

О строительстве железных дорог в Корее и Маньчжурии до 1910 г. (по материалам австро-венгерских архивов) – свидетельства венгерского инженера о КВЖД

*Карой Фендлер
Доктор политологии
Доцент Института внешней торговли Венгрии,
Университета «Эотвош Лоранд» (Будапешт)*

Как известно, строительство КВЖД, как своего рода продолжение сооружения транссибирской магистрали, имело большое военно-стратегическое, политическое и экономическое значение не только в межгосударственных отношениях России и Китая. Оно привлекало внимание заинтересованных на Дальнем Востоке государств, прежде всего, Англии, США, Японии, Германии и Франции, и стало важным вопросом международной политики того времени, так как одним из узлов противоречий между ними, с одной стороны, и Россией и Китаем, с другой, была Маньчжурия¹⁾. Это отразилось и на борьбе держав за получение железнодорожных концессий в Северо-Восточном Китае. Не случайно, что и дипломатия держав пристально следила за строительством КВЖД и её возможным влиянием на стратегическое соотношение сил в данном регионе. В определённой мере это можно сказать и о железнодорожном строительстве в Корее, военно-стратегическое значение которого возрастало в связи с арендой Россией китайских портов Порт-Артур и Дальний (15 марта 1898 г.), находившихся в непосредственной близости её северных границ²⁾. Помимо военно-стратегических аспектов, открытием движения на КВЖД в 1901-1903 гг., потом на её разветвлении от Харбина через Пхеньян и Сеул до Пусана открылось прямое сообщение «от Парижа до Японии». (Отметим, что и в наши дни вопрос о восстановлении железнодорожного сообщения между Пхеньяном и Сеулом, обсуждённый и на Пхеньянской встрече руководителей двух Корей в июне 2000 г., имеет не только большое внутрикорейское значение, но и содействует прямой – торговой и пассажирской – связи между Западной Европой и Дальним Востоком через Россию. В феврале 2001 г. в Сеуле, потом и в Пхеньяне Россия уже начала межправительственные переговоры по вопросам соединения транссибирской и межкорейской железных дорог).

На основе вышесказанного не удивительно, что дипломатия Австро-Венгерской Монархии с самого начала внимательно следила за строительством транссибирской магистрали, а также за КВЖД, и вообще за железнодорожным строительством на

1) *Lensen. A.G. Balance of Intrigue – International Rivalry in Korea and Manchuria, 1884 – 1899. Vol.I., II. University Presses of Florida, Tallahassee, 1982.*

2) *Тыгай Г.Д. О планах железнодорожного строительства иностранных держав в Корее в конце XIX в. – Краткие Сообщения Института Востоковедения. вып. XXV., М., 1957. стр.78-84.*

Дальнем Востоке. Об этом свидетельствуют многочисленные донесения посольства из Санкт-Петербурга за 1890 – 1910 гг., которые сохранились в венском Haus-, Hof- und Staatsarchiv³⁾. Эти документы тем более интересны, что сама Австро-Венгрия непосредственно не была заинтересована «в балансе интриг» на Дальнем Востоке, её присутствие там явилось, так сказать, лишь престижным. Её политические оценки обычно отражали состояние двусторонних политических отношений с царской Россией, с которой она имела общую границу на территории нынешней Польши и столкновение интересов на Балканах, а также политическую атмосферу вокруг строительства и политику держав на Дальнем Востоке.

В первой части своей статьи автор приводит некоторые дипломатические документы Санкт-Петербургского и отчасти Токийского посольств Монархии, свидетельствующие о военно-стратегическом и политическом значении строительства железных дорог на Дальнем Востоке. Вторую часть автор посвящает, так сказать, «репортажу с места»: два венгерских инженера-строителя долгие годы работали на строительстве КВЖД, как руководители участками. Один из них, Карой Губани (Gubányi Károly, 1867 – 1935) опубликовал в 1906 г. солидную книгу «Пять лет в Маньчжурии 1898 – 1903», с многочисленными фото, о своей работе, впечатлениях, о политической атмосфере вокруг стройки и в регионе⁴⁾. В Музее Географии Венгрии сохранились его паспорт, личные трудовые документы, выданные русскими и китайскими властями, часть его переписки, сохраняющие память о нём⁵⁾.

I.

По неполным данным, петербургский посол граф Wolkenstein первый раз в декабре 1890 г. доложил о совещаниях по вопросам транссибирской магистрали, тесно связанной «с положением России в Восточной Азии». Ссылаясь на генерала Анненкова, участника этих совещаний, посол пишет, что «эти совещания пока к никакому политическому результату не привели». Посол затем отмечает: «По моему скромному мнению, Россия скоро начнёт строительство сибирской железной дороги, потому что если она хочет иного положения для себя в Восточной Азии, ей необходимо построить эту железную дорогу. В случае конфликта между Россией и Англией, которым Китай мог бы легко воспользоваться, чтобы поставить под угрозу положение России в Восточной Азии, неприятное для китайского правительства, отсутствие сибирской железной дороги явилось бы невыгодным для России». Он подчеркнул, что «это, прежде всего, стратегическая дорога, её строительство, по моему, необходимо начать как можно скорее»⁶⁾. Четыре года позже, в июне 1894 г. посол Hohenwart уже опасается, что восстание в Маньчжурии, «которое находится

3) Wien, Haus-, Hof- und Staatsarchiv (HHStA), P.A.X. Russland Berichte.

4) Gubányi, Károly: *Öt év Mandzsuoországbán 1898-1903*, (Пять лет в Маньчжурии, 1898-1903) Budapest, Lampel R.Rt. 1906., 328 p., 88 photo.

5) Kubassek, János: Gubányi Károly szerepe Kelet-Mandzsúria földrajzi megismerésében (Роль Кароя Губани в географическом открытии Восточной Маньчжурии) In: *Földrajzi Múzeumi Tanulmányok* (Учёные Записки Географического Музея), 1985. No.1., p.45-50.

6) HHStA, Russland Berichte, 1890., No.64.

в самом центре внимания общественности» России, может угрожать строительству участка Владивосток-Хабаровск. Он не исключает, что его защита «может потребовать военные меры» со стороны России, так как «последствия восстания в Маньчжурии могут оказаться пагубными для России»⁷⁾. Чуть позже, 10 октября 1894 г. Паллавичини, в связи с японо-китайской войной, считал нужным изложить длинную статью газеты «Новости» о событиях на Дальнем Востоке, по которой «для России наступило время занять Корею и урегулировать русско-китайскую границу». Далее газета пишет: «Аннексией Кореи и Маньчжурии и продолжением сибирской железной дороги до Сеула Россия наконец-то достигла бы своё заслуженное положение державы у Тихого Океана, завершила бы столетнее дело, которое стоило много усилий и крови, и распространила бы европейскую цивилизацию на полудикие районы Азии, выполняя свою историческую миссию»⁸⁾.

Позднее, с 1895 г. дипломаты в Петербурге долго и часто обсуждали, в целях сокращения расстояния проведёт ли Россия линию через китайскую территорию, т.е. Маньчжурию, согласился ли на это китайский император, или Россия просто информировала китайские власти, и т.д., и т.п. Маркграф Паллавичини, ссылаясь на «Новое время», сообщает 10 октября 1895 г., что «из Владивостока в Маньчжурию выехали инженеры, чтобы приступить к предварительной разметке планируемой железной дороги». В связи с этим «итальянский временный поверенный рассказал, что ему уже в мае стал известным план провести сибирскую железную дорогу через китайскую территорию, получив на это одобрение китайского императора». Паллавичини цитирует высказывание Витте немецкому послу, что якобы «правительство России не думает провести сибирскую железную дорогу через китайскую территорию». Это является ещё одним доказательством, что «нельзя верить русским государственным деятелям» – добавил Паллавичини⁹⁾. Толкуют о высказываниях Витте по этому поводу, причём всё больше пишут о политических и военно-стратегических мотивах стройки: «Россия рассчитывает на приобретение Маньчжурии»¹⁰⁾, о роли французского капитала в железнодорожном строительстве.

Слухи и сплетни в петербургском дипкорпусе вокруг проведения линии КВЖД продолжались и впредь. Ссылаясь на сообщения из Гонконга, Паллавичини возвращается к теме 6 ноября 1895 г.: «... тамошний китайский представитель подтвердил одному дипломату существование плана проведения железной дороги от Пекина через Мукден, Гирин, Цицикар к станции Нерчинск на транссибе», чтобы Китай мог связаться с европейским миром. А русский дипломат в Гонконге заявил: «...русское правительство, безо всяких вопросов, направило инженеров в Маньчжурию для изучения прокладки линии между Нерчинском и Владивостоком через Маньчжурию. Китайское правительство просто поставили в известность, призывая его позаботиться о безопасности инженеров»¹¹⁾.

7) Там же, 1894. №25 D.

8) Там же, 1894. №45 F.

9) Там же, 1895. №44, №50.

10) Там же, 1896. №16 А-В.

11) Там же, 1895. № 50.

Как известно, подписанием 3 июня (22 мая) русско-китайского оборонительного договора китайское правительство согласилось на строительство железнодорожной линии через Маньчжурию к Владивостоку, получившей позднее название Китайско-Восточной Железной Дороги (КВЖД)¹²⁾.

Строительство транссибирской магистрали и КВЖД и в дальнейшем привлекало внимание дипломатов и политических деятелей. Интересно и следующее письмо маркиграфа Паллавичини от 22 октября 1896 г.: «Несколько дней назад я имел возможность разговаривать с сотрудником немецкого посольства в Пекине, который находился здесь некоторое время. Из Пекина он приехал сюда через Маньчжурию и Сибирь за пять месяцев и мог сделать много действительно интересных наблюдений. Он, доктор Франк (Frank) рассказывал, что строительство сибирской железной дороги, насколько он смог наблюдать, ведётся с неслыханной небрежностью. Работают очень быстро, но так плохо, что уже теперь нужны ремонты... Кроме этого на строительстве, несмотря на всякие контрольные комиссии, со всех сторон очень много воруют»¹³⁾. И далее, в конце того же 1896 г.: «Много критики слышно об уже переданной части сибирской дороги. Кажется, её строили очень халатно и много было расхищено...»¹⁴⁾. Сами русские газеты сообщают, что поезд с правительственной комиссией, прибывшей на принятие омского разветвления, сошёл с рельс, так как заклёпки в рельсах ослабли.

Но при всей обоснованной или необоснованной критике представители Австро-Венгерской Монархии в Санкт-Петербурге не теряли с поля зрения стратегическое, военно-политическое значение железнодорожного строительства в Сибири и на Дальнем Востоке. Так, посол князь Лихтенштейн, возвращаясь к вопросу о маньчжурском разветвлении, считает совершенно необоснованным опасения, что «...если бы Россия эту в основном стратегическую железную дорогу провела по чужой территории, то в случае войны ей угрожала опасность, что китайцы просто могли бы закрыть... Устав КВЖД указывает, что [Россия] имеет право держать там свою полицию, и я уверен, что они из казачьих отрядов достаточно будут энергично воспрепятствовать любым китайским попыткам закрыть дорогу... в случае войны передвижение (войск) «под защитой» русских властей спокойно продолжится»¹⁵⁾.

Лихтенштейн даже считал нужным передать в Вену полный текст интервью китайского посла корреспонденту «Петербургской Газеты» «Русско-китайский договор и маньчжурская железная дорога» от 18 декабря 1896 г. Китайский посол очень решительно отверг предположения и слухи о существовании русско-китайского договора, утверждая, что есть только конвенция, по которой Россия имеет право провести сибирскую железную дорогу через Маньчжурию. Далее посол подробно остановился «на огромном значении железной дороги для Маньчжурии... Она будет проложена через дикую, совершенно не освоенную территорию, предоставляя там, безусловно, солидную долю цивилизации..., помогая [поднять] материальное

12) См.: Кузнецов В.С. КВЖД и развитие Маньчжурии, Проблемы Дальнего Востока, № 4, 1990., стр. 196.

13) HNSIA, P.A.X., Russland Berichte. 1896. №37 В/р.

14) Там же, 1896. №84 D.

15) Там же.

благосостояние [района]... Местное население приветствует её, так как она создаёт [условия] для хороших заработков... Железная дорога, построенная Россией, означает никогда невиданную помощь для местного населения, для этих бедных, часто бездомных парней, в своей трудной жизни», и добавил: «...Цена рабочей силы в Маньчжурии очень низкая». «Работа начнётся в будущем году», – сказал в заключение посол, ещё раз опровергнув слухи о русско-китайском договоре¹⁶⁾.

Что касается Кореи, посол уже в 1897 г. подчёркивал, что у берегов Тихого океана Россия не имеет незамерзающего порта, Порт-Лазарев не годится, надо найти южнее него порт для КВЖД¹⁷⁾. «Россия, как говорят, уже ведёт переговоры с Кореей об отторжении порта Мопса близ Пусана», поскольку она нуждается в незамерзающем порту в конце дороги¹⁸⁾. В связи с этим интересное замечание находим у посла маркиграфа Паллавичини: «Дорога (через Маньчжурию) будет построена по всей вероятности посредничеством Русско-Китайского Банка, главным образом на французские деньги. Банк распространит свою деятельность и на Корею, и он возьмёт и там в свои руки железнодорожное строительство. Один из его директоров находится в настоящее время в Корее» – пишет он 22 (ст.ст.10) октября 1896 г.¹⁹⁾

В следующие годы и посол Лихтенштейн часто возвращался к вопросам КВЖД, её финансовым и международным проблемам (напр. претензии Англии). После заключения Конвенции об аренде Порт Артура и Дальнего на Ляодунском полуострове (который Япония под давлением России, Англии и других держав после заключения мирного договора в Симоносеки вынуждена была вернуть Китаю) строительство КВЖД получает всё больше военно-стратегическое освещение в дипломатической переписке. Как известно, по Конвенции Россия получила возможность провести железную дорогу от Порт Артура до Транссиба²⁰⁾.

В связи с этим не безынтересно будет привести рапорт посла Лихтенштейна от 25 августа 1898 г. о его беседе с министром иностранных дел России графом Муравьевым²¹⁾: «Граф Муравьев обратил моё внимание на то, что в вопросе о маньчжурской железной дороге Россия ничего подобного не требует себе, чего не было доступно и для других». На основе Тяньзиньского соглашения Англия ссылается на принцип наибольшего благоприятствования. Но Россия – продолжал граф Муравьев – заключила с Китаем такое соглашение, по которому ни одна страна, включая и Россию, или зарубежные кредиторы не могут заложить (залог) на строящуюся в Маньчжурии железную дорогу. Или никто, кроме китайцев, не может управлять ею, за исключением, конечно, линии Мукден-Даляньван-Порт Артур, которую строит русское правительство с тем, чтобы транссибирскую железную дорогу соединить с незамерзающим портом. Это не нарушает принцип наибольшего благоприятствования – сказал граф Муравьев. Посол отметил в своем докладе, что

16) Там же, 1896. №83 В.

17) Там же, 1896. №16 А-В.

18) Там же, 1898. №86 В.

19) Там же.

20) Там же, 1897. №63 А-Д.

21) Там же, 1898. №86 В.

английский посол сэр С. Скотт якобы принял такую точку зрения. В заключении посол пишет: «Англия сама должна сказать, что Маньчжурия и полуостров Ляодун на деле являются ли русской территорией или Россию надо вооруженной рукой оттуда выгонять».

О возрастающем интересе России к Дальнему Востоку вообще и к Маньчжурии и железнодорожному строительству частично свидетельствует инспекционная поездка министра финансов Витте, отложенная с 1901 г. на осень 1902 г. Целью поездки являлось лично убедиться о действительном положении на строительстве и по линии КВЖД – пишет посол Эхренталь (Aehrenthal), позже министр иностранных дел Монархии. Он регулярно информирует Вену о политических и технических проблемах строительства, о небрежностях и расточительстве, воровстве на стройках, о хаосе в руководстве, о положении и поведении русских офицеров и солдат в Маньчжурии: «...Они показывают себя так, если и не в такой мере, как англичане в Южной Африке»²²⁾.

По мнению Витте – пишет Эхренталь в другой раз – «для удержания Маньчжурии и русского влияния достаточно сохранить военную оккупацию важнейших узлов маньчжурской железной дороги, ведущей к Порт Артуру». С этим, по видимому, не был согласен военный министр генерал Куропаткин, который в ходе своей поездки в 1903 г. выступил за укрепление угрожаемых (Японией) пограничных районов, устраивал военные парады на местах. Посол указывает и на «безобразовщину», и на политические козни, но в заключении приходит к двусмысленному выводу: «По печатным слухам, между Россией и Японией война всё-таки не ожидается, центром тяжести между ними является Корея. В этом отношении рано ещё говорить о новом соглашении»²³⁾.

Но этим (русским) планам не суждено было осуществиться. Уже во время войны посол в Токио фон Амбро в начале 1905 г. докладывает о сооружении железной дороги Пусан-Сеул и её продлении к северной границе Кореи как о японском предприятии²⁴⁾. Среди прочих он указывает следующее.

План построить линию Сеул – Пусан с японским капиталом возник ещё в 1894 г. и был официально утверждён в 1898 г. Определение маршрута завершилось в 1900 г., и в сентябре 1901 г. началась работа на двух концах намеченной дороги. Номинальный капитал был 25 миллионов иен, из которых до 1903 г. было заплачено 10 миллионов иен. Японское правительство предоставило на время строительства субвенцию 6% годовых доходов за заплаченный капитал сроком на 15 лет. Корейское правительство обеспечило тоже некоторые облегчения (беспшлинный ввоз стройматериалов и пр.). Тем не менее, начало работ всё откладывалось. Но когда усилившаяся напряжённость между Японией и Россией подчёркнула стратегическую необходимость сооружения данной железной дороги, японское правительство к концу 1903 г. предоставило 1,75 миллиона, потом 0,75 миллиона, и позже ещё раз 0,75 миллиона иен беспроцентных займов для строительной компании, реорганизовало дирекцию и оказало давление

22) Там же, 1903. №37 E.

23) Там же, 1903. №38 D.

24) Там же Japan Berichte, P.A.X., 1905.№5/H.P.

на неё с тем, чтобы завершить работу к концу 1904 г. Так что там работали изо всех сил, завершив строительство протяженностью всего 276 (английского) миль, хотя несколько мостов и туннелей носили ещё временный характер, нуждались в достройке. Расходы обошлись в 100 тысяч иен на каждую английскую милю. Ширина колеи (4 фута 8,5 дюймов) сделала возможной её соединение в будущем с КВЖД и с Транссибом.

С ускоренным сооружением упомянутой железной дороги началось и её продолжение к северным границам Кореи, с конечным пунктом в городе Ыйджу на реке Ялу, на корейско-китайской границе. Сразу после начала войны с Россией железнодорожная концессия, ранее предоставленная Кореей французскому синдикату, была немедленно передана Японии. С японской стороны оказали помощь в размере 16 миллионов иен для строительства, и движение по линии будет открыто весной 1905 г., – пишет посол и далее отмечает, – Расстояние между Сеулом и Ыйджу 300 английских миль, но трудности строительства меньше, чем на Юге.

Следующий вопрос, – пишет посол фон Амбро, – присоединение к транссибирской железной дороге. Как узел, Тапикуао можно принимать во внимание, которое близко к важному порту Инькоу (Нью-Чанг). С открытием этих дорог южный конец Кореи и тем самым Япония были бы соединены с транссибирской железнодорожной сетью, поскольку от Пусана до Иокогамы паромом всего лишь несколько часов. Это означало бы сэкономить несколько дней против морской дороги и направило бы мировую торговлю из Америки в Северную Азию, включая и Пекин. Иокогама как ближайший пункт к Америке, стала бы её воротами и самым важным товароперевалочным местом. Но надо подождать, – добавляет Амбро, – Россия согласится ли в мирном договоре (с Японией) на присоединение с транссибирской железной дорогой, против чего до войны – из-за политических причин – у неё были понятные сомнения (?)²⁵⁾.

Важность и «жизнеспособность» КВЖД пережили последствия русско-японской войны. Об этом свидетельствует, в том числе, и прибытие в Санкт-Петербург в мае 1908 года во главе многочисленной делегации директора перешедшей в японскую собственность южно-маньчжурской железной дороги Гото. Ходили слухи, – читаем в депеше посла графа Берхтольда (Berchtold) от 2 июня, – что якобы он хочет вести переговоры с русским правительством о покупке северо-маньчжурской её части. Но царское правительство вообще и не думает о продаже оставшейся в русской собственности части КВЖД, – подтверждает посол, – и Гото и не поднимал этого вопроса. Его миссия заключалась в практическом осуществлении русско-японской конвенции 1907 г. о взаимном восстановлении железнодорожного сообщения, которое было полностью разрушено военными действиями. На повестке дня переговоров был целый ряд проблем транспортного и тарифного характера. Восстановление железнодорожного сообщения на линии КВЖД означало для России практические контакты с незамерзающим, но находящимся теперь в японских руках портом Дальний (Далаянь), а для японской торговли – выход к Владивостоку.

25) Там же.

Посол намекает и на русский план строительства Амурской дороги, на увеличение численности японских войск в Корее, на манёвры японских кораблей вдоль русских берегов Тихого Океана и пр., с тем, что «медаль русско-японского братания имеет и обратную сторону»²⁶⁾. Далее Берхтольд указывает на истинную, неопубликованную цель японской делегации: из Петербурга часть её поехала в Париж, «для приобретения железнодорожного займа на сумму 60 миллионов рублей... Но, имея ввиду, бедное положение японских финансов, нельзя ожидать полного удовлетворения их стремлений», – заключает посол²⁷⁾.

В дальнейшем, в годы японского протектората (1905-1910) Япония усиленно продолжала железнодорожное строительство и в Корее. В связи с этим, уже после аннексии в 1910 г., посол Фрайхер фон Хённинг-О'Каролл сообщает 31 мая 1911 г. из Токио о докладе японского главного инженера Корейского железнодорожного Общества Ойя на заседании под председательством генерал-губернатора Кореи. В нём утверждается, что линия Сеул-Вонсан будет открыта уже в 1914 г., и одновременно или раньше будет введена в строй и линия Мокпхо-Теджон. Весной 1912 г. закончится сооружение железнодорожного моста между Синьиджу и Андунном, над рекой Ялуцзян (Амноккан). Тем самым железнодорожная сеть в Корее достигнет 985 миль. Главный инженер в дальнейшем подчёркивал, что при этом Япония исходит в первую очередь из интересов мировой торговли, а также из местных хозяйственных интересов²⁸⁾.

Военно-стратегическое значение усиленного железнодорожного строительства Японии не осталось без внимания военной разведки Австро-Венгерской Монархии. На основе статьи газеты «Neue Freie Presse» от 2 апреля 1910 г. «Японская железнодорожная политика в Восточной Азии» «Evidenzbuco» указывает: со времён русско-японской войны Япония усердно создаёт для себя благоприятные стратегические условия на восточноазиатском континенте, и, в первую очередь, строительством и ремонтом железных дорог стремится обеспечить концентрацию больших сил в Маньчжурии. С военной точки зрения особенно важное значение имеет замена узкоколейной линии Андун-Мукден на ширококолейную. С этим Япония приобретает стратегически очень ценную дорогу. В докладе подробно описывается уже существующая или находящаяся в процессе строительства железнодорожная сеть Кореи и Маньчжурии, их пропускная способность и другие технические данные. В результате Япония скоро сможет из Дальнего и Андуна, а также из Пусана, Пхеньяна, Вонсана ежедневно перебрасывать по 6-7 тысяч человек в сторону Мукдена, всего около 30 тысяч солдат. То есть за 2-3 недели концентрировать полумиллионную армию в Маньчжурии. «Своей железнодорожной стратегией Япония создаёт для себя основы дальневосточного господства, которого в будущем никакая другая держава ни на суше, ни на море не сможет оспаривать», – приходит к выводу «Evidenzbuco», прилагая к своему докладу два подробных чертежа

26) Russland Berichte, P.A.X., 1908. №27 E.

27) Там же.

28) Там же Japan Berichte, P.A.X., 1911. №21 C.

железнодорожной сети Кореи и Маньчжурии²⁹⁾.

В ноябре 1911 г. новый посол в Токио фон Франкенштейн пишет о завершении реконструкции указанной выше узкоколейной военной железной дороги Андун-Мукден, начатой ещё в 1908 г., в ширококолейную. Работа обошлась 24,5 миллионов иен. Посол указывает: «Несомненно, что эта линия служит, прежде всего, стратегическим целям. В будущем Япония овладеет двумя мощными магистралями, связывающими центр Маньчжурии с Мукденом». Говоря об экономическом значении новооткрытой линии, он подчёркивает: «...С большой уверенностью можно сказать, что японская торговля будет проникать через эту новую дорогу, а также влияние островной империи на маньчжурский участок между двумя упомянутыми дорогами и за ними всё сильнее распространяться». Посол указывает и на то, что дорога от Мукдена до Токио сокращается на 30 часов и торговые связи между Кореей и Маньчжурией значительно возрастут. Можно ожидать развитие таких угольных и железорудных районов на востоке и на севере от этой дороги, как Пенсху, Саимати и Ушунь, развитие промышленных предприятий этих районов³⁰⁾.

В общем, в австро-венгерских архивах мы находим немало различных сведений о КВЖД, а также и о железнодорожном строительстве в Корее. Не вдаваясь в подробности, укажем лишь на то, что КВЖД и строительство железных дорог в Корее в то время рассматривалось единым комплексом, как взаимно дополняющие друг друга. Это объясняется, естественно, как и военно-стратегическими, так и политическими, и экономическими соображениями. Вначале царская Россия старалась обеспечить себе выход к морю, к незамерзающим портам и на Корейском полуострове, а потом Япония пробивала себе дорогу на континент через тот же Корейский полуостров. Этим целям служило строительство дорожной сети в Маньчжурии и в Корее, которая в основном является костяком их инфраструктуры и по сей день.

II.

Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке, включая и КВЖД, вызвала большой интерес и в далёкой Венгрии. Два молодых венгерских инженера Карой Губани и Антал Сентгали (Szentgáli Antal, 1868-1945) решили участвовать в этой грандиозной работе как руководители (субподрядчики) участками (А. Сентгали позже участвовал и в строительстве порта Владивостока). Упомянутая выше книга К. Губани «Пять лет в Маньчжурии 1898 – 1903» является и в наши дни интересным и важным свидетельством участника строительства КВЖД не только о ходе работ и о решении трудных технических задач. Он подробно описывает тогдашние, совсем не заманчивые жизненно-бытовые условия, положение в Маньчжурии, в Уссурийском крае, но подчёркивает: «Непосредственное участие в этих особенных, красивых работах явилось, возможно, единственным, что меня воодушевляло», «...действительное участие в одном из самых великолепных творений современного

29) Таж; Evidenzbüro 1910. №23 А.

30) Таж Japan Berichte, P.A.X., 1911. №4 С.

железнодорожного строительства изгладило из моей памяти эмоциональную сторону дела...»³¹⁾. «Принимая во внимание, что по соглашению с Китаем железная дорога должна была передана регулярному движению не позже середины 1903 г., смело можно сказать, что в истории строительства железных дорог во всем мире ни с чем не сравнимая задача ждала здесь своего разрешения»³²⁾.

К. Губани открытыми глазами наблюдал общественно-политическое положение в стране, жизнь её разных народов – русских, китайцев, корейцев и других, чувствительно реагировал на происходящие вокруг него важные события, исторические перемены. Особенно интересны его наблюдения, замечания о борьбе держав, которая развернулась в разной форме в то время в Маньчжурии и с которой он уже непосредственно встретился при поступлении на работу и в жизни. «Ещё перед переговорами о трудоустройстве мне дали понять, что если бы я был англичанином или немцем, и разговаривать не стали бы со мною», – отмечает он в начале в своей книги³³⁾ и добавил: «Первым условием (работы) было усвоить русский язык»³⁴⁾. А когда он уже работал во Владивостоке в проектно бюро, представитель американской сталелитейной фирмы постоянно вращался вокруг него, чтобы выяснить, на какой заказ может рассчитывать его завод и пр. А для характеристики положения Китая приводим лишь одно его высказывание: «Хотя державы громко провозглашали, что совершенное сохранение целостности Поднебесной империи является горячим желанием всего культурного мира, но всё-таки молчаливо уже началось расчленение огромной территории Китая» и метко описывает захваты отдельных стран³⁵⁾.

Будучи работником русско-китайского общества, К. Губани подробно пишет о политике царской России на Дальнем Востоке вообще, и в Маньчжурии в частности, умело связывая с ней политическую и техническую стороны строительства КВЖД. «В ходе последних лет конечной целью экспансионистской политики России явилось приобретение нескольких незамерзающих портов на берегу моря. Эта цель окончательно втянула Маньчжурию в сферу интересов русских стремлений и породила идею железной дороги через маньчжурскую землю.»... «Эта новая железная дорога.....одновременно была призвана открыть дорогу к портам двух морей»³⁶⁾. Его описания часто являются живой иллюстрацией приводимых выше, в первой части нашей статьи дипломатических депешей (и о которых К.Губани, конечно, не мог знать). «В это время – продолжает он – русская дипломатия в Пекине, напрягая все свои усилия, работала над тем, чтобы непрерывно поддерживать симпатию китайского правительства и особенно добропамятного Ли Хун-чжана к русским планам в Маньчжурии...». Ли Хун-чжан всегда был искренним покровителем русских дел»³⁷⁾. И далее мы читаем: «...27 августа 1896 г. между китайским императорским

31) Губани К., укал. соч. стр.8-9.

32) Там же, стр.8.

33) Там же, стр.11.

34) Там же.

35) Там же, стр.19.

36) Там же. стр.6.

37) Там же.

правительством и русско-китайским банком, находящимся под непосредственным контролем министра финансов России, было заключено соглашение, по которому Китай разрешил построить железную дорогу от Транс-Байкала до реки Сунгари, а оттуда одной ветвью в сторону Нингута до русской границы, а другой ветвью до Порт Артура на южном пике Ляодунского полуострова»³⁸⁾. «С целью сохранить определённые политические формальности, железная дорога строилась как акционерное общество, которое получило название «Китайско-Восточная железная дорога», но все финансовые дела этого формального акционерного общества находились в руках русского министра финансов»³⁹⁾.

Рассказывая о русско-китайских переговорах относительно проведения линии, К. Губани вспоминает и известный случай с усыпальницами императоров маньчжурской династии около Мукдена. Во время первых переговоров китайских представителей сильно беспокоило, «не нарушит ли стук паровозов вековое спокойствие усопших императоров?» Идя навстречу китайским требованиям, инженеры впервые соблюдали десятикилометровое расстояние от Мукдена и могил, но после боксёрского восстания «заботы китайских властей рассеялись, и линия была проведена между Мукденом и царскими могилами, даже пересекала старое кладбище населения, без того, чтобы хоть в малейшей мере нарушали покой предков». Русские строители «за каждую перенесенную могилу заплатили солидную сумму в кассу китайских властей... и это хорошо применимое средство обеспечивало спокойствие живых и мёртвых на все времена»⁴⁰⁾.

Выше уже было сказано о «дипломатическом эхе» поездок министров Витте и Куропаткина по линиям КВЖД. Небезынтересно прочесть об этом и мнение постороннего свидетеля на месте.

Осенью 1902 г. русский министр финансов Витте, председатель общества КВЖД приехал из Санкт-Петербурга для осмотра строительства. До этого он уже перевёл в Маньчжурию больше чем 600 миллионов рублей золотом, серебром и ценными бумагами, итак было естественно, что он оживлённо интересовался ходом работы. Он объездил все линии огромной железной дороги, чтобы на основе своих личных впечатлений смог доложить царю о положении на стройках, пишет Губани⁴¹⁾, у которого находим интересные детали роковых событий накануне русско-японской войны. «В мае 1903 г. генерал Куропаткин, тогдашний военный министр как представитель царя приехал в Маньчжурию, чтобы лично убедиться о завершении строительства железнодорожной линии и произвести смотр над восточноазиатскими русскими военными силами. Другой, не менее важной его задачей было убедиться о действительных причинах антироссийских настроений в Японии, усиливающих уже несколько лет, и своей личной миссией смягчить или по возможности полностью рассеять их...». Сдержанный и неприветливый формальный приём, оказанный военному министру России в Японии, убедили Куропаткина, что Япония готова

38) Там же, стр.7.

39) Там же.

40) Там же, стр.287.

41) Там же, стр.271.

на всё для защиты своих интересов самими серьёзными средствами, и особенно в Корею японцы имеют очень далеко идущие планы, в которые не допустят никакого вмешательства с русской стороны»⁴²⁾.

В дальнейшем он пишет о целом ряде энергичных мероприятиях, предпринятых Куропаткиным для укрепления Дальнего Востока и Маньчжурии для успешного предотвращения возможного японского нападения. Он предложил царю быстро и значительно увеличить там русские войска, а также назначить полномочного генерал-губернатора по делам Восточной Сибири и Маньчжурии. Но поскольку вопреки его ожиданиям царь назначил на этот пост адмирала Алексеева, а не его, «генерал Куропаткин чудесным образом как-то сразу забыл все уроки своей японской поездки, – отмечает наш автор, – и уже не считал столь важным укрепления русских военных сил и флота в Маньчжурии, осуществления других большого значения военных мероприятий. Даже, кажется, он прямо игнорировал подобные повторные настояния Алексеева»⁴³⁾.

За пять лет работы К. Губани многократно объездил маньчжурские и приморские края, которые он полюбил и о которых и об их народах оставил и в наши дни свежие описания. Приведём лишь некоторые отрывки.

«Узнав о начале строительных работ, корейцы и китайцы группами приходили из Уссурийского края во внутреннюю Маньчжурию, так что из-за рабочей силы нам нечего было беспокоиться...». Землекопы, подёнщики, кузнецы и плотники все были китайцы и корейцы», – пишет он, иллюстрируя рассказ своими фотоснимками корейских рабочих⁴⁴⁾. «Вдоль по берегам реки Суйфун летит тройка со мною... одну за другою проезжаем мимо приветливых русских и корейских деревней и сёл», – пишет он в другой раз. «По дороге бычьи телеги особой формы возвращаются с полей к своим корейским селам. На них длинностебельное сорго (гаолян), на заде быка боком сидит корейский парень, махает тонкой палкой в руке, дёргая повод – тонкую верёвку, привязанную к деревянному кольцу в носу быка. Красивый большой бык медленно шагает, парень тихо поёт...»; «...Доезжаем до корейской деревни, состоящей из бедных, жалких хижин, хотя её жители зажиточные земледельцы..»⁴⁵⁾; «...Наши корейские рабочие по ночам корзиной или гарпуном ловили рыб... Интересно было слушать их сказки по утрам, когда они приходили на кухню свежими, красивыми большими рыбами»⁴⁶⁾.

К концу своей работы К. Губани мог стать свидетелем тех огромных перемен, которые КВЖД принесла в жизнь Маньчжурии и её жителей. После открытия регулярного движения 1 июля 1903 г. «с ростом движения с месяца на месяц чувствовалось заметное развитие в районах Маньчжурии вдоль железной дороги», «из столиц Европы скорые поезда за 16 дней доставили пассажиров на берег Тихого

42) Там же, стр.274-275.

43) Там же, стр.275-276.

44) Там же, стр.38, 45.

45) Там же, стр.66-68.

46) Там же, стр.212.

Океана, удовлетворяя самые взыскательные требования люкса»⁴⁷⁾.

Губани посвятил две главы драматическому описанию боксёрского восстания и его последствий, а потом заканчивает книгу подробным очерком о положении Маньчжурии непосредственно накануне русско-японской войны⁴⁸⁾. В этом отношении книга К. Губани является действительно интересным источником, «репортажем с места», верно отражающим атмосферу тех времён.

И ещё два момента мы должны отметить, которые делают автора и его книгу ценными и в наши дни: это характеристика проживающих там людей разных народностей, их жизни, и реакции на происходящие перемены, и что «в народе» Губани всегда видит отдельных людей – рабочих и руководителей, их положительные и отрицательные черты. Другое: это чуть ли не на каждой странице живописное описание чудесной, полюбившейся им природы Маньчжурии, никем нетронутых тогда ещё её рек, гор и лесов, среди которых он жил и работал пять лет, и которые спустя сто лет он сохранил и для нас в своей книге.

«То обстоятельство, – пишет он в заключении, – что русская экспансионистская политика кончилась полным разочарованием и в результате этого возникающие там новые жизненные условия неожиданно подвергались далеко идущим изменениям, кажется мне, ни чуть не умаляют историческое значение строительства железной дороги в Маньчжурии, а даже оправдывает мою книгу, в которой я постарался сохранить некоторые эпизоды перемен интересных времён»⁴⁹⁾.

*

Мне кажется, что книга Кароя Губани «Пять лет в Маньчжурии, 1898-1903» в случае издания ее на русском языке даже сто лет спустя пользовалась бы заслуженным успехом среди русских читателей.

47) Там же, стр.276-277.

48) Там же, ст. IX, X, XIII.

49) Там же, стр.303.