

Таков наш соратник, настоящий ученый, полномочный представитель исторической науки Забайкалья, человек огромной трудоспособности, высокой порядочности и честности, интеллигент в лучшем смысле слова. Отмечая свое шестидесятилетие, он находится в расцвете творческих сил и энергии. Поздравляем его с юбилеем и желаем ему здоровья и успехов на благо забайкальцев, всех народов России!

Редакция присоединяется к теплым словам земляков Н.В. Гордеева, сердечно поздравляет Николая Васильевича с 60-летием и желает ему, сыну военного корреспондента и внучатому племяннику знаменитого русского писателя (*бабушка Н.В. Гордеева по линии отца Любовь Васильевна Болмасова была двоюродной сестрой Михаила Афанасьевича Булгакова*), крепкого здоровья и новых творческих успехов в его любимом занятии — научной публицистике. Ниже мы публикуем статью профессора Н.В. Гордеева, написанную в соавторстве с краеведом А.Г. Куликовым на «восточную тему».

Н.В. ГОРДЕЕВ, А.Г. КУЛИКОВ

ЗЕМЛЯ ДАЛЬНЯЯ, НО НАШЕНСКАЯ

Среди некоторых краеведов бытует мнение, будто просторы Маньчжурии, китайского Трехречья, других прилегающих к российской границе территорий Китая осваивали те, кого «вышвырнула за свои пределы красная Россия». Это глубоко ошибочное мнение. Волна белой эмиграции докатилась сюда лишь после того, когда местные обширные края были заселены и обустроены русскими, пришедшими задолго до революции. До того здешняя тайга находилась во владении зверья, искателей женьшеня и банд хунхузов. Особое место в этой исторической эпопее занимает строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД).

Восточная мудрость гласит: главное при выборе дома — выбор соседа. Россия и Китай «выбирали» друг друга в XVII—XVIII вв. Российская империя росла преимущественно на восток, китайская — на запад и север, постепенно входя в соприкосновение, отнюдь не всегда бесконфликтное.

Идея создания КВЖД явилась составной частью общей концепции экономической колонизации Россией богатых, но неразвитых районов Дальнего Востока. Эту концепцию С.Ю. Витте (министр финансов, будущий премьер-министр России) пытался безуспешно противопоставить военной доктрине освоения дальневосточных территорий, вынашиваемой штабом царской армии. «Земля дальняя, — любил

повторять он в обиходе, — но нашенская». Однако дело завершилось первой русско-японской войной.

Российский патриот, Витте предполагал активное использование Транссиба и КВЖД не только в стратегических, но прежде всего в экономических целях. Он ясно видел задачу — путем экономического проникновения в Китай и Корею обеспечить вывоз российских капиталов, получение выгодных концессий и широкое развитие транзитной торговли Запада и Востока через Россию.

Соглашение о постройке КВЖД было заключено в Москве в 1896 г. При этом для смягчения остро вставших вопросов о «нарушении суверенных прав Китая» русское правительство официально оставалось в стороне от строительства. Концессия на постройку дороги китайским правительством была выдана Русско-Китайскому банку, для чего последний учредил акционерное общество Китайской Восточной железной дороги. Часть акций была приобретена китайским правительством. Однако, ввиду того что акционерный капитал был совершенно недостаточен для дорогого предприятия, настоящим строителем выступила русская казна, которая на эти цели выделила несколько сот миллионов золотых рублей.

Постройка дороги была тесным образом связана с сооружением Великого Сибирского пути. Главным инженером был назначен строитель Рязано-Уральской дороги инженер Югович. Закладка КВЖД состоялась на русской территории, возле станции Полтавская в Уссурийском крае, в августе 1897 г. Позднее начальный пункт был признан неудобным и заменен станцией Гродеково.

Этот путь был соединен с Транссибом особой железнодорожной веткой: Карымское — Маньчжурия. Далее новостроящаяся дорога проходила через Хайлар, Харбин до станции Суйфыньхэ (Пограничная). В КВЖД входила также Южная линия — от Чанчуня до Дальнего (Дайрена) и Порт-Артура. Там, в соответствии с китайско-русской конвенцией от 1898 г., находились русские войска, а непосредственно южная часть Квантунского полуострова была передана России в аренду на 25 лет для постройки военно-морских баз. Было решено соединить их с основной магистралью КВЖД.

Строили дорогу с быстротой, которая превзошла ожидания и расчеты ее строителей. Работы были приостановлены лишь во время Боксерского восстания и возобновлены сразу же после его подавления. Особенно активно развивалась южная часть — ввиду постройки южных российских портов.

96 лет назад, 1 июля 1902 г., было открыто временное движение, а год спустя новая магистраль перешла в постоянную эксплуатацию. Вместо временного управления было создано Управление эксплуатации дороги с новым начальником-полковником Д.Л. Хорватом во главе, бывшим до этого начальником Средне-Азиатской железной дороги.

Благодаря усилиям России пустынный ранее край Китая в течение двух десятилетий был обустроен и превращен в цивилизованный. Русскими переселенцами были выстроены целые города, в том числе русский город Харбин, огромное количество гражданских сооружений, промышлен-

ных предприятий
менее 30 тысяч
ство России истр

Дальнейшая и
тсмутовскому догово
Витте, южная лин
дела ею до 1954
советско-китайски
мерческое предд

Русское насе
строительства КВ
В числе белозми
не запятанных п
зованиям «в Сов
ступающих бело

После японской
ленная война про
организации из ч
японскими оккуп
ствии с потребно
ваемая «Русская
чески в составну
осуществляла ди
на КВЖД, вела р

На протяжении
вел антисоветскую
Под его непосред
руженных форми
ваний по особому
нимали крестьян
власти, совершал

В китайском жука». Под видом местных поселенцев учиняла те самые взаймы сообщавшие Забайкалье, пытались колхозные» настроения исторических фактов, никнувшиеся вло

Завершение в
дение Северо-Во
в истории КВЖД.
ким управлением
железную дорогу
ющим КЧЖД был

ных предприятий. Русское население в это время составляло здесь не менее 30 тысяч человек. На развитие и обустройство края правительство России истратило за эти годы 260 млн золотых рублей.

Дальнейшая история КВЖД обретает драматический характер. По Портсмутскому договору 1905 г., подписание которого также связано с ролью Витте, южная линия дороги была передана Россией Японии, которая и владела ею до 1954 г. Северная линия, собственно КВЖД, в соответствии с советско-китайским соглашением 1924 г., рассматривалась как чисто коммерческое предприятие, управляемое совместно обеими сторонами.

Русское население было в основном из тех, кто остался там после строительства КВЖД и окончания русско-японской войны 1904–1905 гг. В числе белоэмигрантов были тысячи обманутых честных людей, ничем не запятанных перед русским народом. Они сочувствовали преобразованиям «в Совдепии», но поток разгромленных Красной Армией отступающих белогвардейцев воспрепятствовал их возвращению в ДВР.

После японской оккупации Маньчжурии началась настоящая необъявленная война против СССР. Возникли и начали действовать фашистские организации из числа русских белоэмигрантов. Они установили связь с японскими оккупационными властями, строили свою работу в соответствии с потребностями японской разведки и контрразведки. Так называемая «Русская фашистская партия» в Харбине превратилась практически в составную часть японо-маньчжурской мафии в Маньчжоу-Го, осуществляла диверсии против советских учреждений и организаций на КВЖД, вела разведку в Иркутске, Чите, Благовещенске.

На протяжении 25 лет возглавлял русскую белоэмиграцию и активно вел антисоветскую деятельность уроженец Забайкалья атаман Семенов. Под его непосредственным руководством проводилась подготовка вооруженных формирований для нападения на СССР. Части этих формирований по особому заданию действовали на территории Забайкалья, поднимали крестьян и казаков на вооруженную борьбу против советской власти, совершали диверсии на железнодорожных магистралях.

В китайском Трехречье настоящий ужас наводила банда «Черного жука». Под видом красноармейских отрядов она совершала налеты на местные поселения, убивала людей и скот, сжигала жилища, словом учиняла те самые «большевистские зверства», о которых на завтра захлеб сообщала белоэмигрантская пресса. Бандиты проникали в Забайкалье, пытались использовать, как они выражались, «антисплош-колхозные» настроения. Однако обо всем этом, как и о многих других исторических фактах, умалчивают наши «отдельные» краеведы, проникнувшиеся вдруг «перестроечной» злобой к Советской власти.

Завершение второй мировой войны, поражение Японии и освобождение Северо-Востока Китая в августе 1945 г. открыли новую страницу в истории КВЖД. Вновь заработала под совместным советско-китайским управлением магистраль, переименованная в Китайско-Чанчуньскую железную дорогу (КЧЖД), с южной веткой до Порт-Артура. Управляющим КЧЖД был назначен генерал-директор III ранга А.Ф. Журавлев.

Для оказания помощи по просьбе китайской стороны советское руководство направило в 1948 г. в Маньчжурию группу советских специалистов под руководством генерала И.В. Ковалева, который в годы Великой Отечественной войны был министром путей сообщения.

Китайское руководство высоко оценило работу группы. Мао Цзедун направил Сталину следующую телеграмму: «Мы очень благодарим Вас за то, что Вы откомандировали к нам тов. Ковалева для оказания нам помощи по восстановлению железных дорог и других экономических работ. При помощи тов. Ковалева и других советских товарищей пути сообщения железных дорог в Маньчжурии в основном уже восстановлены. Сейчас тов. Ковалев совместно с китайскими товарищами разработал план по восстановлению железных дорог всего Северного Китая... Мы будем иметь 18000 километров железных дорог (включая сюда железные дороги Маньчжурии), которые будут пущены в эксплуатацию».

По договоренности правительств СССР и КНР от 14 февраля 1950 г. было подписано соглашение о передаче Советским Союзом безвозмездно своих прав на КЧЖД, со всем принадлежащим дороге имуществом, Китайской Народной Республике. К окончанию совместного советско-китайского управления и эксплуатации КЧЖД, которое приходится на 1953 г., дорога уже располагала необходимыми китайскими техническими кадрами, развитой инфраструктурой, была готова к эксплуатации на самостоятельной основе. В этом — несомненное проявление доброй воли СССР в отношении своего восточного соседа.

Исследование истории КВЖД выявляет удивительную «связь времен». Наиболее дальновидные политики России еще столетие назад прозорливо отмечали огромную роль будущего Азиатско-Тихоокеанского региона, подчеркивали необходимость органического вхождения в него России. Эта идея поддерживалась, в частности, в трудах Амурской экспедиции под руководством Граве, где прямо указывалось на вероятность утраты Россией столь благоприятной перспективы, на усиление угрозы для Забайкалья и Дальнего Востока со «стороны желтой колонизации». Царское правительство осталось глухим к этим предостережениям.

В новых условиях российское правительство, к сожалению, не извлекло уроков из истории, повторяя ошибки царизма с упорством, достойным иного применения. Проблемы демаркации российско-китайской границы (в принципе это лишь уточнение линии ее прохождения) не всегда решаются в пользу России. Вот уже и забайкальские земли в пойме Аргуни оказались «по ту сторону границы».

А тем временем в недрах чиновничьих кабинетов МПС вызрело абсурдное решение не наращивать потенциал железнодорожных магистралей Дальнего Востока и Забайкалья. Критическое положение сложилось на Читинском участке БАМа в связи с «закрытием» этой дороги. Последствия ликвидации управления Забайкальской железной дороги станут губительными для развития региона.

«РУССО»

В этом году и новича Пестеля. Не дам П.И. Пестеля предлагает вниманию которой выражены ков и аспирантка учений ИГЭА А.В. ной мысли как жи проблемами совр объясняется непр ям лидеров декаб по-новому будут

Редко встреч трепет от того, что непостижимым, не Кажется, сам Бог, ограничить их прев теля, безусловно, тико-экономическо явственнее станов

Статья написана программой «Ахт XX века» (руководитель М. М. Загоруйко)