

---

**На пороге войны:  
причины и последствия увольнения русских служащих  
с Китайской Восточной железной дороги в 1925 г.**

*Елена Наземцева*

**On the Threshold of War: Causes and Consequences  
of the Dismissal of Russian Personnel  
from the Chinese Eastern Railway in 1925**

*Elena Nazemtseva*

*(Military History Research Institute Military Academy of General Staff,  
Russian Armed Forces, Moscow)*

После установления 31 мая 1924 г. дипломатических отношений между СССР и Китайской Республикой в центре внимания обоих государств оказалась Китайская Восточная железная дорога (КВЖД), имевшая для них огромное политическое и экономическое значение. Уже 31 мая было заключено специальное соглашение «О временном управлении КВЖД», определившее порядок её работы в новых обстоятельствах. Для руководства дорогой создавалось правление, пять членов которого назначались советской стороной, и пять – китайской.

После революции 1917 г. и крушения Российской империи на КВЖД осталось очень много бывших русских подданных. Туда же хотели устроиться на работу и беженцы Гражданской войны, пытавшиеся выжить в трудных условиях эмиграции. Разумеется, это не устраивало советскую сторону. Правительства двух стран подписали специальную декларацию, в которой зафиксировали принцип равного представительства их граждан на различных должностях КВЖД (без какого-либо специального предпочтения той или иной национальности), которые должны были замещаться в соответствии с пригодностью лиц и их техническим образованием<sup>1</sup>. В то же время, согласно ст. 5 вышеназванного соглашения, служащими дороги могли стать граждане исключительно двух договорившихся стран. В октябре 1924 г. приказом управляющего КВЖД было запрещено принимать на работу лиц, состоявших в каком-либо другом гражданстве<sup>2</sup>.

Безусловно, данные шаги свидетельствовали о стремлении новых – советских – членов правления подчинить себе аппарат дороги, во всяком случае, ту его часть, которую составляли бывшие русские служащие, а также в целом осуществить постепенную советизацию КВЖД. Это являлось одним из пунктов внешнеполитической стратегии Советского Союза на Дальнем Востоке, заключавшейся в восстановлении там утраченных страной позиций в связи с прекращением существования Российской империи.

Формально после Октября 1917 г. перестали быть её подданными русские служащие КВЖД, но, несмотря на изменившиеся исторические условия, они не спешили решать вопрос о своём правовом статусе. По мнению советских

---

© 2018 г. Е.Н. Наземцева

<sup>1</sup> Капица М.С. Советско-китайские отношения. М., 1958. С. 121.

<sup>2</sup> Там же. С. 137.

членов правления дороги, этот ненадёжный с политической точки зрения элемент препятствовал реализации намеченной Москвой стратегической линии. Поэтому представители Советского Союза в Китае, в последующем — консулы, а также новые советские члены правления КВЖД активно агитировали за получение бывшими русскими служащими советского гражданства или, по крайней мере, стремились сделать их отношение к советской власти более лояльным. И это им удавалось. Уже к началу 1925 г. советская сторона фактически завладела аппаратом дороги. «Все русские, находящиеся на КВЖД, не только советские граждане, но и не советские граждане, вся верхушка управления КВЖД, стоят прочно за нами и работают в большинстве своём за совесть на нас», — отмечал полпред СССР в Китае Л.М. Карахан в письме наркому иностранных дел СССР Г.В. Чичерину от 8 января 1925 г.<sup>3</sup>

Однако осуществлению советской политики противодействовали китайские власти, служащие — бывшие русские подданные и, разумеется, представители русской эмиграции, особенно те, кто ждали удобного момента для продолжения борьбы с большевиками. Кроме того, методы представителей СССР, находившихся в Харбине, крупнейшем центре русской эмиграции, не всегда отвечали особенностям политической обстановки, складывавшейся как в Маньчжурии, так и в Китае в целом.

Весной 1925 г. разгорелся громкий скандал из-за предполагавшегося увольнения значительного числа русских служащих дороги, не принявших советского либо китайского гражданства. 9 апреля советский управляющий КВЖД А.Н. Иванов издал приказ № 94 — об увольнении с 1 июня всех рабочих и служащих, не определивших своего статуса, т.е. эмигрантов. Апеллируя к соглашению, подписанному в Мукдене 20 сентября 1924 г. между советским правительством и Автономным правительством Трёх Восточных провинций Китайской Республики, Иванов указал, что «служащими Китайской Восточной железной дороги могут быть лишь граждане СССР и Китая», и только их могли принять «на свободные и могущие освободиться вакансии». Он же пояснил, что «полугодовой срок, истёкший с момента подписания Мукденского соглашения и начала деятельности нового управления дороги, является совершенно достаточным для того, чтобы служащие дороги успели продумать создавшееся положение и разрешить вопрос о своём отношении к этому новому и объявленному для них положению»<sup>4</sup>. Тех, кто до 31 мая 1925 г. не представил соответствующие ходатайства о регистрации их в гражданстве СССР или Китайской Республики, должны были уволить со службы, о чём их предупредили на основании § 23 «Временного положения о служащих КВЖД». Кроме того, планировалось уволить тех, кто возбудили ходатайства о регистрации, но получили отказ<sup>5</sup>.

Иванов обратился к начальникам служб и отделов (в их подчинении находились служащие управления дороги в Харбине) и начальникам участков и отделений (линейные агенты): «Немедленно затребовать от подчинённых им служащих и рабочих представление доказательств их принадлежности к гражданам СССР или Китайской республики или документы, свидетельствующие о том, что ими возбуждены перед соответствующими Генеральными консульствами СССР или властями Китайской республики ходатайства о регистрации их в гражданстве СССР или Китая». Кроме

<sup>3</sup> Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л.М. Караханом: Документы, август 1923 г. — 1926 г. М., 2008. С. 416.

<sup>4</sup> АВП РФ, ф. 0179, оп. 9, п. 11, д. 14, л. 124 об.

<sup>5</sup> Там же, л. 125.

того, 1 июня им следовало представить списки служащих и рабочих, которые подлежали увольнению. С приказом должны были ознакомиться все рабочие и служащие КВЖД, находившиеся в помещениях управления дороги и на других рабочих местах<sup>6</sup>. Предполагалось увольнение 424 русских, не состоявших ни в советском, ни в китайском гражданстве<sup>7</sup> (3% персонала)<sup>8</sup>.

Представители харбинского общества по-разному отнеслись к приказу Иванова. Местные русские коммерсанты считали, что его деятельность «заслуживает критики»<sup>9</sup>, китайские рабочие и служащие КВЖД, по данным советского агента Чжао, были убеждены: «Управляющий дорогой вовсе не стремился заставить русских служащих дороги перейти в подданство СССР, а представляет им право выбора подданства СССР или Китая»<sup>10</sup>. Харбинская газета «Сундяи и бао» от 17 апреля 1925 г. подчёркивала, что Иванов лишь «решил осуществить Русско-Мукденское соглашение в части, касающейся служащих КВЖД», но это, безусловно, могло привести к их массовому переходу в китайское подданство<sup>11</sup>. К такому повороту событий местная общественность отнеслась без восторга по нескольким причинам. Во-первых, китайцы сомневались в искренности выбора русских: «Принимая таких подданных, Китай ничего не выигрывает и даже, наоборот, может получить впоследствии от этого одну неприятность». Во-вторых, местное население учитывало приверженность большинства русских монархическим идеям и соответственно их ностальгию по утраченному привилегированному положению на КВЖД. Это могло помешать налаживанию взаимоважения между русскими и китайцами, так как «приспешники монархизма в дореволюционной России» не щадили национального самолюбия китайцев и «всячески попирали» их права, «пользуясь правом сильного», старались унижить китайский народ. В-третьих, это могло привести к преобладанию на дороге «новоиспечённых китайских подданных из русских» и вытеснению коренных граждан Китая<sup>12</sup>.

Ещё более негативные последствия приказа для советско-китайских отношений прогнозировал китайский служащий Зоу Сигу в письме на имя Чжан Фусыня, редактора другой харбинской газеты — «Го цзисе гу». В частности он опасался, что «все главные посты на дороге в дальнейшем предполагается замещать исключительно гражданами СССР, не предоставляя таковых китайцам». Даже если последние и получили бы работу, то, считал автор письма, «это будет производиться только для виду, причём должности решено предоставить только малоспособным и неэнергичным китайцам, и исключительно по рекомендации Мукдена». В результате будет создано такое положение, при котором «служащие на дороге китайцы (в ограниченном количестве) будут находиться на положении мебели, а все дела будут вершиться русскими». Зоу Сигу был убеждён и в том, что китайский председатель правления КВЖД вообще «не будет иметь в дальнейшем доминирующего положения»<sup>13</sup>.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина... С. 536.

<sup>8</sup> *Картунова А.И.* Политика Москвы в национально-революционном движении в Китае: Военный аспект (1923 г. — июнь 1927 г.). М., 2001. С. 86.

<sup>9</sup> Русская военная эмиграция 20–40-х годов XX века. Документы и материалы. Т. 7. М., 2015. С. 423.

<sup>10</sup> Там же. С. 426.

<sup>11</sup> Там же. С. 430.

<sup>12</sup> Там же. С. 431.

<sup>13</sup> Там же. С. 449.

Представители правления Китая во главе с его председателем генералом Бао Гуйцином тоже выступили против приказа. В газете «Го цзисе бао» от 26 апреля 1925 г. вышла статья, где, в частности, отмечалось: «Китайская часть правления чрезвычайно возмущена такими самочинными действиями Иванова и считает, что если он будет продолжать действовать в том же духе, то правлению нечего будет делать, так как все дела будут решаться самим управляющим»<sup>14</sup>. Иванова обвинили в превышении полномочий, самоуправстве и узурпации власти высшего органа дороги – правления. По мнению его китайских представителей, он издал приказ, имея «тайные замыслы» насаждения на КВЖД служащих, состоящих в Коммунистической партии<sup>15</sup>.

В прессе появилось интервью с членом правления КВЖД Люем [Джухуанем]. Он был известен своей антирусской позицией и характеризовался советской разведкой как «один из самых ярых противников всех предложений, исходящих из русской части правления», чья резкость «особенно бросается в глаза»<sup>16</sup>. Люй Джухуань, в частности, заявил, что приказ проводиться в жизнь не будет и настаивал на расследовании действий Иванова<sup>17</sup>.

Возмущённый всем этим Иванов, в свою очередь, настаивал на выполнении приказа, подкрепляя свою позицию резкими ответными заявлениями о прекращении «безобразных выступлений» китайских членов правления<sup>18</sup>. Советского управляющего поддержал генеральный консул СССР в Харбине А.Я. Зейбот (известный в городе как И.П. Грандт), направив письмо с требованием опровергнуть интервью другому китайскому члену правления – Лю Дже. В то же время в советском консульстве узнали о том, что ответственные лица Китайской Республики не поддержали действия китайских членов правления КВЖД, предложив им самим выбираться из создавшегося неприятного положения<sup>19</sup>.

Интересно, что ранее эти же члены правления вообще не противодействовали советским представителям. Согласно документам Иностранного отдела (ИНО) ОГПУ «председатель правления Бао ни одного раза не был в Харбине, до сих пор не знаком с русской частью правления. Вмешательство в дела правления стало наблюдаться лишь в последнее время»<sup>20</sup>.

Разумеется, увольнение служащих дороги вызвало негодование в эмигрантской среде. Её представители, отмечал Г.В. Мелихов, ничего не знали о пункте советско-китайских договорённостей 1924 г., касавшемся выбора гражданства, – такой информации открытая пресса не публиковала<sup>21</sup>. Военная же часть русской эмиграции восприняла нарождавшийся скандал с воодушевлением. По данным харбинской резидентуры контрразведывательного отдела полномочного представительства ОГПУ на Дальнем Востоке, «среди белых, особенно военных, и празднующихся заметно ликование по поводу возникнувшего инцидента из-за приказа № 94»; представители русской военной эмиграции не исключали возможности вооружённого конфликта между СССР и Китаем из-за КВЖД. Более того, офицеров отряда генерала К.П. Нечаева, находившихся в Харбине

<sup>14</sup> Там же. С. 438.

<sup>15</sup> Там же. С. 437.

<sup>16</sup> Русская военная эмиграция... С. 418.

<sup>17</sup> АВП РФ, ф. 0179, оп. 9, п. 11, д. 14, л. 154–155.

<sup>18</sup> Там же, л. 155.

<sup>19</sup> Там же.

<sup>20</sup> Русская военная эмиграция... С. 417.

<sup>21</sup> Мелихов Г.В. Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925–1932). М., 2007. С. 63.

в отпуске, срочно вызвали в часть<sup>22</sup>. Руководство военной эмиграции было убеждено: в случае войны «полоса отчуждения» может выставить до 50 тыс. белых, и к ним будут прибывать добровольцы — как со стороны Приморья, Амура, так и со стороны Забайкалья<sup>23</sup>; предполагалось, что их поддержат китайцы, особенно маршал Чжан Цзолинь, который никогда не пойдёт на уступки СССР<sup>24</sup>; а также Пекин, «чувствуя за собой сторонников генерала Фыня»<sup>25</sup>.

Между тем сам Иванов, не видевший в своём приказе ничего особенного, в одном из писем Карахану отмечал: «Чёрная и жёлтая пресса и якобы оскорблённые китайские члены правления из кожи лезут вон, чтобы создать из этого дела какой-нибудь скандалчик». «Несомненно, японцы к этому делу приложили свою руку», считал он, так как сложно представить «оскорблённого» китайского члена правления по какому-нибудь деловому вопросу, поскольку «делами они не занимаются и не интересуются»<sup>26</sup>. Управляющий был уверен, что японская разведка, а также «остатки белогвардейщины», делали всё возможное, «чтобы сорвать переход в совподданство» и тем самым «учинить порядочный скандал при увольнении большого количества служащих»<sup>27</sup>.

Но по поводу приказа и его реализации у Карахана было другое мнение. Учитывая создавшуюся обстановку, он считал, что проводить его в жизнь следует аккуратно, не вызывая недовольства общественности. Иванов по этому поводу недоумевал: «По самому главному вопросу о скандале с китайскими членами правления Вы предлагаете нам занять какую-то противоестественную позицию. Что произошло?»<sup>28</sup>. Несмотря на полученную от Карахана директиву о начале дружеских переговоров с китайцами, советский управляющий настаивал на том, что только твёрдой, а «в некоторых случаях прямо мордобойной политикой можно будет китайцев поставить на должное место». Поэтому он разочарованно сетовал: «Нет, нет, Лев Михайлович, мы, видимо, разучились друг друга понимать»<sup>29</sup>.

Тогда же советскому руководству КВЖД стало известно, что мукденские власти приступили к подготовке ответного (на № 94) приказа, за подписью китайского председателя правления<sup>30</sup>. По мнению Иванова, появление в газетах и на линии дороги этого «контрприказа» грозило чудовищным развалом среди служащих и рабочих дороги, дискредитацией управления и разрывом

---

<sup>22</sup> Русская военная эмиграция... С. 447. Отряд генерала К.П. Нечаева — «Русский отряд» из бывших солдат и офицеров Белой армии, находившийся на службе в китайской армии (Шаньдунская группа), созданный в 1924 г. и насчитывавший около 4 тыс. человек. Подробнее см.: *Балмасов С.С.* Белоэмигранты на военной службе в Китае. М., 2007.

<sup>23</sup> Русская военная эмиграция... С. 448.

<sup>24</sup> Чжан Цзолинь — военный и политический деятель Китая, маршал, с 1926 г. — генералиссимус сухопутных и морских сил Китайской Республики. В описываемый период являлся инспектором Трёх Провинций Северо-Востока (Ляонин, Цзинлинь и Хэйлунцзян). Выступал против сближения Китая с СССР.

<sup>25</sup> Русская военная эмиграция... С. 447. Фэн Юйсян (старый вариант написания — Фын(ь)) — китайский военный и политический деятель, маршал Китайской Республики с 1927 г. В конце 1924 г. занял Пекин, осуществил государственный переворот и образовал новое пекинское правительство, лояльное к революционным силам Юго-Восточного Китая. Главным внешнеполитическим союзником считал СССР.

<sup>26</sup> АВП РФ, ф. 0179, оп. 9, п. 11, д. 14, л. 132.

<sup>27</sup> Там же, л. 133.

<sup>28</sup> Там же, л. 153.

<sup>29</sup> Там же, л. 156.

<sup>30</sup> Там же, л. 181.

Мукденского соглашения<sup>31</sup>. Советский управляющий был убеждён: приказ № 94 без вмешательства китайской стороны прошёл бы гладко, так как подавляющее большинство работников дороги регистрировались в советском консульстве и лишь небольшая часть «наиболее матёрых белогвардейцев» «уходила в китайцы». Он полагал, что «около тысячи человек оставят службу с намерением уехать в лимитрофные государства. И только». Переход же белогвардейцев в китайское подданство, по мнению Иванова, ни к чему плохому не привёл бы, «так как от такого превращения эти белогвардейцы хуже не станут, ибо хуже им быть нельзя»<sup>32</sup>.

Но спустя некоторое время советский управляющий всё же признал, что «сильно преувеличил необходимость резкого отпора»<sup>33</sup>. Он даже предпринял попытку уладить скандал, для чего попросил Зейбота дать разъясняющее интервью по вопросам, связанным с принятием советского подданства. По мнению Иванова, такое интервью было необходимо, «во-первых, чтобы поддержать действительные интересы к этому приказу, а во-вторых, на самом деле, необходимо разъяснить отдельные моменты, связанные с переходом в подданство» (например, отбывание воинской повинности, возможность насильственной перебрости с КВЖД на русские дороги и т.д.)<sup>34</sup>.

Однако оказалось, что уже поздно. 19 мая 1925 г. в Харбине были расклеены извещения, подписанные Бао Гуйцином, в которых приказ № 94 отменялся «из-за превышения советским управляющим своих полномочий»<sup>35</sup>. К концу мая ситуация накалилась до предела. По данным харбинской резидентуры ИНО ОГПУ на 30 мая 1925 г., в городе царило «самое тревожное настроение», ожидалось введение осадного положения, планировалось закрытие всех организаций, клубов. Китайские власти стягивали воинские части из прилегающих к городу районов. Тревожное настроение чувствовалось даже в коммерческих кругах Харбина: крупные иностранные фирмы отказывались от заключения соглашений и договоров с китайцами и советскими учреждениями. Более того, в ночь на 1 июня ожидалась аресты видных большевиков<sup>36</sup>.

Карахан был вынужден открыто вмешаться в скандал: потребовал от китайского правительства (что входило в его компетенцию) смещения Бао Гуйцина и назначения нового председателя правления. Однако этого не произошло, но после переговоров между генеральным консулом СССР в Харбине и дипломатическим комиссаром Цай Юньшэном 4 июня 1925 г. было заключено соглашение, по которому с дороги увольняли всех служащих, не определивших своего гражданства<sup>37</sup>.

Накануне подписания этого документа Иванов отправил в Москву предварительные результаты регистрации на некоторых участках дороги. Например, административный персонал службы тяги как в управлении, так и на линии, насчитывал примерно 720 человек, 59 из которых стали подданными Китая, 128 оставались вне подданства, остальные приняли советское гражданство. На 8-м участке службы пути в Харбине из 300 с лишним служащих 18 стали

<sup>31</sup> Там же.

<sup>32</sup> Там же, л. 182.

<sup>33</sup> Там же, л. 166.

<sup>34</sup> Там же, л. 133.

<sup>35</sup> Мелихов Г.В. Российская эмиграция... С. 63.

<sup>36</sup> Русская военная эмиграция... С. 445.

<sup>37</sup> Мелихов Г.В. Российская эмиграция... С. 63.

китайскими подданными, двое ушли, не желая принимать никакого подданства, а остальные взяли советские паспорта. В районе станции Пограничной приняли китайское подданство не более 8%, «уходящих» почти не было. В целом, должны были уйти 500–700 человек. Остальные же, писал Иванов, примут то или иное подданство, поэтому «никакой заминки в работе на дороге не может быть». Освобождавшиеся вакансии замещались путём повышения по службе уже работавших на дороге людей, тем самым фактически не занятыми оставались только низшие должности<sup>38</sup>.

Затянувшийся почти на месяц конфликт сопровождался угрозами ареста китайской стороной советского управляющего<sup>39</sup>. В недавно рассекреченных документах советской разведки содержится информация не только о предполагавшемся аресте Иванова маршалом Чжан Цзолинем, но и о поддержке последнего Японией в случае занятия КВЖД Советским Союзом. В частности в агентурном сообщении берлинской резидентуры ИНО ОГПУ отмечалось: «По поручению японского правительства и Генерального штаба начальник военной миссии в Мукдене сообщил Чжан Цзолиню, что японское правительство не считает возможным занятие КВЖД со стороны СССР, но, в случае занятия... примет все меры к тому, чтобы вернуть КВЖД Мукдену»<sup>40</sup>. Такой ответ удовлетворил маршала, который сразу же приказал арестовать управляющего. По данным советской разведки, это вызвало «большую радость в кругах КВЖД, так как Иванов был на КВЖД столпом коммунистической пропаганды и держал в своих руках всю работу КВЖД». Безусловно, издавая такой приказ, Чжан Цзолинь надеялся избавиться от неприятного ему советского инженера<sup>41</sup>. Япония же стремилась использовать представившийся ей шанс и способствовала дальнейшему развитию конфликта. В частности японский генеральный консул в Мукдене, согласно распоряжению МИД империи микадо, встретился с китайским маршалом. Японский дипломат сообщил, что Токио одобрил его шаги в отношении Советского Союза, но посчитал, что в дальнейшем нужно представить такие требования, которые бы были для этой страны *совершенно нежелательны*. Более того, японское генеральное консульство решило, что Чжан Цзолинь «должен углубить свой конфликт с СССР и стараться задеть советские интересы не только на КВЖД, но и в Монголии»<sup>42</sup>.

Маршала поддержал и его генералитет. Так, в перехваченной ИНО ОГПУ секретной телеграмме китайского генералиссимуса Чжэнь Вэя на имя Чжан Цзолиня от 28 сентября 1925 г. отмечалось: «За последние годы на КВЖД непрерывно наблюдается пропаганда большевизма. Если доискиваться [до] причин этого, то оказывается не без того, что Красная Россия пользуется этим коварным планом, в целях привести в беспорядок нашу КВЖД. Русский же посол Карахан является центральным и возглавляющим пропаганду большевизма лицом, генеральный консул Грант – его помощником. Раз нами получены обратно суверенные права, то, разумеется, необходимо обращать особое внимание на коварные планы Красной России и принять строгие меры предосторожности»<sup>43</sup>.

<sup>38</sup> АВП РФ, ф. 0179, оп. 9, п. 11, д. 14, л. 193.

<sup>39</sup> Аварин В. Империализм и Маньчжурия. Этапы империалистической борьбы за Маньчжурию. М.: Л., 1931. С. 210.

<sup>40</sup> Русская военная эмиграция... С. 458.

<sup>41</sup> Там же. С. 459.

<sup>42</sup> Там же. С. 461.

<sup>43</sup> Там же. С. 450.

Однако советская сторона не пошла на открытый конфликт с Чжан Цзолинем. Требование маршала об уходе Иванова с дороги было выполнено. Более того, советское правительство намеревалось уволить ещё нескольких советских чиновников, которые «пришлись не по духу... Чжан Цзолиню или его представителям в Северной Маньчжурии»<sup>44</sup>. Интересно, что сам маршал объяснил это исключительно своей дипломатической победой, заявив и о намерении в ближайшее время убрать генерального консула СССР Грандта<sup>45</sup>.

Против приказа № 94 был сам советский нарком Чичерин, который в письме к Карахану отмечал: «Юридически т. Иванов не прав. Из договора вовсе не вытекает само собою, что бывшие русские граждане, отказавшиеся принять советское гражданство, исключаются со службы на КВЖД»<sup>46</sup>. Поскольку в соглашении говорилось о паритете при принятии новых служащих, их увольнение тоже находилось в компетенции не управляющего, а правления. Таким образом, приказы, подписанные и Ивановым, и Бао, были незаконными, так как противоречили уставу правления дороги. Чичерин был убеждён, что «надо высказывать должное внимание китайским членам правления. Надо спрашивать их мнения, не надо их блюскировать или садиться им на голову»<sup>47</sup>. Кроме того, декларацией, прилагавшейся к договору от 31 мая 1924 г., признавалось равное представительство граждан СССР и Китайской Республики на различных должностях, однако подчёркивалось, «что применение этого принципа не должно быть понимаемо в том смысле, что настоящие служащие русской национальности должны быть уволены в отставку единственно для проведения указанного принципа»<sup>48</sup>. Это ещё раз подтверждало незаконность приказа Иванова.

Следует отметить, что в Москве не сразу узнали о скандале — о нём не упоминалось ни в одном донесении Карахана. Затем, войдя в курс дела, Чичерин остался очень недоволен сложившейся ситуацией. По его мнению, такие проблемы нельзя было решать без участия центра: «Судя по всему, т. Иванов при большой энергии склонен к слишком прямолинейному отношению к китайцам. При этом нельзя принимать столь важные решения без Москвы. Мне удалось предотвратить принятие какой-нибудь новой конституции по отношению к положению ведомств на КВЖД, но такая конституция будет неизбежна, если без Москвы будут приниматься решения, имеющие результатом для нас крупные международные скандалы»<sup>49</sup>.

А.И. Картунова объясняет данное мнение наркома его стремлением «изжить ошибки и промахи, а иногда и проявления шовинизма в действиях советских ответственных лиц, работавших в Маньчжурии, найти пути улучшения отношений с этой частью Китая»<sup>50</sup>. Чичерин, считая исследовательница, видел причину неудач советской политики в Китае в сложившемся противоречии — между «нашей исторической сущностью и нашими фактическими империалистическими методами». Особенно ярко это проявилось именно на КВЖД<sup>51</sup>, к тому же недалёковидность политики местных советских властей привела к обострению международной ситуации в регионе.

<sup>44</sup> Там же.

<sup>45</sup> Там же. С. 462.

<sup>46</sup> Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина... С. 536.

<sup>47</sup> Там же.

<sup>48</sup> Советско-китайский конфликт 1929 г.: Сборник документов. М., 1930. С. 13.

<sup>49</sup> Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина... С. 536.

<sup>50</sup> Картунова А.И. Политика Москвы... С. 86.

<sup>51</sup> Там же. С. 89.

В итоге советская и китайская стороны договорились отменить приказ Иванова. Но было издано новое распоряжение — об увольнении более 200 служащих дороги, не являвшихся китайскими или советскими гражданами<sup>52</sup>. По данным Н.Н. Аблажей, к августу 1925 г. 8,5 тыс. служащих получили советское гражданство<sup>53</sup>. Его принимали не только «старослужащие» КВЖД, отмечает М.В. Кротова, но и бывшие белые офицеры. Правда, иногда, чтобы «заслужить» гражданство, им приходилось работать на советскую разведку<sup>54</sup>.

Иванова из Харбина отозвали, а его место занял бывший нарком путей сообщения СССР А.И. Емшанов. Новый управляющий вёл себя осторожно, стараясь не создавать новых инцидентов с китайскими членами правления КВЖД. Однако Чжан Цзолинь не успокаивался. При очередном контакте с японским генеральным консульством он заявил о намерении «убрать» и Емшанова<sup>55</sup>. Таким образом, в действительности дело было не в личностях советских управляющих, а в том, что китайский маршал активно противился усилению советского влияния на КВЖД. Конфликт, возникший из-за приказа Иванова, дал Чжан Цзолиню шанс успешно решить эту важную для него проблему, но советское правительство «путём предоставления мелких уступок» намеревалось успокоить маршала и создать на дороге «нормальную атмосферу». Поэтому по окончании скандала за работой советских агентов в полосе отчуждения КВЖД Москва следила с особым вниманием<sup>56</sup>.

Скандал на КВЖД в 1925 г. был исследован как отечественными, так и зарубежными историками. По мнению В.Н. Усова, Иванов своими действиями спровоцировал конфронтационные ситуации, которые могли поставить СССР на грань войны с Китаем *с подачи самого Карахана*. Более того, такая политика вызвала недовольство даже со стороны Харбинского губбюро РКП(б), члены которого обвиняли Карахана и Иванова в «революционном шапкозакидательстве»<sup>57</sup>. В данной ситуации, отмечает Кротова, ярко проявился субъективный фактор, выразившийся в поведении собственно управляющего дорогой, обладавшего достаточно широкими правами. Между тем именно от его решений часто зависело не только успешное функционирование КВЖД, но и общее положение проживавшего в регионе русского населения<sup>58</sup>.

По мнению американского исследователя Ф. Патрикееффа, издание приказа № 94 свидетельствовало, с одной стороны, о намерении «избавить КВЖД от всех русских рабочих-эмигрантов и заменить их более идеологически надёжными советскими кадрами», с другой — разделить всё русское население Маньчжурии «путём принуждения политически приемлемых лиц из русских эмигрантов, не имевших гражданства, претендовать на гражданство СССР, тем самым отделяя их от их более упорных соотечественников». Однако Патрикеефф считает, что «стратегия советских архитекторов» вызвала двоякий эффект. Во-первых, эта мера обеспечивала СССР эффективное управление дорогой, так как никакая администрация не захотела бы иметь «враждебное ядро» в стратегически важной для неё области. Но это было выгодно и для властей Мукдена:

<sup>52</sup> Каница М.С. Советско-китайские отношения... С. 138.

<sup>53</sup> Аблажей Н.Н. С востока на восток: Российская эмиграция в Китае. Новосибирск, 2007. С. 54.

<sup>54</sup> Кротова М.В. СССР и российская эмиграция в Маньчжурии (1920–1930-е гг.). СПб., 2014. С. 61.

<sup>55</sup> Русская военная эмиграция... С. 462.

<sup>56</sup> Там же. С. 463.

<sup>57</sup> Усов В.Н. Советская разведка в Китае. 20-е годы XX века. М., 2002. С. 128.

<sup>58</sup> Кротова М.В. СССР и российская эмиграция... С. 41.

предоставление приказом № 94 китайского гражданства русским эмигрантам, работавшим на КВЖД, обеспечивало мукденскому правительству возможность заручиться их поддержкой<sup>59</sup>. Во-вторых, что более важно, приказ Иванова стал, по сути, открытым объявлением войны русским в Маньчжурии: многие из них, в том числе работавшие на КВЖД, были «эмигрантами по умолчанию», а вовсе не обязательно по своему политическому выбору. Меры Иванова «смешали» этих русских с теми, кто сознательно высказывался против советского режима<sup>60</sup>. В результате внутри русской общины региона возникли противоречия, способствовавшие росту обид и враждебности.

Таким образом, изначально направленный на советизацию КВЖД приказ Иванова привёл к резкому обострению советско-китайских противоречий в Маньчжурии. В первой половине 1920-х гг. китайская сторона добилась усиления здесь своих позиций — из-за ослабления Советской России (СССР) — и не собиралась их сдавать. Политика же советских представителей на местах, в данном случае — на таком важном в стратегическом плане направлении, как КВЖД, не соответствовала задачам политики СССР в отношении Китая: тактической (налаживания взаимовыгодного сотрудничества) и стратегической (возвращения своих внешнеполитических позиций в регионе).

Ситуацию серьёзно осложнил и так называемый эмигрантский фактор. Сформировавшееся в Маньчжурии и прежде всего на КВЖД многочисленное сообщество русских эмигрантов, а также проживавшие здесь бывшие русские подданные — служащие КВЖД вынуждали советских представителей на местах вести более осторожную политику и серьёзно корректировать методы своей работы.

---

<sup>59</sup> Patrikeeff F. *Politics in Exile: Manchuria & the Balance of Power in Northeast Asia, 1924–1931*. L.; N.Y., 2002. P. 52.

<sup>60</sup> Ibid.