

**Гото Симпэй и колониальная политика Японии.
Часть вторая. Южно-Маньчжурская железная дорога
и русско-японские отношения, 1906–1908 гг.**

В. Э. Молодяков

В предыдущей статье мы рассмотрели деятельность Гото Симпэй¹ в качестве гражданского губернатора первой японской колонии на территории Тайваня в 1898–1906 гг. Именно тогда он приобрел известность в правящих кругах Японии как эффективный колониальный администратор, умело использующий новейшие достижения в данной области. Кроме того, Гото позаботился о необходимой пропаганде успехов, достигнутых под его руководством². В совокупности все это стояло за его следующим назначением.

По условиям Портсмутского мира с Россией, заключенного 5 сентября 1905 г., Япония получила от нее все права аренды на территорию Ляодунского полуострова с Порт-Артуром и Дальним, а также южную ветку Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) длиной 941 км от Чаньчуня до Порт-Артура. Дальнейшая экспансия России в Маньчжурии была остановлена, японская же только начиналась.

Экономическое проникновение держав в Китай в XX в. шло, прежде всего, через получение концессий на строительство железных дорог, за которыми следовали прочие «особые права» и «специальные интересы». Япония не собиралась ограничиваться той неполной тысячей километров полотна, которая перешла к ней и теперь называлась Южно-Маньчжурской железной дорогой (ЮМЖД, или по-японски сокращенно Мантэцу). Правящие круги Токио видели в этом плацдарм для расширения военного и экономического присутствия на континенте, а потому стремились создать для нее максимально благоприятные условия. Так, секретный протокол к Пекинскому договору 22 декабря 1905 г., закрепившему переход к Японии всех бывших прав и владений России в Южной Маньчжурии, содержал

обязательство Китая не строить железных дорог параллельно ЮМЖД или боковых линий, которые могли бы нанести ей ущерб.

В Токио сразу же выявились разногласия по вопросу о том, что делать на континенте. Премьер-министр Кацура Таро, министр иностранных дел Комура Дзютаро и начальник штаба Маньчжурской армии Кодама Гэнтаро (он же генерал-губернатор Тайваня) высказались в пользу интенсивной колонизации, опирающейся на полученные от России арендные права и железнодорожные линии. Сайондзи Киммоти и Като Такааки, преемники соответственно Кацура и Комура после смены кабинета в январе 1906 г., занимали более умеренную позицию так же, как и военный министр Тэраути Масатакэ. «Государственный старейшина» (*гэнро*) Ито Хиробуми был решительно против активной политики в Маньчжурии, напомнив, что это китайская, а не японская территория. На одном из совещаний он сделал публичное замечание Кодама, рассуждавшему об «управлении Маньчжурией» со ссылкой на то, что Японии якобы перешли права суверенитета над ней. Премьер Сайондзи попытался примирить их, но поставил во главе специальной группы по маньчжурским проблемам именно Кодама. Группа получила название «Комиссия по управлению Маньчжурией», однако русский перевод использованного в нем слова *кэйэй* как «управление» не учитывает нюансов оригинала: на английский язык *кэйэй* переводится как «management», а не как «governing», что более точно характеризует содержание этого термина.

1 августа 1906 г. был опубликован императорский указ о создании Квантунского генерал-губернаторства, включавшего арендованную территорию на Ляодунском полуострове и полосу отчуждения ЮМЖД. Губернатор – генерал на действительной службе – получал обширные полномочия: командование расположенными там воинскими частями, полицейскую власть, руководство гражданской администрацией и контроль над деятельностью компании ЮМЖД, созданной императорским указом 7 июня того же года. Он назначался монархом по представлению кабинета, подчинялся премьер-министру в политических вопросах и министру иностранных дел в дипломатических.

Сорокадевятiletний Гото стал первым президентом компании. Сначала он отказался от предложенного поста, настаивая на такой же свободе действий, какой пользовался на Тайване, и предложил поставить во главе всего предприятия какого-нибудь генерала во избежание возможных трений с армией и генерал-губернатором. Решительный разговор произошел 22 июля. В ту же ночь Кодама скорострительно скончался. Испытывая пиетет к покойному не только как к начальнику, но как к другу и покровителю, Гото принял назначение. Однако в результате длительных переговоров с премьером, членами кабинета и представителями военных кругов он добился от квантунского генерал-губернатора Осима Ёсимаса четкой гарантии не вмешиваться в управление дорогой, кроме военного времени, и получил право голоса в вопросах, связанных с управлением арендованной территорией.

¹ Важнейшим источником любого исследования о Гото остается его официальная биография: *Цуруми Юсукэ*. Гото Симпэй. Токио, т. 1–4, 1937–1938 (по нашей теме т. 2); репринт: т. 1–8. Токио, 2004–2006.

² Показательный пример: *Yosaburo Takekoshi*. Japanese Rule in Formosa. L., 1907; репринт: Taipei, 1994.

Осима и Гото также попытались взять под контроль японских консулов в Маньчжурии, но натолкнулись на сопротивление министра иностранных дел Хаяси Тадасу, к тому времени сменившего Като. В качестве компромисса консулам было предписано информировать о своих действиях не только МИД, но и управление генерал-губернатора, где был создан отдел внешних сношений. Его первым начальником стал молодой дипломат Мацуока Ёсукэ, впоследствии вице-президент и президент Мانتэцу, а на пике карьеры – министр иностранных дел, подписавший 14 апреля 1941 г. советско-японский Пакт о нейтралитете.

13 ноября 1906 г. Гото официально вступил в должность президента ЮМЖД³, одновременно с назначением получив титул барона. Новую должность он воспринял как руководство не столько самой дорогой, сколько будущим освоением прилегающей территории. Сторонник единоначалия, Гото добился для себя больших полномочий: он предпочитал иметь над собой как можно меньше начальства, и видел в персонале не просто наемных работников, но членов единой семьи. Об этом он постоянно говорил подчиненным, заботясь об их слаженной работе, не подавлял инициативу, но крепко держал бразды правления в руках, подбирая способных и в то же время исполнительных помощников, тем более что хозяйство ему досталось внушительное⁴.

26 ноября в Токио под председательством Гото прошло первое собрание акционеров Мانتэцу. В начале декабря завершилась процедура регистрации компании. 1 апреля 1907 г., с началом нового финансового года, Железнодорожный департамент военного министерства окончательно передал дорогу новым хозяевам. На момент основания акционерный капитал ЮМЖД составлял 200 млн. иен (1 млн. акций с номинальной стоимостью 200 иен). На половину акций сразу подписалось государство, «оплатив» их имуществом, полученным по Портсмутскому и Пекинскому договорам и теперь переданным компании: железные дороги (70,2 млн. иен), шахты (10,5 млн. иен), пристани (8,6 млн. иен), фабрики (5,9 млн. иен), земельные участки (8,4 млн. иен), гостиницы (1,3 млн. иен) и т. д. 10 сентября 1906 г. компания объявила публичную подписку, выделив для этого 99 тыс. акций (еще 1 тыс. приобрело министерство двора, что обеспечивало государству автоматическое большинство) стоимостью 20 млн. иен – 10% уставного капитала.

³ О деятельности Гото как президента ЮМЖД см.: *Кобаяси Митихиро*. Нихон-но тайрику сэйсаку, 1895–1914: Кацура Таро то Гото Симпэй (Континентальная политика Японии, 1895–1914: Кацура Таро и Гото Симпэй). Токио, 1996; *Yoshihisa Tak Matsusaka*. The Making of Japanese Manchuria, 1904–1932. Cambridge (Mass.), 2001. Ch. 2–3; *Молодяков В. Э.* Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений. М., 2006, гл. 11. Представляет интерес полуофициальная история ЮМЖД: *Yosuke Matsuoka*. Building Up Manchuria. Tokyo, 1937.

⁴ Статистические данные по ЮМЖД приводятся по: Минами мансю тэцудо кабусикигайся дайсандзидзюэн си (История акционерной компании ЮМЖД за 30 лет). Харбин, 1938; South Manchuria Railway Company. Sixth Report on Progress in Manchuria to 1939. Dairen, 1939.

Когда 5 октября подписка была закрыта, выяснилось, что 10 467 человек подали заявки на 106 643 318 акций, т. е. в 1066 раз больше (!), чем было выставлено. Приобретать акции могли только граждане Японии и Китая. Китайское правительство принципиально отказалось участвовать в деятельности компании, и лишь незначительное количество акций было приобретено частными лицами.

В отличие от КВЖД Мانتэцу с самого начала была рентабельной и давала стабильный доход, хотя многие поначалу сомневались в ее коммерческой состоятельности. Доходность ЮМЖД объяснялась относительно высоким промышленным развитием Южной Маньчжурии и наличием на линии значительного числа крупных городов. Прибыль компании возросла с 3,6 млн. иен в 1907 г. до 14,3 млн. иен в 1913 г., причем в отличие от метрополии грузовые перевозки давали здесь больший доход, чем пассажирские. Успеху компании содействовали и японские банки, развернувшие активную деятельность не только на арендованной территории, но и в Шанхае и в долине Янцзы. В итоге инвестиции Японии в Китае, составлявшие в 1902 г. всего 1 млн. долл., достигли в 1914 г. 219,6 млн. долл. Из этой суммы прямые инвестиции составляли 192,5 млн. долл., почти 70% которых приходилось на Маньчжурию, а там больше половины было вложено в Мانتэцу. В 1909 г. компания уже чувствовала себя настолько уверенно, что отказалась от государственных гарантий дивидендов по акциям (6% годовых), которые были предусмотрены на 15 лет.

Японцы гордились Мانتэцу и не упускали случая сравнить свои показатели с теми, которые были у их русских предшественников до войны. Напоминая о прибылях, они называли ее «более коммерческим» предприятием, чем КВЖД, в которой видели исключительно орудие военно-политической экспансии. Однако подлинные цели обеих магистралей были схожими, а степень контроля государства над Монтэцу не только не меньше, но порой намного больше, выходя за рамки российско-китайских контрактов 1896 и 1897 гг. о КВЖД, которыми надлежало руководствоваться при распоряжении этим «наследством».

Следует признать, что японцы сознательно преуменьшали роль КВЖД в освоении Маньчжурии, хотя именно Россия вложила силы и средства на начальном, наиболее трудном и неприбыльном этапе строительства дороги. «Русские принесли в Маньчжурию деньги, японцы привели сюда бизнес», – такова была расхожая оценка современников, хотя живший в 20–30-е годы прошлого столетия в Харбине писатель и публицист Вс. Н. Иванов со знанием дела утверждал: «На маньчжурскую землю за счет русского золота пришла КВЖД и принесла жизнь, работу и рост населения»⁵. Дайрен и Порт-Артур еще не один год внешне оставались русскими городами, выгодно отличаясь от китайских. Японцы реконструировали и модернизировали их,

⁵ *Иванов Вс. Н.* Харбин. 20-е годы – Русский Харбин. М., 1998, с. 13.

но «нулевой цикл», на котором возводилось последующее великолепие, достался им в готовом виде.

Проезжавший по Маньчжурии в 1911 г. дипломат Д. И. Абрикосов вспоминал: «Первое знакомство с Китайской Восточной железной дорогой наполнило меня большой гордостью. Прийти в дикую, полную бандитов страну и за такое короткое время создать там грандиозное предприятие, давшее жизнь столь обширному краю, – это служило доказательством русского гения». Правда, у японцев на ЮМЖД комфорт был выше: «Большой и тяжелый русский экспресс приблизился к станции (Куаньченцзы. – В. М.), с одной стороны; с другой – ждал небольшой легкий японский экспресс с элегантными пудмановскими вагонами. Было уже темно. Русский поезд был кое-как освещен свечами, японский ослепительно горел электричеством. В вагоне-ресторане на столиках стояли цветы, и многочисленные официанты в белых фраках ждали, когда можно подавать ужин. Весь этот поезд посреди Маньчжурии смотрелся как нечто сказочное. Японцы явно хотели произвести впечатление на путешественников и показать им, что здесь они видят более высокоразвитую цивилизацию. Первое впечатление было таково: японцы стоят выше если не в отношении цивилизации, то в умении производить впечатление на иностранцев». Картину завершает описание китайских линий: «Здесь никто не стремился произвести впечатление высоким уровнем цивилизации. Поезд был грязен, и толпы китайцев забили все углы. Хотя дорога находилась под управлением англичан, порядка было мало»⁶.

В новой должности Гото пришлось сразу же начать контакты с Россией. В северном соседе он видел не столько вечного врага и конкурента, сколько потенциального партнера в экономическом освоении Дальнего Востока и Маньчжурии и союзника в противостоянии экспансии других держав. Будучи прагматиком, он пришел к совершенно определенному выводу, что для обеспечения политической, экономической и военной безопасности Японии необходимо сочетать укрепление позиций на материке (прежде всего экономических, в силу ее зависимости от природных ресурсов Китая и Кореи) и сотрудничество с Россией на основе принципа раздела сфер влияния, чтобы предотвратить возможные конфликты в будущем. Еще во время Портсмутской мирной конференции он призывал правительство и общественность: «Мы должны наставить на максимальных размерах контрибуции и территориальных уступок, но мы не должны поддаваться вульгарному мнению толпы: успех или поражение этих требований не должен тревожить нас... Если они будут удовлетворены, и мы получим просимое, очень хорошо. Не получим – тоже хорошо... Нам следует пропустить это без особого внимания, если нам удастся разрешить более широкие проблемы,

ценность которых в десятки и сотни раз более велика»⁷. К «широким проблемам», бесспорно, относилась возможность успешно противостоять не только европейской, но и американской экспансии в Китае, которую давали политическая стабильность в регионе и одно из ее главных условий – согласие и партнерство с Россией.

Учитывая алармистские и реваншистские настроения в обеих странах – правда, больше на уровне общественного мнения, нежели реального принятия решений – Гото не исключал возможности новой русско-японской войны в Маньчжурии и из-за Маньчжурии, хотя не считал ее неизбежной. Залог будущей победы он видел в успешной колонизации, залог успешной колонизации – в эффективном функционировании железных дорог. Для этого он полагал необходимым: 1) правильное управление дорогами; 2) развитие добычи угля; 3) увеличение поголовья скота; 4) иммиграцию. Гото емко называл это «военными приготовлениями в штатском обличье» (*бунсотэки буби*).

13 июня (31 мая) 1907 г. были заключены временная конвенция о соединении русских и японских железных дорог в Маньчжурии и протокол, по которому станция Куаньченцзы отходила к России. Такой вариант в 1905 г. предлагал С. Ю. Витте. Россия выплачивала Японии 560 тыс. руб. компенсации, поскольку права сторон в отношении станции были признаны равными, зато ей не пришлось сооружать новый терминал со всеми необходимыми службами. Однако по общеполитической конвенции, подписанной в Петербурге министром иностранных дел А. П. Извольским и послом И. Мотоно 30 (17) июля 1907 г., разграничение сфер влияния сторон в Маньчжурии проходило по р. Сунгари, поэтому ветка Харбин-Куаньченцзы оказалась на «японской» территории. Министр финансов В. Н. Коковцов и военный министр генерал А. Ф. Редигер признали линию по Сунгари невыгодной для России, но решительно склонились в пользу соглашения. «За отсутствием такового, – считал Редигер, – Япония, пользуясь свободой действий, может предпринять, например, в области железнодорожного строительства ряд мер, направленных прямо против безопасности и прочности нашего положения на Дальнем Востоке... Если путем отказа от некоторых своих прав на протяжении 130 верст пути мы застрахуем себя от подобной опасности, то жертву эту следует признать совсем небольшой»⁸. События скорого будущего показали, что военный министр был прав, хотя некоторые отечественные авторы склонны осуждать российское правительство за «слабость» и «уступки» в этом и других частных вопросах, не учитывая общего положительного воздействия достигнутых договоренностей как на двусторонние отношения, так и на положение в регионе в целом.

Гото приветствовал нормализацию отношений с Россией и решение наиболее насущных вопросов, но, предпочитая мыслить стратегически, на-

⁶ Revelations of a Russian Diplomat. The Memoirs of Dmitrii I. Abrikosov. Ed. George A. Lensen. Seattle, 1964, p. 147–148.

⁷ Цит. по: Кутаков Л.Н. Портсмутский мирный договор, 1905–1945 гг. М., 1961, с. 77.

⁸ Цит. по: Кутаков Л.Н. Портсмутский мирный договор, с. 104–105.

чал агитировать за полномасштабное партнерство. Память о войне была еще свежа, поэтому в правящих кругах Японии, особенно в правительстве, которое возглавлял атлантист Сайондзи, идея сотрудничества с Россией популярностью не пользовалась. Гото попытался привлечь на свою сторону Ито Хиробуми – наиболее прорусски настроенного *гэнро*, покровительством которого пользовался и дорожил. Первой идеей президента Мантэцу было организовать встречу *гэнро* с Коковцовым, чтобы напрямую обсудить проблемы двусторонних экономических и торговых отношений. Однако совсем обойтись без дипломатов было нельзя, и он обратился к русскому посланнику в Токио Ю. П. Бахметеву, который 15 (2) ноября 1907 г. писал своему начальнику Извольскому:

«Энергичный и влиятельный управляющий Маньчжурской железной дорогой с самого начала нашего знакомства неоднократно говорил мне о своем стремлении развить сношения между Россией и Японией на той почве, которая, по его мнению, представляет наибольшие залогов успеха, – на чисто практических основах обмена товаров и создания обоюдного торгового доверия. Недавно состоявшееся соглашение (торговый договор 28 (15) июля 1907 г. – В. М.) облегчает ему этот нелегкий и до сих пор мало торный путь, и он убежден, что это соглашение может быть разработано именно на том деле, которым он руководит; вследствие этого он желал бы без потери времени доказать, что наше сближение, так радостно принятое в Японии, есть не только чисто политический уговор, но может послужить основой для установления более практических, специальных связей, обоюдных интересов»⁹.

В качестве первого шага Гото предложил разместить в России заказы на изготовление рельсов – сначала для ЮМЖД (которую решили перешить с широкой русской колеи на более узкую, японскую), потом, если дело пойдет на лад, для всех казенных железных дорог страны¹⁰. Производство рельсов в Японии началось только в 1901 г. и в то время покрывало меньше половины потребностей страны. Глава Мантэцу сообщил, что сначала намерен послать в Россию своих людей для сбора информации, а в феврале будущего года поедет туда сам и «предполагает пробыть недели две в Москве и месяца два-три в Санкт-Петербурге». При этом Гото особо просил посланника держать их разговор в строжайшей тайне даже от... собственной канцелярии (Бахметев просьбу исполнил и послал министру личное письмо, написанное от руки), чтобы об этом раньше времени не узнали ни русские заводчики, которые могут взвинтить цены, ни тем более конкуренты-иностранцы – в Лондоне, Берлине и Вашингтоне.

⁹ Кацура Таро, Гото Симпэй и Россия. – Сборник документов, 1907–1929. Публикация В. Э. Молодякова. М., 2005. Док. 2.

¹⁰ Железные дороги в японских колониях и на арендованных территориях не подчинялись министерству путей сообщения.

Документы показывают, что Гото обратился с этим предложением к Бахметеву не по своей инициативе, а с подачи агента российского министерства финансов в Токио Г. А. Виленина, зятя влиятельного американского банкира Зелигмана и доверенного лица Витте. 15 (2) октября, за месяц до письма Бахметева, он подробно докладывал Коковцову: «Находя, что теперь представляется наиболее удобный момент для поощрения нашего вывоза в Японию, я полагаю, что было бы полезно обратить на этот факт внимание японских государственных людей, имеющих известное соприкосновение с Россией, и мой выбор остановился на бароне Гото... С момента назначения на пост президента Южно-Маньчжурской дороги он всячески старается выказать свое к нам расположение. В частном разговоре с бароном Гото я, отдавая должное заключенным договорам, между прочим заметил, что истинное значение их оба государства сумеют оценить лишь тогда, когда они будут проведены в практическую жизнь и когда оба государства убедятся в выгоды оных для обеих сторон...

Если же торговые сношения ограничатся одним лишь ввозом японских товаров в Россию, то трудно ожидать, чтобы они имели широкую будущность; необходимо позаботиться и о ввозе русских товаров в Японию, и в этом отношении он в качестве президента Южно-Маньчжурской дороги мог бы много содействовать ввозу из России в Японию; в настоящее время Южно-Маньчжурская дорога прокладывает второй путь по главной линии и в ближайшем будущем начнет постройку Мукден-Аньдунской ширококолейной линии или же взамен ее Аньдун-Ташичао; на постройку означенных линий потребуются большое количество рельс, и ему теперь представляется удобный случай завязать непосредственные торговые сношения с Россией и параллельно с заказами американским и английским заводам дать часть заказов русским рельсопрокатным заводам, которые выполняют заказ не хуже иностранных заводов.

На это барон Гото возразил, что он вполне разделяет высказанные мною взгляды на необходимость обоюдности выгод при развитии торговых сношений, и при этом добавил, что он не имеет понятия о том, что русские заводы могут конкурировать с американскими и английскими, и просил меня дать ему имеющиеся у меня данные о русских заводах, которыми я его снабдил, и обещал дать ответ через несколько дней. Вчера он сообщил мне, что он выслушал мнение некоторых членов “гэнро” по этому предмету и они с ним вполне солидарны, и потому он решил приехать в Россию в конце февраля, чтобы лично ознакомиться с нашими заводами и, если условия подойдут, дать им заказы на доставку рельс как для Южно-Маньчжурской дороги, так и для японских казенных железных дорог; при этом он просил меня держать этот факт по возможности в тайне до его приезда в Россию, так как иначе это может стать достоянием иностранной прессы. Барон Гото, по-видимому, находится, под свежим впечатлением нападок английской прессы и английских заводчиков, упрекавших Японию в том, что последний заем для Южно-Маньчжурской дороги она реализовала в Англии,

вырученные же по займу деньги она истратила в Соединенных Штатах, отдав почти весь последний заказ американским заводчикам»¹¹. Вот кто был источником вдохновения Гото, который почти дословно повторил посланнику некоторые аргументы Виленкина!

«Барону Гото стоило немало трудов, – пояснял Бахметев в цитированном выше письме Извольскому, – чтобы превозмочь предрассудки некоторых членов гэнро – как-то Ямагата и Кацура – но он, наконец, успел заручиться их согласием, несмотря на то, что англичане, на основании союза, считают, что имеют право монополизировать все подобные заказы или, по крайней мере, не допускать их в других странах без своего одобрения». С англичанами все понятно: они считали, что в 1902 г. «снизошли» до союза с Японией¹², а потому та не должна ничего делать без их ведома и одобрения, тем более поддерживать Россию государственными заказами. Приглядывались к Маньчжурии и американцы. Ямагата и Кацура упомянуты не столько как противники России, которых надо было особо убеждать в пользе хороших отношений с ней, сколько как влиятельные «континенталисты», от которых зависел будущий успех. Курс Гото они поддержали.

Заслуживает внимания заключительная часть письма: «С Гото и Японией, и всем имеющим дело с ней; он теперь выставляет себя только духовным наследником Русофильской политики Князя Ито – но, несомненно, метит ему и в политические преемники, когда первый Государственный человек Японии сойдет со сцены». Посланник был прав, но Ито оставил этот мир слишком рано, и Гото некоторое время пришлось довольствоваться ролью «правой руки» Кацура.

Коковцов заинтересовался японскими предложениями и выступил за их рассмотрение, о чем известил МИД. Из-за болезни Гото не смог приехать в Россию в начале 1908 г., как это поначалу планировал, но от намеченной поездки не отказался. «Личность барона Гото, его ум и энергия, – писал Бахметев Извольскому 17 (4) апреля 1908 г., когда вопрос о поездке был решен, – делают его одним из самых влиятельных японских политических деятелей в вопросах, касающихся Маньчжурии. Я убежден, что из посещения бароном Гото Санкт-Петербурга мы можем извлечь весьма существенную пользу как для интересов Китайской Восточной железной дороги и русского дела в Маньчжурии, так и для дальнейшего закрепления тех сношений с Японией, которые создались для нас заключением с нею политического соглашения, торгового договора и рыболовной конвенции»¹³.

Понимая важность готовящегося визита, Коковцов писал министру путей сообщения Н. К. Шаффгаузен-Шенберг-эк-Шауфусу (бумаги он подписывал просто «Шауфус»): «При посещении в минувшем году Высочайше

командированным на Дальний Восток тайным советником Шиповым Японии ему был оказан там особенно любезный прием, несмотря на то, что он ездил в эту страну в качестве частного лица. Помимо дружественных России демонстраций, целого ряда банкетов в его честь и т. д., было обращено особое внимание и на обеспечение ему со спутниками удобного проезда по железным дорогам как в Японии, так и в Южной Маньчжурии... Имея в виду, что барон Гото является первым японцем с высоким общественным положением, посещающим Россию после поездки тайного советника Шипова в Японию, и принимая во внимание значение, которым г. Гото пользуется в своем отечестве, я со своей стороны полагал бы, что нам необходимо отнестись к нему также с возможной любезностью, соответствующей как дружбе, существующей между Россией и Японией, так и добрососедским отношениям между нашей и японской линиями в Маньчжурии. Озабочиваясь в виду этого обеспечением барону Гото наиболее удобного проезда в Петербург, я поручил Правлению Общества Китайской Восточной железной дороги предоставить барону Гото со спутниками служебный вагон дороги от Куаньченцзы, а равно оказать сему лицу при его проезде по дороге полное внимание и предупредительность. Вместе с тем, считаю долгом обратиться к Вашему Превосходительству с покорнейшей просьбой не отказать выразить согласие на пропуск упомянутого вагона до Санкт-Петербурга со скорым поездом, отходящим из Харбина»¹⁴.

В ноябре 1907 г. в Японии с частным визитом побывал бывший министр финансов И. П. Шипов, встреченный не только тепло, но и с почестями, включая аудиенцию у императора Мэйдзи. Президента Мантэцу решили принять не хуже. Шипов «общался преимущественно с деловыми людьми и банкирами, – сообщал в Брюссель из Токио 7 декабря 1907 г. бельгийский посланник А. д'Анетан, – несколько раз публично выражал восхищение успехами Японии и сожалел, что между двумя странами не ведутся более серьезные дела. Он говорил, что цель его поездки – расширение сферы взаимных интересов. Насколько реальны великолепные отношения, существующие сегодня между Россией и Японией и урегулированные столь быстро, как долго они продлятся? Японское правительство верит русским заверениям. С этой стороны оно не боится новой агрессии, стоящей много крови и денег. Не знаю, на каких соглашениях основывается доверие императорского (японского. – В. М.) правительства, но самый надежный источник свидетельствует, что такое доверие существует»¹⁵. Итоги визита были положительно оценены и в Петербурге. Шипова даже рассматривали в качестве возможного преемника Бахметева в Токио, работой которого российское министерство иностранных дел было недовольно.

Принимали Гото прекрасно. И дело было не только в дипломатическом этикете или русском гостеприимстве. Президент Мантэцу, ценивший слова, но

¹¹ *Кацура Таро*. Гото Симпэй и Россия, док. 1.

¹² О сторонниках и противниках англо-японского союза в Великобритании см.: В. Э. Моляков. Россия и Япония: поверх барьеров. М., 2005, гл. 2.

¹³ *Кацура Таро*. Гото Симпэй и Россия, док. 5.

¹⁴ Там же, док. 3.

¹⁵ The d'Anethan Dispatches from Japan, 1894–1910. Tokyo-Tallahassee, 1967. p. 228.

предпочитавший им дела, ехал в Россию не с пустыми руками. 21 (8) апреля Извольский – в предверии его приезда – уведомил Коковцова о сообщении консула в Дайрене Н. А. Роспопова: «Японцы убедились в невыгодности резкого противодействия иностранной предпринимательской деятельности в Южной Маньчжурии и обнаруживают готовность идти на известные уступки... Для нас такая тенденция Японии представляет некоторое значение, так как дает нам возможность проникнуть в закрытые доселе южно-маньчжурские рынки, хотя... главные выгоды выпадут при этом на долю японцев»¹⁶.

Колониальная политика Гото, разумеется, была ориентирована на преобладание японского экономического (а в идеале и политического) влияния в Маньчжурии. Однако он прекрасно понимал, во-первых, что полностью вытеснить оттуда другие державы не получится, а, во-вторых, что без привлечения иностранных инвестиций Япония, находившаяся после войны с Россией в тяжелом финансовом положении, просто не сможет осуществить задуманную полномасштабную колонизацию Маньчжурии хотя бы вокруг ЮМЖД. Для этих целей российский капитал казался ему наиболее приемлемым. У России тоже не оказалось необходимого количества свободных денег, поэтому в итоге Мантэцу сделала выбор в пользу лондонских и отчасти парижских банков. Более всего Гото опасался американского капитала. Как заметил Л. Н. Кутаков, «перед Японией стоял вопрос о выборе дальнейшего пути: вместе с Россией против США или вместе с США против России. Гото лучше, чем кто-либо другой, видел, что последний путь неприемлем для японских капиталистов. Этот путь означал подчинение Японии гораздо более мощному и агрессивному американскому империализму. Сближение с Россией не создавало такой угрозы»¹⁷.

Сама логика событий вела к такому сближению. 2 марта (18 февраля) 1908 г. русский посланник в Пекине Д. Д. Покотиллов писал Извольскому: «При полной согласованности действий России и Японии постороннее вмешательство в маньчжурские дела никакого фактического влияния на ход последних иметь не может»¹⁸.

В Петербурге Гото встречался с Коковцовым, Извольским, Шауфусом и премьером П. А. Столыпиным, обсуждая с ними перспективы развития двусторонних отношений не только в железнодорожной сфере. Разумеется, руководство работой ЮМЖД было главной задачей Гото, но дорога все глубже проникала в экономику Маньчжурии, постепенно становясь «государством в государстве». 18 (5) мая японский гость был принят императором Николаем II в Царском Селе, а позже получил от него орден Белого Орла.

¹⁶ Кацура Таро, Гото Симпэй и Россия, док. 6.

¹⁷ Кутаков Л. Н. Портсмутский мирный договор, с. 116.

¹⁸ Цит. по: Севостьянов П. П. Экспансионистская политика США на Дальнем Востоке (в Китае и Корее в 1905–1911 гг.). М., 1958, с. 50.

Подробности переговоров – или, как тогда выражались, «объяснений», главным партнером Гото на которых выступал Коковцов, – не были преданы гласности, а потому вызвали оживленные толки в прессе. Главным предметом спекуляций был вопрос о возможной продаже ветки Харбин-Куаньченцзы, ежегодно приносившей 17 млн. руб. убытка (эту цифру повторяли газеты). Петербургская «Русь» писала: «Продажу этого участка, рассматривая ее с финансовой стороны, можно только приветствовать, но едва ли это явится благоразумным [шагом] с точки зрения нашей дальневосточной политики». «Со стратегической точки зрения, – вторил ей «Голос Москвы», – пока у нас нет Амурской дороги, такая продажа явилась бы верхом необдуманности». Беспокоились и за границы. Генеральный консул в Мукдене А. Н. Грушецкий телеграфировал: «Если действительно существует предположение о продаже этой линии, то Китай охотно купил бы ее... (По мнению китайцев. – В. М.) покупка линии Японией, равно как и притязания ее на Цзяндао, имеют общее стратегическое значение – приблизиться к нашим коммуникационным линиям с Владивостоком и Приамурским краем»¹⁹.

Извольский переслал Коковцову телеграмму консула вместе с несколькими донесениями аналогичного содержания, попросив коллегу определить свою позицию, «так как по отбытии барона Гото вопрос о железной дороге, несомненно, утратит в глазах китайцев свою остроту»²⁰. Через несколько дней министр финансов отвечал: «Указанный слух едва ли имеет какое-либо основание. Но во всяком случае, я, со своей стороны, имею в виду при предстоящих объяснениях с бароном Гото категорически устранить самое предположение о том, что мы считаем допустимой уступку кому бы то ни было (курс. наш. – В. М.) линии Харбин-Куаньченцзы»²¹. Извольский тоже придерживался этой линии. Продавать дорогу не стали, хотя судьба этой ветки, которую японцы хотели купить, а потом получить в качестве благодарности за помощь в годы первой мировой войны, обсуждалась в обеих столицах вплоть до большевистской революции.

Некоторые, например агент министерства финансов в Китае Л. фон Гойер, предлагали расстаться со всей КВЖД, если за нее дадут хорошую цену. На 1 января 1909 г. задолженность общества казне составила 550 577 386 руб. В октябре 1909 г. Коковцов признал, что на нужды дороги казна ежегодно выплачивает до 26 млн. руб. золотом, а Владивостокский биржевой комитет прямо заявил, что ее сохранение наносит ущерб экономике и торговле Приамурья²². О продаже КВЖД снова заговорят в 1916 г. по окончании

¹⁹ Кацура Таро, Гото Симпэй и Россия, док. 7.

²⁰ Там же, док. 8.

²¹ Там же, с. 15 (в составе вступительной статьи).

²² Романов Б. А. Россия в Маньчжурии. 1892–1906. Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928, с. 554–555. Пример современной полемики: Харбинский Ст. Что такое Китайская Восточная железная дорога и куда идут ее миллионы. СПб., 1908.

строительства Амурской железной дороги, которая дублировала первую экономически и стратегически, но и тогда эта идея поддержки не получила.

Результаты визита Гото были разнообразными и полезными как для развития русско-японских отношений, так и для реализации японских планов в Маньчжурии. Во-первых, 16 (3) мая он заключил следующую договоренность с заместителем председателя правления КВЖД А. Н. Вентцелем – главным лицом дороги в Петербурге (пост председателя правления, предназначенный по уставу Общества КВЖД представителю Китая, с 1900 г. оставался вакантным)²³.

1. Открывается прямое сообщение между ЮМЖД и КВЖД как часть великой транспортной артерии между Европой и Азией и Америкой.

2. Дайрен – как ворота в Европу – должен быть оснащен всем необходимым.

3. Для обеспечения прямого сообщения КВЖД обязуется пустить дважды в неделю скорый поезд от Ируктска до Куаньченцзы и обратно, связанный со скорыми поездами, которые курсируют между Владивостоком и Москвой и Петербургом, а также улучшить сообщение между Харбином и Куаньченцзы, обеспечив этот участок вагонами первого и второго класса не хуже, чем те, которые используются на линии Владивосток–Петербург.

4. Обе дороги устанавливают тарифы таким образом, чтобы избежать ненужной конкуренции.

5. Для установления указанных тарифов КВЖД и ЮМЖД назначают уполномоченных для скорого обмена мнениями.

6. В дальнейшем будет достигнута договоренность о соединении наземных и морских путей по мере завершения систем наземного транспорта и увеличения объемов пассажирских и грузовых перевозок²⁴.

Во-вторых, он успешно поместил заказ на рельсы, что было первоначальной целью поездки. «Заказ бароном Гото рельсов в России, – писал 13 июня (30 мая) Бахметев Извольскому из Токио, где досиживал последние дни во главе миссии, – может служить первым доказательством желания его избавиться от западно-европейской и американской промышленной опеки и иметь дело непосредственно с нами»²⁵. А это относится уже не только к путям сообщения, но и к большой политике.

Не менее, если не более, важно то, что Гото использовал свой вполне «технический» визит в Петербург для налаживания личных связей с российской политической, финансовой и промышленной элитой. Он верил в личные контакты между «сильными мира сего» куда больше, чем в церемонии и дипломатическую рутину, а потому не упустил возможности подробно изложить собеседникам свой взгляд на перспективы двусторонних

отношений в целом. Записями бесед мы не располагаем (судя по всему, в большинстве случаев они не велись), но их отсутствие отчасти восполняют официальные речи на банкетах, данных в честь его гостя, Гото министром финансов, а затем правлениями Русско-Китайского банка и Общества КВЖД. Гото отдал дань этикету, но за его словами, тем более с учетом его положения, нельзя не увидеть продуманную политическую программу:

«Несмотря на то, что географическое положение России и Японии уже по самой своей природе показывает, что оба государства должны придти к тесному сближению, до сих пор, из-за отсутствия путей сообщения, оба государства не могли достичь этой цели. Теперь же, благодаря могущественной России, прямое и быстрое сообщение между Европой и Азией устроено. Время тесного сближения обоих государств уже наступило, и еще один шаг – обе соседние нации должны пойти от души рука об руку. Это послужит не только для блага обоих народов, но и для блага всех наций...

Железные дороги и банки столь же необходимы для развития и укрепления торговли и промышленности, как две пары колес для вагонов. Как ваше сиятельство указали, Русско-Китайский банк является одним из самых главных нервов торговли и промышленности на Дальнем Востоке и имеет громадное значение для процветания тесных экономических сношений между обеими нациями. Нетрудно понять блестящий результат дружной совместной работы... Ваше сочувствие и содействие, опять повторяю, имеет большое значение не только для блага Дальнего Востока, но для блага всего мира»²⁶.

Коковцов отдал дань как статусу и влиянию гостя, так и его намерениям:

«Не могу не высказать, с какою симпатией мы относимся к чувствам, побудившим барона оставить на время руководство ответственным и сложным предприятием, которым он управляет с таким выдающимся умением и успехом, и предпринять утомительное путешествие. Я искренне убежден, что в основе этих чувств лежит желание содействовать сближению между Японией и Россией на почве экономических интересов вообще и в частности тех, которые связаны с железнодорожными предприятиями на Дальнем Востоке, – сближению, основы которого столь успешно заложены благодаря тому, что представительство Японии в нашей столице находится в опытных руках такого выдающегося государственного деятеля, каким является уважаемый барон Мотоно. Я искренне желал бы, чтобы ознакомление барона Гото с нашей родиной, с ее торговлей и промышленностью послужило к развитию и укреплению торговых сношений между Японией и Россией, к усилению их товарооборота и на пользу промышленности обеих стран, – а в настоящий век, век экономического и культурного прогресса, торгово-промышленные связи наций служат не только к развитию их благосостояния, но и являются лучшим залогом в деле мира и взаимных дружеских отношений»²⁷. Звучит актуально и сегодня.

²³ Непосредственное руководство дорогой на месте осуществлял управляющий, постоянно находившийся в Харбине. В 1902–1918 гг. этот пост бесменно занимал Д. Л. Хорват.

²⁴ Цуруми Ю. Гото Симпэй, т. 2, с. 1013–1014; *Matsuoka Y. Building Up Manchuria*, p. 97–98.

²⁵ Кацура Таро, Гото Симпэй и Россия, док. 20.

²⁶ Кацура Таро, Гото Симпэй и Россия, док. 15.

²⁷ Там же, док. 13.

Вернувшись домой 15 июня, Гото был доволен итогами поездки и сердечно благодарил Коковцова и Извольского за гостеприимство²⁸. «Почетный и любезный прием, оказанный барону Гото в России, и Милостивое награждение его высоким орденом, – писал 13 июня (30 мая) Бахметев, – не только польстили столь чуткому самолюбию японцев, но возбудили и более серьезный отголосок в стране, в особенности в финансовых и торговых кругах, надеющихся... что политическое сближение между нашими государствами также создаст и установит прямой обмен товаров между нами, без существовавшего до сих пор немецкого и китайского посредничества, наживающегося на счет обоих и не приносящего им никакой пользы. Все уповают, что переговоры... приведут к дружескому соглашению по главным пунктам и что торговое движение через Северную Маньчжурию и Сибирь в скором времени увеличится»²⁹.

* * *

Деятельность Гото на посту президента ЮМЖД дала мощный толчок его дальнейшей карьере. Приведенные в начале статьи данные показывают, что именно при нем были заложены основы будущих успехов «империи Мантэцу». Именно по инициативе Гото был создан знаменитый Исследовательский отдел ЮМЖД, позднее ставший уникальным аналитическим, плановым и разведывательным центром Японии на континенте³⁰. Вспоминая поездку по Маньчжурии в 1916 г., британский аналитик Ф. Кольман писал: «Дорога – это “все” на той территории, которая называется полосой отчуждения. Она включает не только Дайрен, но и другие города вдоль линии. Компания взяла на себя обязательство обеспечивать образование, общественные работы и санитарно-гигиенические мероприятия в этой зоне и уполномочена японским правительством собирать подушный налог с местных жителей... Сооружение парков, кладбищ, крематориев, боен, рынков и многого другого находится под контролем ЮМЖД. Наконец, сама земля в полосе отчуждения тоже принадлежит компании, и любое строительство на ней возможно лишь с ее разрешения. Компания знает все, что происходит в Дайрене»³¹.

В июле 1908 г. Кацура, вторично назначенный премьером, предложил Гото пост министра путей сообщения. Успешное налаживание контактов с Россией также сыграло в этом свою роль, поскольку Кацура, возглавлявший кабинет в годы русско-японской войны, превратился в горячего сторонника партнерства с вчерашним врагом, если не стратегического, то регионального. Опыт Гото, которого премьер хорошо знал и высоко ценил, мог пригодиться

ему во многих отношениях. Гото принял должность, выставив неременным условием переход ЮМЖД от Квантунского генерал-губернаторства в ведение министерства путей сообщения и дополнительно добившись создания в составе кабинета Железнодорожного агентства, подчиненного лично премьеру. Эту структуру он возглавил сам, а в президенты Мантэцу провел своего бывшего заместителя и доверенного помощника Накамура Корэкими.

Деятельность Гото в составе второго кабинета Кацура, прежде всего руководство национализацией железных дорог, лежит за пределами настоящей работы. В свете заявленной темы необходимо отметить только один факт: в 1909 г., опираясь на десятилетний опыт собственной работы, Гото предложил создать единую систему управления колониями и арендованными территориями. План был реализован лишь частично учреждением в июне 1910 г. Колонизационного бюро с подчинением непосредственно премьеру, однако кабинет Ямамото уже в 1913 г. ликвидировал его. Министерство колонизации появилось в Японии только в июне 1929 г.

Оставив пост президента ЮМЖД, Гото более не занимался непосредственно *колониальной* политикой (сёкумин сэйсаку), т. е. управлением колониями или арендованными территориями. Однако, его интерес к *колониационной* политике (такусёку сэйсаку), т. е. к участию японского капитала и рабочей силы в разработке природных ресурсов и создании промышленных и сельскохозяйственных предприятий за пределами страны, не угасал никогда. Последующие колонизационные и концессионные планы Гото были связаны главным образом с Китаем и Россией. Но это уже тема отдельного исследования, которое автор намерен предпринять в будущем.

²⁸ Там же, док. 21.

²⁹ Там же, док. 20.

³⁰ Подробнее см.: *Кобаяси Хидэо*. Гото Симпэй то Мантэцу тэсабу. (Гото Симпэй и Исследовательский отдел ЮМЖД). – Киндай Нихон то Мантэцу. (Современная Япония и ЮМЖД). Токио, 2000.

³¹ *Coleman Frederic*. The Far East Unveiled. London – New York, 1918, p. 101–102.