

16. Там же. Оп. 1 л. Д. 74. Л. 291, Д. 77. Л. 20.
17. Иркутский государственный университет: ректоры ... С. 65-66.
18. Там же. С. 65-66, 187, 67, 180, 181.
19. Там же. С. 97-98, 67, 51, 53, 97, 98, 185, 184, 58-59, 187, 66-67.
20. Там же. С. 4
21. Там же С. 67.
22. Там же. С. 192; 195, 97, 187.
23. Там же. С. 180.
24. Энциклопедический словарь «Иркутск». Иркутск, 2006. С. 121, 121-122, 163, 166, 191-192, 199, 263, 264, 266, 291, 311, 326, 347, 360-361.
25. Там же. С. 264.
26. Там же. С. 311
27. Там же. С. 326
28. ALMA MATER. ... С. 279.
29. Энциклопедический словарь ... С. 122.
30. Там же. С. 121, 121-122, 163.
31. История интеллигенции России в биографиях её исследователей. Опыт энциклопедического словаря. Екатеринбург, 2002. С. 83-84.
32. Энциклопедический словарь ... С. 263.
33. Петров А. Кафедра отечественной ... С. 278.
34. Иркутский государственный университет. 2007: Календарь / сост. С. И. Гольдфарб, А. А. Иванов, Е. А. Сенина. Иркутск, 2006. 740 с.
35. Иркутский государственный университет. 2007: Календарь 14 дек., 13 сент., 14 сент., 13 июля, 14-15 июня.
36. Там же. 14-15 июня.
37. Там же. 12 нояб., 29 апр.
38. Там же. 12 июня.
39. Расеник И. Вся жизнь на передовой // Иркутский университет. 1969. 8 мая; Игнатьева Е. Боец, ученый, коммунист // Там же. 1975. 9 апр.
40. Иркутский государственный университет: ректоры ... С. 4.
41. Труфанова В. В. Кафедре отечественной истории и политологии – 50 лет // Иркутский университет. 2006. 30 нояб.

ХАБАРОВА Т. В.

ДАЛЬНЕВОСТОЧНАЯ ПОЛИТИКА С. Ю. ВИТТЕ ПО ОТНОШЕНИЮ К КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Витте – один из немногих государственных деятелей – явился активным проводником имперской политики России на Дальнем Востоке, особенно в Маньчжурии, которая с 90-х годов XIX в. стала ареной борьбы крупнейших государств мира.

Это дальневосточное, по злобному выражению Плеве, «государство Витте», костяком которого явилась Китайско-Восточная железная дорога протяжением около 2 400 верст, год от года всё повелительнее ставило себе на службу внешнюю политику Российской империи в 1895–1904 гг. и неудержимо втягивало самого Витте в работу дипломатической «кухни», где он временами играл решающую роль [5]. «В то время вопросами Дальнего Востока занимался исключительно я; – пишет Витте, – а Государь император желал вообще распространить влияние России на Дальний Восток и увлекался этой идеей» [1, с. 45].

Для руководства этим «государством» Витте пользовался собственным центральным аппаратом (3-м отделением канцелярии министерства) и послушной, свободно им подбираемой агентурой служащих общества КВЖД и Русско-Китайского банка на местах.

В период 1895–1897 гг. Витте прилагал особые дипломатические усилия по созданию политической платформы для строительства КВЖД. Прежде всего, Россия заявила себя другом Китая и стала как бы гарантом сохранения независимости страны, добившись от Японии отказа от оккупации территории Китая при заключении Симоносекского мирного договора и подписав с Китаем оборонительный договор против Японии.

Осенью 1895 г. принято решение о начале изыскательских работ по строительству железной дороги в Северной Маньчжурии. Но Пекин, несмотря ни на что, не желал давать России железнодорожных концессий. Переговоры посла в Пекине А. П. Кассини об этом в декабре 1895 г. закончились безрезультатно.

Как известно, Витте не был особенно щепетилен в выборе средств достижения своих целей, взятка в его арсенале стала обычным инструментом политики, им был даже создан специальный лихунчжанский фонд в несколько миллионов рублей. Е. В. Тарле называет и конкретную сумму: «в марте 1897 г. Ли Хун-Чжану через посредство князя Ухтомского была передана взятка в 1 миллион рублей за получение концессии на Китайско-Восточную железную дорогу» [6]. «Старик очень истомился в ожидании», – писал Ухтомский Витте. Министр финансов покупчески надул сановника, заплатив вместо обещанных трёх миллионов всего один [4, с. 126].

Для России подписание договора с Китаем стало началом её дальневосточной политики. По условиям договора китайское правительство доверяло постройку и эксплуатацию дороги Русско-Китайскому банку, который учредил «Общество Китайской восточной железной дороги», его председатель назначался Пекином, однако правление контролировалось Петербургом. Через 80 лет после окончания строительства дорога должна была перейти китайскому правительству, но ещё раньше, через 36 лет, Китай формально мог выкупить её, хотя условия выкупа вряд ли позволяли это сделать.

Торжественная церемония начала строительства КВЖД состоялась в августе 1897 г. на пограничной реке Ушу.

В 1898 г. в Северо-Восточном Китае развернулась «великая стройка». Одновременно по нескольким направлениям началось строительство железнодорожной линии, основная длина которой составляла 2 500 км, а вместе с боковыми ветками – более 3 000 км. Одновременно сооружалось 107 железнодорожных станций, посёлки, города, в том числе Харбин и Дальний, начатые почти на пустом месте. Строилось четыре тоннеля, один из которых – длиной более 3 км, железнодорожные мосты; некоторым строительным объектам не было равных в России того времени. Активно развивается судоходство по реке Сунгари, строится международный коммерческий порт Дальний, самая современная военно-морская база Порт-Артур и др.

«Создаётся впечатление, – пишет В. Т. Дацышен, – что С. Ю. Витте, а вместе с ним и Петербург руководствовались лозунгом: «Могущество России будет прирастать богатствами Китая». И это в то время, когда рядом находились не менее богатые земли востока России, нуждавшиеся в значительном вложении капитала. [2, с. 39].

Русский капитал был в силу особых отношений двух стран тесно связан с французским, французские банки ещё в 1894 г. были вовлечены в создание Русско-Китайского банка, который должен был развернуть работу на всём пространстве к востоку от Урала и особенно в Китае. Именно через этот банк и оказалось возможным провести расчёты по сооружению КВЖД. Русско-Китайский банк и образованное им общество КВЖД, рабо-

тая параллельно, должны были осуществить «экономическую аннексию». Причём царское правительство выкупило у банка все акции общества (на 5 млн рублей) и в дальнейшем брало на себя все облигационные займы, выпускавшиеся Обществом для ведения строительства и эксплуатации дороги. До 1904 г. казна выложила, таким образом, 400 млн рублей. В правлении Русско-Китайского банка (который формально оставался инвестором) сидели люди, назначенные министром финансов. Так «мирными методами банковской деятельности» Россия осваивала Китай.

Быстрыми темпами строилась железная дорога, росли посёлки, города, возникали новые предприятия, рудники, торговые заведения. К 1900 г. русский капитал составлял в Китае 144 млн рублей, правда, занимая лишь третье место по объёму вложений после Англии (380 млн рублей), и 226 млн французских вложений в китайские займы. Деньги российских предприятий Общества КВЖД составляли не более половины указанной суммы. Возмещение их, не говоря уже о чистом доходе, было ещё очень далеко и всецело зависело от условий эксплуатации при сложной международной обстановке в этом районе.

В этот период восточная политика Витте подверглась тяжелейшим испытаниям, которые усугублялись экономическим кризисом в России. Ведь все расчёты делались на вывоз в Маньчжурию капиталов, и требовалось бесперебойное финансирование для завершения строительства КВЖД в срок. А здесь ещё народное восстание «Ихэ-туань», охватившее провинции Северного Китая и непосредственно зону строительства КВЖД.

Для китайского населения русские в Маньчжурии оказались незваными гостями, которые к тому же вели себя довольно бесцеремонно. «Огромная стройка разрушала привычный уклад жизни китайцев, большие деньги притягивали в этот край жуликов, авантюристов, хунхузов. Русские не знали страны и, похоже, не желали узнать её», – пишет В. Г. Дацышен. Не пытались они и как-то воздействовать на общественное мнение китайского населения. Не издавалось ни одной газеты для китайцев, не строили школ, больниц, не проводили миссионерской работы. Впереди западноевропейских завоевателей, как прави-

ло, шёл священник, за ним купец, русский же инженер шёл не со священником, а с казаком и китайцем-переводчиком, от которого многое зависело в установлении контактов с населением. А. И. Деникин, служивший в охране КВЖД, характеризовал строителей как авантюристов. «В их руках находилась фактически полная власть в отношении туземного населения». [3, с. 11]. Особую неприязнь у местного населения вызывали казаки и солдаты охранной стражи КВЖД. Они видели себя здесь в роли победителей-завоевателей и вели себя подобным образом.

По договору 1896 г. о строительстве КВЖД запрещался ввод русских войск в пределы Китая, но пункт 5-й разрешал Обществу КВЖД нанимать иностранцев для целей охраны. Охранная стража была сформирована в основном из казаков Европейской России. В 1898–1899 гг. вдоль строящейся дороги было размещено 8 рот охранной стражи численностью 2 000 человек, затем их число заметно выросло. Казак-охранник стал важнейшим действующим лицом на КВЖД. Казаки охраняли важные объекты, несли почтовую службу, выполняли мелкие вспомогательные работы. Примечательно, что Витте, сугубо штатский человек, стал шефом Охранной стражи и даже получил генеральский мундир.

Выступления против русских начались почти сразу после начала строительства КВЖД. С 1898 г. по словам Витте, «недоразумения между русскими и китайскими постепенно стали учащаться». Активная, но слабо подготовленная дальневосточная политика Российской империи, особенно в отношении Маньчжурии, привела к ухудшению русско-китайских отношений, считает Дацышен. Вызревание конфликта и привело к восстанию «Ихэ-туань», которое, он полагает, правильнее называть русско-китайской войной 1900 г. [2, с. 11]. Драматические события восстания «Ихэ-туань» и связанное с этим небывалое жестокое подавление его европейскими державами с участием России, которая ввела войска на территорию Маньчжурии, нанесли не только огромный политический ущерб, но и огромные потери в ходе строительства КВЖД; восставшие разрушили построенные пути на протяжении 900 км, уничтожили многие важные объекты.

После поражения восстания в Пекине 7 сентября 1901 г. с правительством Китая был подписан договор, по которому китайская сторона обязалась заплатить «странам-победителям» 500 млн руб. в возмещение «убытков». На долю России пришлось 184 млн руб. (тут были убытки КВЖД – 70 млн руб., прямые военные расходы – 100 млн руб. и проценты на эту сумму). Министр иностранных дел Ламсдорф тогда хвастал, что «это был редкий пример вполне оплаченной войны». На деле сумма была рассредоточена на длительный срок, а уплаты поступали неаккуратно. И Витте пришлось искать займы, чтобы немедленно покрывать суммы издержек.

В конце концов, КВЖД вопреки всем препятствиям была достроена. Значительно – на 1 300 вёрст – сократился Великий путь до Владивостока, что давало выигрыш в средствах и во времени строительства. В районе строительства возникла зона деловой активности, где рыночная стихия обрела свою полную силу.

Ответ о смысле восточной политики Витте может, видимо, содержаться в том, что Россия боролась за плацдарм и за мировые транзитные пути, обладание которыми само по себе даёт большие доходы и политическую силу. «КВЖД – это своеобразный «Великий шёлковый путь» нового времени, за который боролись не для того, чтобы продавать свои товары, а чтобы покупать без посредников и получать торговую ренту» [2, с. 40].

Витте явно выражал геополитические интересы правящих кругов России, КВЖД в будущем обещала развитие востока России и усиление позиций империи на Тихом океане. Но этот путь был очень сложным и опасным, он требовал огромных затрат страны, и экономических, и интеллектуальных, и очевидно, платы кровью.

Примечания

1. Витте С. Ю. Воспоминания : монография / С. Ю. Витте. М. : БЕК, 1998. Т. 2.
2. Дацьшен В. Г. Русско-китайская война : учебник / В. Г. Дацьшен. СПб. : Феникс, 2000. 365 с.
3. Деникин А. Н. Русско-Китайский вопрос : учебник / А. Н. Деникин. Варшава : Феникс, 1908. 253 с.

4. Корелин А. Л. С. Ю. Витте – финансист, политик, дипломат / С. А. Степанов, А. Л. Корелин. М., 1998. С. 126.

5. Романов Б. А. С. Ю. Витте как дипломат / Б. А. Романов // Вестн. Ленингр. ун-та. 1946. № 4/5. С. 78–86.

6. Тарле Е. В. Граф С. Ю. Витте : монография / Е. В. Тарле. М., 1995. 420 с.

ХУДАКОВ Д. Б.

СОЗДАНИЕ СТРАХОВОЙ АГЕНТУРЫ В ИРКУТСКОМ РЕГИОНЕ В 1920-Е ГОДЫ

В России в 1920-е гг. непосредственное осуществление страховых операций производилось через участковых и уездных (районных) агентов. Известный юрист В. И. Серебровский в «Очерках советского страхового права» (1925) подчеркивал, что «...значение агентов в деле страхования весьма велико». Агент, по его мнению, должен быть знатоком своего дела. Участковые и уездные агенты являлись первичным аппаратом на местах по учету объектов обязательного страхования, заключению и ликвидации договоров и сбору страховых премий. Помимо штатных – уездных (районных) и участковых агентов – имелись и внештатные агенты-аквизиторы и субагенты. Агенты-аквизиторы не являлись служащими Госстраха и работали исключительно по заключению и продлению добровольных договоров страхования, без права выдачи страховых документов. Аквизиторами могли быть частные лица или учреждения. Субагенты являлись вспомогательными агентами, приглашаемыми страховыми агентами для обслуживания отдаленных от их контор местностей. Всю ответственность за действия субагентов несли пригласившие их страховые агенты.

Первоначально на каждый агентский участок приходилось до 5 тыс. дворов. В местностях с редким населением, большими пространствами и плохими путями сообщения были введены должности уездных инспекторов, а страховым агентам приданы конторщики и помощники. Таким образом, создавались трехчленные агентские ячейки (агент, помощник, конторщик), и началось приспособление агентской сети к новому админист-