

М.В. Кротова*

**В ПРЕДДВЕРИИ СЕРЕБРЯНОГО ЮБИЛЕЯ
КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ И ХАРБИНА**doi:10.31518/2618-9100-2023-3-8
УДК 94(510)(793.2)“1923”*Выходные данные для цитирования:**Кротова М.В. В преддверии серебряного юбилея Китайско-Восточной железной дороги и Харбина // Исторический курьер. 2023. № 3 (29). С. 103–114.
URL: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-3-08.pdf>*

M.V. Krotova*

**ON THE EVE OF THE SILVER ANNIVERSARY
OF THE CHINESE EASTERN RAILWAY AND HARBIN**

doi:10.31518/2618-9100-2023-3-8

*How to cite:**Krotova M.V. On the Eve of the Silver Anniversary of the Chinese Eastern Railway and Harbin // Historical Courier, 2023, No. 3 (29), pp. 103–114.
[Available online: <http://istkurier.ru/data/2023/ISTKURIER-2023-3-08.pdf>]*

Abstract. The article is devoted to the events around the 25th anniversary of the Chinese Eastern Railway (CER) and the city of Harbin in 1923, when the situation of uncertainty of the status of the CER dictated its conditions. It was decided to celebrate the anniversary of the railway widely, but the Board of the CER Society faced a number of problems: determining the date of the celebration and the founding day of Harbin, compiling a historical review of the CER and finding sources for it, placing emphasis on the celebration program in a difficult political situation. It was necessary to maintain a balance between the desire to recall Russia's role in the development of Manchuria and to show respect for the interests of the Chinese side. To prepare for the anniversary, several commissions were created, the materials of which have been preserved in the Russian State Historical Archive (RGIA) and formed the basis for this article: protocols of meetings, letters and proposals sent to the Anniversary Commission, the forming of the program and the guest list, financial and other issues. Based on documents and materials of the Harbin press, the article examines the contribution of individual employees of the CER, public, educational and commercial organizations, both Russian and Chinese, to the preparation of the anniversary celebration. In connection with the 125th anniversary of the CER and Harbin in 2023, it seems important to clarify some details of the establishment of the anniversary date, the creation of a Historical review of the CER, the work of the commissions for the preparation of celebrations. It can be concluded that the CER anniversary had a symbolic meaning for the Russian colony in Manchuria and became an important unifying moment in the life of the Russian and Chinese population of Harbin.

Keywords: Chinese Eastern Railway, CER, Harbin, Manchuria, anniversary, Russian State Historical Archive (RGIA).

The article has been received by the editor on 31.01.2023. Full text of the article in Russian and references in English are available below.

Аннотация. Статья посвящена событиям вокруг празднования 25-летия Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и города Харбина в 1923 г., когда ситуация неопределенности статуса КВЖД диктовала свои условия. Юбилей дороги решено было отметить широко, однако перед Правлением Общества КВЖД возник ряд проблем: определение даты празднования и дня основания Харбина, составление исторического обзора КВЖД и поиск источников для него, расставление акцентов в программе празднования в

* **Мария Владимировна Кротова**, доктор исторических наук, Санкт-Петербургский государственный экономический университет, Санкт-Петербург, Россия, e-mail: mary_krot@mail.ru
Mariya Vladimirovna Krotova, Doctor of Historical Sciences, St. Petersburg State University of Economics, St. Petersburg, Russia, e-mail: mary_krot@mail.ru

условиях сложной политической обстановки. Необходимо было соблюсти равновесие между желанием напомнить о роли России в деле освоения Маньчжурии и проявить уважение к интересам китайской стороны. Для подготовки к юбилею было создано несколько комиссий, материалы которых сохранились в Российском государственном историческом архиве (РГИА) и составили основу для настоящей статьи: протоколы заседаний, письма и предложения, направленные в Юбилейную комиссию, определение программы и списка гостей, финансовые и другие вопросы. На основе документов и материалов харбинской прессы в статье рассматривается вклад отдельных служащих КВЖД, общественных, образовательных и коммерческих организаций, как русских, так и китайских, в подготовку празднования юбилея. В связи со 125-летним юбилеем КВЖД и Харбина в 2023 г. представляется важным уточнить некоторые подробности установления даты юбилея, создания исторического обзора КВЖД, работы комиссий по подготовке торжеств. Делается вывод о том, что юбилей имел символическое значение для русской колонии в Маньчжурии и стал важным объединяющим моментом в жизни русского и китайского населения Харбина.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, КВЖД, Харбин, Маньчжурия, юбилей, Российский государственный исторический архив (РГИА).

Статья поступила в редакцию 31.01.2023 г.

В 2023 г. отмечается 125-летие Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). 100 лет назад в июне 1923 г. в Харбине отметили 25-летие дороги, и этому событию посвящено несколько работ¹. Однако вопрос об определении даты юбилея и подготовки к нему остался за рамками исследований, поэтому в настоящей статье хотелось бы сфокусироваться на причинах возникновения интереса к празднованию 25-летнего юбилея КВЖД, обстоятельствах утверждения даты начала строительства дороги и основания Харбина, роли Правления Общества КВЖД, организаций и отдельных людей в создании исторического обзора КВЖД и подготовке торжеств.

Вопрос о праздновании 25-летия КВЖД возник в 1921 г. в условиях сложной международной обстановки и неопределенного статуса дороги, когда после краха Российской империи образовался вакуум власти. С начала своей деятельности КВЖД служила интересам Русского государства, с 1914 г. и в период Гражданской войны дорога фактически работала только для военных целей. Падение правительства А.В. Колчака и эвакуация союзных войск нанесли дороге большой урон. Главная роль КВЖД как транзитной дороги была утрачена, нарушилось движение по Западной и Восточной линиям дороги, связанным с Советской Россией, количество перевозимых грузов и пассажиров резко уменьшилось, что привело к серьезному финансовому кризису. В 1920 г. полоса отчуждения КВЖД была переименована в Особый район Восточных провинций (ОРВП) и перешла под управление китайских властей. 20 октября 1920 г. было



Рис. 1. Управляющий КВЖД
Б.В. Остроумов (1921–1924 гг.).
РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 462. Л. 2

¹ Буюков А.М. 25-летие Китайско-Восточной железной дороги: по страницам харбинской прессы // Вопросы истории Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). Владивосток, 2018. С. 18–30; Мелихов Г.В. Белый Харбин. Середина 20-х. М., 2003. С. 377–383; Мелихов Г.В. Российская эмиграция в Китае (1917–1924). М., 1997. С. 192–193.

заключено дополнительное соглашение между Китайским правительством и Русско-Азиатским банком, по которому был определен новый состав Правления Общества КВЖД, а в качестве Управляющего дорогой приглашен инженер путей сообщения Б.В. Остроумов. Можно говорить о том, что с 1921 г. начался новый период в истории КВЖД, когда были приведены в порядок бюджет и имущество дороги, введены технические улучшения, пересмотрена тарифная политика, в результате чего грузооборот увеличился и эксплуатация дороги стала приносить доход. Появились надежды на большое будущее КВЖД как успешного коммерческого предприятия.

В этих условиях вспомнили о предстоящей дате 25-летия дороги. 22 октября 1921 г. Правление Общества КВЖД постановило «ознаменовать» предстоящий юбилей выпуском особого исторического обзора, составление и издание которого было возложено на комиссию по изданию Исторического юбилейного обзора КВЖД (ее называли еще Историческая комиссия). Председателем комиссии стал член правления Общества КВЖД, один из старослужащих, инженер Петр Иванович Кузнецов. В комиссию вошли член Правления доктор Хэ Шоужень, заведующий русско-китайским секретариатом В.Н. Веселовзоров, старший драгоман Правления Чжу Ю Чен, старший секретарь канцелярии Правления Е.Х. Нилус. Инициатива сбора документов принадлежала инженеру В.Д. Лачинову, в то время товарищу председателя Правления Общества КВЖД.

При подготовке обзора комиссия решила дать историю КВЖД на широком историческом фоне – Боксерское восстание, Русско-японская и Мировая войны, революции в Китае и России. Считалось, что «все эти события так или иначе коснулись нашей дороги, вовлекли ее в свой круговорот, неоднократно нарушая ее мирную работу; таким образом история КВЖД невольно становится существенным звеном общей мировой истории последнего времени». Также было решено сделать акцент на культурно-экономическом влиянии КВЖД на Маньчжурию и «исключительную жизнеспособность» дороги, которая «оправдала все усилия и материальные средства, вложенные в дело ее созидания искони дружественными Россией и Китаем». По мнению комиссии, обзор должен был иметь и практическое значение, явиться «всеобъемлющим справочником по различным отраслям жизни и работы дороги»².

Проблема была в том, что до этого времени не существовало ни одного обобщающего исследования по истории КВЖД, поэтому комиссии пришлось предложить свою концепцию, выстроить определенный план изучения создания и деятельности дороги. Для этого Историческая комиссия составила хронологический перечень событий истории КВЖД за 25 лет и разослала его начальникам служб и просто сведущим людям³. Именно этот перечень



Рис. 2. Драгоману Лю Цзиньжень и Чу Ю Чен. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги: 1896–1923 гг. Харбин, 1923. Т. 1.



Рис. 3. В.Н. Веселовзоров и Русско-китайский секретариат (1923 г.). РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 462. Л.

² Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1679. Оп. 1. Д. 24. Л. 7.

³ Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. Р-831. Оп. 2. Д. 42. Л. 1–44.

событий стал основой будущего исторического обзора. Комиссия призвала старожилов и старослужащих включиться в подготовку, внести свои коррективы и предоставить исторические материалы. При составлении хронологического перечня встал вопрос о выборе даты юбилея. Судя по всему, на КВЖД до этого отмечали только окончание строительства и начало движения по магистрали – 1 июля 1903 г. В этот день вступил в должность первый управляющий дорогой Д.Л. Хорват. 1 июля 1913 г., в день 10-летия начала движения по дороге, вышел праздничный номер местной газеты «Харбинский вестник», на первой странице которой был приведен текст приказа № 1 управляющего дорогой Хорвата: «С 1 июля Китайская Восточная железная дорога со всем имуществом и устройствами передается Управлением по сооружению дороги в ведение эксплуатационного Управления, открывающего правильное движение и правильную эксплуатацию дороги»⁴. Городской голова Харбина П.С. Тищенко к первому юбилею издал работу «Китайская Восточная железная дорога. 1903–1913 гг.». Именно эту дату – 1 июля 1903 г. – исследователь Н.А. Василенко назвала в статье, посвященной столетию КВЖД, одним из важных праздников в «жизни русских людей на российском Дальнем Востоке и в Маньчжурии»⁵.

При обсуждении даты празднования в 1921 г. в качестве точки отсчета был предложен день начала строительства КВЖД и Харбина – 16 августа 1897 г. (по старому стилю), когда возле города Санчагоу на границе Китая и Приамурского края было отпраздновано начало сооружения дороги. В подтверждение тому приводилась копия телеграммы главного инженера А.И. Юговича представителю Правления Общества КВЖД Д.Д. Покотилкову от 16/28 августа 1897 г.: «Сегодня шестнадцатого официальное открытие работ на китайской территории вблизи станицы Полтавской»⁶. Таким образом, первоначально предполагалось отметить 25-летний юбилей КВЖД в августе 1922 г. Однако Историческая комиссия в письме правлению Общества КВЖД от 29 августа 1922 г. отметила, что дата 28 августа 1897 г. была принята по «формальным соображениям» из-за необходимости выполнить требование параграфа 3 договора на постройку дороги (приступить к работам не позднее чем через год со дня подписания договора 16/28 августа 1896 г.). Фактически работы по постройке КВЖД начались «несколько позже в районе нынешнего Харбина как центрального пункта проектируемой магистрали». Комиссия по изданию исторического юбилейного обзора КВЖД признала «наиболее обоснованным считать начальным моментом строительных работ 28 мая 1898 г. (ст. ст.)» – день прибытия из Владивостока на пароходе «Одесса» в район будущего города Харбина строительного управления во главе с заместителем главного инженера С.В. Игнациусом. Дату 28 мая 1898 г., по мнению комиссии, можно



Рис. 4. Е.Х. Нилус.

Источник: https://www.ria1914.info/index.php/Файл:НИЛУС_Евгений_Хрисанфович_.jpg

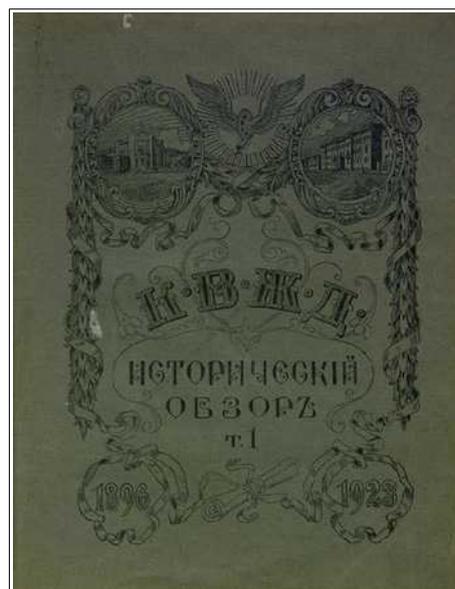


Рис. 5. Титульный лист «Исторический обзор КВЖД» (1923 г.)

⁴ Харбинский вестник. 1913. № 2826. 1 июля. С. 1.

⁵ Василенко Н.А. Первостроители КВЖД: к 100-летию магистрали // Россия и АТР. 2003. № 4 (42). С. 62.

⁶ РГИА. Ф. 1679. Оп. 1. Д. 24. Л. 15.

было считать днем основания города Харбина, «судьбы которого неразрывно связаны с судьбой и деятельностью Китайской Восточной железной дороги». Решение отметить 25-летие КВЖД 28 мая 1923 г. было зафиксировано в протоколе заседания Правления Общества КВЖД от 9 августа 1922 г. № 1710⁷.

Необходимо отметить, что были и другие предложения по определению даты праздника – например, считать днем основания дороги и Харбина 23 апреля 1898 г., когда инженер Адам Иванович Шидловский с командой в поисках места для размещения главной конторы Строительного управления выбрал постройки бывшего ханшинного завода «Сян-Фан» (32 длинные фанзы) в 8 верстах от реки и купил его у хозяев завода за 11 тыс. руб. Генерал С.Н. Люпов считал, что только этот день – 23 апреля 1898 г. – и должен считаться днем основания Харбина⁸. Эту дату поддерживал харбинец, востоковед Л.И. Чугуевский, считая, что именно день «юридического оформления приобретения участка дает все основания считать 23 апреля (6 мая по новому стилю) днем рождения Харбина»⁹.



Рис. 6. Первый председатель правления Общества КВЖД Сюй Цзинчень. Исторический обзор...

При подготовке исторического обзора комиссия столкнулась с рядом трудностей: материалы архива Правления Общества КВЖД, хранившиеся в Петербурге (Петрограде), оказались недоступны. В конце 1905 г. ряд пожаров в здании Управления КВЖД в Харбине уничтожил множество ценных документов. Частично материалы по истории КВЖД сохранились в Пекинском отделе правления Общества. В Пекин были командированы члены комиссии Е.Х. Нилус и Чжу Ю Ян. Большое содействие им в поиске документов оказали заведующий Пекинским отделом правления Р.И. Барбье и его помощник Э.Х. Тамберг. Генерал Сун Сяолян, бывший до января 1922 г. председателем Правления Общества КВЖД, обратился в Министерство путей сообщения и Министерство иностранных дел Китайской Республики для получения официальных материалов, относящихся к биографиям китайских сановников: чжильского вице-короля Ли Хунчжана, первого председателя Общества КВЖД Сюй Цзинчэна, бывшего китайского посланника в Петербурге Лю Цзинжэня и других деятелей.

Историческая комиссия использовала и личные документы. К счастью, еще живы были многие участники постройки, и комиссия обратилась непосредственно к ним. Была послана телеграмма в Петроград бывшему главному инженеру по постройке дороги А.И. Юговичу (ему уже было около 80 лет), и он выслал записанные им биографические материалы. Бывший управляющий дорогой Д.Л. Хорват также поделился в Пекине с представителями Исторической комиссии Е.Х. Нилусом и Чжу Ю Яном своими воспоминаниями. Степан Цезаревич фон Оффенберг, помощник управляющего КВЖД, служивший на КВЖД с 1897 г., предоставил мемуары¹⁰. Управляющий дорогой Б.В. Остроумов открыл доступ представителям комиссии ко всем наличным архивам и материалам дороги. Большую роль в подготовке обзора сыграл русско-китайский секретариат Управления дороги в лице заведующего В.Н. Веселовцова и секретаря А.М. Яковлева, которые не только предоставили ценные материалы и справки, но и приложили немало времени и личных усилий по сбору, розыску и их систематизации.

Историческая комиссия использовала и личные документы. К счастью, еще живы были многие участники постройки, и комиссия обратилась непосредственно к ним. Была послана телеграмма в Петроград бывшему главному инженеру по постройке дороги А.И. Юговичу (ему уже было около 80 лет), и он выслал записанные им биографические материалы. Бывший управляющий дорогой Д.Л. Хорват также поделился в Пекине с представителями Исторической комиссии Е.Х. Нилусом и Чжу Ю Яном своими воспоминаниями. Степан Цезаревич фон Оффенберг, помощник управляющего КВЖД, служивший на КВЖД с 1897 г., предоставил мемуары¹⁰. Управляющий дорогой Б.В. Остроумов открыл доступ представителям комиссии ко всем наличным архивам и материалам дороги. Большую роль в подготовке обзора сыграл русско-китайский секретариат Управления дороги в лице заведующего В.Н. Веселовцова и секретаря А.М. Яковлева, которые не только предоставили ценные материалы и справки, но и приложили немало времени и личных усилий по сбору, розыску и их систематизации.

⁷ РГИА. Ф. 1679. Оп. 1. Д. 24. Л. 2–4.

⁸ Люпов С. Постройка КВЖД // Экономический вестник Маньчжурии. 1923. № 23–24. 24 июня. С. 4.

⁹ Чугуевский Л. 100-летие Харбина // Проблемы Дальнего Востока. 1998. № 3. С. 116.

¹⁰ РГИА. Ф. 1679. Оп. 1. Д. 24. Л. 11–12.

О Владимире Николаевиче Веселовзорове стоит сказать отдельно – он был одним из старейших служащих КВЖД, служил на дороге с 1897 г. агентом по отчуждению на строительстве КВЖД. Родился в 1868 г. в семье дворянина, окончил физико-математический факультет Московского университета, служил в Николаевской главной физической обсерватории. По рекомендации директора обсерватории в 1897 г. был приглашен в Строительное управление КВЖД для организации метеорологических наблюдений на постройке железной дороги в Маньчжурии. Однако заниматься ему пришлось другими делами. По его словам, «по приезде морем во Владивосток ввиду невозможности начать работу по прямому назначению из-за неясности еще общего направления железнодорожной линии был по собственному желанию прикомандирован для технических работ к изыскательной партии инженера Н.Н. Бочарова, отправлявшейся на изыскание участка: государственная граница (ст. Пограничная) – река Муданьцзянь (Эхо)»¹¹. 14 апреля 1897 г. В.Н. Веселовзоров был зачислен на должность техника Технического отдела и проработал на изысканиях до января 1898 г. В апреле 1898 г. вместе с первой партией строителей он прибыл в Харбин и занялся своим прямым делом. Впоследствии он оставил воспоминания о начале Харбина¹². В дальнейшем он с 1 января 1905 г. стал агентом в отделе уполномоченного управляющего дорогой по сношению с китайскими властями Е.В. Даниэля, а с 1 июня 1911 г. – его помощником. 2 февраля 1921 г. отдел сношений с китайскими властями был упразднен и образован Русско-китайский секретариат, заведующим которым стал В.Н. Веселовзоров. На этой должности он оставался до 1929 г., прослужив таким образом на КВЖД более 30 лет. Впоследствии к нему обращались как к старожилу Маньчжурии и эксперту по вопросам раннего периода существования КВЖД и Харбина.

Таким образом, создание исторического обзора стало коллективным трудом всего персонала дороги и заинтересованных людей, а не авторской работой Е.Х. Нилуса, как утверждают некоторые исследователи, хотя роль Нилуса как систематизатора огромного массива разнообразных источников не отрицается. 9 августа 1922 г. была утверждена смета, и первые главы обзора (период изысканий и постройки дороги) были сданы в печать уже в августе 1922 г. Первый том Исторического обзора (690 страниц с иллюстрациями) был выпущен к юбилею и до сих пор является одним из основных источников по истории начального периода КВЖД и активно используется исследователями¹³. Второй том не успели подготовить к печати. В мае 1923 г. было решено ко второму тому добавить фотоснимки юбилея («юбилейную главу») и перевести его на английский язык¹⁴. Известно, что Е.Х. Нилус продолжал работу по подготовке к изданию второго тома. Сохранилось письмо председателя комиссии по изданию второго тома исторического обзора КВЖД Лю Чжэ от 20 мая 1925 г. в Правление КВЖД: «Нилус закончил изготовление текста 2 тома Исторического обзора, надлежит приступить к его окончательной обработке и печатанию (начать следует не позже середины июня 1925 г.)»¹⁵. Однако текст так и не был издан, материалы его хранятся в архиве Гуверовского института революции, войны и мира в Стэнфордском университете (США), частично они были напечатаны в журнале «Русская Атлантида»¹⁶.

4 апреля 1923 г. была создана Юбилейная комиссия при Правлении Общества КВЖД под началом Льва Викторовича фон Гойера, в которую вошли Хэ Шоужень, П.И. Кузнецов, С.Ц. Оффенберг, Ч.Т. Шар, Го Фумянь, Чжу Ю Чен, В.К. Калабановский, А.М. Чижевский, М.П. Куренков, Е.Х. Нилус, В.Н. Веселовзоров, К.В. Покровский, Г.Г. Сатовский-Ржевский и др. Секретарями комиссии были К.А. Голиков, К.П. Харитонов. На заседания комиссии пригла-

¹¹ РГИА. Ф. 323. Оп. 9. Д. 818. Л. 89.

¹² *Веселовзоров В.Н.* Как был заложен Харбин (по личным воспоминаниям) // Известия Общества изучения Маньчжурского края. 1922. № 1. Ноябрь. С. 22–25.

¹³ Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги: 1896–1923 гг. / сост. Е.Х. Нилус. Харбин, 1923. Т. 1.

¹⁴ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 126. Л. 13.

¹⁵ Там же. Д. 268. Л. 266.

¹⁶ *Нилус Е.Х.* Краткий очерк важнейших политических событий пореволюционного периода (1917–1924 гг.), влиявших на деятельность Китайской Восточной железной дороги // Русская Атлантида. 2009. № 35–37.

шались управляющий дорогой Б.В. Остроумов, представители служб КВЖД и общественные деятели.

Из материалов заседаний комиссии можно проследить объединение усилий разных учреждений – Управления КВЖД, Харбинского общественного управления (ХОУ), Общества изучения Маньчжурского края (ОИМК), учебных заведений, благотворительных организаций, представителей прессы, общественных деятелей, которые участвовали в составлении программы торжеств. В Юбилейную комиссию посыпались предложения о проведении в дни празднования лекций и чтений, популяризирующих деятельность дороги, демонстрации кинематографических фильмов, оформлении зданий, изготовлении юбилейных знаков и орденов. К юбилею предлагали открыть публичную библиотеку, учредить стипендии при местных учебных заведениях (Русско-Китайском политехническом институте, Юридическом факультете, Высшей медицинской школе, китайском колледже «Дун Хуа»), издать специальный фотографический альбом. Владелец цирка Боровский предложил устроить представления на ипподроме, А.И. Погребецкий – провести этнографический вечер, Евгений Гриневский – снять фильм о КВЖД. Управляющий дорогой Б.В. Остроумов посчитал необходимым почтить память С.Ю. Витте – присвоить его имя одному из учебных заведений КВЖД¹⁷.

Многие предложения отклонили, но часть была принята. Так, начальник Учебного отдела КВЖД Д.А. Дьяков предложил открыть образцовую русско-китайскую школу на 520–550 китайских и русских учеников и выстроить для нее специальное «юбилейное» здание с аудиториями и лабораториями для практических занятий, актовым и гимнастическим залом – «долговечный памятник КВЖД» приблизительной стоимостью 120 тыс. руб. Комиссия посчитала это предложение удачным и закладку здания будущей школы внесли в программу юбилейных торжеств.

Также комиссия согласилась с устройством юбилейной выставки, в которой участвовали бы русские и китайские учреждения и лица. Член ОИМК А.И. Погребецкий предложил организовать выставку в помещении Московских торговых рядов, где КВЖД предоставила помещение для музея ОИМК, и сделать выставку основой будущего краевого музея. ОИМК предложило взять на себя устройство выставки в помещении будущего музея, оборудовать музей витринами, заполнить экспонатами относящимися к разнообразным отраслям хозяйства и жизни края. К устройству выставки подключилось Экономическое бюро КВЖД во главе с И.А. Михайловым. Было решено, что на выставке каждый отдел Управления дороги представит экспонаты, отражающие его деятельность. Кроме отдела КВЖД, на выставке должны были быть организованы другие отделы: геологический, естественно-исторический, этнографический, искусства, сельского хозяйства, торгово-промышленный. Выставка должна была показать хозяйственные успехи края, его достижения и дальнейшие перспективы¹⁸.

Городской совет Харбина на заседании 7 мая 1923 г. предложил отметить 11 июня 1923 г. 25-летие образования Харбина, приурочив его к началу работы КВЖД, так как Харбин «начал свое существование одновременно с КВЖД». Совет предложил Юбилейной комиссии программу празднования 25-летнего юбилея Харбина 11 июня 1923 г.:

1. Открытие городской русско-китайской ремесленной школы «в память 25-летия города Харбина» и закладка здания школы.

2. Учреждение в городском высшем начальном училище четырех стипендий, из них две – имени строителя КВЖД инженера Юговича и две – имени первого председателя Правления Сюй Цзинчена для детей беднейших служащих и рабочих ХОУ.

3. Учреждение двух бесплатных коек «в память 25-летия города Харбина» в Русском доме для инвалидов служащих и рабочих ХОУ.

4. Принятие на счет ХОУ содержания двух сирот в Русско-китайском приюте, детей служащих и рабочих ХОУ.

¹⁷ РГИА. Ф. 323. Оп 4. Д. 126. Л. 1–17.

¹⁸ Меньшиков П., Радченко Л. Юбилейная выставка КВЖД и музей // Известия Общества изучения Маньчжурского края. 1923. № 3. С. 1.

5. Участие в Юбилейной выставке КВЖД по Муниципальному отделу.

6. Издание в виде брошюры «Истории Харбина за 25 лет (1898–1923)».

7. Публичные сообщения по истории возникновения, постепенного развития и современного состояния городского хозяйства Харбина.

8. Украшение зала заседаний собрания Уполномоченных портретами первых деятелей по сооружению Харбина.

9. Вечер служащих ХОУ.

10. Большое народное гулянье в городском саду¹⁹.

При обсуждении программы празднования юбилея был утвержден список гостей. Управляющий КВЖД Б.В. Остроумов предложил пригласить на торжества инженера А.И. Юговича из Петрограда, оплатив ему проезд до Харбина²⁰. Было решено поместить в день юбилея в русских и китайских газетах статьи, освещающие работу КВЖД, вспомнить тех людей, которые способствовали своим трудом возникновению КВЖД и Харбина.

Отдельно было принято решение воздвигнуть памятник первому председателю Правления Общества КВЖД Сюй Цзинчену, назначенному на эту должность указом Богдыхана 11 января 1897 г. Сюй Цзинчен, будучи китайским посланником в Берлине, в 1896 г. разработал детали и окончательную редакцию договора на постройку КВЖД, он же подписал его с китайской стороны 27 августа (8 сентября) 1896 г. Сюй Цзинчен трагически погиб во время восстания ихэтуаней 28 июля 1900 г. Памятник ему решили поставить между Харбином и Фуцзянем (китайским пригородом), для чего необходимо было проложить дорогу (проспект Сюя), разбить сквер на пересечении проспекта Сюя и Нагорного проспекта, в центре которого установить памятник в виде обелиска из серого гранита высотой 7 с половиной метров. На разбивку сквера и установку памятника было отпущено около 20 тыс. руб.²¹

11 мая 1923 г. на заседании Юбилейной комиссии была утверждена программа торжеств, рассчитанная на 3 дня: 11 июня в 9 часов – молебен в Свято-Николаевском соборе, затем с 11 до 4 часов – торжественное заседание в Железнодорожном собрании (Желсобе), вечером в 8 часов там же – раут для юбиляров и почетных гостей. 12 июня в 9 часов – открытие памятника первому председателю правления Общества Сюй Цзинчену. В 11 часов – открытие выставки КВЖД и музея Общества изучения Маньчжурского края. От 2 до 4 часов – осмотр гостями главных мастерских и телефонной станции. В 7 часов вечера – торжественное заседание Городского совета в Коммерческом собрании и открытие народного гуляния в Городском саду. 13 июня – поездка в Имяньпо для желающих. От 10 до 12 часов – осмотр учебных заведений дороги. От 2 до 3 часов – закладка здания русско-китайского училища. В 8 часов вечера – оперный спектакль в Желсобе²². По приблизительным подсчетам на устройство торжеств требовалось около 200 тыс. руб.²³ Здесь необходимо заметить, что с 20 июля 1920 г. дорога перешла на условный золотой рубль – расчет шел в мексиканских серебряных долларах (один доллар – 1 руб. 40 коп. золотом)²⁴.

Однако на заседании Юбилейной комиссии 25 мая 1923 г. Л.В. фон Гойер сообщил о беседе с председателем правления Общества КВЖД доктором Ван Цзинчуном, который посчитал, что юбилейным торжествам не следовало бы давать «слишком широких размеров», он же предложил сократить список китайских гостей и иностранцев из Пекина, а Ревизионный комитет вынес заключение о необходимости сокращения связанных с юбилеем расходов. После этого программу пересмотрели: было решено ограничиться двумя днями праздника, отменить спектакль «Гала», заменив его оперой «Паяцы», урезать смету на иллюминацию и украшение зданий Правления, Управления и Желсоба (с 7 тыс. руб. до 500 руб.). На устройство раута (около 600 гостей) и постановку оперы «Паяцы» ассигновали 4 тыс.

¹⁹ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 126. Л. 91–92.

²⁰ Там же. Л. 5.

²¹ Бужков А.М. 25-летие Китайско-Восточной железной дороги... С. 25.

²² Программа юбилейных торжеств // Экономический вестник Маньчжурии. 1923. № 20. 20 мая. С. 23.

²³ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 126. Л. 72.

²⁴ РГИА. Ф. 1679. Оп. 1. Д. 24. Л. 53.

руб.²⁵ Суммы на благотворительность не стали сокращать. На эти цели решено было выделить 6 тыс. руб.: 4 тыс. руб. распределить между благотворительными обществами, 2 тыс. руб. потратить на выдачу единовременных пособий бывшим служащим дороги²⁶.

29 мая 1923 г. была избрана Особая Юбилейная комиссия проведения празднования 25-летнего юбилея Харбина²⁷. Она составила окончательную программу торжеств, в которой отразились усилия в поддержании хрупкого равновесия между китайцами, японцами и остальными иностранцами в Маньчжурии. Это выразилось в расставлении акцентов в программе праздника – были приглашены все высокопоставленные китайские чиновники, представители ЮМЖД, японского дипломатического корпуса, запланировано открытие памятника первому председателю правления Общества Сью Цзинчену с приглашением китайского оркестра, закладка здания русско-китайского училища.

Все харбинские газеты подготовили специальные номера к торжествам, но все-таки самым значительным стал юбилейный выпуск газеты «Русский голос», редактором которой был С.В. Востротин. Лейтмотивом номера была гордость за творение русских людей, «замечательный памятник творческой деятельности национальной российской государственности». В материалах номера газеты отразилась история дороги и служащих, роль в постройке КВЖД С.Ю. Витте, которому должны быть «благодарны все те сотни тысяч русских граждан, которые нашли ныне в полосе отчуждения КВЖД временный приют и кусок хлеба», о ширине размаха, разнообразии преследуемых целей. Подчеркивалось, что КВЖД «уцелела после революции и в настоящий момент является единственным крупным русским национальным предприятием, сохранившимся от коммунистического разгрома. Минует, наконец, надо надеяться скоро, лихолетье и вновь возродится Великая национальная Россия. Тогда вновь неразрывно воссоединится с остальной русской железнодорожной сетью и КВЖД»²⁸.

11 июня 1923 г. состоялся день празднования 25-летия Харбина и КВЖД. Дату отмечали два дня: 11 и 12 июня. Накануне, 10 июня, в 17 часов на старом кладбище по Большому проспекту архиепископом Мефодием при участии всего духовенства была отслужена панихида по умершим строителям и служащим КВЖД. 11 июня в 10 часов утра в фойе Желсоба архиепископ Мефодий совершил торжественный молебен с провозглашением многолетия руководителям и служащим КВЖД, после молебна в зрительном зале прошло торжественное собрание, на котором присутствовали все члены Правления, Ревизионного комитета, управляющий дорогой и его помощники. Они находились на сцене за столом, а в зале в ложах расположились представители дипломатического корпуса, Городского управления, Биржевого комитета, представители маршала Чжан Цзолина, Гирина и Цицикарского губернаторов, японского и китайского министерств путей сообщения, соседних железных дорог, поселковых общественных управлений и общественных организаций. В первом ряду в зале



Рис. 7. Зал Железнодорожного собрания (1923 г.).
РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 462. Л. 7 об.

²⁵ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 126. Л. 23 об.

²⁶ Там же. Л. 24.

²⁷ ГАХК. Ф. Р-831. Оп. 2. Д. 36. Л. 6.

²⁸ Там же. Д. 41. Л. 101–104.

находились Главнначальствующий генерал Чжу Цинлань, монгольские князья и представители китайских властей.

В 12 ч. 30 мин. председатель правления Общества КВЖД доктор Ван Цзинчунь объявил заседание открытым. Последовали речи товарища председателя правления Общества КВЖД С.И. Данилевского, члена правления Л.В. фон Гойера, от Ревизионного комитета выступил его председатель инженер Чен Хань. Затем управляющий дорогой Б.В. Остроумов дал краткий очерк деятельности КВЖД. От имени Исторической комиссии выступил ее председатель, член Ревизионного комитета инженер П.И. Кузнецов, затем были зачитаны приветственные поздравления от имени китайского правительства, маршала Чжан Цзоля, дипломатического корпуса и др., поздравительные адреса, телеграммы и письма. Собрание длилось до 15 ч. 50 мин.

В 16 ч. 30 мин. на Большом проспекте состоялась закладка русско-китайского ремесленного училища. В церемонии также участвовали представители железнодорожной администрации и высшие китайские чиновники, заложившие первые камни в здание будущей школы. Вечером этого дня состоялся грандиозный раут-спектакль в Желсобе – опера «Паяцы», ужин-фуршет с танцами, на котором присутствовало 500 человек²⁹. А.М. Буюков упоминал, что организацией ужина занимался ресторатор С.Г. Котенко. Было подано около 400 блюд с закусками. Гости съели два пуда паюсной икры и свыше двух пудов разных фруктов. Было выпито около 500 бутылок шампанского и около 200 бутылок разных вин. Танцевали фокстрот до 5 часов утра³⁰.

12 июня в 10 часов состоялось открытие памятника Сюю Цзинчену. Когда под салют опустилась пелена с памятника, китайский оркестр сыграл свой национальный гимн и гимн «Коль славен наш Господь в Сионе». После речей и салюта под звуки оркестров прошли учащиеся китайских и русских школ, был установлен почетный караул³¹. В гимназии Оксакской состоялось торжественное заседание ОИМК, на котором присутствовали члены общества, в том числе его почетный председатель генерал Чжу Цинлань, товарищ председателя Ли Шаожен, представители Правления и Управления КВЖД, общественных учреждений и организаций. Все речи и приветствия были переведены с русского на китайский и обратно старшим секретарем правления Общества КВЖД Ся Зун-и³². Затем в помещении музея ОИМК в Московских торговых рядах прошло открытие выставки, подробное описание экспонатов было дано в специальном бюллетене³³. Вечером прошло заседание Городского совета, 13 июня – поездка в Имяньпо³⁴.

Можно сказать, что это был первый и последний юбилей КВЖД, в подготовке которого объединились самые разные силы, не только администрация дороги, но и китайские чиновники, Харбинское общественное управление, Общество изучения Маньчжурского края, учебные организации, харбинские газеты. Судя по статьям в прессе, в оценке роли Харбина сошлись русские, китайцы, японцы и европейцы. Юбилей продемонстрировал потенциал русской колонии, стал поводом вспомнить людей, участвовавших в освоении Маньчжурии.

Празднование серебряного юбилея КВЖД и Харбина в 1923 г. стало образцом для последующих поколений. Так, 10 июля 1938 г. харбинская газета «Заря» выпустила специальный номер «40 лет Харбина – 1898–1938 гг.», на первой странице которого крупным шрифтом был дан заголовок: «28 мая 1898 года был основан город Харбин», а содержание номера отражало темы харбинских газет 15-летней давности³⁵. Судя по всему, в 1943 г. собирались отмечать 45-летний юбилей Харбина, так как среди документов, хранящихся в Государственном архиве Хабаровского края, несколько дел содержат материалы по истории

²⁹ Юбилейные торжества по случаю 25-летия КВЖД // Экономический вестник Маньчжурии. 1923. № 25. С. 1–2.

³⁰ Буюков А.М. 25-летие Китайско-Восточной железной дороги... С. 24.

³¹ Юбилейные торжества по случаю 25-летия КВЖД // Экономический вестник Маньчжурии. 1923. № 25. С. 3.

³² Торжественное заседание Общества изучения Маньчжурского края 12 июня 1923 г. // Бюллетень музея ОИМК и юбилейной выставки КВЖД. 1923. № 1. С. 1–5.

³³ Бюллетень музея ОИМК и юбилейной выставки КВЖД. 1923. № 2. С. 1–46.

³⁴ Юбилейные торжества по случаю 25-летия КВЖД // Экономический вестник Маньчжурии. 1923. № 5. С. 1–4.

³⁵ Заря. 1938. № 180. 10 июля.

города Харбина, в том числе собранные к 25-летнему и 35-летнему юбилею³⁶. После долгого перерыва в 1998 г. было отмечено 100-летие КВЖД и Харбина³⁷, которое показало всплеск интереса к истории города, а в 2018 г. – 120-летие Харбина³⁸.

Несомненно, что дата начала строительства КВЖД и города Харбина – 28 мая 1898 г. (по ст. ст.), определенная в 1922 г., имеет важное символическое значение и сегодня, связанное с исторической памятью о русском присутствии в Маньчжурии, объединением потомков строителей КВЖД и бывших «харбинцев», возможностью осмыслить русско-китайские отношения в исторической перспективе.

Литература

Буяков А.М. 25-летие Китайско-Восточной железной дороги: по страницам харбинской прессы // Вопросы истории Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). Владивосток: Владивостокский гос. ун-т экономики и сервиса, 2018. С. 18–30.

Василенко Н.А. Первостроители КВЖД: к 100-летию магистрали // Россия и АТР. 2003. № 4 (42). С. 62–66.

Годы. Люди. Судьбы. История российской эмиграции в Китае: мат-лы междунар. науч. конф., посвящ. 100-летию Харбина и КВЖД (Москва, 19–21 мая 1998 г.) / ред. В.И. Иванов. М.: ИРИ РАН, 1998. 93 с.

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

Мелихов Г.В. Российская эмиграция в Китае (1917–1924 гг.). М.: ИРИ РАН, 1997. 245 с.

Лахузен Т. Место под названием Харбин: размышления о 100-летию города // Россия и АТР. 1999. № 1 (23). С. 28–36.

Любимый Харбин – город дружбы России и Китая: мат-лы междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 120-летию русской истории г. Харбина, прошлому и настоящему русской диаспоры в Китае (Харбин, 16–18 июня 2018 г.) / отв. ред. Ли Яньлин. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2019. 372 с.

Нилус Е.Х. Краткий очерк важнейших политических событий пореволюционного периода (1917–1924 гг.), влиявших на деятельность Китайской Восточной железной дороги // Русская Атлантида. 2009. № 35–37.

Чугуевский Л. 100-летие Харбина // Проблемы Дальнего Востока. 1998. № 3. С. 116–122.

References

Buyakov, A.M. (2018). 25-letie Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi: po stranitsam kharbinskoy pressy [The 25th Anniversary of the Chinese-Eastern Railway: On the Pages of the Harbin Press]. In *Voprosy istorii Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi i goroda Kharbina (120-letie stroitel'stva)*. Vladivostok, VGUES, pp. 18–30.

Chuguevskiy, L. (1998). 100-letie Kharbina [100th Anniversary of Harbin]. In *Problemy Dal'nego Vostoka*. No. 3, pp. 116–122.

Ivanov, V.I. (Ed.). (1998). *Gody. Lyudi. Sud'by. Istoriya rossiyskoy emigratsii v Kitae: materialy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii, posvyashchennoy 100-letiyu Kharbina i KVZhD (Moskva, 19–21 maya 1998 g.)* [Years. People. Fate. The History of Russian Emigration in China: Materials of the International Scientific Conference Dedicated to the 100th Anniversary of Harbin and the CER (Moscow, May 19–21, 1998)]. Moscow, IRI RAN. 93 p.

³⁶ ГАХК. Ф. Р-831. Оп. 2. Д. 29–42.

³⁷ Годы. Люди. Судьбы. История российской эмиграции в Китае: мат-лы междунар. науч. конф., посв. 100-летию Харбина и КВЖД (Москва, 19–21 мая 1998 г.). М., 1998; Лахузен Т. Место под названием Харбин: размышления о 100-летию города // Россия и АТР. 1999. № 1 (23). С. 28–36.

³⁸ Вопросы истории Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). Владивосток, 2018; Любимый Харбин – город дружбы России и Китая: мат-лы междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 120-летию русской истории г. Харбина, прошлому и настоящему русской диаспоры в Китае (Харбин, 16–18 июня 2018 г.). Владивосток, 2019.

Lakhuzen, T. (1999). Mesto pod nazvaniem Kharbin: razmyshleniya o 100-letii goroda [A Place Called Harbin: Reflections on the 100th Anniversary of the City]. In *Rossiya i ATR*. No. 1 (23), pp. 28–36.

Li Yanling (Ed.). (2019). *Lyubimyy Kharbin – gorod druzhby Rossii i Kitaya: materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 120-letiyu russkoy istorii g. Harbina, proshlomu i nastoyashchemu russkoy diaspory v Kitae (Kharbin, 16–18 iyunya 2018 g.)* [Russian and Chinese Friendship City of Harbin: Materials of the International Scientific and Practical Conference Dedicated to the 120th Anniversary of the Russian History of Harbin, the Past and Present of the Russian Diaspora in China (Harbin, June 16–18, 2018)]. Vladivostok, VGUES. 372 p.

Melikhov, G.V. (1997). *Rossiyskaya emigratsiya v Kitae (1917–1924 gg.)* [Russian Emigration in China (1917–1924)]. Moscow, IRI RAN. 245 p.

Melikhov, G.V. (2003). *Belyy Harbin* [White Harbin]. Moscow, Russkiy put'. 438 p.

Nilus, E.Kh. (2009). Kratkiy perechen' vazhneyshikh politicheskikh sobytiy porevolutsionnogo perioda (1917–1924 gg.), vliyavshikh na deyatel'nost' Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi [A Brief Outline of the Most Important Political Events of the Post-Revolutionary Period (1917–1924) that Influenced the Activities of the Chinese Eastern Railway]. In *Russkaya Atlantida*. No. 35–37.

Vasilenko, N.A. (2003). Pervostroiteli KVZhD: k 100-letiyu magistrali [The First Builders of the CER: To the 100th Anniversary of the Railway]. In *Rossiya i ATR*. No. 4 (42), pp. 62–66.