

Глава 1. Сибирская железная дорога и КВЖД

1.1. Историография

Сибирская железная дорога по праву может считаться наиболее выдающимся результатом деятельности С.Ю. Витте. До сегодняшнего дня это самая протяженная в мире магистраль, сооружённая в рекордно быстрые сроки. Несмотря на огромную роль этой магистрали для России, исследований по её истории существует немного. Правда, значительное количество изданий (с 1860-х гг.) посвящено планам сооружения Сибирской железной дороги. Это были не исследования, а общие рассуждения о проекте магистрали либо публицистика, содержащая размышления о её возможной пользе¹. Исключение составили лишь труды Императорского Русского технического общества, которое власть привлекла к проведению экспертизы различных проектов². Ещё до 1917 г. появилось несколько значительных по объёму изданий (история создания, путеводители и т.п.), в которых в общем была представлена фактическая сторона строительства магистрали³. Но в целом авторы выражали ведомственную точку зрения (Министерства финансов) на Сибирскую железную дорогу⁴, которая представляла проблемы под опреде-

¹ Богданович Е.В. О Сибирской железной дороге и о развитии уральского горного промысла. СПб., 1866; он же. Проект Сибирско-Уральской железной дороги. СПб., 1868; Мельников П.П. О Сибирской железной дороге. М., 1869; Северянин. О Сибирской железной дороге. СПб., 1875; Записка о наивыгоднейшем направлении Сибирской железной дороги. [СПб.] 1881; Несколько слов по вопросу о Сибирской железной дороге. М., 1882; Бугульминский Н. Сибирская железная дорога с точки зрения купца Милютина. Казань, 1884; К вопросу о Сибирской железной дороге. Киев, 1887; Нужна ли Сибири железная дорога? Красноярск, 1890; Анненков М.Н. Сибирская транзитная железная дорога. [СПб., 1890]; Волошинов [Н.А.] Сибирская железная дорога. СПб., 1890; Сибирь и трансаязиатский железный путь. СПб., 1891; Материалы к истории вопроса о Сибирской железной дороге. СПб., 1891 и т.д.

² Труды комиссии Императорского Русского технического общества по вопросу о Сибирской железной дороге и вопрос о дальнейших изысканиях и исследованиях в Сибири. СПб., 1891.

³ Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в её прошлом и настоящем. СПб., 1903; Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. Под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова и А.Ф. Здзярского. За 1900–1916 гг. вышло не менее 11 изданий.

⁴ Например, «Историческая справка о сооружении Великого Сибирского железнодоро-

лённым, удобным для министерства углом зрения, не замечая некоторых из них (например, ограниченность экономических перспектив дороги, преувеличенные надежды на её транзитную роль в международной торговле и др.). Сооружение магистрали выглядело просто как осуществлённый казной масштабный технический проект, имеющий важное значение для экономики империи.

После пуска Сибирской железной дороги в эксплуатацию содержание работ, ей посвящённых, резко меняется. Едва ли не большую их часть стали составлять критические отзывы о её роли и работе⁵. Авторы писали не только о достижениях, но и о несбывшихся надеждах, имеющихся проблемах. Важное значение имеет публиковавшаяся отчётность в связи со строительством и эксплуатацией Сибирской железной дороги, обильно публиковавшаяся в то время и во многом подтверждавшая заключения скептиков⁶.

После 1917 г. вопрос о Сибирской железной дороге вызывал незначительное внимание в историографии. Лишь в 1960-е гг. интерес к её истории возрос. В 1962 г. появилось небольшое компилятивное сочинение А.В. Паталеева, кратко изложившего основные факты из истории строительства магистрали⁷. В 1966 В.Ф. Борзунов защитил докторскую диссертацию, посвящённую истории строительства Транссибирской магистрали. Однако опубликовать её в качестве монографии ему удалось лишь в 2001 г.⁸ В отличие от дореволюционной историографии, автор помещает Сибирскую железную дорогу в широкий контекст как международных отношений, так и истории России, связанной с развитием отечественного капитализма и империализма. Соответственно, он изучает прежде всего её «всемирное» значение⁹. В.Ф. Борзунова меньше интересовали вопросы строительства и экономические проблемы железной дороги. Тем не менее, он усмотрел её «органическую связь» с деятельностью

рожного пути. Составлена в Общей канцелярии министра финансов» (СПб., 1903), которая готовилась под непосредственным руководством С.Ю. Витте. Не упомянутым на титульном листе автором являлся чиновник Министерства финансов М.Г. Зельманов.

⁵ Мясоедов-Иванов В.А. В какой степени Сибирский путь может оправдать возлагаемые на него надежды. СПб., 1902; Фёдоров М.П. Экономическое положение Сибирской магистрали. СПб., 1912; он же. Соперничество торговых интересов на Востоке. СПб., 1903; Шмуккер М.М. Финансы казённой сети железных дорог России в связи с бюджетом (1890–1913 гг.) и очерк «Восточно-Китайской железной дороги». Вольск, 1918.

⁶ Краткий обзор коммерческой деятельности Сибирской железной дороги за 1909 г. по сравнению с предыдущими годами десятилетия (1900–1909 гг.). Томск, 1910.

⁷ Паталеев А.В. История строительства великого Сибирского железнодорожного пути. Хабаровск, 1962.

⁸ Борзунов В.Ф. Транссибирская магистраль в мировой политике великих держав. Ч.1–2. М., 2001.

⁹ Там же. С.14.

капитала в Сибири и на Дальнем Востоке¹⁰. Несмотря на то, что В.Ф. Борзунов опирается на значительное количество фактического материала, собранного из многих источников (публикации, исследования, периодическая печать, архивы), в работе превалирует иллюстративный стиль (когда то или иное положение, высказанное им, просто подкрепляется примерами)¹¹. В своих оценках, не всегда аргументированных, автор иногда излишне категоричен. Так, В.Ф. Борзунов пришёл к необоснованному выводу, что Сибирская железная дорога способствовала международной торговле в широком плане и сближению рынков Запада и Востока¹². В работе также содержится немало неточностей, особенно в деталях.

В англоязычной историографии надо отметить прежде всего монографию Стивена Маркса об истории строительства Сибирской железной дороги¹³. К сожалению, автор был вынужден довольствоваться преимущественно опубликованными источниками, к фондам РГИА по этой проблеме он не был допущен. Конечно, эта источниковая ограниченность не могла не сказаться на работе. С. Маркс рассматривает Транссибирскую магистраль с разных сторон: и как политическое предприятие, и как торговую артерию, и как мощное средство колонизации дальневосточной окраины России.

КВЖД посвящены лишь две большие, фундаментальные работы, обе они появились почти столетие назад. В 1914 г. была издана хорошо иллюстрированная история КВЖД, так же, как и история Сибирской магистрали, носившая официальный характер. Затем, десятилетие спустя, появилось исследование Е.Х. Нилуса (издан только первый том, второй остался в рукописи, хранящейся ныне в РГИА). Автор – сотрудник КВЖД – писал историю дороги, используя архив Пекинского отделения общества, находящийся сейчас в Китае¹⁴. Его источниками послужили также воспоминания участников тех событий, которых оставалось к началу 1920-х гг. ещё немало. Подход Е.Х. Нилуса оказался как бы промежуточным, он объединил в себе официальные рассуждения о нужности и полезности дороги со скептическим отношением к её экономическому значению для России и тем более – для транзитной торговли. В представлении Е.Х. Нилуса, КВЖД – это громадное предприятие, создавшее самостоятельную инфраструктуру, вообще новый уклад жизни в китайской Маньчжурии, постепенно интегрировавшееся в

¹⁰ Там же. С.27.

¹¹ В конце книги – список из 565 титулов.

¹² Там же. С.62.

¹³ Marks S.G. Road to Power. The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia 1850–1917. N.Y., 1991.

¹⁴ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. Т.1. Харбин, 1923. С.XIV.

местную жизнь и подтягивавшую местную экономику к техническому и экономическому уровню дороги. Конечно, кроме этих двух книг КВЖД посвящено огромное количество всевозможной литературы, но она затрагивает, как правило, разные вопросы функционирования магистрали, не вписывая их в политический контекст¹⁵.

Лишь в последние годы в российской историографии появилось несколько работ, которые снова обращаются к теме «русской Маньчжурии», но уже с иных позиций. Г.В. Мелихов в 1991 г. опубликовал книгу-воспоминание о появлении Харбина в связи со строительством железной дороги¹⁶. Она носит не столько исследовательский, сколько публицистический характер, но события изложены в ней с большой точностью. Недавно изданная монография доктора исторических наук Н.Е. Абловой посвящена истории КВЖД в основном после 1917 г.¹⁷

В одной из последних англоязычных работ, касающихся истории КВЖД, проявился модный ныне постмодернизм. Американская исследовательница Чиа Юнсу усмотрела в истории строительства КВЖД и Амурской железной дороги, прежде всего, расовую политику Петербурга в регионе, базировавшуюся на разных типах колониализма¹⁸. С точки зрения автора, сооружение трассы в Маньчжурии якобы демонстрирует «вестернизаторский» подход, тогда как железная дорога вдоль Амура отразила уже представление власти о «жёлтой опасности», состоявшей в привлечении труда китайцев и корейцев для строительных работ. Вся конструкция Чиа Юнсу выглядит надуманной и противоречит фактам. Например, курс на заселение Приамурья был взят властью ещё в 1880-е гг., и она никогда от него не отступала. А КВЖД рассматривалась не столько в понятиях «цивилизаторской миссии» (это почти никого не интересовало), а прежде всего как коммерческое предприятие. Чиа Юнсу в своём исследовании опирается преимущественно на публицистику определённого направления (И. Левитов, С.Д. Меркулов), действительно трубившую о «жёлтой опасности», которая не отражала ни действительные намерения, ни реальную политику Петербурга. Эта статья – образец того, насколько сложно претендовать на создание оригинальной и корректной интерпретации событий при слабом знакомстве с фактами.

¹⁵ Гейштор И.Э. Экономическое обследование района КВЖД. СПб., 1904; Тищенко П.С. Китайская Восточная железная дорога. 1903–1913 гг. [Экономический обзор]. [Харбин, 1914].

¹⁶ Мелихов Г.В. Маньчжурия далёкая и близкая. М., 1991.

¹⁷ Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2005.

¹⁸ Chia Yin Hsu. A Tale of Two Railroads: «Yellow Labor», Agrarian Colonization and the Making of Russianness at the Far Eastern Frontier, 1890s–1910s // *Ab Imperio*. 2006. №3. С. 217–253.