

В. Г. Дацышен

Русские в Особом районе Восточных провинций Китайской Республики: проблемы русско-китайских отношений на Китайско-Восточной железной дороге в 1920–1924 годах

**Дацышен
Владимир
Григорьевич**

д-р ист. наук,
вед. науч. сотр.,
Санкт-Петербургский
государственный
университет
(Санкт-Петербург,
Россия); проф.,
Сибирский
федеральный
университет
(Красноярск, Россия)

Финансирование

Исследование
выполнено за счет
гранта Российского
научного фонда,
проект № 23-48-00004
«Китайско-Восточная
железная дорога
как трансграничная
социокультурная
система: история
строительства,
реконструкция
и моделирование
механизмов охраны
культурного наследия»,
[https://rscf.ru/
project/23-48-00004/](https://rscf.ru/project/23-48-00004/)

Одним из самых сложных и противоречивых в истории Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) был период с 1920 по 1924 г. После гибели правительства Верховного правителя России А. В. Колчака в Китайской Республике (КР) было ликвидировано представительство Российского государства, КВЖД перешла под полный контроль Китайской Республики. Закончился же этот период признанием Китайской Республикой Союза Советских Социалистических Республик как правопреемника Российской Республики с последующим признанием прав Советского государства на КВЖД. В эти годы русское население, разные учреждения, общественные и политические организации, развивавшиеся в прошлом в рамках и под эгидой Российского государства, вынуждены были встраиваться в систему Китайского государства. Российское население полосы отчуждения КВЖД, около 100 тыс. чел., в начале 1920-х годов не только сохранилось, но и пополнилось мигрантами из России. Например, только с декабря 1920 г. по январь 1921 г. в полосе отчуждения дороги расселилось около 5 тыс. беженцев¹.

Точную численность российского населения на КВЖД определить сложно, в источниках представлены разные цифры. По данным Земельного отдела КВЖД на 1921 г. постоянного населения в полосе отчуждения находилось 288 225 чел.², и россиян в их числе было менее половины. По данным Главного полицейского управления Особого района Восточных провинций (ОРВП) в 1923 г., в бывшей полосе отчуждения проживало 133 705 китайцев, 98 994 русских, 2875 японцев, 1790 корейцев,

164 поляка, 133 француза, 127 англичан, 123 немца и др.³ Современники в СССР указывали на значительно бóльшую численность россиян, А. Д. Киржиц писал о «200-тысячном русском населении полосы отчуждения»⁴. Расхождение можно объяснить тем, что Земельный отдел, в отличие от А. Д. Киржица, не учитывал временно пребывавших в полосе отчуждения русских мигрантов. Китайские историки пишут, что в 1922 г. только в одном Харбине численность русских превышала 155 тыс. чел.⁵ Что касается собственно штата рабочих и служащих КВЖД, всего их было около 20 тыс. чел., считая и русских, и китайцев⁶. Таким образом, в полосе отчуждения КВЖД в начале 1920-х годов находилось значительное по численности и разнообразное по составу российское население. Пятилетний опыт русско-китайских отношений на бывшем российском предприятии в Китае в условиях отсутствия международно признанного, но де-факто существующего и активного Российского государства представляется очень интересным и ценным как для России, так и для Китая.

В отечественной историографии всегда был большой интерес к проблемам истории русско-китайских отношений вообще и к истории КВЖД в частности. В череде первых публикаций, посвященных проблемам советско-китайских отношений, выделим статью «Китай и СССР», автором которой был публиковавшийся под псевдонимом Б. Семенов известный советский разведчик и дипломат Б. Н. Мельников. Исследователь указывает, что в основе конфликта были экономические противоречия между «корпорацией» КВЖД и китайским бизнесом в Харбине⁷. В начале 1930-х годов выходит двумя изданиями работа бывшего консула в Харбине, проректора Московского института востоковедения В. Я. Аварина (В. Я. Аболтина) «Империализм в Маньчжурии»⁸. В гл. 3 этой работы были сформулированы тезисы и политические штампы, определявшие советскую историографию вопроса, где собственно проблемам русского населения в полосе отчуждения и русско-китайским отношениям в 1920-х годах почти не уделялось внимания.

Современная историография русско-китайских взаимоотношений на КВЖД начинается с исследований Г. В. Мелихова. В 1997 г. вышла его монография «Российская иммиграция в Китае (1917–1924 гг.)», где были подняты основные проблемы русского населения на КВЖД в тот период; например, автор выделяет параграф «Коренные изменения в статусе российской эмиграции в Китае (март — октябрь 1920 г.)»⁹. Следующей обобщающей работой была монография Н. Е. Абловой, где выделяется глава «КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в 1917–1924 гг. Образование белой эмиграции в Китае», а в главе «1917 г. в полосе отчуждения КВЖД» кратко показан переход полосы отчуждения в 1920 г. под китайскую власть¹⁰. В 2000-х годах отечественная историография пополнилась обобщающими исследованиями таких историков, как Н. Н. Аблажей¹¹, С. В. Смирнов¹², Е. Е. Аурилене¹³, Е. Н. Наземцева¹⁴ и др. Однако в указанных монографиях период 1920–1924 гг. специально не выделяется, проблемы русско-китайских отношений в полосе отчуждения КВЖД рассматриваются лишь фрагментарно. Н. Н. Аблажей пишет: «С начала 1920 г. Китай предпринял серию акций, позволивших ему восстановить суверенитет в полосе отчуждения КВЖД»¹⁵. В обобщающей монографии

М. В. Кротовой «СССР и российская эмиграция в Маньчжурии (1920–1930-е годы)»¹⁶ проблемы КВЖД в 1920–1924 гг. рассмотрены в главе «Появление СССР в Маньчжурии в 1920-х годах», а в одной из последних статей, специально посвященной «серебряному юбилею Китайско-Восточной железной дороги и Харбина», М. В. Кротова относит начало нового периода в истории дороги к 1921 г., но речь идет лишь об экономической деятельности собственно КВЖД, при этом кратко отмечено: «В 1920 г. полоса отчуждения КВЖД была переименована в Особый район Восточных провинций (ОРВП) и перешла под управление китайских властей»¹⁷. С. В. Смирнов четко относит начало нового периода истории российской диаспоры на КВЖД именно к 1920 г., хотя его утверждение о том, что переход русского населения под китайскую юрисдикцию был воспринят «как катастрофа и проявление китайцами акта агрессии»¹⁸, представляется спорным. В работе Е. Н. Наземцевой «“Возвращение” СССР на КВЖД в первой половине 1920-х годов» показано, что русское руководство КВЖД придерживалось позиции, согласно которой КВЖД является «собственностью русского народа», и полностью поддерживало претензии Советского государства на дорогу¹⁹.

Показательна для современной историографии статья исследователя из Владивостока Г. Н. Романовой, где затронуты отдельные проблемы, например попытка включения полосы отчуждения КВЖД в состав Дальневосточной Республики (ДВР); однако события 1921–1923 гг. почти не затронуты исследователем²⁰. Новосибирский историк И. В. Олейников, проанализировав отечественную историографию вопроса, пришел к выводу о том, что «история КВЖД в исследованиях отечественных авторов является периферийной и выступает преимущественно в качестве или контекста, или энвайромента»²¹. В историографии встречаются работы, где рассматриваются вопросы положения русского населения в полосе отчуждения КВЖД в первой половине 1920-х годов, но делается это на основе узкого круга источников, как, например, в статье Н. В. Баранниковой²².

В 2017 г. выдающийся российский китаевед М. В. Крюков завершил начатый им совместно с сыном, В. М. Крюковым, исследовательский проект «Документальная история советско-китайских отношений (1917–1929 гг.)». В двух первых объемных томах (около 1200 с.), вышедших еще в 2015 г., были детально рассмотрены и глубоко проанализированы советско-китайские отношения до 1926 г. Начало нового этапа истории русско-китайских отношений на КВЖД отражено в названии одного из параграфов — «Забастовка на КВЖД и конец “Хорватии”»²³. В целом в этой работе представлена наиболее полная, сложная и противоречивая картина событий русско-китайских отношений, но лишь в контексте межгосударственных советско-китайских отношений. Несмотря на масштабность проделанной работы, авторы книги просят читателя не рассматривать ее как попытку восполнить «исторические пробелы»: «Задача скромнее — мы публикуем свои комментарии к соответствующим источникам и приглашаем желающих принять участие в дискуссии»²⁴. Принимая предложение М. В. Крюкова, мы продолжаем работу, расширяем источниковую базу, на основе чего и делаются некоторые выводы и умозаключения.

В нашем исследовании упор сделан на неопубликованных трудах одного из самых известных и авторитетных исследователей КВЖД Е. Х. Нилуса — участника, современника и одновременно исследователя истории русско-китайских отношений. Кроме того, в работе использованы документы из фондов центральных и региональных архивов, материалы периодической печати, редкие публикации документов и материалов.

Собранные Е. Х. Нилусом для предполагаемого второго тома «Исторического обзора КВЖД» документы и материалы сегодня хранятся в архиве Гувейровского института Стэнфордского университета США. В черновом варианте этой неизданной работы имеются следующие машинописные материалы: «Краткий очерк важнейших политических событий пореволюционного периода (1917–1924 гг.) влиявших на деятельность Китайско-Восточной железной дороги», «Очерк деятельности Правления КВЖД», «Управление дороги как центральный орган технического и административного надзора» и др.²⁵ Об этих фондах в России уже известно, и общественность даже начинала публиковать материалы в периодической печати²⁶. Однако собранные Е. Х. Нилусом материалы, отражающие русско-китайские отношения в 1920–1924 гг., так и не были введены в научный оборот. Е. Х. Нилус подчеркивал не исследовательский, а источниковый характер своей работы: «Не пытаюсь и не находя уместным делать на этих страницах какой-либо политический анализ или выводы, составитель имел в виду лишь зафиксировать с наибольшей объективностью этот богатый исторический материал, позднейшее научное исследование которого может явиться ценным вкладом в историческое знание вообще»²⁷. Современник и участник событий постарался представить хронику того, что было важно именно для русских людей. Эта хроника отражает проблемы как собственно русско-китайских взаимоотношений на КВЖД, так и взаимоотношений между Российским и Китайским государствами в тот сложный и противоречивый период.

В дополнение данному источнику, как отмечено выше, мы привлекли архивные материалы, малоизвестные публикации документов в России и Китае. Например, в фонде «Управление уполномоченного Народного комиссариата путей сообщения на Дальнем Востоке» Российского государственного исторического архива Дальнего Востока во Владивостоке хранится составленный по поручению Управляющего КВЖД Б. В. Остроумова секретный доклад бывшего начальника штаба Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи полковника А. М. Баранова «Положение КВЖД с точки зрения международного и государственного права»²⁸, в котором исследованы проблемы правовых изменений в положении русских на КВЖД.

Кроме того, историческая картина событий и различные проблемы отражены в газетах, выходивших в Харбине в исследуемые годы, таких как «Вперед», «Новости жизни», «Сибирская жизнь», «Русский голос», «Коммерческий телеграф», «Заря», «Дым Отечества» и др. Всего в начале 1920-х годов на КВЖД выходило до 60 русскоязычных периодических изданий.

Привлеченные к исследованию документы и материалы позволяют дополнить историческую картину событий русско-китайских отношений в полосе

отчуждения КВЖД, увидеть проблемы русских мигрантов в переломный период истории 1920–1924 гг.

История КВЖД начинается с подписания в 1896 г. в Берлине китайским посланником Сюй Цзинчэном (許景澄) контракта с Русско-китайским банком на постройку и эксплуатацию железной дороги в Северо-Восточном Китае и утверждения русским царем Устава Общества Китайской Восточной железной дороги. На следующий год была проведена церемония начала строительства дороги, а в 1903 г. КВЖД была принята в эксплуатацию. Уже на этапе строительства дороги резко обострились российско-китайские отношения, и в 1900 г. большая часть уже построенной дороги была разрушена, восставшие китайцы даже осаждали столицу КВЖД город Харбин. Вследствие обострения международных отношений в регионе и неудачной войны с Японией произошла потеря около 500 км уже построенной дороги с морским портом. После первого, противоречивого десятилетия истории КВЖД наступила «золотая эпоха» — 1907–1917 гг. Это был период относительной стабильности и плодотворного взаимодействия в русско-китайских отношениях, бурного экономического развития. Несмотря на то что КВЖД была под властью России, китайское население никогда не попадало под русскую юрисдикцию. Еще в 1901 г. английский журналист Д. Ф. Фразер, посетив КВЖД, указывал: «Хотя Харбин и находится на территории “оккупированной временно” Россией, администрация округа состоит из китайцев. Для примера: китайские разбойники-хунхузы после поимки их казаками судятся китайской властью»²⁹.

Стабильность и устойчивое развитие КВЖД были разрушены революционными событиями в России 1917 г. Революция пришла и в зону отчуждения дороги, 6 марта был образован новый орган местной власти — Исполнительный комитет. На КВЖД старались минимизировать преобразования, из Харбина телеграфировали в Петроград: «Совершающиеся в России перемены в административном устройстве не могут быть проведены полностью на территории дороги, расположенной в пределах чужого государства, административная власть на коей основывается всецело на правах, предоставленных Китаем Обществу КВЖД по концессионному с ним договору»³⁰. Февральская революция в России внешне не повлияла на систему русско-китайских отношений на КВЖД, но Октябрьский переворот привел к серьезным изменениям. В декабре 1917 г., после попытки большевиков установить здесь свою власть, китайские власти впервые решительно вмешались в жизнь русских на КВЖД. Русские дружинники были разоружены и отправлены за пределы Китая под конвоем китайских солдат, китайский офицер застрелил русского полковника.

В 1918 г. Китай продолжил работу по установлению своей власти в полосе отчуждения. В Харбине появились китайская полиция и таможня. В телеграмме российского посланника в Пекине в Министерство иностранных дел российского правительства в Омске в конце 1918 г. говорилось: «В течение минувшего года Китайское правительство старалось воспользоваться нашей слабостью, чтобы освободиться от нежелательных для него договоров с Россией и чтобы сузить насколько возможно договорные права русских подданных в Китае»³¹. Тем не менее, несмотря на распространение китайской власти на полосу

отчуждения КВЖД, руководителями КВЖД, общественного самоуправления, Охранной стражи и т. д. оставались россияне с сохранением экстерриториальности. Революция в России вызвала раскол в русском обществе на КВЖД, но не привела к ухудшению русско-китайских отношений в Маньчжурии.

Говоря об этом периоде, отметим, что руководство КВЖД и образованная часть русского общества в Харбине уже знали, что Китай целенаправленно занимается вопросами ликвидации неравноправных договоров. В 1918 г. в Харбине была издана в переводе на русский язык работа китайского исследователя «Законные обязательства, вытекающие из договорных отношений между Китаем и другими державами», которую переводчик Г. А. Софоклов назвал «Положение иностранцев в Китае. Что готовит Китай к мирной конференции народов». Переводчик в предисловии отметил, что китайская пресса представила эту книгу как «сводку проблем по пересмотру иностранных договоров»³². Во вступлении к книге бывший министр иностранных дел Китая У Тинфан (伍廷芳) написал: «Книга заканчивается призывом к пересмотру договоров... В отношении более горделивого стремления уничтожить экстерриториальную юрисдикцию в Китае нужно по справедливости отметить, что многое должно быть сделано Китаем, прежде чем он мог бы выступить с формальным предложением»³³. Что касается собственно КВЖД, то видимые изменения выразились в появлении китайского флага в зале заседаний Правления дороги.

Рубежным в русско-китайских отношениях на КВЖД стал 1920 г., когда большевикам удалось установить советскую власть на большей территории России, а также поставить под свой контроль почти все территории Восточной Сибири и Дальнего Востока. После гибели «верховного правителя» А. В. Колчака, 14 января 1920 г. Верховный уполномоченный Российского правительства на Дальнем Востоке Д. Л. Хорват в должности директора-распорядителя КВЖД объявил о принятии всей полноты государственной власти в отношении русского населения в полосе отчуждения КВЖД. Другим претендентом на всю полноту власти в полосе отчуждения стал российский генконсул в Харбине. Газеты сообщали: «19 марта сего года в местных газетах появилось объявление за подписью управляющего российским консульством в Харбине Попова о том, что он воспринял на себя всю полноту власти в полосе отчуждения КВЖД и гарантирует гражданам спокойствие и защиту их прав»³⁴.

Российское население полосы отчуждения КВЖД по большей части поддерживало левые демократические силы. 30 политических партий, общественных и профсоюзных организаций, от социал-демократов (меньшевиков) до «Военной организации Харбинского гарнизона», объединились и попытались взять власть на КВЖД в свои руки. Они выступили против ограничений, установленных китайскими властями на политическую жизнь русского населения, при этом формально признавая суверенитет Китая. Объединенная Конференция профессиональных, политических и общественных организаций полосы отчуждения КВЖД обратилась к «иностранным консулам и представителям дружественных держав в Полосе отчуждения КВЖД» со следующим заявлением: «Ни на минуту не упуская из виду того обстоятельства, что русские в полосе отчуждения находятся на чужой земле, свято уважая суверенные

права китайского народа, русские граждане хотели только провести в жизнь несколько реформ. <...> С этого времени начинается вмешательство китайских властей, запретивших собрания и лишивших таким образом русских граждан естественного и законного права устраивать свободно и самостоятельно свою собственную внутреннюю жизнь. <...> Местные китайские власти не оставили русских в покое и продолжают и по сие время политику безостановочного вмешательства во внутренние дела русских граждан»³⁵. При этом Объединенная Конференция профессиональных, политических и общественных организаций полосы отчуждения КВЖД демонстрировала уважение к суверенитету Китая. Например, передовица в газете этой организации «Вперед» за 9 апреля 1920 г. начиналась с лозунгов на всю страницу: «Война началась! Да Здравствует Единая Великая Россия! Да Здравствует Суверенный Китай!»³⁶ Правда, в следующих газетных номерах на первой странице осталась лишь «Единая Великая Россия», без здоровья «Суверенитету Китая».

Китайские власти повели себя решительно. Председатель Правления КВЖД и главноначальствующий над китайскими войсками в полосе отчуждения Бао Гуйцин (鲍贵卿) вынудил Д. Л. Хорвата подать в отставку и уехать из Харбина. Весной 1920 г. закончилась история «Счастливой Хорватии». Е. Х. Нилус пишет: «Ликвидация... забастовки сопровождалась переходом целого ряда б[ывших] русских учреждений в руки китайских властей, начиная с занятия ими Штаба Охранной Стражи, Комендантского Управления, полиции и т. д.»³⁷. Бывший начальник штаба Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи полковник А. М. Баранов писал: «16 марта 1920 г. происки китайцев увенчались успехом и Охранная стража была разоружена, а Штаб был захвачен китайскими войсками»³⁸.

Позднее газеты так описали эти события: «Китайские солдаты окружили здание штаба, сорвали русский флаг, водрузили китайский и, вытряхнув оттуда всех русских “военноначальников” — засели там сами... Русская милиция была упразднена... начальником тюрьмы стал китайский чиновник»³⁹. Далее, как говорится в хронике событий, «20 апреля по совместному представлению Председателей Гиринского и Цицикарского Бюро упразднены смешанные железнодорожные суды в Харбине и на линии КВЖД»⁴⁰.

На самом деле в 1920 г. китайские власти вели себя в полосе отчуждения довольно пассивно. Например, в мае продолжал работать российский Пограничный окружной суд⁴¹, П. С. Тишенко и его русские заместители продолжали возглавлять общественное самоуправление Харбина и т. д. При этом в Харбине продолжалась борьба за власть среди различных российских структур и группировок. Попытки сохранить власть над полосой отчуждения со стороны генконсульства в Харбине наталкивались на сопротивление различных начальников, назначенных разными правительствами на территории России⁴². В адрес китайских властей поступали даже требования со стороны русских организаций активнее осуществлять свои функции. В газете можно было прочесть такое представление: «К сведению китайских властей, в субботу, 17 июля, “Комитет Защиты Родины” готовит очередную панихиду по экс-императоре Николае II. На ответственности китайских властей лежит недопущение повторения

эксцессов, подобных имевшему место 27 июня»⁴³. Содержание материалов, опубликованных на страницах многочисленных газет, выходивших в Харбине в 1920 г., указывает на то, что проблемы внутривосточной борьбы в России и советско-японского противостояния волновали русское население полосы отчуждения КВЖД гораздо больше, чем русско-китайские отношения вообще и установление китайской власти над дорогой в частности.

Политику Бао Гуйцина продолжил новый Председатель Правления КВЖД Сун Сяолян (宋小濂), тем более что это шло в русле государственной политики Китайской Республики по ликвидации права экстерриториальности для выходцев из России. В «Сообщении российского посланника в Пекине на имя китайского министра иностранных дел от 24 сентября 1920 г.» говорилось: «Декретом от 23 сентября с. г. коренным образом изменяется положение русских граждан и их имуществ, основанное на постановлениях всех русско-китайских договоров»⁴⁴. В письме Сун Сяолян от 1 октября 1920 г. говорилось: «23 сентября с. г. от Президента получен нижеследующий приказ: “С русским посланником в Пекине и Русскими консулами в разных местах, как с утратившими ценз представительства, сношения должны быть немедленно прекращены, но дружественные отношения нашего государства по отношению к населению России остаются прежними. Жизнь и имущество спокойно проживающего русского населения в Китае, конечно, должны по-прежнему охраняться надлежащим образом”»⁴⁵.

Процесс превращения КВЖД из русско-китайской дороги в китайскую был завершен в начале октября 1920 г. Министр путей сообщения Китайской Республики подписал 2 октября 1920 г. в Пекине с руководством Русско-Азиатского банка Дополнительное соглашение о договоре на постройку и эксплуатацию КВЖД. В преамбуле к соглашению говорилось: «Китайское правительство 2 октября 1920 г. известило банк о своем решении временно, впредь до достижения соглашения с тем русским правительством, которое будет Китаем признано, взять в свои руки высшее руководство делами названной железной дороги и воспользоваться всеми теми преимуществами и специальными выгодами, которые Китаю предоставлены договором об эксплуатации»⁴⁶. Китайское правительство получило право назначать в Правление Общества КВЖД, кроме председателя, еще и четырех членов китайской национальности. Этот орган переходил под полный контроль Китайского правительства, но в форме обмена письмами стороны согласились с тем, что «управляющий дорогой будет русской национальности»⁴⁷.

С отмены 23 сентября 1920 г. права экстерриториальности для россиян начался процесс оформления новой системы правового положения выходцев из России. 30 октября 1920 г. Китайское правительство утвердило Правила административного подчинения проживающих в Китае русских граждан. В ст. 1 документа говорилось: «Находящиеся в пределах Китая русские граждане могут продолжать проживать в открытых для торговли портах или тех местах, в которых им до сего времени разрешено было проживать... при этом они, однако, обязаны подчиняться китайским законам и правилам»⁴⁸. 31 октября 1920 г. Декретом Президента КР в полосе отчуждения КВЖД «в целях удобства

судопроизводства» был установлен Маньчжурский особый район⁴⁹, позднее известный как Особый район Восточных провинций (ОРВП, 東省特別區, 东省特别区). Русские на КВЖД больше не имели своего суда, а могли участвовать в суде лишь в качестве советников или адвокатов.

По поручению Управляющего КВЖД бывший начальник штаба Заамурского округа пограничной стражи полковник А. М. Баранов проанализировал действия китайских властей с точки зрения международного права и национального законодательства: «В дальнейшем незаконная деятельность китайских властей на полосе отчуждения дороги выразилась: а) в уничтожении прав русских на свою экстерриториальность... правила были утверждены 30 октября 1920 г. Советом министров Китайской Республики; б) в учреждении на полосе отчуждения китайских судов и уничтожении русских судов (Декрет Президента Китайской Республики 31 октября 1920 г.); в) в уничтожении гражданского управления на полосе отчуждения»⁵⁰. Список этот имел продолжение. Полковник А. М. Баранов пришел к выводу: «Действия эти являются незаконными... и по форме, и по существу»⁵¹.

Принятые Китаем меры по установлению китайской власти над КВЖД хоть и были объявлены временными, но носили беспрецедентный характер и вызвали беспокойство и недовольство со стороны как проживавших в Китае русских, так и иностранных представителей. Исследователи на основе газетных публикаций сделали вывод: «Реакция эмигрантской общественности на выход документа была бурной. Среди настроений преобладали тревога и недоумение, характерные для интеллигенции и военных, считавших, что Китай не имел права отменять экстерриториальность»⁵². Е. Х. Нилус указывает: «Целый ряд общественных организаций Харбина, Городского самоуправления Биржевого комитета судебных деятелей и др. избрал особую делегацию в Пекин для выяснения дальнейшего правового положения местного русского населения»⁵³. Жившие и работавшие в Китае иностранцы также не поддержали действия китайских властей в отношении россиян. Иностранные дипломаты в Пекине предлагали китайскому правительству: «Сохранить возможно дольше прежние русские судебные установления как отношении учреждений, так и штатов их. Отныне эти судебные установления должны действовать от имени Китая, но применяя русские законы»⁵⁴.

Китайские власти создали в Харбине Судебную палату ОРВП, Окружной суд ОРВП, Полицейское управление ОРВП. Китай настойчиво проводил политику утверждения китайского суда в полосе отчуждения. Российский Пограничный суд отказался самораспуститься и был закрыт силой. Правда, китайские власти, как и обещали, не отказывались от использования русских юристов, специалистов в области суда, переводчиков, однако продолжали продвигать и свои кадры. В марте 1921 г. газета «Заря» сообщала: «Вчера в судебной палате представлялись начальству пять новых переводчиков, окончивших в Пекине школу русского языка»⁵⁵.

В начале 1921 г. указом президента Китайской Республики было создано Управление по делам городского и поселкового хозяйства в Особом районе Восточных провинций⁵⁶, начальником которого был назначен даоинь Дун Шиэнь

(董士恩). В опубликованном в Харбине в 1922 г. «Сборнике документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге» имеется перевод на русский язык Сообщения Биньцзянского даоиня и Комиссара по иностранным делам в Харбине Дун-ши-энь и Председателя Главного Цицикарского железнодорожного и дипломатического бюро в Харбине от 12 февраля 1921 г. В документе говорилось: «5 февраля с. г. издан приказ Президента Китайской Республики о назначении Дун-ши-энь совмещающим должность Начальника Городского Управления особого района восточных провинций и Ма-чжун-цзюня совмещающим должность Помощника Начальника Городского Управления. Во исполнение сего приказа мы... 12 числа сего месяца вступили в совмещение возложенных на нас обязанностей. Статьей 6 дополнительного договора о КВЖД предусматривается, что со дня заключения договора все права и обязанности О[бществ]ва КВЖД строго ограничиваются пределами его коммерческой деятельности и все политические права не допускаются (воспрещаются). Ввиду сего находящиеся в ведении Общества Городские Управления, как в Харбине, так и по всей линии... переходят в ведение нашего Управления. Продолжая действовать в порядке англо-русского Соглашения 1914 г., мы примем все меры к изменению в лучшую сторону Городского Управления для пользы и благополучия всего населения»⁵⁷.

Говоря о последующей истории КВЖД, Е. Х. Нилус пишет: «Русское население в полосе отчуждения в 1921 г. начало приспосабливаться к условиям проживания под эгидой китайских законов. Целый ряд учреждения бывшего русского правительства, как то: суд, почта, полиция — вошли в общую сеть китайских правительственных учреждений, а Управление дороги и городские и поселковые управления хотя фактически и находились в заведывании русских граждан, но получили твердый контроль со стороны китайских властей»⁵⁸. Стабильность в русско-китайских отношениях в новых условиях во многом обеспечивалась грамотной и успешной деятельностью русского руководства дорогой. Собрание акционеров Русско-Азиатского банка и представителей администрации КВЖД пригласило на должность Управляющего КВЖД опытного железнодорожника Б. В. Остроумова, которому удалось разрешить многие экономические проблемы и вновь сделать дорогу успешной и прибыльной.

Стабильность в русско-китайских отношениях не означала отказа китайских властей и общественности от борьбы за международное признание суверенитета над КВЖД. В начале 1922 г. в Харбине произошли события, описанные Е. Х. Нилусом: «В воскресенье 5 февраля по Китайской улице продефилировала толпа китайцев демонстрантов с оркестром музыки, национальными флагами и знаменами. Шествие было устроено в знак протеста против предполагаемой Вашингтонской Конференции интернационализации КВЖД»⁵⁹.

В 1922 г. Советская Россия и подконтрольная ей Дальневосточная Республика активизировали свое присутствие на КВЖД. В марте ДВР направила в Китай в качестве своего представителя бывшего военного следователя в Харбине В. Л. Погодина, но Харбин стали посещать и представители Советской России. Так, 2 марта в столице КВЖД проездом из Москвы в Пекин останавливался советский дипломат В. Д. Виленский-Сибиряков, а в августе

1922 г. в Харбине побывал А. А. Иоффе. Судя по публикациям харбинских газет, большая часть населения полосы отчуждения воспринимала советских представителей не как враждебных традиционному русскому миру большевиков-интернационалистов, а как соотечественников, посланцев России. И дело было не в «классовой солидарности», как в то время любили говорить советские пропагандисты. Советский специалист А. Д. Киржиц указывал, что на дороге жило лишь до 30 тыс. русских рабочих, а основную массу русского населения полосы отчуждения составляли «мещанско-обывательские и полутрудовые слои»⁶⁰. Основная масса русского населения КВЖД после начала нэпа в России стала воспринимать Советскую Россию как правопреемника старой России и защитницу русских интересов в Китае. В работе Е. Х. Нилуса нет свидетельств явных антисоветских настроений. Управляющий дорогой Б. В. Остроумов назвал деятельность русских на КВЖД в 1921–1924 гг. «исполнением своего долга перед Россией»⁶¹. В марте 1924 г. Л. М. Карахан писал: «Не только русские рабочие на КВЖД... и верхушка белогвардейская подчинилась нам, находится на нашей стороне»⁶².

Тем не менее наследие гражданской войны и политическое противостояние внутри русской общины на КВЖД сохранялись, что видно и из содержания харбинских газет, среди которых были издания антисоветской направленности. В воспоминаниях В. А. Слободчикова говорится: «В августе 1923 г. в Харбине проездом из Москвы в Пекин был дипломатический представитель советского правительства Л. М. Карахан. Его приезд по-разному воспринимался русскими жителями города... Мне запомнилась издевательская выходка газеты “Русский голос”... В слове “посла” буква “п” съехала на целую строчку вниз»⁶³. Отметим, что китайские власти оказывали давление на русскоязычную прессу. Например, начальник Полицейского управления ОРВП Цзинь Жунгуй на встрече с главными редакторами российских изданий заявил: «Я надеюсь, что все русские, находясь на территории Китая, смогут отойти от политической борьбы... Мы не позволим газетам заниматься подстрекательством, нарушать спокойствие Китая»⁶⁴.

В 1922 г. Советская Россия стала более настойчиво указывать на свои права на КВЖД, вмешиваться в дела дороги. 19 сентября советские представители передали в МИД КР меморандум, в котором говорилось: «Чрезвычайный полномочный представитель РСФСР в Китае имеет честь обратить внимание г[осподина] министра на полученное им сообщение, будто в Пекине 25 сентября состоится собрание, так называемых акционеров КВЖД... настоящее положение является незаконным и несанкционированным договором и поэтому, выражая надежду, что подобные факты не будут допущены, просит уведомить о мерах, которые правительство найдет нужным предпринять в этом отношении»⁶⁵. 23 октября советский представитель в своем меморандуме китайским властям указывал на информацию «из весьма авторитетных источников относительно криминальных проступков, совершенных и совершаемых нынешним Управлением КВЖД»⁶⁶.

Большевики, декларируя признание китайского суверенитета над полосой отчуждения, склонялись к захвату КВЖД. В «Бюллетене Информа-

онного отдела Дальне-Восточного секретариата Коминтерна» от 16 октября 1922 г. была представлена позиция известных большевистских деятелей по вопросу «О тактике в полосе отчуждения». В документе указывалось: «Тов[арищ] Лашевич предлагает более жесткую тактику по отношению к китайцам и если надо, он готов двинуть дивизию. Тов[арищ] Кубяк.... Предложение т[оварища] Лошевича походе на границу полосы отчуждения не вполне целесообразно, но демонстративный шум переброской войск к границе необходимо сделать. Ход пролетарской революции, заставляет нас сделать шаг к захвату полосы отчуждения»⁶⁷. Кроме того, большевики надеялись использовать КВЖД как базу для китайской революции, неслучайно в начале января в 1923 г. под присмотром советских представителей из Москвы в Харбин были направлены китайские коммунисты Чэн Дусю (陳獨秀) и Цюй Цюбо (瞿秋白)⁶⁸.

Русско-китайские отношения на КВЖД осложнялись внутривосточной ситуацией в Северо-Восточном Китае. В мае 1922 г. впервые нормальная работа КВЖД была нарушена начинавшейся гражданской войной в Китае. На восточном участке дороги начались бои между воинскими отрядами, поддерживавшими Чжан Цзолина (张作霖) и У Пэйфу (吴佩孚). Появление в полосе отчуждения КВЖД китайских войск, не подчинявшихся властям дороги, привело к возникновению новых проблем. Е. Х. Нилус писал: «Поставленные для охраны КВЖД мукденские войска, не подчиненные Главному штабу в Харбине, проявляли много своеволия, не желая считаться с железнодорожными правилами. Администрации дороги приходилось употреблять много усилий для предотвращения нежелательных конфликтов между линейными служащими и вновь прибывшими воинскими чинами»⁶⁹. Восстание было подавлено, но 14 августа «на ст[анции] Бухэду вспыхнул бунт среди китайских войск, присланных из Мукдена для охраны линии»⁷⁰, был убит начальник гарнизона, а станцию восставшие разграбили. В самом Харбине китайская охрана сохраняла стабильность и порядок. 16 октября 1922 г. харбинские газеты сообщили: «Сегодня в Харбин приезжает генерал Джу, назначенный командующим охранными войсками КВЖД. Ген[ерал] Джу облечен широкими полномочиями»⁷¹. Е. Х. Нилус писал: «14 октября в Харбин прибыл Главнокомандующий войсками охраны КВЖД, будущий Главноначальствующий Гражданской частью ген[ерал] Чжу-Цзы-Цяо»⁷².

В конце 1922 г. ДВР была ликвидирована, вся территория республики вошла в состав РСФСР, а высшим органом власти на соседних с Северо-Восточным Китаем территориях России стал Дальневосточный революционный комитет (Дальревком). Особоуполномоченным РСФСР на КВЖД в 1922 г. был назначен «хорошо известный Харбину по своей предшествующей деятельности быв[ший] военный следователь и педагог В. Л. Погодин»⁷³. Он проработал в Харбине до июня 1923 г. Через некоторое время Москва прислала в Харбин нового официального представителя — 5 сентября в должность вступил М. Я. Ракитин⁷⁴.

С 1922 г. Харбин стал центром советско-китайских торгово-экономических отношений. В столице КВЖД открылись представительства «Сибдальнешторга», «Доброфлота» и Транспортной конторы Амурского Государственного пароходства. В столице КВЖД также были открыты отделения «Дальбанка»,

«Дальгосторга», «Центросоюза», «Сибкрайсоюза», «Нефтесиндиката». Е. Х. Нилус писал: «2 апреля из Владивостока прибыл начальник Дальневосточного Округа путей сообщения инж[енер] Никольский. В Харбине инж[енер] Никольский знакомился с работами Главных механических мастерских, осматривал депо, вокзал, 8-й участок, Сунгарийские пристани и др. железнодорожные сооружения. Вместе с Никольским следовал в Читу его помощник Начальник военных сообщений 5-й армии Барский»⁷⁵. Управляющий КВЖД Б. В. Остроумов, уходя в отставку, заявил, что уже в 1921 г. «началась работа по восстановлению связи дороги с Россией»⁷⁶.

Однако и китайские власти продолжали проводить политику усиления своего контроля над дорогой, дальнейшей интеграции КВЖД с китайскими железными дорогами. Например, в марте 1923 г. из Пекина в Харбин была направлена специальная комиссия «для ознакомления с ведением бухгалтерии и счетоводства на КВЖД и выяснения возможной унификации этой отчетности с практикующиеся на китайских правительственных ж[елезных] д[орогах]»⁷⁷. 20 июля 1923 г. Правление КВЖД получило телеграмму Чжан Цзолина «с предложением упразднить Земельный отдел Управления КВЖД»⁷⁸. Вместо него было создано Управление по земельным делам Особого района Восточных провинций во главе с генералом Чжан Хуаньсяном (张焕相).

Китайская общественность также была настроена на полную передачу КВЖД под контроль китайского правительства. Е. Х. Нилус пишет: «19 марта в Фудзядяне состоялась грандиозная демонстрация в связи с требованием Китая об очищении Японией Дайрена и Порт-Артура... Неожиданно из-за речей некоторых ораторов демонстрация приобрела антирусскую окраску... требование о передаче Россией КВЖД»⁷⁹. Таким образом, хотя Советская Россия формально не имела никаких прав на КВЖД и не могла фактически контролировать дорогу, местное китайское население все же считало, что КВЖД оставалась российской. Представители Советской России в Китае в это время также постоянно заявляли, что КВЖД «является собственностью России»⁸⁰; того же мнения придерживалось подавляющее большинство русского населения.

В общих условиях борьбы различных политических сил за КВЖД непростая ситуация складывалась в межнациональных отношениях в Харбине. Е. Х. Нилус приводит такой пример: «19 февраля перед зданием Управления дороги толпа китайцев устроила демонстрацию против Управляющего дорогой инж[енера] Остроумова. По сообщениям китайских газет инж[енером] Остроумовым оскорблено национальное чувство китайцев постановкой 12 января в Желсобе в день бала политехников оперы “Сын мандарина” и оперетты “Гейша”»⁸¹.

Переговоры между советским и китайскими представителями, несмотря на то что СССР декларировал себя интернациональным государством, а в Китае власть центрального правительства была номинальной, назывались «русско-китайскими переговорами» и воспринимались как решение проблем между Российским и Китайским государствами. На самом деле сначала советские представители в борьбе за КВЖД делали ставку на региональных лидеров. Е. Х. Нилус писал: «24 августа в Мукдене между маршалом Чжан-Цзо-

Лином и Л. М. Караханом начались переговоры о государственных границах и о КВЖД. Китайская комиссия состояла из Чжан-Сяо-Ляна, Юй-Жень-Фына, председателя временного парламента Ли и Чжан-Шоу-Цзена, директора мукденского департамента иностранных дел»⁸². Эти переговоры успехов не имели, но при этом 31 мая 1924 г. в Пекине было подписано Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между СССР и КР.

Правительство Китайской Республики признало советские притязания на КВЖД. Полагаем, в числе факторов такого исхода переговоров было то, что дорога реально контролировалась в то время властями Северо-Восточного Китая, враждебными по отношению к правительству в Пекине. Вероятно, признание прав СССР на КВЖД было направлено на ослабление не только политических противников в Китае, но и позиций держав, ограничивавших старыми договорами суверенитет Китая. В отношении договоренности о КВЖД бывший российский дипломат И. Я. Коростовец отметил важную специфику нового соглашения: «Договор был интересен тем, что менял смысл концессии для строительства Китайской Восточной железной дороги. Концессия в свое время являлась частным институтом, что давало возможность обходить вопрос суверенных прав Китая. В данном случае, напротив, вопрос железной дороги решался непосредственным соглашением между русским и китайским правительствами, что отождествляло прямую передачу концессии первому, т. е. допущение суверенных прав на территории Китая. Кроме того, Китай действовал вопреки решению Вашингтонской конференции, которая передала ему только опеку над дорогой»⁸³.

Соглашение между Москвой и Пекином автоматически не меняло ситуацию на КВЖД, так как центральное правительство Китайской Республики в то время не контролировало полосу отчуждения дороги. Е. Х. Нилус описал сложившуюся ситуацию: «Подписанный в Пекине договор, разрешивший вопрос в общегосударственном масштабе, положил конец переговорам в Мукдене. Маршал Чжан-Цзо-Лин, заняв наблюдательную позицию по отношению к подписанному в Пекине соглашению по вопросу о КВЖД, отдал распоряжение китайским властям в Харбине сохранить на этой дороге прежнее положение»⁸⁴.

Реализовать свои права на КВЖД Советский Союз мог посредством соглашения с властями Северо-Восточного Китая, но против этого выступало правительство в Пекине. Лишь 11 сентября 1924 г. Политбюро ЦК РКП(б) приняло решение подписать договор с Чжан Цзолинем, и 20 сентября 1924 г. было подписано Соглашение между правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Автономных Трех Восточных Провинций Китайской Республики⁸⁵. Чжан Цзолинь пошел на подписание соглашения с СССР (очевидно, по причине войны с центральным правительством Китая) через день после выхода указа президента КР о начале военной экспедиции против властей Маньчжурии. История жизни русских на КВЖД под властью Китая без прямого участия Российского государства завершилась 3 октября 1924 г., когда дорогу приняла советская администрация.

Подводя итог рассмотрению соглашений 1924 г., можно согласиться с выводом, сделанным В. М. и М. В. Крюковыми: КВЖД осталась российской

концессией, «будучи закамуфлирована режимом совместного советско-китайского управления»⁸⁶. Однако де-факто право экстерриториальности теперь возвращалось не ко всем иностранцам российского происхождения, а лишь к тем россиянам, кто принял советское гражданство. Единая в правовом отношении российская община, существовавшая как до 1920 г., так и после отмены экстерриториальности, после перехода дороги под советский контроль перестала существовать.

Соглашение между правительством СССР и правительством Автономных Трех Восточных Провинций Китайской Республики от 20 сентября 1924 г. определило переход КВЖД под контроль Советского Союза. 3 октября 1924 г., когда дорога перешла под советское управление, по образному выражению исследователей, стало днем «Октябрьского переворота на КВЖД»⁸⁷. Российское общество, помнящее потрясения гражданской войны в России, с опаской восприняло переход КВЖД под контроль СССР, но китайские власти успокоили население. 7 октября 1924 г. вышло воззвание к населению Харбина, в котором говорилось: «Город Харбин и вообще все города и селения Особого района восточных провинций находятся на китайской территории, и русское население охраняется китайскими законами и властью»⁸⁸. Как показали дальнейшие события, стабильность в русско-китайских отношениях в ОРВП нарушена не была, а КВЖД становится зоной именно советско-китайского противостояния. Бывший советник в Китае и ректор Московского института востоковедения Г. Б. Скалов указал: «Почти на следующий день после соглашения 1924 г. на дороге начинаются непрерывные провокации против СССР»⁸⁹.

Таким образом, развитие русско-китайских отношений на КВЖД в 1920–1924 гг. было сложным и противоречивым. Здесь тесно переплетались проблемы собственно русско-китайского взаимодействия в полосе отчуждения КВЖД и противостояния властей Российского и Китайского государств. Советская Россия, отказавшаяся стать правопреемником Российской Республики в отношениях с Китаем, формально не имела прав на КВЖД, однако официальный Китай с 1920 г. выстраивал отношения с Советским государством как с будущим партнером по совместному управлению КВЖД. В тот период власти Китайской Республики последовательно проводили политику ликвидации неравноправных договоров и экстерриториальности, что поддерживали широкие круги китайской общественности, в том числе в Северо-Восточном Китае. Однако другие державы, с которыми Пекин был связан неравноправными договорами, требовали сохранения в Китае прав экстерриториальности для выходцев из России.

Период с 1920 по 1924 г. был временем, когда Китайское государство установило свою власть над полосой отчуждения КВЖД. Однако сделано было в таких формах, что интересы большинства российского населения не пострадали, условия жизни и работы почти не изменились. Русские были недовольны отменой экстерриториальности, опасались за свое будущее, но русско-китайское взаимодействие стало более тесным и плодотворным. Такая ситуация объясняется сложной системой социально-политической жизни в регионе, наличием сдержек и противовесов, толерантностью как китайской культуры в целом, так и политической жизни в Китайской Республике. Свою роль здесь

сыграли создание на приграничной с Северо-Восточным Китаем территории России Дальневосточной Республики и отказ в 1921 г. Советской России от политики «военного коммунизма».

Период 1920–1924 гг. стал временем не только успешного развития КВЖД как коммерческого предприятия, но и расцвета русского Харбина. Достаточно сказать, что именно в эти годы были открыты высшие учебные заведения, включая легендарный Политех. Было создано Общество изучения Маньчжурского края (東省文物研究會), в ноябре 1922 г. вышел первый номер журнала «Известия Общества изучения Маньчжурского края». Общественные инициативы русского населения были направлены на «дальнейшее сближение и сотрудничество русских и китайцев во благо и процветание Маньчжурии»⁹⁰. Показательным является такой факт: Общество изучения Маньчжурского края в 1922 г. было создано исключительно русскими учеными и общественниками, но Главноначальствующий ОРВП Чжу Цинлань (朱庆澜) прислал свое поздравление — «Искренне желаю успешных трудов в этом большом культурно-просветительном деле»⁹¹. Ярким свидетельством стабильности и успешного русско-китайского взаимодействия в полосе отчуждения стало празднование в 1923 г. 25-летнего юбилея КВЖД.

Важным фактором, обеспечившим относительную стабильность русско-китайских отношений в полосе отчуждения КВЖД, было то, что дорога являлась важным коммерческим предприятием, уже имевшим опыт решения проблем и достижения успеха. Успешное функционирование этого предприятия было выгодно и Китаю, и Советской России, и мировому сообществу, а занятие общим, интересным и взаимовыгодным делом сближало людей независимо от национальности, идеологических предпочтений и политических интересов.

Таким образом, под властью Китайской Республики и в ситуации тесного взаимодействия с китайцами, в исторических условиях, сложившихся в 1920–1924 гг., русское население в полосе отчуждения сохранило личные свободы и имущественные права, возможности сохранения традиционного образа жизни и культуры. Данный опыт русско-китайских отношений на КВЖД, безусловно, является интересным и требует дальнейшего изучения.

¹ См. об этом: Аблажей Н. Н. С востока на восток: Российская эмиграция в Китае. Новосибирск, 2007. С. 31.

² Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. Харбин, 1922. С. XXIII.

³ Баранов И. Г. Административное устройство Северной Маньчжурии // Вестник Маньчжурии / под ред. И Ли-чуна, Е. Г. Лиманова. Харбин, 1926. № 11–12. С. 17.

⁴ Киржиц А. Д. У порога Китая: русские в полосе отчуждения Кит.-Вост. жел. дор. // Сибирские огни. 1923. Кн. 4. С. 126.

⁵ Чжао Юнхуа. Русская пресса в Китае (1898–1956) / пер. с кит. А. А. Зеленовой. М., 2017. С. 101.

⁶ Нилус Е. Х. Управление дороги как центральный орган технического и административного надзора // Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus (далее — НИА. ЕКН). Box 1. Accession XX728–16.11. Л. 127.

⁷ Семенов Б. Китай и СССР // О Китае: политико-экономический сб. / под ред. А. Лозовского. М.; Л., 1928. С. 156.

- ⁸ *Аварин В.* Империализм в Маньчжурии. Т. 1: Этапы империалистической борьбы за Маньчжурию. 2-е изд., пересм. и доп. М.; Л., 1934.
- ⁹ *Мелихов Г. В.* Российская эмиграция в Китае (1917–1924 гг.). М., 1997. С. 79–97.
- ¹⁰ *Аблова Н. Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2004. С. 92–94.
- ¹¹ *Аблажей Н. Н.* С востока на восток: Российская эмиграция в Китае.
- ¹² *Смирнов С. В.* Российские эмигранты в Северной Маньчжурии в 1920–1945 гг. (проблемы социальной адаптации). Екатеринбург, 2007.
- ¹³ *Аурилене Е. Е.* Российская диаспора в Китае. 1920–1950-е годы. Хабаровск, 2008.
- ¹⁴ *Наземцева Е. Н.* На дипломатическом уровне: проблемы правового статуса русских эмигрантов в Китае в советско-китайских отношениях (1920–1940-е годы). СПб., 2016.
- ¹⁵ *Аблажей Н. Н.* С востока на восток. С. 72.
- ¹⁶ *Кротова М. В.* СССР и российская эмиграция в Маньчжурии (1920–1930-е годы). СПб, 2014.
- ¹⁷ *Кротова М. В.* В преддверии серебряного юбилея Китайско-Восточной железной дороги и Харбина // Исторический курьер. 2023. № 3 (29). С. 106.
- ¹⁸ *Смирнов С.* Эволюция российской диаспоры в Северо-Восточном Китае (конец XIX — середина XX в.) // Quaestio Rossica. 2024. Т. 12, № 1. С. 54.
- ¹⁹ *Наземцева Е. Н.* «Возвращение» СССР на КВЖД в первой половине 1920-х годов // Военно-исторический журнал. 2017. № 8. С. 21–22.
- ²⁰ *Романова Г. Н.* Взаимоотношения Советской России с Китаем и проблема КВЖД (1917–1920-е годы) // Проблемы Дальнего Востока. 2009. № 1. С. 105–115.
- ²¹ *Олейников И. В.* Антикризисная деятельность администрации КВЖД в революционное время (1917–1920 гг.). Новосибирск, 2012. С. 10.
- ²² *Баранникова Н. В.* Россияне в Северо-Восточном Китае (по материалам газеты «Заря». 1920-е годы) // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества: мат-лы Междунар. науч.-практ. конф. (Благовещенск — Хэйхэ, 10–12 июня 2011 г.) / отв. ред. Д. В. Буяров. Благовещенск, 2011. С. 7–11.
- ²³ *Крюков В. М., Крюков М. В.* Весна и осень революционной дипломатии: первое десятилетие советской политики в Китае. Т. 1: 1917–1922. М., 2015. С. 294.
- ²⁴ Там же. С. 42.
- ²⁵ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11.
- ²⁶ *Нилус Е. Х.* Краткий очерк важнейших политических событий пореволюционного периода (1917–1924 гг.), влиявших на деятельность Китайско-Восточной железной дороги // Русская Атлантида. 2009. № 35–37.
- ²⁷ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 2.
- ²⁸ Российский государственный исторический архив Дальнего Востока (РГИА ДВ). Ф. Р-2532. Оп. 2. Д. 2.
- ²⁹ По КВЖД в 1901 г. // Политехник (на правах рукописи). Сидней, 1972. № 4. 2 апр. С. 82–83.
- ³⁰ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 15.
- ³¹ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 200. Оп. 1. Д. 418. Л. 51.
- ³² *Дяо.* Положение иностранцев в Китае. Что готовит Китай к мирной конференции народов // Вестник Азии. 1918. Вып. 2. Харбин, 1918. С. VII.
- ³³ Там же. С. XVIII.
- ³⁴ Вперед. 1920. 16 июня. С. 4.
- ³⁵ Государственный архив Новосибирской области (ГАО). Ф. 867. Оп. 1. Д. 19. Л. 1.
- ³⁶ Вперед. 1920. 9 апр. С. 1.
- ³⁷ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 108.
- ³⁸ РГИА ДВ. Ф. Р-2532. Оп. 2. Д. 2. Л. 7.
- ³⁹ Дело России. 1920. № 12. 10 июня.
- ⁴⁰ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 108.
- ⁴¹ Вперед. 1920. 15 июля. С. 3.
- ⁴² Там же. 8 июля. С. 3.

- ⁴³ Там же. 15 июля. С. 3
- ⁴⁴ Сборник документов, относящихся к Китайско-Восточной железной дороге. Харбин, 1922. С. 290.
- ⁴⁵ Там же. С. 291.
- ⁴⁶ Там же. С. 266.
- ⁴⁷ Там же. С. 271.
- ⁴⁸ Там же. С. 296.
- ⁴⁹ Там же. С. 298.
- ⁵⁰ РГИА ДВ. Ф. Р-2532. Оп. 2. Д. 2. Л. 7.
- ⁵¹ Там же.
- ⁵² Баранникова Н. В. Россияне в Северо-Восточном Китае. С. 7.
- ⁵³ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 109.
- ⁵⁴ Сборник документов, относящихся к Китайско-Восточной железной дороге. С. 303.
- ⁵⁵ Заря. 1921. 3 марта. С. 3.
- ⁵⁶ Сборник документов, относящихся к Китайско-Восточной железной дороге. С. 225.
- ⁵⁷ Там же. С. 224.
- ⁵⁸ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 114.
- ⁵⁹ Там же. Л. 116.
- ⁶⁰ Киржиц А. Д. У порога Китая. С. 126.
- ⁶¹ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 130.
- ⁶² Переписка И. В. Сталина и Г. В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л. М. Караханом: документы, август 1923 г. — 1926 г. / сост., отв. ред. А. И. Картунова. М., 2008. С. 180.
- ⁶³ Слободчиков В. А. О судьбе изгнанников печальной... Харбин. Шанхай. М., 2005. С. 55.
- ⁶⁴ Чжао Юнхуа. Русская пресса в Китае (1898–1956). С. 100.
- ⁶⁵ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 114.
- ⁶⁶ Там же.
- ⁶⁷ ГАНО. Ф. П-1. Оп. 2. Д. 281. Л. 151.
- ⁶⁸ Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 495. Оп. 154. Д. 205. Л. 6.
- ⁶⁹ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 124–125.
- ⁷⁰ Там же. Л. 126.
- ⁷¹ Коммерческий телеграф. 1922. 16 окт. С. 2.
- ⁷² НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 127.
- ⁷³ Там же. Л. 62.
- ⁷⁴ Там же. Л. 140.
- ⁷⁵ Там же. Л. 134–135.
- ⁷⁶ Там же. Л. 127–131.
- ⁷⁷ Там же. Л. 134.
- ⁷⁸ Там же. Л. 137.
- ⁷⁹ Там же. Л. 134.
- ⁸⁰ Там же. Л. 138.
- ⁸¹ Там же. Л. 142.
- ⁸² Там же. Л. 139–140.
- ⁸³ Коростовец И. Я. От Чингис Хана до Советской Республики (краткая история Монголии с особым учетом новейшего времени). Улан-Батор, 2013. С. 376.
- ⁸⁴ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 146.
- ⁸⁵ 中俄边界条约集 Zhonghe bianjie tiaoyueji (Сборник соглашений о китайско-русской границе). Пекин, 1973. С. 218.
- ⁸⁶ Крюков В. М., Крюков М. В. Весна и осень революционной дипломатии: первое десятилетие советской политики в Китае. Т. 2: 1922–1926. М., 2015. С. 948.
- ⁸⁷ Мелихов Г. В. Белый Харбин: середина 20-х. М., 2003. С. 390.
- ⁸⁸ НИА. ЕКН. Вох 1. Accession XX728–16.11. Л. 150.
- ⁸⁹ Скалов Г. КВЖД. Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД. М.; Л., 1930. С. 9.

⁹⁰ Водянский Н. Одна из задач музея в Харбине // Известия Общества изучения Маньчжурского края. 2022. № 1. Ноябрь. С. 16.

⁹¹ Известия Общества изучения Маньчжурского края. 2023. № 3. Июнь. Вкладыш.

Статья поступила в редакцию 29 января 2024 г.

Рекомендована к печати 29 апреля 2024 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Дацышен В. Г. Русские в Особом районе Восточных провинций Китайской Республики. Проблемы русско-китайских отношений на Китайско-Восточной железной дороге в 1920–1924 годах // Новейшая история России. 2024. Т. 14, № 3. С. 636–656.

<https://doi.org/10.21638/spbu24.2024.307>

Аннотация: Статья посвящена проблемам русско-китайских отношений на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) в период, когда дорога перешла под власть Китайской Республики. Актуальность исследования обусловлена необходимостью изучения исторического опыта российских общин за рубежом в сложные периоды истории. Цель исследования — выявление и анализ проблем русско-китайских взаимоотношений на КВЖД в условиях установления китайской власти в полосе отчуждения, а также рассмотрение советско-китайского противостояния по вопросу принадлежности дороги. Для достижения этой цели восстанавливается историческая картина событий на КВЖД, в научный оборот вводятся новые исторические источники, в том числе материалы по истории КВЖД из фонда Е. Х. Нилуса архива Гуверовского института войны, революции и мира при Стэнфордском университете. Привлеченные к исследованию документы и материалы позволили дополнить историческую картину событий русско-китайских отношений в полосе отчуждения КВЖД, рассмотреть проблемы русских мигрантов в переломный период истории 1920–1924 гг. На протяжении всего этого периода китайцы последовательно формировали китайские государственные институты в Особом районе Восточных провинций, местная китайская общественность активно поддерживала политику утверждения китайского суверенитета в полосе отчуждения КВЖД. Значительное по численности и сложное по составу российское население полосы отчуждения КВЖД было недовольно отменой экстерриториальности, но при этом успешно встраивалось в систему Китайского государства, не порывая связей с Русским государством и традиционной культурой. В новых условиях русские на КВЖД сохранили образ жизни, свободу и материальное благополучие. Взаимовыгодное русско-китайское взаимодействие обеспечило политическую и экономическую стабильность русского населения в Особом районе Восточных провинций Китайской Республики в переходный период 1920–1924 гг.

Ключевые слова: русские эмигранты, Маньчжурия, Китай, Россия, русско-китайские отношения, Китайско-Восточная железная дорога, Особый район Восточных провинций.

Сведения об авторе: Дацышен В. Г. — д-р ист. наук, вед. науч. сотр., Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); проф., Сибирский федеральный университет (Красноярск, Россия); dazishen@mail.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

Сибирский федеральный университет, Россия, 660041, Красноярск, пр. Свободный, 79

FOR CITATION

Datsyshen V. G. 'Russians in a Special Area of the Eastern Provinces of the Republic of China: Problems of Russian-Chinese Relations on the Chinese Eastern Railway in 1920–1924', *Modern History of Russia*, vol. 14, no. 3, 2024, pp. 636–656.

<https://doi.org/10.21638/spbu24.2024.307> (In Russian)

Abstract: The purpose of the study is to identify and analyze the problems of Russian-Chinese relations on the Chinese Eastern Railway (CER) in the context of the establishment of Chinese power in the exclusion zone

and the Soviet-Chinese confrontation over the ownership of the road. To achieve this goal, the historical picture of events on the CER is being restored, new historical sources are being introduced into scientific circulation, including materials on the history of the CER from the E. Kh. Nilus Archive of the Hoover Institute of War, Revolution and Peace at Stanford University. The documents and materials involved in the study made it possible to supplement the historical picture of the events of Russian-Chinese relations in the exclusion zone of the Chinese Eastern Railway, and to consider the problems of Russian migrants during the turning point in history 1920–1924. Throughout this period, the Chinese consistently formed Chinese state institutions in the Special Region of the Eastern Provinces, and the local Chinese public actively supported the policy of asserting Chinese sovereignty in the CER right-of-way. The Russian population of the CER right-of-way, significant in number and complex in composition, was dissatisfied with the abolition of extraterritoriality, but at the same time successfully integrated into the system of the Chinese state, without breaking ties with the Russian state, without losing traditional culture. In the new conditions, Russians on the CER retained their traditional way of life, freedom and material well-being. Mutually beneficial Russian-Chinese interaction ensured the political and economic stability of the Russian population in the Special Region of the Eastern Provinces of the Republic of China during the transition period of 1920–1924.

Keywords: Russian emigrants, Manchuria, China, Russia, Russian-Chinese Relations, Chinese Eastern Railway, Special Region of the Eastern Provinces.

The research was supported by the Russian Scientific Foundation, project no. 23-48-00004 “Chinese Eastern Railway as a trans-border socio-cultural system: Studying its history, reconstructing and modeling mechanisms of cultural heritage protection”, <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>.

Authors: *Datsyshen V. G.* — Dr. Sci. in History, Leading Researcher, St. Petersburg State University (St. Petersburg, Russia); Professor, Siberian Federal University (Krasnoyarsk, Russia); dazishen@mail.ru

St. Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russia

Siberian Federal University, 79, pr. Svododnyi, Krasnoyarsk, 660041, Russia

References:

- Ablazhej N. N. *From east to east: Russian emigration in China* (Novosibirsk, 2007). (In Russian)
- Ablova N. E. *CER and Russian emigration in China: International and political aspects of history (first half of the 20th century)* (Moscow, 2004). (In Russian)
- Aurilene E. E. *Russian diaspora in China. 1920–1950s* (Khabarovsk, 2008). (In Russian)
- Avarin V. *Imperialism in Manchuria*. Vol. 1: *Stages of the imperialist struggle for Manchuria*. 2nd ed., revised and enlarged (Moscow — Leningrad, 1934). (In Russian)
- Barannikova N. V. ‘Russians in Northeast China (based on materials from the Zarya newspaper. 1920s)’, *Rossii i Kitai: istoriia i perspektivy sotrudnichestva: materialy Mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii*, pp. 7–11 (Blagoveshchensk, 2011). (In Russian)
- Baranov I. G. ‘Administrative structure of Northern Manchuria’, *Vestnik Man'chzhurii*, no. 11–12, pp. 5–26. (Harbin, 1926). (In Russian)
- Kartunov A. I., ed. *Correspondence of I. V. Stalin and G. V. Chicherin with the USSR plenipotentiary representative in China L. M. Karakhan: Documents, August 1923 — 1926* (Moscow, 2008). (In Russian)
- Kirzhicz A. D. ‘At the threshold of China: Russians in the Chinese Eastern Railway right-of-way’, *Sibirskie ogni*, vol. 4, 1923, pp. 126–143. (In Russian)
- Korostovec I. Ya. *From Chinggis Khan to the Soviet Republic (A brief history of Mongolia with particular consideration of Modern Times)* (Ulan-Bator, 2013). (In Russian)
- Krotova M. V. *USSR and Russian emigration in Manchuria (1920–1930s)* (St. Petersburg, 2014). (In Russian)
- Krotova M. V. ‘On the eve of the silver jubilee of the Chinese Eastern Railway and Harbin’, *Istoricheskii kur'er*, no. 3 (29), 2023, pp. 103–114. (In Russian)
- Kryukov V. M., Kryukov M. V. *Spring and autumn of revolutionary diplomacy: The first decade of Soviet policy in China*, vol. 1: 1917–1922 (Moscow, 2015). (In Russian)
- Kryukov V. M., Kryukov M. V. *Spring and autumn of revolutionary diplomacy: The first decade of Soviet policy in China*, vol. 2: 1922–1926 (Moscow, 2015). (In Russian)
- Melikhov G. V. *Russian emigration in China (1917–1924)* (Moscow, 1997). (In Russian)

- Melikhov G. V. *White Harbin: Mid-20s* (Moscow, 2003). (In Russian)
- Nazemtseva E. N. "'Return' of the USSR to the CER in the first half of the 1920s", *Voenno-istoricheskii zhurnal*, no. 8, 2017, pp. 16–24. (In Russian)
- Nazemtseva E. N. *At the diplomatic level: Problems of the legal status of Russian emigrants in China in Soviet-Chinese relations (1920–1940s)* (St. Petersburg, 2016). (In Russian)
- Nilus E. Kh. 'A brief outline of the most important political events of the post-revolutionary period (1917–1924), influencing the activities of the Chinese Eastern Railway', *Russkaia Atlantida*, no. 35–37, 2009. (In Russian)
- Oleynikov I. V. *Anti-crisis activities of the CER administration in revolutionary times (1917–1920)* (Novosibirsk, 2012). (In Russian)
- Romanova G. N. 'Relations between Soviet Russia and China and the problem of the Chinese Eastern Railway (1917–1920s)', *Problemy Dal'nego Vostoka*, no. 1, 2009, pp. 105–115. (In Russian)
- Skalov G. *CER. Imperialism and Chinese reaction in the events on the Chinese Eastern Railway* (Moscow — Leningrad, 1930). (In Russian)
- Slobodchikov V. A. *About the sad fate of exiles... Harbin. Shanghai* (Moscow, 2005).
- Smirnov S. 'The evolution of the Russian diaspora in Northeast China (late 19th — mid-20th century)', *Quaestio Rossica*, vol. 12, no. 1, 2024, pp. 49–65. <https://doi.org/10.15826/qr.2024.1.864> (In Russian)
- Smirnov S. V. *Russian emigrants in Northern Manchuria in 1920–1945 (social adaptation problems)* (Yekaterinburg, 2007). (In Russian)
- Vodyanskiy N. 'One of the tasks of the museum in Harbi', *Izvestiia Obshchestva izucheniia Man'chzhurskogo kraia*, November, no. 1, 2022, pp. 15–16. (In Russian)
- Zhao Yonghua. *Russian Press in China (1898–1956)*. Transl. from Chinese by A. A. Zelenova. (Moscow, 2017). (In Russian)

Received: January 29, 2024

Accepted: April 29, 2024