



Научная статья / Scientific article

УДК 93/94+659.4+325.3+351.881+331.07+331.2+338.23+331.91+331.97+351.72+351/354+351.81+351.82+351.86+351.9+32.019.5  
doi 10.28995/2073-0101-2023-2-354-363

**Ходяков, М. В.**

Санкт-Петербургский государственный университет,  
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

**«Громадная пиявка, присосавшаяся  
к государственному сундуку»:  
Китайско-Восточная железная дорога  
в оценках российской прессы начала XX века**

***Khodjakov, Mikhail V.***

St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russia Federation

**“Giant Leech on the State Chest”:  
The Chinese Eastern Railway in Assessments  
of the Russian Press of the Early 20<sup>th</sup> Century**

**Аннотация**

В статье рассматривается отношение российской прессы начала XX столетия к масштабному проекту по строительству и эксплуатации Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), начатому в 1890-х гг. Несмотря на поражение в Русско-японской войне, государственные интересы не позволили российскому правительству напрямую отказаться от экспансии в Маньчжурии. Однако новые внутриполитические условия заставили его иначе обозначить цели и задачи России в процессе колонизации Дальнего Востока. КВЖД, строившаяся на пустынных китайских землях, за короткое время превратилась в своеобразное «государство в государстве», имевшее своего главу (управляющего), министерства (земельный отдел, служба тяги и т. д.), полицию и армию (пограничная стража Заамурского округа), суд, систему муниципального управления, образования и здравоохранения. Поскольку эксплуатация дороги требовала значительных финансовых затрат, это обстоятельство не могло остаться без внимания журналистов и общественности. Проблемы финансирования железнодорожного строительства являлись предметом рас-



смотрения на заседаниях Государственной думы. Данные Бюджетной комиссии Думы становились достоянием гласности. Следствием этого стало появление ряда публикаций в прессе. Положение дел на КВЖД широко обсуждалось в самых различных кругах. Наибольший интерес вызывали публикации людей, знавших ситуацию изнутри. Они резко критиковали Маньчжурский вариант проникновения на Восток, который считали ошибочным. Поскольку ликвидировать реализовывавшийся неудачный коммерческий проект в обозримой перспективе не представлялось возможным, предлагался ряд мер по упорядочению эксплуатации дороги. Они должны были включать в себя введение на КВЖД государственного контроля, сокращение средств, выделяемых на содержание Управления дороги и Правления Общества КВЖД, а также сокращение служебных перевозок. Как представлялось, это могло позволить осуществлять эксплуатацию дороги с минимальными убытками.

### **Abstract**

The article examines the attitude of the Russian press of the early 20<sup>th</sup> century to the large-scale project of construction and operation of the Chinese Eastern Railway (CER), which began in the 1890s. Despite the defeat in the Russo-Japanese War, state interests did not allow the Russian government to abandon expansion in Manchuria. However, new domestic political conditions forced it to redefine its goals and objectives in the colonization of the Far East. The Chinese Eastern Railway, built on desolate Chinese lands, over a short time turned into a kind of “state within a state” with its own head (manager), ministries (Land Department, Traction Service, etc.), police and army (Border Guard of the Zaamursky District), court, system of municipal government, education, and healthcare. Since the operation of the road required significant financial costs, this circumstance could not go unnoticed by journalists and the public. The problems of financing railway construction were the subject of consideration at the State Duma meetings. The data of the Budget Commission of the Duma became public. This resulted in appearance of a number of publications in the press. The state of the CER affairs was widely discussed in various circles. Of greatest interest were the publications of people who knew the situation from the inside. They sharply criticized the Manchurian project of penetration into the East, considering it erroneous. Since it was impossible to liquidate the unsuccessful commercial project in foreseeable future, a number of measures were proposed to streamline the operation of the road. These were to include introduction of state control over the CER, reduction in funds allocated for the maintenance



of the Road Administration and the Board of the CER Society, as well as reduction of official transportation. It seemed to minimize the losses in the road operation.

### **Ключевые слова**

Исторические источники, Китайско-Восточная железная дорога, колонизация, российская пресса, расходы на эксплуатацию.

### **Keywords**

Historical sources, Chinese Eastern Railway, colonization, Russian press, operating costs.

Заложенная в 1896 г. Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) связала Читу с Владивостоком и Порт-Артуром, став базой для защиты интересов Российской империи на Дальнем Востоке. Неудачный исход Русско-японской войны 1904–1905 гг. не остановил процесс экономического освоения края. Итогом стали огромные финансовые вложения, направленные на введение в эксплуатацию и поддержание в рабочем состоянии железных дорог, являвшихся важным элементом русской колонизации<sup>1</sup>.

Истории строительства и функционирования КВЖД посвящено значительное количество научных трудов. В наиболее обстоятельных исследованиях по данному вопросу А. В. Ремнева и И. В. Лукоянова, характеризующих российскую политику и экономику рубежа XIX–XX вв. на Дальнем Востоке, подробно представлена историографическая составляющая проблемы<sup>2</sup>.

Юридически, являясь частным предприятием, КВЖД принадлежала русскому «Обществу Китайской Восточной железной дороги» с уставом, утвержденным Николаем II в конце 1896 г. Фактически она была казенной русской дорогой в Китае, построенной на средства казны и управляемой Министерством финансов через особый орган – Правление Общества КВЖД. Финансировалась дорога Министерством финансов по смете обыкновенных и чрезвычайных расходов департамента Железнодорожных дел<sup>3</sup>. До начала Первой мировой войны модернизация КВЖД, строительство пристанционных поселков и городов в Маньчжурии сохраняли



двойственность положения российских территорий вдоль «арендованной окраины» – линии КВЖД в Маньчжурии. Все это, безусловно, сказывалось на распределении ресурсов и сил России<sup>4</sup>.

В настоящей статье автор обращает внимание на реакцию российской прессы, писавшей о вопросах организации управления КВЖД, эксплуатационных расходах, недоделках, перерасходе средств, затратах по освоению полосы отчуждения. Функционирование дороги начиналось в условиях растущего экономического влияния Китая. «Харбинский вестник» в конце 1907 г. прозорливо предрек «в непродолжительном времени» острую конкуренцию Китая с западными странами по снабжению сталью рынков Дальнего Востока. Управление железными дорогами при этом, как отмечали авторы публиковавшихся статей, неизбежно перейдет в руки китайского правительства, а все необходимое для их эффективного функционирования станет «производиться у них дома, а не за границей»<sup>5</sup>.

Неациональное использование дороги и ее возможностей неоднократно отмечали люди, знающие проблему изнутри. Бросалось в глаза то, что многие проблемы, связанные с деятельностью КВЖД, решались Правлением, находящемся в Санкт-Петербурге. Права Управления в Харбине были серьезно ограничены. Для решения текущих вопросов в Харбин регулярно командировались члены Правления, выступавшие своеобразными «соглядатаями», которым не только оплачивались «прогонные» расходы, но также выдавались суточные, подъемные и т. д.<sup>6</sup>

Уход весной 1910 г. со своего поста начальника коммерческой службы КВЖД Г. Г. Кобылинского привел к публикации в дальневосточной прессе статей о бездоходности дороги, дающей «одни убытки»<sup>7</sup>. Одной из причин сложившейся ситуации авторы публикаций считали отсутствие «опытных руководителей, которые могли бы поднять весь край в торгово-промышленном отношении» и привести его к процветанию. Влияли на это и действия руководителей КВЖД, которые управляли дорогой из Санкт-Петербурга: «...Правление общества назначает с российских железных дорог



обыкновенного ж. д. агента, снабжая его особыми полномочиями, головокружительным окладом содержания и вверяет ему всю судьбу коммерческой деятельности дороги и всего края»<sup>8</sup>. Такие представители коммерческой части, прибывая в Харбин, вместо того, чтобы сразу ознакомиться с положением торговли и промышленности на Дальнем Востоке, начать тесное общение с местными коммерсантами, приступали к обмену телеграммами с Правлением общества, запрашивая у него «чуть ли не ежедневно» те или иные указания, «как будто бы дело идет о нуждах петербургских, а не дальневосточных коммерсантов»<sup>9</sup>.

Газета «Железнодорожная жизнь», критикуя Правление дороги, отмечала, что это учреждение, «диктующее за десятки тысяч верст Управлению дороги директивы, не всегда может быть в курсе дела, а заботится лишь только о сокращении расходов». Указывая на один из самых болезненных вопросов КВЖД, газета писала о необходимости увеличения жалованья тем служащим, которые состояли «на мизерных окладах»<sup>10</sup>.

Пробывание в Харбине министра финансов В. Н. Кокцово инициировало предложение «о возможных мероприятиях по сокращению расходов». Эту «реформу» решили начать с упразднения должностей начальников отделений эксплуатации и с «выделения телеграфа в самостоятельную службу». Предполагалось упразднить должности «контролер-механиков телеграфа». Идею поддержал один из руководителей дороги инженер А. К. Гинце, по распоряжению которого был назначен съезд начальников отделений и контролер-механиков «для совместного совещания». Предполагалось, что упразднение 13 должностей линейных механиков сократит излишнюю переписку и даст дороге экономию в 30 тыс. руб. в год<sup>11</sup>.

«Оптимизация» на КВЖД, вызвавшаяся в присоединении телеграфа к службе движения, вместо «громдой экономии» привела к уходу со своих должностей опытных телеграфистов, вынужденных работать по 11–12 часов в сутки, выполняя «все капризы администрации». Освобожденные должности замещались случайными людьми. Как итог,



«хроническим явлением» на КВЖД стала утрата денежных переводов и замедленное прохождение корреспонденции<sup>12</sup>. «Однобокая экономия» выразилась в том, что служащих дороги принимали не как штатных сотрудников, а как «поденных», убавив им жалованье на 10–15 руб. каждому. Стремление к поддержанию на дороге «образцового порядка» привело к валу обязательных к исполнению распоряжений. По поводу методов управления на дороге образно высказались корреспонденты газеты «Новый край», выступавшие под псевдонимами «Осведомленный» и «Независимый»: «Линейцы читают и с саркастической улыбочкой подписываются в прочтении целого выпуска вновь испеченных циркуляров и приказов и, как бы недоумевая, спрашивают: К чему это?»<sup>13</sup>.

Расходы КВЖД и ее эксплуатация, разумеется, являлись одной из наиболее обсуждаемых тем. Говоря о «бесхозяйственности» в этих вопросах, газета «Харбин», давала оценку частному, казалось бы, вопросу о закупке нефти, отмечая факты закупки больших объемов топлива «по значительным ценам». Поскольку цены на нефть были подвержены колебаниям и имели тенденцию к снижению, такой способ ее приобретения приносил казне значительные убытки<sup>14</sup>.

Отвечая на риторический вопрос: «Куда идут миллионы КВЖД?», осведомленный корреспондент вслед за Бюджетной комиссией Государственной думы делал вывод о «колоссальных затратах» на поддержание деятельности дороги. Эти расходы прямо именовались «вымышленными», не вызванными действительными надобностями дороги<sup>15</sup>.

«Новое время», говоря о «злосчастной маньчжурской дороге», сравнило ее с «громадной пиявкой, присосавшейся к казенному сундуку»<sup>16</sup>. Действительно, расходы на железную дорогу быстро превзошли первоначальные планы примерно в 2 раза. Главными причинами такого положения вещей, как полагают исследователи, стали широкомасштабное воровство, расточительство и фантастические аппетиты подрядчиков. Затраты на КВЖД в целом до Русско-японской войны Н. Е. Аблова оценивала в «375 млн руб. золотом», а с учетом расходов на благоустройство – в 413 млн руб.<sup>17</sup> И. В. Лукоянов



писал о сумме «порядка 450 млн руб.»<sup>18</sup>. К 1912 г. расходы на дорогу составили свыше 831 млн руб. Почти 135 млн из них пришлось на эксплуатационный дефицит за 1903–1911 гг. И это несмотря на то, что тарифы на КВЖД были в среднем в 2–3 раза выше, чем на других железных дорогах России<sup>19</sup>.

Существовавшие в печатных изданиях начала XX в. оценки ситуации на КВЖД свидетельствуют о крайней неэффективности использования государственных средств, а также методов руководства дорогой. Авторы публикаций отмечали не только тотальное воровство, но и грядущую «желтую опасность» для пограничных российских территорий. Описания комфортной жизни в «счастливой Хорватии» (как именовали администрацию Управляющего КВЖД генерала Д. Л. Хорвата) в исследуемый период на страницах прессы практически не встречаются.

## Примечания / Notes

<sup>1</sup> Янченко, Д. Г., Старовойтова, Е. О. Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика // Новейшая история России. – 2018. – Т. 8. – № 3. – С. 583–597. YANCHENKO, D. G., STAROVOITOVA, E. O. *Perspektivy ekonomicheskogo razvitiya Kitaisko-Vostochnoi zheleznoi dorogi posle Russko-yaponskoi voiny: regional'nyi aspekt i peterburgskaya politika* [Prospects for economic development of the Chinese Eastern Railway after the Russo-Japanese War: Regional dimension and St. Petersburg policy. In Russ.]. IN: *Noveishaya istoriya Rossii*, 2018, vol. 8, no. 3, pp. 583–597.

<sup>2</sup> Аблова, Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). – М.: Русская панорама, 2004. – 432 с. ABLOVA, N. E. *KVZhD i rossiiskaya emigratsiya v Kitae: mezhdunarodnye i politicheskie aspekty istorii (pervaya polovina XX v.)*. [The CER and Russian emigration in China: International and political aspects of history (the first half of the 20<sup>th</sup> century). In Russ.]. Moscow, Russkaya panorama publ., 2004, 432 p.; Лукоянов, И. В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. – СПб.: Нестор-История, 2008. – 668 с. LUKOYANOV, I. V. *“Ne otstat’ ot derzhav...” Rossiya na Dal'nem Vostoke v kontse XIX – nachale XX v.* [“Not to fall behind the great powers ...”: Russia in the Far East at the turn of the 20<sup>th</sup> century. In Russ.]. St. Petersburg, Nestor-Istoriya



publ., 2008, 668 p.; Ремнев, А. В., Суворова, Н. Г. Колонизация Азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX – начала XX века. – Омск: Наука, 2013. – 248 с. REMNEV, A. V., SUVOROVA, N. G. Colonization of Asiatic Russia: Imperial and national scenarios of the second half of the 19<sup>th</sup> – early 20<sup>th</sup> centuries. Omsk, Nauka publ., 2013, 248 p.

<sup>3</sup> Доклады Бюджетной комиссии второй Государственной думы (не рассмотренные Думой вследствие ее роспуска) / Под ред. М. П. Федорова. – СПб.: Б. и., 1907. – С. 222–223. FEDOROV, M. P. (ed.). Reports of the Budget Commission of the Second State Duma (not considered by the Duma as a result of its dissolution). St. Petersburg, 1907, pp. 222–223.

<sup>4</sup> Янченко, Д. Г. Амурская экспедиция и Комитет по заселению Дальнего Востока в планах Совета министров России при П. А. Столыпине // Новейшая история России. – 2023. – Т. 13. – № 1. – С. 70. YANCHENKO, D. G. The Amur Expedition and the Committee for the Settlement of the Far East in the Agenda of the Russian Council of Ministers under P. A. Stolypin. IN: *Noveishaya istoriya Rossii*, 2023, vol. 13, no. 1, p. 70.

<sup>5</sup> Харбинский вестник. – 1907. – 25 декабря. *Kharbinskii vestnik*, December 25, 1907.

<sup>6</sup> Харбин, Ст. Что такое Китайская Восточная ж. д. и куда идут ее миллионы? – СПб.: Печатное искусство, 1908. – С. 8–9. KHARBINSKII, St. What is the Chinese Eastern Railway and where are her millions going? St. Petersburg, Pechatnoe iskusstvo publ., 1908, pp. 8–9.

<sup>7</sup> Новый край. – 1910. – 11 мая. *Novyi krai*, May 11, 1910.

<sup>8</sup> Там же. Ibid.

<sup>9</sup> Там же. Ibid.

<sup>10</sup> Железнодорожная жизнь. – 1909. – 2 декабря.

<sup>11</sup> Новый край. – 1909. – 13 декабря. *Novyi krai*, December 13, 1909.

<sup>12</sup> Новый край. – 1910. – 6 июня. *Novyi krai*, June 6, 1910.

<sup>13</sup> Новый край. – 1910. – 9 января. – 12 марта. *Novyi krai*, January 9, 1910; March 12.

<sup>14</sup> Харбин. – 1909. – 14 апреля. *Kharbin*, April 14, 1909.

<sup>15</sup> Русская Казна на Китайской дороге. – СПб.: Сиб. Торг-Пром. Календарь, 1910. – С. 10, 14. Russian Treasury on the Chinese road. St. Petersburg, Sib. Torg-Prom. Kalendar' publ., pp. 10, 14.

<sup>16</sup> Новое время. – 1909. – 24 ноября (7 декабря). *Novoe vremya*, November 24 (December 7), 1909.

<sup>17</sup> Аблова, Н. Е. Указ. соч. – С. 56, 78. ABLOVA, N. E., 2004, pp. 56, 78.

<sup>18</sup> Лукоянов, И. В. Указ. соч. – С. 109. LUKOYANOV, I. V., 2008, p. 109.

<sup>19</sup> Там же. Ibid.

### Список литературы

Аблова, Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). – М.: Русская панорама, 2004. – 432 с.





Лукоянов, И. В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. – СПб.: Нестор-История, 2008. – 668 с.

Ремнев, А. В., Суворова, Н. Г. Колонизация Азиатской России: имперские и национальные сценарии второй половины XIX – начала XX века. – Омск: Наука, 2013. – 248 с.

Русская Казна на Китайской дороге. – СПб.: Сиб. Торг.-Пром. Календарь, 1910. – 30 с.

Харбинский, Ст. Что такое Китайская Восточная ж. д. и куда идут ее миллионы? – СПб.: Печатное искусство, 1908. – 132 с.

Янченко, Д. Г. Амурская экспедиция и Комитет по заселению Дальнего Востока в планах Совета министров России при П. А. Столыпине // Новейшая история России. – 2023. – Т. 13. – № 1. – С. 56–75. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.104>.

Янченко, Д. Г., Старовойтова, Е. О. Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика // Новейшая история России. – 2018. – Т. 8. – № 3. – С. 583.

## References

ABLOVA, N. E. The CER and Russian emigration in China: International and political aspects of history (the first half of the 20<sup>th</sup> century). Moscow, Russkaya panorama publ., 2004, 432 p.

LUKOYANOV, I. V. “*Ne otstat’ ot derzhav...*” *Rossiya na Dal’nem Vostoke v kontse XIX – nachale XX vv.* [“Not to fall behind the great powers ...”: Russia in the Far East at the turn of the 20<sup>th</sup> century. In Russ.]. St. Petersburg, Nestor-Istoriya publ., 2008, 668 p.

REMNEV, A. V., SUVOROVA, N. G. *Kolonizatsiya Aziatskoi Rossii: imperskie i natsional’nye stsenarii vtoroi poloviny XIX – nachala XX veka* [Colonization of Asiatic Russia: Imperial and national scenarios of the second half of the 19<sup>th</sup>–early 20<sup>th</sup> century. In Russ.]. Omsk, Nauka publ., 2013, 248 p.

Russian Treasury on the Chinese road. St. Petersburg, Sib. Torг-Prom. Kalendar’ publ., 1910, 132 p.

KHARBINSKII, St. What is the Chinese Eastern Railway and where are her millions going? St. Petersburg, Pechatnoe iskusstvo publ., 1908, 30 p.

YANCHENKO, D. G. The Amur Expedition and the Committee for the Settlement of the Far East in the Agenda of the Russian Council of Ministers under P. A. Stolypin. IN: *Noveishaya istoriya Rossii*, 2023, vol. 13, no. 1, pp. 56–75.

YANCHENKO, D. G., STAROVOITOVA, E. O. *Perspektivy ekonomicheskogo razvitiya Kitaisko-Vostochnoi zheleznoi dorogi posle Russko-yaponskoi voiny: regional’nyi aspekt i peterburgskaya politika* [Prospects for the economic development of the Chinese Eastern Railway after the Russo-Japanese War: Regional dimension and St. Petersburg policy. In Russ.]. IN: *Noveishaya istoriya Rossii*, 2018, vol. 8, no. 3, pp. 583–597.



### **Сведения об авторах**

**Ходяков Михаил Викторович**, доктор исторических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет, Институт истории, кафедра новейшей истории России, профессор, г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, 8-921-563-44-07; m.khodyakov@spbu.ru

### **About the authors**

**Khodjakov Mikhail Viktorovich**, PhD in History, professor, St. Petersburg State University, Institute of History, department of modern history of Russia, professor, St.Petersburg, Russia Federation, +7-921-563-44-07; m.khodyakov@spbu.ru

### **Сведения о грантах**

Статья выполнена при поддержке Российского научного фонда, проект № 22-28-01350 «Колонизация Дальнего Востока и Маньчжурии в правительственных документах, публицистике и периодике России и Китая 1894–1920 гг.»

<https://rscf.ru/project/22-28-01350/>

### **Grant information**

The study has been supported by the research grant no. 22-28-01350 “Colonization of the Far East and Manchuria in Russian and Chinese Government Documents, Journalism and Periodicals, 1894–1920” of the Russian Science Foundation.

<https://rscf.ru/project/22-28-01350/>

### **В редакцию статья поступила 10.04.2022 г., опубликована (для цитирования):**

*Ходяков, М. В.* «Громадная пиявка, присосавшаяся к государственному сундуку»: Китайско-Восточная железная дорога в оценках российской прессы начала XX века // Вестник архивиста. – 2023. – № 2. – С. 354–363. doi 10.28995/2073-0101-2023-2-354-363

### **Submitted 10.04.2022, published (for citation):**

*KHODJAKOV, M. V.* “*Gromadnaya piyavka, prisosavshayasya k gosudarstvennomu sunduku*”: *Kitaisko-Vostochnaya zheleznaya doroga v otsenkakh rossiiskoi pressy nachala XX veka* [“Giant Leech on the State Chest”: The Chinese Eastern Railway in Assessments of the Russian Press of the Early 20<sup>th</sup> Century. In Russ.]. IN: *Vestnik arhivista / Herald of an Archivist*, 2023, no. 2, pp. 354–363. doi 10.28995/2073-0101-2023-2-354-363