

КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Авторы: Н. Е. Аблова

КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА (КВЖД) [в 1935–45 Северо-Маньчжурская ж. д., в 1945–52 Китайская Чанчуньская ж. д. (КЧЖД), затем – Харбинская ж. д.], железная дорога в Сев.-Вост. Китае (Маньчжурии). Общая протяжённость 2450 км (в т. ч. Юж. линии – 950 км). Сооружена в 1897–1903 акционерным об-вом КВЖД, учреждённым Рус.-Кит. банком (был под контролем рос. Мин-ва финансов). Правление об-ва находилось в С.-Петербурге, управление КВЖД – в г. [Харбин](#). Сооружение КВЖД явилось успехом дальневосточной политики рос. правительства, и прежде всего С. Ю. [Витте](#). Строительство дороги формально – в целях обеспечения союзнических обязательств – было предусмотрено рус.-кит. [Московским договором 1896](#). Концессия на строительство и эксплуатацию дороги была выдана об-ву КВЖД в соответствии со спец. договором между кит. послом и Рус.-Кит. банком (1896). Срок концессии составлял 80 лет, кит. правительство имело право выкупить дорогу через 36 лет после открытия движения; Рос. империя имела право транзита своих войск по КВЖД как в военное, так и в мирное время. КВЖД, являясь частью рос. [Транссибирской магистрали](#), по кратчайшему направлению соединила Читу и Владивосток. Состояла из двух линий: Главная линия соединяла станции Маньчжурия (Забайкальск) и Пограничная (Суйфыньхэ), Юж. линия связывала ст. Куанчэнцзы (близ г. [Чанчунь](#)) с городами Дальний ([Далянь](#)) и Порт-Артур ([Люйшунь](#)), которые находились в [Квантунской области](#).



Здание Управления Китайско-Восточной железной дороги в

Об-ву КВЖД правительством Китая передавались бесплатно гос. земли (частновладельческие – за выкуп), необходимые для постройки, эксплуатации и охраны ж.-д. линии. Об-во имело право

Харбине. Проект главного фасада.
Архитектор Д. А. Крыжановский.
Построено в 1902–04.

безусловного и исключит. управления полосой отчуждения дороги (к 1917 – пл. 114 тыс. га, в т. ч. г. Харбин – 12 тыс. га), было освобождено от ряда кит. налогов и пошлин, от контроля со

стороны кит. правительства. Состав управления КВЖД утверждался рос. министром финансов. Охрану строившейся линии КВЖД осуществляла Охранная стража КВЖД. После подавления восстания [ихэтуань](#) (1901) рос. правительство преобразовало её в пограничную стражу Заамурского округа Отд. корпуса пограничной стражи (в 1901 – 500 офицеров и 25 тыс. солдат всех родов войск), непосредственно подчинённого управляющему КВЖД (в 1903–20 – Д. Л. [Хорват](#)).

На КВЖД сооружены 92 станции и 9 тоннелей (крупнейший – Хинганский тоннель длиной 3077 м, проложенный на выс. 970 м над уровнем моря). Строительство КВЖД стимулировало экономич. развитие Маньчжурии, способствовало возникновению городов Харбин и Чанчунь, а также развитию городов Дальний, Порт-Артур, Цзямусы, Фуцзинь. Ремонт подвижного состава осуществлялся в Гл. ж.-д. мастерских в Харбине.



Группа чиновников Харбинского железнодорожного дипломатического бюро провинции Гири и уполномоченных Китайско-Восточной железной дороги.

Проблема КВЖД играла существенную роль в междунар. отношениях на Дальнем Востоке, что было обусловлено её важным экономич., политич. и воен.-стратегич. значением в регионе. Сооружение дороги явилось одной из причин [русско-японской войны 1904–05](#). Ход войны во многом определялся стремлением рос. командования сохранить контроль над КВЖД (её Юж. линия оказалась в сфере воен. действий) как единственной коммуникацией, связывавшей действующую армию с Россией.

Для увеличения пропускной способности дороги было устроено 146 новых разъездов, или 525 км путей. В соответствии с [Портсмутским миром 1905](#) Юж. линия КВЖД перешла под управление Японии (получила назв. Южно-Маньчжурская ж. д.).



Служащие Китайско-Восточной железной дороги. Город Дальний. Фото. 1901.



Китайско-Восточная железная дорога. Мост через реку Сунгари. Фото нач. 20 в.

После Окт. революции 1917 на КВЖД начались революц. выступления с целью установить в полосе отчуждения сов. власть; под рук. Д. Л. Хорвата они были подавлены. В 1919–22, в условиях Гражд. войны в России, КВЖД (как и др. железные дороги Сибири и Дальнего Востока, находившиеся в сфере влияния стран Антанты) управлялась Межсоюзным ж.-д. к-том. Противоречия между странами – членами к-та привели к передаче управления ею Китаю. Проблема КВЖД занимала центр. место на сов.-кит. переговорах 1921–24 (были осложнены попытками вмешательства в дела дороги зап. держав и Японии). Согласно соглашению, подписанному 31.5.1924, дорога объявлялась коммерч. предприятием в совместном сов.-кит. управлении. Гражд. и воен. управление на территории быв. полосы отчуждения КВЖД принадлежало кит.

властям. Председателем правления КВЖД мог быть только гражданин Китая, а управляющим (фактически руководил дорогой) – гражданин СССР. Назначение служащих дороги должно было производиться на основе равного представительства граждан СССР и Китая (прежние кадры служащих сохранялись). Совместное управление КВЖД являлось источником постоянных конфликтов в сов.-кит. отношениях. Кит. сторона стремилась к безвозмездному переходу дороги в свою собственность путём вытеснения оттуда сов. администрации и служащих. Это привело к [советско-китайскому вооружённому конфликту 1929](#), после которого совместное сов.-кит. управление дорогой было восстановлено.

В 1932–35, после оккупации Японией Сев.-Вост. Китая (1931), политика япон. командования и созданного Японией гос-ва [Маньчжоу-го](#) была направлена на устранение сов. влияния на КВЖД. Правительство СССР было вынуждено принять

решение о продаже своих прав на дорогу и доли её имущества гос-ву Маньчжоу-го (соглашение 1935). Дорога получила назв. Северо-Маньчжурской и была переведена на узкую колею (1435 мм), принятую в Японии. Сов. служащие дороги были уволены и вернулись в СССР, где многие были репрессированы за якобы «активную террористическую и диверсионно-шпионскую деятельность».

Совместное сов.-кит. управление дорогой (обеими линиями) и её эксплуатация восстановлены решением [Ялтинской конференции 1945](#) о создании сов.-кит. об-ва КЧЖД (закреплено договором между СССР и правительством [Чан Кайши](#) от 14.8.1945). Назначение управляющего дорогой по-прежнему относилось к компетенции СССР. Правление сов.-кит. об-ва КЧЖД находилось в г. Чанчунь. Соглашения 1945 позволили СССР обеспечить правовую основу для использования ж.-д. сети и мор. портов Сев.-Вост. Китая против Японии во 2-й мировой войне, закрепляли влияние СССР в Маньчжурии и давали сов. правительству возможность оказывать всемерную помощь Коммунистич. партии Китая (КПК) в её борьбе за власть в стране. Дорога была вновь переведена на принятую в СССР колею (1524 мм). В 1946–48, в ходе [Народно-освободительной войны в Китае 1946–49](#), КЧЖД оказалась в сфере воен. действий, часть дороги и станционных посёлков была разрушена (всё восстановлено с помощью СССР после занятия Маньчжурии войсками КПК).

После создания КНР (1949) сов. правительство решило отказаться от территориальных и имущественных прав, вытекавших из сов.-кит. соглашений 1945, стремясь таким образом достичь «вечной и нерушимой дружбы» с КНР. 14.2.1950 были подписаны новые сов.-кит. соглашения о КЧЖД, которые предусматривали безвозмездную передачу всех прав СССР на дорогу и доли его имущества в собственность КНР сразу после заключения обеими странами мирного договора с Японией, но не позднее 1952. Протокол о передаче подписан 31.12.1952.

Сооружение и работа КВЖД повлекли за собой возникновение в Маньчжурии крупной рос. колонии из служащих дороги и членов их семей (к 1917 только в Харбине рос. население составляло св. 40 тыс. чел.). В полосе отчуждения дороги действовали независимые от кит. властей органы гор. самоуправления, рос. полиция, суд, учреждения образования и здравоохранения и т. д. Во время Гражд. войны 1917–22

сюда прибыли многие тысячи беженцев из Сов. России, а также солдаты и офицеры Белых армий. В нач. 1920-х гг. численность рос. эмигрантов в Сев.-Вост. Китае составляла 200 тыс. чел. (в т. ч. в Харбине – 165,9 тыс. чел. в 1923), к сер. 1940-х гг. – 70 тыс. чел. В полосе отчуждения дороги существовали русскоязычная пресса и рус. учебные заведения (в т. ч. высшие), действовали эмигрантские науч. объединения и многочисл. обществ. организации, активно развивалась деловая жизнь. После передачи дороги КНР началось повсеместное вытеснение кит. властями рос. эмигрантов из Маньчжурии, к нач. 1960-х гг. почти все они покинули Китай.

Литература

Лит.: Китайско-Восточная железная дорога. Исторический очерк. СПб., 1914. Т. 1; Нилус Е. Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. Харбин, 1923. Т. 1; Аблова Н. Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). Минск, 1999; она же. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2005; Хохлов А. Н. КВЖД – важнейший фактор экономического и культурного прогресса Маньчжурии в первой четверти XX в. // Экономическая история России XIX–XX вв. М., 2001.