

В.Г. Дацышен
Дай Цзяньбин*

**В.Д. ЛАЧИНОВ И Д.П. КАЗАКЕВИЧ –
ПЕРВЫЕ УПРАВЛЯЮЩИЕ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЭМИГРАНТСКИЙ
ПЕРИОД ИСТОРИИ ХАРБИНА****

doi:10.31518/2618-9100-2023-3-7
УДК 656.2(510.1)“1917/1929”

*Выходные данные для цитирования:
Дацышен В.Г., Дай Цзяньбин, В.Д. Лачинов и Д.П. Казакевич –
первые управляющие Китайско-восточной железной дороги в эмигрантский
период истории Харбина // Исторический курьер. 2023. № 3 (29). С. 95–102.
URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-3-07.pdf>*

V.G. Datsyshen
Dai Jianbing*

**V.D. LACHINOV AND D.P. KAZAKEVICH –
THE FIRST MANAGERS OF THE CHINESE EASTERN
RAILWAY IN THE EMIGRANT
PERIOD OF HARBIN HISTORY****

doi:10.31518/2618-9100-2023-3-7

*How to cite:
Datsyshen V.G., Dai Jianbing, V.D. Lachinov and D.P. Kazakevich –
the First Managers of the Chinese Eastern Railway in the Emigrant Period of Harbin
History // Historical Courier, 2023, No. 3 (29), pp. 95–102.
[Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-3-07.pdf>]*

Abstract. An important but insufficiently studied page in the history of the CER is the activities of the railway administration in a difficult and controversial period in the history of the railway during the years of the civil war and foreign intervention in Siberia. After the severance of communication between the Far East and Petrograd, the permanent Manager of the CER D.L. Horvath was elected in Beijing as the Managing Director of the road, and in 1918–1921 CER was headed by engineers V.D. Lachinov and D.P. Kazakevich. Becoming an assistant to the Manager of the CER in 1917, V.D. Lachinov acted as the Manager for more than three years, factually during the first year, and then formally as well. This course of events was determined by the fact that during the First World War, being the head of the Traction Service, he actually supervised the work of the entire railway. V.D. Lachinov managed the CER in close connection and interaction with his assistant, the like-minded and successor engineer D.P. Kazakevich. To study the place of these figures in the history of the CER, we used materials collected by their contemporary, E.Kh. Nilus, a participant in the events and at the same time a researcher of the CER. The materials prepared for the publication of the second volume of the Historical Review of the CER are kept in the USA. Among the materials collected, typewritten drafts of several chapters of the proposed second volume stand out the most, as they present biographical data on V.D. Lachinov and D.P. Kazakevich, as well as the facts of their participation in historical events on the CER in the first years after the revolution of 1917. The personal characteristics of the little-known leaders of the CER by E.Kh. Nilus are valuable, as the was an eyewitness and participant in

* **Владимир Григорьевич Дацышен**, доктор исторических наук, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия; Красноярский государственный педагогический университет им. В.П. Астафьева, Красноярск, Россия, e-mail: dazishen@mail.ru

Vladimir Grigor'evich Datsyshen, Doctor of Historical Sciences, Saint Petersburg State University, St. Petersburg, Russia; Krasnoyarsk State Pedagogical University named after V.P. Astaf'ev, Krasnoyarsk, Russia, e-mail: dazishen@mail.ru

Дай Цзяньбин, доктор исторических наук, профессор, Хэбэйский педагогический университет, Шицзячжуан, Китай, e-mail: jianbd@263.net

Dai Jianbing, Doctor of Historical Sciences, Professor, Hebei Normal University, Shijiazhuang, China, e-mail: dazishen@mail.ru

**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/>).

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” (<https://rscf.ru/project/23-48-00004/>).

the events. Materials collected by researcher E.Kh. Nilus show how experienced engineers and like-minded people, Harbin old-timers V.D. Lachinov and D.P. Kazakevich were able to maintain the stable operation of the CER in the years which were difficult for Russia and Northeast China. The further fate of these historical figures was complex, contradictory and even tragic, but largely thanks to their work, the CER survived and proved to be viable in the new historical circumstances.

Keywords: Chinese Eastern Railway, CER, managing staff, V.D. Lachinov, D.P. Kazakevich, archive of E.Kh. Nilus.

The article has been received by the editor on 24.03.2023. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. Важной, но недостаточно изученной страницей истории КВЖД является деятельность администрации дороги в сложный и противоречивый период истории дороги в годы Гражданской войны и иностранной интервенции в Сибири. После разрыва связи Дальнего Востока с Петроградом бессменный управляющий КВЖД Д.Л. Хорват был избран в Пекине директором-распорядителем дороги, а в 1918–1921 гг. КВЖД возглавляли инженеры В.Д. Лачинов и Д.П. Казакевич. Став в 1917 г. помощником управляющего КВЖД, В.Д. Лачинов на протяжении более трех лет, сначала фактически, а затем и формально, исполнял обязанности управляющего. Такой ход событий был определен тем, что уже в годы Первой мировой войны, будучи начальником Службы тяги, он фактически руководил работой всей железной дороги. В.Д. Лачинов управлял КВЖД в тесной связи и взаимодействии со своим помощником, единомышленником и преемником инженером Д.П. Казакевичем. Для изучения места этих деятелей в истории КВЖД в качестве исторических источников привлечены материалы, собранные их современником, участником событий и одновременно исследователем КВЖД Е.Х. Нилусом. Подготовленные для предполагавшегося к изданию второго тома «Исторического обзора КВЖД» материалы находятся в США. В их числе выделяются машинописные черновики нескольких глав предполагаемого второго тома, в которых приводятся биографические сведения о В.Д. Лачинове и Д.П. Казакевиче, а также факты их участия в исторических событиях на КВЖД в первые годы после революции 1917 г. Представляют ценность личные характеристики малоизвестных руководителей КВЖД, данные Е.Х. Нилусом как очевидцем и участником событий. Собранные им материалы показывают, как опытные инженеры и единомышленники харбинские старожилы В.Д. Лачинов и Д.П. Казакевич смогли сохранить стабильную работу КВЖД в трудные для России и Северо-Восточного Китая годы. Дальнейшая судьба этих исторических деятелей была сложной, противоречивой и даже трагической, но во многом благодаря их трудам КВЖД сохранилась и оказалась жизнеспособной в новых исторических условиях.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, КВЖД, управляющий персонал, В.Д. Лачинов, Д.П. Казакевич, архив Е.Х. Нилуса.

Статья поступила в редакцию 24.03.2023 г.

Китайско-Восточная железная дорога за время своей истории с конца XIX в. и до середины 1930-х гг. пережила немало сложных и даже кризисных периодов. Сохранение дороги, восстановление полученных разрушений, продолжение работы и ее развитие во все времена зависели от профессионализма и слаженности работы всего многонационального коллектива служащих дороги, и в первую очередь от ее руководства. В историю России в качестве примера успешного и эффективного руководителя и администратора вошел управ-

ляющий КВЖД Д.Л. Хорват, на период работы которого пришлось время стабильного развития дороги и всего Северо-Восточного Китая. В силу многих причин «в тени» Д.Л. Хорвата на долгое время оказались другие руководители КВЖД, возглавлявшие дорогу в самые сложные и противоречивые периоды ее истории.

Одним из критических периодов в истории КВЖД были годы Гражданской войны и иностранной интервенции на Востоке России. Это было время разрухи в стране и разрыва хозяйственных связей КВЖД с Россией. Пользуясь отсутствием международно-признанного правительства в России, власти Китайской Республики установили контроль над полосой отчуждения дороги. В этих условиях не только сохранение стабильности на дороге и выживание огромной русской общины в Северо-Восточном Китае, но и жизнь многочисленного китайского населения, связанного с дорогой, во многом зависели от работы руководства КВЖД.

В 1918–1921 гг. КВЖД возглавляли В.Д. Лачинов и Д.П. Казакевич, которые и в предыдущие годы тесно взаимодействовали и сменяли друг друга на разных постах. Фактически эти два инженера встали во главе Управления КВЖД сразу после того, как в 1918 г. бессменный управляющий КВЖД Д.Л. Хорват был назначен на должность директора-распорядителя Правления КВЖД и уехал в Пекин. Руководили В.Д. Лачинов и Д.П. Казакевич недолго, а в 1921 г. они вообще отказались от ответственных постов на дороге. Однако значение и роль В.Д. Лачинова и Д.П. Казакевича нельзя недооценивать, учитывая, в какие трудные годы им приходилось работать.

Одним из первых в современной российской исторической науке написал о В.Д. Лачинове и Д.П. Казакевиче выдающийся историк-востоковед Г.В. Мелихов, сам бывший выходцем из Харбина. В его работе «Белый Харбин середины 20-х» представлены краткие биографии этих двух «прекрасных инженеров»¹. Вслед за Г.В. Мелиховым информация о В.Д. Лачинове и Д.П. Казакевиче появилась в работах по истории Харбина². Современные исследователи Н.В. Хисамутдинов, В.Г. Шаронова и другие в своих трудах также упоминают некоторые факты биографии инженера В.Д. Лачинова³. В последние годы в российской науке вышло несколько крупных исследований, затрагивающих различные проблемы истории КВЖД. Например, в 2015 г. выдающийся российский синолог М.В. Крюков в рамках начатого им совместно с сыном В.М. Крюковым исследовательского проекта под названием «Документальная история советско-китайских отношений (1917–1929 гг.)» выпустил первый том двухтомной монографии «Весна и осень революционной дипломатии: Первое десятилетие советской политики в Китае»⁴. Авторы сконцентрировали свое внимание на развитии советско-китайских противоречий на КВЖД, вследствие чего в работе не было уделено должного внимания деятелям КВЖД, не принимавшим активного участия в политической борьбе, а направившим все свои усилия на сохранение бесперебойной работы дороги.

Для продолжения исследования, более глубокого изучения истории КВЖД необходимо расширить круг исторических источников по данной теме. Важным источником для исследования истории КВЖД являются работы харбинцев – современников и участников событий.

Среди первых исследователей-харбинцев особо выделяется бывший офицер Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи и штаб-офицер для поручений при Д.Л. Хорвате Евгений Христианович Нилус. Документы, собранные им и опубликованные

¹ Мелихов Г.В. Белый Харбин: Середина 20-х. М., 2003. С. 189–190.

² Капран И.К. Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в. – 50-е гг. XX в.). Владивосток, 2011. С. 53.

³ Хисамутдинова Н.В. Русская инженерная школа в Китае // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2016. № 4 (24). С. 204–212; Хисамутдинова Н.В., Хисамутдинов А.А. А.А. Щелков – первый директор Харбинского политехнического института (к 100-летию со дня открытия вуза) // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2020. № 3 (39). С. 183–191; Шаронова В.Г. Роль русской эмиграции в подготовке китайских национальных кадров (на примере Харбинского политехнического института) (1920–1932 гг.) // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2020. Т. 25, № 25. С. 400–416.

⁴ Крюков В.М., Крюков М.В. Весна и осень революционной дипломатии: Первое десятилетие советской политики в Китае. М., 2015. Т. 1: 1917–1922.

еще в 1923 г. в фундаментальной работе «Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг.»⁵, не потеряли своей актуальности до сегодняшнего дня. Однако не все собранные Е.Х. Нилусом документы и материалы по истории КВЖД были опубликованы. Подготовленные для публикации материалы хранятся в США, в Стенфордском университете. В Архиве Гуверовского института Стенфордского университета имеется специальный фонд «Евгений Христианович Нилус»⁶, где хранятся материалы для предполагавшегося к изданию второго тома «Исторического обзора КВЖД». В числе собранных материалов выделяются машинописные черновики нескольких глав предполагаемого второго тома, в том числе «Краткий очерк важнейших политических событий пореволюционного периода (1917–1924 гг.), влиявших на деятельность Китайской Восточной железной дороги», «Управление дороги как центральный орган технического и административного надзора» и «Очерк деятельности Правления КВЖД», более ста машинописных страниц каждая.

В хранящейся в архиве черновой работе Е.Х. Нилуса имеется подробное описание исторических событий, связанных с Китайско-Восточной железной дорогой, даны краткие биографические данные руководителей КВЖД, представлены их характеристики, оценки деятельности. В числе руководителей КВЖД Е.Х. Нилус указывает и инженеров В.Д. Лачинова и Д.П. Казакевича, данные о которых представлены в главе «Управление дороги как центральный орган технического и административного надзора», а также и в черновиках других глав.

Василий Дмитриевич Лачинов был уроженцем Санкт-Петербурга. Он родился в 1872 г. в семье профессора и закончил Петербургский технологический институт. В.Д. Лачинов начал службу на Дальнем Востоке с июня 1903 г., перейдя с Николаевской железной дороги на должность помощника начальника службы тяги КВЖД. 1 октября 1907 г. инженер Лачинов стал начальником Службы Тяги Управления КВЖД.

К началу революции 1917 г. он был одним из самых опытных и авторитетных служащих КВЖД. Начиная с 1912 г. В.Д. Лачинов был бессменным почетным мировым судьей Пограничного окружного суда. Далее, как отмечал Е.Х. Нилус, он «в 1915 г. был избран Председателем Комитета Старшин Железнодорожного Собрания и в 1918 г. переизбран на новое трехлетие, но по служебным обстоятельствам был вынужден отказаться от этого звания и передать его инж. Казакевичу»⁷. В годы Первой мировой войны управляющий дорогой Д.Л. Хорват решал множество новых военно-политических и мобилизационных проблем, вызванных военным временем, и вопросы собственно функционирования всего железнодорожного хозяйства легли на плечи В.Д. Лачинова. Неслучайно уже с 25 марта 1917 г. он стал исполнять обязанности помощника управляющего КВЖД.

Говоря о событиях 1917 г., Е.Х. Нилус писал: «Еще больше расширились компетенции помощника Управляющего дорогой с началом революции. Когда почти все время Управляющего стало уходить на переговоры и сношения с разными новыми общественными и железнодорожными организациями <...> начальники служб шли за указаниями к помощнику <...> Таким образом, помощнику Управляющего по железнодорожной части пришлось стать фактически в положение Управляющего дорогой...»⁸.

Служебные обстоятельства смены руководства КВЖД Е.Х. Нилус описал следующим образом: «С избранием Д.Л. Хорвата Директором-Распорядителем Правления – временное управление дорогой было возложено на Помощника Д.Л. Хорвата по железнодорожной части инженера В.Д. Лачинова, которому и пришлось затем в продолжение целого ряда

⁵ Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. По поручению Правления О-ва и под редакцией Специальной Комиссии составил Агент Правления О-ва Е.Х. Нилус. Харбин, 1923. Т. 1.

⁶ Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. Accession No. XX728-16.11.

⁷ Нилус Е.Х. Управление дороги как центральный орган технического и административного надзора // Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. Accession No. XX728-16.11. HE 3290. C6N71. V. 2:1. L. 44.

⁸ Ibid. L. 45.

последующих тяжелых годов оставаться во главе предприятия КВЖД»⁹. 1 апреля 1918 г. В.Д. Лачинов был утвержден в должности помощника управляющего КВЖД, а уже «28 апреля возложено исп. об. Управляющего дорогой»¹⁰.

В 1918 г. на плечи В.Д. Лачинова легла тяжелейшая работа по сохранению нормального функционирования КВЖД. Управляющему КВЖД приходилось решать многие проблемы, связанные с иностранными интервентами, забастовками экономического и политического характера служащих КВЖД и т.д. В.Д. Лачинов как глава крупнейшего в Северо-Восточном Китае предприятия участвовал в решении и собственно китайских проблем. В работе Е.Х. Нилуса указано: «15 октября организован “Комитет КВЖД по оказанию помощи населению Китая, пострадавшему от неурожая” под почетным председательством Председателя Правления О-ва КВЖД Сун-Сяо-Лянь и председательством временно Управляющего дорогой инж. В.Д. Лачинова»¹¹.

И здесь он нашел опору и поддержку других инженеров. Е.Х. Нилус пишет: «В течение всего периода управления дорогой инженером Лачиновым его работа протекала в теснейшем сотрудничестве с Помощником Управляющего дорогой по железнодорожной части инж. Д.П. Казакевичем, также одним из коренных работников КВЖД»¹². Далее Е.Х. Нилус особо остановился на «единстве взглядов, связывавшем г.г. Лачинова и Казакевича», отметив: «Это единство закреплялось соседством квартир и личной дружбой обоих этих инженеров, что позволяло им нередко даже вечерние и праздничные досуги посвящать обсуждению служебных дел и не раз обмениваться мнениями по важнейшим из них, прежде чем прийти к тому или иному решению»¹³.

Дмитрий Петрович Казакевич также родился в Санкт-Петербурге, в 1869 г., в семье адмирала. Он окончил Институт инженеров путей сообщения. Говоря о Д.П. Казакевиче, Е.Х. Нилус писал: «В числе служащих КВЖД инж. Казакевич был одним из самых старых дальневосточников, т.к. прямо со школьной скамьи отправился на постройку Уссурийской линии, чтобы познакомиться с краем, где за 40 лет перед тем запечатлел свое имя на скрижалях истории его отец <...> Здесь инж. Казакевич пробыл до 1897 г. В 1898 и 1899 гг. он служил на Риго-Орловской ж.д. <...> В 1900 г. перешел на КВЖД <...> в 1902 году возвратился в С. Петербург <...> где и состоял до 1 августа 1911 г., когда был назначен Помощником Начальника Службы Пути...»¹⁴.

Характеризуя Д.П. Казакевича, Е.Х. Нилус писал: «Возвышенная натура и исключительно полезная работа этого человека на дороге побуждают к тому, чтобы посвятить ему здесь несколько слов, кроме уже сказанных раньше. Нельзя не упомянуть прежде всего об умелом сотрудничестве его с Международным Техническим Советом. Сотрудничестве, всегда ставившем на первый план интересы КВЖД. Поистине добрая фея подсказала в свое время Д.Л. Хорвату мысль послать Казакевича в 1917 году во Владивосток, встретить впервые прибывшего тогда в Россию с миссией специалистов знаменитого американского железнодорожника и строителя Панамского канала инж. Стивенса, долго прожившего потом в Харбине в качестве Председателя Международного Технического Совета. Высокий гость <...> на все вопросы он стал получать ответы вполне откровенные, проникнутые в то же время горячей преданностью своему делу. Ответы, сказанные, к тому же, на великолепном английском языке...»¹⁵.

В.Д. Лачинов исполнял обязанности управляющего КВЖД с перерывами, он часто болел, а в ноябре 1920 г. выехал в Пекин. На состоявшемся в конце октября в помещении

⁹ Нилус Е.Х. Управление дороги... Л. 41.

¹⁰ Ibid. L. 41.

¹¹ Нилус Е.Х. Краткий очерк важнейших политических событий пореволюционного периода (1917–1924 гг.), влиявших на деятельность Китайской Восточной железной дороги // Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. Accession No. XX728-16.11. HE 3290. C6N71. V. 2:1. L. 110.

¹² Нилус Е.Х. Управление дороги... Л. 46.

¹³ Ibid. L. 47.

¹⁴ Ibid. L. 46.

¹⁵ Ibid. L. 64.

Русско-Азиатского Банка в Пекине очередном Собрании акционеров КВЖД В.Д. Лачинов был избран в члены Правления КВЖД¹⁶. В рукописной работе Е.Х. Нилуса в двух разных главах представлены две разные даты избрания В.Д. Лачинова на новую должность: «6 ноября состоялись выборы нового Правления с инж. В.Д. Лачиновым в качестве Товарища Председателя»¹⁷; «22 ноября 1920 года в Пекине первое заседание нового Правления, на котором были избраны Товарищем Председателя инж. В.Д. Лачинов, его помощником русским инж. С.И. Данилевским и китайским д-р Ван-Цзин-Чунь»¹⁸.

Преемником В.Д. Лачинова на посту главы КВЖД был Д.П. Казакевич. Е.Х. Нилус сообщал: «Он дважды принимал от В.Д. Лачинова управление дорогой (14 апреля 1920 г. и 10 ноября того же года). В обоих случаях персональная смена Управляющего не сказывалась в налаженной официальной жизни дороги сколько-нибудь ощутительными переменами»¹⁹. Д.П. Казакевич возглавлял КВЖД также недолго. Е.Х. Нилус, повествуя о событиях 1921 г., констатировал: «Первым выдающимся событием этого года явилось состоявшееся 2 февраля по инициативе Парижского Правления Русско-Азиатского Банка назначение на освободившуюся за избранием В.Д. Лачинова Товарищем Председателя должность Управляющего дорогой инж. Б.В. Остроумова»²⁰.

Дальнейшая судьба двух инженеров, возглавивших КВЖД в трудное и противоречивое время, сложилась по-разному. В.Д. Лачинов продолжил службу на КВЖД. Е.Х. Нилус пишет, что бывший управляющий «6 ноября 1920 г. Собранием Акционеров избран членом Правления Общества»²¹. Сначала он работал товарищем председателя правления, но затем ушел с этого поста: «14 июня начались заседания Общего Собрания Акционеров О-ва КВЖД (закончились 5 июля). Ввиду отказа инж. В.Д. Лачинова от звания члена Правления и Товарища Председателя – членом Правления избран инж. П.И. Кузнецов...»²².

В работе Е.Х. Нилуса имеется противоречие по вопросу, когда же В.Д. Лачинов вышел из состава Правления. Так, он пишет: «5 июля 1921 г. отказался от должности члена Правления и назначен старшим консультантом Правления»²³. Однако в другой главе Е.Х. Нилус, приводя текст протокола заседания правления Общества КВЖД от 3 марта 1922 г. № 1508, писал: «В конце последнего заседания Собрания Акционеров было оглашено письмо Товарища Председателя В.Д. Лачинова, адресованного Председателю Правления. В этом письме инж. Лачинов указал, что по его убеждению дальнейшая служба в должности Товарища Председателя при создавшихся обстоятельствах не может принести Обществу КВЖД той пользы, которую он вправе от него ожидать и которую он хотел бы и должен бы был О-ву принести <...> Соглашаясь удовлетворить эту просьбу В.Д. Лачинова, Собрание Акционеров постановило выразить сожаление о его уходе, благодарить за понесенные труды и пригласить его на должность старшего консультанта Правления. Сверх того, было постановлено презентовать В.Д. Лачинову от имени Правления 50 тысяч рублей»²⁴.

В начале 1920-х гг. В.Д. Лачинов стоял у истоков Харбинского Политеха, принимал участие в создании института на разных его этапах²⁵. В 1922 г. В.Д. Лачинов председательствовал на годовом собрании Общества по учреждению Русско-китайского техникума, на котором техникум был преобразован в Русско-китайский политехнический

¹⁶ Нилус Е.Х. Очерк деятельности Правления КВЖД // Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. Accession No. XX728-16.11. HE 3290. C6N71. V. 2:1. L. 77.

¹⁷ Нилус Е.Х. Краткий очерк... L. 11.

¹⁸ Нилус Е.Х. Очерк деятельности... L. 78.

¹⁹ Нилус Е.Х. Управление дороги... L. 47.

²⁰ Нилус Е.Х. Очерк деятельности... L. 83.

²¹ Нилус Е.Х. Управление дороги... L. 41.

²² Нилус Е.Х. Краткий очерк... L. 115.

²³ Нилус Е.Х. Управление дороги... L. 42–44.

²⁴ Нилус Е.Х. Очерк деятельности... L. 91–92.

²⁵ Шаронова В.Г. Роль русской эмиграции в подготовке китайских национальных кадров (на примере Харбинского политехнического института) (1920–1932 гг.) // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2020. Т. 25, № 25. С. 403.

институт²⁶. Бывший управляющий КВЖД занимал в Харбине ряд почетных должностей: например, он был почетным директором беженской школы Утреннего приюта²⁷. В.Д. Лачинов продолжал работать на КВЖД в качестве консультанта Правления КВЖД до переезда в октябре 1924 г. дороги под советский контроль. Г.В. Мелихов назвал имя В.Д. Лачинова в числе сподвижников известного управляющего КВЖД Б.В. Остроумова²⁸. Умер В.Д. Лачинов в 1933 г. в Харбине, а его потомки перебрались в Европу. По свидетельству очевидцев, в 1935 г. в здании правления КВЖД в Харбине рядом с портретом Д.Л. Хорвата висел портрет В.Д. Лачинова.

Д.П. Казакевич вскоре после оставления поста управляющего КВЖД покинул дорогу. Е.Х. Нилус писал: «1 ноября 1921 года Казакевич был уволен со службы согласно прошению»²⁹. Д.П. Казакевич уехал из Китая в США, где в 1924 г. трагически погиб. Сын В.Д. Казакевича после 28 лет проживания в США в 1949 г. переехал в Советский Союз.

Несмотря на роль, которую сыграли инженеры В.Д. Лачинов и Д.П. Казакевич в истории, возглавив дорогу в труднейшие для нее годы, их имена оказались вскоре забытыми. В большом историческом очерке, посвященном празднованию в 1923 г. в Харбине 25-летнего юбилея КВЖД, имена В.Д. Лачинова и Д.П. Казакевича ни разу не были упомянуты ни среди участников торжества, ни в связи с историей Китайской Восточной железной дороги³⁰.

Таким образом, в трудные для КВЖД годы дорогу возглавляли старожилы Харбина, опытные инженеры и единомышленники. Это позволило сохранить стабильную работу железной дороги, без больших потерь пройти через тяжелые испытания огромному региону в Северо-Восточном Китае. Имена возглавлявших КВЖД в 1918–1921 гг. В.Д. Лачинова и Д.П. Казакевича вскоре были незаслуженно забыты, но их вклад зафиксирован в сохранившихся в американском архиве рукописных трудах современника событий и одного из первых исследователей истории КВЖД Е.Х. Нилуса. В заключение можно привести и его оценку управляющих КВЖД Мелихов Г.В. Белый Харбин... ЖД в тот сложный период: «Одинаковость понимания основных задач и способов их осуществления, преемственно переходившая в ту тяжелую пору от первого управляющего ко второму и от второго к третьему, являлась, таким образом, как бы укреплявшейся традицией, дававшей руководителям дороги значительную моральную силу. Такая сила была чрезвычайно нужна в то время, когда управление дорогой представляло собой сплошную цепь трудностей»³¹.

Литература

Капран И.К. Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в. – 50-е гг. XX в.). Владивосток: Изд-во Дальневост. федер. ун-та, 2011. 204 с.

Крюков В.М., Крюков М.В. Весна и осень революционной дипломатии: Первое десятилетие советской политики в Китае. М.: Памятники исторической мысли, 2015. Т. 1: 1917–1922. 615 с.

Мелихов Г.В. Белый Харбин: Середина 20-х. М.: Русский путь, 2003. 438 с.

Хисамутдинова Н.В. Русская инженерная школа в Китае // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2016. № 4 (24). С. 204–212.

Хисамутдинова Н.В., Хисамутдинов А.А. А.А. Щелков – первый директор Харбинского политехнического института (к 100-летию со дня открытия вуза) // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2020. № 3 (39). С. 183–191.

²⁶ Хисамутдинова Н.В., Хисамутдинов А.А. А.А. Щелков – первый директор Харбинского политехнического института (к 100-летию со дня открытия вуза) // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2020. № 3 (39). С. 186–187.

²⁷ Мелихов Г.В. Белый Харбин... С. 161.

²⁸ Мелихов Г.В. Белый Харбин... С. 27–28.

²⁹ Нилус Е.Х. Управление дороги... Л. 47.

³⁰ Нилус Е.Х. 25-летний юбилей КВЖД // Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. Box No. 1. Accession No. XX728-16.11. HE 3290. C6N71. V. 2:3. L. 1–32.

³¹ Нилус Е.Х. Управление дороги... Л. 48–49.

Шаронова В.Г. Роль русской эмиграции в подготовке китайских национальных кадров (на примере Харбинского политехнического института) (1920–1932 гг.) // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. 2020. Т. 25, № 25. С. 400–416.

References

Kapran, I.K. (2011). *Povsednevnyaya zhizn' russkogo naseleniya Kharbina (konets XIX v. – 50-e gg. XX v.)* [The Daily Life of the Russian Population of Harbin (Late 19th Century – 50s 20th Century)]. Vladivostok, Izdatel'stvo Dal'nevostochnogo federal'nogo universiteta. 204 p.

Kryukov, V.M., Kryukov, M.V. (2015). *Vesna i osen' revolyutsionnoy diplomatii: Pervoe desyatiletie sovetskoy politiki v Kitae. Tom 1: 1917–1922* [Spring and Autumn of Revolutionary Diplomacy: The First Decade of Soviet Politics in China. Vol. 1: 1917–1922]. Moscow, Pamyatniki istoricheskoy mysli. 615 p.

Melikhov, G.V. (2003). *Belyy Kharbin: Seredina 20-kh* [White Harbin: Mid-20s]. Moscow, Russkiy put'. 438 p.

Khisamutdinova, N.V. (2016). Russkaya inzhenernaya shkola v Kitae [Russian Engineering School in China]. In *Professional'noe obrazovanie v Rossii i za rubezhom*. No. 4 (24), pp. 204–212.

Khisamutdinova, N.V., Khisamutdinov, A.A. (2020). A.A. Shchelkov – pervyy direktor Kharbinskogo politekhnicheskogo instituta (k 100-letiyu so dnya otkry'tiya vuza) [A.A. Shchelkov – the First Director of the Harbin Polytechnic Institute (on the 100th Anniversary of the Opening of the University)]. In *Professional'noe obrazovanie v Rossii i za rubezhom*. No. 3 (39), pp. 183–191.

Sharonova, V.G. (2020). Rol' russkoy emigratsii v podgotovke kitayskikh natsional'nykh kadrov (na primere Kharbinskogo politekhnicheskogo instituta) (1920–1932 gg.) [The Role of Russian Emigration in the Training of Chinese National Personnel (On the Example of the Harbin Polytechnic Institute) (1920–1932)]. In *Kitay v mirovoy i regional'noy politike. Istoriya i sovremenost'*. Vol. 25, No. 25, pp. 400–416.