

## Советское присутствие на КВЖД в 1924–1935 гг.

© 2013

М. Кротова

Совместное советско-китайское управление КВЖД в 1924–1935 гг. дало возможность расширить советское экономическое и политическое влияние в Северной Маньчжурии. Основными проводниками советского влияния на КВЖД были партийные ячейки, профсоюз железнодорожников, комсомольские и пионерские организации, железнодорожные клубы и школы, просоветская пресса. Однако, обладая значительными финансовыми и административными ресурсами, советское руководство КВЖД не было самостоятельным, в значительной степени зависело от Москвы и внешнеполитической ситуации.

*Ключевые слова:* КВЖД, Маньчжурия, Китай, советско-китайское управление, советское влияние в Северной Маньчжурии.

Маньчжурия в 1920-х гг. являлась важным объектом геополитической игры между Китаем, СССР, Японией и США. Поэтому вопрос о статусе КВЖД стал важной составляющей борьбы за влияние в Северном Китае. Новые хозяева КВЖД — СССР и Китай — пытались утвердиться здесь разными способами. Для СССР приход на КВЖД был возможностью усилить свое экономическое и политическое влияние в Северной Маньчжурии.

Согласно соглашению СССР и Китайской республики от 31 мая 1924 г., дополненного соглашением 20 сентября 1924 г. с автономным провинциальным правительством Трех восточных провинций Китайской Республики, КВЖД являлась предприятием исключительно коммерческого характера<sup>1</sup>. Соглашение 1924 г., таким образом, ограничивало советскую власть в ОРВП (Особом районе Восточных провинций — так называлась полоса отчуждения КВЖД с 1920 г.) и определяло методы работы в Северной Маньчжурии. Советская администрация не могла широко использовать здесь репрессивный аппарат, и советский режим на КВЖД отличался достаточной сдержанностью. Кроме того, нерешительность советского руководства определяли неясные перспективы положения СССР в Северной Маньчжурии.

Главным политическим значением соглашения считалось, что китайский народ получит «наглядный исторический урок», возможность на деле сравнить политику Советского Союза с теми методами, которыми пользовалась Российская империя. Провозглашалось, что дорога окончила свое «бесхозное» состояние и была возвращена «своему законному владельцу — СССР», который совместно с Китаем на совершенно новых принципах будет управлять ею, «попутно сметая те отбросы, которые накопились на дороге за прошлые годы»<sup>2</sup>.

События 3 октября 1924 г. — появление советской администрации на КВЖД — в Харбине назвали «октябрьским переворотом». Управляющий КВЖД инженер Б.В.

---

*Кротова Мария Владимировна*, доцент кафедры истории и политологии Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов, кандидат исторических наук.  
Тел.: 8 (812) 710-55-98; E-mail: mary\_krot@mail.ru.

Остроумов и ряд высших чиновников КВЖД были уволены. Было сформировано новое Правление КВЖД, состоявшее из китайских и советских чиновников. Управляющим КВЖД был назначен А.Н. Иванов.

Формально советская часть Правления КВЖД и управляющий дорогой были независимы в определении политики КВЖД, сами решали свои внутренние дела совместно с китайской стороной. Но на деле все члены Правления и высшие чиновники на КВЖД назначались Правительством СССР и руководствовались директивами советского руководства — решениями Политбюро ЦК ВКП(б) и НКПС. Товарищ председателя правления КВЖД М.М. Лашевич, известный революционный деятель, «сосланный в ссылку» в Харбин, жаловался в разговоре с коллегой на то, что ему невыносима политика «мелких уступок и постоянного маневрирования, рекомендуемая из Москвы», которая, по его мнению, неизбежно должна была привести к потере КВЖД<sup>3</sup>.

По советско-китайскому соглашению на КВЖД могли работать только граждане СССР и Китая. Поэтому все служащие и рабочие были поставлены перед выбором: принять советское или китайское гражданство, в противном случае они должны были быть уволены. Большая часть старослужащих приняла в 1924–1925 гг. советское гражданство, около двух тысяч русских эмигрантов, работавших на КВЖД, взяли китайское подданство. На 1 января 1929 г. на КВЖД работало 13 299 советских граждан, 2877 китайских подданных русской национальности и 11 663 китайцев<sup>4</sup>. Однако «чисто-советских», командированных из Москвы, было немного. Тов. председателя правления КВЖД М.М. Лашевич в 1928 г. называл цифру 20–30 «приглашенных служащих из СССР» в год, необходимых квалифицированных специалистов, «к которым мы призывали, которых мы знаем»<sup>5</sup>.

Железная дорога была центром политической, экономической и культурной жизни в Маньчжурии. Редкая общественная организация обходилась без помощи КВЖД: учебные заведения, научные общества, благотворительные заведения, клубы и проч. состояли в списках дороги по отделу субсидий, которые составляли более 1 млн руб. С приходом советской администрации Правление КВЖД отказалось от субсидий православной церкви (церковный отдел, на который тратилось по отдельным сметам около 100 тыс. руб., был ликвидирован). Также были лишены субсидий эмигрантские газеты (например, «Русский голос»), и появились просоветские газеты — «Трибуна», «Молва», «Эхо». Школы КВЖД продолжали финансироваться, но программы их изменились, а учителя, не взявшие советское гражданство, были уволены<sup>6</sup>. КВЖД поддерживало субсидиями также Харбинский политехнический институт и Юридический факультет, Общество изучения Маньчжурского края и другие организации.

С приходом советской администрации на КВЖД было объявлено о прекращении взаимоотношений между КВЖД и Русско-Азиатским банком. Финансовым центром советского представительства в Северной Маньчжурии стал Дальневосточный банк в Харбине (Дальбанк), открытый еще в 1923 г. Правление банка находилось сначала в Чите, затем с 1924 г. — в Хабаровске. Банк финансировал импортно-экспортные операции между СССР и Китаем. Другой не менее важной статьей в работе Дальбанка была финансовая поддержка транзитного экспорта маньчжурских хлебных продуктов — бобов, пшеницы, гаоляна, проса, чумизы — в Японию, Западную Европу, а также сырья — шерсти, овчины, кожи, меха — из Халхи и Барги в Америку и китайские порты. Таким образом, Дальбанк способствовал усилению грузооборота КВЖД. К тому же Дальбанк предоставлял кредиты местной торговле и промышленности. Особое положение среди местной клиентуры Дальбанка занимала КВЖД, она помещала крупные оборотные средства на текущие счета в банке.

КВЖД традиционно была «кормилицей» всех русских в Маньчжурии, а для Москвы она стала важным источником поступления валютных средств. Начиная с 1922 г. прибыль от эксплуатации дороги начала расти, и в 1926 г. чистый ее доход составлял

16 млн руб.<sup>7</sup> Надо сказать, что экономический фон этого периода был исключительно благоприятен для КВЖД, т.к. в эти годы особенно рос экспорт хлебных грузов — бобов и пшеницы, от которого зависела доходность дороги. Товарищ председателя правления КВЖД В.Г. Чиркин в своем заявлении от 6 сентября 1929 г. утверждал, что, «получив в 1924 г. дорогу с задолженностью в 13 млн руб.... советская администрация за 5 лет управления подняла доходность дороги с 37 млн руб. в 1924 г. до 65 млн руб. в 1928 г., погасила за эти годы всю задолженность дороги и выдала разными путями китайским властям 48,5 млн руб., не считая 20 млн руб. потери на курсе. В то же время на одни только новые работы по улучшению дороги израсходовано за это время свыше 36 млн руб.»<sup>8</sup>. О впечатляющих успехах совместного советско-китайского управления КВЖД писал А.И. Погребецкий, сравнивая чистый доход от деятельности КВЖД за период 1920–1924 гг. — 42,2 млн золотых руб. и за период 1925–1929 гг. — 115,5 млн золотых руб. Причем, указывал он, за 1925–1929 гг. только на авансирование правительств СССР и Китая было потрачено 25,6 млн руб.<sup>9</sup>

Хотя, по замечанию многих сторонних наблюдателей, получение прибыли вовсе не было главной целью советской стороны. Гораздо важнее для советского присутствия на КВЖД было усиление своего политического влияния в Северной Маньчжурии. Об этом ясно выразился Сталин в разговоре с Г. Беседовским 23 октября 1927 г.: «Какие доводы за продолжение нашего пребывания на КВЖД? Это — доход от КВЖД и сохранение там базы своего влияния в Северной Маньчжурии, благодаря советским служащим на КВЖД»<sup>10</sup>. Причем, с точки зрения Сталина, ценность советского присутствия в Маньчжурии состояла именно в том, что, в случае подъема революционной волны, СССР через советскую Северную Маньчжурию смог бы установить контакт с революционным Пекином. Этот разговор прояснял позицию Сталина, который не собирался «держаться за КВЖД» и был готов продать ее кому-нибудь, лучше японцам, при первом удобном случае, «чтобы сохранить лицо и заострить антагонизмы между отдельными капиталистическими державами на Дальнем Востоке»<sup>11</sup>.

Чистая прибыль от доходов КВЖД распределялась на основании п. 13 ст. 1. советско-мукденского соглашения между обоими правительствами. Так, например, весной 1928 г. на заседании Правления КВЖД было принято решение авансировать из имеющейся у Правления свободной наличности правительствам Китая и СССР по 8,5 млн иен каждому<sup>12</sup>. В своем письме Сталину от 30 апреля 1930 г. товарищ председателя правления КВЖД А.И. Емшанов докладывал: «Указание о переводе Госбанку одного миллиона американских долларов нами выполнено в срок. Кроме этого миллиона, во исполнение распоряжения т. Рудзутака поставлено 2 млн 150 тыс. американских долларов и 1 млн американских долларов по распоряжению т. Пятакова, а всего в течение марта и апреля нами поставлено 4,15 млн американских долларов. Делу помогли прежний опыт и сохранившиеся связи с местным деловым миром, иначе при новом и еще малоопытном в таких делах штате Управления дороги перевод указанных средств был бы невозможен»<sup>13</sup>. Замечание о связях с деловым миром было не случайно — руководящих работников КВЖД и конкретно Емшанова обвиняли в слишком тесных личных отношениях с местными деловыми кругами и «буржуазном разложении». В 1926 г., когда его только назначили Управляющим дорогой, Емшанов попросил Правление дороги ассигновать 15 тыс. руб. на представительские расходы. Имелись в виду устройство обедов коммерческими агентствами КВЖД для фирм, с которыми они работают, банкетов по случаю открытия новых агентств и предприятий, подарков, рекламы КВЖД в китайских и иностранных газетах и т.п. — все для «вращения в коммерческий быт Китая»<sup>14</sup>. Сам же он утверждал, что только подчеркнута деловой подход, без идеологического подтекста, поможет советской власти утвердиться на КВЖД. Этой линии придерживалось большинство советских руководителей на КВЖД в 1920-е гг. К примеру, начальник коммерческой части КВЖД А.А. Неопиханов входил наряду с местными предпринимателями (Кабалкиным, Соски-

ным, Скидельским, Ковальским, Лопато и др.) в Харбинский биржевой комитет. Помощник Управляющего КВЖД А.А. Эйсымонт был избран в 1927 г. командором «Яхт-клуба». Правитель дел КВЖД И.О. Яцунский состоял старшиной Железнодорожного собрания. Экономическое бюро КВЖД имело тесные связи, в т.ч. и личные, в деловом мире Харбина. Вообще наличие огромных средств, сосредоточенных в руках советского руководства КВЖД, определяло политику СССР в Северной Маньчжурии.

Советская администрация дороги всячески подчеркивала различие между прежней, «грабительской и эксплуататорской» политикой царской России и новым периодом расцвета КВЖД с приходом сюда советского руководства. Считалось, что именно совместное управление для КВЖД явилось тем «переломом, который позволил большому организму дороги в кратчайший срок окрепнуть и достичь небывалых результатов»<sup>15</sup>. К небывалым результатам причислялись не столько повышение доходности дороги, сколько социально ориентированная политика нового руководства — введение 8-часового рабочего дня, охрана труда, улучшение материального положения низших категорий железнодорожных служащих, их жилищных условий, постройка новых зданий и школ, забота о здравоохранении и образовании, развитие кооперативов и т.д. Всячески подчеркивалось, что КВЖД тратила огромные средства — до 3,5 млн руб. на содержание школ, больниц, курортов, библиотек и прочего. Однако следует отметить, что то, что ставилось в упрек прежней «остроумовской» администрации — высокие оклады высших чинов дороги, великолепные особняки, роскошные машины, громадный штат канцелярий — сохранилось и даже упрочилось при советско-китайском управлении. Историк В. Молодцов в своем исследовании приводит данные о выросших при новом режиме управления дорогой расходах на содержание Правления и администрации КВЖД, которые возросли до 18,85 млн руб. золотом, или в три с лишним раза<sup>16</sup>.

Социальной политикой на КВЖД в основном занимался Дорком — дорожный комитет профессионального союза железнодорожников КВЖД. Дорком — фактический хозяин КВЖД — играл в тот период огромную роль в Маньчжурии. Профсоюз железнодорожников (Дорпрофсоюз) был создан в 1921 г. и объединял более 10 тыс. чел.<sup>17</sup> Практически все граждане СССР, работавшие на КВЖД, состояли в профсоюзе. В полосе отчуждения было создано 6 учкомов (участковых комитетов) и 30 месткомов (месткомы создавались там, где число членов профсоюза было меньше 50). Месткомы имелись в каждой службе КВЖД, которые фактически руководили всеми делами службы и ее личным составом. Без санкции месткома ни один начальник службы КВЖД не мог совершить какой-либо серьезный служебный шаг. Руководители Дорпрофсоюза — 45 чел. ответственных работников и 17 чел. технического персонала — были освобождены от работы и обеспечены бесплатными квартирами. Например, месячный оклад председателя Доркома составлял в 1930 г. 308 руб. 42 коп., секретаря месткома — 65 руб. в месяц, а на содержание всего штата из 62 профработников ежемесячно отпускалось 8 487 руб. 14 коп.<sup>18</sup> Среди членов Доркома, как, впрочем, и среди «командированных из Москвы» вообще, было значительное число агентов советской военной разведки и сотрудников ОГПУ, а представительства КВЖД в различных городах Маньчжурии и Китая были удобной «крышей» для деятельности спецслужб<sup>19</sup>.

Основной задачей Дорпрофсоюза было «приближение местного профдвижения к советскому», но на КВЖД работа профсоюза имела ряд особенностей. КВЖД с 1924 г. находилась в паритетном управлении СССР и Китая и не могла считаться советским предприятием. Согласно советско-китайским соглашениям КВЖД являлась предприятием исключительно коммерческим и любая открытая пропаганда запрещалась, ВКП(б) и комсомол здесь находились на нелегальном положении, а все основные инициативы исходили от профсоюза, который имел реальную власть и значительный бюджет. Основой бюджета были взносы членов профсоюза, составлявшие 0,5% в месяц при месячной зарплате до 100 руб. и 7 руб. в год при зарплате выше 100 руб. в месяц. Зарплаты работников КВЖД коле-

бались в огромном диапазоне: от 10–12 руб. в месяц до 1 тыс. руб. и более. В 1927 г. общая сумма месячной заработной платы всех членов Дорпрофсожа составляла 965 712 руб., а годовой доход от членских взносов составил 212 650 руб. 30 коп.<sup>20</sup>

В условиях безработицы в полосе отчуждения КВЖД важным рычагом воздействия у профсоюза было обеспечение работой на железной дороге, гарантировавшей постоянный заработок, многочисленные льготы, бесплатное жилье, пособия, бесплатное обучение для детей и т.д. Обеспечение работой было вопросом выживания в переполненном беженцами Северо-Восточном Китае, а железная дорога была главным работодателем. Но без разрешения Доркома начальники отделов и служб КВЖД не могли принять человека на работу. А в протоколах заседаний Доркома часто встречались формулировки «определить» или «устроить» на производство, «дать какую-либо должность на КВЖД». Так, за второй квартал 1925 г. было определено на работу 525 безработных членов профсоюза, 125 чел. были перемещены на высшие должности. В числе безработных членов профсоюза остались «кили совершенно неквалифицированные работники из вновь прибывших, или же совершенно нетрудоспособные»<sup>21</sup>. Безработные члены профсоюза получали пособия из фонда безработных, который составлял более 10 тыс. руб.<sup>22</sup> Из этого же фонда выдавались пособия на лечение, обучение в школах и вузах, выезд в СССР, похороны. Размер пособий колебался от 5 до 25 долл.

Дорком руководил также комсомольскими ячейками на КВЖД (Отмолком — от делами молодежи), женотделами, пионерскими организациями. Кроме общего руководства, Дорком оказывал значительную материальную помощь этим организациям. Влияние Доркома было ограничено только советской частью работников КВЖД, у китайских работников и служащих был свой профсоюз, существовали и различные эмигрантские организации. К тому же Дорпрофсоюз постоянно испытывал давление со стороны китайских властей, недовольных «красной активностью» в Китае. С декабря 1924 г. начались полицейские преследования — были закрыты учкомы на станциях КВЖД, арестованы профработники, изъята коммунистическая литература и плакаты из библиотек и красных уголков, в 1925 г. была закрыта советская газета «Трибуна».

Так как открыто профсоюзам нельзя было вести политическую работу, Дорком много времени уделял организации культурной жизни советских граждан — устройству праздников, лекций, театральных постановок, спортивных состязаний и т.п. Культотдел Дорпрофсожа руководил работой 24 клубов в Харбине и на станциях, количество членов которых достигало 9 тыс. чел. Из отчета по культработе за 1-ое полугодие 1927 г. (январь-июнь) можно представить объем и содержание этой работы: «проведено спектаклей — 404, концертов — 58, вечеров воспоминаний — 45, живых журналов — 12, лекций — 59, докладов — 183, бесед — 265, киносеансов — 670, детских киносеансов — 37, детских утренников — 51, вечеров самодеятельности — 11, громких чтений — 98»<sup>23</sup>. Всего на «культрасходы» — клубную работу, физкультуру, библиотеки, пункты по ликвидации неграмотности, молодежь, детские развлечения и др. в 1927 г. было потрачено 18201,12 руб., а в 1928 г. предполагалось потратить 38412, 96 руб.<sup>24</sup> Дорком также был главным организатором всех советских праздников, рассылая учкомам и месткомам указания и программы праздников: митинги, доклады, спектакли, концертные отделения и т.д. Часто программы праздников встречали недовольство и сопротивление главного полицейского управления, задачей которого было охрана спокойствия в ОРВП и недопущение распространения коммунистической пропаганды. Поэтому запрещались всякие собрания, уличные манифестации, сборища и митинги без разрешения полиции, распространение коммунистических печатных изданий, постановка спектаклей или демонстрация кинофильмов пропагандистского направления, даже ношение пионерских галстуков. Частая смена руководства из-за арестов и высылки руководителей Дорпрофсожа, непоследовательность в проведении своей линии подорвали влияние этого некогда могущественного советского органа в Маньчжурии.

Северо-Маньчжурская компартия образовалась еще в 1917 г. и в 1920-е гг. состояла из 124 коммунистических ячеек с девятью райкомами: три в Харбине — при учк-профсоже транспортников, Новгородский и Пристанский (существовали ячейки при Дальбанке, Тогпредстве СССР, на частных предприятиях) и шесть на линии — в Пограничной, Ханьдаохэцзы, Имяньпо, Бухэду, Хайларе, Маньчжурии<sup>25</sup>. Во главе стоял Губком ВКП(б), после советско-китайского конфликта 1929 г. губком был переименован в Северо-Маньчжурский комитет (СМК). В 1929 г. в Северной Маньчжурии насчитывалось 3840 членов партии<sup>26</sup>. Так как партия существовала фактически на нелегальном положении, принадлежность к партии не афишировалась, хотя русские служащие китайской полиции составляли списки коммунистов, правда, сетуя на то, что «расшифровать их действительный удельный вес и занимаемое каждым положение в их служебной иерархии представляется крайне затруднительным. Тем более, что по разным причинам среди личного состава... часто происходит т.н. «чистка», и люди меняются, почему от времени до времени приходится изменять списки и дополнять их»<sup>27</sup>.

Все высшие чины советской администрации на КВЖД были, разумеется, опытными коммунистами с большим партийным стажем. В Правлении и Управлении КВЖД существовала транспортная партийная ячейка, объединявшая около 50 чел. Они получали высокие оклады (например, Управляющий КВЖД — 25 тыс. руб. в год, члены Правления КВЖД — по 10 тыс. руб. в год), и, кроме обязательных 3% взносов из заработной платы, обязаны были отдавать в партийную кассу излишки, согласно партийной норме. Таким образом, советская администрация отдавала ежемесячно в губком партии до 12 тыс. золотых руб.<sup>28</sup>

Проверка работы Северо-Маньчжурской партийной организации показала, что работа практически не велась, члены партии были поверхностно знакомы с социалистическим строительством в СССР, воспитательной и общественной работы не было, партийная печать не читалась. Многие коммунисты стали «засасываться в окружающей обстановке» и больше заботились о «личном быте, чем о своей работе»<sup>29</sup>. Нередки были доносы, которые коммунисты писали друг на друга в Москву. Например, о предоставлении ответственным партийным работникам «здоровенных особняков, на ремонт и обстановку коих затрачиваются десятки тысяч рублей», наем за счет дороги домашней прислуги, выплата всякого рода представительских, закрепление за коммунистами персональных машин, в «коих их намалеванные жены-барыни разезжают по мостикам, магазинам и т.п.»<sup>30</sup>.

Проблема кадров была едва ли не основной в работе Северо-Маньчжурской партийной организации. Как «низовые работники» — секретари ячеек, так и члены Северо-Маньчжурского комитета были «мало подготовлены» к своей работе, плохо понимали стоявшие перед ними задачи, часто заменялись новыми кадрами. Местная партийная организация просила Москву присылать в Харбин «твердых и стойких партийцев, которые бы внесли здесь новый дух и исправили бы начинающую загнивать обстановку»<sup>31</sup>. В среде коммунистов нередкими были дразги, ссоры, интриги, выяснения отношений, доносы «об искривлении линии партии» и т.п. Причем жертвами доносов подчас становились люди, не желавшие связывать себя круговой порукой. Беседовский писал о негласном девизе, существовавшем среди советской верхушки КВЖД: «Кто с нами не пьянствует и не развратничает, тот хочет доносить о нашем пьянстве и разврате»<sup>32</sup>. В результате постоянных «чисток» партийных ячеек «этически неустойчивые», «неблагонадежные» коммунисты отсылались в СССР. Моральный облик коммунистической «элиты» в Харбине и на станциях не прибавлял им уважения со стороны «новых советских» и часто становился объектом насмешек в эмигрантской печати. Цензуры фактически не было, и многое тайное быстро становилось явным.

Легальная работа партийной организации осуществлялась через клубы, кружки, массовые кампании, связанные с революционными праздниками. Основное внимание клубы уделяли спорту и политехнизации. Проверяющие указывали на «аполитичность»

работы коммунистов в Северной Маньчжурии, преобладание «культурничества». С другой стороны, важной задачей считалась нелегальная, т.н. «спецработа», которой руководил завоорг СМК ВКП(б). В докладной записке, члена президиума ДККК Гасина от 15 июля 1931 г. сообщалось, что в Северо-Маньчжурской партийной организации «имеются подготовленные кадры людей для крупной диверсионной работы. Намечен твердый мобплан, который в ближайшее время будет увязан с заинтересованными ведомствами. Готовятся кадры спортсменов, подрывников и обучаются люди для хождения под водой; готовится база для хранения спецматериалов. Кроме того, намечается некоторую часть безработных комсомольцев и коммунистов перебросить на лесную концессию, где в противовес белогвардейцев будет создан свой боевой опорный пункт»<sup>33</sup>.

На КВЖД действовала комсомольская организация под управлением Северо-Маньчжурского комитета Коммунистического союза молодежи (СМК КСМ), состоявшая из ячеек, которые, в свою очередь, делились на «десятки». На территории Китая комсомольские организации возникли в 1920 г. и вынуждены были существовать в нелегальных условиях, соблюдая строгую конспирацию. Вместо комсомола официально они назывались отряды молодежи при профсоюзах — «Отмол». На 1 июня 1925 г. всего в Северо-Маньчжурской комсомольской организации состояло 1578 чел.<sup>34</sup> В 1931 г. комсомольская организация состояла из 42 ячеек: в Харбине — 23, на восточной линии — 8, на западной — 9, на юге — 2 комсомольские ячейки. Количество членов после конфликта 1929 г. несколько снизилось до 1249 чел. По социальному составу — рабочих было 551 чел., детей рабочих — 279, служащих — 272 чел., детей служащих — 147. Среди студенчества была одна ячейка из 32 чел.<sup>35</sup> Комсомольских билетов и каких-либо других документов членам организации не выдавалось, поэтому комсомольцы, прибывавшие в СССР из Маньчжурии, должны были заявить о своем членстве в ВЛКСМ и оформить необходимые документы<sup>36</sup>.

СМК посылал в ячейки информационные сводки и инструкции, которые по прочтении уничтожались. «Десятка» в составе от 4 до 20 чел., должна была собираться 1 раз в неделю для обсуждения информационных писем, чтения советских газет и журналов (выписывались «Комсомольская правда», местная «Молва» и журнал «Молодой большевик»), проработки материалов партийных съездов и конференций. Здесь же решались вопросы приема и исключения из организации, вынесения выговоров и предупреждений. Собрания «десяток» проходили под видом вечеринок с чаем и играми, причем СМК КСМ предупреждал в своих информационных письмах избегать «превращения их в гулянки с пьянством и т.д.»<sup>37</sup>. Китайская полиция внимательно следила за подозрительными сборищами, не допуская какой-либо «пропаганды» со стороны «отмольцев». Постоянные проверки и придирки полиции вызывали недовольство советской молодежи, жаловавшейся в СМК на бездействие: «нас жмут», «нет возможности работать», «мы разваливаемся»<sup>38</sup>.

Самыми заметными действиями «отмольцев» была работа «комсомольской боевой дружины» в Харбине. Боевая дружина была создана в марте 1925 г. «в целях боевой, нелегальной работы в подпольной обстановке, для организации разведки и контрразведки по отношению к белогвардейским организациям молодежи и для защиты от нападений и провокаций последних»<sup>39</sup>. Первоначально в нее входило 225 «физически развитых комсомольцев», потом часть из них была призвана в Красную Армию, и к 1927 г. осталось 185 чел., разбитых на десятки<sup>40</sup>. Основной задачей боевой дружины была охрана массовых митингов, партийных, комсомольских, профсоюзных собраний (как правило, нелегальных), предупреждения о приходе полиции. Члены дружины распространяли листовки в общественных местах, собирали сведения о белогвардейских организациях Харбина.

Главным же в деятельности боевой дружины стали массовые драки и «индивидуальные задания по избивению». В отчете боевой дружины за сентябрь–ноябрь 1925 г. говорилось: «В отчетное время были следующие драки и индивидуальные избивания: 1) избиты 2 члена организации «Оплот монархии», работающие в пароходстве «Утун» на

Биржевой улице; 2) частичные схватки с «Черным кольцом». В одной из драк попался один из главарей. Истекая кровью, он лежал без сознания полчаса и был отвезен в больницу, где пролежал несколько дней; 3) 14 ноября 1925 г. был побит бывший семеновский шофер, приехавший из Мукдена, увезен на «амбулансе»; (скорая помощь. — *Прим. ред.*); 4) попытка избия редактора провокационной газеты «Копейка» Чиликина. План: подкараулить у кабаке «Седьмое небо»; один из подвыпивших нищих должен был подойти к Чиликину и попросить грубо милостыню, вызвать его на резкость, начать драку и при поддержке засады избить. Сорвалось. (Избили другого). Слежка за Чиликиным продолжается<sup>41</sup>. В отчете за следующий «квартал» с гордостью сообщалось: «Избито основательно около 40 чел. 12 раз выезжал «амбуланс» в связи с этим. С нашей стороны — гораздо меньше — 10–15 чел. с легкими избивениями»<sup>42</sup>.

После нескольких арестов «боевиков» китайской полицией и осуждения их за бандитизм, а особенно после убийства 11 января 1926 г. члена эмигрантской монархической организации «Черное кольцо» Гомонилова (42), тактику пришлось изменить. Численность боевой дружины была сокращена, было решено «превратить боевую дружину в запасную (мобилизационную) часть в повседневной будничной работе»<sup>43</sup>. Хотя, конечно, драки на этом не прекратились. Бюро Далькрайкома в октябре 1927 г. указало на недостатки в работе Северо-Маньчжурской комсомольской организации и определило основные приоритеты работы комсомола в Маньчжурии: «ознакомление комсомольской массы с ходом социалистического строительства, изучение Китая, проблем китайской революции», «борьба с неизжитыми еще шовинистическими настроениями (пренебрежительное отношение к китайцам, антисемитизм)», необходимость «разъяснения национальной политики партии и советской власти», «усиление спортивной работы», «совершенствование техники конспирации, борьба с беспечностью и несоблюдением правил нелегальной работы»<sup>44</sup>.

Во время советско-китайского конфликта 1929 г. деятельность «отмольцев» и боевой дружины активизировалась. Кроме агитации среди оставшихся работать (отмольцы выпускали подпольную газету «Харбинская правда», арестованную полицией), боевая дружина организовала ряд крушений поездов и «другие акты вредительства», осуществила серию терактов против железнодорожных служащих и «белогвардейцев». Особенно громкими делами были покушение на агента политического розыска Шишкина в августе 1929 г. и убийство надзирателя Харбинского уголовно-розыскного отделения Гиацинтова 9 октября 1929 г.

Комсомольцы руководили и пионерской организацией, в 1926 г. в полосе отчуждения насчитывалось 3000 пионеров<sup>45</sup>. В 1931 г. после конфликта количество пионеров сократилось до 1189<sup>46</sup>. Обычно пионерами становились дети железнодорожников, состоявших в партии или в советских профсоюзах. На пионерских сборах разучивались революционные и советские песни, готовились к праздничным концертам. Пионеры противопоставлялись «буржуазным детским организациям», а именно скаутам, которых в Харбине было много. И хотя комсомольские и пионерские организации существовали вне стен школы, активная пропаганда велась как в «красных», так и в «белых» школах. Харбинский губком комсомола на заседании от 5 декабря 1925 г. ставил вопрос «О работе в белых школах», предлагая отмольцам «начать индивидуальную пропаганду и сплочение сочувствующих нам элементов, распространение советских газет и литературы»<sup>47</sup>.

В целом советское влияние в Северной Маньчжурии, несмотря на стабильное материальное положение на КВЖД, было невелико. Как выразился советский публицист Е. Полевой, побывавший в Харбине в 1929 г., «перед советскими работниками Харбина стояла тяжелая задача: объединить вокруг себя советское население ОРВП, подчинить его своему влиянию... Задача эта так и осталась неразрешенной в полной мере, т.к. все попытки установить прочную и постоянную связь советских руководителей дороги с

массой советских служащих и рабочих неизменно истолковывалась как активная коммунистическая пропаганда»<sup>48</sup>.

Пиком обострения советско-китайских отношений в Маньчжурии был конфликт на КВЖД 1929 г. Исследователь Г.В. Мелихов усматривал в числе причин конфликта стремление советской стороны «единолично хозяйничать на дороге, вести себя в Маньчжурии как в своей вотчине, нарушая договорные права Китая по Соглашению от 31 мая, продолжать коммунистическую пропаганду и агитацию»<sup>49</sup>. О ходе конфликта хорошо известно, он достаточно освещен в исторической литературе, поэтому хотелось бы остановиться на ряде отдельных моментов.

С самого начала конфликта Дорпрофсоюз призывал своих членов увольняться с дороги, чтобы парализовать работу КВЖД. В июле-августе 1929 г. с дороги уволилось около 40% советских граждан. Часть уволившихся совграждан уехали или были депортированы в СССР, другие — на юг Китая. Часть осталась в Харбине, где проводила агитацию среди оставшихся служащих дороги, призывала к бойкоту, всеобщей забастовке, различного рода вредительству для того, чтобы затруднить работу железной дороги. Эмигранты писали о том, что совподанные «побуждаются к уходу с КВЖД угрозами, что родные тех из них, кои известны местной советской головке, будут немедленно уничтожены в Совроссии, если терроризируемый не подаст в отставку»<sup>50</sup>. Угрожали также лишением советского гражданства, увольнением со службы после возвращения советской власти на дорогу. Советские служащие, оставшиеся работать на дороге, были объявлены «врагами советской власти», против них была развернута кампания, они получали анонимные письма с угрозами расправы.

Конфликт, как известно, закончился подписанием Хабаровского протокола 22 декабря, по которому на КВЖД было восстановлено статус-кво. Однако и та, и другая стороны сделали свои выводы. Провал забастовки показал, что только 35–40% (около 4 тыс. чел.) советских граждан, работавших на КВЖД, были действительно лояльны советской власти, остальные 6–7 тыс. чел. остались глухи к агитации и продолжали работать. После советско-китайского конфликта началась чистка служащих дороги — массовые увольнения «конфликтчиков». Были уволены все эмигранты, принятые на работу во время конфликта, а также советские граждане, оставшиеся работать на КВЖД. Практически все уволенные с КВЖД советские граждане подлежали исключению из партии, комсомола, профсоюза, некоторых лишили советского гражданства. Многие советские граждане, разочарованные методами советской стороны — шантажом, обманом, дезинформацией — решили обменять советские паспорта на эмигрантские. На их место Москва прислала новые кадры, часто неквалифицированные. По воспоминаниям эмигрантов, в них не было «и следа блеска и барственности прежних сановников КВЖД. Это была простая, деловая советская публика»<sup>51</sup>. Был сменен полностью высший состав Управления дороги и Правления КВЖД, партийная, профсоюзная и комсомольская верхушка. Всех депортировали в Москву под видом командировки. Новым управляющим 17 декабря 1929 г. был назначен Ю.В. Рудый.

После конфликта 1929 г. в связи с экономическим кризисом, падением курса местного доллара, сокращением экспортной торговли доходы КВЖД резко упали. На 1930 г. предполагался доход в 67 млн руб., но отчетная цифра оказалась близкой к 49 млн руб.<sup>52</sup> И в дальнейшем конъюнктура мировых рынков заставляла пересматривать цифры доходов дороги в сторону уменьшения. Начался режим строгой экономии средств КВЖД. Управляющий дорогой Рудый объявил: «Надо думать не только о каждой запасной части, но и о каждом гвозде — наша задача — где можно, сэкономить даже лишний гвоздь»<sup>53</sup>. Были снижены зарплаты служащим, особенно высокооплачиваемым, значительно сокращены льготы и пособия, изменен порядок отвода квартир, прекращено строительство новых школ, клубов и т.д. Также было решено сократить штаты КВЖД с целью уменьшения расходов и «очистки от чуждого элемента». Оставшихся на дороге

советских граждан предупреждали, что они находятся «на боевом посту». Перед новым аппаратом КВЖД партия поставила следующие задачи: восстановление доходности дороги, сокращение до минимума всех расходов, извлечение максимальных валютных выгод для СССР, создание благоприятных условий для советских товаров в Китае, установление нормального взаимодействия с китайскими служащими дороги<sup>54</sup>.

Японская агрессия и оккупация Маньчжурии полностью изменили ситуацию на КВЖД. Японцы с 1932 г. ко всем начальникам служб КВЖД и к Управляющему приставили маньчжурских помощников, которые контролировали деятельность советских представителей. После образования в марте 1932 г. государства Маньчжоу-го усилилось давление на советских граждан в Маньчжурии — обыски, аресты, обвинения во вредительстве, попытках взорвать мосты, рельсы, обвинения в крушении поездов. Все это происходило параллельно с кампанией в японской прессе с сообщениями о «красном терроре», «необходимости навести порядок в Маньчжурии», чтобы оправдать усиление военных сил Японии в Маньчжурии. Управляющий дорогой Рудый вынужден был признать, что «дорога поставлена в такие условия, что она лишена возможности спокойно и нормально работать»<sup>55</sup>. Железная дорога терпела огромные убытки. Так, с января по апрель 1933 г. убытки КВЖД только на Восточной линии составили 300 тыс. руб.<sup>56</sup>

В конечном итоге положение на КВЖД советским руководством было признано как «крайне ненормальное», подчеркивалось, что вопрос о КВЖД требует «политического разрешения». Продажа КВЖД была признана единственным способом ликвидировать «постоянный источник недоразумений и конфликтов в прошлом, настоящем и будущем». 23 марта 1935 г. в Токио было подписано Соглашение между СССР и Маньчжоу-го об уступке Маньчжоу-го прав СССР в отношении КВЖД (СМЖД). Дорогу продали за 140 млн иен, из которых 46,7 млн иен должны были быть выплачены наличными, а оставшиеся 93,3 млн иен — товарами. Нарком иностранных дел Литвинов в интервью корреспондентам японских газет подчеркнул, что продажа КВЖД — «одно из средств укрепления мира на Дальнем Востоке» и «разрешение одной из сложнейших дальневосточных проблем»<sup>57</sup>.

Уход СССР с КВЖД был предопределен внешнеполитической обстановкой. Поражение сил КПК и установление власти Гоминьдана в 1927 г. привели к ослаблению интереса СССР к Маньчжурии как к потенциальному плацдарму «советизации» Китая. Захват Японией Маньчжурии и угроза советско-японской войны ускорили продажу КВЖД. Период максимального влияния советской власти на КВЖД — 1926–1928 гг. — совпадал с максимальными доходами от КВЖД, а неудачи были связаны с внешнеполитическими провалами в отношениях с китайскими властями и японцами, с потерей доходов в связи с затянувшимся экономическим кризисом в регионе. После советско-китайского конфликта 1929 г. КВЖД стала тяжким бременем, от которого советское правительство постаралось избавиться путем продажи дороги. «Уступка Маньчжоу-го прав СССР в отношении КВЖД» в марте 1935 г. стала заключительной точкой в истории советского присутствия на КВЖД.

1. Документы внешней политики СССР. Т. 7. М., 1963. С. 459. Подробнее о соглашении и о ситуации с КВЖД в начале 1920-х гг. см.: *Аблова Н.Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX века). М., 2005.
2. *Семенов Б.* Китайско-восточная железная дорога (РГИА. Ф. 323. Оп. 10. Д. 753. Л. 23).
3. См. об этом: *Беседовский Г.* На путях к термидору. М., 1997. С. 242.
4. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 52. Л. 36.
5. РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 397. Стенограммы заседаний Правления КВЖД за 1928 год. Л. 17. Причем Лашевич объяснял, что каждому приезжающему из СССР требуется не менее 400 рублей для того, чтобы добраться из Москвы до Харбина: виза 230 руб., билет около 120 руб., путевые расходы и т.д., поэтому просил увеличить подъемные деньги для командированных.

6. В отчете Доркома КВЖД за 1925 год говорилось: «Увольнение 85 учителей, перешедших в китайское подданство, значительно очистило школы от белобандитов, воспитывавших детей в духе царской муштры». (РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 24. Л. 229). Своей задачей Дорком считал осуществление лозунга «Детей советских граждан должны обучать учителя — советские граждане» (Там же. Л. 265).
7. См. об этом: Краткий обзор работы КВЖД и края. Харбин, 1929. С. 104.
8. Документы внешней политики СССР. Т. 12. М., 1967. С. 492.
9. *Погребецкий А.И.* Пять лет совместного управления Китайской Восточной железной дороги представителями правительств СССР и Китая (1925–1929 гг.) // Вестн. Маньчжурии. 1930. № 10. С. 33.
10. *Беседовский Г.* На путях к термидору. М., 1997. С. 251.
11. Там же.
12. РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 397. Стенограммы заседаний Правления КВЖД за 1928 год. Л. 24. Курс иены в 1928 г. приблизительно равнялся золотому рублю.
13. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 50. Л. 1об.
14. РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 358. ЛЛ2–3.
15. Китайская Восточная железная дорога. К событиям 1929 года. Хабаровск, 1929. С. 31.
16. *Молодцов В.* Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений (1891–1945). М., 2006. С. 327.
17. Число членов профсоюза постоянно росло: на 1 января 1924 г. — 6482 чел., на 1 января 1925 г. — 8253 чел.; на 1 января 1926 г. — 9215 чел.; на 1 января 1927 г. — 10259 чел., на 1 января 1928 г. — 11201 чел. (РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 34. Л. 29). На 1 июля 1929 года Дорпрофсоюз объединял 12460 членов профсоюза, и только после советско-китайского конфликта 1929 года число членов профсоюза резко упало до 3538 человек, в связи с тем, что часть членов профсоюза были депортированы или выехали в СССР, часть уволены администрацией или самоувольнились. (РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 42. Л. 2об.).
18. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 42. Л. 31.
19. См. об этом: *Алексеев М.* Советская военная разведка в Китае и хроника «китайской смуты» (1922–1929). М., 2010; *Балакишин П.* Финал в Китае. Возникновение, развитие и исчезновение белой эмиграции на Дальнем Востоке. Сан-Франциско; Париж; Нью-Йорк, 1958. Т. 1. С. 136–137.
20. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 34. Л. 6.
21. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 24. Протоколы заседаний Дорпрофсоюза. 1925 год. Л. 13.
22. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 34. Л. 6об.
23. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 37. Л. 154.
24. РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 34. Л. 23об.
25. *Шишкин П.П.* Большевизм в Китае. Ч.1. Обзор деятельности Северо-Маньчжурского комитета партии. Шанхай, 1930. С. 10.
26. Там же. С. 53. После советско-китайского конфликта 1929 года число коммунистов резко сократилось, и на 1 мая 1931 г. партийная организация насчитывала 556 чел., из них кандидатов 65 чел. /РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 51. Л. 118.
27. ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 146. Л. 280.
28. *Шишкин П.П.* Указ. соч. С. 126.
29. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 51. Л. 4.
30. Там же. Л. 81 об.
31. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 51. Л. 83.
32. *Беседовский Г.* Указ. соч. С. 250.
33. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 51. Л. 119.
34. РГАСПИ. Ф.М-1. Оп. 23. Д. 376. Протоколы заседаний харбинского губкома РЛКСМ (КВЖД). 1925 год. Л. 72.
35. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 51. Л. 122.
36. В 1935 г., после продажи КВЖД, в СССР вернулись и маньчжурские «отмольцы». Фактически всех заново принимали в члены ВЛКСМ. Каждый должен был прислать в ЦК ВЛКСМ заявление, автобиографию и фотокарточку. В РГАСПИ хранятся списки «прибывших в порядке репатриации с КВЖД и ожидающих оформления комсомольских документов» от 20 окт. 1935 г. — всего 805 чел. (РГАСПИ. Ф.М-1. Оп. 23. Д. 1116. Л. 69–91).

37. РГАСПИ. Ф. М-1. Оп. 23. Д. 730. Л. 61об.
38. Там же. Л. 62.
39. РГАСПИ. Ф.М-1. Оп. 23. Д. 575. Л. 39.
40. Там же.
41. РГАСПИ.Ф.М-1. Оп. 23.Д.376. Л. 79.
42. РГАСПИ.Ф. М-1. Оп. 23. Д. 575. Л. 3.
43. РГАСПИ. Ф. М-1. Оп. 23. Д. 575. Л. 40. Здесь были указаны главные недостатки Боевой дружины: «у некоторых романтизм преобладает над классовым самосознанием, для них драка — цель. Для некоторых безразлично кого бить, лишь бы драка была. В этом причина частичных драк в среде самих комсомольцев».
44. РГАСПИ. Ф.М-1. Оп. 23. Д. 730. Протоколы заседаний СМК КСМ. Л. 65–67.
45. РГАСПИ. Ф.М-1. Оп. 23. Д. 575.Л.57.
46. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 51. Л. 123.
47. РГАСПИ. Ф. М-1. Оп. 23. Д. 376. Л. 65об.
48. *Полевой Е.* По ту сторону китайской границы. Белый Харбин. М.; Л., 1930. С. 80.
49. *Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925–1932). М., 2007. С. 162.
50. ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 146. Л. 289.
51. *Жемчужная З.* Пути изгнания. Урал, Кубань, Москва, Харбин, Тяньцзин. Воспоминания. Нью-Йорк, 1987. С. 201.
52. *Погребецкий А.И.* Депрессия рынка и мероприятия КВЖД в области экономики и рационализации. //Вестн. 1930. № 11–12. С. 55.
53. РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 484. Л. 79.
54. РГАСПИ. Ф. 613. Оп. 3. Д. 50. Л. 140.
55. РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 521. Письма Управляющего дорогой в Правление КВЖД за 1932 год. Л. 58.
56. РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 484. Стенограммы совещаний под председательством Управляющего дорогой. 1931–1933. Л. 27.
57. ДВП СССР. Т. 18. М., 1973. С. 178–179.