

ПЕРВОСТРОИТЕЛИ КВЖД

К 100-летию МАГИСТРАЛИ



Надежда Алексеевна ВАСИЛЕНКО, кандидат исторических наук

*Вечная память нелегкой судьбе,
Гордой судьбе освоителей края,
Всем, кто оставил ее по себе,
В разные сроки в краю умирая...*

Елена Влади (Никобадзе)
«Полоса отчуждения...»

Сто лет тому назад по территории современного Северо-Восточного Китая, в прошлом Маньчжурии, пролегла Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), связавшая европейскую часть России с ее дальневосточной окраиной. История сооружения КВЖД, ее роль в хозяйственном освоении российского Дальнего Востока и Маньчжурии, влияние на развитие политических, экономических, демографических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии и другие вопросы, имеющие отношение к КВЖД, до сих пор являются объектами изучения как в российской, так и в зарубежной науке.

В этой статье рассмотрен лишь начальный этап строительства КВЖД до пуска дороги в официальную эксплуатацию, показана созидательная роль строителей в сооружении дороги и поселений, возникновении торгово-промышленной и культурной жизни в русском зарубежье на Дальнем Востоке на рубеже XIX—XX вв.

Строительство КВЖД было осуществлено в довольно короткие сроки, с 1898 (не считая изыскательских работ) до 1903 г. Официальной датой передачи КВЖД в эксплуатацию считается 1(14) июля 1903 г., когда началось регулярное движение по магистрали через Китай. Это знаменательное событие прочно вошло в жизнь русских людей на российском Дальнем Востоке и в Маньчжурии как один из важных праздников. Первый юбилей — 10-летие КВЖД был отмечен в Харбине в 1913 г. Итоги деятельности магистрали были тогда обобщены в работе П.С. Тищенко, городского головы Харбина¹. В ней содержатся наиболее важные сведения о дороге, структуре ее управления, показаны развитие г. Харбина за 10 лет и жизнь первых русских поселенцев в полосе отчуждения...

В 1923 г. русская общественность Харбина и полосы отчуждения отмечала 25-летие начала строительства КВЖД. В честь этого события был вы-

пущен специальный номер газеты «Русский голос» (11 июля 1923 г.)². В нем КВЖД рассматривалась как «колоссальный и единственный в своем роде памятник нашей национальной предприимчивости и энергии, созданный нами в совершенно чуждых и непривычных условиях Дальнего Востока»³.

В год 25-летия КВЖД в Харбине издали объемный труд агента КВЖД Е.Х. Нилуса, в котором были собраны разнообразные сведения о ходе строительства магистрали, жизни инженеров и рабочих..., первостроителей и другие вопросы⁴. Е.Х. Нилус писал: «По малолюдной, суровой стране, в полной мере лишенной всяких технических ресурсов, где даже обыкновенные гвозди или пустые бутылки представляли собой первое время диковинку ... менее чем в пять лет был проведен и прекрасно оборудован сплошной рельсовый путь...»⁵

Нужно отдать должное русским специалистам, от рабочего до инженера, благодаря которым в короткий срок была построена КВЖД, вспомнить их сегодня. По окончании строительства многие из них продолжали работать на железной дороге, составляя основу русского населения в Маньчжурии.

Кадры для КВЖД формировались в России, в частности, ими занимался лично министр финансов С.Ю. Витте. Главным инженером был А.И. Югович, работавший до КВЖД в такой же должности на сооружении Рязанско-Уральской железной дороги. Его помощниками были инженеры С.В. Игнациус, С.М. Ваховский, Н.С. Свягин, Н.Н. Бочаров и др., как опытные, так и начинающие. В будущем Харбине обосновалось Управление по постройке КВЖД во главе с инженером С.В. Игнациусом. На ст. Пограничная находилась резиденция инженера Н.С. Свягина, который отвечал за постройку восточной линии магистрали. Возле строившегося Хинганского туннеля была основана резиденция инженера Н.Н. Бочарова — строителя западного участка дороги. Начальником южной линии был Ф.О. Гиршман, ему помогали инженеры Н.А. Казы-Гирей, Б.А. Ринек, А.И. Шидловский и др.

В июле 1903 г., когда дорога вступила в эксплуатацию, в Харбине было создано Управление КВЖД. В его состав вошли высококвалифицированные специалисты из России, от которых зависела организация работ и их темпы. В первое десятилетие существования КВЖД Управление дороги состояло из ряда служб и отделов⁶. Канцелярию управления возглавлял В.П. Лепешинский, затем он был начальником коммерческой части. Лепешинский заведовал церквями, которые строились на средства КВЖД, но в 1908 г. церковный отдел перешел в ведение помощника управляющего дорогой по гражданской части. В юридическом отделе главным юрисконсультом был П.М. Дорогунцев. Коммерческой частью и контролем сборов ведал К.П. Лазарев. Главным бухгалтером работал В.И. Драве. Врачебная часть находилась в ведении Ф.А. Ясенского и его помощника Э.П. Хмара-Борщевского. Службу пути и сооружений возглавлял князь С.Н. Хилков... В общем, в управлении строительством КВЖД числилось около двух десятков отделов и служб.

К концу 1903 г. была организована полицейская служба. Ее возглавил полковник А.И. Заремба. Для её несения в полосе отчуждения из Заамурского округа пограничной стражи были командированы 18 офицеров и 714 нижних чинов⁷. На линиях дороги создали семь полицейских отделений. Надо отметить, что администрация КВЖД состояла из квалифицированных специалистов, имевших богатый опыт работы на железных дорогах Российской империи.

Для привлечения русских рабочих на строительство КВЖД были введены различные льготы и поощрения. Приглашенным на штатные должности

из европейских и азиатских областей России выдавались подъемные средства в зависимости от расстояния. Прибывшие из Европейской России и Средней Азии получали трехмесячный оклад, из Западной Сибири — двухмесячный, из Приамурского края и Забайкалья — месячный оклад содержания⁸. Для работы по обслуживанию железнодорожных линий привлекались главным образом квалифицированные рабочие с Рязано-Уральской и Уссурийской железных дорог⁹. Источником пополнения рядов рабочих были отставные нижние чины армии. В них правительство видело не только дисциплинированных рабочих, но и надежную опору империи. Предпочтение при зачислении на службу КВЖД отдавалось нижним чинам Заамурского округа пограничной стражи и бригаде железнодорожных войск, сосредоточенных в зоне КВЖД.

Заамурская воинская железнодорожная бригада на дороге была сформирована по инициативе управляющего КВЖД генерала Д.Л. Хорвата. Она состояла из молодых людей призывного возраста, которые одновременно исполняли свою воинскую повинность и технически обслуживали дорогу. Попутно бригада охраняла железнодорожные пути, сооружения и служащих дороги от хунхузов и других злоумышленников¹⁰. В 1903 г. в составе бригады был сформирован технический учебный батальон численностью в 500 чел. В ротах солдаты изучали инструкции и положения, позволявшие в будущем занять нижние железнодорожные должности, более способные занимались в техническом учебном батальоне, где из них готовили машинистов, помощников машиниста, десятников и артельных старост. Обучение в техническом батальоне сопровождалось практическими работами на железной дороге.

Для работы на КВЖД привлекались и выходцы из казачьего сословия. Казаки выполняли мелкие строительные работы, служили матросами на реках, были охранниками и т. д. В составе первой партии строителей дороги, прибывших на место будущей постройки во главе с инженером А.И. Шидловским, находились казаки. Первоначально они составили костяк созданной в зоне КВЖД Охранной стражи. Ее начальником был участник русско-турецкой войны полковник А. Генгросс.

Всех перечисленных здесь российских граждан можно назвать первостроителями КВЖД. Они, как это было принято на российских железных дорогах, делились на три основные группы: постоянные, временные и поденные. К штатным категориям относились рабочие паровозных и поездных бригад, стрелочники, телеграфисты, сцепщики, осмотрщики вагонов, станционные и переездные сторожа и т. д. У них был твердый месячный заработок, который не зависел ни от интенсивности их работы, ни от производительности труда. К поденным и временным рабочим относились ремонтники подвижного состава, железнодорожных путей, стрелок, переводов, телеграфных аппаратов и линий. К ним относились также литейщики, слесари, токари, плотники, котельщики, фрезеровщики, разнорабочие и др. Эта категория составляла свыше 40% от общего числа рабочих на дороге¹¹.

По окончании строительства КВЖД на службе дороги насчитывалось 39 071 чел., из них 18 123 русских и 20 948 китайцев¹². Особенность состава рабочих кадров КВЖД состояла в том, что на дорогу в большом количестве было привлечено китайское население. Часть его уже имела опыт строительных работ. Но в большинстве случаев китайские рабочие выполняли самую тяжелую и трудоемкую работу, не требовавшую квалификации: вырубали каменные карьеры, лесные массивы, строили туннели и т. п.

С первых дней строительства в снабжении дороги использовались услуги частных лиц. Это были поставщики продуктов, строительного материала, подрядчики, промышленники... Прибывали они из Хабаровска и Благовещенска по водному пути. Главный инженер КВЖД А.И. Югович выдавал им авансы для выполнения подрядных работ и различных поставок¹³. Постройка дороги стала также мощным фактором в развитии судоходства на Сунгари. Речные суда долгое время были заняты перевозкой строительных материалов для КВЖД. Одним из крупных поставщиков дров, шпал и др. был дальневосточный лесопромышленник Л.Ш. Скидельский. Ему также принадлежит первенство в разработке лесных массивов в Северной Маньчжурии. Помимо поставок для КВЖД фирма «Наследники Л.Ш. Скидельского» приобрела у китайского правительства пять лесных концессий и занималась экспортом высококачественных лесных материалов в страны Европы и Южную Африку¹⁴. Вслед за фирмой Скидельского в Маньчжурии появились и другие русские лесопромышленные компании — «Бр. Воронцовы», «Бр. Шевченко», лесные концессии Ковальского и др.

С КВЖД связано становление торгово-промышленной жизни в полосе отчуждения. Еще до открытия эксплуатации магистрали в Харбине возникло первое Маньчжурское мукомольное товарищество. Вторая мельница была построена на средства дороги в 1902 г. и передана частному Сунгарийскому мукомольному товариществу. В 1903 г. появились мельницы на станциях Имяньпо и Куанчэнцзы. Благодаря притоку русских коммерсантов, деловых людей в полосе отчуждения КВЖД было положено начало развитию многих отраслей промышленности.

Одной из огромных заслуг первых русских поселенцев в районе сооружения дороги, безусловно, является возведение административного центра российской колонии в Маньчжурии — города Харбина. Только на примере этого уникального русского города можно проследить широкую деятельность русских людей в дальневосточном зарубежье. 28 мая 1898 г. к месту будущего города прибыли помощник главного инженера С.В. Игнациус, начальник 9-го строительного участка инженер князь С.П. Хилков и другие строители в числе 60 чел.¹⁵ Приехавшие расположились на полуразрушенном ханшинном заводе, приобретенном инженером Шидловским у китайцев. Это место впоследствии получило название Старый Харбин. Он рос быстрыми темпами. Здесь разместились главная контора КВЖД, штаб Охранной стражи, первая типография, железнодорожная больница, ставшая позднее Центральной больницей КВЖД. Частные предприниматели вкладывали свои средства в торговые лавки, различные мастерские и первые предприятия обрабатывающей промышленности. Так, в 1898 г. в Старом Харбине открылась первая еврейская торговая фирма «Руссиаль» (парикмахерская и парфюмерный магазин), в 1900 г. появилось Харбинское отделение торгового дома «Чурин и К°», в 1902 г. — торговый дом «Бр. Агисшевых», в 1903 г. — первый на Дальнем Востоке магазин и склад чая И.Ф. Чистякова, потом — гостиницы и столовые...

Как отмечал П.С. Тищенко, Харбин ко времени пуска КВЖД в эксплуатацию в 1903 г. представлял собой уже значительный торгово-промышленный центр. Быстрый рост города вызвал необходимость замощения его улиц. Этот вопрос решался под председательством начальника службы пути С.Н. Хилкова, представителей полиции и местного населения.

В 1898 г. по инициативе Общества КВЖД была открыта первая железнодорожная школа в Старом Харбине. Учителем в ней стал И.С. Степанов. Он сам составил букварь, по которому занимались первые ученики. Ему же

принадлежала инициатива привлечения в русскую школу китайских подростков для обучения их русскому языку. Вторым учителем на следующий год была приглашена Г.Н. Павлевская. Число русских учеников возросло до 70 чел., в 1900—93 ученика, в 1901 г. — 140, а в 1902 г. — уже 207¹⁶. К концу 1903 г. были открыты еще 5 школ: в районе Сунгарийского моста и на станциях Пограничной, Имяньпо, Бухэду и Ханьдаохэцзы¹⁷. 15 августа 1903 г. открылась женская гимназия М.С. Генерозовой, положившая начало частному образованию.

В год пуска КВЖД в Харбине прошла первая перепись городского населения. Материалы переписи, по свидетельству П.С. Тищенко, не сохранились, они погибли во время пожара в 1905 г.¹⁸ Однако, по данным китайского историка Ли Шусяо, в середине 1903 г. в Старом Харбине жили 4 688 чел., в Новом городе — 23 040 чел., в районе Пристаней — 16 848 чел. Всего — 44 576 чел., из них — 38 983 мужчины, 5 593 женщины. По национальности они распределялись следующим образом: китайцев — 28 338 чел., российских подданных — 15 579 чел., японцев — 462 чел., другие — 200 чел.¹⁹

В полосе отчуждения КВЖД существовала налаженная система русского административного управления, действовали свои суды, полиция, школы, больницы, библиотеки, театры и т. д. Первый театр в Харбине назывался «Хилковский», руководил им И.М. Арнольдов. В 1903 г. открылись театр «Буфф» и Общедоступный драматический театр. Первая домовая церковь была открыта в Старом Харбине в феврале 1898 г. Первым православным священником в Маньчжурии был о. А. Журавский.

Таким образом, в годы строительства КВЖД русские создали уникальный «русский остров» в инокультурной среде, который и сегодня живет и процветает, правда, уже как город КНР.

¹ Тищенко П.С. Китайская Восточная железная дорога. 1903—1913 гг. Харбин, 6. г.

² ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 41. Л. 96—104.

³ Там же. Л. 41.

⁴ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. Харбин, 1923. Т. 1.

⁵ Там же. С. 31.

⁶ Тищенко П.С. Китайская Восточная... С. 8—12.

⁷ Там же. С. 15.

⁸ ЦГАДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 249. Л. 253.

⁹ В.С. Китайская Восточная дорога в цифрах // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. 1909. № 1. С. 23.

¹⁰ ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 41. Л. 137.

¹¹ Рашин А.Г. Формирование рабочего класса России. Историко-экономические очерки. М., 1958. С. 123.

¹² Приамур. ведомости. 1904. 15 февр.

¹³ Байков Н. КВЖД: (К 100-летию российской дальневосточной эмиграции) // Рубеж. 1998. № 3. С. 287.

¹⁴ ГАХК. Ф. 831. Оп. 2. Д. 31. Л. 25.

¹⁵ Там же. Д. 42. Л. 6.

¹⁶ Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1991. С. 74.

¹⁷ ГАХК. Ф. 831. Оп. 2, Д. 31. Л. 44.

¹⁸ Тищенко П.С. Китайская Восточная... С. 16.

¹⁹ Ли Шуся. Хаэрбин лиши бяньнянь (Историческая летопись Харбина). Харбин, 2000. С. 19—20.

Summary. «The First Builders of the Chinese Eastern Railway» is the title of the article by Candidate of Historical Sciences Nadezhda Vasilenko. The article is devoted to the Centenary of the Railway. It deals with the initial stage of the construction; it shows the part played by the Russian builders, their trade-industrial activity, and spare time. The author underlines that the Russian builders of the railway created in Harbin a unique «Russian Island» in foreign ethnic-cultural surrounding.