

Н. А. Вуль

Китайско-Восточная железная дорога и русские меньшинства в Маньчжурии

История Китайско-Восточной железной дороги (далее — КВЖД), привлекавшая внимание исследователей практически со времени завершения строительства¹, неотделима от истории крайне сложных и запутанных отношений ханьского большинства и двух групп русского меньшинства: 1) «советской», состоявшей из граждан СССР, направленных на КВЖД, и старожилов полосы отчуждения, принявших советское гражданство; 2) условно «белоэмигрантской», включавшей как русских, проживавших на территории КВЖД с дореволюционных времен, так и из лиц, оказавшихся там в качестве изгнанников после Гражданской войны.

Немалое число исследований посвящено истории международных отношений, затрагивавших регион КВЖД. В данных работах КВЖД рассматривается главным образом в качестве фактора, игравшего ключевую роль во внешней политике стран, чьи интересы в определенной степени были связаны с Маньчжурией², так как с конца XIX в. строительство железных дорог стало неотъемлемой частью борьбы за сферы влияния, а реализации проектов по строительству новых железнодорожных путей придавалось не меньшее значение, чем численности армии, силе военно-морского флота и опережению потенциального противника в гонке вооружений³.

***Вуль Никита
Александрович***
канд. ист. наук,
ст. преп.,
Национальный
исследовательский
университет «Высшая
школа экономики»
(Санкт-Петербург,
Россия)

Однако подобный несбалансированный «геополитический» подход к истории КВЖД выносит за рамки исследования главных субъектов истории — конкретных людей, проживавших в данном регионе, чьи жизни так или иначе были связаны с КВЖД. В последнее время наметился отказ от этого одностороннего подхода и все больше исследователей посвящают работы истории русской эмиграции в Китае⁴, взаимоотношениям советских граждан, проживавших в Маньчжурии, и тамошнего эмигрантского сообщества⁵ либо, наконец, становлению китайского национализма в Харбине⁶. Гораздо больше внимания стало уделяться не только русскому культурному наследию⁷ и ощущающемуся вплоть до настоящего времени влиянию, которое русское эмигрантское сообщество оказывало на культуру Северо-Восточного Китая⁸, но и самим изменениям в мировосприятии русского населения Харбина, ставшего более либеральным, чем в Российской империи⁹. Тем не менее ни в одной из подобных работ не предпринята попытка исследовать события, происходившие в Маньчжурии, с точки зрения взаимодействия большинства и меньшинства (в нашем случае — русского меньшинства и ханьского большинства).

С этой точки зрения ситуация, сложившаяся в Маньчжурии к середине 1920-х годов, была вполне уникальной. После того как маньчжуры покорили Китай, этническим ханьцам было запрещено селиться на родине своих новых властителей. Цинский двор пересмотрел политику недопущения ханьцев в Маньчжурию, но разрешил ханьскую колонизацию лишь в 1878 г.¹⁰ В 1897 г. началось строительство КВЖД, и вместе с этим в Маньчжурию устремился поток русских переселенцев: инженеров, строителей, служащих и т. д. Маньчжурия фактически превратилась в русскую колонию¹¹, куда в поисках лучшей доли перебиралось все больше и больше подданных Российской империи, в основном компактно селившихся в полосе отчуждения КВЖД. Типичным явлением была цепная миграция, когда вслед за перебравшимся в Маньчжурию и крепко вставшим на ноги переселенцем туда переселялась и его семья¹². Город Харбин, где находилось главное управление КВЖД, стал неформальной столицей русской колонии, а несколько позднее — домом для одного из крупнейших русских землячеств за рубежом.

Хотя ханьцы в Маньчжурии и составляли большинство населения, в Харбине их численное превосходство не было подавляющим. Кроме того, в середине 1920-х годов, на пике миграции из России, усилившейся в результате Гражданской войны и ее последствий, численность русских эмигрантов в Харбине достигла, согласно многим источникам, 100–120 тыс. чел., что составляло как минимум треть городского населения¹³. Еще около 35 тыс. русских эмигрантов проживали в других населенных пунктах вдоль железной дороги, уступавших по размеру Харбину.

Подобное положение вещей в сочетании с относительно поздним началом колонизации Маньчжурии ханьцами имело одно крайне важное последствие. Русское меньшинство, задействованное в строительстве и обслуживании КВЖД, не воспринимало ханьское большинство как хозяев Маньчжурии. В глазах русских китайцы в лучшем случае имели равные с ними права на землю, которая до этого была как бы «ничейной». Более того, русские, что

вполне понятно, воспринимали Харбин, «напоминавший луковичными куполами церквей, фасадами домов в стиле ампир и легким налетом модерна архитектуру Москвы и Петербурга»¹⁴ «своим» городом, а китайцев, проживавших в нем, — скорее гостями, нежели хозяевами¹⁵.

С учетом сказанного неудивительно, что русские колонисты в массе своей относились к китайскому большинству с известной долей пренебрежения — парадоксальным образом это защитило русскую колонию от китаизации после краха Российской империи. Американский исследователь Оуэн Латтимор, путешествовавший по Маньчжурии в 1920–1930-е годы, писал: «Китайцы не добились практически ни малейшего успеха не только в поглощении этой крупной иноземной общины, но и в оказании на нее сколь бы то ни было заметного влияния»¹⁶. Он отмечал, что русское население Маньчжурии «никоим образом не сочувствует интересам китайцев и не разделяет их взглядов... упрямо оставаясь равнодушным к Китаю и неосведомленным о Китае»¹⁷. По словам Латтимора, даже браки с китайцами и китайский образ жизни воспринимались русскими как «удел неудачников». Помимо этого, знание китайского языка служило индикатором социального статуса: «Чем более успешен тот или иной русский, тем менее вероятно, что он владеет китайским»¹⁸. «Русские были хозяевами в полосе отчуждения и поэтому даже не стремились изучать язык страны, в которой они жили... запоминали несколько общеупотребительных китайских слов, но страшно их коверкали и, как правило, произносили их на русский манер, чем приводили в ужас специалистов-китаеведов», — свидетельствует один из харбинцев В. Петров¹⁹. Подобное отношение русских к китайцам как нельзя лучше выразила эмигрантская поэтесса Е. Рачинская: «Все эти Чжаны, Суны и Ли подавали нам чай в наших по-европейски отделанных и обставленных конторах, всегда успевали поднести зажженную спичку к сигарете... хозяина, они никогда не опаздывали доставить нам... свежий, еще утренний хлеб... за гроши приносили... идеально выутюженные и накрахмаленные летние платья... Они были лучшей на свете прислугой»²⁰.

Пренебрежительное отношение к китайскому большинству лишь усилилось после Октябрьской революции, когда русская община в Маньчжурии лишилась поддержки метрополии. Власть в регионе перешла в руки китайского большинства. Поначалу китайцы, как отмечает В. Петров, «не совсем уверенно проявляли свою власть»²¹. Все началось с изменений правил дорожного движения: с правостороннего на левостороннее. Существенные же перемены происходили «позже и постепенно»²². Процесс упрочения китайской власти в регионе ускорился летом 1920 г. Китайские войска заняли русское консульство в Харбине и взяли под контроль русские суды. Китайские власти объявили, что русские лишаются права экстерриториальности. Иными словами, теперь русских жителей Харбина могли арестовывать, предавать суду и выносить им приговоры по нормам китайского права, и «подобной возможностью китайцы пользовались всякий раз, как только им она им подворачивалась». Американский дипломат Хансен подчеркивал, что утрата русскими поддержки со стороны своего правительства привела к утрате престижа «белого человека»:

«Китайские власти, похоже, только рады отомстить за те страдания, которые они якобы потерпели от рук белых»²³.

Поскольку суды отныне находились под контролем китайцев, а русские утратили права экстерриториальности, то именно русские обитатели Маньчжурии стали наиболее незащищенными жертвами издержек китайской судебной системы. Русским жителям Харбина казалось, что «их» город внезапно захватил вторгнувшийся неведомо откуда враг. Подавляющее большинство китайских судей являлись чиновниками, служившими еще при Цинской династии, и они, как правило, не имели представления о нормах международного права, а подчас и самого юридического образования (по крайней мере в европейском понимании этого слова). Вместо того чтобы стать провозвестниками правосудия, китайские юристы всякий раз пытались продемонстрировать свою власть и подчеркнуть, что теперь судебная система перешла в руки китайцев. По словам Хансена, они полностью игнорировали «базовые принципы правосудия и человечности, являющиеся общепринятыми во всем цивилизованном мире»²⁴. Складывавшееся положение представлялось тем более трагичным, что русские, в отличие от других иностранцев, «хотя бы имевших определенные возможности жаловаться на произвол», данных возможностей оказались полностью лишены²⁵.

Этнические конфликты между китайцами и русскими вспыхивали и на бытовом уровне. Русские газеты, выходившие в Харбине, упоминают о неспровоцированных нападениях китайских солдат на русских, в ходе которых жертвы этих нападений подвергались жестоким избиениям. Один из западных журналистов в передовице англоязычной газеты «Peking and Tientsin Times» мрачно отмечал: «Все иностранцы из Харбина, общавшиеся со мной, испытывают омерзение от действий китайцев, откровенно рассказывая мне о том, сколь грубо, сколь жестоко китайцы обращаются с русскими, после того как те попали под их юрисдикцию»²⁶. Американский посол в Китае Чарльз Крейн также упоминает об «однозначно враждебном отношении китайцев к русским»²⁷.

Китайские власти укрепляли свои позиции и на административном уровне. Так, в 1926 г. фактический правитель Маньчжурии генерал Чжан Цзолинь принял решение распустить городской совет Харбина, преимущественно состоявший из русских: «[Поскольку] подведомственные [совету] территории принадлежат Китаю, то и управление [ими] должно быть организовано исключительно из китайцев»²⁸. Распустив городской совет, Чжан Цзолинь одним выстрелом убил двух зайцев: он не только отстранил от управления городом русских, но и, с его точки зрения, ликвидировал «советскую угрозу», ибо подавляющее большинство членов городского совета имели советское гражданство²⁹.

Появление советских граждан в Маньчжурии после того, как в 1924 г. КВЖД перешла под совместное советско-китайское управление, еще больше усложнило отношения между русским меньшинством и китайским большинством. Советско-китайское Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между СССР и Китайской Республикой, заключенное 31 мая 1924 г., и Соглашение о временном управлении КВЖД, подписанное в тот же день, с одной стороны, открыли новую страницу в истории КВЖД

и советско-китайских отношений в целом, а с другой — привели к образованию в Маньчжурии нового меньшинства — советских граждан. Таким образом, в Маньчжурии сложилось уникальное положение с точки зрения изучения взаимодействия большинства и меньшинства. С 1924 г., когда КВЖД перешла под совместное советско-китайское управление, и вплоть до продажи железной дороги советским правительством Маньчжоу-Го в 1935 г. в Маньчжурии проживали две крупные группы, выступавшие в качестве политических антагонистов по отношению друг к другу, но при этом бывшие едиными этнически, лингвистически и культурно. Кроме того, притом что каждая из этих групп являлась меньшинством относительно китайского большинства, «советская» группа вдобавок была меньшинством и по отношению к «белоэмигрантской», втроекратно превосходившей по численности новоприбывших из Советского Союза. Наряду с этим эмигранты во многом зависели от советских граждан, которые вместе с китайцами контролировали КВЖД.

Новые хозяева КВЖД не принесли Маньчжурии столь ожидаемого мира. Наоборот, поспешные, необдуманные решения советских управленцев, дискриминация как китайцев, так и эмигрантов неизбежно привели к росту напряжения. Сразу после передачи железной дороги новым владельцам, официально состоявшейся 3 октября 1924 г., китайская полиция арестовала бывшего управляющего дорогой Б. В. Остроумова, а также его коллег И. А. Михайлова, С. Л. Гондатти, и С. Т. Оффенберга. Невзирая на то что формально арест санкционировал Чжу Циньлань, глава Особого района восточных провинций, в состав которого входила полоса отчуждения КВЖД, по слухам, приказ был отдан в результате давления со стороны нового советского управляющего железной дорогой А. Н. Иванова. Несмотря на заверения Иванова, что впредь работники КВЖД могут не опасаться преследований и притеснений, на следующий же день он заявил, что присутствие на линии недругов Советского государства будет препятствовать установлению добрососедских отношений между СССР и Китаем, а потому от этих врагов необходимо избавиться. Аресты продолжились, и 7 октября главный бухгалтер КВЖД М. И. Степунин разделил печальную участь своих коллег. Местные острословы назвали передачу КВЖД «октябрьской революцией на железной дороге»³⁰.

Хотя ст. 1 и 5 Соглашения о временном управлении КВЖД, подписанного в Пекине и подтвержденного 20 сентября 1924 г. в Мукдене, утверждали, что назначение служащих в различных управлениях дороги будет производиться на основе принципа равного представительства граждан СССР и Китайской Республики, данные положения договора фактически не выполнялись. Формально все это происходило в рамках закона, поскольку в примечании к ст. 10 Мукденского соглашения говорилось, что «наем служащих обеих национальностей должен находиться в зависимости от опыта, личных качеств и пригодности кандидатов»³¹, а не являться исполнением принципа паритетности. В результате на каждых двух китайских служащих приходилось трое советских назначенцев. Советские граждане возглавили 22 из 26 ведомств КВЖД, заняв 77 % всех должностей³². Британский дипломат Филлипс, работавший в Харбине, в одном из своих отчетов отмечал, что китайские члены правления КВЖД «практически

не имели никакого влияния», тогда как Советский Союз «неуклонно упрочивал свое положение на КВЖД»³³.

Свидетельствами такого «упрочения положения» Советского Союза в Маньчжурии стали закрытие церковного отдела при КВЖД в ноябре 1924 г., запрет на преподавание в школах Закона Божьего в декабре того же года и в конечном счете массовая чистка в школах на линии, приведшая к увольнению учителей, не разделявших просоветских взглядов³⁴. Британский консул в Харбине отмечал, что прием советских учителей в русские школы, расположенные в зоне отчуждения КВЖД, на места уволенных эмигрантов открывал «первоклассные возможности для пропагандистской деятельности»³⁵. Китайское чиновничество и элиты также были обеспокоены инициированной А. Н. Ивановым дискриминацией эмигрантских работников КВЖД, в том числе тех, кто принял китайское гражданство.

9 апреля 1925 г. Иванов нанес очередной удар, опубликовав приказ № 94, согласно которому все работники КВЖД, «не зафиксировавшие» своего китайского или советского гражданства до 31 мая, с 1 июня подлежали увольнению, причем не только лица без гражданства, но и граждане иных государств, кроме Китая и СССР³⁶. Действия Иванова, названные врио председателя правления дороги Лю Чэном «позорными»³⁷, заставили вмешаться уже самого председателя правления Бао Гуйцина. Он заявил, что приказ не имеет юридической силы, поскольку Иванов издал его, предварительно не заручившись одобрением совета правления. 19 мая Бао Гуйцин выпустил постановление, расклеенное на стенах домов Харбина, отменявшее приказ № 94. На помощь А. Н. Иванову пришел советский посол в Китае Л. М. Карахан. Сперва он отдал распоряжение советскому консулу в Харбине И. П. Грандту не обращать внимания на постановление Бао Гуйцина и всячески способствовать выполнению приказа А. Н. Иванова. Через два дня, 23 мая 1925 г., Карахан направил ноту китайскому министру иностранных дел Шэнь Жуйлиню, заявив, что приказ Иванова полностью обоснован, и сославшись на ст. 5 Соглашения о временном управлении КВЖД, в которой говорилось о принципе равного представительства граждан Китая и СССР при назначении на разные посты на железной дороге, при этом не упоминались ни граждане других государств, ни лица без гражданства. Карахан потребовал не только отмены постановления Бао Гуйцина, но и отставки самого Бао на том основании, что он за девять месяцев так и не приступил к выполнению обязанностей председателя правления. Демарш возымел действие. 4 июня 1925 г. в Харбине состоялись переговоры генконсула СССР И. П. Грандта и дипломатического комиссара Цай Юньшэна. В результате китайская сторона пошла на уступки: с дороги увольняли всех служащих без гражданства (424 чел.), а 13 июня 1925 г. китайское правительство отозвало Бао Гуйцина³⁸.

Претворение в жизнь приказа Иванова повлекло за собой несколько важных последствий. Одно из них непосредственно связано с уникальностью харбинского эмигрантского сообщества. В отличие от других русских эмигрантских обществ, например шанхайского, представители которого, «будь то богатые или бедные, образованные или неграмотные... имели одну общую

черту — ненависть к большевикам, лишившим их всего, заставившим покинуть Родину и жить во всем завися от иностранцев»³⁹, далеко не все харбинские эмигранты разделяли подобные чувства. Многие работавшие на КВЖД, по словам Ф. Патрикеева, стали эмигрантами заочно. Речь шла о людях, переехавших в Маньчжурию или родившихся там до Октябрьской революции и не испытывавших враждебных чувств к советскому режиму. В этом они кардинально отличались от «классических» белоэмигрантов, которые перебрались в Китай после 1917 г., «проголосовав ногами» против большевистской власти⁴⁰. Приказ Иванова, с одной стороны, настроил против советской власти и ее представителей тех эмигрантов, которые до этого относились к ним как минимум нейтрально, а с другой — расколол эмигрантское общество в Харбине, создав в нем новые точки напряженности⁴¹.

После воплощения в жизнь приказа Иванова и увольнения не определившихся с гражданством работников распределение должностей среди русских на КВЖД стало таким: 62% — советские граждане, 38% — принявшие китайское гражданство⁴². Впрочем, принятие китайского гражданства не избавило русских работников на КВЖД от бед, поскольку они часто становились жертвами дискриминации со стороны советского руководства. Их обходили по службе, отказывали в предоставлении отпусков, сокращали оклады, увольняли без всякой причины⁴³ или же за антисоветские высказывания⁴⁴. При этом заместитель председателя правления КВЖД Люй Жуаньхуань свидетельствовал об известных ему случаях приема на работу служащих «исключительно в силу имевшегося у них советского гражданства»⁴⁵.

Жесткое и бескомпромиссное поведение, по крайней мере на начальном этапе, стало визитной карточкой советской администрации на КВЖД. Одна из харбинских газет отмечала: «Никогда царское правительство в лице его агентов в Маньчжурии не позволяло в таких наглых тонах разговаривать с Китаем, как это позволил себе тов. Иванов. Большевикам... надо подумать о пресечении своего высокомерного и презрительного отношения к Китаю»⁴⁶. Китайские власти не стали медлить с ответом. Уже в конце февраля 1925 г. произошло массовое увольнение служащих внутренней охранной стражи и железнодорожной полиции. Всего со службы уволили 516 русских и ни одного китайца. Объяснений случившемуся имелось два: 1) сокращение ассигнований на полицию и охрану; 2) приведение количества русских полицейских чинов в равное соотношение с китайскими, как того требовал советско-китайский договор. В газетах отмечалось, что уволили главным образом тех, кто получил советское гражданство. Вполне вероятно, что именно для этого за два месяца до увольнения был проведен письменный опрос о том, кто из работников полиции получил советское гражданство (или подал на него документы), а кто — нет⁴⁷.

Помимо этого, китайские власти развернули репрессии против советских граждан. Произвол, необоснованные аресты, обыски, избиения, систематические разгоны всякого рода собраний и союзов — от профессиональных союзов до родительских и педагогических советов русских учебных заведений, вмешательство в университетскую и школьную жизнь, запрещение каких бы то ни было научных лекций, как публичных, так и в стенах высших учебных

заведений, — все это сделалось обычным явлением в отношении граждан СССР⁴⁸. Белоэмигранты Харбина тоже порой не упускали шанса отыграться, особенно те, кто работал в китайской полиции. С. С. Балмасов отмечает, что во время советско-китайского конфликта на КВЖД в 1929 г. полицейские из числа эмигрантов сколачивали целые состояния на вымогательстве, жертвами которого становились граждане с советскими паспортами. Как правило, следователи сысского отделения наносили визит имевшему советский паспорт богатому коммерсанту и заявляли, что он на подозрении и ему грозит тюрьма, после чего предлагали альтернативу: либо немедленный арест, либо выкуп, после выплаты которого дельца оставляли в покое⁴⁹. Также белоэмигранты распространяли слухи о скорой неминуемой войне Советского Союза и Китая, которым китайские власти «охотно верили»⁵⁰, в силу чего обстановка, и без того напряженная, накалялась еще больше.

И все же, несмотря на в целом враждебные отношения между эмигрантским и советским меньшинством, бывали моменты, когда общая русская идентичность брала верх над политическими разногласиями. Как правило, это случалось во время конфликтов с китайским большинством. Так, 10 ноября 1925 г. управляющий КВЖД Иванов издал приказ, вступающий в силу 1 декабря того же года, запрещающий перевозку китайских войск в кредит, что в итоге привело к его аресту китайскими властями 21 января 1926 г. После того как под давлением советского правительства Иванова отпустили 26 января и он пришел в театр, «вся присутствовавшая там буржуазная... или чисто белогвардейская публика встала со своих мест и устроила ему грандиозную овацию как национальному герою», о чем с крайним неудовольствием нарком иностранных дел Чичерин писал Карахану⁵¹. Произошедшему в театре есть только одно объяснение: эмигранты воспринимали Иванова в первую очередь как русского человека, а не советского гражданина, как пострадавшего от китайцев, но вышедшего из схватки победителем. У эмигрантов имелись все основания воспринимать Иванова подобным образом, поскольку политика советской администрации на КВЖД по отношению к китайцам была эмигрантам знакома — она являлась продолжением царской политики. Чичерин отмечал, что «линия беспощадной твердости», которой придерживался Иванов, представлялась бы уместной, будь он царским генералом, опирающимся на стотысячную армию. «Царская политика имела внутреннюю гармонию. Наша — нет... На практике мы проводим линию в духе царских сатрапов», — сетовал Чичерин⁵².

Точно такая же тенденция к единению двух разобщенных с политической точки зрения групп наблюдалась во время советско-китайского конфликта 1929 г., когда фактический правитель Маньчжурии Чжан Сюэлян попытался захватить КВЖД. Оперативное военное вмешательство Советского Союза способствовало скорейшему разрешению конфликта и восстановлению совместного советско-китайского управления дорогой. Оуэн Латтимор не без удивления отмечает, что «в целом, русское эмигрантское сообщество (по крайней мере городское население) радовалось поражению китайцев»⁵³. Характерно, что китайская полиция даже не пыталась останавливать массовые драки между

советской и эмигрантской молодежи, поскольку однажды, предприняв подобную попытку, она стала «объектом избиения с обеих сторон»⁵⁴.

Складывается впечатление, что чувство неприязни, которую испытывали эмигранты к китайцам, было сильнее антипатии к соотечественникам, придерживавшимся иных политических взглядов. Общая русская идентичность оказывалась сильнее политических разногласий. Некоторые исследователи полагают, что за исключением незначительного числа «непримиримых»⁵⁵, имевшихся в обоих лагерях, и советское и эмигрантское меньшинство имели куда больше общего, чем это могло показаться на первый взгляд. Жизнь бок о бок с большинством, кардинально отличавшимся культурно, лингвистически и этнически, до известной меры нивелировала внутренние политические разногласия. По прошествии многих лет и граждане СССР, и те, кто никогда не имел советского гражданства, называли себя в мемуарах харбинцами, будто бы акцентируя внимание на том, что общий опыт проживания в чужой стране перевешивает любые идеологические установки⁵⁶.

Японская интервенция в Маньчжурию в 1931–1932 гг. дала русским эмигрантам новую надежду на то, что Япония, цивилизованная страна, казавшаяся им по духу почти что европейской, наконец восстановит порядок, с одной стороны, поставив на место китайцев, с другой — ограничив советское влияние в регионе. По свидетельству очевидца Амлето Веспы, когда японские войска вступали в Харбин, тысячи русских эмигрантов высыпали на улицу с японскими флагами, приветственно крича солдатам «Банзай!». После этого эмигранты прошли по городу, «славя японцев и выкрикивая проклятия и оскорбления в адрес китайцев»⁵⁷.

Вопреки ожиданиям, появление японцев отнюдь не улучшило эмигрантскую долю. Напротив, японская оккупация Маньчжурии и создание марионеточного государства Маньчжоу-Го сделали условия жизни столь невыносимыми⁵⁸, что русские эмигранты массово начали покидать Харбин, перебираясь главным образом на юг, в Шанхай, под защиту иностранных концессий⁵⁹. Некоторые эмигранты, приняв советское гражданство, уезжали в СССР. К середине 1930-х годов русскоязычное население Харбина уменьшилось до 30 тыс. чел. В 1935 г. Советский Союз продал Китайско-Восточную железную дорогу Маньчжоу-Го, что, в свою очередь, вызвало отъезд в СССР практически всех советских граждан и завершило этот этап существования русского меньшинства на КВЖД.

¹ См., напр.: *Верещагин А.* В Китае. Воспоминания и рассказы, 1901–1902 гг. СПб., 1903. С. 24–45.

² См., напр.: *Аблова Н. Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2005; *Patrikeeff F.* Russian politics in exile: the Northeast Asian balance of power, 1924–1931. New York, 2002.

³ См., напр.: *Elleman B. A., Köll E., Matsusaka Y. T.* Introduction // *Manchurian Railways and the Opening of China* / eds B. A. Elleman, S. Kotkin. New York, 2009. P. 3–9.

⁴ См., напр.: *Аблажей Н. Н.* С востока на восток: Российская эмиграция в Китае. Новосибирск, 2007.

⁵ См., напр.: *Кротова М.В.* СССР и российская эмиграция в Маньчжурии, 1920-е — 1950-е гг.: дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2014.

⁶ См., напр.: *Carter J.H.* Creating a Chinese Harbin: Nationalism in an International City, 1916–1932. London, 2002.

⁷ См., напр.: *Масленникова Д.С.* Русский стиль в архитектуре православных храмов в Китае // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2007. № 3. С. 26–32.

⁸ См., напр.: *Самойлов Н.А.* Историческое наследие КВЖД и формирование образа России на Северо-Востоке Китая // Ученые записки Петрозаводского государственного университета. 2018. № 2 (171). С. 88–94.

⁹ См., напр.: *Wolff D.* To Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. Stanford, 1999.

¹⁰ См. подробнее: *Duara P.* Between Empire and Nation: Settler Colonialism in Manchukuo // Settler Colonialism in the Twentieth Century / eds C. Etkins, S. Pedersen. London, 2005. P. 59–78.

¹¹ До Октябрьской революции те, кто имел далеко идущие планы обогащения Российской империи за счет Маньчжурии, нередко называли данный регион Желтороссией. См. об этом: Материалы о правовом положении русских в Маньчжурии // Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 323. Оп. 5. Д. 1175. Л. 33.

¹² См. об этом: *Moustafine M.* Russians from China: Migrations and Identity // *Cosmopolitan Civil Societies Journal*. 2013. Vol. 5, no. 2. P. 146.

¹³ Некоторые источники указывают, что в 1925 г. большинство жителей Харбина были русскими. Их численность составляла 70 тыс. чел., тогда как китайцев насчитывалось только 50 тыс. чел. Также в городе проживало около 1 тыс. европейцев и 3,5 тыс. японцев (РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1175. Л. 27). В 1913 г. русские тоже составляли большинство населения Харбина — 60%. См. об этом: *Аблажей Н.Н.* С востока на восток. С. 39.

¹⁴ *Moustafine M.* Russians from China. P. 144.

¹⁵ Д.С. Масленникова отмечает, что предпочтение византийской и неорусской стилистике храмов отдавалось для усиления национальной самоидентификации членов русской общины на чужбине (*Масленникова Д.С.* Русский стиль в архитектуре... С. 27). Н.Н. Крадин также упоминает, что при возведении харбинских храмов за основу брались проекты известных русских соборов и церквей, в которые вносились существенные коррективы сообразно объему ассигнований, выделенных на строительство (*Крадин Н.Н.* Русское архитектурное наследие в Харбине // *Россия и АТР*. 2003. № 1. С. 85).

¹⁶ *Lattimore O.* Manchuria, cradle of conflict. New York, 1932. P. 248.

¹⁷ *Ibid.* P. 248.

¹⁸ *Ibid.* P. 247.

¹⁹ *Петров В.* Город на Сунгари. Вашингтон, 1984. С. 18.

²⁰ Цит. по: *Гончаренко О.Г.* Русский Харбин. М., 2009. С. 40.

²¹ *Петров В.* Город на Сунгари. С. 22.

²² Там же.

²³ Цит. по: *Carter J.H.* Creating a Chinese Harbin. P. 113.

²⁴ Цит. по: *Ibid.* P. 109–110.

²⁵ Цит. по: *Ibid.* P. 111.

²⁶ Цит. по: *Ibid.* P. 108.

²⁷ Цит. по: *Leong Sow-Theng.* Sino-Soviet diplomatic relations, 1917–1926. Honolulu, 1976. P. 114.

²⁸ РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1175. Л. 42.

²⁹ Там же. Л. 40.

³⁰ *Аблова Н.Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае. С. 158–159.

³¹ Документы внешней политики СССР: в 24 т. Т. 7: 1 января — 31 декабря 1924 г. / под ред. Г.К. Деева. М., 1963. С. 342–343, 345, 461.

³² *Elleman B.A.* The Soviet Union's Secret Diplomacy Concerning the Chinese Eastern Railway, 1924–1925 // *The Journal of Asian Studies*. 1994. Vol. 53, no. 2. P. 476.

³³ China: Political Reports, 1911–1960: in 11 vols / ed. by R.L.Jarman. Vol. 3: 1924–1927. London, 2001. P. 197.

³⁴ Многие учителя даже не считали нужным скрывать свои антисоветские взгляды. Так, 21 мая 1925 г. трое учителей в здании железнодорожного собрания станции Цицикар сорвали со стены портрет В. И. Ленина и разорвали его (РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 49. Л. 5).

³⁵ China: Political Reports, 1911–1960. Vol. 3. P. 306; *Lensen G.A.* The damned inheritance: the Soviet Union and the Manchurian crises, 1924–1935. Tallahassee, 1974. P. 17.

³⁶ КВЖД только для граждан России и Китая // Новости жизни. 1925. 10 апр. С. 3.

³⁷ China: Political Reports, 1911–1960. Vol. 3. P. 208.

³⁸ *Tang P.* Russian and Soviet policy in Manchuria and Outer Mongolia, 1911–1931. Durham, 1958. P. 184; *Аблова Н. Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае. С. 158–159; Документы внешней политики СССР. Т. 8: 1 января — 31 декабря 1925 г. / под ред. И. К. Коблякова. М., 1963. С. 327–330.

³⁹ *Powell J.B.* My Twenty Five Years in China. New York, 1945. P. 59.

⁴⁰ *Patrikeeff F.* Russian politics in exile. P. 53.

⁴¹ Одна из харбинских эмигранток отзывалась о принявших советское гражданство следующим образом: «Осуждать трудно... но все же как-то неприятно было видеть, как постепенно люди, казавшиеся стойкими, поддавались соблазну золотого тельца и продавали душу Анти-христу» (цит. по: *Кротова М. В.* СССР и российская эмиграция в Маньчжурии... С. 67). Многие из эмигрантов порывали со своими «новосоветскими» друзьями и знакомыми, отказываясь пожимать им руку при встрече (Там же. С. 66–67).

⁴² *Аблажей Н. Н.* С востока на восток. С. 75.

⁴³ *Кротова М. В.* СССР и российская эмиграция... С. 135. — Один из китайских чиновников отмечал, как для него удивительно то, что на КВЖД на русских работников, принявших китайское гражданство, «производятся различные нажимы вплоть до увольнения». Это представлялось ему тем более удивительным, что в Харбине имелось множество иностранных контор, в которых работали русские с китайским гражданством, но ничего подобного там не наблюдалось (Китайское подданство и выход из него // Русское слово. 1926. 4 марта. С. 5).

⁴⁴ Один из работников КВЖД был уволен за одну лишь брошенную фразу «Это вам не Советская Россия» (На линии // Новости жизни. 1925. 15 апр. С. 4).

⁴⁵ К нападкам господина Лю на А. Н. Иванова // Новости жизни. 1925. 22 апр. С. 3.

⁴⁶ Конек Троцкого на КВЖД // Русское слово. 1926. 20 февр. С. 1.

⁴⁷ События в железнодорожной полиции // Новости жизни. 1925. 28 февр. С. 3.

⁴⁸ РГИА. Ф. 323. Оп. 5. Д. 1175. Л. 29.

⁴⁹ *Балмасов С. С.* Белоэмигранты на военной службе в Китае. М., 2007. С. 347–348.

⁵⁰ РГИА. Ф. 323. Оп. 3. Д. 49. Л. 98.

⁵¹ Переписка И. В. Сталина и Г. В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л. М. Караханом: август 1923 г. — 1926 г. / под ред. М. Л. Титаренко. М., 2008. С. 612.

⁵² Там же. С. 611.

⁵³ *Lattimore O.* Manchuria, cradle of conflict. P. 252. — После окончания конфликта один из эмигрантов, И. Ильин, честно признавал: «...с одной стороны, радуешься, что красные не добрались до Харбина, с другой, как приятно, что китайцы побеждены русскими, и что “мы”, т. е. все русские, как бы участники этого!.. Видеть всю эту советскую мерзость — отвратительно, но сознавать, что вышли победителями Россия, русские, а не китайцы, — прекрасно!» (цит. по: *Кротова М. В.* СССР и российская эмиграция в Маньчжурии... С. 191).

⁵⁴ См. подробнее: *Мелихов Г. В.* Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925–1932). М., 2007. С. 248.

⁵⁵ В качестве примера подобного радикального, непримиримого отношения к эмигрантам можно привести работу Е. Полевого, в которой он характеризовал русских, проживавших в Харбине, за исключением нескольких тысяч рабочих и небольшой группы советских работников, так: «...остатки беженской накипи... это та плесень, которая была смыта волной революции с бесконечных пространств старой России и теперь смрадно догнивает в харбинском тупике» (*Полевой Е.* По ту сторону китайской границы. Белый Харбин. М.; Л., 1930. С. 5–6).

⁵⁶ *Кротова М. В.* СССР и российская эмиграция в Маньчжурии... С. 191.

⁵⁷ *Vespa A.* Secret agent of Japan: a handbook to Japanese imperialism. London, 1939. P. 24.

⁵⁸ РГИА содержит многочисленные докладные записки и рапорты с описанием производства, который творили на КВЖД представители японской армии, а также жалобы на избития работников железной дороги. См., напр.: РГИА. Ф. 323. Оп. 10. Д. 27. Л. 2–3, Л. 5, Л. 7, Л. 12, Л. 20–27.

⁵⁹ *Петров В.* Город на Сунгари. С. 36.

Статья поступила в редакцию 15 марта 2020 г.

Рекомендована в печать 27 октября 2020 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Вуль Н. А. Китайско-Восточная железная дорога и русские меньшинства в Маньчжурии // *Новейшая история России.* 2021. Т. 11, № 1. С. 89–102.

<https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.106>

УДК 94(510).09

Аннотация: Немалое число исследований посвящено истории международных отношений, затрагивавших регион Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). В этих работах КВЖД рассматривается главным образом в качестве фактора, игравшего ключевую роль во внешней политике стран, в сферу интересов которых входила Маньчжурия, так как с конца XIX в. строительство железных дорог стало неотъемлемой частью борьбы за сферы влияния. Однако подобный несбалансированный «геополитический» подход к истории КВЖД выносит за рамки исследования главных субъектов истории — конкретных людей, проживавших в этом краю, чьи жизни в той или иной степени были связаны с КВЖД. Ни в одной из подобных работ не предпринята попытка исследовать события, происходившие в Маньчжурии, с точки зрения взаимодействия большинства и меньшинства. Именно поэтому предлагаемая статья посвящена изучению особенности взаимоотношений двух сложившихся в Маньчжурии в 1920–1930-х годах групп русского меньшинства («советской» и «белоэмигрантской»), с одной стороны, и китайского большинства — с другой, поскольку эти взаимоотношения в немалой степени определили ход истории в данном регионе. В статье предпринята попытка проследить, каким образом в особых экстремальных обстоятельствах, в условиях противостояния этнически чуждому китайскому большинству, общая русская идентичность брала верх над идеологическими разногласиями двух указанных групп русского меньшинства, как эти разногласия нивелировала жизнь бок о бок с большинством, кардинально отличавшимся культурно, лингвистически и этнически. По прошествии многих лет и граждане СССР, и те, кто никогда не имел советского гражданства, называли себя в мемуарах харбинцами, будто бы подчеркивая, что общий опыт проживания в чужой стране перевешивает любые идеологические установки.

Ключевые слова: эмиграция, железная дорога, политика, конфликт, взаимоотношения, большинство, меньшинство, Советский Союз, Китай.

Сведения об авторе: *Вуль Н. А.* — канд. ист. наук, ст. преп., Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (Санкт-Петербург); nephilem_2001@yahoo.com

Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Россия, 190008, Санкт-Петербург, наб. кан. Грибоедова, 123

FOR CITATION

Vul N. A. 'Chinese Eastern Railway and Russian Minority Groups in Manchuria', *Modern History of Russia*, vol. 11, no. 1, 2021, pp. 89–102. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2021.106>

Abstract: The history of the Chinese Eastern Railway (CER) railway, which has drawn the attention of scholars almost since the time of its construction, is inseparable from the story of the complicated and tangled relations

between one majority group — Chinese — and two large minority groups, White émigrés and Soviet citizens who resided in Manchuria and whose lives were largely related to the CER. These relations are largely ignored by the scholars of the CER, in which the focus is on various diplomatic aspects and the CER is considered to be a key actor in international relations of the countries and whose interests were related to Manchuria. Therefore, this article explores the complicated and tangled relations between Chinese, White émigrés, and Soviet citizens who resided in Manchuria in 1920s — 1930s and whose lives were largely related to the Chinese Eastern Railway. This very aspect, the existence of two minority groups (CER's soviet staff and White émigrés) who shared the same linguistic, cultural, and ethnic background, but who, on the other hand, were political antagonists, makes the Manchurian case especially unique and interesting. This paper argues that common ethnic identity prevailed over ideological discord. This discord was neutralized by life which they lived together surrounded by culturally, linguistically, and ethnically different majority.

Keywords: emigration, railway, politics, conflict relations, majority, minority, Soviet Union, China.

Author: Vul N. A. — PhD in History, Assistant Professor, National Research University "Higher School of Economics" (St. Petersburg, Russia); nephilem_2001@yahoo.com

National Research University "Higher School of Economics", 123, nab. can. Griboyedova, St. Petersburg, 190008, Russia

References:

- Ablazhei N. V. *From East to East: Russian Emigration in China* (Novosibirsk, 2007). (In Russian)
- Ablova N. E. *The Chinese Eastern Railway and Russian emigration in China: International and political aspects during the first half of the twentieth century* (Moscow, 2005). (In Russian)
- Balmasov S. S. *White émigrés on the military service in China* (Moscow, 2007). (In Russian)
- Carter J. H. *Creating a Chinese Harbin: Nationalism in an International City, 1916–1932* (London, 2002).
- China: Political Reports, 1911–1960*, in 11 vols, ed. by R. L. Jarman, vol. 3: 1924–27 (London, 2001).
- Documents of USSR Foreign Policy*, in 24 vols, vol. 7: 1 January — 31 December 1924, ed. by G. K. Deev (Moscow, 1963). (In Russian)
- Documents of USSR Foreign Policy*, in 24 vols, vol. 8: 1 January — 31 December 1925, ed. by I. K. Koblyakov (Moscow, 1963). (In Russian)
- Duara P. 'Between Empire and Nation: Settler Colonialism in Manchukuo', *Settler Colonialism in the Twentieth Century*, eds C. Etkins, S. Pedersen (London, 2005).
- Elleman B. A. 'The Soviet Union's Secret Diplomacy Concerning the Chinese Eastern Railway, 1924–1925', *The Journal of Asian Studies*, vol. 53, no. 2, 1994.
- Elleman B. A., Köll E., Matsusaka Y. T. 'Introduction', *Manchurian Railways and the Opening of China*, eds B. A. Elleman, S. Kotkin (New York, 2010).
- Goncharenko O. G. *Russian Harbin* (Moscow, 2009). (In Russian)
- Intercourse in correspondence between I. V. Stalin, G. V. Chicherin and Soviet ambassador in China L. M. Karakhan: Documents, August 1923–1926*, ed. by M. L. Titarenko (Moscow, 2008). (In Russian)
- Kradin N. N. 'Russian Architectural Legacy in Harbin', *Russia and the Pacific*, no. 1, 2003. (In Russian)
- Krotova M. V. *USSR and Russian immigration in Manchuria: 1920s–1950s* [Doctor of History Dissertation] (St. Petersburg, 2014). (In Russian)
- Lattimore O. *Manchuria, cradle of conflict* (New York, 1932).
- Lensen G. A. *The damned inheritance: the Soviet Union and the Manchurian crises, 1924–1935* (Tallahassee, 1974).
- Leong Sow-Theng. *Sino-Soviet diplomatic relations, 1917–1926* (Honolulu, 1976).
- Maslennikova D. S. 'Russian Style in the Architecture of Russian Orthodox Churches in China', *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo arkhitekturno-stroitel'nogo universiteta*, no. 3, 2007. (In Russian)
- Melikhov G. V. *Russian emigration in the system of international relations in the Far East, 1925–1932* (Moscow, 2007). (In Russian)
- Moustafine M. 'Russians from China: Migrations and Identity', *Cosmopolitan Civil Societies Journal*, vol. 5, no. 2, 2013.
- Patrikeeff F. *Russian politics in exile: the Northeast Asian balance of power, 1924–1931* (New York, 2002).
- Petrov V. *The City on Sungari. Collection of essays and stories* (Washington, 1984). (In Russian)

-
- Polevoi E. *On the Other Side of Chinese Border. White Harbin* (Moscow — Leningrad, 1930). (In Russian)
- Powell J. B. *My Twenty Five Years in China* (New York, 1945).
- Samoilov N. A. 'Historical Legacy of the Chinese Eastern Railway and the Shaping of the Image of Russia in the North-Eastern China', *Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta*, no. 2 (171), 2018. (In Russian)
- Tang P. *Russian and Soviet policy in Manchuria and Outer Mongolia, 1911–1931* (Durham, 1958).
- Vereshchagin A. *In China. Memoirs and stories: 1901–1902* (St. Petersburg, 1903). (In Russian)
- Vespa A. *Secret agent of Japan: a handbook to Japanese imperialism* (London, 1939).
- Wolff D. *To Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914* (Stanford, 1999).

Received: March 15, 2020

Accepted: October 27, 2020