire architectural monuments along the railways in the Far East and China? What means can be used to intensify this process today?

Discussants:

Dmitrieva Natalia V., Candidate of Science (History), Senior Researcher, St. Petersburg State University; Researcher, European University at St. Petersburg.

Avilov Roman S., Candidate of Science (History), Senior Researcher, St. Petersburg State University; Institute of History, Archaeology and Ethnology Far-Eastern Branch of the Russian Academy of Sciences.

Krotova Maria V., Doctor of Science (History), Professor, Department of International Relations and Political Science, St. Petersburg State University of Economics (SPbSUE).

Guzei Iana S., Candidate of Science (History), Senior Researcher, St. Petersburg State University; Associate Professor, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-248-257

УДК 94(571.6)+656.2(4+5)



(СО)ХРАНИТЬ НАСЛЕДИЕ: КВЖД И ЕЕ ИНФРАСТРУКТУРА В ТРАНСГРАНИЧНОМ ПРОСТРАНСТВЕ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА¹

Дмитриева Наталья Валерьевна

Санкт-Петербургский государственный университет;

Европейский университет в Санкт-Петербурге,

Санкт-Петербург, Россия

natalia.dmitrieva@spbu.ru

Аннотация. Статья посвящена истории российского железнодорожного строительства на Дальнем Востоке в конце XIX–начале XX в. Сопряжение внешне- и внутривнутриполитических причин стимулировало Российскую империю к беспрецедентному по своим масштабам и интенсивности освоению данного региона. Одной из ключевых проблем, по сравнению с уже имевшимся опытом и апробированными региональными практиками управления, для государства в данном случае стали расстояния. Строительство самой протяженной в мире Транссибирской магистрали и ее ответвления на территории Северной Маньчжурии – Китайско-Восточной железной дороги – привели к более активному социальному, экономическому и культурному освоению примыкающих к ним территорий. Создание новой железнодорожной инфраструктуры, включение в этот процесс разномасштабных и разноразрядных политических, экономических, административных и общественных акторов превратили регион из безлюдного и далекого края в динамично развивающуюся трансграничную зону с новыми для империи системами взаимоотношений. Специфику данному процессу придавал и пограничный характер территорий, через которые прокладывались новые транспортные пути. С одной стороны, происходила фиксация межгосударственных границ, а с другой – их преодоление не только на государственном уровне (постройка Россией на территории Маньчжурии КВЖД), но и локальном, когда вдоль железнодорожных линий формировалась система населенных пунктов со смешанным населением, новыми для империи экономическими и административными практиками.

Ключевые слова: КВЖД, Дальний Восток, Транссибирская магистраль, объекты культурного наследия, трансграничье.

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>.

(CO)PRESERVING HERITAGE: CER AND ITS INFRASTRUCTURE IN THE TRANSBOUNDARY SPACE OF THE FAR EAST

Dmitrieva Natalia V.

St. Petersburg State University;
European University at St. Petersburg,
St. Petersburg, Russia
natalia.dmitrieva@spbu.ru

Abstract. The article is devoted to the history of Russian railway construction in the Far East in the late 19th–early 20th century. The combination of foreign and domestic political reasons stimulated the Russian Empire to unprecedented in its scale and intensity development of this region. One of the key problems for the state in this case, compared to the already existing experience and tested regional management practices, was distance. The construction of the world's longest Trans-Siberian Railway and its branch in Northern Manchuria – Chinese Eastern Railway – led to more active social, economic and cultural development of the adjacent territories. The creation of new railway infrastructure and the inclusion of various political, economic, administrative and social actors at different scales and levels in this process transformed the region from a deserted and distant land into a dynamically developing cross-border zone with new systems of relations for the empire. The specificity of this process was given by the border character of the territories through which new transport routes were laid. On the one hand, the interstate borders were fixed, and on the other hand – their overcoming not only at the state level (Russia built the CER in Manchuria), but also locally, when along the railway lines a system of settlements with mixed population, new for the empire economic and administrative practices was formed.

Keywords: Chinese Eastern Railway (CER), The Far East, Trans-Siberian Railway, cultural heritage sites, cross-border.

Цитирование: Дмитриева Н.В. (Co)Хранить наследие: КВЖД и ее инфраструктура в трансграничном пространстве Дальнего Востока // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 248–257. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-248-257 / Dmitrieva N.V. (Co)Preserving Heritage: CER and Its Infrastructure in the Transboundary Space of the Far East, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2023. No. 4. Pp. 248–257. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-248-257.

© Дмитриева Н.В., 2023

Транссибирская магистраль — важный региональный транспортный путь, построенный в конце XIX—начале XX в. и протянувшийся от Дальнего Востока до Северо-Восточного Китая. Восточная часть магистрали — Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) имеет Т-образную форму и проходит через территорию Северо-Востока Китая. На протяжении 25 лет строительства КВЖД также возводилось огромное количество крупномасштабных ансамблевых застроек, которые послужили моделью (прототипом) для пространственного развития районов с железнодорожными станциями и стимулировали развитие многочисленных городов и поселков вдоль железной дороги, например Владивостока, Хабаровска, Харбина, Люйшуня (Порт-Артур), Даляня (Дальний) и других ключевых для регионального развития городов, а также Красноярска, Тайги, Новосибирска, Омска, Имяньпо, Хэндаохэцзы, Дашицзяо и других ресурсоориентированных городов и поселков. Архитектурное наследие поселков вдоль КВЖД и восточного и западного подходов к ней, явившееся результатом интеллектуального труда ученых и инженеров Китая и России, оказало глубокое влияние на эволюцию плана городов и поселков в России и Китае того времени, а также на социальную интеграцию, культурные связи и экономический обмен между странами. КВЖД является главным транспортным путем для развития экономических контактов между Россией, Монголией и Китаем.

В российской и зарубежной историографии подробно разработаны и продолжают изучаться сюжеты, связанные с историей КВЖД и Транссибирской магистрали. Применение управленческо-регионального подхода позволило А.В. Ремневу исследовать не только практические, но и идеологические составляющие имперской политики в Сибири и на Дальнем Востоке [Ремнев, 2004], строительство Сибирской железной дороги и КВЖД через призму внешней политики России на Дальнем Востоке проанализировано в обстоятельной работе И.В. Лукоянова [Лукоянов, 2008], экономическая составляющая интеграционных процессов в регионе подробно и разносторонне представлена в коллективной монографии под редакцией М.В. Ходякова [Центр и регионы..., 2020]. Не менее важными в изучении процессов освоения и «присвоения» имперского пространства являются сюжеты, связанные с их обсуждением в публичном пространстве. Участие сторонников различных общественно-политических течений в дискуссии о «цене» пути на Восток, дальневосточной политике в целом, принципах железнодорожного строительства и привлекаемых для этого ресурсов активно анализируется современными российскими исследователями [Ходяков, 2023; Янченко, 2023; Котов, 2023; Иванов, Богомазов, 2023]. Внимание авторов также привлекают и историографические кейсы, показывающие разницу в оценках истории взаимоотношений двух империй в конце XIX—начале XX в. российскими и китайскими специалистами [Сунь, 2022; Сунь, 2023]. Проблема строительства Транссибирской и Китайско-Восточной железных дорог нашла отражение и в зарубежных исследованиях, посвященных колонизации Россией Дальнего Востока и ее присутствию в Маньчжурии [Dukes, 2022; Marks, 1991; Manchurian Railways..., 2010; Wolff, 1999].

Несмотря на обширную историографию, вопросы, связанные со строительством соединительных участков железной дороги между Транссибом и КВЖД на западе (от Забайкальского участка) и востоке (от Уссурийского участка), обеспечивавших сокращенный путь от Читы до Владивостока, представлены весьма фрагментарно

и имеют преимущественно описательный характер. Исключением являются исследования, посвященные истории Забайкальской железной дороги [Курас, Кальмина, Михайлев, 2018; Иванов, Кальмина, Курас, 2012], распространению православия и строительству церквей на Дальнем Востоке вдоль соединительных веток [Дмитриева, 2023; Ходяков, Чжао, 2023; Дроботушенко, 2013]. Отдельно следует указать вышедшую в 2023 г. на русском языке монографию С. Урбански [Урбански, 2023], в которой автор рассмотрел историю формирования российско-китайской границы, в том числе через призму строительства Кайдаловской ветки и в целом развития транспортных путей во фронтальной зоне.

Культурное наследие железной дороги России и Китая имеет общее происхождение и особую ценность. Охрана наследия имеет как шансы на развитие, так и возможность столкнуться с кризисом. Архитектурное наследие КВЖД и восточного и западного подходов к ней обладает схожими чертами, оно разнообразно и многочисленно. Строительство железной дороги оказало глубокое влияние на социальную структуру, образ жизни, архитектурные стили и пространственную конфигурацию населенных пунктов вдоль линии, в особенности в районах железнодорожных станций, что делает эту ансамблевую застройку более репрезентативной в ценностном отношении относительно остальной системы культурного наследия линейного объекта.

Вызовы, стоящие перед Россией и Китаем по сохранению наследия вдоль линий, также имеют схожий характер: часть архитектурного наследия подверглась порче или сносу в ходе обновления железнодорожных линий, ревитализации старых районов или ненадлежащего ремонта местными жителями. Последствие этих разрушений — утрата в пространстве культурного наследия и, как результат, исчезновение исторической пространственной планировки и облика районов с железнодорожными станциями. Кроме того, в настоящий момент конверсия ресурсов культурного наследия вдоль линий довольно слаба, поэтому она не способна обеспечить достаточную поддержку культурного и промышленного развития соответствующих районов и принести достаточную экономическую выгоду. Эти обстоятельства диктуют необходимость разработки целенаправленного и системного механизма охраны, отвечающего реальным потребностям сохранения культурного наследия и целям по оптимизации окружающей среды и развитию районов с железнодорожными станциями. Для двух стран характерны различия и пробелы с точки зрения полноты информационных данных о культурном наследии железной дороги, глубины раскрытия ценности наследия, а также координации механизмов управления между соответствующими органами власти.

Рассмотрение территории, прилегающей к Китайско-Восточной железной дороге и восточному и западному подходам к ней, в качестве единой трансграничной социокультурной системы предполагает значительное внимание к роли железной дороги и ее инфраструктуры в объединении географически, политически, экономически и социально фрагментированного пространства. Создание типового ландшафта населенных пунктов, архитектурных ансамблей, функциональных построек приводило к формированию особого социально-исторического конструкта, в рамках которого создавались собственные локальные практики и дискурсы. При этом необходимо учитывать, что развитие инженерной мысли, строительства, русской архитектуры,

деревянного зодчества начала XX в. испытывало влияние промышленной революции и новых технических стандартов. Например, деревянное зодчество той поры неотделимо от практики использования образцовых («типовых») проектов, которые использовались в жилой, хозяйственной и промышленной архитектуре. В частности, при строительстве деревянных сооружений при железных дорогах: вокзалов, церквей, школ, водонапорных башен, «постоялых дворов», жилых домов «станционных агентов», бань и даже стрелочных будок – был сформирован цельный комплекс, ставший составной частью как истории промышленной архитектуры России конца XIX–начала XX в., так и зодчества эпохи модерна. Проблематика «образцового строительства» также актуальна и в связи с созданием объектов инфраструктуры вдоль КВЖД, восточного и западного подходов к ней. Сохранившиеся «Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903», «Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги» и «Альбом исполнительных чертежей Южно- и Северно-Уссурийской железной дороги» лишь подтверждают этот факт [Альбом сооружений..., б.г.; Альбом исполнительных..., 1900; Альбом исполнительных..., 1902]. Необходимостью обеспечения эксплуатации железной дороги на всем пути ее следования обусловлена постройка на станциях пассажирских, паровозных, водоемных зданий, а также жилых домов для служащих. Из всех социально значимых сооружений в общую стоимость станционных зданий были включены больницы, что может быть объяснено высоким уровнем смертности рабочих из-за сложных климатических условий, долгой адаптации переселенцев к новой среде, а также распространения эпидемиологических заболеваний [Отчет..., 1904].

Больницы и приемные покои, тоннели и «пассажирские здания», постройки таможенного и судебного ведомств, жилые дома и школы, «паровозные здания» и многое другое свидетельствует о широко распространенном типовом строительстве на КВЖД. Типовым было и церковное строительство. Поскольку во многом характер образцового (церковного) строительства был определен еще в 1850–1860-е гг., то особый интерес представляет изучение деятельности «Комиссии для дел технических и строительных при Департаменте сельского хозяйства Министерства государственных имуществ» [подробнее см.: Ходяков, Чжао, 2023; Магазинер, 2016].

Историческая реконструкция КВЖД и восточного и западного подходов к ней предполагает сочетание двух знаковых концептов «трансграничность» и «социокультурная система», их истории и современной интерпретации. Они представляют собой общественные конструкты, обладающие определенными пространственно-временными координатами и политико-идеологическими связями. Анализ данных концептов методами, разработанными представителями Кембриджской школы изучения политических языков (К. Скиннер), позволяют выявить культурные, экономические, идеологические и политические установки, которые повлияли на их использование [Скиннер, 2004]. С концептом «социокультурная система» тесно связаны конструкты «символический капитал культуры» П. Бурдьё и «семиотика культуры» Ю.М. Лотмана, позволяющие понять особенности семиотического конструирования ментального пространства и репрезентации ключевых символов Российской империи при формировании системы населенных пунктов вдоль железнодорожной магистрали, как единой знаковой системы, участвующей в коммуникации по линии

российский центр – восточные окраины страны – Маньчжурия. Накопление и трансляция символического капитала культуры, различные практики его закрепления на местах предоставляли российским властям возможность распространять среди населения исследуемой территории целостное представление об образе Российской империи/СССР, воплощенное в воспроизводстве типовых архитектурных и градостроительных решений и систем управления и финансирования.

При анализе истории строительства на территории, прилегающей к КВЖД и восточному и западному подходам к ней, как части сложного гетерогенного поликультурного трансграничного региона, перспективным также представляется использование ситуационного подхода, предложенного А.И. Миллером [Миллер, 2010]. Это позволяет поставить в центр внимания исследования межгосударственное взаимодействие и его различные аспекты (экономический, социальный, культурный). В таком случае акцент смещается на процесс взаимодействия различных акторов и выявление логики их поведения и реакции на обстоятельства и действия других акторов при формировании социокультурной и архитектурной среды вдоль КВЖД и восточного и западного подходов к ней.

Необходимо «вернуть» КВЖД к Транссибирской магистрали и рассматривать их в рамках общего развития, это придаст культурному наследию, расположенному вдоль железных дорог, целостность с точки зрения маршрута и культурного содержания, а также обеспечит системность в сборе данных и их обобщении. Данный подход позволит дополнить базовую теорию по архитектурному комплексу КВЖД, расширит область исследований по истории строительства, теории планирования городов и сельских поселений, охране культурного наследия в России и Китае.

Несомненным положительным результатом развития исследовательского направления Digital Humanities следует признать возможности применения цифровых технологий в сфере выявления и сохранения историко-культурного наследия. Использование китайскими коллегами из Харбинского политехнического университета технологии дистанционного зондирования с помощью беспилотного летательного аппарата (БПЛА) для сбора изобразительных данных городов и поселков вдоль КВЖД, а также внедрение технологии распознавания изображений, основанной на алгоритмах AI Deep Learning, для распознавания особенностей, классификации и оценки культурного наследия КВЖД дополняет уже существующие методы идентификации культурного наследия и делает возможным его всестороннее, точное и системное изучение и сохранение на трех уровнях: города и поселки с железнодорожными станциями на макроуровне, пространство квартала и улиц на мезоуровне и отдельные здания на микроуровне. Внесение полученных сведений в базу данных позволило им провести анализ особенностей формирования ландшафтов этих городов и поселков вдоль КВЖД, пространственное исследование выявило историческое ядро объектов, расположенных рядом с железнодорожными вокзалами, что обосновано историческими особенностями застройки и градопланирования при постройке КВЖД. Идея архитекторов заключалась в формировании единого образа обозреваемой территории при путешествии через Северную Маньчжурию, постройки целенаправленно возводились в русском стиле. Сохранившиеся в удалении от объектов железнодорожной инфраструктуры исторические китайские архитектурные строения свидетельствуют о

стремлении проектировщиков формировать новые населенные пункты в отдалении от существовавших в конце XIX в. в этом регионе китайских поселков.

В российской исторической науке подобный опыт применения цифровых технологий для изучения инфраструктуры населенных пунктов вдоль железных дорог был реализован на кафедре исторической информатики исторического факультета Московского государственного университета под руководством Л.И. Бородкина [Бородкин, Жеребятьев, 2022]. Подобного рода актуализация применения 3-d реконструкций позволяет максимально раскрыть потенциал сохранения архитектурного наследия вдоль КВЖД и западного и восточного подходов к ней; с исследовательской точки зрения это дает возможность изучать развитие региона в период его активного освоения в конце XIX–начале XX в.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Альбом исполнительных чертежей по постройке Забайкальской железной дороги, Иркутск-Байкальской ветви, ветви к китайской границе и пристаней парома-ледокола на озере Байкале. 1895–1901. СПб.: МПС, 1902. 112 л.

Альбом исполнительных чертежей Южно- и Северно-Уссурийской железной дороги. 1891–1894, 1894–1897. СПб.: Т-во худож. печати, 1900. 94 л.

Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. М., б.г. 354 с.

Бородкин Л.И., Жеребятьев Д.И. Виртуальная реконструкция типовых железнодорожных станций Великого Сибирского пути конца XIX–начала XX вв. // *Историческая информатика*. 2022. № 4. С. 84–102.

Дмитриева Н.В. На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // *Новейшая история России*. 2023. Т. 13. № 4. С. 861–874.

Дроботушенко Е.В. Динамика численности православных монастырей Российской империи во второй половине XVIII–начале XX в. и забайкальские обитатели // *Гуманитарный вектор*. 2013. № 3(35). С. 75–82.

Иванов А.А., Богомазов Н.И. Общественная дискуссия вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог в годы Первой мировой войны // *Научный диалог*. 2023. Т. 12. № 1. С. 330–350.

Иванов А.А., Кальмина Л.В., Курас Л.В. Забайкальская периферия на переломе эпох (1880–1920-е гг.). Иркутск: Оттиск, 2012. 300 с.

Котов А.Э. Консервативный антиклерикализм инженера Де-Скroxовского // *Новое прошлое*. 2023. № 2. С. 108–118.

Курас Л.В., Кальмина Л.В., Михалев А.В. Капитаны российской восточной политики: рубеж XIX–XX вв. Иркутск: Оттиск, 2018. 112 с.

Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX–начале XX вв. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.

Отчет по постройке соединительной ветви от Китайского разъезда Забайкальской ж. д. до ст. Маньчжурия Китайской Восточной ж. д. 1898–1901 гг. СПб., 1904.

Магазинер Н.А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX–начало XX в.). СПб.: Реноме, 2016. 213 с.

Миллер А.И. Империя Романовых и национализм: эссе по методологии исторического исследования. М.: Новое литературное обозрение, 2010. 315 с.

Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX–начала XX веков. Омск: изд-во ОмГУ, 2004. 548 с.

Скиннер К. Коллингвудовский подход к истории политической мысли: становление, вызов, перспективы // *Новое литературное обозрение*. 2004. № 66. С. 55–66.

Сунь И. Дальний Восток в политике Российской империи конца XIX–начала XX в.: взгляд из Китая (историография периода Поздней Цин и Китайской республики) // *Новое прошлое*. 2022. № 4. С. 194–112.

Сунь И. Дальний Восток в политике Российской империи конца XIX–начала XX в.: взгляд из Китая (историография с 1949 по начало 1990-х гг.) // *Новое прошлое*. 2023. № 4. С. 83–104.

Урбански С. За степным фронтиром: история российско-китайской границы. М.: Новое литературное обозрение, 2023. 480 с.

Ходяков М.В. «Громадная пиявка, присосавшаяся к государственному сундуку»: Китайско-Восточная железная дорога в оценках российской прессы начала XX века // *Вестник архивиста*. 2023. № 2. С. 354–363.

Ходяков М. В., Чжао Ч. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX вв. // *Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: история, филология*. 2023. № 8. С. 100–111.

Центр и регионы: экономическая политика правительства на окраинах Российской империи (1894–1917). Отв. ред. М.В. Ходяков. СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского университета, 2020. 659 с.

Янченко Д.Г. Пограничье России и Китая позднеимперского периода в контексте пересмотра торгово-экономических отношений // *Вестник Санкт-Петербургского университета. История*. 2023. Т. 68. Вып. 2. С. 317–333.

Dukes P. *Russia in Manchuria: A Problem of Empire*. London: Routledge, 2022. 174 p.

Manchurian Railways and the Opening of China: An International History. Ed. B.A. Elleman, S. Kotkin. London: Routledge, 2010. 235 p.

Marks S.G. *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917*. London: Tauris, 1991. 240 с.

Wolff D. *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*. Stanford: Stanford University Press, 1999. 255 p.

REFERENCES

Al'bom ispolnitel'nykh chertezhei po postroike Zabaikal'skoi zheleznoi dorogi, Irkutsk-Baikal'skoi vetvi, vetvi k kitaiskoi granitse i pristanei paroma-ledokola na ozere Baikale [Album of executive drawings for the construction of the Trans-Baikal Railway, the Irkutsk-Baikal branch, the branch to the Chinese border and the icebreaker ferry piers on Lake Baikal. 1895–1901]. St. Petersburg: MPS, 1902. 112 l. (in Russian).

- Al'bom ispolnitel'nykh chertezhei Yuzhno- i Severno-Ussuriiskoi zheleznoi dorogi. 1891–1894, 1894–1897* [Album of executive drawings of the South and North Ussuri Railway. 1891–1894, 1894–1897]. St. Petersburg: T-artist printed, 1900. 94 l. (in Russian).
- Al'bom sooruzhenii i tipovykh chertezhei Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi. 1897–1903* [Album of structures and standard drawings of the Chinese Eastern Railway. 1897–1903]. Moscow, b.g. 354 p. (in Russian).
- Borodkin L.I., Zherebyatyev D.I. Virtual'naya rekonstruktsiya tipovykh zheleznodorozhnykh stantsii Velikogo Sibirskogo puti kontsa XIX–nachala XX vv. [Virtual reconstruction of typical railway stations of the Great Siberian Route of the late 19th–early 20th centuries], in *Istoricheskaya informatika*. 2022. No. 4. Pp. 84–102 (in Russian).
- Dmitrieva N.V. Na puti k KVZhD: finansovaya sostavlyayushchaya istorii stroitel'stva Kaidalovskoi zheleznodorozhnoi vetvi [On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction], in *Modern History of Russia*. 2023. Vol. 13. No. 4. Pp. 861–874 (in Russian).
- Drobotushenko E.V. Dinamika chislennosti pravoslavnykh monasteyrei Rossiiskoi imperii vo vtoroi polovine XVIII–nachale XX v. i zabaikal'skie obiteli [Dynamics of the number of Orthodox monasteries in the Russian Empire in the second half of the 18th–early 20th centuries. and Transbaikalian monasteries], in *Gumanitarnyi vektor*. 2013. No. 3(35). Pp. 75–82 (in Russian).
- Ivanov A.A., Bogomazov N.I. Obshchestvennaya diskussiya vokrug amerikanskikh zakupok dlya nuzhd rossiiskikh zheleznykh dorog v gody Pervoi mirovoi voiny [Public discussion around American purchases for the needs of Russian railways during the First World War], in *Nauchnyi dialog*. 2023. Vol. 12. No. 1. Pp. 330–350 (in Russian).
- Ivanov A.A., Kalmina L.V., Kuras L.V. *Zabaikal'skaya periferiya na perelome epokh (1880–1920-e gg.)* [Transbaikalian periphery at the turn of the era (1880–1920s)]. Irkutsk: Ottisk, 2012. 300 p. (in Russian).
- Kotov A.E. Konservativnyi antiklerikalizm inzhenera De-Skrokhovskogo [Conservative anticlericalism of engineer De-Skrokhovsky], in *Novoe proshloe*. 2023. No. 2. Pp. 108–118 (in Russian).
- Kuras L.V., Kalmina L.V., Mikhalev A.V. *Kapitany rossiiskoi vostochnoi politiki: rubezh XIX–XX vv.* [Captains of Russian eastern policy: the turn of the 19th–20th centuries]. Irkutsk: Ottisk, 2018. 112 p. (in Russian).
- Lukoyanov I.V. "Ne otstat' ot derzhav...": Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX–nachale XX vv. ["Keeping up with the powers...": Russia in the Far East at the end of the 19th and beginning of the 20th centuries]. St. Petersburg: Nestor-Istoria, 2008. 668 p. (in Russian).
- Otchet po postroike soedinitel'noi vetvi ot Kitaiskogo raz'ezda Zabaikal'skoi zh. d. do st. Man'chzhuriya Kitaiskoi Vostochnoi zh. d. 1898–1901 gg.* [Report on the construction of the connecting branch from the Chinese crossing of the Trans-Baikalian railway. d. to st. Manchuria Chinese Eastern Railway. d. 1898–1901]. St. Petersburg, 1904 (in Russian).
- Magaziner N.A. *Zheleznodorozhnye khramy Transsibirskoi magistrali (konets XIX–nachalo XX v.)* [Railway churches of the Trans-Siberian Railway (late 19th–early 20th centuries)]. St. Petersburg: Renome, 2016. 213 p. (in Russian).
- Miller A.I. *Imperiya Romanovykh i natsionalizm: esse po metodologii istoricheskogo issledovaniya* [The Romanov Empire and Nationalism: An Essay on the Methodology of Historical Research]. Moscow: New Literary Review Publ., 2010. 315 p. (in Russian).

Remnev A.V. *Rossiia Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX–nachala XX vekov* [Russia of the Far East. Imperial geography of power in the 19th–early 20th centuries]. Omsk: Omsk State University Publishing House, 2004. 548 p. (in Russian).

Skinner K. Collingvudovskii podkhod k istorii politicheskoi mysli: stanovlenie, vyzov, perspektivy [Collingwood's approach to the history of political thought: formation, challenge, prospects], in *Novoe literaturnoe obozrenie*. 2004. No. 66. Pp. 55–66 (in Russian).

Sun I. Dal'nii Vostok v politike Rossiiskoi imperii kontsa XIX–nachala XX v.: vzglyad iz Kitaya (istoriografiya perioda Pozdnei Tsin i Kitaiskoi respubliki) [The Far East in the politics of the Russian Empire at the end of the 19th–beginning of the 20th centuries: a view from China (historiography of the Late Qing period and the Chinese Republic)], in *Novoe proshloe*. 2022. No. 4. Pp. 194–112 (in Russian).

Sun I. Dal'nii Vostok v politike Rossiiskoi imperii kontsa XIX–nachala XX v.: vzglyad iz Kitaya (istoriografiya s 1949 po nachalo 1990-kh gg.) [The Far East in the politics of the Russian Empire at the end of the 19th and beginning of the 20th centuries: a view from China (historiography from 1949 to the beginning of the 1990s)], in *Novoe proshloe*. 2023. No. 4. Pp. 83–104 (in Russian).

Urbanski S. *Za stepnym frontirom: istoriya rossiisko-kitaiskoi granitsy* [Beyond the steppe frontier: the history of the Russian-Chinese border]. Moscow: New Literary Review, 2023. 480 p. (in Russian).

Khodjakov M.V. "Gromadnaya piyavka, prisosavshayasya k gosudarstvennomu sunduku": Kitaisko-Vostochnaya zheleznaya doroga v otsenkakh rossiiskoi pressy nachala XX veka ["A huge leech that has attached itself to the state chest": the Chinese-Eastern Railway in the assessments of the Russian press of the early 20th century], in *Vestnik arkhivista*. 2023. No. 2. Pp. 354–363 (in Russian).

Khodjakov M.V., Zhao Ch. [Construction of churches in Transbaikalia and the Chinese-Eastern Railway: Kaidalovskaya branch at the turn of the 19th–20th centuries], in *Vestnik Novosibirskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: istoriya, filologiya*. 2023. No. 8. Pp. 100–111 (in Russian).

Tsentri i regiony: ekonomicheskaya politika pravitel'stva na okrainakh Rossiiskoi imperii (1894–1917) [Center and regions: economic policy of the government on the outskirts of the Russian Empire (1894–1917)]. Ed. by M.V. Khodjakov. St. Petersburg: St. Petersburg University Publishing House, 2020. 659 p. (in Russian).

Yanchenko D.G. [The borderlands of Russia and China of the late imperial period in the context of the revision of trade and economic relations], in *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istoriya*. 2023. Vol. 68. Is. 2. Pp. 317–333 (in Russian).

Dukes P. *Russia in Manchuria: A Problem of Empire*. London: Routledge, 2022. 174 p.

Manchurian Railways and the Opening of China: An International History. Ed. B.A. Elleman, S. Kotkin. London: Routledge, 2010. 235 p.

Marks S.G. *Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asia Russia, 1850–1917*. London: Tauris, 1991. 240 c.

Wolff D. *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*. Stanford: Stanford University Press, 1999. 255 p.

Статья принята к публикации 21.09.2023

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-258-269

УДК 930:355/359.07



РЕЛЬСЫ НА ВОСТОК: ОТ РУССКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ДО РУССКО-КИТАЙСКОГО ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ¹

Авилов Роман Сергеевич

Санкт-Петербургский государственный университет,
Санкт-Петербург, Россия;

Институт истории, археологии и этнографии народов
Дальнего Востока ДВО РАН,

Владивосток, Россия

avilov-1987@mail.ru

Аннотация. В статье в широком историческом контексте рассматривается феномен трансформации результатов русского железнодорожного строительства на российском Дальнем Востоке и в Маньчжурии. Изначально построенные просто как инженерно-технические сооружения, полотно и объекты дороги со временем стали играть не только экономическую, военно-стратегическую и внешнеполитическую роль, но и превратились в комплексный памятник общего прошлого России и Китая. Стали важнейшим элементом общей исторической памяти. В работе рассматривается влияние русского железнодорожного строительства на российском Дальнем Востоке и в Маньчжурии на проекты реформирования военно-окружной системы накануне Русско-японской войны 1904–1905 гг. Отмечается, что строительство Китайско-Восточной железной дороги и Южно-Маньчжурской железной дороги стало первым масштабным проектом развития Северной Маньчжурии, принесшим огромные экономические выгоды, в первую очередь Китаю. Констатируется необходимость сохранения общего для двух стран исторического железнодорожного наследия, в том числе и оборонительных сооружений на Китайско-Восточной железной дороге.

Ключевые слова: Маньчжурия, Дальний Восток, Приамурский военный округ, КВЖД, ЮМЖД, Русско-японская война 1904–1905 гг., русско-китайские отношения, блокаузы.

¹ Исследование выполнено за счет средств проекта РНФ № 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 RAILS TO THE EAST: FROM RUSSIAN RAILWAY ENGINEERING TO RUSSO-CHINESE HISTORICAL AND CULTURAL LEGACY

Avilov Roman S.

St. Petersburg State University,
St. Petersburg, Russia;
Institute of History, Archaeology and Ethnography
of the Peoples of the Far East FEB RAS,
Vladivostok, Russia
avilov-1987@mail.ru

Abstract. The article presents in a broad historical background the phenomena of transformed the results of the Russian railway engineering in Russian Far East and Manchuria. At the outset the body of railroad and the railroad buildings were been constructed as just engineering structures, but with time they began to play not only economic, military-strategic and a foreign policy role, but also became a complex monument of the general part of Russian's and Chinese's past. They had become a principle element of general historical memory. The paper considers the influence of the Russian railroad engineering in Russian Far East and Manchuria to the projects of the reforms the Russian military district system before the Russo-Japanese War of 1904–1905. It also noted that the constructing of Chinese Eastern Railway and South Manchuria Railway became a first ambitious project of North Manchuria development. The project that had brought a huge economic benefits, mostly to China, but not to Russia. It's find the importance of conservation the historical railway heritage, general for two countries, and specifically the defensive blockhouses in the Chinese Eastern Railway.

Keywords: Manchuria, Far East, Priamour Military District, Chinese Eastern Railway, South Manchuria Railway, Russo-Japanese War of 1904–1905, Sino-Russian relations, blockhouses.

Цитирование: Авилов Р.С. Рельсы на Восток: от русского железнодорожного строительства до русско-китайского историко-культурного наследия // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 258–269. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-258-269 / Avilov R.S. The Rails to the East: from Russian Railway Engineering to Russo-Chinese Historical and Cultural Legacy, in Novoe Proshloe / The New Past. 2023. No. 4. Pp. 258–269. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-258-269.

© Авилов Р.С., 2023

В последнее время в силу ряда объективных причин к деятельности Российских железных дорог на Дальнем Востоке приковано огромное внимание. Становится все более понятным то, что было очевидно еще из опыта времен Русско-японской и Первой мировой войн: наличия свободных и хорошо оборудованных портов на Тихом океане явно недостаточно для нормальной организации поставок из азиатской части России в Европейскую, и наоборот. Нужны еще и подходящие к этим портам железнодорожные линии с соответствующей пропускной способностью, без чего порт в современных условиях становится практически бесполезным. И в таком случае обращение к историческому опыту, причем как положительному, так и отрицательному, имеет огромное значение. И если в конце XIX–начале XX в. перед государством стояла задача связать железной дорогой две части империи, то сейчас задача куда сложнее. Уже отстроенная в имперский и советский периоды железнодорожная инфраструктура [Калинин, Иванов, Гаврилкин, 2022, с. 47–143] дала не только транспортно-логистические возможности, с успехом применяющиеся до сих пор, но и огромное культурное поле, включающее колоссальное количество памятников архитектуры и инженерной мысли, многие из которых хорошо известны. Очевидно, что при дальнейшем железнодорожном строительстве в регионе это культурное поле должно быть в максимальной степени сохранено, поскольку, в известной мере, именно оно на ментальном уровне соединяет Дальний Восток с остальной Россией, так же как железные рельсы соединяют его материально. Некоторым из этих проблем и посвящена настоящая статья.

В России до начала 90-х гг. XIX в. деятельность по строительству железных дорог на Дальнем Востоке не выходила за рамки кабинетных проектов [Лукоянов, 2008, с. 68–74]. В результате к моменту начала строительства первых железных дорог на российском Дальнем Востоке пограничное размежевание на восточном участке границы с Китаем было уже завершено [Границы Китая..., 2001, с. 83–142; Дацышен, 2000, с. 9–17], граница с Кореей тоже была достаточно устойчива, а с Японией, как государством островным, взаимодействие посредством железных дорог не предполагалось. Поэтому как таковое строительство железных дорог, на наш взгляд, никак не повлияло на формирование государственных границ в регионе. Другой вопрос, что подобное влияние вполне могло бы случиться, если бы активной внешней политике Российской империи в Маньчжурии в конце XIX–начале XX в. не помешали последовательно два события: Русско-японская война 1904–1905 гг., остановившая русскую экспансию в Китае, и крах Российской империи в 1917 г. С последующим приходом к власти большевиков был окончательно поставлен крест на всех долгосрочных планах старой власти, равно как и на самой власти. В любом случае, вопрос о железных дорогах играл важную роль и во внешней, и в военной политике России на Дальнем Востоке в 1891–1917 гг.

Сначала военные выступали категорически против строительства Китайско-Восточной железной дороги, что было вполне закономерно. Уверенности в том, что экономические выгоды от спрямления пути будут в состоянии компенсировать риски от проведения единственной стратегической железной дороги по территории

государства, в 1879–1894 гг. считавшегося потенциальным военным противником России, не было.

Однако, как только решение о строительстве дороги в Северной Маньчжурии все-таки было принято, в военных кругах начала зреть убежденность, что эту территорию нужно присоединять к России. Аргументация была предельно проста и вполне логична. Единственная стратегическая железная дорога, соединяющая европейскую и азиатскую части империи, на 1500 км построена по территории другого государства, где ее невозможно нормально защитить (в эффективность охранной стражи КВЖД в Приамурском военном округе никто не верил). Обеспечить без этой дороги безопасность российского Дальнего Востока в случае начала здесь крупномасштабной войны тоже невозможно, поскольку альтернативных сухопутных путей сообщения с остальной частью империи в необходимых для ведения боевых действий масштабах тоже нет. Значит, основная коммуникационная линия, т.е. КВЖД, должна была проходить по русской земле, где ее можно было защитить, а поскольку единственным вариантом это сделать было присоединение к Российской империи территории Северной Маньчжурии вместе с дорогой, военный министр в 1898–1904 гг. генерал-адъютант А.Н. Куропаткин начал настаивать именно на этом.

Характерно, что в реальности такого исхода он практически не сомневался. Так, во время приезда в Харбин 29 апреля 1903 г. он зафиксировал в дневнике свое первое впечатление, которое было достаточно показательным: «Приехали по расписанию. Мост через Сунгари поражает легкостью конструкции. Есть настилка для повозок. После Аму-Дарьинского и Волгского самый большой мост в России. Кажется 550 сажен» [РГВИА, ф. 165, оп. 1, д. 1930, л. 66]. Сделанное машинально, без всякого политического или полемического контекста замечание, что «мост в России», хотя мост находился в Китае, наглядно свидетельствует: А.Н. Куропаткин был уверен, что земли эти постепенно войдут в состав Российской империи и Китай окончательно потеряет над ними контроль.

Исходя из этого он планировал и дальнейшие военно-административные преобразования на Дальнем Востоке, а именно создание нового военного округа и постепенное инкорпорирование Северной Маньчжурии в военно-окружную систему Российской империи. Еще 9 мая 1903 г. А.Н. Куропаткин пришел к выводу, что «если бы Квантун, Маньчжурию и Приамурский военный округ слили бы в один административный военный район, то главным пунктом сего района явился бы Харбин», который и должен был стать тогда центром нового военного округа: «Дальнейшее усиление нашего положения на Дальнем Востоке, по моему мнению, вызовет необходимость образования нового военного округа, при чем Приамурский военный округ станет второлинейным подобно тому, как 38 лет тому назад стал второлинейным Оренбургский военный округ. Естественным центром сего округа является Харбин. Подходящим названием: Маньчжурский военный округ» [РГВИА, ф. 165, оп. 1, д. 1930, л. 68]. Более того, на заседании 18 июня 1903 г. он совершенно открыто ознакомил с этими соображениями участников Порт-Артурских совещаний,

в числе которых были Е.И. Алексеев и А.М. Безобразов, о чем тоже имеется запись в дневнике министра [Авилов, 2019, с. 24].

Адмирал Е.И. Алексеев озвученную мысль запомнил. В результате «Положения о военном управлении областями Дальнего Востока» в Порт-Артуре разрабатывались практически одновременно с документацией по созданию нового, Квантунского военного округа. 14 декабря А.Н. Куропаткин запросил у Е.И. Алексеева для правильной оценки разрабатываемого «Положения о военном управлении Наместничества» сведения о том, где предполагается расположить резиденцию Наместника и на основании штатов какого округа разрабатываются штаты для Квантунского военного округа. Из Порт-Артура ответили, что центром округа должен стать г. Харбин, а место пребывания Наместника «на первое время, принимая во внимание удобство внешних сношений и управления морскими силами, полагал бы оставить в Артуре» для экономии помещений. Штаты нового округа, как и предположенного к реформированию Приамурского, в штабе Наместника еще разрабатывались [РГВИА, ф. 165, оп. 1, д. 919, л. 12–13об.]. При этом войска, расположенные в Квантунской области и вдоль КВЖД, «должны еще в мирное время быть объединены под общим начальством того лица, которое в военное время станет во главе их как командир отдельного корпуса, другими словами, они должны составить один военный округ, который можно назвать Квантунским. Этот проектированный военный округ обладает всеми свойствами передового, пограничного военного округа; по отношению к нему Приамурский является базой или тыловым, резервным округом, который только в исключительных случаях может стать сам театром войны. Такое объединение Квантунской области и Маньчжурии в один военный округ является совершенно естественным и по условиям географическим и политическим; в этот же округ войдет целиком, как основной коммуникационный путь, и вся Китайская Восточная железная дорога с ее охраной, которую дробить в административном отношении было бы неудобно. Оба эти округа, Приамурский и Квантунский, объединяются под властью Наместника, который в военное время вступает в права Главнокомандующего армии» [РГВИА, ф. 846, оп. 3, д. 111, л. 252–253]. Таким образом, вся дискуссия о военно-административной реформе продолжала вращаться вокруг КВЖД как основной коммуникационной линии, на которую опиралось русское влияние в Маньчжурии.

К декабрю 1903 г. эти документы были доставлены из Порт-Артура в Петербург. Раздраженный их содержанием военный министр докладывал 23 декабря Николаю II: «Сочинили там удивительный проект. [...] Действительно, и ныне Дальний Восток стоит непомерно дорого, а Алексеев (Флуг, Волков и компания) хотят взвинтить это дело до абсурда. Так, над двумя корпусами войск в настоящее время мы имеем: Приамурский округ, который стоит 510.000 р.; Квантунскую область, которая стоит 260.000. Они хотят Квантунскую область развить в Квантунский военный округ, который будет стоить тоже 510.000 р. и кроме того, штаб наместника будет стоить 412.000. Всего требуют 81 генерала, из коих строевых только 23. По одному генералу будет на каждый батальон» [Дневник А.Н. Куропаткина..., 1922, с. 97–98].

А.Н. Куропаткин умолчал о том, что управление столь огромной территорией при крайне слабо развитой инфраструктуре транспорта и связи действительно требовало распыления административных органов, а идея создания Квантунского военного округа была по сути адаптацией к реально сложившейся обстановке куропаткинского же проекта создания нового Маньчжурского военного округа с центром в Харбине, предположение о создании которого военный министр озвучил на первом Порт-Артурском совещании 18 июня 1903 г. В результате ломать еще раз систему военного управления дальневосточными территориями империи, так толком и не налаженную после 1898 г. (создание Дальневосточного Наместничества в 1903 г. лишь усугубило ситуацию), за несколько месяцев до начала войны все-таки не стали.

После Русско-японской войны 1904–1905 гг., потери г. Дальний и части ЮМЖД до станции Куанченцзы, естественно, не шло уже и речи ни о каком Маньчжурском или Квантунском военном округе, равно как и включении какой-либо части Маньчжурии в состав Российской империи. Однако эффект от строительства КВЖД и ЮМЖД продолжал сказываться, и прежде всего экономический. Строительство КВЖД оказалось первым крупным инфраструктурным проектом по развитию Северной Маньчжурии, причем такого масштаба, что его влияние ощущалось на протяжении всего XX в. Строительство дороги связало наиболее мощные и перспективные в сельскохозяйственном отношении районы Северной Маньчжурии с морскими портами, прежде всего Владивостоком. По сути, линия КВЖД дала местным китайским властям то, чего они безуспешно пытались добиться в ходе Савеловского кризиса 1882–1886 гг., когда со стороны властей Гиринской провинции были заявлены претензии на часть территории России, включая зал. Посьета. Возможность вывоза продуктов сельского хозяйства на экспорт породила взрывной рост сельскохозяйственного производства в Маньчжурии, а значит, и развитие экономики региона, и повышение его благосостояния.

К концу XX в. со всей очевидностью стало ясно, что идея строительства города и торгового порта Дальний была не так уж плоха, как ее описывает значительная часть отечественной историографии. Ведь отстроенный изначально на русские деньги Дальний вместо крупнейшего русского порта на Тихом океане стал сначала крупным японским портом, а к настоящему времени – одним из крупнейших коммерческих портов КНР и контейнерных портов мира.

Обратная сторона медали состояла в том, что основной подъем, который был вызван колоссальными финансовыми вложениями, сделанными русским государством и промышленниками, пришелся именно на территории сопредельного государства. Будь эти деньги вложены в развитие собственно российских дальневосточных территорий, экономическая карта современного Дальневосточного федерального округа была бы принципиально иной.

Таким образом, задуманная С.Ю. Витте концепция комплексного освоения Маньчжурии и российского Дальнего Востока посредством строительства железных

дорог и портов, обеспечивающих нормальное функционирование транспортно-логистических цепочек, была с экономической точки зрения в целом правильная. Ошибки были допущены на стадии реализации и лежали в политической, военно-стратегической и этнической плоскостях.

Поскольку единственная (до ввода в эксплуатацию в 1916 г. Амурской железной дороги) линия железнодорожного сообщения между европейской и азиатской частями империи проходила по территории сопредельного государства, рост трансграничных взаимоотношений и миграции населения был неизбежен. Это способствовало более активному уровню взаимодействия пограничного населения двух стран во всем его этническом многообразии. С экономической и политической точек зрения эффект был, безусловно положительный. В социальном и этническом плане шел масштабный процесс взаимного знакомства двух культур, что заложило возможность более-менее комфортного существования русской эмиграции в Маньчжурии уже после революции 1917 г. и Гражданской войны 1918–1922 гг. в России, а также работы советских военных специалистов в Китае.

Однако и отрицательные стороны резкого сближения двух территорий были колоссальными. Во-первых, повышение экономического благосостояния территории вкуче с продолжающимся ослаблением политической власти в Китае привело к дальнейшему развитию хунхузничества в Маньчжурии. Рост транспортных и миграционных потоков лишь облегчал китайским разбойникам перемещение через границу. Во-вторых, традиционно именно Маньчжурия, с ее нулевым уровнем охвата населения квалифицированной медицинской помощью и практически полным отсутствием санитарии в европейском и российском понимании конца XIX–начала XX в., была источником заноса эпидемий и эпизоотий на российский Дальний Восток. И если до открытия прямого железнодорожного сообщения расчетная скорость заноса заболеваний на русские территории примерно равнялась скорости передвижения гужевого транспорта, то с завершением строительства КВЖД – скорости пассажирского поезда, т.е. возросла многократно. Относительно распространения эпидемических заболеваний Северная Маньчжурия и российский Дальний Восток окончательно превратились в сообщающиеся сосуды, один из которых регулярно приходилось «затыкать пробкой», в том числе военно-медицинскими методами.

Достаточно сказать, что в 1909 г. из Северной Маньчжурии в Приамурское генерал-губернаторство в очередной раз завезли холеру, распространение которой с трудом удалось остановить. Однако к 1910 г. ситуация кардинально ухудшилась – в Маньчжурии началась вспышка легочной формы чумы [Авилов, Аюшин, Калинин, 2014, с. 27–30] – передающегося воздушно-капельным путем заболевания, обладающего достаточно низким индексом репродукции (говоря простым языком – заразностью), но в отсутствие своевременного лечения антибиотиками характеризующегося стопроцентной летальностью¹.

¹ Первый антибиотик, который оказался эффективным против чумы и туберкулеза, невосприимчивых к пенициллину, был выделен только в 1943 г. (стрептомицин из группы аминогликозидов).

В этой ситуации ряд культуртрегерских инициатив по усилению русского присутствия вдоль транспортных систем в Маньчжурии пришлось проводить уже в принудительном порядке. Без них спасение русского и китайского населения было признано невозможным. Характерно, что и молодой талантливый китайский эпидемиолог У Ляньдэ (в будущем – один из отцов-основателей китайской эпидемиологии), активно боровшийся с эпидемией в Харбине с китайской стороны, действовал сходными методами, игнорируя и нарушая все китайские нормы и традиции, мешавшие останавливать распространение заболевания. Русские власти пошли на беспрецедентные меры по устройству санитарных кордонов в полосе отчуждения КВЖД и на русско-китайской границе, где это было возможно [Ходяков, Сунь, 2022, с. 95–104].

Жесточайшие меры по противодействию распространения заболевания дали прекрасный эффект – ни одного случая заноса легочной формы чумы на российскую территорию зарегистрировано не было. И это притом, что основная и единственная линия железной дороги, соединявшая европейскую и азиатскую части империи, проходила фактически через крупнейшие очаги заболевания, в числе которых был и Харбин. Более того, не было ни одного заболевшего среди чинов Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи, непосредственно осуществлявших карантинные мероприятия. Таким образом, как минимум часть культурных инициатив, реализовывавшихся вдоль транспортных систем на территории Маньчжурии и российского Дальнего Востока, были эффективными, полезными, а главное – совпадали с взглядами наиболее прогрессивной части китайского общества.

В целом, неоднозначно оцениваемая китайскими коллегами русская деятельность по строительству и эксплуатации железных дорог в Маньчжурии [Сунь, 2022, с. 194–112] во многом способствовала сближению народов двух стран, что имело положительный эффект на протяжении как минимум половины XX в. Следовательно, воплощенное в различных архитектурных и инженерно-технических сооружениях наследие этой деятельности может и должно быть сохранено как часть совместного исторического и культурного наследия. Несмотря на различия в трактовке исторических событий и законодательстве в России и КНР осознание необходимости серьезных шагов в этом направлении постепенно приходит.

Наибольшей потерей для истории русских железных дорог на Дальнем Востоке, безусловно, является так называемая реконструкция 1998–2009 гг. Хабаровского железнодорожного моста. В ходе нее открытый еще 5 октября 1916 г. уникальный железнодорожный мост через р. Амур прекратил свое существование, а старые пролеты были демонтированы в 1999 г. Причем, в отличие от моста в Харбине, на «Алексеевском мосту» (а именно так он назывался до 1917 г.) сохранялись не только оригинальные быки, но и фермы. Однако оказалось, что в постсоветской России нет ни денег, ни возможностей построить аналогичное по масштабам инженерно-техническое сооружение без сдачи старого на металлолом. В новой

конструкции были использованы также перестроенные быки старого моста, что является глубоко символическим: с одной стороны, современный мост через р. Амур стоит в значительной степени на имперском базисе, причем в самом прямом смысле, а с другой – построен он на деньги от продажи имперских же ферм на металлолом.

В итоге транспортное сообщение через р. Амур, конечно, улучшилось, но всем интересующимся историей предлагается вместо прекрасно сохранившегося памятника русской инженерной мысли начала XX в., выручившего страну во время двух мировых войн, осмотреть единственную оставшуюся от моста ферму, установленную на берегу в окружении нескольких других экспонатов и гордо именуемую «Музей истории Амурского моста». В то время к принимающим решения еще не пришло осознание того, что лучшим музеем истории объекта является сам объект, бережно сохраненный для потомков, особенно в случае, когда масштабы страны вполне позволяют строить новое, не уничтожая старое.

В настоящее время сохранение и реставрация объектов имперской железнодорожной инфраструктуры на российском Дальнем Востоке не является выраженным приоритетом российских властей. В то же время, в отличие от периода 1990–начала 2000 гг., целенаправленного их уничтожения сейчас нет. Отношение власти к этим объектам скорее утилитарно-функциональное: все, что можно использовать (а это прежде всего здания), используется, потому что было построено качественно и на века. Причем по прямому назначению используются не только вокзалы (Владивостока, Уссурийска, Хабаровска и т.д.), здания отдельных станций, но и, например, построенное в 1894 г. бывшее здание Уссурийской железной дороги, расположенное во Владивостоке, в непосредственной близости от железнодорожного вокзала (современный адрес: ул. Алеутская, д. 6). Сейчас в нем находится Владивостокское отделение Дальневосточной железной дороги, филиал ОАО «Российские железные дороги».

В Китае, насколько можно судить, отношение к русскому железнодорожному наследию, в широком смысле этого слова, сильно колеблется в зависимости от провинции и уровня компетенции соответствующих чиновников. Огромным достижением по сохранению историко-культурного наследия железнодорожного дела в Маньчжурии явилось сохранение и музеефикация старого русского железнодорожного моста через р. Сунгари, возведенного еще в 1900–1901 гг. Вид моста не оригинален, в 1970-х гг. фермы моста были заменены на более современные, однако китайские власти все равно приняли решение сохранить мост для истории. Строительство нового железнодорожного моста (параллельно старому) было завершено в 2014 г., после чего старый мост превратился в культурно-исторический объект, находящийся под охраной государства. Здесь надо отдать должное китайским коллегам – у них на строительство нового моста нашлись не только деньги, но и политическая воля. Повторять печальный опыт «реконструкции» Хабаровского моста через р. Амур они не стали.

Охранные блокгаузы западного портала Хинганского тоннеля на бывшей линии КВЖД используются соответствующими службами КНР практически по прямому назначению, т.е. в качестве караульных помещений для охраны дороги. Аналогичным образом предмостные блокгаузы в г. Харбин по-прежнему используются в качестве караульного помещения охраной моста, который теперь музеефицирован. Китайскими властями они официально признаны памятниками архитектуры и внесены в соответствующий каталог исторических памятников г. Харбин. На некоторых участках КВЖД, когда трассировку дороги при ее модернизации несколько изменили, блокгаузы оказались заброшенными, но не разрушенными. На 2015 г. сохранились и оба предмостных блокгауза на р. Муданьцзян, один из которых по внешнему виду похож на блокгаузы, построенные у виадука на Петле Бочарова. Поскольку мост теперь находится в другом месте, эти сооружения не используются. Аналогичным образом в 2015 г. еще точно были целы блокгаузы в районе моста через р. Нонни [Крадин, Калинин, Авилов, 2015, с. 57–65].

В июне 2018 г. в профессиональных кругах специалистов по истории фортификации промелькнула информация, что старый русский железнодорожный «мост Сунгари-II на Южной ветке КВЖД в стадии разборки, а его три блокгауза размолоты в щебенку, кучи каковой и лежат на их месте», однако проверить данную информацию автору пока не удалось. Если эти сведения подтвердятся и окажется, что китайские власти, в чьей сфере ответственности находились блокгаузы на южной ветке КВЖД, приняли решение об их сносе, это будет большая потеря для обоих народов. Причем в данном случае речь идет об объектах, назначение которых никак не допускает двоякого толкования. Блокгаузы изначально строились для защиты важнейших инженерно-технических сооружений дороги (мостов и тоннелей) от китайских разбойников-хунхузов и разного рода диверсантов, т.е. лиц, чья деятельность безоговорочно признавалась и признается преступной как русскими властями, так и китайскими – и на момент строительства сооружений, и на всем последующем историческом отрезке вплоть до наших дней.

Принципиально важно, что роль и значение русских железных дорог на Дальнем Востоке с момента их появления и до настоящего времени только возрастают, причем как в военно-стратегическом, так и в сугубо мирном, экономическом отношении. Ни появление и развитие грузовой и пассажирской авиации, ни перипетии политической и социальной истории XX–начала XXI в. не смогли изменить этот тренд. Причем значение железных дорог будет возрастать и дальше. Уже сейчас мощности портов Приморского края втрое (!) превышают возможности пропускной способности железных дорог, и ни одна программа модернизации и развития железных дорог в регионе за ростом портовой инфраструктуры пока не поспевает. Ездить же из Владивостока в Хабаровск на конференции все еще предпочтительнее поездом, ибо погода в регионе бывает очень переменчива, а основной запасной аэропорт для гражданских самолетов, не сумевших сесть в Хабаровске – это Владивосток. Таким образом, железные дороги играют все более важную роль в развитии трансграничного социокультурного пространства.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Авилов Р.С., Аюшин Н.Б., Калинин В.И. Владивостокская крепость: войска, фортификация, события, люди. Ч. II. Уроки Порт-Артура. 1906–1917 гг. Владивосток: Дальнаука, 2014. 408 с.

Авилов Р.С. Поездка военного министра А.Н. Куропаткина на Дальний Восток в 1903 г. – Владивосток, Порт-Артур, Япония – и ее результаты // *Юридическая наука: история и современность*. 2019. № 3. С. 19–40.

Границы Китая: история формирования. Под ред. В.С. Мясникова и Е.Д. Степанова. М.: Памятники исторической мысли, 2001. 469 с.

Дацышен В.Г. Очерки истории российско-китайской границы во второй половине XIX–начале XX веков. Кызыл: Республиканская типография, 2000. 215 с.

Дневник А.Н. Куропаткина. [Тетрадь] № 19 // *Красный архив*. 1922. Т. 2. С. 5–117.

Калинин В.И., Иванов Ю.В., Гаврилкин Н.В. «Железнодорожная эскадра» Тихоокеанского флота: железнодорожная артиллерия в береговой обороне Владивостока и Порт-Артура (1932–1960 гг.). Владивосток: ОИАК – ПКО РГО, Изд-во «ЛИТ», 2022. 352 с.

Крадин Н.П., Калинин В.И., Авиллов Р.С. Охранные блокгаузы на линии Китайской Восточной железной дороги // *Вопросы истории фортификации*. 2015. № 5. С. 35–67.

Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX–начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.

Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 165. Оп. 1. Д. 919.

РГВИА. Ф. 165. Оп. 1. Д. 1930.

РГВИА. Ф. 846. Оп. 3. Д. 111.

Сунь И. Дальний Восток в политике Российской империи конца XIX–начала XX в.: взгляд из Китая (историография периода Поздней Цин и Китайской республики) // *Новое прошлое / The New Past*. 2022. № 4. С. 94–112.

Ходяков М.В., Сунь И. Чума в Маньчжурии: российское общественное мнение об эпидемии на Китайско-Восточной железной дороге в 1910–1911 гг. // *Вестник Московского университета. Серия 8. История*. 2022. № 2. С. 93–106.

REFERENCES

Avilov R.S., Ajushin N.B., Kalinin V.I. *Vladivostokskaya krepost': voyska, fortifikatsiya, sobytiya, lyudi. Ch. II: Uroki Port-Artura 1906–1917* [Vladivostok Fortress: troops, defenses, events, persons. Part 2. The lessons of Port Arthur 1906–1917]. Vladivostok: Dalnauka, 2014. 408 p. (in Russian).

Avilov R.S. Pоеzdka voennogo ministra A.N. Kuropatkina na Dal'nii Vostok v 1903 g. – Vladivostok, Port-Artur, Iaponiia – i ee rezul'taty [The 1903 visit of the War Minister

Aleksey N. Kuropatkin to the Far East: Vladivostok, Port Arthur and Japan, and its results], in *Iuridicheskaya nauka: istoriya i sovremennost'*. 2019. No. 3. Pp. 19–40 (in Russian).

Granitsy Kitaya: istoriya formirovaniya [China borders: the history of creating]. Ed. by V.S. Myasnikov and E.D. Stepanov. Moscow: Pamyatniki istoricheskoy mysli, 2001. 469 p. (in Russian).

Datsyshen V.G. *Ocherki Istorii Rossiysko-Kitayskoy granitsy vo vtoroy polovine XIX–nachale XX vekov* [The essays in history of Russian-China borders in the late 19th–early 20th]. Kyzyl: Respublikanskaya tipografiya, 2000. 215 p. (in Russian).

Dnevnik A.N. Kuropatkina [Diary of A.N. Kuropatkin]. Cahier No. 19, in *Krasnyy arkhiv*. 1922. No. 2. Pp. 5–117 (in Russian).

Kalinin V.I., Ivanov Yu.V., Gavrilkin N.V. *“Zheleznodorozhnaya eskadra” Tikhookeanskogo flota: zheleznodorozhnaya artilleriya v beregovoy oborone Vladivostoka i Port-Artura (1932–1960 gg.)* [“Railway Squadron” of the Pacific Fleet: Railway Artillery in Coast Defense of Vladivostok and Port Arthur (1932–1960)]. Vladivostok: SSAR–PRD RGS, LIT Publishing, 2022. 352 p. (in Russian).

Kradin N.P., Kalinin V.I., Avilov R.S. Okhrannyye blokgauzy na linii Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi [The defense blockhouses in the Chinese Eastern Railway line], in *Voprosy istorii fortifikatsii*. 2015. No. 5. Pp. 35–67 (in Russian).

Lukoyanov I.V. *“Ne otstat’ ot derzhav...”*. *Rossiya na Dal’nem Vostoke v kontse XIX–nachale XX vv.* [“Do not stay from the Powers...” Russia in the Far East in the end of 19th–early 20th century]. St. Petersburg: Nestor-Istoriya, 2008. 668 p. (in Russian)

Russian State Military Historical Archive (RGVIA). F. 165. Inv. 1. D. 919.

RGVIA. F. 165. Inv. 1. D. 1930.

RGVIA. F. 846. Inv. 3. D. 111.

Sun Yu. *Dal’niy Vostok v politike Rossiyskoy imperii kontsa XIX–nachala XX v.: vzglyad iz Kitaya (istoriografiya perioda Pozdney Tsin i Kitayskoy respubliki* [The Far East in the Policy of Russian Empire in the Late 19th–Early 20th Centuries: the Minion from China (Historiography of the Late Qing Dynasty and the Republic of China)], in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2022. No. 4. Pp. 94–112 (in Russian).

Khodyakov M.V., Sun Yi. *Chuma v Man’chzhurii: rossiyskoe obshchestvennoe mnenie ob epidemii na Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy doroge v 1910–1911 gg.* [Plague in Manchuria: Russian Public opinion on the epidemic on the Chinese Eastern Railway in 1910–1911], in *Vestnik Moskovskogo universiteta. Series 8. Istorica*. 2022. No. 2. Pp. 93–106 (in Russian).

Статья принята к публикации 21.09.2023

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279

УДК 656.2(4+5)



ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ: КВЖД КАК ЧАСТЬ ТРАНЗИТНОГО ПУТИ

Кротова Мария Владимировна

Санкт-Петербургский государственный экономический университет,

Санкт-Петербург, Россия

mary_krot@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена проекту и реализации европейско-азиатского транзитного сообщения, частью которого в начале XX в. стала Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД). Акцент сделан на возможностях транзита через Маньчжурию, рассматриваются вопросы организации перевозки пассажиров, установления общих визовых и валютных правил международных участников, деятельности Международного общества спальных вагонов в обеспечении транзитного сообщения. В статье также анализируются туристический потенциал дороги и причины прерывания движения из-за политических событий. Статья основана на неопубликованных источниках из федеральных (РГИА, РГАЭ, РГАСПИ) и регионального (ГАХК) архивов. Используя историко-генетический метод, можно сделать вывод, что дорога сыграла свою роль в укреплении влияния России на Дальнем Востоке, способствовала экономическому развитию Маньчжурии и ее колонизации, стала центром русского присутствия в Китае, но надежды, которые возлагало российское правительство и общество на КВЖД как часть транзитного пути, не оправдались. Международная ситуация, политические осложнения нарушали транзитное движение, так что потенциал КВЖД как части европейско-азиатского сообщения в первой половине XX в. не был реализован.

Ключевые слова: КВЖД, Маньчжурия, Китай, Дальний Восток, Транссибирская магистраль, транзитный путь, перевозка пассажиров, европейско-азиатское сообщение.

Цитирование: Кротова М.В. Из Европы в Азию: КВЖД как часть транзитного пути // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 270–279.
DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279 / Krotova M.V. From Europe to Asia: CER as Part of the Transit Route, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2023. No. 4. Pp. 270–279.
DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-270-279.

© Кротова М.В., 2023

FROM EUROPE TO ASIA: CER AS PART OF THE TRANSIT ROUTE

Krotova Maria V.

St. Petersburg State University of Economics (SPbSUE),
St. Petersburg, Russia
mary_krot@mail.ru

Abstract. The article is devoted to the project and implementation of the European-Asian transit communication, of which the Chinese Eastern Railway (CER) became a part at the beginning of the twentieth century. The emphasis is placed on the possibilities of transit through Manchuria, the issues of organizing passenger traffic, establishing common visa and currency rules for international participants, and the activities of the International Sleeping Car Society in ensuring transit traffic are considered. The article also analyzes the tourist potential of the road and the reasons for the interruption of traffic due to political events. The article is based on unpublished sources from federal (RGIA, RGAE, RGASPI) and regional (GAKhK) archives. Using the historical-genetic method, we can conclude, that the CER played a role in strengthening Russia's influence in the Far East, contributed to the economic development of Manchuria and its colonization, became the center of the Russian presence in China. However, the hopes that the Russian government and society placed on the CER as part of the transit route were not justified. The international situation and political complications disrupted transit traffic, so the potential of the CER as part of the European-Asian communication in the first half of the twentieth century was not realized.

Keywords: Chinese Eastern Railway (CER), Manchuria, China, The Far East, Trans-Siberian Railway, transit route, passenger traffic, European-Asian communication.

Транссибирская магистраль (Транссиб) — самая длинная дорога, объединяющая Европу и Азию, решала не только стратегические, военно-политические и внутри-политические проблемы Российской империи. Это был еще и важный имиджевый проект. При постройке Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) имелось в виду, что дорога, будучи звеном Великого Сибирского пути, не только свяжет Россию с дальневосточной окраиной, но и сделается мировой железнодорожной артерией и в качестве таковой даст со временем громадный доход от перевозки иностранных пассажиров, товаров, международной почты. Однако транзитное значение дороги осталось вне поля зрения исследователей. В этой связи целью статьи является анализ проекта европейско-азиатского сообщения в первой половине XX в. и его реализация. Источниками для статьи стали неопубликованные материалы из федеральных (РГИА, РГАЭ, РГАСПИ) и регионального (ГАХК) архивов. Используя историко-генетический метод, предполагается рассмотреть истоки и специфику вопроса, факторы, повлиявшие на осуществление проекта транзитного пути, а также выявить перспективы дальнейшего изучения этой темы.

При строительстве КВЖД учитывался опыт США и Канады в создании Трансконтинентальной американской (1869 г.) и Канадской Тихоокеанской железных дорог (1885 г.). Как отметил исследователь Кристиан Волмар, «в России не остался незамеченным тот факт, что США начали осваиваться на своих огромных просторах», к тому же с постройкой Канадской тихоокеанской железной дороги путешествие из Англии в Японию сократилось бы с 52 дней (через Суэцкий канал) до 37 [Волмар, 2016, с. 47]. Собственно, первоначально Трансазиатскую железную дорогу (так называли Великий Сибирский путь) представляли как заокеанское продолжение Канадской Тихоокеанской железной дороги, которые вместе смогли бы опоясать весь земной шар. Это обстоятельство имел в виду Д.Д. Покотилов, говоря о грандиозности задач, стоявших перед Россией, и сравнивая строительство Транссиба с сооружением Канадской железной дороги [Покотилов, 1894, с. 2]. Чтобы понять, какие надежды возлагались на Транссиб и КВЖД, можно обратиться к речи инженера путей сообщения Г.Ф. Краевского в Санкт-Петербурге 8 марта 1897 г. [Краевский, 1898], где он говорил о мировом значении дороги, которое «превзойдет всякие ожидания», предполагая, что в скором времени можно будет доехать из Москвы до берегов Тихого океана за 100 руб. за 10 суток при средней скорости в 35 верст, так что пассажиры предпочтут сухопутный переезд из США или Японии через Сибирь как путь более удобный, более скорый и дешевый. По мнению Краевского, открытие движения по Сибирскому пути «достойным образом встретит XX век и вызовет мировой переворот, равный разве успеху сооружения Суэцкого канала» [Краевский, 1898, с. 82].

Транзитное значение дороги имелось в виду с самого начала строительства КВЖД. Так, когда в 1901 г. встал вопрос об унификации названий станций КВЖД как на китайском, так на русском и английском языках, Д.М. Позднеев, синолог, чиновник министерства финансов, в письме из Пекина в Петербург в декабре 1901 г. заметил: «При открытии эксплуатации все расписания движения поездов по КВЖД войдут в

железнодорожные путеводители всего мира, и названия станций КВЖД будут произноситься уже путешественниками всех наций, едущими из западного в восточное полушарие или наоборот. Можно себе вообразить ту путаницу, в которой могут очутиться поэтому пассажиры, принужденные сравнивать и отождествлять названия станций» [РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 1286, л. 9–10]. В этом письме Позднеев настаивал на исправлении «произвольности» в названиях русскими буквами китайских собственных имен на карте Маньчжурии, предложив свой вариант, основанный на научном подходе. Пришлось Правлению Общества КВЖД провести тщательную работу и утвердить на специальном заседании 14 августа 1902 г. окончательные названия станций на русском, китайском и английском языках, которые сохранились до сегодняшнего дня.

С 1 июля 1903 г. было установлено прямое пассажирское сообщение России с Китаем через КВЖД. К станции Маньчжурия пассажиры прибывали через 10 дней после отправления из Москвы, после проверки паспортов через день уже были в Харбине, далее следовали до Дальнего, оттуда на пароходах КВЖД в Шанхай или Нагасаки (рейсы были согласованы с поездами). Билет от Москвы до Харбина в 1 классе стоил 215 руб. 65 коп., во 2 классе – 142 руб. 60 коп., проезд занимал 11 суток 5 часов 42 минуты [Путеводитель по Китайской..., 1903, с. 37]. Однако с началом Русско-японской войны в 1904 г. транзитное движение было прервано и восстановлено только после ее окончания. Итоги войны привели к мысли об отказе от дороги, часть российских государственных деятелей склонялись к продаже КВЖД Японии или США. Однако уже 14 марта 1906 г. было восстановлено обращение скорых поездов между Харбином и Иркутском. Для того, чтобы усилить возможности КВЖД как транзитной магистрали, ей во «временное» управление с 1 августа 1906 г. была передана казенная Уссурийская железная дорога. 28 августа 1906 г. между КВЖД и Международным обществом спальных вагонов и скорых поездов (МОСВ) был заключен договор об обращении скорого поезда в составе международных вагонов [ГАХК, ф. Р-831, оп. 2, д. 42, л. 17].

МОСВ уже обслуживало Северный экспресс (Норд Экспресс) – поезд Санкт-Петербург–Париж с 1896 г., а затем и Транссибирский экспресс. Таким образом, маршрут Норд Экспресса (поезда люкс) был продолжен до Москвы, причем по времени он был согласован с Сибирским экспрессом. Были выпущены серии путеводителей с расписанием поездов, согласно которым путь из Лондона в Нагасаки через Маньчжурию занимал 18 суток, пассажиры имели возможность пользоваться вагоном-рестораном, библиотекой, в составе был багажный вагон с отделением для душа. Персонал поезда владел французским, немецким и английским языками [КВЖД..., 1908, с. 3–10]. 1 июля 1910 г. МОСВ были переданы для эксплуатации 2 пары скорых поездов на участке Владивосток – Иркутск через Маньчжурию. 16 февраля 1911 г. было открыто прямое русско-маньчжуро-японское сообщение. С 1 мая 1912 г. было установлено кругосветное пассажирское и багажное прямое сообщение между Лондоном и Петербургом через Атлантический и Тихий океаны (через Сибирь и Канаду) при посредстве Канадской Тихоокеанской и Сибирской

железных дорог, с 1 июля 1913 г. – через Сибирь и Суэцкий канал. Управлением КВЖД было заключено особое соглашение с компанией «Томас Кук и сын» (Thomas Cook & Son) [ГАХК, ф. Р-831, оп. 2, д. 42, л. 25]. Главный директор Германских государственных железных дорог Юлиус Дорпмюллер (Julius Heinrich Dorpmüller) утверждал на конференции в Берлине в октябре 1926 г., что до войны сообщением между Европой и Дальним Востоком пользовались около 10 тыс. чел. в месяц [РГИА, ф. 323, оп. 6, д. 910, л. 14].

До Первой мировой войны в печати появились травелоги с впечатлениями от поездов по Транссибу; это, например, книга «Одна через Сибирь» («Across Siberia Alone»), автор которой, американка из Филадельфии Джон Кларенс Ли (John Clarence Lee), проехала в 1913 г. из Америки в Москву через Сибирь [Lee, 1914]. Из Шанхая пароходом Общества Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД) она прибыла в Дайрен, проехав по ЮМЖД, в Чанчуне пересела в вагон КВЖД, причем в Харбине к их поезду был прицеплен специальный вагон для принца Артура Коннаутского, внука королевы Виктории, который следовал до Лондона через Сибирь. В книге Джон Кларенс сообщала, что один из ее знакомых англичан назвал Транссиб «тропой верблюда» (the track of the camel), так как он проходил только через несколько городов, тем не менее в Лондоне на 1 сентября 1912 г. все места на Международный экспресс были разобраны вплоть до 1 ноября 1912 г. [Lee, 1914, p. 107].

С началом Первой мировой войны прекратилось постоянное транзитное движение из Азии в Европу, хотя отдельные лица пользовались этим маршрутом, в том числе царственные особы. Так, 20 января 1916 г. через Харбин в Японию проследовал великий князь Георгий Михайлович, в сентябре 1916 г. через Чанчунь и Харбин проехал в Санкт-Петербург японский принц Кан-Ин [ГАХК, ф. Р-831, оп. 2, д. 34, л. 2, 7]. После революции в июле 1919 г. имущество МОСВ было национализировано, на его базе было создано Управление спальных вагонов прямого сообщения (УСВПС), весь подвижной состав был передан Наркомату путей сообщения (НКПС). В период гражданской войны в России, а также политических осложнений в Китае КВЖД использовалась в основном для перевозок воинских частей и грузов, причем движение постоянно прерывалось. Однако с прекращением военных действий постепенно транзитное сообщение возобновилось. В этом были заинтересованы все стороны. Так, 19 мая 1921 г. было заключено соглашение Управления КВЖД с Управлением Читинской железной дороги об открытии прямого сообщения Маньчжурия – Иркутск.

Окончание гражданской войны на Дальнем Востоке в октябре 1922 г. привело к введению новых формальностей и ограничений. С 1 января 1923 г. был определен новый порядок въезда на советскую территорию через станции Пограничная и Маньчжурия: для получения визы каждому служащему КВЖД или МОСВ необходимо было иметь паспорт РСФСР или ДВР. Для служащих, состоявших в китайском или иностранном подданстве, требовалось разрешение на въезд со стороны китайских властей (Гиринского Бюро или соответствующего консула). Сборы за визы и паспорта составляли значительные суммы (от 6 до 20 руб.), так что Управление

КВЖД вынуждено было в январе 1923 г. потратить 2668 руб. на приобретение паспортов и виз для своих служащих [РГИА, ф. 323, оп. 4, д. 123, л. 12]. Случались аресты органами ОГПУ служащих МОСВ с обвинениями в участии в белом движении. Это оказало неблагоприятное влияние на пассажирское движение: на заседании правления Общества КВЖД 16 января 1923 г. в Харбине сообщалось, что «населенность поездов в восточном направлении понизилась, а в западном направлении поезда идут почти пустые» [РГИА, ф. 323, оп. 4, д. 123, л. 11об.].

После заключения советско-китайских соглашений 1924 г. вновь появились надежды на восстановление транзитного движения: новая советская администрация КВЖД просила Москву о беспрепятственной выдаче иностранным пассажирам, следующим из Японии и Китая через КВЖД и Сибирь в Европу, транзитных виз. Проблемы с выдачами виз приводили к тому, что большинство иностранцев направлялись в Европу кружным морским путем. Начиная с 1925 г. было проведено несколько конференций по европейско-азиатскому пассажирскому и багажному сообщению через Сибирь: в Москве в октябре–ноябре 1925 г., Берлине в октябре–ноябре 1926 г., Риге в октябре 1927 г. В конференциях участвовали представители 13 стран – СССР, Франции, Италии, Бельгии, Германии, Польши, Австрии, Чехословакии, Литвы, Латвии, Эстонии, Китая и Японии, причем постоянными участниками конференций были представители КВЖД. Основными вопросами были валютный и визовый, в итоге участники договорились, что оплата проезда будет в американских долларах, рабочими языками стали русский, немецкий, французский, английский.

Планировалось с мая 1926 г. пустить еженедельный Европейско-Азиатский экспресс – 66 поездов в год, причем предполагалось примерное количество пассажиров в год – 7656 человек, а средний размер багажа – около 2 пудов [РГАЭ, ф. 1884, оп. 60, д. 226, л. 66об.]. Подсчет велся на основе примерного количества пассажиров 1 и 2 класса, так как в этих классах транзитные пассажиры составляли от 35 до 40%. По расчетам, путь по будущему маршруту Токио – Берлин (14 тыс. км) должен был занимать 14–15 дней. С 15 мая 1926 г. был установлен беспересадочный скорый поезд Маньчжурия – Москва, согласованный с поездами Москва – Рига и Москва – Варшава; таким образом, транзитное сообщение с Западной Европой через Сибирь можно было считать фактически восстановленным. Учитывая мировое значение транзитного движения, КВЖД приняло на себя организацию этого дела, получив от НКПС право на предварительную продажу билетов на железные дороги СССР. Билеты продавались во всех коммерческих агентствах КВЖД, благодаря чему пассажиры в Шанхае, Тяньцзине, Пекине, Дайрене, Мукдене и Харбине имели возможность заранее гарантировать себе место до западной границы СССР, причем можно было сразу внести все платежи в валюте, имевшей хождение на месте покупки. Кроме того, КВЖД предприняло ряд мер к упрощению таможенных и паспортных формальностей на ст. Маньчжурия [Справочник..., 1927, с. 357–358].

Интерес к транзитному сообщению со стороны деловых людей и путешественников был значительным: в 1927 г. на места скорый поезд Маньчжурия – Москва билеты

покупались за один – полтора месяца. Для транзитных пассажиров в этих поездах находились специальные вагоны МОСВ и УСВПС 1 и 2 класса и вагоны-рестораны. Пассажир, следующий из Китая в Западную Европу, должен был иметь китайскую визу на выезд, транзитные визы всех государств, через которые проходил его путь, и визу на въезд в ту страну, куда пассажир направлялся. В 1927 г. путешествие Пекин – Харбин – Париж занимало 12 дней 10 часов, стоимость билета составляла 220 ам. долл.; путешествие Токио – Харбин – Париж (через Владивосток) – 14 дней 10 часов, стоимостью 250 долл.; путешествие Харбин – Париж – 10 дней 14 часов, стоимостью 190 долл. Для сравнения: путь морем на пароходе Пекин – Шанхай – Марсель занимал 37 дней, стоимость билета составляла 525 долл., путешествие Токио – Иокогама – Москва занимало 42 дня, стоимостью 550 долл. [В.Г., 1927, с. 3].

Однако количество транзитных пассажиров в 1920-е гг. так и не достигло довоенного уровня. По сведениям НКПС, в 1926 г. число транзитных пассажиров из Азии в Западную Европу через КВЖД и Сибирь составило 1001 чел., из Европы – 933 чел., всего – 1934 чел.; в 1927 г. в Европу – 2082 чел., из Европы – 1692 чел., всего 3774 чел.; в 1928 г. в Европу – 3600 чел., из Европы – 2400 чел., всего 6 тыс. чел. [РГАЭ, ф. 1884, оп. 60, д. 746, л. 40]. Советско-китайский конфликт на КВЖД в 1929 г. приостановил это движение, и в период с июля по декабрь 1929 г. пассажирами использовался кружной путь через Хабаровск – Владивосток, но иностранцы не пользовались этим маршрутом, и это направление не смогло заменить движение через КВЖД. Транзитное сообщение было восстановлено в начале 1930 г. Однако, как показывает записка товарища председателя Правления КВЖД А.И. Емшанова народному комиссару путей сообщения СССР, составленная в апреле 1931 г., китайская сторона Правления КВЖД выступала против установленного беспересадочного и беспогрузочного европейско-азиатского сообщения, ссылаясь на «опасность завоза компропаганды» [РГАСПИ, ф. 613, оп. 3, д. 50, л. 15об.].

Как видно из статистики перевезенных пассажиров, транзитное движение из Европы в Азию через КВЖД и Сибирь не было очень оживленным, и с 1930 г. НКПС озаботилось развитием туризма по Транссибирскому пути, так как считалось, что контингент пассажиров недостаточен по сравнению с пропускной способностью Транссиба. В связи с индустриализацией страна остро нуждалась в средствах, надежды возлагались в числе прочего и на доходы от транзитных поездок. В письме НКПС от 10 марта 1933 г. подчеркивалось, что транссибирское пассажирское сообщение представляет особую важность как «источник исключительно валютных поступлений и с этой точки зрения заслуживает сугубо внимательного к себе отношения» [РГАЭ, ф. 1884, оп. 60, д. 1191, л. 93]. Для привлечения пассажиров к европейско-азиатскому сообщению через Сибирь КВЖД организовало Бюро путешествий в Харбине и пассажирские бюро при коммерческих агентствах КВЖД в Шанхае, Тяньцзине, Дайрене, Мукдене, Инкоу, Чанчуне. Но на пути к развитию туризма было много препятствий, и в первую очередь это касалось уровня сервиса на советских железных дорогах. Были нарекания и жалобы иностранных пассажиров на хамство проводников, незнание ими иностранных языков, пьянство и

бесцеремонность, плохую чистку вагонов, недостаток удобств, несвежее белье, неожиданные остановки в пути для починки паровозов, воровство и проч. [РГАЭ, ф. 1884, оп. 60, д. 981, л. 21–23, 31–33]. Это приводило к тому, что большинство иностранцев отказывалось ехать через Сибирь, предпочитая морской путь.

Однако транзитное движение продолжалось и после продажи КВЖД в марте 1935 г., когда дорога стала называться Северно-Маньчжурской железной дорогой (СМЖД) и была в подчинении Главной дирекции государственных железных дорог Маньчжоу-Го. Было решено продолжить транзитное сообщение через Сибирь с изменением колеи (1435 мм вместо 1524 мм), с уточненным расписанием и новыми названиями некоторых пунктов [РГАЭ, ф. 1884, оп. 60, д. 1284, л. 1–28]. Генконсул СССР в Харбине и после 1935 г. выписывал транзитные визы для проезда через СССР. Европейско-азиатское сообщение через Маньчжурию было окончательно прервано только в связи с Второй мировой войной и последующей передачей КВЖД (КЧЖД) Китайской Народной Республике.

Подводя итоги, хотелось бы подчеркнуть, что большие надежды, которые первоначально возлагало российское правительство и общество на КВЖД как часть транзитного пути, не оправдались. Несомненно, дорога сыграла свою роль в укреплении влияния России на Дальнем Востоке, способствовала экономическому развитию Маньчжурии и ее колонизации, стала центром русского присутствия в Китае. Однако международная ситуация, политические осложнения нарушали транзитное движение, контроль советских спецслужб и уровень сервиса на железных дорогах СССР не способствовали развитию туризма, так что и деловые люди, и иностранные туристы предпочитали пусть более долгое, но более комфортное и безопасное путешествие морем. Можно согласиться с выводами И.В. Лукоянова, что «роль Сибирской магистрали как транспортного коридора между Европой и Дальним Востоком, о чем мечтал С.Ю. Витте, так никогда и не была востребована в полном объеме и, очевидно, не будет, несмотря на появляющиеся до сих пор проекты» [Лукоянов, 2021, с. 49]. Однако надо надеяться, что изучение европейско-азиатского транзитного сообщения подарит исследователям новые интересные сюжеты и расширит представление о крупнейшем инфраструктурном проекте XX в.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

В.Г. Работа КВЖД за три года // *Вестник Маньчжурии*. 1927. № 10. С. 1–6.

Волмар К. Транссибирская магистраль: История создания железнодорожной сети России. М.: Кучково поле, 2016. 272 с.

Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-831. Оп. 2. Д. 34.

ГАХК. Ф. Р-831. Оп. 2. Д. 42.

КВЖД. Сообщение Европы с Дальним Востоком через Сибирь. Зима 1907–1908 г. Вып. V. СПб.: тип. А.Ф. Штольценбурга, 1908. 42 с.

Краевский Г.Ф. Мировая транзитная сибирская железная дорога. Иркутск: типо-лит. П.И. Макушина, 1898. 84 с.

Лукоянов И.В. Сибирская железная дорога: замыслы, проекты, воплощения // *Россия и АТР*. 2021. № 1. С. 38–51.

Покотилов Д.Д. Канадская тихоокеанская железная дорога и влияние, оказанное ею на рост благосостояния Канады. СПб.: тип. В. Киршбаума, 1894. 26 с.

Путеводитель по Китайской Восточной железной дороге. СПб.: Т-во Голике и Вильборг, 1903. 59 с.

Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 613. Оп. 3. Д. 50.

Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 1884. Оп. 60. Д. 226.

РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 60. Д. 746.

РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 60. Д. 981.

РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 60. Д. 1191.

РГАЭ. Ф. 1884. Оп. 60. Д. 1284.

Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 323. Оп. 1. Д. 1286.

РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 123.

РГИА. Ф. 323. Оп. 6. Д. 910.

Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. Харбин: издание Экономического бюро КВЖД, 1927. 417 с.

Lee J.C. *Across Siberia Alone. An American Woman's Adventures*. New York: John Lane Company; London: John Lane, The Bodley Head; Toronto: Bell & Cockburn, 1914. 264 p.

REFERENCES

V.G. Rabota KVZhD za tri goda [The work of the CER in three years], in *Vestnik Man'chzhurii*. 1927. No. 10. Pp. 1–6 (in Russian).

Volmar K. *Transsibirskaya magistral': istoriya sozdaniya zheleznodorozhnoj seti Rossii* [Trans-Siberian Railway: The history of the creation of the Russian railway network]. Moscow: Kuchkovo pole Publ., 2016. 272 p. (in Russian).

State Archive of the Khabarovsk Territory (GAKhK). F. R-831. Inv. 2. D. 34.

GAKhK. F. R-831. Inv. 2. D. 42.

KVZhD. *Soobshchenie Evropy s Dal'nim Vostokom cherez Sibir'. Zima 1907–1908 g.* [CER. Communication of Europe with the Far East via Siberia. Winter 1907–1908]. St. Petersburg: Shtol'cenburg Publ., 1908. 42 p. (in Russian).

Kraevskij G.F. *Mirovaya tranzitnaya sibirskaya zheleznaya doroga* [The World Transit Siberian Railway]. Irkutsk: Makushin Publ., 1898. 84 p. (in Russian).

Lukoyanov I.V. *Sibirskaya zheleznaya doroga: zamysly, proekty, voploshcheniya* [Siberian Railway: ideas, projects, embodiments], in *Rossiya i ATR*. 2021. No. 1. Pp. 38–51 (in Russian).

Pokotilov D.D. *Kanadskaya tihookeanskaya zheleznaya doroga i vliyanie, okazannoe eju na rost blagosostoyaniya Kanady* [The Canadian Pacific Railway and its impact on the growth of Canada's well-being]. St. Petersburg: Kirshbaum Publ., 1894. 26 p. (in Russian).

Putevoditel' po Kitaiskoj Vostochnoj zheleznoj doroge [China Eastern Railway Travel Guide]. St. Petersburg: Golike and Vil'borg Publ, 1903. 59 p. (in Russian).

Russian State Archive of Economics (RGAE). F. 1884. Inv. 60. D. 226.

RGAE. F. 1884. Inv. 60. D. 746.

RGAE. F. 1884. Inv. 60. D. 981.

RGAE. F. 1884. Inv. 60. D. 1191.

RGAE. F. 1884. Inv. 60. D. 1284.

Russian State Archive of Socio-Political History (RGASPI). F. 613. Inv. 3. D. 50.

Russian State Historical Archive (RGIA). F. 323. Inv. 1. D. 1286.

RGIA. F. 323. Inv. 4. D. 123.

RGIA. F. 323. Inv. 6. D. 910.

Spravochnik po Severnoj Man'chzhurii i KVZhD [Handbook of Northern Manchuria and the CER]. Harbin: Ekonomicheskoe buro KVZhD Publ., 1927. 417 p. (in Russian).

Lee J.C. *Across Siberia Alone. An American Woman's Adventures*. New York: John Lane Company; London: John Lane, The Bodley Head; Toronto: Bell & Cockburn, 1914. 264 p.

Статья принята к публикации 21.09.2023

DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-280-290

УДК 93/94



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО И РОССИЙСКИЙ ДАЛЬНИЙ ВОСТОК В КОНЦЕ XIX–НАЧАЛЕ XX в.¹

Гузей Яна Сергеевна

Санкт-Петербургский государственный университет;
Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,
Санкт-Петербург, Россия
guzeiana@mail.ru

Аннотация. Статья посвящена железнодорожному строительству и его влиянию на российский Дальний Восток в конце XIX–начале XX в. Цель работы – попытаться выявить различные трансформации, произошедшие в жизни дальневосточной окраины после строительства и введения в эксплуатацию Транссибирской магистрали и КВЖД. В работе отмечается, что железнодорожная линия от центра страны до ее окраины содействовала интеграции российского Дальнего Востока в общеимперское пространство и давала первым дальневосточным жителям возможность ощутить большую связь с европейской частью страны. Подчеркивается мысль, что железная дорога не только способствовала более интенсивному процессу заселения российского приграничья и территорий Маньчжурии, но и структурировала отдаленные, слаборазвитые в экономическом плане регионы. Со строительством железной дороги российский Дальний Восток фактически впервые стал осознаваться в качестве отдельного, самостоятельного региона империи. Отмечается особая роль Транссиба и КВЖД в активизации межнациональных связей на Дальнем Востоке, что привело к формированию на российской окраине совершенно особой трансграничной социокультурной среды, где переселенцам из европейской части России пришлось жить, работать и постоянно взаимодействовать с выходцами из близлежащих государств Азии.

Ключевые слова: Транссибирская магистраль, КВЖД, железнодорожное строительство, российский Дальний Восток, дальневосточное общество, трансграничные миграции.

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>.

RAILWAY CONSTRUCTION AND THE RUSSIAN FAR EAST IN THE LATE 19TH– EARLY 20TH CENTURY

Guzei Iana S.

St. Petersburg State University;
Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University,
St. Petersburg, Russia
guzeiana@mail.ru

Abstract. The article is concerned with railway construction and its influence on the Russian Far East in the late 19th–early 20th century. The purpose of the paper is to try to identify various transformations that occurred in the life of the Far Eastern suburbs after the construction and commissioning of the Trans-Siberian Railway and the Chinese Eastern Railway. The paper notes that the railway line from the center of the country to its outskirts facilitated the integration of the Russian Far East into the all-imperial space, and gave the first Far Easterners the opportunity to feel more connected to the European part of the country. The idea is emphasized that the railroad not only contributed to a more intensive process of settlement of the Russian borderland and Manchurian territories, but also structured remote, economically underdeveloped regions. With the construction of the railway, the Russian Far East actually began to be realized for the first time as a separate, independent region of the empire. The special role of the Trans-Siberian Railway and the Chinese Eastern Railway in the activation of interethnic relations in the Far East is noted, which led to the formation of a very special trans-border socio-cultural environment on the Russian outskirts, where migrants from the European part of Russia had to live, work, and constantly interact with natives of nearby Asian states.

Keywords: Trans-Siberian Railway, Chinese Eastern Railway, railway construction, Russian Far East, Far Eastern society, transboundary migrations.

Цитирование: Гузей Я.С. Железнодорожное строительство и российский Дальний Восток в конце XIX–начале XX в. // Новое прошлое / The New Past. 2023. № 4. С. 280–290. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-280-290 / Guzei Iana S. Railway Construction and the Russian Far East in the Late 19th–Early 20th Century, in *Novoe Proshloe / The New Past*. 2023. No. 4. Pp. 280–290. DOI 10.18522/2500-3224-2023-4-280-290.

© Гузей Я.С., 2023

Строительство Транссибирской железнодорожной магистрали стало одним из самых значимых и грандиозных проектов, реализованных в позднеимперской России. При всей масштабности затрат и усилий, потраченных на сооружение Великого Сибирского пути, неоспоримым фактом остается его колоссальная значимость и огромное влияние на процесс интеграции российского Дальнего Востока в общеимперское пространство и формирование здесь, на окраине, совершенно особой трансграничной социокультурной среды.

Серия российско-китайских договоров 1858–1860 гг., закрепившая за Россией левобережье Амура, присоединила к империи огромный пустынный и совершенно неразвитый в экономическом плане регион, ценность которого на первых порах не особенно осознавали. Описывая новые дальневосточные владения, военный министр Д.А. Милютин писал в своих мемуарах: «Эта отдаленнейшая из всех окраин России, пустынная, непроизводительная, лишенная путей сообщения, была похожа на оторванную колонию, мало полезную для метрополии. Изредка посещал эту страну иркутский генерал-губернатор, но эти дорогостоящие поездки приносили мало пользы. Редкое, разбросанное население едва было в состоянии прокормить себя, войскам же и морским командам Приамурской области даже продовольствие посылалось кругосветным путем и обходилось непомерно дорого. Гражданская администрация не имела средств к оживлению края. Притом же она была в руках моряков, мало способных к управлению» [цит. по: Ремнев, 2004, с. 200].

Единственной возможностью интегрировать отдаленный регион в состав империи было строительство железной дороги, способной соединить его с центром страны. В этом отношении нельзя не согласиться с точкой зрения Н.Е. Абловой, которая в качестве одной из главных причин строительства Транссиба называла необходимость укрепления позиций России на Дальнем Востоке: «Дальневосточные владения империи были очень слабо связаны с центральной частью страны, экономически почти не развиты и весьма уязвимы с военной точки зрения. В этой связи было необходимо в качестве одной из первоочередных мер – для укрепления дальневосточных рубежей страны и в целом позиций на Дальнем Востоке – приступить к строительству железной дороги, соединяющей центр с дальневосточными окраинами» [Аблова, 2004, с. 49].

Наличие прямого железнодорожного сообщения между европейской частью страны и ее дальневосточными землями было совершенно необходимо в целях колонизации и экономического освоения новых территорий России. Неслучайно, что со строительством Транссиба в переселенческом деле появился и совершенно новый участник – Комитет Сибирской железной дороги, который с 1892 г. занялся вопросами «заселения соприкасающихся с железной дорогой местностей» и устройством быта в местах нового водворения [Ремнев, Суворова, 2013, с. 83]. Формируя на местах управленческую структуру железнодорожных станций, привлекая к строительству значительные людские ресурсы – инженеров, геодезистов, рабочих и других служащих, железная дорога закладывала первые основы стремительно формировавшегося дальневосточного общества. Подобно тому, как когда-то в

Сибири наиболее крупные поселения возникали вдоль линии Московско-Сибирского тракта, по которому из центральной России в Сибирь шли ссыльные, переселенцы и грузы, так и железная дорога становилась одной из основополагающих «осей» жизни на территории недавно присоединенного российского Дальнего Востока.

В «ментальном» плане наличие железной дороги между центральной частью страны и ее Дальним Востоком давало переселенцу некоторую внутреннюю уверенность в том, что в случае чего он всегда может вернуться в европейскую часть империи. Прямая железнодорожная ветка от центра до окраины не только создавала ощущение большей связи внутри империи, но и вселяла надежду, что в случае военных действий на Дальний Восток будет возможно направить подкрепление из центральных областей страны. Неслучайно один из главных идеологов строительства Великого Сибирского пути С.Ю. Витте писал, что «наша сила» на Востоке возрастает пропорционально сокращению расстояния» [цит. по: Романов, 1928, с. 60].

Ощущение связи региона с центральными областями России помогали поддерживать и первые почтово-телеграфные станции, которые в конце XIX–начале XX в. начали активно строиться по линии железной дороги [ГАИО, ф. 198, оп. 1, д. 416]. В начале XX в. Министерство внутренних дел даже признало необходимым «открыть обмен международными телеграммами на главнейших железнодорожных станциях европейской России и Сибири» [ГАИО, ф. 72, оп. ОЦ, д. 60, л. 1]. Особое значение телеграфной линии понимали и сами современники. Так, известный врач и географ Ф.Ф. Шперк, лично бывавший на российском Дальнем Востоке, передавая мнения иностранных корреспондентов, отмечал, что «проведение телеграфных линий на Восток» – «одно из орудий цивилизации, которое вместе с тем придает России особенное значение и в глазах Европы» [Шперк, 1885, с. 4].

Железнодорожное строительство фактически структурировало дальневосточный регион, выделив его в отдельную, самостоятельную часть имперского пространства. Дальний Восток, которого долгое время в «ментальном» плане в империи и вовсе не существовало (фактически до 1884 г. и создания Приамурского генерал-губернаторства он всегда мыслился частью Сибири) со строительством железной дороги выделился в совершенно отдельный, независимый регион. И, как совершенно справедливо отмечал А.В. Ремнев, железнодорожный транспорт в этом отношении «сыграл важную районообразующую роль, сформировал новую ось экономического развития и новые торгово-экономические центры» [Ремнев, 2004, с. 32]. Именно железная дорога собрала воедино огромный, слабоструктурированный регион.

Огромную роль железная дорога сыграла и в межграницных отношениях на Дальнем Востоке. Расширить национальные границы империи, органично включить Дальний Восток в состав России не только номинально, но и административно, можно было только посредством заселения региона русскими. Этому обстоятельству в полной мере должно было способствовать наличие железнодорожной линии от центра до окраины. Неслучайно, что один из авторитетных исследователей

строительства Великого Сибирского пути Стивен Маркс считал Транссибирскую магистраль «результатом исторического стремления российского правительства поставить под контроль свои приграничные территории посредством централизации и русификации» [Marks, 1991, p. 220].

Именно на Дальнем Востоке, где границы империи пересекались с другими государствами, правительство было крайне заинтересовано в заселении края прочным, оседлым, русскоязычным населением, способным сделать окраину по-настоящему российской. По справедливому замечанию А.В. Ремнева, «империя была вынуждена больше, чем внутренним губерниям, своему государственному и национальному ядру, уделять внимание окраинам, где она соприкасается с другими империями, где она имеет возможность для своего расширения и откуда ей грозит опасность» [Ремнев, 2004, с. 10]. Возлагая «на переселенческое движение решение важнейших геополитических, экономических, национальных задач», государство «было заинтересовано в сохранении “русскости” переселенческого населения. Приоритеты государства в связи с этим должны были смещаться от узкой задачи – заселения любым, даже “слабым населением” – к более широкой – созданию экономически устойчивого русского населения, способного не только к хозяйственному освоению окраин, но и к культурному воздействию на принимающие социумы» [Ремнев, Суворова, 2013, с. 25]. Между тем, подобная задача оказалась крайне сложной в плане реализации.

Фронтирное положение российского Дальнего Востока с самого начала его освоения стало причиной формирования здесь совершенно особой, трансграничной социокультурной среды, где русским переселенцам из европейской части России пришлось не только познакомиться с выходцами из близлежащих азиатских государств – Китая, Кореи и Японии, но и жить с ними бок о бок. И если в европейской части империи китайцев, корейцев и японцев видели в лучшем случае только на картинках, то здесь, на Дальнем Востоке, они обретали вполне реальное воплощение в людях, с которыми необходимо было взаимодействовать каждый день. Экономическое развитие края, активный стимул которому дало строительство железной дороги, совсем скоро сделало их неотъемлемой частью дальневосточной повседневности. Первая Всероссийская перепись населения, прошедшая в 1897 г., обнаружила в империи 86 113 представителей «культурных народов крайнего Востока Азии» (китайцев, корейцев и японцев; 57 459 человек из этого числа приходилось на китайцев), и большая часть из них проживала именно на территории дальневосточной окраины [Общий свод..., 1905, с. IV].

В условиях недонаселенности российского Дальнего Востока и крайней необходимости в дешевой рабочей силе выходцы из Азии оказались чрезвычайно востребованным элементом в развитии молодого, динамично растущего региона. Сама администрация Дальнего Востока, заинтересованная в скорейшем освоении края, устройстве казарм, строительстве общегосударственных учреждений на окраине, на первых порах была инициатором приглашения сюда дешевой рабочей силы из сопредельных государств, прежде всего из Китая [Граве, 1912, с. 6]. Оказавшись в

условиях сложного выбора между потребностями экономического развития региона и необходимостью заселения его русскими, местные власти отдали приоритет его хозяйственному освоению. Это стало причиной того, что вплоть до конца XIX в. дальневосточные чиновники весьма снисходительно относились к миграции в российские пределы из соседних государств. О возможной опасности полного заселения российского Дальнего Востока азиатами, прежде всего китайцами, активно заговорили лишь после начала строительства Китайско-Восточной железной дороги, которой надлежало кратчайшим путем через китайскую территорию соединить Транссибирскую магистраль с Владивостоком.

Строительство железной дороги через Маньчжурию не только значительно удешевляло стоимость прокладки Транссиба, но и выступало для российской стороны крайне выгодным мероприятием, позволявшим фактически закрепить за собой Маньчжурию в качестве своей неременной сферы влияния в Китае. Это был еще и масштабный шаг, который демонстрировал всему международному сообществу, что Российская империя принимает самое активное и деятельное участие в «большой игре» на Дальнем Востоке [см.: Романов, 1928; Лукоянов, 2008]. Как отмечал Б.А. Романов, «союз с Китаем, персональная покупка, с рассроченным платежом, главы китайской правящей знати Ли Хунчжана, ряд договоров, которыми обеспечивалась принадлежность русскому правительству разрешенной Китаем Китайской Восточной железной дороги – закрепляли, совершенно очевидно, за Россией монопольное господство в Маньчжурии и, в перспективе, дальнейшее “неизбежное” проникновение ее “вглубь Китая”» [Романов, 1928, с. 13].

Прямое железнодорожное сообщение между Россией и Китаем, которое было запущено уже в 1903 г., не только укрепило позиции Российской империи в дальневосточном регионе, но и принесло значительные плоды в плане стимулирования экономического развития приграничных районов, причем как в России, так и в Китае. При этом оно способствовало интенсификации межнациональных контактов.

Соединение российской ветки с КВЖД активизировало трансграничные миграционные процессы, что привело к более значительному притоку населения на российский Дальний Восток и территорию Маньчжурии. Строительство КВЖД стимулировало экономическое развитие Китая и «явилось мощным фактором заселения территории Северо-Восточного Китая (Маньчжурии), и прежде всего полосы отчуждения КВЖД» с центром в городе Харбине [Василенко, 1998, с. 14–15]. По сведениям Г.П. Белоглазова, «приток китайских рабочих и русских служащих в районы, прилегающие к КВЖД, вызвал необходимость освоения ближних целинных земель» и стал важнейшим стимулом заселения региона [Белоглазов, 2007, с. 110]. Что же касается российского приграничья, то с конца XIX в. здесь впервые увидели, насколько много выходцев из сопредельных стран Азии постоянно проживает на российской окраине и как велика зависимость Дальнего Востока от них.

С конца XIX–начала XX в. в Российской империи начинается активное обсуждение вопросов китайской миграции на российский Дальний Восток и ее последствий

для России в целом [см.: Дятлов, 2000; Ларюэль, 2004]. И особую роль здесь играла дальневосточная печать. Передавая общие настроения в прессе, один из журналистов газеты Санкт-Петербургские ведомости А. Матюшенский в 1903 г. писал: «Чуть не каждый день с Дальнего Востока получают сведения о том, что рабочие-китайцы захватывают все новые и новые области труда. Домашняя прислуга, фабричные рабочие, рабочие железной дороги, на рыбных промыслах – всюду и везде китайцы. А в последнее время и в золотых приисках – тоже китайцы; в обработке земли они участвовали и раньше» [Матюшенский, 1903].

Примечательно, что отдельная часть современников была совершенно убеждена в том, что именно железные дороги стали причиной появления большого числа выходцев из Китая в российском приграничье. По замечанию одного из сторонников идей о «желтой опасности» и автора проекта «Желтороссии» публициста И.С. Левитова [см.: Ходяков, 2018], «триумфальное шествие китайцев в Россию» «не было заметно до постройки железной дороги и только два или три года тому назад в 1896/7 гг. они появились в Забайкалье массаами» [Левитов, 1900, с. 5]. Между тем специальный уполномоченный от Министерства иностранных дел В.В. Граве, отправленный в 1909 г. на Дальний Восток с целью разобраться в злободневном для региона «желтом вопросе», отмечал, что китайцы имели возможность попасть в Россию несколькими путями – морским (на пароходе до Владивостока), железнодорожным, а зачастую же – пешком. Добравшись из внутренних районов Китая по железной дороге до Харбина или ряда других станций КВЖД, многие китайские мигранты просто-напросто шли до российской границы пешком, поскольку не могли оплатить проезд по железной дороге [Граве, 1912, с. 10–11]. В результате получается, что железная дорога отнюдь не была для китайцев основным каналом попадания на российский Дальний Восток, однако во взглядах российских интеллектуалов ее наличие явно «усиливало» масштабы потенциальной опасности.

Отсюда появлялись и все неизменные призывы к российскому правительству, ставшие после проигранной Русско-японской войны еще более актуальными, ускорить процесс колонизации дальневосточной окраины русскими, пока она не оказалась всецело заселена китайцами. «Вопрос о желтой опасности – казалось бы, частный вопрос нашей дальневосточной окраины – оказывается, однако, вопросом глубокой государственной важности. Не в китайцах-рабочих, не в дешевой или дорогой расценке труда заключена его важность. То, что стало достоянием русского государства, принадлежит русскому народу, должно принадлежать ему, и ни прямо, ни косвенно не должно быть отторгаемо в чужие руки, в особенности при тех условиях, когда угроза отнятия этой части государства соседями становится слишком очевидной и опасность грозит непрерывно. Само собою понятно, что при таких условиях привлечение на эту окраину возможно большего числа русских людей, которые не могут не смотреть на нее как на свое, добытое кровью и трудом достояние, является делом прямой государственной необходимости», – отмечал участник третьей Государственной Думы В. Михайлов [Михайлов, 1912, с. 57]. Подобной точки зрения придерживался и А.И. Деникин, который в 1908 г. писал:

«Мы должны, не щадя сил и средств, с полным хотя бы напряжением платежных сил страны, заселить дальневосточную окраину, создать там сильную армию и связать ее с источником сил и средств – центром империи – двумя-тремя колеями железного пути. Это главное» [Деникин, 1908, с. 54].

Интересно, что подобная ситуация наблюдалась не только в России, но и в соседнем Китае. Здесь наличие прямого железнодорожного сообщения с Россией также нередко осмыслялось в категориях потенциальных угроз и вызовов [см.: Мавзый-юнь, 2010]. Передавая настроения китайской печати, «Амурская газета» в 1900 г. писала: «По мнению китайской газеты Шэнь Бао – Россия – это всепоглощающий кит... По всеобщему мнению, Россия обладает военной силою, превосходящей все государства 5 частей света... После того, как будет построена Сибирская железная дорога, которая из Маньчжурии проникнет в восточные провинции Китая, – китайская ограда будет окончательно снесена и мы тогда испытаем все бедствия этого события» [Амурская газета, 1900].

Подводя итог, стоит отметить, что железнодорожное строительство в значительной мере структурировало Дальний Восток, став стимулом для активного экономического развития приграничных территорий России и Китая. Именно железнодорожная ветка интенсифицировала процесс заселения российского Дальнего Востока и территорий Маньчжурии, по крайней мере вдоль линии КВЖД. Строительство Трансба и КВЖД содействовало оживлению межнациональных контактов и трансграничной миграции между Россией и Китаем. В «ментальном» плане железная дорога давала первым дальневосточным жителям российской окраины возможность ощутить большую связь и близость с европейской частью империи. Вместе с этим наличие прямой железнодорожной связи с многонаселенным Китаем формировало у отдельной части российского населения и громадное чувство напряженности по отношению к соседнему государству, чувство неуверенности за судьбу недавно присоединенных имперских владений.

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае. Международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: НП ИД «Русская панорама», 2004. 432 с.

Амурская газета. 1900. 3 марта.

Белоглазов Г.П. Русская земледельческая культура в Маньчжурии в конце XIX–20-х гг. XX в. // *Вестник ДВО РАН*. 2007. № 5. С. 108–115.

Василенко Н.А. Население полосы отчуждения КВЖД: опыт межнациональных контактов (1897–1917 гг.) // *Годы. Люди. Судьбы. История российской эмиграции в Китае. Материалы международной научной конференции, посвященной 100-летию г. Харбина и КВЖД*. М., 1998. С. 14–16.

Государственный архив Иркутской области (ГАИО). Ф. 72. Оп. ОЦ. Д. 60.

ГАИО. Ф. 198. Оп. 1. Д. 416.

Граве В.В. Китайцы, корейцы и японцы в Приамурье. Отчет уполномоченного министерства иностранных дел В.В. Граве. СПб.: тип. В.Ф. Киршбаума, 1912. 477 с.

Деникин А.И. Русско-китайский вопрос. Военно-политический очерк (со схемами и диаграммами). Варшава: тип. Варшавского Учебного Округа, 1908. 54 с.

Дятлов В.И. Миграция китайцев и дискуссия о «желтой опасности» в дореволюционной России // *Вестник Евразии*. 2000. № 1(8). С. 63–89.

Ларюэль М. «Желтая опасность» в работах русских националистов начала века // *Русско-японская война (1904–1905). Взгляд через столетие*. Под ред. О.Р. Айрапетова. М.: Три квадрата, 2004. С. 579–592.

Левитов И. Желтая раса. СПб.: тип. Г.А. Бернштейна, 1900. 40 с.

Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX–начале XX в. СПб.: Нестор-История, 2008. 668 с.

Матюшенский А. Пестрая опасность // *Санкт-Петербургские ведомости*. 1903. 20 сентября.

Михайлов В. Третья Государственная Дума и «желтая опасность». СПб.: тип. Р.В. Коротяевой, 1912. 63 с.

Общий свод по империи результатов разработки данных первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г. Под ред. Н.А. Тройницкого. СПб.: паровая типо-лит. Ныркина, 1905. Т. II. 417 с.

Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX–начала XX веков. Омск: изд-во Омск. гос. ун-та, 2004. 552 с.

Ремнев А.В., Суворова Н.Г. Колонизация азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX–начала XX века. Омск: Издательский дом «Наука», 2013. 248 с.

Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906). Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л.: изд-е Ленинградского Восточного Института им. Енукидзе, 1928. 605 с.

Ходяков М.В. Желтороссия конца XIX–начала XX веков в геополитических планах русской военной элиты // *Новейшая история России*. 2018. № 4. С. 880–897.

Шперк Ф. Россия Дальнего Востока. СПб.: Типография императорской академии наук, 1885. 503 с.

Marks Steven G. *Road to Power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850–1917*. Ithaca, New-York: Cornell University Press, 1991. 240 p.

马蔚云 Мавэйюнь. 中东铁路与黑龙江文化：中俄（苏）关系中的中东铁路问题 [КВЖД и культура Хэйлунцзяна: Проблема КВЖД в китайско-российских (советских) отношениях]. 哈尔滨 [Харбин]. : 黑龙江大学出版社 [Издательство Хэйлунцзянского университета], 2010. 324 页.

REFERENCES

Ablova N.E. *KVZhD i rossiyskaya emigratsiya v Kitaye. Mezhdunarodnyye i politicheskiye aspekty istorii (pervaya polovina XX v.)* [CER and Russian emigration in China. International and political aspects of history (first half of the 20th century)]. Moscow: NP ID "Russkaya panorama", 2004. 432 p. (in Russian).

Amurskaya gazeta. 1900. March 3 (in Russian).

Beloglazov G.P. *Russkaya zemledel'cheskaya kul'tura v Man'chzhurii v kontse XIX–20-kh gg. XX v.* [Russian agricultural culture in Manchuria in the late 19th–20^{ies} of the 20th century], in *Vestnik DVO RAN*. 2007. No. 5. Pp. 108–115 (in Russian).

Vasilenko N.A. *Naseleniye polosy otchuzhdeniya KVZhD: opyt mezhnatsional'nykh kontaktov (1897–1917 gg.)* [Population of the CER right-of-way: experience of interethnic contacts (1897–1917)], in *Gody. Lyudi. Sud'by. Istoriya rossiyskoy emigratsii v Kitaye. Materialy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii, posvyashchennoy 100-letiyu g. Kharbina i KVZhD*. [Years. People. Fate. The history of Russian emigration in China. Materials of the international scientific conference dedicated to the 100th anniversary of Harbin and the CER]. Moscow, 1998. Pp. 14–16 (in Russian).

State archive of Irkutsk region (GAIO). F. 72. Inv. OC. D. 60.

GAIO. F. 198. Inv. 1. D. 41b.

Grave V.V. *Kitaytsy, koreytsy i yaponsy v Priamur'ye. Otchet upolnomochennogo ministerstva inostrannykh del V.V. Grave* [Chinese, Koreans and Japanese in the Amur region. Report of the authorized representative of the Ministry of Foreign Affairs V.V. Grave]. St. Petersburg: tip. V.F. Kirshbauma, 1912. 477 p. (in Russian).

Denikin A.I. *Russko-kitayskiy vopros. Voyenno-politicheskiy ocherk (so skhemami i diagrammami)* [Russian-Chinese issue. Military-political essay (with schemes and diagrams)]. Warsaw: tip. Varshavskogo Uchebnogo Okruga, 1908. 54 p. (in Russian).

Dyatlov V.I. *Migratsiya kitaytsev i diskussiya o "zheltoy opasnosti" v dorevolutsionnoy Rossii* [Migration of the Chinese and the discussion about the "yellow peril" in pre-revolutionary Russia], in *Vestnik Evrazii*. 2000. No. 1(8). Pp. 63–89 (in Russian).

Laryuel' M. *"Zheltaya opasnost'" v rabotakh russkikh natsionalistov nachala veka* ["The Yellow Peril" in the works of Russian nationalists at the beginning of the century. Russian-Japanese War (1904–1905). A look through a century], in *Russko-yaponskaya voyna (1904–1905). Vzglyad cherez stoletie* [Russo-Japanese War (1904–1905). A look through a century]. Ed. O.R. Airapetova. Moscow: Three squares, 2004. Pp. 579–592 (in Russian).

Levitov I. *Zheltaya rasa* [The Yellow Race]. St. Petersburg: tip. G.A. Bernshteyna, 1900. 40 p. (in Russian).

Lukoyanov I.V. *"Ne otstat' ot derzhav..."*. *Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX–nachale XX vv.* ["Not to lag behind the powers...". Russia in the Far East in the late 19th–early 20th centuries]. St. Petersburg: Nestor-Istoriya, 2008. 668 p. (in Russian).

Matyushenskiy A. *Pestraya opasnost'* [The motley danger], in *Sankt-Peterburgskiyе vedomosti*. 1903. September 20 (in Russian).

Mikhaylov V. *Tret'ya Gosudarstvennaya Duma i "zheltaya opasnost'"* [The Third State Duma and the "yellow peril"]. St. Petersburg: tip. R.V. Korotayevooy, 1912. 63 p. (in Russian).

Obshchiy svod po imperii rezul'tatov razrabotki dannykh pervoy vseobshchey perepisi naseleniya, proizvedennoy 28 yanvarya 1897 g. [A general summary on the empire of the results of the development of data from the first general population census, conducted on January 28, 1897]. Ed. N.A. Troynitskogo. St. Petersburg: parovaya tipo-lit. Nyrkina, 1905. Vol. II. 417 p. (in Russian).

Remnev A.V. *Rossiya Dal'nego Vostoka. Imperskaya geografiya vlasti XIX–nachala XX vekov* [Russia of the Far East. Imperial geography of power of the 19th–early 20th centuries]. Omsk: izd-vo Omsk. gos. un-ta, 2004. 552 p. (in Russian).

Remnev A.V., Suvorova N.G. *Kolonizatsiya aziatskoy Rossii: imperskiye i natsional'nyye stsenarii vtoroy poloviny XIX–nachala XX veka* [Colonization of Asian Russia: imperial and national scenarios of the second half of the 19th–early 20th centuries]. Omsk: Izdatel'skiy dom "Nauka", 2013. 248 p. (in Russian).

Romanov B.A. *Rossiya v Man'chzhurii (1892–1906). Ocherki po istorii vneshney politiki samodержaviya v epokhu imperializma* [Russia in Manchuria (1892–1906). Essays on the history of the foreign policy of the autocracy in the era of imperialism]. Leningrad: izd-e Leningradskogo Vostochnogo Instituta im. Enukidze, 1928. 605 p. (in Russian).

Khodjakov M.V. *Zheltorossiya kontsa XIX–nachala XX vekov v geopoliticheskikh planakh russkoy voyennoy elity* [Yellow Russia of the late 19th–early 20th centuries in the geopolitical plans of the Russian military elite], in *Noveyshaya istoriya Rossii*. 2018. No. 4. Pp. 880–897 (in Russian).

Shperk F. *Rossiya Dal'nego Vostoka* [Russia of the Far East]. St. Petersburg: Tipografiya imperatorskoy akademii nauk, 1885. 503 p. (in Russian).

Marks Steven G. *Road to Power: the Trans-Siberian railroad and the colonization of Asian Russia, 1850–1917*. Ithaca, New-York: Cornell University Press, 1991. 240 p. (in English).

Ma Weiyun. *Zhongdong tielu yu Heilongjiang wenhua: zhongge (su) guanxi zhong de zhongdong tielu wenti* [CER and Heilongjiang Culture: The Problem of CER in Sino-Russian (Soviet) Relations]. Harbin: Heilongjiang University Press, 2010. 324 p. (in Chinese).

Статья принята к публикации 21.09.2023