

Поезд идёт на восток

.....

К 115-летию
открытия
Китайско-Восточной
железной дороги





Елена КАЛЬНИЦКАЯ,
генеральный директор
Государственного музея-заповедника
«Петергоф»

«Бывают странные сближения»... Эта пушкинская строка порой объясняет необъяснимое и отвечает на многие вопросы. Например, с ее помощью можно понять, как в собрание музея-заповедника «Петергоф» попал архив управляющего Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) генерал-лейтенанта Дмитрия Леонидовича Хорвата. Следует сказать, почему он оказался в сфере интересов хранителей ценнейшего «Архива семьи Бенуа», созданного в музее, посвященном знаменитой творческой династии Бенуа.

История этой семьи изучается в Петергофе на протяжении тридцати лет существования этого музея. Судьбы ее представителей органично вписываются в разные этапы развития отечественной и мировой истории, переплетаются с другими известными фамилиями. Известно, что после получения в 1885 году дворянского титула, представители семьи Бенуа стали заключались браки с представителями других известных фамилий. В 1900 году дочь художника-акварелиста Альберта Николаевича Бенуа Камилла вышла замуж за сорокалетнего холостяка, генерала Дмитрия Леонидовича Хорвата, представителя древнего дворянского рода, праправнука генерал-фельдмаршала М. И. Кутузова. Спустя десять лет Камилла Альбертовна покинула Петербург и, переехав к мужу в Харбин, где он служил в должности управляющего Китайско-Восточной железной дороги, стала его ближайшей помощницей в разнообразных и сложных делах. 1 июля 1903 года Хорват получил самое главное в своей жизни назначение и возглавил КВЖД. 15 лет он обеспечивал нормальное функционирование громадного русского железнодорожного предприятия в сложнейших политических и бытовых условиях Северной Маньчжурии.



Супруги счастливо жили в Китае многие годы. Камилла Альбертовна, одинаково одаренная в живописи, литературе и музыке, стала профессором Пекинской национальной консерватории, инициатором и первым председателем Харбинского художественного общества, участвовала с акварельными работами в выставках в Харбине, Шанхае и Пекине, где содержала студию, в которой обучали вокалу, игре на рояле и живописи.

После октябрьского переворота генерал Хорват стал одним из лидеров дальневосточной эмиграции, возглавил Дальневосточной комитет защиты родины. Его дальнейшая судьба глубоко трагична: крушение карьеры, материальные трудности, потеря имущества. Неизменной в его жизни осталась только любовь...

В 1937 году Дмитрия Леонидовича не стало, и спустя десять лет Камилла Альбертовна переехала в Канаду и поселилась в Ванкувере у сына Дмитрия, где скончалась пять лет спустя... Много лет спустя, в 1992 году, Хорват-младший вместе с женой, баронессой Ольгой Олеговной Хорват, дочерью ротмистра Лейб-гвардии Измайловского полка Исаева, впервые приехали в Россию и побывали в Петергофе в новом Музее семьи Бенуа, открытом за 4 года до этого. Идея его создания принадлежала театральному художнику Николаю Александровичу Бенуа, положившему начало передачи в музей наследия яркой и талантливой семьи. Со временем к общему делу присоединялись многие ветви этой известной династии: Лансеры, Серебряковы, Шретеры, Черепнины и другие.

В 2006 году, после смерти мужа, Ольга Олеговна Хорват приняла решение передать в дар Музею семьи Бенуа 2770 документов архива К. А. Бенуа и ее супруга Д. Л. Хорвата. Так в Россию вернулось историческое наследие, связанное с жизнью и деятельностью знаменитого генерала — одного из выдающихся деятелей отечественной истории. Помимо значимых документов, в его архиве содержится множество мемориальных предметов, а главное — хранится исключительная по своей ценности историческая память о людях и событиях...

Семья Хорватов дополнила яркий ряд выдающихся деятелей, дары которых составляют сегодня основу экспозиции Музея семьи Бенуа, а рассказ о Дмитрии Леонидовиче Хорвате позволяет представить трудный путь офицера-железнодорожника, связавшего свою судьбу с замечательной женщиной, яркой, талантливой и любящей...

Переплетение их судеб, по-пушкински — «странные сближения» — предопределили создание нашей выставке в историческом пространстве музея-заповедника «Петергоф».





Владимир МИТЕЛЕНКО,
директор Центрального музея
железнодорожного транспорта
Российской Федерации

Актуальность выставки, посвященной открытию Китайско-Восточной железной дороги, которая была построена как один из участков Великого Сибирского пути, обусловлена современным интересом к истории межгосударственных отношений, дальнейшему развитию евразийских транспортных коридоров Российской Федерации и углублению российско-китайского сотрудничества в области культуры.

Трудно переоценить значение железных дорог, которые соединили различные регионы России воедино. Министр путей сообщения и министр финансов Российской империи, инициатор сооружения железной дороги через Манчжурию, С. Ю. Витте писал в своих мемуарах: «Я не преувеличу, если скажу, что это великое предприятие было совершено благодаря моей энергии, конечно, поддержанной сначала императором Александром III, а потом Императором Николаем II».

Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации является одним из старейших научно-технических музеев мира, в этом году он отмечает свой 205-летний юбилей. Музей обладает богатейшими фондами по истории строительства и эксплуатации всех железных дорог России. Особое место занимает коллекция, посвященная Великому Сибирскому пути, которая начала формироваться одновременно с началом строительства дороги. Она включает в себя предметы нумизматики, изобразительного искусства, документы, модели и макеты конца XIX — начала XX века.

В музее хранятся 79 альбомов фотографий, отражающих строительство всех участков Транссибирской магистрали, включающих 8280 изображений. Авторы альбомов — известные фотографы своего времени. Например, альбом «Постройка Средне-Сибирской железной дороги 1893—1898» принадлежит



выдающемуся русскому фотографу Сергею Львовичу Левицкому, стоявшему у истоков фотодела в России, ученику Луи Дагера. Коллекция уникальных музейных предметов, связанных с историей Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина, охватывает период с 1903 по 1956 год и насчитывает более 150 единиц хранения. Только в восьми альбомах фотографий содержится 5200 изображений.

История России в XIX–XX веках неразрывно связана с историей железнодорожного строительства. Сохранение исторического наследия в области железнодорожного транспорта приобретает все большую значимость, а снятые на фотографию мгновения жизни, уже ушедшей, становятся для будущих поколений единственным источником, по которому можно составить представление о прошлом.

Сооружение Китайско-Восточной железной дороги дало возможность транспортного присоединения Приморский края к России, организации перевозки грузов из Западной Европы к портам Тихого океана по более короткому пути, послужило освоению и развитию промышленности в малонаселенных районах Китая. Многие годы Китайско-Восточная железная дорога оставалась предприятием, объединяющим Россию и Китай.



Модель вагона 1-го класса Сибирского поезда прямого сообщения. 1910. ЦМЖТ РФ





Александр ПАНИЧЕВ,
ректор Петербургского
государственного университета путей
сообщения Императора Александра I

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), являющаяся частью Транссибирского проекта России и пролегающая по территории Китая, на протяжении всего времени её существования представляет собой объект внимания политиков и ученых самых разных направлений — историков, политологов, экономистов, культурологов и специалистов железнодорожного транспорта. Этот уникальный проект по сооружению железной дороги длиной свыше 2500 км сильно преобразил приграничные районы обеих стран и обусловил их развитие на столетие вперед. К сожалению, сложная политическая ситуация в России в первой четверти XX века помешала полноценной экономической и культурной реализации данного проекта.

Примечательно, что в начале XXI века многие ученые переосмысливают значение и целесообразность данного проекта в условиях современной глобализации и нового витка экономического развития стран, построивших КВЖД. Определяющую роль здесь играет, безусловно, современное мировое лидерство Китая в области развития железнодорожного транспорта, в том числе — сети высокоскоростных железных дорог.

Однако здесь будет уместным вспомнить, что в конце XIX века Россия первая побудила Китай к строительству железной дороги — продолжения Великого сибирского пути — по китайской территории, от Читы до Владивостока. В конце 1895 года по инициативе российского министра финансов С.Ю.Витте был основан Русско-Китайский банк, на который возложили финансирование строительства дороги. Было создано акционерное Общество КВЖД, членами которого являлись российские или китайские подданные. Председателем правления Общества стал посланник



Китая в Петербурге и Берлине Сюй Цзинь Чэн, а вице-председателем — русский инженер путей сообщения Станислав Ипполитович Кербедз — племянник знаменитого инженера-мостостроителя С.В.Кербедза.

В августе 1897 года развернулось строительство магистрали. В подготовке проекта и его реализации ведущую роль сыграли инженеры путей сообщения — выпускники Института инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге. Главным вдохновителем сооружения КВЖД являлся С.И.Кербедз, который осуществлял общее руководство проектными и строительными работами. Он лично составил план постройки дороги, а также разработал проект самого важного на трассе Хинганского тоннеля и проекты больших мостов через реки Сунгари и Нонни. Чрезвычайно важна роль в реализации проекта дороги еще одного выпускника института, заместителя главного инженера Сергея Владимировича Игнациуса — строителя нескольких железных дорог в России. Сотрудники КВЖД после окончания строительства КВЖД решили отметить заслуги С.В.Игнациуса учреждением именной стипендии в Харбинском техническом училище.

Говоря о городе Харбине — неформальной столице КВЖД, ныне находящемся на территории Китая, следует помнить, что его основателем был также выпускник Института путей сообщения Николай Сергеевич Свяягин. Его характеризовали как инженера, который всегда «действовал наверняка, организовывал работы рационально, не ослаблял своего надзора за исполнением и не допускал передачи дела в случайные руки». Под руководством Н.С.Свяягина был построен мост через реку Муданцзян. Большую часть мостов на главной и южной линиях построил выпускник института Александр Николаевич Лентовский. В общей сложности, в реализации проекта строительства КВЖД участвовали несколько десятков выпускников Института инженеров путей сообщения.

Открывая выставку, посвященную строительству КВЖД и города Харбина мы отдаем дань величию таланта организаторов и создателей проекта. История свидетельствует, что КВЖД — сложный саморазвивающийся организм, прорастающий в сегодняшнюю реальность разнообразными историческими фактами геополитического, технологического, социального и культурного характера. Несмотря на сложные политические обстоятельства XX века, совместный проект, каким в итоге являлась КВЖД, принес миру непревзойденный опыт экономического и культурного сотрудничества, который в условиях глобализации может послужить историческим примером для оптимального решения вопросов развития современных межгосударственных транспортных связей, прежде всего России и Китая.



Великий Сибирский путь

В 1891 г. великий князь Николай Александрович — будущий государь Николай II — в конце своего путешествия по странам Востока принял участие в мероприятиях по закладке Великого Сибирского пути во Владивостоке. Тогда же он заложил памятник адмиралу Геннадию Андреевичу Невельскому, на одной стороне которого написали слова императора Николая I, сказанные по поводу экспедиций морского офицера: «Где раз поднят русский флаг, он уже опускаться не должен».

Первая экспедиция под руководством капитана Г.И. Невельского на Дальний Восток состоялась в 1849 году. Участники экспедиции открыли «амурский лиман», а также изучили устье Амура. Эти исследования не встретили препятствий со стороны китайского правительства. В результате к России был присоединен Амурский край. Началось освоение новых областей, переселение земледельцев и казаков Забайкалья в пустынные долины по берегам Амура.

2 ноября 1860 г. русский посланник в Китае граф Николай Павлович Игнатьев от имени России заключил Пекинский договор, который подтвердил силу ранее принятых соглашений: Айгунского трактата и Тянь-цзинского договора. С этого времени за Россией закрепилось право на владение рекой Амуром и всем Уссурийским краем.

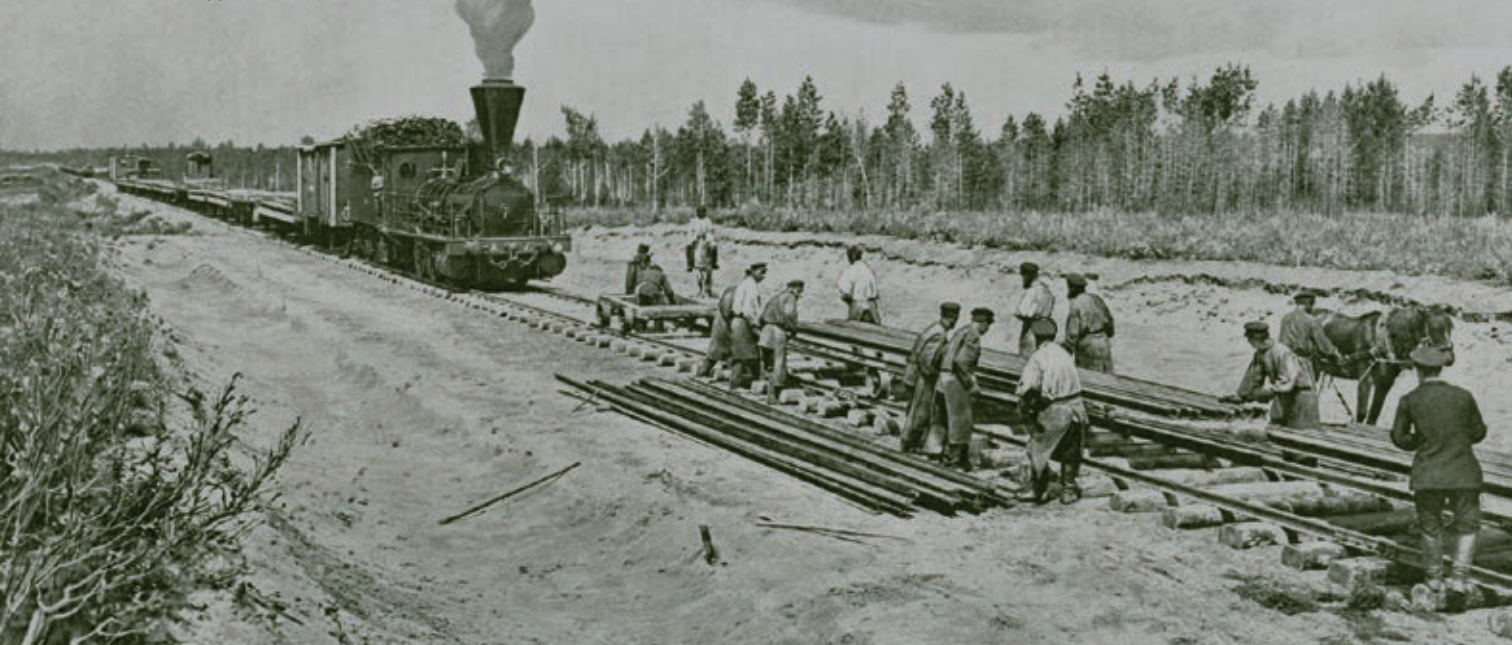
В пореформенной России в 1861–1891 гг. резко возросло производство промышленной продукции. Развитие экономики потребовало ускорения темпов строительства железных дорог, и в эти годы построили около 26 тыс. км железнодорожных линий. В государственных и деловых кругах все настойчивее поднимался вопрос о строительстве железной дороги в Сибирь. Следует заметить, что первые проектные предложения по постройке дороги появились в процессе производства изыскательских работ для строительства сухопутных трактов.

В 1837 г. инженер М. И. Богданов в пояснительной записке, по результатам изысканий для удобного сухопутного тракта от Иркутска до Кяхты, предложил построить временную железную дорогу небольшой протяженности. Спустя 20 лет по поручению генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н. Н. Муравьева-Амурского штабс-капитан Романов произвел изыскания для постройки «колесной дороги» от Амура до залива Де-Кастри в Охотском море. В 1850–1880-е гг. отечественные специалисты разработали ряд проектов строительства «островных» железных дорог в Сибири. Иностранные предприниматели также предлагали свое участие в строительстве сибирских железных дорог.



Правительственная комиссия, на основании проведенных в 1872–1874 гг. изысканий, установила три главных направления проектируемой дороги: северное (Кинешма, Вятка, Пермь, Екатеринбург, Тюмень), среднее (Нижний Новгород, Казань, Красноуфимск, Екатеринбург, Тюмень) и южное (Алатырь, Уфа, Челябинск). В 1875 г. «Высочайшее утверждение» получило выбранное в результате обсуждения южное направление. Однако политические и экономические осложнения притормозили дальнейшее решение вопроса о строительстве железной дороги в Сибирь. В 1877 г. рельсовый путь достиг Оренбурга, в 1878 г. открыли Уральскую горнозаводскую железную дорогу от Перми до Екатеринбурга, а в 1880 г. закончили строительство моста через реку Волгу имени императора Александра II.

В 1882 г. министр путей сообщения генерал-адъютант Константин Николаевич Посьет внес в Комитет министров новые соображения относительно направления Сибирской железной дороги. Однако из-за недостатка данных, решение о выборе направления не приняли. В эти годы генерал-губернатор Восточной Сибири граф Алексей Павлович Игнатьев и Приамурский генерал-губернатор барон Андрей Николаевич Корф неоднократно обращались к императору Александру III с ходатайством о проведении железной дороги к восточным окраинам. Император наложил резолюцию на ходатайства: «Уж сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что Правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края! А пора, очень пора!». Проекты передали для обсуждения в особое совещание министров под председательством действительного тайного советника А. А. Абазы.



Средне-Сибирская железная дорога. Ход работ по укладке пути. Растаскивание рельсов. 1899. ЦМЖТ РФ



Результатом обсуждения стало решение, последовавшее в июне 1887 г. о необходимости сооружения железной дороги через Сибирь. Начались предварительные изыскания. Сразу было ясно, что строительство дороги будет трудным по целому ряду причин: технических, климатических, географических, демографических. Одним из самых сложных в техническом отношении участков считалась дорога от Кузньги до Хабаровска (впоследствии названная Амурской). Поэтому, при обсуждении вопроса о направлении дороги, было предложено, как один из вариантов трассы, проложить дорогу через территорию северного Китая.

В формировании позиции научной общественности относительно сооружения Сибирской железной дороги важную роль сыграло Императорское Русское Техническое Общество (ИРТО). Совет общества образовал Комиссию для обсуждения проблем Сибирского пути. Комиссия при активном участии профессоров Института инженеров путей сообщения, горных и военных инженеров, ученых Санкт-Петербургского университета, представителей деловых и административных кругов Сибири, выработала основную концепцию изыскания и проектирования Сибирской железной дороги, определила возможности и способы ее сооружения. Срок строительства от изысканий до ввода в постоянную эксплуатацию определялся в 10 лет, финансирование брало на себя государство, предполагалось строить из отечественных материалов силами российских инженеров и рабочих.

17 марта 1891 г. император Александр III подписал указ «О строительстве сплошной через всю Сибирь железной дороги». 19 мая того же года во Владивостоке состоялась закладка Великого Сибирского пути, в которой принял участие наследник престола, будущий император Николай II. К этому времени уже велись работы на линии Владивосток — Графская (впоследствии названной Южно-Уссурийской железной дорогой).

В 1893 году организовали Комитет по строительству Сибирской железной дороги, который возглавил наследник престола, великий князь Николай Александрович. Строительство дороги разделили на шесть основных участков: Западно-Сибирская железная дорога (Челябинск — восточный устой моста через р. Обь), Средне-Сибирская железная дорога (правый берег р. Обь — Иркутск), Кругобайкальская железная дорога (станция Байкал — станция Мысовая), Забайкальская железная дорога (Иркутск — Сретенск), Амурская железная дорога (Кузньга — Хабаровск), Уссурийская железная дорога (Хабаровск — Владивосток).

Каждая из линий имела свои особенности. Возглавляли строительство начальники управлений дорог опытные инженеры путей сообщения: К. Я. Михайловский, Н. П. Меженинов, А. Н. Пушечников, Б. У. Савримович, Е. Ю. Подруцкий, В. В. Трегубов, А. В. Ливеровский, А. И. Урсати, О. П. Вяземский. На сооружении Великого Сибирского пути одновременно было занято более 100 тысяч человек наемных рабочих, строительные работы велись вручную.

С 1898 года, с окончанием сооружения Средне-Сибирской железной дороги, из Москвы в Иркутск стал ходить Сибирский поезд прямого сообщения. 5 октября 1916 г. открыли движение по мосту через реку Амур у Хабаровска длиной 2590 м, завершив сооружение Великого Сибирского пути.



По скорости строительства дорога не имела себе равных, а по значимости сравнивалась с сооружением Суэцкого канала. За год в среднем укладывалось 815 км пути. Многие технические решения русских инженеров при сооружении дороги на Дальний Восток не имели аналогов в отечественной практике. Так, при строительстве моста через реку Енисей впервые применили продольную надвижку ферм с берега и деревянные кессоны для сооружения фундамента опор под водой. В 1901–1905 гг. на озере Байкал работала первая в России железнодорожная паромная переправа, на Кругобайкальской железной дороге пробили 40 тоннелей общей протяженностью 7 км, а на станции Могзон возвели первое здание с фундаментом на вечной мерзлоте. Общая стоимость строительства дороги составила 1 млрд рублей.

Великий Сибирский путь способствовал быстрому экономическому и культурному развитию Сибири и дальнего Востока России, дал толчок развитию каменноугольной и сталелитейной промышленности за Уралом. Повышенное внимание уделялось добровольному переселению в район Сибирской железной дороги: в 1897–1900 гг. в Сибирь на постоянное жительство переехало 830 тыс. человек. В восточные районы ежегодно переселялось до полумиллиона человек, возникли сотни населенных пунктов, десятки новых городов, что способствовало расширению пахотных земель, росту животноводства, производства зерна и масла. На станциях, где велась большая эксплуатационная работа и находилось значительное число железнодорожных служащих, строились жилые дома, больницы, школы, церкви.

Дорога укрепила связь восточных районов с центром страны, имела большое значение для государственной обороны, усилила политическое и экономическое влияние России в тихоокеанском регионе. Великий Сибирский путь стал рукотворным памятником таланту российских инженеров, мастерству и мужеству всех строителей.



Уссурийская железная дорога. Пассажирское здание на станции Владивосток. 1890-е. ЦМЖТ РФ



Железнодорожный мост через реку Ушайку. Альбом «Великий путь. Виды Сибири и ее железных дорог», 1899. ПГУПС



Китайско-Восточная железная дорога

Первое предложение о строительстве дороги в Китай высказал ещё в 1835 г. промышленник С.И. Мальцев на балу у министра финансов графа Е. Ф. Канкрин, где на вопрос императора Николая I, куда следует про- вести железную дорогу, ответил: «Из Москвы одну в Китай, другую в Индию». В декабре 1887 г. на заседании VIII отдела Императорского Русского Технического общества вице-адмирал Н.В. Копытов сделал доклад «О наивыгоднейшем направлении железной дороги через всю Сибирь и о целесообразности и возможности сооружения ветви этой дороги до Владивостока по китайской территории».

При проектировании Великого Сибирского пути предполагалось, что Забайкальская дорога дойдет до Сретенска, а далее продолжится Амурская дорога. Результаты произведенных изысканий на Амурском участке Великого Сибирского пути показали, что строительство линии представляет огромные технические трудности. Поверстная стоимость сооружения участка от Сретенска до Хабаровска оценивалась более чем в 85 тыс. рублей, строительство моста через реку Амур — в 12 млн рублей.

Местность, где должна была пройти дорога, находилась в невыгодных физических условиях и отличалась суровым климатом, вечной мерзлотой, болотистой почвой, частными наводнениями. Малочисленное население проживало в основном по берегу реки Амур, которая представляла собой многоводный путь и сооружение железнодорожной линии вдоль берега, с экономической точки зрения, являлось нерентабельным. Еще одной причиной, для строительства дороги через Манчжурию явилось желание проложить Великий Сибирский путь по кратчайшему расстоянию.

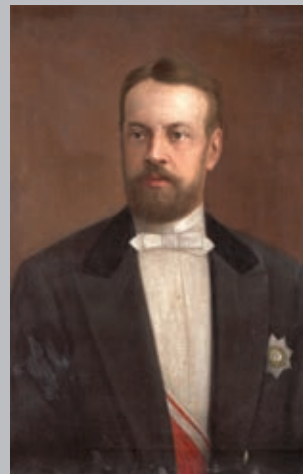
Инициатором сооружения железной дороги через Манчжурию выступил министр финансов Российской империи С. Ю. Витте. В мае 1896 г. правительство России и Китая заключили политический договор, в результате которого Русско-Китайский банк получил концессию на строительство и эксплуатацию главной линии Китайско-Восточной железной дороги сроком на 80 лет. Для сооружения линии банк организовал Акционерное общество «Китайско-Восточной железной дороги». Руководящие должности в правлении Общества делились поровну между представителями России и Китая. Изысканиями, строительными работами и эксплуатацией дороги руководили русские инженеры.

16 августа 1897 г. прошла церемония закладки дороги. В марте 1898 г. Россия и Китай подписала договор об уступке первой на 25 лет гаваней Порт-Артура и Да-лянь-ваня (Дальний). Началось сооружение южного участка Китайско-Восточной железной дороги к Ляодунскому полуострову, что увеличивало стоимость и срок строительства линии.



23 апреля 1898 г. был издан приказ Министерства путей сообщения о начале работ на 13 строительных участках дороги. Одновременно инженер путей сообщения А. И. Шидловский от имени Управления дороги заключил договор на приобретение земельного участка под городское строительство, и этот день стал днем основания центрального пункта дороги — города Харбина. Одной из первых каменных построек центрального пункта Китайско-Восточной железной дороги стал Свято-Николаевский кафедральный собор. Харбин — город, построенный на территории Китая, по своему национальному составу долгие годы был русским.

Администрация Китайско-Восточной железной дороги постоянно думала о быте своих служащих, оторванных от Родины. В 1901 г. на дороге организовали специальные вагоны — церкви, библиотеки, бильярдные, кинопередвижки, устроили 14 врачебных участков, больницы на 595 кроватей. Заботясь об образовании детей рабочих, открыли 18 начальных желез-



Витте Сергей Юльевич, министр путей сообщения (февраль–август 1892), министр финансов (1892–1903), председатель Комитета министров (1903–1906). ЦМЖТ РФ



Карта Маньчжурии. План направления линии КВЖД с южно-маньчжурской ветвью. 1897. ПГУПС



нодорожных школ, организовывали училища и ряд высших учебных заведений: Юридический факультет, Харбинский Политехнический институт, Педагогический институт, построили здания железнодорожного и коммерческого собраний, кинотеатр.

К лету 1900 г. на Китайско-Восточной дороге уложили более 1300 км сплошного рельсового пути. Однако, в это время на территории, прилегающей к дороге, вспыхнуло «ихэтуаньское» восстание. Было повреждено 80 % путей (свыше 900 км), погибло много строителей, в том числе инженер путей сообщения начальник строительного участка Б.В.Верховский. Для безопасности деятельности дороги организовали подразделения охранной стражи.

21 октября 1901 г. закончилась укладка пути на главном участке КВЖД. Строительство Южной ветви линии на Порт-Артур и Дальний еще продолжалось. 30 июня 1903 г. Китайско-Восточную дорогу сдали в постоянную эксплуатацию. Согласно «Отчету по постройке Китайско-Восточной железной дороги 1897–1903 гг.», общая протяженность дороги составила 3112,491 км, из них: главных путей — 2532,281 км, станционных путей — 485,557 км, карьерных путей — 94,653 км. На дороге построили 97 станций, из них 2 станции первого класса — Харбин и Дальний, 3 станции второго класса — Манчжурия, Пограничная, Вафандян, остальные станции относились к третьему и четвертому классам.

На Китайско-Восточной дороге соорудили 1172 моста. Большая часть мостов были балочными с металлическими фермами, а около трети — каменные арочные. На главной линии дороги соорудили три больших моста: через реки Нонни, Сунгари, Муданьцзян; на Южной линии четыре — через реки Сунгари, Чинхэ, Хунхэ, Тайцзы. Было построено 9 тоннелей. Все они располагались на главной линии, из них восемь малых общей длиной 1231 м и девятый тоннель, двухпутный, через Хинганский хребет, длиной 3073 м. Хинганский тоннель, построенный за 2 года 2,5 месяца, занимал второе место по длине (после Сурамского) среди тоннелей, построенных русскими инженерами.

С началом эксплуатации дороги многие строители перешли на руководящую и эксплуатационную работу. Первым управляющим Китайско-Восточной дорогой назначили генерал-лейтенанта Д. Л. Хорвата, первым заместителем управляющего и начальником службы пути — инженера путей сообщения князя С. Н. Хилкова.

Открытие Китайско-Восточной железной дороги позволило соединить сплошным железнодорожным сообщением Европу с Дальним Востоком. Время поездки из Лондона и Парижа через всю Сибирь до Владивостока стало составлять 3,5 недели вместо 6 недель, которые требовались на переезд морским путем через Суэцкий канал.



В 1904–1905 гг. Китайско-Восточная железная дорога оказалась в зоне военных действий между Россией и Японией, что заставило в срочном порядке увеличивать ее пропускную способность. В 1905 г., после заключения Портсмутского мира, большая часть южного участка дороги от станции Куаньченцзы до Порт-Артура и Дальнего была занята японцами. Эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги в 1905–1917 гг. потребовала от России вложения значительных средств, что было связано с необходимостью восстановительных работ, усилением искусственных сооружений. Присоединение в 1907 г. к Китайско-Восточной железной дороге Уссурийской железной дороги также вызвало ряд технических, а следственно и финансовых проблем.

С 1924 г. Китайско-Восточная железная дорога находилась в совместном управлении СССР и Китая, в 1935 г. — линию продали властям Маньчжоу-го. С августа 1945 г. по соглашению между СССР и Китаем дорога находилась в совместном управлении с общим названием Китайская Чаньчунская железная дорога, в 1952 г. безвозмездно передана Китайской Народной республике.



Испытание моста через реку Пухэ. 1900–е. ЦМЖТ РФ



Выход поезда из Хинганского тоннеля. 1900–е. ЦМЖТ РФ



Дмитрий Леонидович Хорват

Умение ладить с соседями — великий дар
Конфуций

Дмитрий Леонидович Хорват родился 25 июля 1859 г. в семье потомственных дворян Херсонской губернии. Свою фамилию род Хорватов унаследовал от подполковника австрийской армии Ивана Хорвата, переехавшего на службу в Россию ещё в 1751 году. По линии отца он принадлежал к знатному роду сербского происхождения, а по линии матери приходился внучатым племянником выдающемуся российскому полководцу, генералу-фельдмаршалу, светлейшему князю М. И. Кутузову-Смоленскому.

Вскоре после окончания Николаевского инженерного училища в Санкт-Петербурге в 1878-м году, Дмитрий Леонидович в составе лейб-гвардии Саперного батальона принял участие в русско-турецкой войне 1877–1878 годов. За заслуги в ходе боевых действий его наградили памятной медалью, ставшей первой в ряду его многочисленных наград.

Благодаря природным дарованиям и незаурядным способностям, Дмитрий Леонидович быстро продвигался по службе. В этом стремительном профессиональном росте переломным событием стало назначение его в 1885 году на должность чиновника по особым поручениям при заведующем постройкой Закаспийской военной железной дороги генерал-лейтенанте М. Н. Анненкове. С этого момента начинается долгий и успешный путь службы Д. Л. Хорвата по строительству и развитию российских железных дорог. Ему последовательно поручают сооружение стратегически важных железных дорог, проходивших по территории современных Туркменистана, Узбекистана и Уссурийского края. В результате, за 10 лет службы он вырос в должностях от инженера младшего оклада до начальника Южно-Уссурийской железной дороги.

В 1899 году в личной жизни Хорвата происходит событие, навсегда связавшее судьбы дворянских родов Хорватов и Бенуа. Будучи уже начальником Закаспийской железной дороги, Дмитрий Леонидович вступил в законный брак с Камиллой Альбертовной Бенуа, внучкой Николая Леонтьевича Бенуа, блистательного зодчего, бывшего главного архитектора Петергофа. Отец невесты — известный художник-акварелист Альберт Николаевича Бенуа — являлся одним из виднейших представителей этой творческой династии.

Вскоре после женитьбы происходит значительное событие в его профессиональной деятельности: он получает самое высокое назначение в своей дореволюционной карьере. 13 ноября 1902 года Дмитрий Леонидович становится управляющим строившейся тогда Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД),



проложенной по территории Маньчжурии. В подчинение Хорвату была придана Заамурская железнодорожная пограничная бригада, осуществлявшая охрану и ремонт дороги.

1(14) июня 1903 года Китайско-Восточная железная дорога была введена в эксплуатацию, что положило начало регулярного движения поездов от Москвы до Владивостока. Дорога располагала своей собственной территорией — «полосой отчуждения», своими административными зданиями, подвижным составом, станциями, школами, больницами, телеграфом, почтой и даже пароходством. Территория, по которой пролегла КВЖД, отличалась богатством природных ресурсов и высоким уровнем жизни мест-



Дмитрий Леонидович Хорват,
управляющий КВЖД.
Начало XX века. ГМЗ «Петергоф»



Дмитрий Леонидович Хорват, сотрудники администрации КВЖД и члены китайской администрации. 1913. ГМЗ «Петергоф»



ного русского населения, обслуживавшего дорогу, за что благодарные жители впоследствии прозвали его «счастливой Хорватией».

На посту управляющего Китайско-Восточной железной дорогой Дмитрий Леонидович Хорват стремился к гармонизации и удовлетворению потребностей представителей всех национальностей и конфессий, населяющих Харбин. Так, большое распространение благодаря его заботам получили различные национальные общественные организации (Украинский клуб, Польское общество, Грузинская библиотека-читальня, Харбинская еврейская духовная община и другие), проводившие различные мероприятия на родном языке.

Дмитрий Леонидович Хорват оказался на редкость удачной кандидатурой на посту управляющего КВЖД. Современники отмечали его умение ладить с китайскими властями и местным населением, что вызывало восхищение всех тех, кому приходилось иметь с ним дело. Уважение китайского населения к личности российского управляющего выразилось в том, что в 1915 году китайцы при жизни поставили ему памятник в Харбине.

Однако события 1917 года не могли не сказаться как на жизни российских служащих в Маньчжурии, так и на судьбе самого Д. Л. Хорвата. После Февральской революции генерал был назначен комиссаром Временного правительства на КВЖД, где, как и по всей России, обострились социальные конфликты. Хотя большевикам и удалось создать в полосе отчуждения рабочие комитеты, управление дорогой по-прежнему находилось в руках Дмитрия Леонидовича, остававшегося в душе убежденным монархистом.

Начавшаяся гражданская война на Дальнем Востоке затронула КВЖД. В апреле 1918 года Д. Л. Хорват был освобожден от должности управляющего дорогой и назначен директором-распорядителем дороги, а в июле он официально провозгласил себя Верховным правителем, сформировав собственное правительство — Деловой кабинет. Однако верховная власть в Сибири в это время менялась столь стремительно, что генерал Хорват вскоре отошел на второй план, уступив место более молодым и энергичным лидерам «белого движения». В результате, как небезосновательно заметил атаман Г. М. Семенов, «карьера генерала Хорвата в роли Всероссийского правителя закончилась так же незаметно, как она и началась».

В конце января 1920 г. Хорват принял на себя верховную власть в полосе отчуждения КВЖД и оставался во главе управления территорией железной дороги до тех пор, пока военно-политическая ситуация в регионе не изменилась коренным образом. В марте 1920 г. советскими властями была организована мощная политическая забастовка с требованиями отставки директора-распорядителя КВЖД Д. Л. Хорвата и перехода управления дорогой в руки большевиков. Забастовку подавили военной силой, но сам Хорват был вынужден навсегда покинуть свой пост.

Управление Китайской Восточной железной дорогой перешло к китайской администрации, а генералу Хорвату пришлось переехать в Пекин, где он проживал в здании бывшего австро-венгерского посольства



вплоть до самой смерти. В 1920-е годы Дмитрий Леонидович Хорват являлся одним из признанных лидеров русских эмигрантов в Китае (наряду с генералом М. К. Дитерихсом, атаманом Г. М. Семеновым). Однако в период 1930-х годов Д. Л. Хорват постепенно отошел от активной политической деятельности и жил в окружении семьи и ближайших друзей.

В многочисленной семье Дмитрия Леонидовича Хорвата было трое сыновей — Михаил, Дмитрий и Леонид (трагически погиб в 1932 г.) и три дочери — Мария, Евдокия и Нина. Супруга — Камилла Альбертовна была художницей (персональная выставка акварелей в Шанхае в 1932 г. и выставка в Сан-Франциско в 1948 г.) и писательницей (роман «Торжество любви», Шанхай, 1937), а также профессором Пекинской национальной консерватории и председателем Русского благотворительного общества.

Жизненный путь русского генерала Д. Л. Хорват окончился 16 мая 1937 г. в Пекине. Во время похорон перед гробом несли 42 награды, за ним шли не только русские жители, но и десятки тысяч китайцев. Практически все дальневосточные газеты Русского зарубежья поместили некрологи, где высоко оценивалась его деятельность на посту управляющего КВЖД и вождя русской эмиграции на Дальнем Востоке. Дмитрий Леонидович Хорват был похоронен на территории кладбища Православной духовной миссии в Китае у стены Церкви Мучеников.

Деятельность Хорвата на посту управляющего КВЖД в дореволюционный период принесла большую пользу делу усиления влияния России на Дальнем Востоке и повышению её авторитета на международной арене. Немалое значение в этом успехе сыграли его природные качества — дипломатичность, такт и умение находить общий язык с людьми разных национальностей. Весьма незаурядный, хотя и противоречивый политик, Дмитрий Леонидович Хорват остался в истории как крупнейший администратор и видный политический деятель России на Дальнем Востоке в первой четверти XX века.



Хорват К. А. Китай. Пейзаж с бухтой и горами на дальнем плане. Первая половина XX века. ГМЗ «Петергоф»



Хорват Л. Д. Вид в Сучжоу. 1920–1932. ГМЗ «Петергоф»



Государственный музей-заповедник «Петергоф»,
Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации
Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I



Поезд идет на восток

Выставка в парке Александрия Государственного музея-заповедника «Петергоф»
к 115-летию открытия Китайско-Восточной железной дороги

Руководители проекта: Е. Я. Кальницкая, В. И. Мителенко, А. Ю. Панычев
Авторы текстов: Л. М. Ласточкина, И. А. Трунова (с. 8–15); М. В. Крышталева, П. В. Петров (с. 16–19)
Подбор материалов для выставки: И. П. Киселев, М. В. Крышталева, Л. М. Ласточкина, Л. М. Родионова, И. А. Трунова
Куратор выставки: П. В. Петров. Дизайн проекта: В. В. Кудашов. Корректор:

В оформлении обложки использована фотография из собрания ФГБУК ЦМЖТ РФ
«Портал моста через реку Нони». 1900-е