

Витте и дальневосточный капкан для России

Сергей Юльевич Витте, которого принято считать великим государственным деятелем, принесшим России большую пользу, при более внимательном рассмотрении оказывается деятелем, из разряда «агентов влияния».



Он не только совершил немало сомнительных действий в области финансов и российско-германских отношений, но и был активным участником втягивания России в дальневосточный клубок проблем.

В 1891 году было принято решение о строительстве Транссибирской железной дороги (Транссиб). Её сооружение началось одновременно из Владивостока и Челябинска, велось на казенные средства и показало невиданные до того времени темпы железнодорожного строительства — за 10 лет было построено 7,5 тыс. км новой железнодорожной магистрали. С запада железнодорожные пути были доведены до Забайкалья. С востока Транссиб был доведен от Владивостока до Хабаровска, где работы затормозились из-за необходимости строительства огромного моста через Амур.

При начале работ над прокладкой Транссибирской железной дороги рассматривались две концепции её прохождения из Забайкалья на восток. По наиболее разумному варианту дорога должна была пройти по русской территории - вдоль берега Амура и российско-китайской границы до Хабаровска. По второму варианту дорога должна была идти

через Маньчжурию к Тихому океану. Наиболее активным сторонником маньчжурского варианта был министр финансов С. Ю. Витте.

Сторонники прокладки дороги по территории России, говорили о необходимости социально-экономического развития русских областей Восточной Сибири и Дальнего Востока. Транссиб должен был дать значительный толчок развитию этих территорий. Одним из видных сторонников строительства железнодорожной линии вдоль Амура был Приамурский генерал-губернатор и командующий войсками Приамурского военного округа Сергей Михайлович Духовский (занимал этот пост в 1893 - 1898 гг.). Он проявил себя энергичным управленцем: наладил регулярные пароходные рейсы между Европейской Россией и Дальним Востоком; при нём был оборудован Владивостокский порт; Владивосток соединен с Хабаровском железной дорогой; была начата колонизация северных областей края и налажено сообщение с этими окраинами по берегу Охотского моря и Камчатки и т. д.

Духовский подчёркивал, что «колониционное и базостроительное значение» железной дороги вдоль Амура огромно, даже если к России присоединят Маньчжурию. Генерал считал проект Витте просто опасным для России, доказывая такие очевидные вещи, что железная дорога пройдёт по территории Китая, и не будет прочно связывать Приморье с Европейской Россией, будет более выгодна китайскому населению, а не русскому.

Логичность рассуждений Духовского очевидна. Зачем строить русскую стратегическую железную дорогу по чужой пустыне? Да ещё и при условии, что эксплуатировать её на чужой территории позволяется не вечно, а 80 лет (вернее, 36 лет, т. к. через такой срок китайцы могли выкупить дорогу).

Однако Витте мыслил глобально. По его мнению, КВЖД должна была способствовать мирной колонизации Маньчжурии (это при своих то практически неосвоенных Восточной Сибири и Дальнем Востоке!). А также, по его словам, маньчжурский вариант давал возможность выхода Российской империи на новые рынки сбыта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Витте доказывал, с помощью КВЖД можно будет перебрасывать русские войска на восток; установить свой контроль над строительством железных дорог на Севере Китая, а в перспективе и южнее; вызвать переворот в сообщениях между Европой и Азиатско-Тихоокеанском регионом;

привлечь часть грузопотока идущего с Запада на Дальний Восток через Суэц; открыть для русской торговли внутренние области Китая, посредством соединения его железных дорог с КВЖД; притянуть к России до половины китайского вывоза и сделать Китай рынком сбыта для русских металлических и текстильных изделий; обеспечить России «господство над всем коммерческим движением на тихоокеанских водах...». Таким образом, Витте мысли весьма широко, если не сказать, что был фантазёром, если учесть реальное положение дел в Азиатско-Тихоокеанском регионе и России.

В результате Витте очаровал официальный Петербург. Всю грандиозность этой ошибки показала уже Русско-японская война 1904-1905 гг. Не последнюю роль сыграли в этой аванюре и представители финансового мира. Надо сказать, за Витте стояли российские банкиры и представители «финансового интернационала». Для строительства КВЖД был привлечён частный капитал. В декабре 1895 года был учреждён Русско-Китайский банк с первоначальным капиталом 6 млн. рублей. Для его формирования 3/8 средств передал Петербургский международный банк (его директором был Адольф Ротштейн, доверенное лицо Витте), а остальные средства поступили от 4 французских банков.

В рамках секретного Российско-китайского договора о союзе России и Китая против Японии, подписанного 22 мая (3 июня) 1896 года, Петербург получил право на строительство КВЖД. В Москве договор подписали С. Ю. Витте и глава МИДа А. Б. Лобанов-Ростовский, с китайской стороны — Ли Хунчжан.

В августе 1897 год началось строительство Китайско-Восточной железной дороги. Её строили сразу из трёх пунктов: станции Гродеково в Приморье, из Забайкалья и Порт-Артура. В июне 1898 года Российская империя получила концессию на строительство южной ветки КВЖД (Южно-Манчжурской железной дороги), она должна была обеспечить выход к КВЖД портов Дальнего (Далаяня) и Порт-Артура, расположенных на Ляодунском полуострове. КВЖД ещё не успели построить, как начались неприятности. В Китае началось восстание «боксёров» (ихэтуаней). Повстанцы напали на русских строителей и разрушили значительную часть дороги (они вообще все железные дороги в Китае громили). Убытки от их нападений составили 71,7 млн. рублей при общей стоимости дороги в 374,9 млн. рублей. В результате банкиры поживились на КВЖД очень неплохо и не один раз (за убытки платила русская казна, а не китайцы).

В июле 1901 года было открыто временное движение поездов и перевозки грузов по всей длине КВЖД. Россия участвовала в подавлении восстания ихэтуаней и ввела войска в Северо-Восточный Китай. Однако надежды на получение дополнительных преимуществ в этом регионе не оправдались, согласно подписанной в Пекине 1902 году русско-китайской конвенции, Россия вывела войска, не получив никакой выгоды. Официальной датой открытия КВЖД стало 1(14) июня 1903 года, когда Строительное управление КВЖД передало дорогу Эксплуатационному управлению. Надо отметить, что сооружение КВЖД превратило Маньчжурию, бывшую малонаселённую, отсталую территорию Китая в экономически развитую часть Поднебесной империи. В край начался приток населения, к 1908 году, за неполные 7 лет, население Маньчжурии возросло с 8,1 до 15,8 млн. человек. Развитие шло столь быстрыми темпами, что Харбин, Дальний и Порт-Артур по населению обогнали российские города Благовещенск, Хабаровск и Владивосток. Рост китайского населения в Маньчжурии привёл к тому, что летом десятки тысяч китайцев стали ежегодно перебираться на заработки в русские области, где по-прежнему не хватало населения. Таким образом, Петербург вместо того, чтобы развивать Русский Дальний Восток, способствовал развитию Китая.

Втянув Россию в китайские дела, Витте стал наводить тень на плетень, обеляя себя и обвиняя других. Так, 26 июня 1900 года Витте написал графу Сергею Шереметеву письмо, где писал: «В смерти графа Муравьева (Михаил Николаевич Муравьёв - министр иностранных дел Российской империи 1897 — 1900 годах, - автор) было просто что-то роковое. Четыре года назад по его совету, поддержанному генералом Ванновским (Пётр Семёнович Ванновский - военный министр в 1881 — 1898 гг., - автор), мы захватили Порт-Артур и Данлаван, вопреки моим настоятельным советам не делать этого шага. Правда, пример (впрочем, с нашего ведома) дала нам Германия, с тех пор в Китае каша...». Этот письмо просто шедевр обмана. Витте сумел свалить своё участие в «маньчжурском проекте» на других, обелить себя. Причём очернил Россию и Германию, которые заварили «кашу». Хотя «китайскую кашу», обильно сдобренную наркотиками, уже давно варили британцы.

Как известно аренда Порт-Артура стала возможной в результате совместной военно-политической демонстрации России, Германии и Франции, которые «заступились» за Китай после предварительного Симонсекского договора, завершавшего китайско-японскую войну. Инициатором этой акции считается Россия. А линию России в этом вопросе определило особое совещание с участием министра иностранных дел Лобанова-Ростовского, который председательствовал на нём, морского министра Чихачёва, военного министра Ванновского и министра финансов Витте. Именно Витте особенно энергично отстаивал необходимость не допускать Японию в Маньчжурию и рекомендовал действовать в этом вопросе вплоть до объявления войны. Как сообщал академик Е. В. Тарле: «...Витте настоял тогда (в 1895 г.), чтобы Россия

поддержала «принцип целостности Китайской империи» и ультимативно потребовала от Японии отказа от Ляодунского полуострова. Витте настаивал на немедленных действиях» (Тарле Е.В. Граф С.Ю.Витте. Опыт характеристики внешней политики). Под давлением Витте глава МИДа Лобанов-Ростовский привлёк к акции Германию и Францию.

Именно эта акция стала поворотной точкой в отношениях между Россией и Японией. С этого момента японцы стали видеть в России врага. Таким образом, мало того, что Витте спровоцировал Петербург начать строительство КВЖД, вместо того, чтобы строить дорогу по русской земле, но был автором этой весьма недальновидной акции. Лобанов-Ростовский был лишь фигурой прикрытия. Витте выполнил задачу по закладке фундамента будущего русско-японского конфликта. Отобрав у японцев Порт-Артур в ходе жесткого давления якобы в защиту Китая, Витте затем продавал идею сооружения КВЖД и сопутствующие проекты. Всё это вело к войне с Японией.

В Российской империи и в тот период были люди, которые понимали, что КВЖД и занятие Порт-Артура стали поводами к войне с Японией. В частности, генерал Алексей Куропаткин (военный министр в 1898—1904 гг.) отмечал, что «... ограничься мы на Дальнем Востоке только проведением через Маньчжурию северной магистрали – и войны с Японией не было бы. Что лишь занятие Порт-Артура, Мукдена и особенно деятельность в Корее послужили поводом к войне...». Он также отмечает, что проведи Россия железную дорогу по своим владениям, не появилось бы даже мысли занять южную часть Мукдена и Ляодунский полуостров, соответственно не было бы войны с Японской империей. Таким образом, идея прокладки КВЖД и занятия Порт-Артура, были как минимум преступной глупостью. Однако учитывая связи Витте и его друзей с «финансовым интернационалом», это была реализация хорошо продуманного плана по стратегическому ослаблению России и её стравливанию с Японией.

Самсонов Александр

Источник: Военное обозрение

Автор: Артур Скальский © Babr24.com ИСТОРИЯ, РОССИЯ 👁 4918 17.03.2013, 14:22 📌 884

URL: <https://babr24.com/?ADE=113154> Bytes: 10896 / 10728 Версия для печати Скачать PDF

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: @bur24_link_bot

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: eqquatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)