

RU

А. Н. Куропаткин о культурно-историческом значении железнодорожного сообщения на востоке Российской империи

Суворов В. В., Шумилова Л. Н., Пинчук Ю. С.

Аннотация. Целью исследования является определение особенностей суждений А. Н. Куропаткина относительно культурно-исторического и стратегического значения железнодорожного сообщения с дальневосточной окраиной Российской империи. Научная новизна заключается в комплексном анализе взглядов А. Н. Куропаткина в отношении развития железнодорожного сообщения на востоке империи, их динамики в зависимости от изменения внешнеполитической ситуации. В результате показано, что А. Н. Куропаткин придавал большое значение развитию железнодорожного сообщения на восточной окраине Российской империи, отмечая его стратегическое и потенциальное экономическое значение. При этом его отношение к постройке КВЖД было неоднозначным, так как, с одной стороны, это был более короткий путь, требовавший меньше ресурсов для его обороны, но, с другой стороны, прохождение дороги по территории Маньчжурии осложняло отношения как с Китаем, так и с Японией. Накануне войны России с Японией Куропаткин настаивал на постройке железнодорожного пути по территории России и допускал утрату КВЖД для сохранения мира или хотя бы оттягивания войны с Японией.

EN

A. N. Kuropatkin on Cultural and Historic Importance of Railways in the Russian Far East

Suvorov V. V., Shumilova L. N., Pinchuk Y. S.

Abstract. The paper reveals A. N. Kuropatkin's views on cultural, historic and strategic importance of railways in the Russian Far East. The authors provide a comprehensive analysis of A. N. Kuropatkin's views on railway development in the Far Eastern region, trace their evolution depending on the foreign policy situation, and herein lies scientific originality of the study. As a result, it is shown that A. N. Kuropatkin was especially concerned with the Far Eastern railway development, emphasizing its strategic and economic importance. At the same time, he manifested an ambiguous attitude to the Chinese Eastern Railway project, because, on the one hand, it was a shorter route and, consequently, fewer resources were required to protect the railway, but on the other hand, the railway was supposed to run through Manchuria, which worsened Russia's relations with China and Japan. Before the Russian-Japanese war, Kuropatkin insisted that the railway should run entirely through Russia and considered it possible to abandon the Chinese Eastern Railway project in order to avoid the war with Japan, or at least postpone it.

Введение

Создание важных стратегических объектов, среди которых видное место занимают пути сообщения, на осваиваемых, недавно включенных в сферу влияния государства территориях всегда сопряжено с определенными рисками, связанными как с неполучением ожидаемой выгоды, так и возможностью в итоге полностью потерять вложенные средства и сам объект. Показательным примером является завершение строительства Транссибирской магистрали и постройка КВЖД по Маньчжурии, северной китайской территории, на рубеже XIX-XX веков. В целом различные вопросы, связанные с движением России на Восток, в конце XIX – начале XX века выступали объектом оживленных дискуссий как в публицистической среде, так и среди государственных деятелей, ответственных за принятие решений в отношении восточной внешней политики Российской империи. Одним из предметов обсуждения являлся железнодорожный путь, призванный связать территорию центральной России и восточные окраины. Современники активно обсуждали связанные с ним технические моменты, делали акценты на его экономической, стратегической, цивилизационной роли. Не мог остаться в стороне и Алексей Николаевич

Куропаткин, руководивший в 1898-1904 гг. Военным министерством, а в годы войны России с Японией возглавлявший сначала Маньчжурскую армию, а затем выступавший в роли главнокомандующего Вооруженными силами России на Дальнем Востоке с октября 1904 г. до февраля 1905 г.

Задачами исследования выступают: 1) определить оценку экономической и культурной значимости Транссибирской магистрали в контексте рассуждений А. Н. Куропаткина о задачах восточной политики России; 2) определить оценку А. Н. Куропаткина железнодорожного пути через Маньчжурию; 3) проследить предложения А. Н. Куропаткина относительно развития железнодорожной системы на Дальнем Востоке накануне Русско-японской войны.

Фигура Куропаткина привлекает внимание многих исследователей, затрагивающих в своих работах различные аспекты его службы, деятельности и взглядов. В данном контексте следует отметить исследования Д. Схиммельпенника [12], И. В. Белоконь [4], Р. С. Авилова [1], О. А. Белозеровой, И. В. Белоконь, О. А. Гокова, Н. В. Григорьевой, С. В. Моисеева, Н. Ю. Николаева, Ю. Г. Попова, Р. Ю. Почекаева, В. П. Сальникова [3], посвященные геополитическим взглядам А. Н. Куропаткина, однако, как правило, они рассматриваются как статичное явление, и не прослеживается их динамика в зависимости от изменений в международном положении и осмысления движения России на Восток. Отдельные аспекты взглядов Куропаткина рассматриваются в диссертациях И. В. Белоконь [5] и О. А. Белозеровой [2], посвященных его деятельности и взглядам. Тематически близкие исследования были проведены в отношении министра финансов С. Ю. Витте [11; 14], министров иностранных дел М. Н. Муравьева и В. Н. Ламздорфа [13]. В данном контексте представляется важным обратиться к оценкам Куропаткина, данным им в отношении развития железнодорожного сообщения на востоке империи.

Изучение взглядов А. Н. Куропаткина предполагает обращение к антропологическому подходу, позволяющему определить отношение военного министра к проблеме железнодорожного сообщения на востоке Российской империи в контексте его профессиональной деятельности, личных интересов и субъективных представлений. Большое значение имеют приемы герменевтики, позволяющие интерпретировать, определять смысл текста источников в их общей совокупности. В работе использованы общенаучные и специальные исторические методы исследования (проблемно-хронологический, сравнительно-исторический).

Исследование представлений отдельных государственных деятелей, логики их рассуждений позволяет установить, какие государственные интересы были для них приоритетными, какие ценностные ориентиры определяли их решения и как в целом их позиция оказывала влияние на политический курс государства. Опыт рассуждений, аргументация могут быть полезными при определении современных государственных интересов и их достижениях. Фактологический материал исследования может использоваться при изучении геополитических и цивилизационных концепций, разработанных государственными деятелями конца XIX – начала XX века.

Экономическая и культурная значимость Транссибирской магистрали в рассуждениях А. Н. Куропаткина

А. Н. Куропаткин неоднократно высказывал свои взгляды относительно политики России на Дальнем Востоке, ее перспектив и уязвимостей. В данном контексте представляется важным проследить его суждения относительно железнодорожного сообщения с дальневосточной окраиной Российской империи.

Представления военного министра относительно исторических задач России на Востоке не оставались статичными, однако в целом для него было не характерно стремление к расширению границ империи. Куропаткин, рассуждая о задачах России сразу после Русско-японской войны, считал «естественным» для России в XX столетии без расширения границ в Европе и Азии получить доступ к незамерзающим водам Средиземного моря, Индийского и Тихого океанов [10, с. 76]. При этом он отмечал не только геополитические угрозы со стороны государств Европы и Азии, но и экономические выгоды от выхода к различным рынкам. Куропаткин считал, что Россия с ее значительными природными ресурсами, при контроле железнодорожных путей сообщения, соединяющих Тихий океан и Балтику, и влиянием на Босфоре, Индийском и Тихом океанах, могла бы создать серьезную мировую промышленную конкуренцию [Там же].

Неразвитость внешней и внутренней торговли с Дальним Востоком делала, по мнению военного министра, выход к Тихому океану несвоевременным и ненужным для текущего поколения, при этом значительная территория при низкой заселенности русскими к востоку от Байкала создавала опасность неоправданности вложений и отсутствия выгод, что в итоге могло сказаться и на положении России в Европе. Отмечая труднопроходимость и пустынную территорию России на Дальнем Востоке и в Забайкалье, А. Н. Куропаткин подчеркивал важность решения задачи по росту населения в этом регионе, обеспечения необходимых условий для его жизни и деятельности, в том числе проведения дорог.

Создание железнодорожного сообщения с восточной окраиной империи рассматривается А. Н. Куропаткиным в контексте рассуждений о стремительно развивавшихся событиях на Дальнем Востоке. «Пробуждение» Китая и в особенности Японии поставило перед Военным министерством на первое место задачу сохранения территории России к востоку от Байкала. Поэтому создание Транссибирской магистрали было в интересах Военного министерства, так как значительно облегчало связь с Приамурьем и его оборону [Там же, с. 139].

А. Н. Куропаткин характеризует решение о постройке Сибирского железнодорожного пути как «простое, естественное и в то же время великое». Налаживание железнодорожного сообщения должно было бы ускорить развитие Приамурского края, способствовать усилению переселенческого движения, что в итоге обеспечило

бы закрепление данной территории за Российской империей. Куропаткин считал, что целесообразнее дорогу было бы вести по территории России. При этом близкое расположение железнодорожного пути к китайской границе на его большом протяжении делало его небезопасным в военном отношении, что несколько сглаживалось бы труднодоступностью примыкавшей к дороге Северной Маньчжурии и слабостью Китая, а также прикрытием железнодорожного пути рекой Амур [Там же, с. 140].

Оценка А. Н. Куропаткиным железнодорожного пути через Маньчжурию

Особое внимание А. Н. Куропаткин уделяет постройке железнодорожной ветки по территории Маньчжурии. Установление покровительственных отношений России к Китаю после его поражения в войне с Японией в 1894-1895 гг. привело к появлению нового проекта по проведению железной дороги через северную провинцию Китая, что обеспечивало сокращение пути на 500 верст. Не все были согласны с этим проектом, в частности, военный министр приводит рассуждения командующего войсками, генерал-губернатора Приамурского края генерала С. М. Духовского, считавшего, что дорога, проведенная по территории Китая, не сможет прочно связать Приамурский край с остальными частями России и будет в большей степени выгодна для Китая, а не России. Куропаткин подчеркивал, что потенциальное мировое значение железнодорожного пути за счет привлечения транзитных грузов оказалось важнее для руководства страны, чем более близкие и важные для России нужды Приамурского края, в том числе его быстрая колонизация [6, д. 182, л. 6].

Ветка через Маньчжурию вместе с занятием Квантунского полуострова стала одним из факторов негативного отношения к России как Китая, так и Японии. В связи с этим к задачам военного ведомства на рубеже XIX-XX веков добавилась сложная задача по укреплению за Россией сделанного шага по выходу к Тихому океану [10, с. 92]. При этом, как сообщает А. Н. Куропаткин, именно железнодорожная неготовность стала основной причиной общей военной уязвимости России на Дальнем Востоке. Отмечая значимость железнодорожного сообщения, Куропаткин писал, что, имея развитое железнодорожное сообщение, Россия даже при содержании незначительных сил на дальневосточной окраине империи могла бы в случае необходимости за короткое время собрать там необходимое количество воинских частей [Там же, с. 126].

Восстание ихэтуаней в 1900 г., а также последовавшие расходы по восстановлению и защите КВЖД продемонстрировали несостоятельность надежд на ее мировое значение, а также показали, что магистраль, проходящая 1200 верст по территории Китая, требует значительной охраны и больших денежных расходов. При этом прочная связь с Приамурским краем по КВЖД могла быть установлена, только если бы магистраль в Северной Маньчжурии охранялась российскими войсками [6, д. 182, л. 2]. А. Н. Куропаткин отмечал, что волнения 1900 г. показали необходимость быстрой постройки железной дороги по российским владениям на правом берегу Амура. При этом одновременно необходимо было поставить Северную Маньчжурию в такое положение, чтобы она не ослабила бы при помощи уже построенной дороги положения России на Дальнем Востоке [10, с. 143].

Так не оправдавшая экономических надежд КВЖД, по мнению Куропаткина, при всем ее стратегическом значении имела и заметные уязвимости, что в итоге делало более предпочтительной постройку соответствующего участка по территории России.

А. Н. Куропаткин о развитии железнодорожной системы на Дальнем Востоке накануне Русско-японской войны

Накануне Русско-японской войны вопрос о железной дороге в Маньчжурии и самой этой территории неоднократно обсуждался. В дискуссиях о судьбе северной провинции Китая А. Н. Куропаткин выступал за включение части Маньчжурии в состав России. Он отмечал, что обладание железнодорожной магистралью, соединявшей Сибирь и Владивосток и являвшейся единственным звеном между Россией и побережьем Тихого океана, имело особое для России значение, что определяло необходимость полного контроля России над этим участком железной дороги. Другим вариантом была срочная постройка нового участка железнодорожного пути по территории России от Сретенска к Хабаровску, однако наряду с расходами на саму постройку защита границ по Амуру была бы более затруднительной и затратной для военного министерства, так как оборонительная линия получалась в два раза длиннее, чем по КВЖД. Куропаткин отмечал, что стратегическое значение имели также безопасное сообщение по реке Сунгари и сухопутная связь между Цицикаром и Благовещенском [8, с. 119]. В итоге сохранение за Россией Северной Маньчжурии позволило бы уменьшить протяженность границы в два раза. Кроме этого, Куропаткин опасался, что переселение китайцев на территорию Северной Маньчжурии приведет к тому, что они будут пользоваться российской железной дорогой и угрожать российским границам.

Саму же железную дорогу А. Н. Куропаткин характеризует как убыточную, и если отдать Северную Маньчжурию, то наряду с финансовыми потерями она еще и утратит свое стратегическое значение. Если же она останется на зависимой от России территории, то сохранится ее стратегическое значение, и если не пускать туда китайцев и сохранить территорию для русских, обеспечив их безопасность, то железная дорога может стать выгодной для России [7, с. 22].

Военный министр в своем дневнике сообщал, что после сделанного им доклада 5 августа 1903 г. император сочувственно отнесся к заявлению, что новые предприятия на Дальнем Востоке еще обездолили Приамурский край, и согласился с мнением о необходимости постройки дороги от Сретенска до Хабаровска [Там же, с. 50].

В поданной 26 ноября императору записке по маньчжурскому вопросу А. Н. Куропаткин для предотвращения возможного военного столкновения России с Японией и Китаем, в которое затем могут вмешаться и европейские державы, предлагал вернуть Китаю Квантунскую область с Порт-Артуром и продать Южную ветвь Восточно-Китайской железной дороги, получив взамен особые права на территорию Северной Маньчжурии [10, с. 167]. При этом Куропаткин отмечал, что если бы Россия ограничилась только проведением железной дороги и не вмешивалась в дела Кореи, то «Япония из-за Северной Маньчжурии не начала бы войну с Россией» [Там же, с. 142].

В записке по маньчжурскому вопросу Куропаткин отмечал незначительность экономических интересов России на Дальнем Востоке, так как Россия еще не достигла «печальной необходимости вести борьбу за рынки для сбыта излишка своих произведений», надежды на получение железнодорожными линиями мирового значения для торговли не могли быстро оправдаться. Соответственно Порт-Артур мог быть важен для России в качестве конечного и опорного пункта железнодорожного пути, то только при развитии по нему международных транзитных перевозок [Там же, с. 168-169]. Поэтому положительный или отрицательный результат мероприятий в Корее или Маньчжурии имел, по мнению Куропаткина, слишком малую ценность, чтобы из-за него рисковать войной.

В сложившейся ситуации особый смысл приобретала постройка второй колеи на Сибирской дороге и пути вдоль реки Амур, для выполнения которых, по мнению А. Н. Куропаткина, нельзя было терять ни одного дня. При этом их постройка не смогла бы удовлетворить в полной мере потребности армии, которую России необходимо было выставить на восточной окраине империи в случае начала военных действий. Для подвоза к армии боевых и продовольственных запасов из Европейской части России и Сибири Куропаткин рекомендовал задействовать речные водные пути [Там же, с. 124].

А. Н. Куропаткин считал, что начало военных действий с Японией следовало бы оттянуть на год и четыре месяца, чтобы построить Кругобайкальскую железную дорогу и усилить КВЖД. В случае невозможности достижения такого результата необходимо было хотя бы четыре месяца, чтобы успеть отправить необходимые подкрепления [7, с. 105].

В разгар Русско-японской войны, 4 августа 1904 г., Куропаткин после известий о поражении тихоокеанской эскадры, рассуждая о перспективах войны с японцами, отмечал наряду с постройкой новой эскадры важность усиления железной дороги, создания второй колеи, доведения общего числа поездов до двадцати четырех, в том числе шестнадцати воинских [9, с. 310].

Заключение

Таким образом, А. Н. Куропаткин в своих рассуждениях о задачах России на Дальнем Востоке уделяет заметное внимание важности развития железнодорожного сообщения между восточными окраинами и центральной частью империи. В целом Куропаткин высоко оценивает значение Транссибирской магистрали, отмечая ее роль в развитии Приамурского края, развитии международной торговли и особенно – в стратегическом отношении. Однако постройка участка дороги по территории Маньчжурии вызывает у Куропаткина неоднозначные суждения. Сопоставляя возможные преимущества и недостатки сообщения по Маньчжурии и по территории России вдоль Амура, Куропаткин отмечает более короткую протяженность КВЖД, требующую меньших расходов на содержание и оборону. Накануне войны России с Японией Куропаткин был убежден в целесообразности включения Северной Маньчжурии в состав России. Однако недостаточные масштабы международной торговли, которые железнодорожная сеть, построенная в Маньчжурии, не могла за короткое время изменить, в контексте угрозы начала военных действий с Японией, делали, по мнению Куропаткина, необходимой постройку железной дороги по территории России вдоль реки Амур.

Источники | References

1. Авилов Р. С. Поездка военного министра А. Н. Куропаткина на Дальний Восток в 1903 г. - Владивосток, Порт-Артур, Япония - и ее результаты // Юридическая наука: история и современность. 2019. № 3. С. 19-40.
2. Белозерова О. А. Государственная и военная деятельность А. Н. Куропаткина накануне и в период русско-японской войны: 1903-1905 гг.: дисс. ... к. ист. н. СПб., 2015. 353 с.
3. Белозерова О. А., Белоконов И. В., Гоков О. А., Григорьева Н. В., Моисеев С. В., Николаев Н. Ю., Попов Ю. Г., Почекаев Р. Ю., Сальников В. П. Генерал Куропаткин - государственный и военный деятель Российской империи. К 170-летию со дня рождения. СПб.: Фонд содействия науке и образованию в области правоохранительной деятельности «Университет», 2018. 370 с.
4. Белоконов И. В. А. Н. Куропаткин как имперский идеолог и геополитик // Азиатская Россия: люди и структуры империи: сб. науч. тр. / Омский гос. ун-т им. Ф. М. Достоевского. Омск: ООО «Полиграфический центр КАН», 2016. С. 389-397.
5. Белоконов И. В. Политические идеи и военно-государственная деятельность А. Н. Куропаткина: дисс. ... к. ист. н. Омск, 2012. 197 с.
6. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 543. Оп. 1.

7. Дневник А. Н. Куропаткина // Красный Архив. 1922. Т. 2. С. 5-117.
8. Журнал Особого совещания (7 февраля) 25 января 1903 г. // Красный архив. 1932. № 3 (52). С. 110-124.
9. Куропаткин А. Н. Дневник генерала А. Н. Куропаткина. М.: Гос. публичная историческая б-ка России, 2010. 455 с.
10. Куропаткин А. Н. Русско-японская война, 1904-1905. Итоги войны. СПб.: Полигон, 2002. 525 с.
11. Суворов В. В., Сулимин А. Н. Взгляды С. Ю. Витте на культурно-историческое значение железнодорожного сообщения на востоке Российской империи // Самарский научный вестник. 2019. Т. 8. № 4 (29). С. 185-188.
12. Схиммельпенник ван дер Ойе Д. Навстречу Восходящему солнцу. Как имперское мифотворчество привело Россию к войне с Японией. М.: Новое лит. обозрение, 2009. 421 с.
13. Suvorov V. V. The opinion of M. N. Muravyov and V. N. Lamzdorf on the cultural and historical tasks of Russia in the Far East // Былые годы. Российский исторический журнал. 2018. № 48 (2). С. 786-793.
14. Suvorov V. V. Views of S. Yu. Witte on the cultural and historical tasks of Russia in the East // Былые годы. Российский исторический журнал. 2017. № 45 (3). С. 1036-1043.

Информация об авторах | Author information

RU

Суворов Валерий Владимирович¹, к. ист. н.
Шумилова Людмила Николаевна², к. ист. н.
Пинчук Юрий Сергеевич³

¹ Саратовский государственный университет имени В. И. Разумовского,
НМИЦ терапии и профилактической медицины

^{2,3} Поволжский кооперативный институт (филиал)

автономной некоммерческой образовательной организации высшего образования
Центросоюза Российской Федерации «Российский университет кооперации», г. Энгельс

EN

Suvorov Valery Vladimirovich¹, PhD
Shumilova Lyudmila Nikolaevna², PhD
Pinchuk Yuri Sergeevich³

¹ Saratov State Medical University named after V. I. Razumovsky,
National Medical Research Center for Therapy and Preventive Medicine

^{2,3} Volga Cooperative Institute (branch)

of the autonomous non-profit educational organization of higher education

of the Central Union of the Russian Federation "Russian University of Cooperation", Engels

¹ valeriy_s@inbox.ru, ² mila.shumilova.1959@mail.ru, ³ yrii07@bk.ru

Информация о статье | About this article

Дата поступления рукописи (received): 16.07.2021; опубликовано (published): 15.09.2021.

Ключевые слова (keywords): А. Н. Куропаткин; КВЖД; Транссибирская магистраль; Дальний Восток; Маньчжурия; A. N. Kuropatkin; Chinese Eastern Railway; Trans-Siberian Railway; Far East; Manchuria.