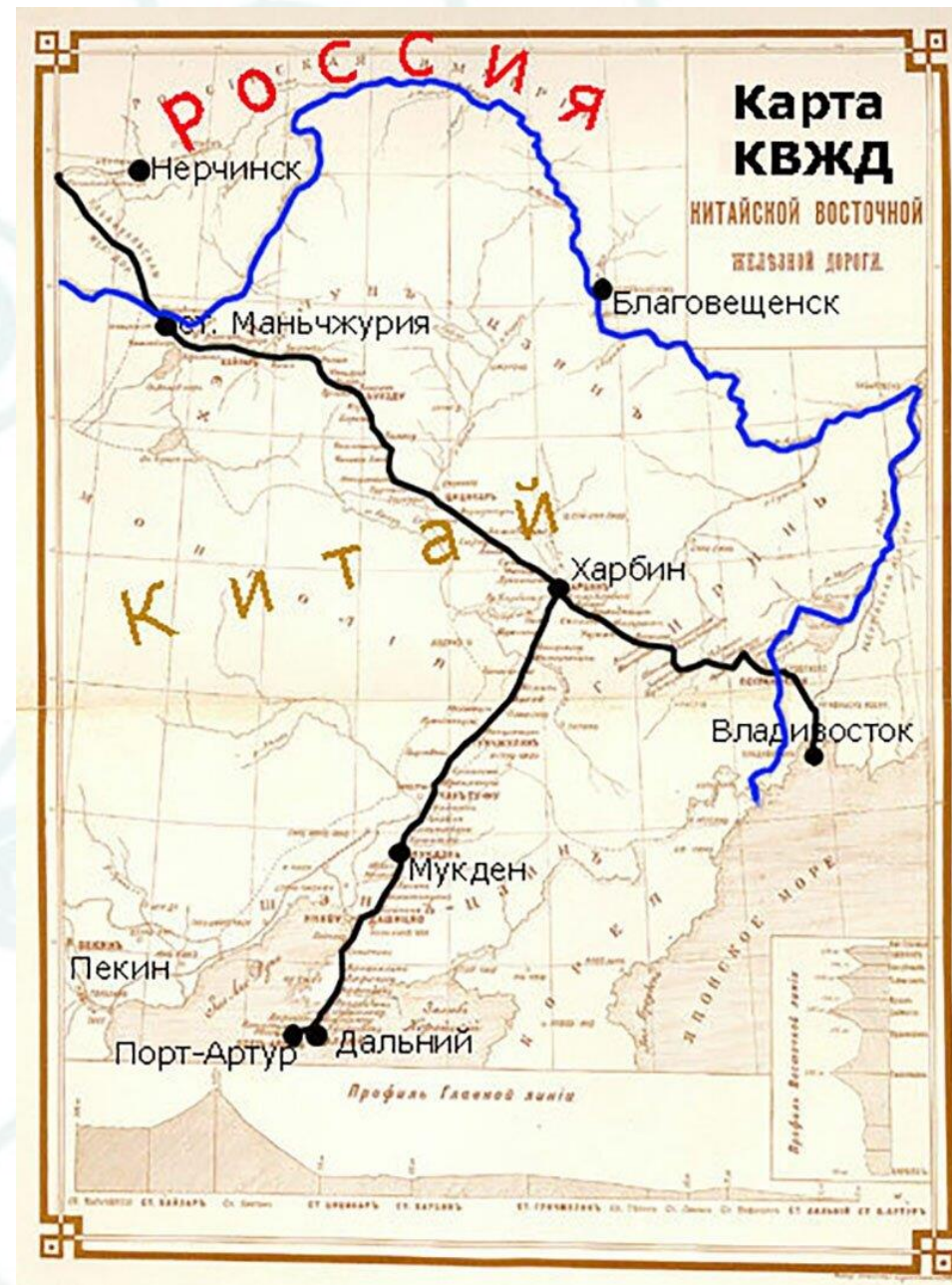


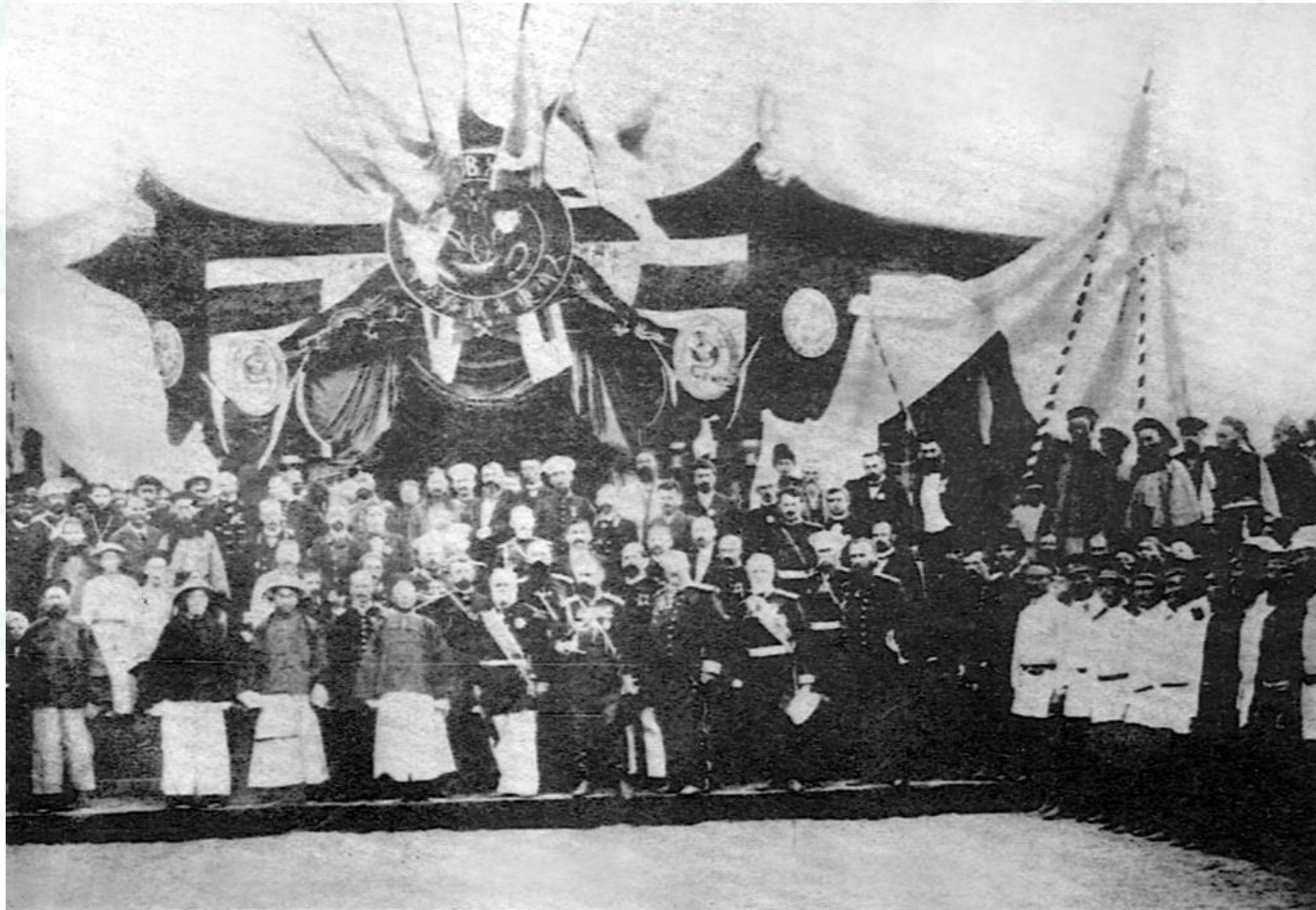


ЦЕНТРАЛЬНАЯ
НАУЧНАЯ
БИБЛИОТЕКА

ЮБИЛЕЙ КНИГИ: 100 ЛЕТ...

Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги: 1896 – 1923 г.г. [Том I] / По поручению Правления О-ва и под редакцией Специальной Комиссии составил Агент Правления О-ва Е.Х. Нилус. – Харбин: Типография Китайской Восточной железной дороги и Товарищества «Озо», 1923. – XIX, 690 с., 116 л. портр., карт.





Группа участников открытия работ близ города Санчакоу и станции Полтавской Приморской области.
1897 г.

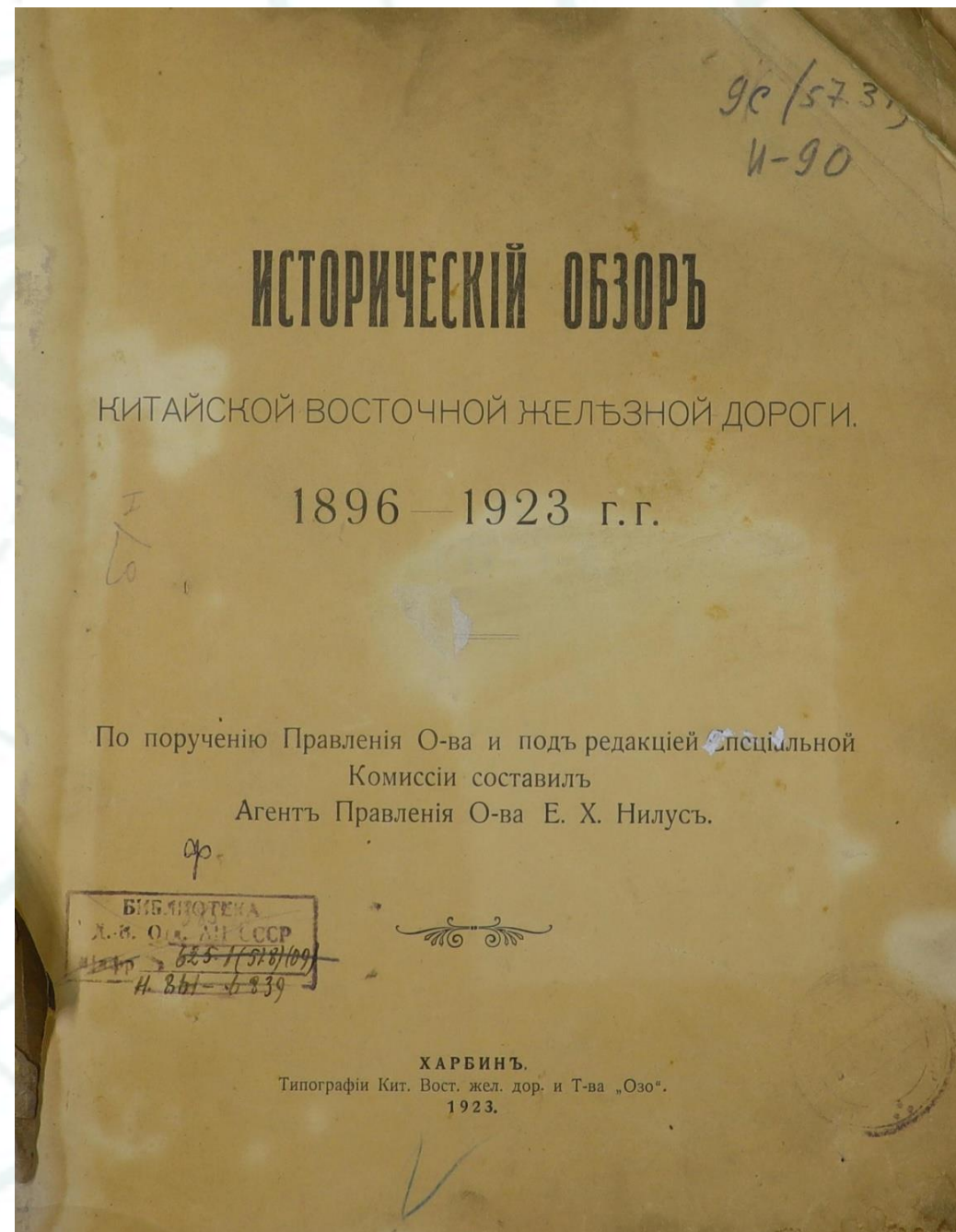
КВЖД - геополитический проект России, который связал в одно целое Транссибирскую магистраль, целую сеть железнодорожных линий вокруг Байкала и железные дороги на территории Дальнего Востока и Китая. Это повысило военное, политическое и экономическое присутствие России в регионе, соединило дальневосточные районы с центральной частью страны. Таким образом дальневосточная политика царской России распространилась на территорию Маньчжурии.

История этого уникального строительства освещена в «Историческом обзоре Китайско-Восточной железной дороги. 1896-1923 гг.»

Правление Общества Китайской Восточной железной дороги возложило почетную обязанность по составлению истории создания и развития КВЖД на своего члена Е. Х. Нилуса.

События начала века «... заставляли основательно опасаться утраты ценных архивов и документов, казалось бы недавнего прошлого...» - писала Комиссия по изданию Исторического Обзора КВЖД.

По признанию самого Евгения Хрисанфовича Нилуса, на страницах издания читатель найдет отражение всех грандиозных событий мирового масштаба, которые так или иначе коснулись КВЖД.





НИЛУС Евгений Хрисанфович (7.03.1880 – ?)

Родился в Твери.

Образование: 2-й Московский кадетский корпус (1898), Михайловское артиллерийское училище по 1-му разряду (1901), Александровская военно-юридическая академия по 1-му разряду (1910).

Чины: Подпоручик (9.08.1899). Поручик (9.08.1903). Штабс-капитан (9.08.1907). Капитан (23.05.1910). Переименован в ротмистры (5.06.1912). Подполковник (ВП ОКПС 6.12.1913). Полковник (на 1916).

Служба в армии: (с 31.08.1898). Офицер 33-й артиллерийской бригады по военно-судебному ведомству (на .1.01.1909...). Кандидат на военно-судебную должность при С.-Петербургском военно-окружном суде (до 1912 – по прик.).

В пограничной страже: (ВП ВВ по в.с.в. 5.06.1912). Делопроизводитель военно-судной части управления Отдельного корпуса пограничной стражи, с оставлением по военно-судебному ведомству (г. С.-Петербург, Университетская наб., Васильевский остров у Биржи) (ШПС № 28 12.06.1912 – 1914). Военный следователь Заамурского округа ОКПС, с оставлением по военно-судебному ведомству (ШПС № 62 29.08.1914 – 1917...).

В белых войсках Восточного фронта: Штаб-офицер для поручений при генерале Хорвате (на 1920).

Эмиграция: В Китае, жил в Харбине. Переехал Тянь-цзинь и в Шанхай (с 1936), затем в Бразилию (после 1945...).

По признанию самого Евгения Хрисанфовича Нилуса, на страницах издания читатель найдет отражение всех грандиозных событий мирового масштаба, которые так или иначе коснулись КВЖД. Издание, подготовленное к 25-летию КВЖД, является одним из важнейших источников по истории сооружения этой дороги. Здесь собраны фотографии членов правления общества, архитекторов, строителей, исторические справки и интересные факты, связанные со строительством.



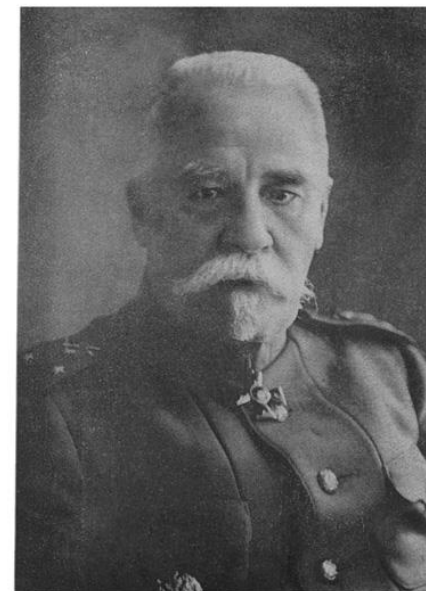
督辦東省鐵路公司事宜 王景春 一九二二年四月十日到任

Доктор Вань Цзин-чунь,
Председатель Правления Общества К. В. ж. д. съ
10 апрѣля 1922 года.
Doctor C. C. Wang,
President of the Board of Directors of the Chinese
Eastern Railway Company, from the 10-th April 1922.



東省鐵路管理局局長 渥斯特羅莫夫 一九二二年二月二日到任

Борисъ Васильевичъ Остроумовъ,
Управляющій Китайской Восточной желѣзной дорогою
со 2 февраля 1921 г.
Boris V. Ostroumoff,
General Manager of the Chinese Eastern Railway from
the 2-nd February 1921.

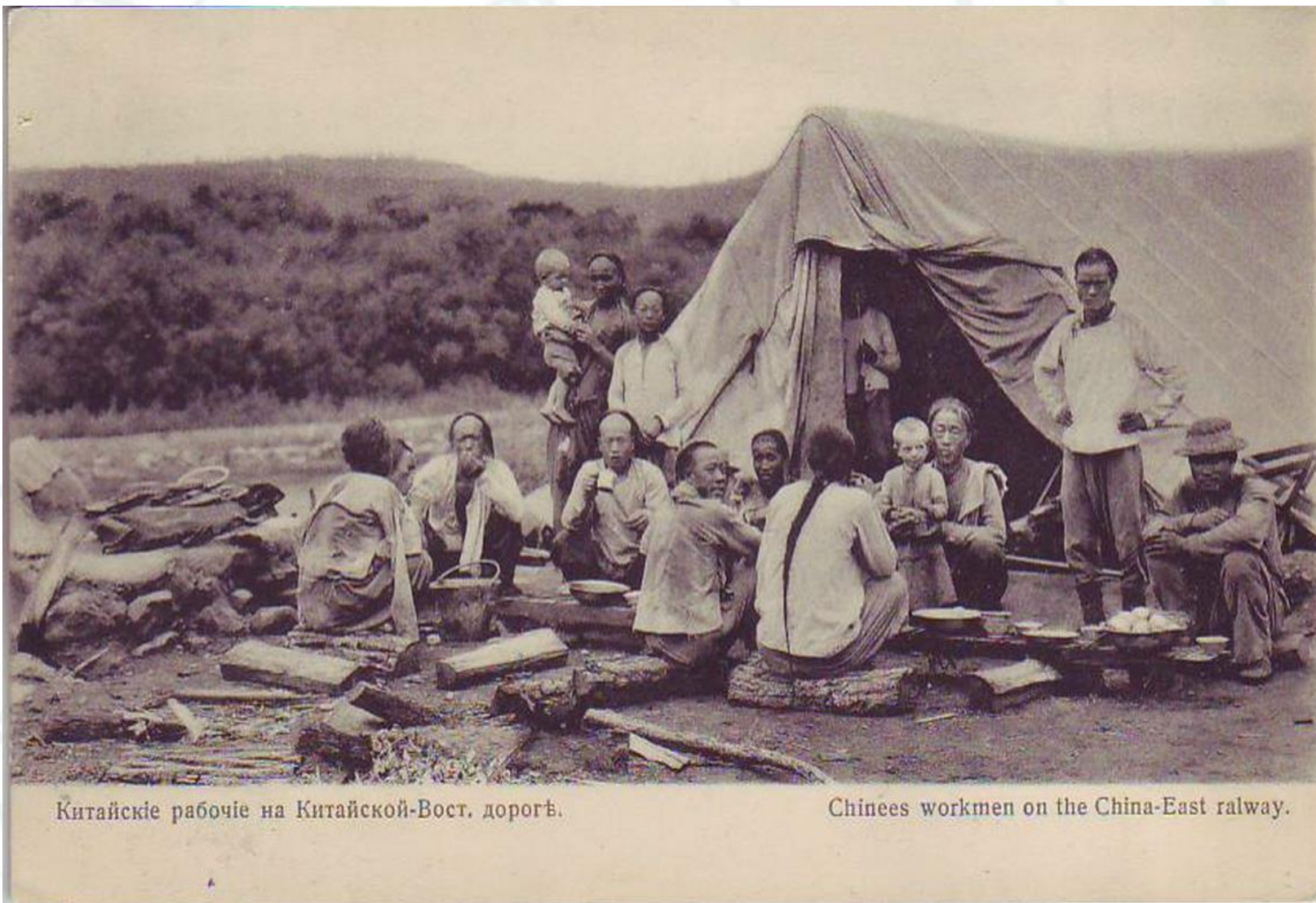


阿法那西耶夫 自一九〇八年十月一日任
東省鐵路管理局副局長

Михаилъ Емельяновичъ Аванасевъ,
Помощникъ Управляющаго дорогою по
Общимъ дѣламъ съ 1-го октября 1908 года.
M. A. Afanassieff,
Assistant General Manager of the Railway, for
General Affairs from the 1-st October, 1908.

Первое издание сборника увидело свет в 1923 г. в Харбине, в одном из старейших, имеющих еще дореволюционную историю, издательств Харбина - типографии КВЖД и Заамурского округа пограничной стражи, получившего название «ОЗО» (Общество заамурских офицеров).





Китайские рабочие на Китайской-Вост. дороге.

Chinese workmen on the China-East railway.

В то время еще не существовало ни карт, ни топографических съемок тех местностей, по которым проектировалась железная дорога, а имевшиеся немногие данные не соответствовали истине. Нилус писал: «По малолюдной, суровой стране, в полной мере лишенной всяких технических ресурсов, где даже обыкновенные гвозди или пустые бутылки представляли собой первое время диковинку ... менее чем в пять лет был проведен и прекрасно оборудован сплошной рельсовый путь».

«Одной из главнейших особенностей, затруднявших дело постройки КВЖД, было полное отсутствие в экономически отсталой Маньчжурии хотя бы самой зачаточной индустрии и техники фабрик, заводов, машин, инструментов и т.д.; не было стали, чугуна, железа, – словом все, до последнего гвоздя включительно, приходилось доставлять чуть ли не кругосветным путем». – отмечал автор.



**LAYING THE RAILWAY
IN MANCHURIA.**



Особенностью данной магистрали стало то обстоятельство, что она была проложена через труднодоступную местность, что потребовало сооружения большого количества сложнейших инженерных сооружений – тоннелей, мостов, паромных переправ. При строительстве КВЖД российскими инженерами были применены смелые технические решения, позволившие справиться со сложными природными условиями.

Самое грандиозное из сооружений КВЖД — Хинганский туннель длиной 3077 м — проходил на высоте 970 м над уровнем моря.

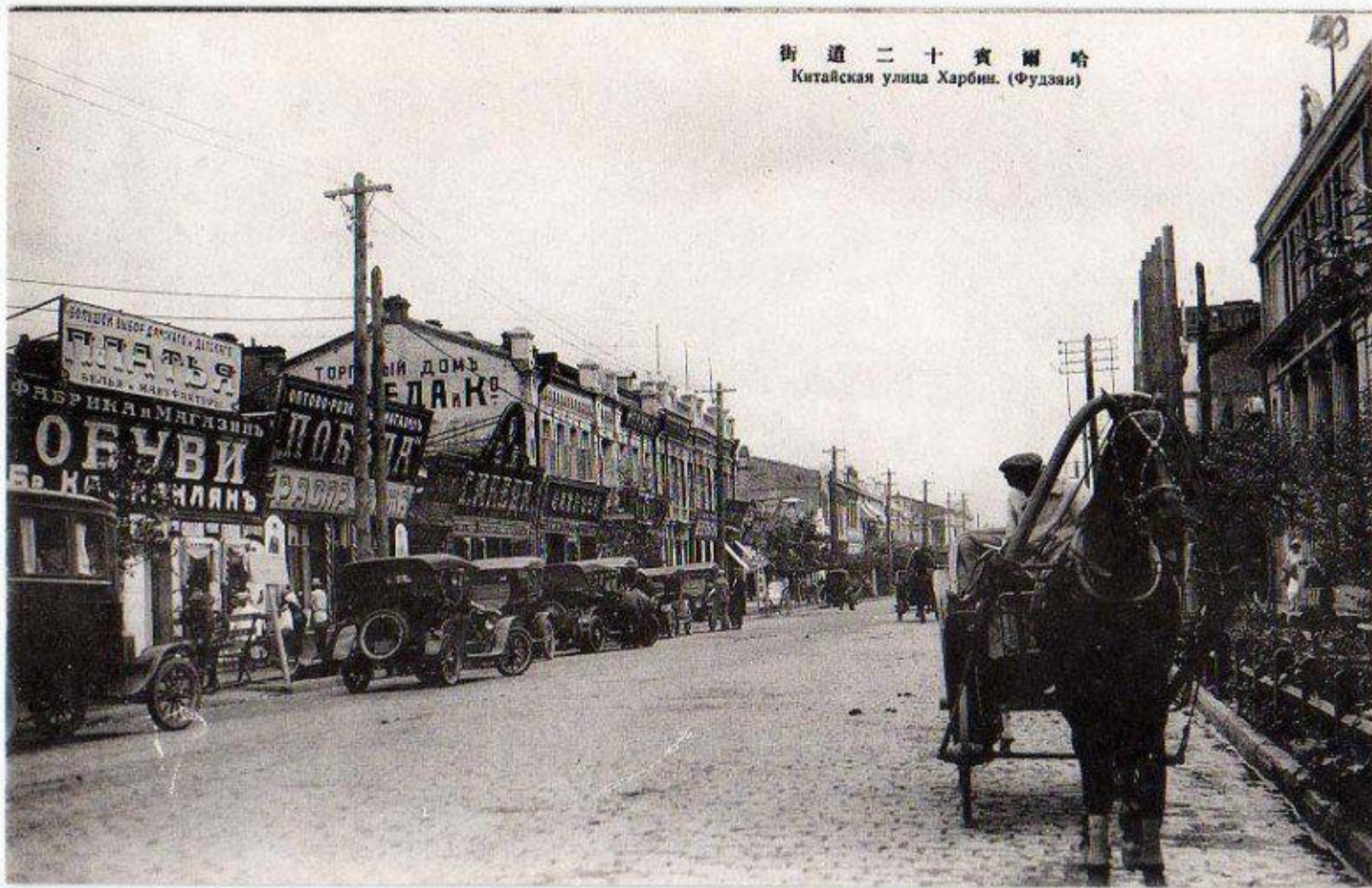


В России появился кратчайший путь из Европы в Азию. Всего на линии было построено 92 станции и 9 туннелей.



Заамурская пограничная стража. 1900-е гг.

Как сама дорога, так и население полосы отчуждения нуждались в постоянной защите. Еще в 1897 году началось формирование специальных воинских подразделений для охраны КВЖД и борьбы с хунхузами. После подавления боксерского восстания в 1901 году (восставшие почти полностью разрушили железнодорожное полотно, срубили телеграфные столбы, сожгли почти все станционные постройки) вместо Охранной стражи был сформирован Особый Заамурский военный округ из войск специального корпуса Пограничной стражи. После окончания срока службы в Охранной страже казаки в большинстве своем оставались в Маньчжурии, селились на линии КВЖД и создавали хозяйства, формировали вместе с российскими инженерами, рабочими, служащими, привлеченными к строительству КВЖД, полнокровную российскую диаспору. Главными местами расселения были западная линия КВЖД, город Маньчжурия, город Хайлар и Трехречье.



街道二十賓爾哈
Китайская улица Харбин. (Фудзия)

Сегодня российские и китайские исследователи по разному оценивают 100-летнюю историю КВЖД и ее значение в развитии Сибири, Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая. Но все сходятся на том, что и магистраль и г. Харбин, который был основан как административный центр КВЖД, являют собой уникальный социокультурный феномен.

ЛИТЕРАТУРА:

Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги: 1896 – 1923 г.г. [Том I] / По поручению Правления О-ва и под редакцией Специальной Комиссии составил Агент Правления О-ва Е.Х. Нилус. – Харбин: Типография Китайской Восточной железной дороги и Товарищества «Озо», 1923. – XIX, 690 с., 116 л. портр., карт.

Аблова Н. История КВЖД и российской колонии в Маньчжурии в конце XIX—начале XX в. (1896—1917 гг.) /Н. Аблова // Белорусский журнал международного права и международных отношений 1998 — № 3

Бузуев О.А. Из истории развития печатного дела в русском Китае: издательская деятельность в Харбине и Шанхае / О.А. Бузуев // Книжная культура Дальневосточного региона: проблема истории, методика, межкультурной коммуникации: Материалы IV Всероссийской научно-методической конференции. - Хабаровск, 2022.

Врадий, С. Ю. КВЖД в хозяйственном освоении российского Дальнего Востока и Северо-Восточного Китая / С. Ю. Врадий // Любимый Харбин – город дружбы России и Китая : материалы международной научно-практической конференции, посвященной 120-летию русской истории г. Харбина, прошлому и настоящему русской диаспоры в Китае (Харбин, 16-18 июня 2018 г.) / Отв. ред. Ли Яньлин, ред. кол.: А. М. Буяков, С. Ю. Еремин, А. А. Забияко, И. К. Капран, М. Б. Сердюк ; пер. на кит. яз., лит. ред. Чжоу Синьюй [и др.]. – Владивосток : Изд-во ВГУЭС, 2019

[Врадий, С. Ю. "Маньчжурский вариант"](#) : (К столетнему юбилею подписания русско-китайского договора о строительстве КВЖД) / С. Ю. Врадий ; Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (Владивосток) // Гродековские чтения : тезисы научно-практической конференции, 19-20 декабря 1996 г., г. Хабаровск. Часть 1. – Хабаровск, 1996.

[Хисамутдинов А. А. Русские литераторы-эмигранты в Китае](#): Материалы к словарю (1-я половина XX в.) = *Russian émigré writers in China*. -Владивосток: издательство Дальневосточного университета, 2017. 125 с: ил. [Электронный ресурс].

Фото: Официальный сайт РЖД.

**ВЫСТАВКУ ПОДГОТОВИЛА:
ТОРОПОВА Е.В., заведующая отделом ЦНБ
при ИИАЭ ДВО РАН**