

ФРОНТИРНЫЙ КЕЙС РУССКОГО ИНЖЕНЕРА КВЖД: ПИСЬМА Г. С. МОСКВИТИНА (1898-1901)¹

Мещеряков Александр Юрьевич (а)

(а) ФГБОУ ВО «Астраханский государственный университет». 414056, Астрахань, Россия,
ул. Татищева, 20а. E-mail: daomesheryakov[at]gmail.com

Аннотация

В данном исследовании впервые вводятся в научный оборот письма инженера-железнодорожника Москвитина Гавриила Степановича, служившего на строительстве КВЖД. Применяются методы микроистории в изучении традиционного уклада железнодорожников в Маньчжурии. Опубликованные ранее источники почти ничего не говорили о традиционном укладе строителей КВЖД, который проявляется в повседневности, нормах и ценностях, в поведении, проблемах железнодорожников и мн. др. Письма подобные этим образуют определенную систему, которая имеет хронологическую последовательность. Не менее важно, что спустя годы после того, как эти письма были написаны, отправлены, получены и прочитаны, они сохранились в качестве материального свидетельства жизни человека и были переданы в астраханский архив сестрой Г. С. Москвитина.

Учитывая, что человек и социум позиционируют себя в пространстве, автор анализирует процесс освоения, восприятия русским инженером-железнодорожником фронтального пространства Маньчжурии в конце XIX – начале XX вв. На сегодняшний день изучение восприятия и освоения фронтального пространства на уровне микроистории требует от историка особого внимания, так как позволяет лучше понять функционирование Российской империи и ее колоний. Согласно мнению автора, письма Г. С. Москвитина написанные в период 1898 – 1901 гг. выполнили целый ряд функций.

Ключевые слова

Микроистория; фронтальная теория; эго-документы; Г. С. Москвитин; Маньчжурия; российско-китайский фронт; КВЖД; инженер; железнодорожники; письма



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons «Attribution – Non Commercial – No Derivatives»](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

¹Статья подготовлена при поддержке РФФИ 17-33-01069-ОГН «Встреча с Чужим: российский и дальневосточный опыт межкультурной коммуникации».



FRONTIER CASE OF RUSSIAN ENGINEER CHINESE EASTERN RAILWAY: LETTERS G. S. MOSCOVITIN (1898-1901)¹

Alexander Yurievich Meshcheryakov (a)

(a) Astrakhan State University. 20a Tatischeva str., Astrakhan, Russia 414056.
E-mail: daomesheryakov[at]gmail.com

Abstract

In the given research for the first time letters of engineer-railroader Gavriil Stepanovich Moskvitin, who served at the construction of Chinese Eastern Railway, introduced into scientific circulation. Methods microhistory applied in the study of the traditional way of life of railway man in Manchuria. Earlier published sources said almost nothing about the traditional of railroad mans the Chinese Eastern Railway, which is manifested in everyday life, norms and values, behavior, problems of railway workers and many others. The letters like these form a certain system, which has a chronological sequence. It is equally important that, years after these letters were written, sent, received and read, they were preserved as material evidence of human life and were transferred to the Astrakhan archive by sister G. S. Moskvitina.

Taking into account that man and society position themselves in space, the author analyzes the process of development and perception of the frontier space of Manchuria by the Russian engineer-railroader at the end of XIX – beginning of XX centuries. To today, the study of perception and development of the frontier space at the level of microhistory requires special attention from the historian, as it allows a better understanding of the functioning of the Russian Empire and its colonies. The author considers that G. S. Moskvitin letters written between 1898 and 1901 performed a number of functions.

Keyword

Microhistory; Frontier Thesis; ego-documents; G. S. Moskvitin; Manchuria; Chinese-Russian frontier; Chinese Eastern Railway; engineer; railroad man; letters



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution – Non Commercial – No Derivatives 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

¹ The research is conducted with the financial support of Russian Foundation for Basic Research. Project No17-33-01069 "Facing the Other: the experience of cross-cultural communication in Russia and the Far East".

ВВЕДЕНИЕ

Данная статья, раскрывающая отдельный эпизод жизни российского инженера на КВЖД, обязана своим появлением исключительно случайности. Интерес автора к микроистории вырос скорее из работы в астраханском архиве¹ на протяжении 2018-2019 гг.. Так получилось, что именно архивные материалы постоянно наталкивали нас на необходимость уйти на новый методологический подход, обратившись от макроисторических процессов к конкретным людям, иногда оставившим заметный след в локальной истории, а подчас никому не известным, «забытым», и, казалось бы, не стоящим упоминания. И все же за всеми этими пожелтевшими листами, порой покрытыми многолетними слоями песка и пыли, проглядывались конкретные люди, а порой и просто фрагменты их жизни: эпизод жизни молодого астраханского аптекаря, казус татарина, выращивающего шафран в астраханском саду, дело немца, разводившего свой сад в Астрахани и мн. др..

Но какими бы интересными не были эти материалы, одна тема доминировала над всеми – развитие виноградарства и виноделия в Астраханской губернии. Она занимала все свободное время и внимание, не ограничивая себя никакими рамками, будь то хронологическими или методологическими. Работа над ней давала возможность лучше понять историю Российской империи, и осознать особенности ремесла историка.

Но в какой-то момент нам встретилось еще одно дело, которое, хотя и не вписывалось в основную тему нашего исследования, заставило нас отложить в сторону все остальные дела и заняться вплотную им.

Разбирая материалы дел в фонде Астраханских купцов Чистяковых на предмет винных складов и магазинов, мы внезапно обнаружили несколько дел Г. С. Москвитина, состоящие из писем, которые молодой инженер писал своей сестре и брату из далекой Манчжурии.

К этому моменту мы уже изучали историю колонизации Маньчжурии и готовили несколько статей на эту тему. Именно поэтому эта находка не могла оставить нас равнодушными, так как она давала возможность взглянуть на происходившее там глазами непосредственного очевидца. История КВЖД и русского Харбина давали возможность понять, как формируется гибридность в условиях колониального города, как культурное пространство Чужое

¹ Государственный архив Астраханской области (ГААО).



встраивается в новый для него культурный ландшафт, производя новые смыслы.

Источниковую базу исследования составляют письма семьи Москвитиных. Письма подобные этим образуют определенную систему, которая имеет хронологическую последовательность. Не менее важно, что спустя годы после того, как эти письма были написаны, отправлены, получены и прочитаны, они сохранились в качестве материального свидетельства жизни человека и были переданы в астраханский архив сестрой Г. С. Москвитина. Данная переписка дала возможность взглянуть на происходившее в Маньчжурии изнутри, не на основании официальных документов или общеизвестных фактов, а глазами простого русского инженера-путейца, волею судеб оказавшегося далеко от родных мест, близких.

Так работа в астраханском архиве вернула нас на основную тропинку исследования. Подобные казусы и эпизоды, раскрывающие фронтирные судьбы, играют первостепенное значение, если мы изучаем тот или иной фронт. Подход, предполагающий сочетание микроистории и фронтирной теории, мне показался очень продуктивным на сегодняшний день, так как позволил взглянуть на ряд исторических событий с двух сторон: извне – с точки зрения устоявшихся фактов и официальных источников, и изнутри – с позиции простого человека, очевидца, участника фронтирного процесса. Но самое важное касалось то, что перед нами были не отдельные факты чьей-то биографии, а развернутый подробный отчет за достаточно длительный период конкретного факта как частной жизни, так и изучаемого нами исторического события – сооружение КВЖД.

Итак, частный случай (личная переписка Г. С. Москвитина) вдруг неожиданно открыл перед нами новую страницу истории, где отражены устремления, конфликты интересов, разочарования. То, что ранее казалось фактом истории – колоссальным прорывом России на Дальний Восток, теперь зажило жизнью, в которой виделись судьбы. Так казус очевидца породил казус историка.

Исландский историк Сигурдур Г. Магнуссон поясняет в своей статье, что увеличение масштаба поля исследования, приводит к потере возможности опираться на два фундаментальных элемента ремесла историка: первоисточники и людей (Magnússon S. M., 2016, pp. 312-341). В данном случае в Астраханском архиве мы обнаружили и то, и другое. Однако, теперь эти письма ставили перед нами другую задачу: как соотнести личное и коллективное – историю КВЖД и историю конкретного человека, одного из многих, кто и создавал этот

грандиозный проект? Как за сотнями километров пути и за тоннами перевезенных грузов обнаружить того, пусть лишь одного, кто стоял невидимый за всем этим?

Целью данного исследования является попытка изучить отдельный эпизод жизни инженера, служившего на Китайской-Восточной железной дороге. Мы постараемся проанализировать особенности освоения и восприятия инженером фронтального пространства Маньчжурского края в конце XIX – начале XX вв.. Также вполне закономерно будет рассмотреть межкультурную коммуникацию русских железнодорожников и китайцев в Маньчжурии.

МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

Микроистория была одним из аспектов культурного поворота в истории, который переориентировал внимание историков на изучение отдельных эпизодов и казусов в истории. Сильной стороной микроисторического подхода является именно то, что каждый рассматриваемый вопрос обсуждается в отношении известных фактов, и в отношении того, что не известно. Развитие микроистории изменило отношение историков к источникам личного происхождения (эго-документам), так как центральным фактором микроанализа стали рукописи, процесс их создания, исторический контекст описанных в них событий (Magnússon S. G., 2015, pp. 182–206).

Немецкий историк Ханс Медик обращает внимание на то, что исторические исследования на высших уровнях обобщения столь же существенны, как и изучение деталей. Но они страдают неполнотой, и если историк хочет восполнить пробелы «собственными представлениями и догадками», он должен исследовать и мир мелких событий. Х. Медик в своей работе подчеркивает, что даже один или несколько индивидов позволяют качественно расширить возможности исторического познания (Медик, 1994, стр. 193-202).

Французский историк Жак Ревель, описывая смысл микросоциального подхода поясняет, что в разъяснении прошлого особенно эффективным становится исследование самого первоначального опыта, опыта индивида или определенной группы, ибо этот опыт сложный и вписывается в наибольшее число различных контекстов. Микроанализ, ограничивающий поле исследования способствует выявлению новых, ценных, глубоких сведений, и в итоге способствует выявлению новой картины общества (Ревель, 1996, стр. 110-127).



Значение и место микроистории в изучении исторического процесса хорошо поясняют слова российского историка Ю. Л. Бессмертного: «микроистория оказывается одним из составных элементов нового видения прошлого. Она помогает осмыслить в высшей степени сложный облик изучаемых историком социальных структур, помогает увидеть не только то, что создает их целостность, но и то, что обуславливает неустранимую неполноту их интегрированности» (Бессмертный, 1999, стр. 10-30).

Итальянский историк Симона Черутти в процессе своего микроисторического исследования сформировала новое понимание объекта исследования, который предполагает поведение людей, действия отдельных индивидов в истории. «Действия людей не столько раскрывают объективно действующие нормы, сколько выражают некие претензии, намерения и предложения. Соответственно под таким углом зрения следует рассматривать не одни лишь мятежи и бунты, но также заключение контрактов, продажи и различные споры, которыми заполнены страницы судебных документов» (Cherutti, 2004, pp. 17-40). Поведение людей подробно прослеживается не только в судебных документах, а также в письмах, дневниках и других источниках личного происхождения, которые представляют большой интерес для историка. Личные рукописные материалы позволяют сохранять информацию о повседневных практиках человека. В изучении поведения и действий людей источники личного происхождения более объективны в изучении истории, на основании того, что они были созданы индивидами, чья жизнь была непосредственно связана с тем событием или явлением, которые мы изучаем. Во всяком случае, наше исследование будет в большей степени определяться поведением, взглядами, представлениями, эмоциями людей изучаемой эпохи.

Опубликованные ранее источники почти ничего не говорили о традиционном укладе строителей КВЖД, который проявляется в повседневности, нормах и ценностях, в человеческих поступках, проблемах железнодорожников и мн. др. К этому периоду времени ведение переписки являлось не только частью повседневной жизни дворянства, но и других сословий России. В своих письмах Г. С. Москвитин описывал множество событий на постройке дистанций КВЖД, наблюдал фронтирные процессы в Маньчжурии, пояснял социальные взаимоотношения внутри русских артелей, межкультурную коммуникацию русских и китайцев, поведение, воззрение и настроение российского общества на фронтирных пространствах. Помимо этого, эти материалы позволяют

реконструировать фрагмент истории российской культуры в конце XIX – начале XX вв. через призму эпизодов жизни одного человека. Во многих исторических источниках, относящихся к истории КВЖД часто упоминается роль императорской власти, министров, начальников КВЖД, но не встречается или кратко упоминается участие менее известных людей, которых насчитывалось тысячи на тех же самых участках железнодорожного пути.

С. Г. Магнуссон указывает, что рукописный материал – это творчество людей, которые находили радость и получали удовольствие от написания писем, дневников и других источников личного происхождения (эго-документов). Чтение и письмо были эмоциональным выходом для многих из них. Эмоции людей другой эпохи особенно заметны в дневниках и письмах. Эго-документы – это не просто части информации, а «действующие» явления. Они используются для объяснения исторического контекста конкретных условий, которые всегда зависят от мышления и идей тех, кто о них говорил (Magnússon S. G., 2016, pp. 77-94).

В свою очередь, историк Эдоардо Гренди, обосновавший в итальянской историографии понятие микроанализа, отмечает, что отдельный эпизод и казус могут служить иллюстрацией частной историографической проблемы, а также освещать культуру эпохи в целом (не только культуру какой-либо одной социальной группы) (Гренди, 1996, стр. 291-302). Такой историк, как Карло Гинзбург убедительно продемонстрировал пример истории одного мельника Меннокио из Фриули, применив свой собственный подход в исследовании социального (Гинзбург, 2000). К. Гинзбург пишет, что если сузить область своего исследования, то можно понять намного больше в истории (Ginzburg C. , 2005, pp. 665-683). Анализ узкого круга документов, связанных с одним-единственным индивидом позволяет раскрыть новые случаи в историческом процессе. Один эпизод может дополнить общее понимание истории, но также этот эпизод может изменить наше представление о том или ином историческом событии. Во всяком случае, мы присоединяемся к словам Карло Гинзбурга: «Как уже предполагал Кракауэр, невозможно автоматически перенести в макроскопическую сферу результаты, полученные в сфере микроскопической (и наоборот). Эта гетерогенность, последствия которой нам только-только начинают приоткрываться, образует одновременно и самую большую трудность, и самое большое потенциальное богатство микроистории» (Ginzburg C. , 1993, pp. 10-35).



ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Восприятие нового пространства и отношение к этому пространству является важнейшим фактором, который определяет дальнейшее развитие этого пространства. На сегодняшний день изучение восприятия и освоения фронтирного пространства на уровне микроистории требует от историка особого внимания, так как позволяет лучше понять функционирование Российской империи и ее колоний в различные периоды отечественной истории.

Территория Маньчжурского края к началу XX в. начала изменяться под влиянием деятельности русских железнодорожников, которые оказались идеологическими застройщиками нового общества на территории российско-китайского фронта.

С самого начала строительства первых дистанций, КВЖД представляла из себя «зону контактов», где встречались и смешивались несколько культур.

Всякий раз, когда речь идет о Транссибирской магистрали и КВЖД, как российском проекте, мы стремимся исследовать его с позиции одного из самых масштабных экспериментов в колониальной истории Российской империи, но забываем об отдельных эпизодах и казусах, которые можно исследовать на уровне микроистории. Отечественный историк А. Ремнев писал, что «КВЖД являлась имперской скрепой, новым имперским инструментом, аналогом западной морской коммуникации между метрополией и колонией» (Ремнев, 2000, стр. 353). Историки часто сравнивают Транссибирскую магистраль с Трансконтинентальной железной дорогой в США (First Transcontinental Railroad). Оба проекта позволили сократить время и пространство передвижения между Атлантическим и Тихим океанами на обоих континентах по сухопутным маршрутам. Эти два грандиозных транспортных проекта были построены с участием большого количества китайских рабочих. Также не стоит забывать о Канадской тихоокеанской железной дороге (Canadian Pacific Railway). Немецкий историк Ф. Б. Шенк в своей работе (2016) отмечает, что Строительство железнодорожных линий приводило к уничтожению традиционного «пространства передвижения», пространства между двумя конечными пунктами (Шенк, 2016, стр. 158).

Именно КВЖД обеспечила создание российской колонии в Маньчжурии. Строительное управление КВЖД должно было окончательно учреждено во Владивостоке, но изначально с января 1897 г. оно функционировало в Петербурге и имело название «Личная

канцелярия главного инженера», которой руководил А. И. Югович¹. Первоначальной задачей являлось подобрать надежный штат работников, организовать изыскательные партии, снабдить их всем необходимым, определить способы доставки в район будущей постройки материалов и технических приспособлений, сделать крупные заграничные заказы (Нилус, 1922-2012, стр. 212). «Главный инженер Югович со своей стороны был вообще весьма разборчив в приглашении неизвестных ему ранее сотрудников. На ряду с излишней осторожностью одних, со стороны многих, более смелых, соискателей проявлялся повышенный интерес к новой постройке; среди этой последней категории был немалый процент людей, стремившихся, главным образом, к новым ощущениям и личной выгоде, зачастую при этом снабженных влиятельными рекомендациями. Главный же инженер при выборе новых сотрудников вербовал преимущественно, как свидетельствует один из старожилов, участников постройки, – “людей скромных желаний, простых по натуре, не изыскательных, но готовых на всевозможные лишения и невзгоды, с которыми неминуемо, предстояло столкнуться при работе в чужой стране и малокультурных условиях жизни”. Югович не скрывал даже своего предпочтения неженатым, ибо тяжелые жизненные условия для семейных были бы особенно ощутительны...» (Нилус, 1923, стр. 66-67).

Одним из инженеров изыскательной партии являлся Гавриил Степанович Москвитин, прибывший в Петербург 25 октября 1898 г. (д. 3, л. 3). «Про путешествие скажу, что совершили довольно благополучно и было очень интересно, да ты знаешь наверное, наши должно быть говорили тебе, я им по возможности часто писал... Скажу только, что очень доволен этими изысканиями, своим начальством. Наш начальник очень хороший человек, молодой еще человек, поскольку окончил курс на инженера, и другие хорошие, пока ладим, дай Бог чтобы это продолжалось и дальше»² (д. 3, л. 4).

Г. С. Москвитин был молодым инженером, на КВЖД являлся помощником начальника дистанции, располагал средствами к путешествию на Дальний Восток, не был женат, искал способы заработать как можно больше денег, мечтал путешествовать. Он не был богат и его профессиональный статус не давал ему особых

¹ А. И. Югович происходил из знатного сербского дворянского рода. В 1865 г. получил образование в высшем техническом отделении Лондонской Королевской академии и руководил несколькими проектами строительства железных дорог Российской империи в южном и восточном направлениях колонизации (Нилус, 1923, стр. 26-27). Он лично испытывал на себе все трудности предстоящей работы в новых условиях на Дальнем Востоке (Нилус, 1923, стр. 69).

² Во всех приведенных отрывках из писем автор не изменял орфографию Г. С. Москвитина.



полномочий. Конечно, на протяжении долгой истории русский человек страстно желал узнать Сибирь и Дальний Восток. Как и многие другие русские колонисты он отправился в Маньчжурию не только из-за любопытства к Востоку, но и главным образом для личного обогащения. Зарабатывание денег и имперские амбиции являлись главными мотивами для начала колониальных приключений русских железнодорожников в Маньчжурии. Данные устремления имели всякого рода авантюристы, солдаты, писатели, путешественники, которые осуществляли свои мечты на фронтирных территориях. Анализируя эпистолярный стиль изложения и объем используемой лексики, можно предположить, что Г. С. Москвитин закончил одну из гимназий Астраханской губернии и относился к сословию разночинцев. Дальнейшее образование получал на технических курсах в Санкт-Петербурге, как и многие другие инженеры железнодорожники: «Занятия у нас теперь хорошие, занимаемся в Правлении Общ. Владикавказских ж. д. Занятия начинаются с 10 ч. и до вечера обставлены очень хорошо. Служба, да еще после той которую я занимал в Царицыне, очень хороша. Там не знаешь и праздников, да и в общем такая дрянь... Здесь уже как красное число так и свободен. В Правлении тебя даже не гоняют особенно. Придешь посмотришь газету, поработаешь и в 12 ч. чай, да и в общем очень хорошо, не знаю как долго это протянется. Да-дабы еще много, много и наверное праздники придется пробыть в Петербурге. А в общем живется довольно скучно. Хорошо, что нас еще двое... Ты знаешь, что в большом городе и без знакомых еще хуже. Знакомые у нас только что в правлении, да и мало, пошел бы куда, да не знаешь, надо подумать, присмотреться... билетов нигде нехватишь... в оперу и балет в Мариинском театре, на другом в Александровском. Вот чудно играют, декорации и музыка один восторг! В цирке были, ну там ничего нет интересного. Скажу – только вот печально. Погода на день переменится... Про себя скажу, что я пока слава Богу чувствую себя прекрасно...» (д. 3, л. 4-5). В большинстве своих писем Г. С. Москвитин идентифицировал себя в большей степени со службой в качестве инженера, в меньшей степени с городом и семьей. Работу в Петербурге он определяет, как скучное занятие. И конечно, работа на новой территории, тем более в «Азиатской России», где нужно начинать строить железную дорогу с нуля, быть помощником начальника дистанции казалась «блестящим приключением» для многих изыскателей.

Рабочие группы инженеров формировали и обучали в Петербурге, а затем отправляли на участки КВЖД. Большинство

инженеров отправлялись в Маньчжурию через Одессу морским путем, другие через Великий Сибирский путь. Г. С. Москвитин прибыл в Одессу 2 марта 1899 г.: «Теперь-уже сидим в Одессе, куда прибыли еще вчера, начальника нашего еще нет, наверное прибывает сегодня, а 5-ого выезжаем во Владивосток на судне “Херсон” по самому большому [пути. – А. М.] добровольного флота... Гавань наполнена судами, как русскими и иностранными. Да Одесса город славный» (д. 3, л. 6).

28 ноября 1899 г. Г. С. Москвитин писал своей сестре со станции Модаши: «Скажу живем мы в Тайге занимаемся изысканиями и до сего времени, участок наш довольно интересный в техническом смысле, работой очень довольны, имеем 2 туннеля, вся линия идет в горах, и так по тракту между двумя ст. Модаши – Таймогоу...» (д. 3, л. 8). «Жизнь в тайге» полностью отличалась от той, которая господствовала в центральной России. В результате переселения колониста на фронтирную территорию трансформируется его идентичность и повседневность. Переход на неосвоенную территорию с подвижной границей приобретал символический смысл. В конце XIX в. Маньчжурия представляла из себя сплошную дикость, т.е. неосвоенную территорию (wilderness). Но именно эти фронтирные земли привлекали железнодорожников, так как позволяли начать с самого начала, построить новое общество по определенному плану. Российский этнолог, С. Н. Якушенков, изучающий фронтирные процессы в различных регионах мира, в одной из своих работ утверждает: «Новые территории и фронтирные земли представляют возможность начать с нуля, согласно определенному плану. Реализуемая утопия, пусть даже и превращаемая в антиутопию, – это попытка исправить существующее общество, пусть даже в рамках локального проекта, в то время как в рамках национальных масштабов это невозможно» (Якушенков, 2015, стр. 262). Восприятие субъектом фронтирного пространства кардинальным образом отличается от восприятия субъектами других пространств. Колонисты являлись носителями одновременно и топофильных, и топофобных настроений. В одних случаях они добивались успехов, в других нет (Якушенков, 2016, стр. 8). Маньчжурия в конце XIX – начале XX вв. была одной из таких фронтирных территорий. Для многих российских колонистов там был абсолютный «рай на земле» или «остатки рая»: «дикая природа», война, политика, высокие заработные платы, азиатские женщины, грандиозные инженерные проекты, всевозможные вольности и мн. др.



Помимо переписки с сестрой, сохранилась переписка Г. С. Москвитина с братом Георгием, где он раскрывает особенности своей работы, а также территории, на которой производили постройку дистанции. 14 ноября 1899 г. Г. С. Москвитин пишет: «Только что кончили изыскания под главный путь, приходится делать изыскания под временный путь, ввиду того, что в 1901 г. должно быть открыто сквозное движущее между Владивостоком и Петербургом, и участок к тому времени может быть отстроен... На нашем участке имеется два туннеля, один около 200 саженей, а другой около 50 саженей которые в [любом. – А. М.] случае не будут сработаны раньше 3 лет, и кроме того у нас, на нашей дистанции имеем крупные земельные работы» (д. 25, л. 1). Российскими и китайскими строителями железная дорога была построена за 5 лет (1898-1903 гг.), но ряд строительных работ был завершен после русско-японской войны (Вакіч, 1985, р. 11).

«Изыскания под временный путь <слово неразборчиво> и кончились давно Рождества, и мне приходится лазить и разыскивать везде и всюду (д. 25, л. 1). «... или вернее сказать заканчиваю я один, и в это время В. Е. собирается уезжать в Никольск и уехать вместе с председателем, который приезжал с осмотром работы из Петербурга, т.е. мой начальник заведывает всем участком, я заканчиваю линию, а закончив Главную линию мне пришел ответ, как я сказал делать изыскания под временный путь с инженером Варичевым. И теперь каждый день лазаем по горам и тайге. Все бы ничего да становится довольно холодно, так, например, сегодня 16 по термометру. В общем службой нельзя похвастаться, хотя по мне живу довольно хорошо, и скажут если работать будем так будут отказываться, но обидно то, что у нас есть несколько человек таких которые и как их держат и плотят за то, что они умеют притворяться или того хуже прямо сказать служат языком» (д. 25, л. 2), «... и я как не принимающий участие в этом, не пользуюсь их расположением, так и зовут отщепенцем и необщительным, но я на них махаю рукой, ну конечно это все за глаза, и в глазах я у всех пользуюсь таким уважением... им приходится куда-нибудь стараться и угодить и замаслить и мне кажется многим бы, хотелось что я принял бы участие в их проделках, но не приходится» (д. 25, л. 1). Отметим, что в русских артелях постоянно возникали взаимные конфликты, в отличии от китайских, где можно было встретить очень сплоченный коллектив рабочих (Нилус Е. Х., 1922-2012, стр. 78).

«В. Е. как человек очень хороший, но на деле так очень прост и слаб, таким начальником нельзя быть и все его любимцы пользуются этим извлекая все пользу сколько возможно. Это еще бы ничего, они

стараятся еще нахальничать про каждого и всякого. Есть из числа любимцев получающие по 200 руб. и числятся техниками участка, и кроме того не знают ничего по технике, а также и во всем другом, и считают своей обязанностью только прислуживать при пробуждении В. Е.» (д. 25, л. 2). Помимо инженеров на станциях КВЖД жили и работали люди из различных сословий, разных квалификаций – техники, строители, торговцы, охранники и другие разнорабочие.

Изыскания на отдельных участках проводили на горных хребтах для выявления наилучших перевалов для железной дороги: «... и теперь я работаю с Варичевым, так это потому что В. Е. просит у Волошина, что бы он отпустил меня на время к Варичеву. А писать изыскания опять перейду к Волошину, да я уверен, что он меня не пустит ни к кому, он дал меня потому что я у него знаю местность хорошо, а Варичев недавно приехал, он был в командировке на другом участке, так что нашу местность совсем не изучает. А у нас ведь горный участок и в особенности наша суровая дистанция и кроме того наша по назначению. Мы на 24 версте поднимаемся по 150 саженьей. Вверх и кроме того идем по косоугору Сайгак... и кроме того вся наша дистанция идет тайгой (д. 25, л. 1 об), «...ввиду того что у нас в этом году не будет производиться работы по постройке пути, кроме изысканий и постройки зданий временного укрытия для укрытия зимой» (д. 25, л. 2). Летом в Маньчжурии большинство рабочих разбивали палаточный лагерь или строили циновочные бараки с русскими хлебопекарными печами. К осени железнодорожники строили разных типов дома из самана, хвороста, обмазанного глиной или из двойных досок с засыпкой промежутков земли (Нилус, 1923, стр. 96-97).

Именно железнодорожники, подобно первым колонистам на фронтальных территориях, строили поселения в Маньчжурии около станций КВЖД, организовывали инфраструктуру и торговлю. Можно говорить, что железнодорожные службы оказались идеологическими застройщиками нового общества в Маньчжурии. Тем самым, техническое превосходство русского человека в Маньчжурии являлось одной из сторон западной цивилизации в конце XIX – начале XX вв., если сравнивать его с техническими возможностями китайца. И именно, техническое превосходство являлось косвенным орудием подчинения Маньчжурии Российской империей. Учитывая, что железнодорожные службы имели это техническое превосходство, им отводилась доминирующая роль в строительстве общества нового типа в Маньчжурии. В этом смысле, Маньчжурия в конце XIX –



начале XX вв. служит наглядной иллюстрацией, как русские железнодорожники в Азии становились привилегированной «кастой».

Успеху изыскательных партий мешали тяжелые условия передвижения, вследствие отсутствия грунтовых дорог, а также сильные ливни, которые составляли особенность Маньчжурии. Первоначально российские железнодорожники приезжали в поселения на станции КВЖД в поисках работы и большого заработка, рассчитывая, что смогут вернуться обратно домой. Многие оставались жить в поселениях станций КВЖД, а спустя время эти русские поселения превращались в устойчивые культурные и экономические центры в Маньчжурии (Тищенко, 1945, стр. 57). С одной стороны, для изыскателей в Маньчжурии многие возможности казались гораздо шире, чем дома, где господствовали российские законы, нравственные правила, а с другой стороны жизнь в тайге в целом казалась досадной, так как имела множество трудностей: «Да пиши как твоя служба доволен ли ты и может быть вот при случае я думаю перетащить тебя в Маньчжурию, но только скажу в Маньчжурии нужно отказаться от всего, и от удовольствий, да от всего, у нас нет и барышень и вечером не погуляешь. Скажу одно, я с удовольствием бы так на недельку в Царицын бы залетел ... И конечно не жить, а так поразвлекься немного, пошалить, живем мы в тайге как звери, и шатаемся по горам, тайге и болотам. Только и есть одно удовольствие – это верховая езда, у каждого из нас по верховой лошади и вот когда бредем в особенности несколько человек пустим и летим... Имею очень дорогую лошадь, молодая казачья¹... и я этой лошадью пользуюсь с первых дней изысканий и она ко мне привыкла... Это только и есть у меня одно увлечение, я как-нибудь ее сниму и пришлю посмотреть, хорошо идет» (д. 25, л. 3-5). Как мы видим, в развлечениях первые изыскатели были сильно ограничены. На тот момент в Маньчжурии не было увеселительных домов, кабаре, баров, ресторанов, садов и мн. др. Досуг железнодорожников ограничивался взаимными встречами, беседами, трапезами, игрой в карты и пьянством. Как мы видим, Г. С. Москвитин воспринимает пространство Маньчжурского края, как отказ от всего прежнего: прежних условий жизни, законов, удовольствий, русских женщин и мн. др. Он характеризует себя и своих коллег колонистов в неосвоенном крае, как «зверей», существующих в горах, тайге и болотах, т.е. «дикой природе». Вероятно, данная характеристика естественна, так как колонист, находящийся в условиях «дикой природы», границах нового

¹ Казачья лошадь являлась основным средством передвижения для изыскателей и охранной стражи КВЖД. (Козловский, 1969-1979, стр. 84).

пространства стремится исследовать как можно больше территорий, с целью научиться жить в «гармонии с природой» и наилучшим образом приспособиться к новым условиям жизни. Он не отказывается от технического превосходства, знаний, использования техники, но и в то же время стремится к единению с природой.

По определенным причинам Г. С. Москвитин в письме указывает, что в его жизни в Маньчжурии «нет и барышень и вечером не погуляешь». На самом деле, спутницами русских железнодорожников в Маньчжурском крае были маньчжурки и китайки, которые являлись важной частью колониального образа жизни. Публичные дома и женщины находились в Маньчжурии в больших торговых пунктах, портах и местах, где жили и работали железнодорожные служащие и рабочие (Россов, 1901, стр. 101). Секс был такой же важной составляющей повседневной жизни, как перерыв на обеды, карточная игра и пьянство. Разумеется, что было намного лучше проводить время после работы с девушкой с гладкой смуглой кожей, чем сидеть в палаточном лагере и писать письма домой или играть в карты с коллегами. Помимо этого, в среде русских железнодорожников находились женщины, которые отвечали за стирку одежды, готовку еды, могли приготовить русским колонистам «острую курочку по-маньчжурски», «свинину с овощами», «маньчжурские куриные шарики» и мн. др. блюда, адаптированные под русские алиментарные предпочтения.

Активную межкультурную коммуникацию в Маньчжурии русские вели с китайцами, с которыми работали и вели торговлю. Торговля создавалась на собственные средства железнодорожников, первыми торговцами на станциях КВЖД были китайцы и русские (Таиров, 1972, стр. 21). В письме от 19 марта 1900 г. Г. С. Москвитин пишет о взаимоотношениях с коллегами, поездке во Владивосток и торговле с китайцами: «Живется так-себе, а почему? Все наше семейство служащих разбилось на кружки по 2-3 семейства... не знаешь к кому приставать, пойдешь к одним или стал чаще бывать у одних дуются другие... (д. 3, л. 11) Последнее время не бываю не у кого, и все-таки дуются, да ну их на Л...», «в отпуск уехали 5 февраля и как раз перед Масленицей приехали во Владивосток и прожили там Масленицу и первую неделю поста... Во Владивостоке провели время весело, как сказал выше ежедневно бывали в театре, театр новенький, играли очень недурно, оперетка, артисты из России...», «У нас в Модашах н-б лавок, и продают, что всем угодно и мясо и хлеб и все необходимые припасы для обихода, имеются и конфеты и печенья, а на счет напитков что угодно, да жаль – что я не пью. Яйца и дичь



покупаем у китайцев. Китайцы почти не употребляют мяса. Говорят, мясо падших животных и без разбору все у них законами воспрещено убивать животных для своего пропитания. Вот нуждаемся в молоке. Китайцы не пользуются молоком животных и у них коровы так-усе ходят как и быки. Вот почему трудно иметь молоко. Чтобы иметь молоко нужно иметь русскую корову. Теперь кое-кто из служащих хотят заводить коров, тогда будем иметь и молоко. Служба идет не хорошо и не тихо хвастаться нечем» (д. 3, л. 12).

Не случайно русские старались изменить сельское хозяйство Маньчжурского края. Молочного хозяйства до появления русских железнодорожников в Маньчжурии не существовало (Тищенко, 1945, стр. 58-59). Данный случай, служит подтверждением косвенного подчинения колониальной территории, посредством создания собственных хозяйств, для удовлетворения собственных алиментарных предпочтений.

Инженеры продолжали получать образование в Маньчжурии, где при ст. Гродеково были организованы курсы: «До отпуска работал в поле, а теперь занимаюсь картами, чему очень рад. Занятия с 9 утра до 1 ч. дня и с 4 дня до 7 ч. вечера так что теперь имею свободное время и написать письма и что делаю с охотой и думаю, что скоро выгонят служить в поле» (д. 3, л. 12). Конечно, это не являлось высшей системой образования, но обеспечивало КВЖД на новой территории квалифицированными кадрами. «Тормозило дело и малокультурность и техническая неопытность населения, и отсутствие вполне точных географических и топографических данных; много было и других препятствий и трений, вытекавших главным образом из природных и бытовых особенностей этого еще не тронутого цивилизацией края», – писал российский историк и юрист Правления КВЖД Е. Х. Нилус, который также, как и многие инженеры, работал на дистанциях КВЖД и первый написал историю постройки КВЖД, опираясь на личные наблюдения (Нилус, 1923, стр. 34).

Письменная коммуникация была одним из каналов, по которым эмоции, восприятия, устремления, воспоминания людей проникали в Европейскую Россию и другие страны Европы из колониальной Маньчжурии. Обмен письмами помогал поддерживать связь между человеком и местом. Получая письма, родственники и друзья Москвитина наблюдали с расстояния за его жизнью. В период подобный этому уехать из Астраханской губернии в «Азиатскую Россию», и тем более в Маньчжурию было сравнимо с тем, что отправиться из Старого в Новый Свет. «С трудом удалось наладить почтовую связь с ближайшей почтовой станцией в Нерчинском

заводе, откуда стали получать теплые вещи, чай, сахар. – писал Е. Х. Нилус. – Почта эта приходила два раза в месяц, причем обязанности почтальона взялся выполнять за особую плату один забайкальский казак» (Нилус, 1923, стр. 74).

Хотелось бы отметить одно из писем, написанное братом Москвитина Георгием, в котором отмечается письменная коммуникация с семьей: «Дорогая сестра Таичка. Прости что так долго не писал, я ждал письма Гаврюши, но до сего времени его не получил, хотя имел от него несколько телеграмм и по большей части к дому не относящихся, думаю что в скором времени получу письмо» (д. 4, л. 4). «Гаврюша прислал ответ на мои депеши недели через две, они ему были переданы с опозданием» (д. 4, л. 7). «Не знаю чем объяснить, Гаврюша мне не пишет кроме телеграмм, я получил за прошлый год не более одного письма, на этих днях Олечка получила от него письмо чуть целую десть бумаги, в котором он пишет что мне собирается написать...» (д. 4, л. 11 об.).

Связь со своей семьей и российской метрополией, оставались значимыми для Г. С. Москвитина. Письма домой и из дома структурировали всю его жизнь в Маньчжурии и помогали сохранить связь с прежней территорией. Большое значение, имели фотографии и почтовые карточки, которые вкладывались в конверты: «Есть просьба Георгий вышли мне карточки всех, конечно с кого можно, в общем с всех кто хочет дать, мне очень дорого, у меня даже твоей нет...» (д. 25, л. 6).

1 марта 1901 г. Г. С. Москвитин писал своей сестре об ухудшении своего здоровья и планируемой поездке в Японию: «Скажу, что мои дела не особенно хороши, а особенно здоровье, частенько начинаю болеть и думаю при случае поехать в Японию полечиться, там в первой стадии не дорого, да и воды хорошие, а то грудь начинает серьезно пугать. Ты знаешь, что у меня раньше было два плеврита... я прошлый год работал при 28°С мороза простудился болел, да и оставлен на поправку на год то усе по болезни груди, я и раньше думал поехать в Японию... Жалования не прибавляют, а на сто рублей далеко не уедешь, да раньше надеясь на будущее играл в карты довольно не счастливо, прости Таичка я привык писать откровенно, ну а теперь усе в карты не играю, но и научиться еще не успел» (д. 3, л. 13-14).

В том же письме он рассказывал сестре о трудностях на работе и конфликтах между начальством КВЖД: «Воробьев не поладил с



начальником Отделения инженера Свягина¹, ушел, уехал в Россию, оставил невыполненные обязанности на Волошина, не самостоятельно, а в зависимости от Свягина, а Свягин на Воробьева зубы грызет, как говорится, ну наше дело и дрянь... да и наши инженеры начальники дистанций любят только чтобы работали, а прибавить говорят не имеют права, два года проработали и за гроши... мы-узе все-таки начальство – помощники начальников дистанций, ты выходи и к тебе люди» (д. 3. л. 16).

Конечно, более важным на тот момент для Г. С. Москвитина являлось путешествие в Японию: «... мне право хотелось бы побывать в Японии пока не поздно... А я думаю в апреле поехать. Только бы поправиться и избавиться от солдатчины, а то живо поправят обстоятельства. В этом краю в нас нуждаются. Да скажу откровенно, что я не могу воровать и поэтому не имею ничего, а коли бы захотел были бы и деньги, но лучше не будет денег, но никто не скажет [что. – А. М.] вор... Кончим постройку в Маньчжурии, поедem Амурскую строить, или в Персию... ведь мы строители здесь кончили поехали в другое место». (д. 3, л. 15 об.-17). Многие железнодорожники оставались на КВЖД и в Харбине, а другие старались изменить место работы в силу различных обстоятельств. В период работы на КВЖД Г. С. Москвитин подлежал всеобщей воинской повинности (Полное собрание законов Российской империи. Указ о воинской повинности, Высочайше утвержденный 1(13) января 1874 г.) и его задачей было, как он указывает, «избавиться от солдатчины»²: «... да все это меня заставляет солдатчина ведь если возьмут меня в солдаты, какой-узе я помощник Георгию, не правда ли Таичка...» (д. 3. л. 21). В это время в Маньчжурии существовала потребность в военных кадрах, из которых формировали профессиональную группу военных железнодорожников – «Охранную стражу КВЖД», для предотвращения конфликтов с Китаем, подавления восстания ихэтуаней и защиты территории КВЖД (Рудаков, 2010, стр. 20-21). В Маньчжурии Российское правительство формировало дружины государственного ополчения из людей годных к нестроевой службе (Вишняков, 2006, стр. 23).

Как можно заметить, железнодорожники «пробивали» себе путь в Маньчжурию не легко. Учитывая различные вариации участков

¹ Н. С. Свягин являлся руководителем первой экспедиции по Маньчжурии в 1895 г., а также один из главных участников постройки Уссурийской железной дороги. Именно он был приглашен на должность начальника технического отдела строительного управления КВЖД (Нилус Е. Х., 1922-2012, стр. 212).

² Слово «Солдатчина» Г. С. Москвитин использует, как обозначение всеобщей воинской повинности.

КВЖД перед строителями возникали схожие задачи и потребности, для преодоления которых требовались хорошая квалификация, практические навыки, личное мужество, инициатива и изобретательность. Не последнюю роль играло и то, что для русских изыскателей работа в Маньчжурии на КВЖД являлась частью колониального продвижения Российской империи, т.е. частью общих «триумфальных свершений» и тем самым ощущения своих возможностей. Первым инженерам приходилось начинать дело со съемок местности по маршрутным поездкам, а также определять различные пункты местности астрономическим путем. Изыскания проводились в основном осенью и продолжались всю зиму, которую инженерам приходилось проводить под открытым небом при сильнейших ветрах и морозах. В Маньчжурии Г. С. Москвитину приходилось преодолевать бесчисленные трудности, связанные, прежде всего, с климатическими условиями и проблемами со здоровьем. В письме от 3 июля 1901 г. он указывает: «Вот я перешел на мост и на 150 руб. в месяц... Вот я писал, как попал на Моцацзянь, скажу работа интересная право, да еще отчасти и побаиваюсь несколько. Ведь я приглашен почти на самую серьезную работу; это разбивка моста, наврал чуть и дело дрянь, это ведь не землю ковырять при 10-11°C... Да кроме этого еще глаза не особенно хорошо видят, да и в очках приходится работать инструментами геодезическими. Не знаю оправдаю ли себя и здесь, а про меня понеслась уже молва: аккуратный, осторожный, точные работы и в общем работник, и скажу что я всегда найду дело особенно в Маньчжурии, да вот путь кабы не спасовать, да не знаю еще как буду лазать на высоты, где давление воздуха несколько атмосферное... Работы довольно много встаю в 5 ч. утром, начинаются работы до 12 ч. потом полтора часа обед, а потом до вечера а вечером прибудешь поужинаешь да опять на мост день начался, и сегодня работали, разбиваем до ночи, устали...» (д. 3, л. 18). «В России на такой мост сочтут за счастье хороший, опытный инженер попасть» (д. 3, л. 27).

Скорее всего, изыскатели скучали по условиям прежней жизни, уютным квартирам, увеселительным заведениям гораздо больше, чем по скучной работе на прежних местах у себя дома, где господствовали в этом отношении ограничения и скука. Многие изыскатели и рабочие мечтали попасть в Маньчжурию на строительные работы КВЖД, где могли освободиться от «пут скучной жизни» в России, с радостью отказаться от прежних законов и начать новую жизнь, стать частью новой природы и территории, т.е. начать жизнь с нуля.



«Вот что бог даст на будущие годы, если [отстранюсь. – А. М.] от солдатчины, боюсь и страшно боюсь, вот если возьмут еще три года не придется уезжать домой, а соскучился право, так бы и удрал без оглядки, и все-таки не покидают мысли поехать в Японию, хочу здоровым приехать домой...» (д. 3, л. 18). Отметим, что дисциплинарные методы российской армии, муштра тела, обязательная служба российской власти в качестве солдата – «солдатчина» на колониальной территории не только давали возможности людям из беднейших сословий, но и ограничивали и затрудняли жизнь другим, являлись политическим контролем над личностью.

Общественная жизнь в Маньчжурии в конце XIX – начале XX вв. отличалась от той, которая господствовала в России. В этот период российское правительство только пыталась установить дисциплинарную власть на колонизируемой территории. Правящей группой в данных условиях являлись начальники железнодорожных дистанций. В длинном письме из Владивостока 5 декабря 1901 г., написанном уже после увольнения с КВЖД Г. С. Москвитин сообщает: «Желаю дорогая Таичка с твоими птенчиками доброго здоровья и счастливых дел. Об освобождении навсегда от солдатчины, ты уже знаешь, и так-усе, что 1 октября я не служу... Нас турнул с моста, да все-таки турнули в число которых попал и я, со всеми за компанию и кроме того всем уволенным закрыт доступ в поступлении на службу на Восточное отделение, т.е. от самого Никольска до Харбина, но не думай что и мне... остаться при желании я мог, но самому было очень неудобно... Свягин знал, что успокоится только когда не останется Воробьевского духа, но не думай что Свягин действует напролом, нет... все эти недоразумения между начальствующими вредно сказываются и на службе служащих, каким образом? Вот скажу, люди стоящие во главе дела не заинтересованы им, а заинтересованы только спорами, а служащие в это время то усе работают так как им вздумается, а главное усе не упускают великого случая полежать... Это времяпровождение на многих положило отпечаток свой, и на людей молодых способных. Да и я писал то усе и про себя, что хотя я и не пью, но проигрался в карты, но благодарю Бога, что как сказать вовремя остановился и счастлив... И ты таки-усе права Таичка, что следует все испытать, но конечно подобного не следовало, но пойми жизнь в Маньчжурии была особенной, но теперь усе этого не будет. Маньчжурия сокращает штаты, уменьшает оклады, и кроме того произвольной траты и без отчету нет, заводятся российские порядки, да и кроме того людей желающих служить такая

пропасть, что многие подумывают остаться без всякого дела, да условия жизни на востоке изменились. Вот теперь я живу во Владивостоке и не вижу уже маньчжуров¹ бросающих деньги направо и налево, времена изменчивы...» (д. 3, л. 25-26). Как правило, в 1910-е гг. утопические идеи об идеальной Маньчжурии так и оставались идеями, а практическая жизнь трансформировала эти идеи в противоположные. «Дикая природа» и неприспособленность к новым условиям разрушала мечту первых колонистов об идеальном обществе.

Как мы видим, главными трудностями для Москвитина были «солдатчина», состояние здоровья и конфликты внутри коллектива железнодорожников: «И если бы не эта солдатчина, а главное здоровье я бы только перешел с дистанции на дистанцию и даже на старую где был и раньше... и кроме того, я решил по возможности служить у старых инженеров а у молодых мне очень не выгодно. Старый инженер, хотя бы весь век проработал и всегда ведет своего подчиненного... а молодой, до кроме того маньчжурский с которыми никогда и никто не справится, и сидели они занимали место, играли в карты... а такие техники мальчики в познаниях как я, работали за них...» (д. 3, л. 27).

В продолжение письма Москвитин рассказывает о переезде во Владивосток и новых условиях жизни: «Увольняясь у меня было около 900 руб. и теперь поселившись во Владивостоке осталось около 500 руб. Поместился я в гостинице... два самовара 55 руб. сравнительно очень недорого, чай, сахар-булки, молоко, а молоко мне необходимо, а бутылка стоит 30 к. Говорят за 40 руб. можно иметь комнату со столиком... во Владивостоке иметь сухонькую квартиру очень трудно, и кроме того Владивосток не Царицын...» (д. 3, л. 30-31). «Да мне кажется теперь предложат лечь в больницу, я бы согласился кажется умереть... По словам доктора, мне полечиться месяца 2-3 и скажу откровенно [на. – А. М.] месяца 2 у меня хватит средств и дальше ей Богу не знаю голубчик. Эти плевриты, головные боли, насморки с чем вот приходится бороться. А весной не знаю во Владивостоке туманы, если до весны не поправлюсь... придется поехать на месяц в Нагасаки, как видно из слов доктора» (д. 3, л. 32-33).

¹ Слово «маньчжур» или «маньчжурец» стало приобретать среди служащих значение недобросовестного и аморального человека, заинтересованного только в личной выгоде и прибыли (Bakich, 1985, pp. 10-11).



ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Итак, данный микроисторический анализ показывает, что Г. С. Москвитин являлся представителем традиционного уклада железнодорожников. На протяжении этого времени первые изыскатели жили в палаточных лагерях, цинопочных бараках, в домах из самана, проектировали участки КВЖД, торговали, работали и конкурировали вместе с китайцами, собирались в палаточных лагерях в «дикой» Маньчжурской тайге, чтобы вместе выпить, поболтать, «перекинуться в картишки». Они справляли свои праздники, путешествовали, писали письма домой и получали письма из дома, переходили с участка на участок. Они являлись носителями передового характера железнодорожной отрасли, которая в XIX – начале XX в. отражала современность, и были субъектами новых идей об идеальном обществе на фронтирной территории. Покидая Европейскую Россию, русские железнодорожники смотрели с надеждой на новую жизнь. Большинство из них мечтали об успешной жизни на колониальной территории, которая предполагала большие заработки, свободу, комфорт и мн. др.. В конечном счете реальная жизнь в Маньчжурии и неприспособленность к новым условиям заставили изменить свои планы, взгляды и мечты на идеальное общество. Не случайно, что такой фронтирный город, как Харбин был построен согласно идеям нескольких поколений русских железнодорожников и участием китайских рабочих. Именно первоначальные идеи русских железнодорожников, а также дальнейшие трудности, опасности маньчжурской тайги, с которыми им пришлось столкнуться, способствовали созданию модели идеального городского пространства, где сочетались современность, безопасность, комфорт, досуг и природная среда.

Г. С. Москвитин отправился в Маньчжурию мечтая о новой жизни, к которой не был готов, как и многие другие. Постепенно тяжелые условия труда, климат, состояние здоровья заставляли его изменить свое отношение к новому пространству и жизни на новой территории. Но его внутренний настрой отражал веру в успех и стремление к постоянному движению вперед к новым рубежам. Он рассматривал свою дальнейшую жизнь и будущее развитие колониальной Маньчжурии с позитивной стороны. Оказавшись по своей воле в Маньчжурии, он продолжал нести бремя службы, тосковал по «родным просторам» и близким, но не прежней работе в Царицыне. Освобождение от бремени военной и гражданской службы на КВЖД открыли перед ним новые горизонты. Это освобождение от службы являлось для него свободой: «Да Таичка не дай Бог как

говориться: лихому татарину все испытать... но все-таки теперь я свободный...» (д. 3, л. 29). Он стремился к городской жизни, но служба и недостаток денежных средств не позволяли ему поселиться в городе и найти там работу. Он частично описывает пространства Санкт-Петербурга, Одессы, Владивостока и Царицына уделяя внимание досуговым заведениям, жилью и природной среде. Город и маньчжурская тайга являются важными топосами в его жизни.

В конечном итоге, письма Г. С. Москвитина, написанные в период 1898 – 1901 гг., отправленные когда-то в качестве источников в астраханский архив, остаются ценным свидетельством процесса освоения и восприятия нового пространства, установлением новых правил и формирования нового уклада жизни в Маньчжурии. Помимо того, что письма обеспечивали прямую коммуникацию Российской империи с Маньчжурией, сообщали о жизни на новой неосвоенной территории, они также свидетельствуют о условиях жизни отдельного человека и его семьи в метрополии и колонии, работах на КВЖД, различных условиях Маньчжурии, межкультурной коммуникации между русскими и китайцами, российско-китайских фронтальных процессах, традиционном укладе железнодорожников и мн. др.

Список литературы

- Bakich, O. (1985). Origins of the Russian Community on the Chinese Eastern Railway. *Canadian Slavonic Papers*, 1 (27), 1-14.
- Cherutti, S. (2004). Microhistory: Social Relations versus Cultural Models. *Between Sociology and History. Essays on Microhistory, Collective Action, and Nation-Building*, 17-40.
- Ginzburg, C. (1993). Microhistory: Two or Three Things That I Know about It. *Critical Inquiry*, 1(20), 10-35.
- Ginzburg, K. (2005). Latitude, Slaves, and the Bible: An Experiment in Microhistory. *Critical Inquiry*, 3(31), 665-683.
- Magnússon, S. G. (2015). Views into the Fragments: An Approach from a Microhistorical Perspective. *International Journal of Historical Archaeology*, (20), 182–206.
- Magnússon, S. G. (2016). Tales of the unexpected: The "textual environment", ego-documents and a nineteenth-century icelandic love story – an approach in microhistory. *Cultural and Social History*, 12(1), 77-94.
- Magnússon, S. M. (2016). Far-reaching microhistory: the use of microhistorical perspective in a globalized world. *Rethinking History. The Journal of Theory and Practice*, 21(30), 312-341.
-



- Бессмертный, Ю. Л. (1999). Коллизия микро и макроподходов и французская историография 90-х годов. *Историк в поиске. Микро- и макроподходы в изучении прошлого. Доклады и выступления на конференции 5-6 октября 1998 г.*, 10-30.
- Вишняков, О. (2006). *Автореферат. Деятельность охранной стражи КВЖД и Заамурского округа отдельного корпуса пограничной стражи по защите государственных интересов России на Дальнем Востоке (1897-1918 гг.)*. Комсомольск-на-Амуре. Государственный архив Астраханской области (ГААО). Фонд 1096. Опись 1.
- Гинзбург, К. (2000). *Сыр и черви. Картина мира одного мельника, жившего в XVI в.* Москва: РОССПЭН.
- Гренди, Э. (1996). Еще раз о микроистории. *Казус. Индивидуальное и уникальное в истории*, 291-302.
- Козловский, Б. (1969). Охранная стража. *Политехник. Юбилейный сборник*, (10), 83-85.
- Медик, Х. (1994). Микроистория. *THESIS* (№4), 193-202.
- Нилус, Е. Х. (1969). Изыскания КВЖД 1896-1923. *Политехник*, (17), 212-221.
- Нилус, Е. Х. (1924). *Исторический обзор сооружений Китайской Восточной железной дороги. 1896-1923* (Т. I). Харбин: Типография КВЖД и Т-ва "Озо".
- Полное собрание законов Российской империи. Указ о воинской повинности, Высочайше утвержденный 1(13) января 1874 г. (1874)*. Retrieved from: <http://doc.histrf.ru/19/ustav-o-voinskoj-povinnosti-vysochayshe-utverzhdennyy-1-13-yanvaryu-1874-g/>.
- Ревель, Ж. (1996). Микроисторический анализ и конструирование социального. *Одиссей. Человек в истории*, 110-127.
- Ремнев, А. В. (2000). Региональные параметры имперской "географии власти" (Сибирь и Дальний Восток). *Ab Imperio*, (3-4), 343-358.
- Россов, П. (1901). Русский Китай. Очерки занятия Квантуна и быта туземного населения. Порт-Артур: Новый край.
- Рудаков, И. С. (2010). *Автореферат. Становление Приамурского военного округа и его роль в укреплении обороноспособности Дальнего Востока России (1884-1917 гг.)*. Хабаровск.
- Таиров, М. (1972). Кто и как строил Харбин? (4), 109-118.
- Тищенко, П. (1945). Русские в сельском хозяйстве Северной Маньчжурии. *Восточное обозрение*, (21-22), стр. 56-71.
- Шенк, Ф. Б. (2016). *Поезд в современность. Мобильность и социальное пространство России в век железных дорог*. Москва: Новое литературное обозрение.

Якушенко, С. Н. (2015). Топофилия vs топофобия как когнитивные парадигмы фронтального пространства. *Каспийский регион: политика, экономика, культура*, 3 (44), 261-266.

Якушенко, С. Н. (2016). На границе тучи ходят хмуро, край суровый тишиной объят. *Журнал фронтальных исследований*, (4), 7-32.

References

Bakich, O. (1985). Origins of the Russian Community on the Chinese Eastern Railway. *Canadian Slavonic Papers*, 1 (27), 1-14.

Cherutti, S. (2004). Microhistory: Social Relations versus Cultural Models. *Between Sociology and History. Essays on Microhistory, Collective Action, and Nation-Building*, 17-40.

Ginzburg, C. (1993). Microhistory: Two or Three Things That I Know about It. *Critical Inquiry*, 1(20), 10-35.

Ginzburg, C. (2005). Latitude, Slaves, and the Bible: An Experiment in Microhistory. *Critical Inquiry*, 3(31), 665-683.

Magnússon, S. G. (2015). Views into the Fragments: An Approach from a Microhistorical Perspective. *International Journal of Historical Archaeology*, (20), 182–206.

Magnússon, S. G. (2016). Tales of the unexpected: The "textual environment", ego-documents and a nineteenth-century icelandic love story – an approach in microhistory. *Cultural and Social History*, 12(1), 77-94.

Magnússon, S. M. (2016). Far-reaching microhistory: the use of microhistorical perspective in a globalized world. *Rethinking History. The Journal of Theory and Practice*, 21(30), 312-341.

Bessmertnyj, Yu. L. (1999). Collision of micro and macro approaches and French historiography of the 90s. *Historian in search. Micro- and macro approaches in the study of the past. Reports and speeches at the conference on October 5-6, 1998*, 10-30.

Chernyakov, O. (2006). *Synopsis of a thesis. Activity of Chinese Eastern Railway and Zhamursky district security guards of separate corps of border guards on protection of state interests of Russia in the Far East (1897-1918)*. Komsomolsk-on-Amur.

State Archives of the Astrakhan region. Found 1096. Inventory 1.

Ginzburg, C. (2000). *The Cheese and the Worms*. Moscow: ROSSPEN.

Grandi, E. (1996). Once again about microhistory. *Case. Individual and unique in history*, 291-302.

Kozlovsky, B. (1969). Protection guards. *Polytechnician. Anniversary collection*, (10), 83-85.



- Medic, H. (1994). Microhistory. *THESIS*, (4), 193-202.
- Nilus, E. H. (1969). Investigations of Chinese Eastern Railway 1896-1923. *Polytechnic*, (17), 212-221.
- Nilus, E. H. (1924). Historical review of Chinese Eastern Railway structures. 1896-1923 (VOL. I). Harbin: Printing house of CEL and T-wa "Ozo".
- Full collection of laws of the Russian Empire. Decree on military conscription, approved by the Highest Decree on January, 1 (13), 1874. (1874). Retrieved from: <http://doc.histrf.ru/19/ustav-o-voinskoy-povinnosti-vysochayshe-utverzhdennyy-1-13-yanvary-1874-g/>.
- Revelle, J. (1996). Microhistorical analysis and construction of the social. *Odysseus. Man in history*, 110-127.
- Rossov, P. (1901). Russian China. Essays of Kwantung Leased Territory and life of the native population. Port Arthur: New edge.
- Rudakov, I. S. (2010). *Synopsis of a thesis. Formation of the Amur Military District and its role in strengthening the defense capabilities of the Russian Far East (1884-1917)*. Khabarovsk.
- Tairov, M. (1972). Who built Harbin and how?. *Polytechnic*, (4), 109-118.
- Tishenko, P. (1945). Russians in Agriculture of Northern Manchuria. *Eastern Overview*, (21-22), pp. 56-71.
- Shenk, F.B. (2016). *Train to modernity. Mobility and social space of Russia in the railway age*. Moscow: NLO.
- Yakushenkov S. N. (2015). Topophilia vs topophobia as a cognitive paradigms of frontier space. *The Caspian region: politics economy culture*, 3 (44), 261-266.
- Yakushenkov, S.N. (2016). Gloomy clouds cover the border – the stern land is enveloped in silence. *Journal of Frontier Studies*, (4), 7-32.