

Владимир Григорьевич Дацышен

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

*Сибирский федеральный университет
Красноярск, Россия*

dazishen@mail.ru

КИТАЙСКАЯ ЧАНЧУНЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА – ОБОЙДЕННОЕ ВНИМАНИЕМ НАСЛЕДИЕ КВЖД

Аннотация: Статья посвящена проблемам места и роли Китайской Чанчуньской железной дороги (КЧЖД) в материальном и духовном наследии Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). В данной статье представлен исторический обзор совместных русско-китайских железных дорог в Северо-Восточном Китае и рассмотрен круг фактов и проблем, обусловивший необходимость изучения истории КЧЖД. На основе рассмотрения отечественной историографии КВЖД и КЧЖД показана степень изученности истории КЧЖД. По итогам изучения проблемы сделан вывод о том, что в российской науке до сих пор не появилось ни одной работы, где бы история КЧЖД стала предметом специального исследования, российское научное сообщество не озвучило необходимость полноценного включения истории КЧЖД в историю России и русско-китайских отношений.

Ключевые слова: *Китайская Чанчуньская железная дорога, российская историография КЧЖД, материальное и духовное наследие КВЖД.*

Благодарности: 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/>.

Яркой и важной страницей истории России, Китая и русско-китайских отношений является история Китайско-Восточной железной дороги. Дорога оставила богатое материальное и духовное наследие, оказавшее влияние на развитие России в разные периоды времени, в том числе и десятилетия спустя после формальной ее ликвидации. Материальное и духовное наследие КВЖД стали важным фактором в истории Советского Союза на завершающем этапе Второй мировой

войны, а русское культурное наследие, сохранявшееся в Харбине и на станциях КВЖД до конца 1950-х гг., оказало большое влияние на развитие России в период Перестройки в СССР и в постсоветскую эпоху.

КВЖД просуществовала до 1935 г., когда она была продана Советским Союзом созданному накануне японцами государственному образованию Маньчжоу-Го. Поменялись хозяева, изменилось название, была даже перешита железнодорожная колея на принятый в Китае международный (европейский) стандарт. Однако де-факто русско-китайская железная дорога в Маньчжурии продолжила свое существование и вскоре возродилась вновь как советско-китайское совместное предприятие под новым названием – Китайская Чанчуньская железная дорога (КЧЖД).

КЧЖД была создана в 1945 г. на основе соглашения между Советским Союзом и Китайской Республикой. Это предприятие объединило железные дороги, в прошлом известные как Китайско-Восточная железная дорога в границах 1903 г. Китайская Чанчуньская железная дорога была переведена на российскую колею, как это и было на КВЖД, большая часть ее сотрудников в прошлом работали на КВЖД. Вообще все связывало новую дорогу с ее предшественницей, в воспоминаниях сотрудника КЧЖД Е. П. Шиляева так описано устройство на работу: «В последних числах сентября подъехал я на трамвае к Управлению “новорожденной” Китайской Чанчуньской железной дороги. Разместилось оно в Новом Городе, в том же здании на Большом проспекте, которое много лет занимало Управление Китайской Восточной железной дороги... Кто из нас, харбинцев, не знал этого здания, не был с ним знаком хотя бы по наружному виду. Массивное, какое-то приземисто-кряжистое здание всем своим видом как бы говорило: буду стоять вечно!» [Шиляев, 1999, с. 177]. Автор воспоминаний даже подчеркнул, что в 1945 г. он почувствовал в Управлении КЧЖД точно такую же атмосферу, что и десять лет назад в Управлении КВЖД.

После провозглашения КНР советское правительство подписало с новым китайским правительством новое соглашение о КЧЖД. Общие принципы нововведений были сродни тем, что были введены на КВЖД в революционную эпоху, когда после гибели Российской империи Китай стал устанавливать контроль над российской концессией. Но история пошла дальше, соглашением предусматривалась и скорейшая передача дороги Китайской Народной Республике.

В конце 1952 г. КЧЖД была передана властям КНР. Понадобилось еще несколько лет, чтобы с железной дороги и связанных с ней учреждений и институтов ушел русский язык, русские специалисты,

русская культура. И это все в значительной мере переместилось в Советский Союз. Здесь следует отметить, что в 1929 г. и в середине 1930-х гг., во время Конфликта на КВЖД и после продажи КВЖД японцам, «русские кэвэждэсцы» массово возвращались в СССР, но в силу политической ситуации в стране и физического уничтожения значительной части реэмигрантов в то время наследие дороги не было востребовано.

Таким образом, материальное и духовное наследие КВЖД сохранилось лишь через историю КЧЖД. Для Китая лишь история КЧЖД остается частью современной истории, так как она, в отличие от КВЖД, была одним из факторов создания КНР и важным инструментом сотрудничества этого государства с Советским Союзом. Для постсоветской России реэмигранты из Северо-Восточного Китая в СССР и других странах – «носители русской культуры КВЖД» – в большинстве получили образование и вступили в сознательную жизнь в период и в связи с КЧЖД.

Таким образом, изучение и восприятие материального и духовного наследия КВЖД невозможно без знания и понимания всего комплекса вопросов и проблем КЧЖД. Однако знакомство с отечественной историографией указывает на такую проблему, как отсутствие интереса к истории КЧЖД. Нам не удалось найти ни одной диссертации, ни одной монографии, ни одного сборника документов, специально посвященных истории КЧЖД. В обобщающем исследовании «Основные направления и проблемы российского китаеведения» [Основные, 2014] КВЖД упоминается, а КЧЖД – нет.

Конечно же, в историографии не только встречается упоминание КЧЖД, но и рассмотрены некоторые вопросы истории этой дороги-предприятия и связанных с ней проблем. Сначала отметим некоторые казусы, связанные с встречающимся неправомерным «переименованием» этих дорог-предприятий. В одной из научных статей Китайско-Восточная железная дорога 1920-х гг., начиная с названия, почему-то именуется Китайская Чанчуньская железная дорога [Ким, 2011]. Одна из глав в подготовленной Центральным музеем железнодорожного транспорта «Книге-альбоме» «Китайско-Восточная железная дорога», посвященная истории Китайской Чанчуньской железной дороги, почему-то называется «Китайско-Восточная железная дорога» [Китайско-Восточная, 2022, с. 317–346]. Не вполне корректным можно признать и такое утверждение: «Китайская Чанчуньская железная дорога (КЧЖД) – так стала называться КВЖД после войны» [Каневская, 2008, с. 127]. Действительно, исследователи подают

КЧЖД как синоним КВЖД [Воскресенский, 1999, с. 219; Тарасов, 2003, с. 262; Капран, 2011, с. 62]. И еще одна особенность отечественной историографии вопроса: во многих работах КЧЖД упоминается лишь в связи с ее ликвидацией, но ничего не говорится о создании и проблемах ее истории [Тарасов, 2003; Капран, 2011].

В большинстве работ по истории русско-китайских отношений, в разделах, касающихся 1940-х гг., КЧЖД вообще не упоминается. Для периода начала 1950-х гг. тема КЧЖД остается за рамками исследований [Сотникова, 2015, с. 47–73; Макеева, 2012, с. 106–112]. Например, современные забайкальские историки в книге «Забайкалье – КНР. Приграничные и межрегиональные отношения. 1945–1952», в разделе о 1945–1949 гг. ни разу не упоминают КЧЖД [Забайкалье, 2015]. Не затрагивается КЧЖД в работах по проблемам советской «мягкой силы» в Китае [Телюк, 2018, с. 25–30], по разным актуальным на сегодня проблемам двухстороннего сотрудничества [Дружба, 2018].

В современной России интерес к истории КЧЖД проявляют некоторые дальневосточные ученые. В подготовленном владивостокскими историками 3-м томе «Истории Северо-Восточного Китая XVII–XX вв.» выделен параграф «КЧЖД и ее значение. Советско-китайские торговые связи на Дальнем Востоке» [История, 2004, с. 49–63]. Авторы делают вывод о том, что экономическое сотрудничество между СССР и Китаем на «Китайско-Чанчуньской железной дороге» представляет собой многоплановый, неоднозначный процесс взаимодействия союзных государств в материальной сфере. Китай заимствовал передовые, современные знания в области транспорта и связи, набирался опыта в совершенствовании хозяйственных структур, проводил социально-экономическую модернизацию региона. Для СССР же это был «опыт приумножения материальных ценностей путем организации сферы обращения, опосредованно влияющей на процессы производства и потребления, а также конструирования новых подходов и защита интересов страны в межгосударственных отношениях» [История, 2004, с. 58].

Значительный вклад в изучение КЧЖД сделала известный историк из Владивостока – Г. Н. Романова. Она, ссылаясь на документы из фондов Российского государственного архива экономики, пишет: «Согласно ст. 1 Соглашения о Китайской Чанчуньской железной дороге, основные магистрали Китайско-Восточной и Южно-Маньчжурской железных дорог, идущие от ст. Маньчжурия до ст. Пограничная и от Харбина до Дальнего и Порт-Артура, являлись общей собственностью СССР и Китайской Республики и должны были эксплуатироваться

обеими сторонами совместно. Китайское правительство признало право КЧЖД на все вспомогательные и дополнительные предприятия дороги, поскольку они были построены во время русского управления КВЖД. Совместная эксплуатация этих железных дорог осуществлялась единым управлением (под китайским суверенитетом) как чисто коммерческим транспортным предприятием. В силу ст. 3, договаривающиеся стороны в целях совместной эксплуатации учреждают Китайско-советское общество КЧЖД, руководит им правление из 10 членов, из которых 5 назначаются китайским правительством, а 5 – советским. Правление находится в городе Чанчуне. В соответствии со ст. 4, председатель правления и его помощник назначаются китайским правительством из числа членов правления – китайских граждан, а заместитель председателя правления и его помощник назначаются советским правительством из числа членов правления – советских граждан. Управляющий КЧЖД назначается правлением из числа граждан СССР, а заместитель его – из числа граждан Китайской Республики (ст. 4). За охрану дороги несет ответственность китайское правительство (ст. 9). Прибыли и убытки от эксплуатации дороги делятся между сторонами пополам (ст. 14). Дорога должна была совместно эксплуатироваться на паритетных началах, как это предусматривалось Соглашением 1924 г. о статусе КВЖД. Соглашение 1945 г. заключалось сроком на 30 лет, по истечении которого КЧЖД со всем имуществом должна была безвозмездно перейти в полную собственность Китайской Республики (ст. 17)» [Романова, 2015, с. 146].

Исследователь Г. Н. Романова делает акцент на политических аспектах: она утверждает, что КВЖД и ЮМЖД были построены на средства русского народа, а китайская делегация требовала признать эти китайские дороги собственностью Китая. Г. Н. Романова пишет, что «советское правительство в целях поддержания добрососедских отношений пошло на уступки, согласившись рассматривать эти дороги... как совместную собственность СССР и Китая, а не как собственность СССР, признанную Ялтинским соглашением» [Романова, 2015, с. 144–145]. Дальневосточный историк утверждает, что гоминьдановское правительство хотело лишить КЧЖД обслуживающих их вспомогательных предприятий. Кроме того, китайцы хотели использовать дорогу для военных целей. СССР же, как утверждает Г. Н. Романова, «не соглашался превращать КЧЖД в орудие, направленное против китайской революции» [Романова, 2015, с. 145].

В числе работ дальневосточных историков можно отметить статью А. В. Пасмурцева [Пасмурцев, 2020, с. 59–60], в которой освещены не-

которые проблемы, связанные с КЧЖД. Историк отмечает «репрессии и террор, применявшийся армией и полицией Чан Кайши по отношению к советским гражданам на юге Маньчжурии», и далее указывает: «Советскому правительству пришлось решительно поставить перед китайским правительством вопрос об эвакуации в СССР советских железнодорожников и рабочего персонала, обслуживавшего деятельность ремонтных и других предприятий КЧЖД» [Там же, с. 61].

Вопросы истории КЧЖД, но лишь в период после провозглашения КНР, затрагивают забайкальские ученые в книге «Забайкалье – КНР. Приграничные и межрегиональные отношения. 1945–1952». В этой коллективной монографии утверждается: «В феврале 1950 г. было подписано соглашение между СССР и КНР о Китайско-Чанчуньской железной дороге (бывшей КВЖД), по которому Советское правительство передавало безвозмездно правительству Китая все свои права по совместному управлению КЧЖД» [Забайкалье, 2015, с. 77], после чего авторы пишут, что в апреле 1951 г. из Читы передали «в распоряжение Управляющего КЧЖД генерал-директора тяги II ранга тов. Груничева» документы этой дороги [Там же, с. 78].

Отдельные проблемы, важные для понимания КЧЖД как наследия КВЖД, поднимаются в работах известных исследователей русской эмиграции в Маньчжурии. В статье, посвященной истории Харбинского политехнического института, отмечается, что для «КЧЖД, бывшей КВЖД» был в 1945 г. восстановлен Политехнический институт в Харбине. Исследователи приводят записку управляющего КЧЖД А. Ф. Журавлева, в которой говорится: «Управлением КЧЖД принят Харбинский политехнический институт, принадлежавший КВЖД... Совместно с консульством возвращены профессора и преподаватели, работавшие в институте при КВЖД» [Бочарова, 2019, с. 796]. В статье также отмечается, что на втором этапе истории КЧЖД, после провозглашения КНР, Харбинский политех перешел в ведение китайских властей, а после ликвидации КЧЖД начался переход обучения в институте с русского на китайский язык. В обобщающем исследовании Н. Н. Аблажей фактически отмечается, что КЧЖД была инструментом советизации русского общества в Маньчжурии [Аблажей, 2007, с. 160–161]. Таким образом, в ряде работ отечественных исследователей затрагиваются вопросы истории КЧЖД, но нет выделения их в качестве специальных проблем исследования.

В отечественной историографии КЧЖД, несмотря на ограниченность работ, имеются и противоречия. Например, авторы обобщающей работы «Забайкалье – КНР. Приграничные и межрегиональные

отношения. 1945–1952» пишут, что с 1945 г. и до 25 ноября 1949 г. прямой железнодорожной связи от советских границ до Порт-Артура и Дальнего не было [Забайкалье, 2015, с. 62]. А известный исследователь Г. Н. Романова утверждает: «В ноябре 1948 г. восстановили прерванную в 1945 г. прямую железнодорожную связь станций Отпор (ныне Забайкальск) и Гродеково с портами Дальний и Порт-Артур» [Романова, 2015, с. 151].

Таким образом, изучение материального и духовного наследия КВЖД в постсоветской России невозможно без учета истории КЧЖД. Именно в преломлении опыта и проблем КЧЖД Россия с середины XX в. и до наших дней воспринимала это наследие. Однако в российской науке до сих пор не появилось ни одной работы, где бы история КЧЖД стала предметом специального исследования, российское научное сообщество и общественность пока не осознали необходимость полноценного включения истории КЧЖД в историю России и русско-китайских отношений.

Литература

- Аблажей Н. Н.** С востока на восток. Российская эмиграция в Китае. Новосибирск: Изд-во СО РАН, 2007. 300 с.
- Бочарова З. С., Кротова М. В.** Харбинский политехнический институт – центр русской науки и образования в Китае (1920–1950-е гг.) // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2019. Т. 18. № 4. С. 779–803.
- Воскресенский А. Д.** Россия и Китай: теория и история межгосударственных отношений. М.: МОНФ; ООО «Издательский центр научных и учебных программ», 1999. 408 с.
- Дружба навеки: очерки истории сотрудничества Советского Союза и Китайской Народной Республики (1949–1960 гг.). М.: АНО «НИИ истории, экономики и права», 2018. 250 с.
- Забайкалье – КНР. Приграничные и межрегиональные отношения. 1945–1912. 2-е изд. / под ред. Н. В. Гордеева. Чита: Экспресс-издательство, 2015. 360 с.
- История Северо-Восточного Китая XVII–XX вв. Кн. 3: Северо-Восточный Китай в 1945–1978 гг. Владивосток: Дальнаука, 2004. 338 с.
- Каневская Г. И.** Исход русских из Китая (по воспоминаниям русских австралийцев) // Вестник ДВО РАН. 2008. № 2. С. 125–132.
- Китайско-Восточная железная дорога. СПб.: Издательский дом «Дескрипта», 2022. 368 с.
- Капран И. К.** Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в. – 50-е гг. XX в.). Владивосток: Изд-во Дальневосточного федерального университета, 2011. 204 с.

- Ким К. В.** Деятельность предпринимательской разведки службы «Кредит-бюро» в российском концессионном экономическом районе Китайской Чанчуньской железной дороги в период НЭП // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. 2011. Т. 7, № 10 (103). С. 69–72.
- Макеева С. Б.** Деятельность забайкальских трудовых коллективов в развитии советско-китайского приграничного сотрудничества (1949–1960 гг.) // Ойкумена. 2012. № 1. С. 106–112.
- Основные направления и проблемы российского китаеведения / Отв. ред. Н. Л. Мамаева. М.: Памятники исторической мысли, 2014. 382 с.
- Пасмурцев А. В.** Основные направления советско-китайского экономического сотрудничества и помощь СССР Северо-Восточному Китаю в период гражданской войны (1946–1949) // Вестник Центра изучения международных отношений в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Вып. 4. Хабаровск: Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2020. С. 59–60.
- Романова Г. Н.** Экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в 30–40-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2015. № 2. С. 139–156.
- Сотникова И. Н.** Отечественная историография о советской помощи Китайской Народной Республике в 1949–1960 гг. // Отечественная историография КНР: некоторые направления. М.: Восточная литература, 2015. С. 47–73.
- Тарасов А. П.** Забайкалье и Китай: опыт анализа международных связей. Чита: РИС ЗабГПУ, 2003. 432 с.
- Телюк К. Р.** Дискурс о «дружбе» и советская «мягкая сила» в Китае в период расцвета советско-китайских отношений (конец 1940-х – 1960 гг.) // Управление в современных системах. 2018. № 4 (20). С. 25–30.
- Шиляев Е. П.** Моя служба на КЧЖД // Россияне в Азии. Литературно-исторический ежегодник. Торонто. 1999. № 6. С. 169–218.

Vladimir G. Datsyshen

*St. Petersburg State University
St. Petersburg, Russian Federation
Siberian Federal University
Krasnoyarsk, Russian Federation*

THE CHINESE CHANGCHUN RAILWAY: THE OVERLOOKED LEGACY OF THE KVZHD

Abstract: The article studies the place and role of the Chinese Changchun Railway (CCR) in the tangible and intangible heritage of the Chinese-Eastern Railway (CER). It presents a historical overview of the joint Russian-Chinese railways in Northeast China and analyzes a range of facts and problems that

necessitated the study of the history of the CCR. Examining the Russian historiography regarding the history of the CER and CCR, the article identifies the issues yet to be researched. It concludes that the Russian historiography lacks works that focus on the history of the CCR. Moreover, there is no research projects or publication in the Russian language where scholars argue the importance of incorporating the CCR history as an integral part of Russian-Chinese relations and Russian history.

Keywords: *The Chinese Changchun Railway, Russian historiography of the Chinese Changchun Railway, the material and spiritual heritage of the Chinese-Eastern Railway.*

Acknowledgements: The study was supported by the Russian Science Foundation grant no. 23-48-00004 "Chinese Eastern Railway as a Trans-Border Socio-Cultural System: Studying Its History, Reconstructing and Modeling Mechanisms of Cultural Heritage Protection".