



Российская Академия Наук
Институт Дальнего Востока

На правах рукописи

Аблова Надежда Евгеньевна

**КВЖД И РОССИЙСКАЯ ЭМИГРАЦИЯ В КИТАЕ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И ПОЛИТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
ИСТОРИИ (первая половина XX в.)**

Специальность 07.00.03 - Всеобщая история
(нового и новейшего периода)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук

Москва
2005

Работа выполнена в Белорусском государственном университете

Официальные оппоненты:

доктор исторических наук Мамаева Наталья Леонидовна
Институт Дальнего Востока РАН

доктор исторических наук,
профессор МГУ им. М.В. Ломоносова Цимбаев Николай
Иванович

Доктор исторических наук Косик Виктор Иванович
Институт славяноведения РАН

Ведущая организация:

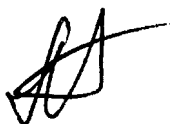
МГИМО (У) при МИД РФ

Защита диссертации состоится «__»_____2005 г. в «__»
часов на заседании Диссертационного совета Д 002.217.02 при
Институте Дальнего Востока РАН по адресу: 117997, Москва,
Нахимовский проспект, 32.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ИДВ РАН.

Автореферат разослан «_____»_____2005 г.

Ученый секретарь
Диссертационного совета,
кандидат исторических наук



Козлов А.А.

Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. Комплексное изучение истории КВЖД и истории российской колонии в Китае на протяжении первой половины XX в. представляется актуальным в научном, политическом и практическом отношении. Важность изучения Русского зарубежья в **научном** плане несомненна, так как без всестороннего и объективного освещения этой важной проблемы отечественная история XX в. остается односторонней и неполной. В советской историографии в силу идеологических причин не было создано объективных трудов по истории белой эмиграции. Само возникновение российской колонии в Маньчжурии в начале XX в. и жизнь белой эмиграции в Китае определялись, прежде всего, функционированием и международно-правовым статусом Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Именно наличие «полосы отчуждения КВЖД» привело к появлению уникального явления в истории всего послеоктябрьского зарубежья: русской эмиграции в Китае. История КВЖД и ее значение в международных отношениях на Дальнем Востоке освещалась в работах советских авторов фрагментарно и применительно к другим сюжетам. Взаимосвязь же истории КВЖД и истории многочисленной российской эмигрантской колонии в Маньчжурии вообще не была еще предметом отдельного исследования. Научная полемика между российскими и китайскими учеными о целях России при создании грандиозного проекта КВЖД и его результатах, роли КВЖД в советско-китайских отношениях, истории русских эмигрантов в Китае продолжается до сих пор. В то же время необходимо подчеркнуть, что на протяжении первой половины XX в. КВЖД была важным фактором международных отношений на Дальнем Востоке, стимулом развития двусторонних отношений Российской империи/СССР и Китайской Республики/КНР и до сегодняшнего дня остается связующим звеном в китайско-российских экономических и культурных контактах, поэтому изучение данной проблемы актуально и в политическом плане. Развал Советского Союза оставил за пределами Российской Федерации миллионы русских соотечественников, испытывающих проблемы, аналогичные тем, что стояли перед белой эмиграцией. Актуальность исследования в **практическом** отношении обусловлена тем, что бесценный опыт белых русских в Китае, сохранявших национальную самобытность на протяжении трети века в условиях чуждой цивилизационной среды, может и должен быть востребован сегодня

во взаимоотношениях Российской Федерации со странами ближнего зарубежья.

Степень научной разработанности темы. В советской историографии не было создано полноценных трудов по истории Русского зарубежья. Активный интерес к истории русской эмиграции возник только во второй половине 1980-х гг., но в то время работы по данной проблематике не имели научной глубины и, зачастую, были конъюнктурного характера. Первые серьезные научные исследования стали появляться только с середины 90-х гг. XX в., при этом основное внимание российские историки уделяли и продолжают уделять европейской ветви послеоктябрьской эмиграции. Несмотря на появление в последние годы ряда серьезных трудов по истории белой эмиграции, многие ее аспекты не получили должного освещения в научной литературе. В первую очередь это относится к исследованиям по истории дальневосточного зарубежья, что во многом объясняется трудностью доступа российских исследователей к эмигрантским архивам в КНР. Эмигрантские же фонды российских архивов были открыты для ученых только на рубеже 1980-1990-х гг., поэтому как проблема поиска и введения в научный оборот новых документальных материалов, особенно оставшихся за границей, так и создание на их основе новых исследования по-прежнему остаются важнейшими задачами историков Русского зарубежья.

Методологические и теоретические основы исследования составили методы историко-сравнительного, системного, историко-генетического анализа, ретроспекции и принцип историзма, сочетающиеся с цивилизационным подходом. Теретико-методологической основой работы послужили концепции отечественных и зарубежных авторов как в области международных отношений (С.Л. Тихвинский, М.Л. Титаренко, Ю.М. Галенович, А.М. Дедовский, Н.Л. Мамаева и др.), так и Русского зарубежья (В.С. Мясников, Г.В. Мелихов, А.С. Ипатова, Ван Чжичэн и др.) Диссертация представляет собой комплексное междисциплинарное исследование, затрагивающее историю России/СССР, Китайской Республики/ КНР и Японии; двусторонние отношения этих стран в изучаемый период; проблемы международных отношений на Дальнем Востоке в первой половине XX в.; историю КВЖД, российской колонии в Маньчжурии и дальневосточной ветви Русского зарубежья с конца XIX в. и до рубежа 50-60-х гг. XX в.

Научная новизна. В диссертационной работе впервые в отечественной историографии на основе системного анализа исследуется исто-

рия российской послеоктябрьской эмиграции в Китае на всем протяжении ее существования (20-50-е гг. XX в.). Автор ставил задачу создания комплексного исследования, в котором проблемный подход (история белой эмиграции в Китае и история КВЖД) сочетался бы с хронологически последовательным анализом источников и литературы. Работа основывается на авторской концепции взаимосвязи истории дальневосточной ветви русской эмиграции и истории КВЖД как объекта международных отношений на Дальнем Востоке. Роль КВЖД, история которой прослеживается в течение полувека, в международных отношениях оказывается более значительной, чем это было отражено в отечественной литературе. Впервые в исторической науке на базе не изученных ранее материалов предпринята попытка доказать, что построенная царским правительством для реализации геополитических целей России КВЖД через 25 лет оказалась той основой, на которой оформилась послеоктябрьская эмиграция в Маньчжурии, и что изменение международно-правового статуса дороги оказывало серьезное влияние на судьбы белых русских в Китае (так именовались российские эмигранты в официальных советских, китайских и японских документах тех лет).

Автором впервые предпринята попытка создания периодизации истории КВЖД и русской эмиграции в Китае в контексте международных отношений на Дальнем Востоке, исследованы основные этапы истории Русского дальневосточного зарубежья от начала до конца существования этого в своем роде уникального явления. Особое внимание при этом уделено деятельности политических, военных и общественных организаций русских эмигрантов, Дальневосточного объединения эмиграции, Русской фашистской партии.

Впервые в российской историографии выявлены основные, характерные только для дальневосточной ветви Русского зарубежья, особенности. Авторская интерпретация проблемы подкреплена в диссертационном исследовании использованием обширного фактического материала и ранее не введенных в научный оборот источников, прежде всего архивных документов (РФ и КНР) и эмигрантской прессы и публицистики. Впервые в научной литературе история дальневосточной ветви Русского зарубежья «вписана» в контекст мировых событий: войн, международных конференций и договоров, истории СССР и Китая в 20-50-х гг. XX в. В диссертационной работе впервые создана целостная картина жизни российских общин в Китае - от прихода первых поселенцев в Маньчжурию на рубеже XIX-XX вв. до окончательного исхода белых русских из страны в конце 1950-х-начале 1960-х гг.

Научная и практическая значимость диссертации определяется ставшими особенно остро в последние два десятилетия проблемами миллионов русских соотечественников в странах бывшего Советского Союза: их правами в области гражданства и трудоустройства, возможности получения образования на русском языке, сохранения национальной идентичности, угрозы постепенной ассимиляции. Опыт русской эмиграции в Китае в этом отношении уникален и может быть использован для определения очень сложных и тонких механизмов решения данных проблем, в том числе и в сфере межгосударственных отношений. Можно сказать, что после распада СССР возникло «новое» Русское зарубежье, и возникшие в связи с этим проблемы необходимо решать, учитывая в полной мере опыт послеоктябрьской русской эмиграции, в том числе и в Китае. История многонациональной российской колонии в Маньчжурии, отличавшейся особым духом взаимной терпимости, национального и религиозного равноправия, убедительно доказывает возможность добрососедского проживания и взаимовыгодного сотрудничества (при наличии к этому политической воли властей) представителей различных национальностей, конфессий и социальных групп. Сделанные автором диссертации выводы могут быть востребованы государственными органами Российской Федерации и научными учреждениями для анализа значительно усилившихся в последние годы миграционных процессов как в России, так и странах ближнего зарубежья; выработки новых подходов в российской внешней политике для решения проблем оставшихся вне исторической родины соотечественников. Научная и практическая значимость диссертации заключается также и в том, что богатый фактический материал и итоги исследования могут быть использованы для разработки курсов лекций по истории СССР и всеобщей истории, написании трудов по истории Русского зарубежья и международных отношений на Дальнем Востоке. Работа имеет значение в библиографическом плане.

Структура диссертации. Диссертация построена по историко-проблемному принципу, состоит из введения, 5 глав, заключения, обширных примечаний и библиографии.

Основное содержание работы

Во Введении содержится постановка проблемы, подробный историографический обзор и анализ источниковой базы, обоснование хронологических рамок, определение цели и задач работы.

Историографический обзор диссертационного исследования включает анализ работ советских, российских, китайских и зарубежных авторов по истории международных отношений на Дальнем Востоке первой половины XX в. и исследований по истории Русского зарубежья советских, российских, эмигрантских и китайских ученых.

Историография международных отношений на Дальнем Востоке обширна и многопланова. Изучение этой проблемы началось еще в 20-30-е гг. XX в. исследованиями Б.А. Романова «Россия в Маньчжурии. 1892-1906.» (М, 1928) и В. Аварина «Империализм в Маньчжурии. Т.1: Этапы империалистической борьбы за Маньчжурию»(М.-Л.,1934). Как и свойственно советской историографии того времени, политика России на Дальнем Востоке рассматривалась авторами достаточно односторонне, подчеркивался агрессивный и империалистический характер политики царизма в регионе; анализ отношений Японии, США и Англии в Китае делался в традиционной для того периода манере - как «борьбы перезрелого загнивающего капитализма»; русская эмиграция в Китае характеризовалась только отрицательно. Для советской историографии периода с середины 1930-х до середины 1950-х гг. характерно почти полное отсутствие глубоких исследований международных отношений на Дальнем Востоке данного периода. Исключения составляют только монография Б.А. Романова «Очерки дипломатической истории русско-японской войны, 1895-1907»(М.-Л., 1947) и основательная работа «Международные отношения на Дальнем Востоке» (1870-1945 гг.)» (М., 1951). В середине 1950-х- начале 1960-х гг. в советской историографии начался новый, весьма плодотворный период в изучении истории международных отношений в новое и новейшее время (работы Л.Н. Кутакова , А.И. Сорокина, Б.А. Романова). На протяжении этого периода (1960-1980-е гг.) советскими учеными были созданы фундаментальные труды, в которых подробно анализируются тенденции развития международных отношений в регионе, освещается национально-освободительное движение в странах Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, большое внимание уделяется внешнеполитической деятельности СССР, Японии, КНР и других стран (Международные отношения на Дальнем Востоке в послевоенные годы: В 2-х т. / Под ред.

Е.М. Жукова и др. М., 1978; История международных отношений на Дальнем Востоке: 1945-1977 / Капица М.С. и др. Хабаровск, 1978; История внешней политики СССР, 1917-1976 гг.: В 2 т. 3-е изд., доп. / Под ред. А.А. Громыко, Б.Н. Пономарева. М., 1977).

Несомненный интерес для изучения истории КВЖД как объекта международных отношений представляют специальные работы, посвященные различным аспектам советско-китайских отношений. Они помогают воссоздать историческую канву происходивших событий, проследить позицию советского государства, пекинского правительства Китайской Республики, гоминьдановского руководства и местных властей по вопросу владения КВЖД. Работа А.Н. Хейфеца «Советская дипломатия и народы Востока, 1921-1927» (М. 1968) посвящена истории заключения первых договоров РСФСР со странами Азии, при этом дипломатическая подготовка советско-китайского соглашения 1924 г. и противодействие этому процессу западных держав рассмотрены всесторонне. В исследовании Р.А. Мировицкой «Советский Союз в стратегии Гоминьдана. 20-30-гг.» (М., 1990) основное внимание уделено изучению эволюции внешнеполитических приоритетов руководства Гоминьдана в 1926-1931 гг. В работах Г. С. Каретиной анализируется эволюция системы китайского милитаризма в 20-30-е гг. XX в., уделяется определенное внимание связям Чжан Цзолина с белыми русскими в этот период. Советско-китайские отношения накануне, в годы и после Второй мировой войны подробно исследованы в монографиях С.Л. Тихвинского, А.М. Дубинского, О.Б. Борисова и Б.Т. Колоскова, М. И. Сладковского, М.С. Капицы, Ю.М. Галеновича, А.М. Ледовского, В.Б. Воронцова, А.А. Кошкина. Однако во всех названных исследованиях проблема КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке или не рассматривалась вовсе, или затрагивалась попутно и вскользь. В советской историографии можно назвать только две работы, серьезно рассматривающие этот сюжет. В монографии Е.И. Поповой «Политика США на Дальнем Востоке» (М., 1967) КВЖД исследуется как объект международных отношений в 1918-1922 гг. Большое значение для разработки данной темы бесспорно имеет монография М. И. Сладковского «История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917-1974)» (М., 1977).

В последний раз КВЖД играла важную роль в международных отношениях на Дальнем Востоке в 1945-1952 гг. Специальных исследований этой проблемы в указанные годы в советской и российской историографии нет, но в работах А.М. Ледовского «СССР, США и народная

революция в Китае» (М.,1979) и А.В. Меликсетова «Победа китайской революции» (М.,1989) даны общие характеристики советской, американской и китайской позиций в отношении КВЖД.

В современной российской историографии (90-е гг. XX в. - начало XXI в.) продолжилось изучение различных аспектов международных отношений на Дальнем Востоке. В исследованиях Г.Н. Песковой, А.И. Картуновой, М. Крюкова показана эволюция советско-китайских отношений в 1920-е гг., дана оценка позиции Москвы по вопросу владения КВЖД. В последние годы вышли работы, авторы которых исследуют историю и значение подписания Договора о ненападении между Советским Союзом и Китайской Республикой от 21 августа 1937 г. (Ю.М. Галенович, А.М. Ледовский, Р.А. Мировицкая). Некоторые российские ученые (С. Л. Тихвинский, А.М. Ледовский, О.Б. Рахманин, Ю.М. Галенович) вводят в научный оборот важные документальные материалы по истории советско-китайских отношений конца 1940-х - начала 1950-х гг. Особую ценность этим работам придает то, что их авторы были непосредственными свидетелями и даже участниками изучаемых событий, поэтому для них характерно сочетание глубокого научного анализа и личных впечатлений очевидцев грандиозных перемен в жизни Китая. Важное значение для изучения проблемы КВЖД в русско-китайских и советско-китайских отношениях имеет обстоятельная работа Ю.М. Галеновича «Россия - Китай: шесть договоров» (М., 2003).

Всестороннее научное изучение **истории Русского зарубежья** началось сравнительно недавно, хотя отдельные ее аспекты стали широко обсуждаться в советской и эмигрантской периодике сразу после окончания гражданской войны. Советских авторов 1920-30-х гг. (В.Белов, А.Киржниц, А. Бобрищев-Пушкин, Н. Кичкасов, Б. Полевой) объединяло полное неприятие Белого движения, негативное отношение как к лидерам эмиграции, так и к рядовым эмигрантам; характеристика всей эмиграции как сплошь антисоветской и активно борющейся против СССР. Так, русские эмигранты в Маньчжурии в работах этих лет именовались не иначе как «харбинские белобандиты» и «агенты империализма». В послевоенный период историей белой эмиграции активно занимались Д.Л. Голиков («Крушение антисоветского подполья в СССР. М., 1986) и Л.К. Шкаренков («Агония Белой эмиграции». М., 1987), их работы неоднократно переиздавались. В эти годы историки изучали Русское зарубежье с жестких идеологических позиций, их анализу подвергался узкий круг вопросов: враждебная СССР деятельность эмигрантских военных и политических организаций; различные поли-

тические течения в эмиграции; реэмиграция в СССР. Справедливости ради надо отметить, что советские ученые не обходили молчанием такие героические страницы истории эмиграции как участие русских в движении Сопротивления в европейских странах, помощь советскому народу в годы Великой Отечественной войны.

На рубеже 1980-1990-х гг. начался качественно новый этап в изучении Российского зарубежья, для которого характерна попытка объективного анализа истории белой эмиграции на основе вводимых в научный оборот недоступных ранее архивных материалов. На протяжении 1990-х гг. Ю.А. Поляков, В.Т. Пашуто, А.Г. Соколов, В.М. Селунская, В.И. Косик, Г.Я. Тарле, З.С. Бочарова создали ряд серьезных исследований, посвященных отдельным аспектам истории европейской ветви российской эмиграции.

В эти же годы появились и первые серьезные труды по истории российской эмигрантской эмиграции в Китае. Прежде всего, это относится к работам Г.В. Мелихова, во многом поясняющим, почему Харбин стал одним из 4 центров российского послеоктябрьского рассеяния. При этом автор, изучая уникальный опыт совместного проживания в течение десятков лет в Маньчжурии представителей различных национальностей бывшей Российской империи, убедительно доказывает, что многонациональный Харбин называют "русским" потому, что объединяющим все национальные культуры были здесь русский язык и русская культура. В конце XX - начале XXI вв. в российской историографии белой эмиграции в Китае четко обозначилась тенденция к более углубленному изучению отдельных аспектов ее истории, прежде всего исследованию деятельности различных объединений эмигрантов: национальных общин и землячества (Е.Н. Чернолуцкая); общеэмигрантских, военных, политических, благотворительных объединений (А.С. Ипатова, В.Ф. Печерица, А.А. Хисамутдинов); колоний русских беженцев в Пекине (Н.А. Спешнев) и Шанхае (А.С. Ипатова), проблем адаптации и социализации эмигрантов (Т.В. Ревякина). Деятельность Русской фашистской партии в Маньчжурии была предметом изучения в работах Ю. Мельникова, С. Лазаревой, С. Онегиной. В эти годы продолжилось исследование истории русской Православной церкви на Дальнем Востоке (С.Л. Тихвинский, А.С. Ипатова, Д. Поздняев). Большой вклад в изучение истории русской диаспоры в Маньчжурии внесла Е.Л. Таскина, составитель, автор и комментатор трех прекрасных документальных сборников по истории «русского Харбина». В последние годы появился ряд интересных работ по истории русской культуры и науки в Китае. Перу

владивостокского ученого В.Ф. Печерицы принадлежит монография «Духовная культура русской эмиграции в Китае» (Владивосток, 1999), в которой автор анализирует значение средней и высшей школы в воспитании эмигрантской молодежи, культурную жизнь русских общин в Маньчжурии и Шанхае. Великолепная книга «Харбин - русская Атлантида» (Хабаровск, 2002) Н.П. Крадина посвящена развитию русской архитектуры Харбина, православному церковному зодчеству. Заслугой А.А. Хисамутдинова, активно пишущего по истории дальневосточного зарубежья, несомненно является введение им в научный оборот многочисленных материалов зарубежных фондов белой эмиграции. В то же время сделанные им оценки зачастую поверхностны, многие посылки автора не подкреплены соответствующим анализом.

Эмигрантская научная мысль также обращалась к осмыслению недавних страниц своего прошлого. Среди работ по истории дальневосточной эмиграции следует назвать основанную на широкой источниковой базе монографию П.П. Балакшина «Финал в Китае. Возникновение, развитие и исчезновение Белой Эмиграции на Дальнем Востоке» (Сан-Франциско, 1958-1959), однако доминирующие в ней крайние антисоветские настроения серьезно мешают научному анализу. Коллектив харбинских историков и публицистов подготовил по заданию японской военной миссии к десятилетнему юбилею Маньчжоу-го объемную монографию «Великая Маньчжурская империя» (Харбин, 1942), содержащую всесторонний обзор жизни российской колонии. Труд получился весьма тенденциозный, но, тем не менее, он представляет определенную ценность богатым фактическим материалом. Интересные сведения о жизни белых русских в Харбине и Шанхае содержатся в работах эмигрантского историка В. Петрова, бывшего непосредственным участником описываемых событий. Представитель «младшего поколения» историков Русского зарубежья М. Раев («Россия за рубежом: История культуры русской эмиграции, 1919—1939»/Пер. с англ.; М., 1994). подробно изучает процессы, происходившие в культурной жизни эмиграции в Европе, однако освещает аналогичные процессы на Дальнем Востоке очень кратко, к тому же некоторые его выводы содержат неточности.

В китайской историографии также имеются работы, посвященные как проблеме КВЖД в контексте международных отношений на Дальнем Востоке, так и истории белых русских в Китае. С 1969 г. и до середины 80-х гг. основное содержание этих работ сводилось к критике агрессивной внешней политики и экспансии царской России, И сегодня,

характеризуя значение КВЖД в русско-китайских отношениях до 1917 г., некоторые китайские историки делают однозначный вывод об агрессивных целях царизма в Маньчжурии, его стремлении с помощью дороги создать базу для своей империалистической политики в Китае, не хотят видеть созидательной стороны русской деятельности в Северо-Восточном Китае ((Цзян Чжуанда, Ли Мэн, Жао Лянлун).

В работах, посвященных проблеме КВЖД в советско-китайских отношениях 1920-х гг., китайские исследователи (Линь Цзюнь и др.) обосновывают тезис о возвращении СССР «к прежней империалистической политике царской России».Ряд авторов (Лю Цунькуань, Шэнь Чжихуа) совершенно необоснованно утверждает, что в советско-китайских отношениях конца 1940-начала 1950-х гг. Москва придерживалась великодержавной, националистической позиции, что впоследствии привело к двадцатилетию плохих отношений между СССР и КНР. Правда, в последних статьях Шэнь Чжихуа, Ли Даньхуэя, Ян Куйсуна, посвященным советско-китайским отношениям 20-60-х гг. XX в., сделаны уже более взвешенные выводы.

Особо необходимо остановиться на работах известных китайских исследователей Сюе Сяньтяня и Луань Цзинхэ, которые приходят к выводу, что три союзных договора Китая и России/СССР (1896,1945,1950 гг.), являлись оборонительными, а не наступательными. Оценивая значение КВЖД в двусторонних отношениях, ученые подчеркивают, что сооружение дороги стимулировало экономическое развитие Северо-Восточного Китая, усилило взаимопонимание, солидарность и дружбу народов двух стран. Таким образом, можно отметить, что в китайской историографии в последние годы прослеживается отход от прежних идеологических штампов в сторону более объективных оценок.

Что же касается китайской историографии белой эмиграции, то здесь выводы китайских ученых представляются достаточно объективными, при этом особое внимание историками уделяется изучению культурного наследия Российского зарубежья (Ли Жэньнянь, Дяо Шаохуа, Цзянь Чжуанда, Ли Шусяо, Ли Яньлин). Авторы подчеркивают, что деятельность русских беженцев способствовала укреплению культурных связей между народами Китая и России. Историки отмечают высокий уровень литературы, музыкального искусства, архитектуры, характерный для эмигрантских колоний в Харбине и Шанхае. Солидные исследования по истории российской эмиграции в Китае в 20-40-е гг. XX в. принадлежат шанхайскому ученому Ван Чжичэну. Они представляют большую ценность для изучения истории белых русских и являются

лучшими в китайской историографии работами по этой проблематике (Шанхай э цяоминь ши (История российской эмиграции в Шанхае // Шанхай, 1993 и др.).

Западные историки также уделяют внимание изучению международных отношений на Дальнем Востоке, советской дипломатии и истории Российского зарубежья. Прежде всего необходимо назвать работы американских ученых Т. Э. О" Коннора (Георгий Чичерин и советская внешняя политика 1918-1930. М., 1991); Г. Шварца («Tsars, Mandarins and Commisars. A History of Chinese-Russian Relations». New York, 1973); Д. Волффа (To the Harbin Station: The liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914, Stanford, 1999). Истории строительства КВЖД содержательную статью посвятил венгерский историк К. Фендлер. Западные авторы (Дж. Мак-Кормак, Дж. Боун, Б.Шяссон, Я.Е. Замойски) вообще уделяют немалое внимание изучению роли Харбина как в советско-китайских отношениях второй четверти XX в., так и в международных отношениях на Дальнем Востоке. Они неизменно отмечают высокий уровень духовности «русского Харбина», подчеркивают отрицательное влияние японской оккупации Маньчжурии на жизнь здешней российской колонии.

Источниковую базу данной работы составили документы различного происхождения и характера:

1. **Материалы внешней политики и официального делопроизводства:** международные договоры, конвенции, соглашения; материалы международных конференций; межведомственная дипломатическая документация; внутриведомственная переписка НКВД/МИД СССР; документы официального делопроизводства Китайской Республики.

2. **Материалы по истории Белого движения и эмиграции в Китае:** документы по истории Белого движения в Сибири и на Дальнем Востоке; документы эмигрантских объединений в Китае; материалы советских спецслужб.

3. **Публицистика** (эмигрантская и советская).

4. **Периодика** (эмигрантская и советская).

5. **Мемуары и воспоминания.**

6. **Автобиографические и художественно-биографические произведения.**

7. **Устные воспоминания русских харбинцев,** записанные автором в Харбине в начале 1990-х гг.

Для изучения значения КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке первостепенную важность имеют материалы офици-

ального делопроизводства, поскольку они позволяют проследить поэтапно изменения международно-правового статуса дороги за весь изучаемый период, в течение которого КВЖД была постоянным объектом международных отношений на Дальнем Востоке. Материалы международных конференций изучаемого периода наглядно демонстрируют всю сложность международных отношений на Дальнем Востоке, в том числе и по вопросу о КВЖД.

Документы дипломатической межведомственной и внутриведомственной переписки, многочисленных советско-китайских переговоров и конференций 1920-х - 1930-х гг. показывают, что даже достигнутые соглашения по КВЖД не ликвидировали почву для конфликтов. Сообщения советских представителей из Маньчжурии, ноты НКВД, китайского МИД и дипломатического представителя Мукдена насыщены фактами о почти ежедневных нарушениях соглашений 1924 г., а также взаимными обвинениями и разборками непрекращавшихся конфликтов. Эти документы свидетельствуют о том, что эмигрантская колония в Харбине на протяжении 1920-1930-х гг. была постоянным объектом переговоров и представлений Москвы в адрес Пекина, Мукдена и Токио. Для создания конфликтных ситуаций китайская администрация Особого Района Восточных провинций (ОРВП) привлекала русских эмигрантов из числа служащих в китайской полиции и особенно активных членов военных организаций. Группа источников, относящихся к китайскому официальному делопроизводству, помогает составить верное представление как о правовом положении бывших российских подданных в ОРВП, так и о порядке административного управления КВЖД в 1920-1924 гг., определить механизм вмешательства властей Мукдена в дела дороги в 1924-1932 гг. Большую значимость для изучения истории белых русских в Китае имеют опубликованные японские и маньчжурские документальные материалы периода существования Маньчжоу-дго, позволяющие уяснить сущность фактически оккупационного режима, установленного Японией в Маньчжурии, политику япономаньчжурских властей в отношении российских эмигрантов.

Из источников по истории Белого движения и российской эмиграции на Дальнем Востоке особую ценность представляют материалы архивов Российской Федерации и Китайской Народной Республики. Большая часть эмигрантских архивных фондов из Маньчжурии сегодня находится в России, прежде всего, в Государственном архиве Хабаровского края, здесь отложились документы 10 эмигрантских фондов (10 700 дел) за 1922-1945 гг. Первостепенное значение для изучения исто-

рии российской эмиграции в Северо-Восточном Китае имеют фонды «Харбинского комитета помощи русским беженцам» (Беженский комитет), «Главного бюро по делам российской эмиграции в Маньчжурии» (БРЭМ), русской фашистской партии, японской организации Кио-Ва-Кай, Союза казаков на Дальнем Востоке и др. «Коллекция белогвардейских и белоэмигрантских» фондов ЦГАОР СССР (Государственного архива Российской Федерации) была составлена на основе переданного в 1946 г. в Советский Союз Русского заграничного исторического архива в Праге. Эти фонды содержат интересные документы по истории КВЖД в годы гражданской войны в России и возникновению эмигрантских общин в Маньчжурии и Шанхае, богатые материалы по истории русской колонии в Шанхае, деятельности «Дальневосточного Объединения российской эмиграции». Ряд интересных материалов по истории гражданской войны на Дальнем Востоке и бегстве советских граждан в Маньчжурию сохранился в Государственном архиве Амурской области.

Из китайских архивов наибольший интерес для изучения истории белых русских в Китае представляет Хэйлунцзянский провинциальный архив в Харбине. Несмотря на то, что большая часть эмигрантских архивов была вывезена в СССР, здесь сохранились интересные материалы по истории эмигрантских национальных общин в Северо-Восточном Китае, ценные данные о переселении в Маньчжурию подданных Российской империи в начале XX в., складывании эмигрантской колонии в полосе отчуждения КВЖД, деятельности благотворительных и молодежных организаций эмигрантов.

Особая, небольшая группа источников - материалы различных спецслужб. В ГА РФ отложились дела Харбинского контрразведывательного отделения за 1918-1920 гг. Фонды ГАХК содержат небольшую часть рассекреченных материалов органов НКВД, с 1945 г. занимавшихся реэмиграцией русских из Китая.

Несомненный интерес для изучения Русского дальневосточного зарубежья представляет эмигрантская публицистика. В отличие от уже упоминавшихся советских работ 1920-1930-х гг., сочинения эмигрантских авторов содержат массу любопытных фактических подробностей, значительно дополняющих общую картину жизни белых русских в Китае. В то же время в произведениях советских и эмигрантских публицистов есть и общее: крайняя заидеологизированность и взаимная ненависть. Немаловажное значение для изучения данных сюжетов имеет советская и эмигрантская периодическая печать. Советская периодика освещает официальную позицию Москвы по различным вопросам меж-

дународной обстановки на Дальнем Востоке. Любопытные и порой весьма важные характеристики жизни белых русских в Маньчжурии содержат публикации советских дальневосточных газет («Амурская правда», «Тихоокеанская звезда»). Что же касается эмигрантской периодики, то, по данным Г. П. Струве, только в Харбине в двадцатые годы выходило до 70 изданий на русском языке. Некоторые из них - харбинские газеты «Заря», «Рупор», «Новости жизни», «Гунбао», шанхайские - «Время», «Слово», «Шанхайская Заря», журналы - знаменитый «Рубеж», «Хлеб небесный», «Еврейская жизнь» - содержат бесценный материал, помогающий воссоздать картину жизни белой эмиграции в Китае.

Важнейшую группу источников представляет мемуарная литература. Дневники и воспоминания государственных деятелей Российской империи и Советского Союза (С.Ю. Витте, В.Н. Ламздорфа, А.А. Громыко) и крупных советских дипломатов (А.Ф. Добрынина, А.С. Панюшкина, С.Л. Тихвинского, А.М. Ледовского, О.А. Трояновского, Н.Т. Федоренко и др.) важны для понимания механизмов выработки внешнеполитических решений, рассказывают о личных впечатлениях и наблюдениях, накопленных за десятилетия дипломатической службы. К источникам указанного типа близки автобиографические и художественно-биографические произведения, вышедшие из-под пера русских харбинцев (Л. Кравченко, Ю. Крузенштерн-Петерец, Л. Хаиндрава, Вс. Иванова, О. Лундстрема и др.) Эти публикации крайне интересны и, как правило, проникнуты трогательной любовью к Харбину. При всей субъективности оценок эти материалы имеют особую ценность для понимания «духа времени», атмосферы эмигрантского бытия. В этой группе источников особняком стоят воспоминания Н.И. Ильиной, которая, пожалуй, единственная из всех писавших о Харбине в негативном тоне вспоминает этот город.

Хронологические рамки настоящего исследования охватывают первую половину XX в.: от начала строительства КВЖД и возникновения российской колонии в Маньчжурии на рубеже XIX-XX вв. и до окончательного исхода русской эмиграции из Китая в конце 1950-х - начале 1960-х гг. как результата передачи КВЖД советской стороной правительству КНР.

Цель диссертационного исследования: комплексное изучение истории российской эмиграции в Китае и истории КВЖД в контексте международных отношений на Дальнем Востоке в первой половине XX в.

Автор стремится, показав на широком историческом промежутке времени взаимосвязь этих проблем, доказать, что изменения международно-правового статуса КВЖД напрямую отражались на судьбе дальневосточной ветви Русского зарубежья.

Задачи работы сводятся к периодизации истории КВЖД и истории белой эмиграции в контексте международных отношений на Дальнем Востоке; анализу позиций ведущих мировых держав по проблемам КВЖД и белых русских в Маньчжурии; определению значения КВЖД и белой эмиграции в советско-китайских и советско-японских отношениях; выявлению фактов зависимости истории эмигрантских колоний в Китае от изменений международно-правового статуса КВЖД; исследованию процесса возникновения белой эмиграции в Китае; численного, национального и социального состава дальневосточной ветви Русского зарубежья; освещению истории русских общин Маньчжурии и Шанхая в 20-е гг. XX в., в период японской оккупации Маньчжурии, после Второй мировой войны, исхода белых русских из Китая; изучению деятельности основных эмигрантских политических, военных и общественных организаций, Дальневосточного объединения эмиграции, БРЭМ, Российской Фашистской партии; а также выявлению особенностей российской эмиграции на Дальнем Востоке.

В главе I - «**История КВЖД и российской колонии в Маньчжурии в конце XIX-начале XX в.»** - автор делает попытку выявить причины, которые обусловили возникновение такого уникального в истории Русского зарубежья явления, как белая эмиграция в Китае. В главе подробно проанализированы история подписания и суть русско-китайских договоренностей 1896 г., реализация которых должна была привести к серьезному изменению баланса сил на Дальнем Востоке. С одной стороны, сама Маньчжурия превращалась в базу российского влияния, царское правительство получало в лице КВЖД мощное средство для проведения своей политики в регионе. С другой стороны, существование такого сильного канала русского воздействия, каковым была КВЖД с ее развитой промышленностью, разветвленной сетью вспомогательных учреждений и многотысячным русским населением в полосе отчуждения дороги, являлось источником как постоянного раздражения китайских центральных и местных властей, так и острейшего недовольства Японии и западных стран. Строительство КВЖД подготовило почву для возникновения ряда серьезных международных конфликтов на Дальнем Востоке на протяжении всей первой половины XX в.

Далее в главе подробно рассматривается история строительства КВЖД и Харбина на рубеже XIX-XX вв., возникновение российской колонии в Маньчжурии, феноменально бурный рост Харбина и экономики Северо-Восточного Китая в первые семнадцать лет прошлого столетия. Автор анализирует события боксерского восстания, русско-японской войны 1904-1905 гг., Первой мировой войны и их последствия как в международных отношениях того времени, так и для функционирования КВЖД и жизни российских подданных в Маньчжурии.

Подводя итоги первой главы, автор констатирует: условия контракта 1896 г. были реализованы во всем объеме. Воплощение замысла КВЖД в жизнь привело к возникновению в Маньчжурии своеобразного феномена: на пустынных китайских землях возникло в лице полосы отчуждения КВЖД «государство в государстве»: со своими четко обозначенными границами и территорией, многонациональным населением, законодательной (Правление КВЖД) и исполнительной (Управление КВЖД) властями, своими главой «государства» (Управляющий КВЖД), министерствами (Земельный отдел, Служба тяги и т. п.), полицией и армией (Заамурский округ Пограничной стражи), судом и муниципальным управлением, собственной системой образования и здравоохранения и т. д. Действительность превзошла самые смелые ожидания авторов проекта КВЖД. Русские люди своим самоотверженным трудом создали вполне благополучный оазис русской жизни на далекой маньчжурской земле. Россия в лице дороги получала мощное орудие проведения политики на Дальнем Востоке, и рычаг давления на пекинское правительство, и серьезную базу для отстаивания своих политических и экономических интересов в регионе. Другое дело, что в силу ряда причин, и, прежде всего, бездарного руководства, российское государство не смогло в полной мере воспользоваться этими политическими и военно-стратегическими выгодами, ярким доказательством чего явилось поражение России в русско-японской войне. Но созданное русскими людьми в Маньчжурии не пропало даром: через годы КВЖД дала многим десяткам тысяч бывших российских подданных приют и возможность выжить в годы испытаний и лихолетья.

Глава II - «КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в 1917 -1924 гг. Образование белой эмиграции в Китае» - посвящена изучению истории КВЖД после крушения Российской империи и исследованию процесса складывания белоэмигрантской общины в Маньчжурии. Автор подробно рассматривает события в Харбине и полосе отчуждения КВЖД в указанные годы, вскрывает причины не-

удавшихся попыток установления Советской власти на дороге, что объяснялось рядом факторов: слабыми позициями местных большевиков, концентрацией на линии значительного числа белых отрядов, малой затронутостью здешних российских жителей коммунистической агитацией и бедствиями Первой мировой войны, и, особенно, более высоким уровнем жизни преобладающей части русского населения в Маньчжурии по сравнению с их соотечественниками в России. В главе также анализируются действия Управляющего КВЖД генерал-лейтенанта Д.Л. Хорвата для удержания власти в полосе отчуждения и причины провала его плана создания на дороге объединенных сил для борьбы с Красной Армией, которые крылись в непрекращающейся борьбе за власть политических лидеров и остром соперничестве военных лидеров.

Диссертант уделяет серьезное внимание изменениям, которые коснулись правового положения российского населения и административного управления полосой отчуждения. 23 сентября 1920 г. президент Китайской Республики издал декрет, в котором объявлял «прекращение признания Российских посланника и Консулов в Китае» и брал на себя защиту проживающих в Китае мирных русских граждан. Тогда же пекинское правительство образовало Особый Район Восточных Провинций (ОРВП), который включал территорию полосы отчуждения КВЖД. 30 октября 1920 г. в соответствии с декретом от 23 сентября 1920 г. Совет Министров Китайской Республики утвердил правила административного подчинения проживающих в Китае русских. В ОРВП стали создаваться китайские административные, полицейские и судебные учреждения. В 1923 г. вся китайская администрация была подчинена одному лицу - Главном начальствующему ОРВП с резиденцией в Харбине. Он подчинялся местному правительству Трех Восточных Провинций (ТВП) в Мукдене, а через него - центральному правительству в Пекине. Такой порядок административного управления ОРВП продолжался до провозглашения Маньчжоу-го в 1932 г.

В то время как политические и военные деятели Дальнего Востока и Сибири «спасали Россию», китайские власти потихоньку начали устанавливать единоличную власть на КВЖД. Однако в этих стремлениях Китай встретил серьезное сопротивление со стороны Японии и западных стран. Диссертант подробно анализирует действия Японии, США, Великобритании, Франции и Италии, направленные на установление общего контроля над железными дорогами Сибири и КВЖД в 1918-1920 гг., для чего ими был создан Межсоюзный железнодорожный комитет (МЖЮ). Просуществовав менее двух лет, МЖК с самого начала

оказался нежизнеспособным, подорванным изнутри противоречиями между его участниками. Союзники не смогли добиться ни политической стабильности в полосе отчуждения, ни подчинить своему влиянию многочисленные военные формирования белогвардейцев, ни нормализовать деятельность дороги и улучшить ее экономическое положение.

Еще более весомые доказательства важности проблемы КВЖД и сложности ее решения представила Вашингтонская конференция (1921—1922 гг.). Принятые в Вашингтоне решения закрепили итоги Первой мировой войны на Тихом океане и в Азии. Однако проблему КВЖД участникам конференции так и не удалось решить, несмотря на все попытки урегулировать такие вопросы, как правовое положение, право собственности на дорогу и порядок управления ею. Правительство США имело к началу конференции план интернационализации КВЖД - создания международного контрольного органа. Делегация Китайской Республики с предложенным в докладе вариантом решения проблемы КВЖД не согласилась, китайцы даже заявили, что вопрос о КВЖД - предмет переговоров только Китая и России. В итоге на конференции были приняты несколько резолюций с весьма расплывчатыми формулировками, что означало провал попыток установить режим интернационализации КВЖД. Последовавшее осенью 1922 г. поражение белогвардейских войск и завершение гражданской войны на Дальнем Востоке свели на нет возможности для союзников контролировать дорогу. КВЖД была очищена от японских войск в сентябре 1922 г. Таким образом, все попытки западных стран и Японии установить контроль над КВЖД на протяжении 1919-1922 гг. завершились полным провалом.

Далее автор подробно останавливается на проблеме КВЖД в советско-китайских отношениях в конце 1917 - начале 1924 гг., анализирует позицию большевистского руководства относительно дороги в первые годы Советской власти на основе Обращений правительства РСФСР к народу Китая 1919-1920 гг. и других документов. В главе уделено большое внимание трудным советско-китайским переговорам 1923-1924 гг. и попыткам западных держав и Японии сорвать подписание Москвой и Пекином соглашения по КВЖД. В итоге диссертант приходит к выводу, что несмотря на начавшуюся советскую помощь КПК, все же для советского руководства на первом месте оставались интересы государственные и национальные, в том числе и нежелание выпускать из рук такой важный инструмент проведения политики на Дальнем Востоке как КВЖД.

В главе детально исследована история возникновения эмигрантской колонии в Маньчжурии в 1918-1923 гг. Автор подчеркивает, что этот процесс - в сравнении с аналогичным в Европе - имел ряд особенностей. Во-первых, беженцы из Советской России стремились не просто в Маньчжурию, а именно на КВЖД, надеясь найти в Харбине и на линии не только работу и кров, но и привычный русский уклад жизни среди российского же населения. Обретя в Северо-Восточном Китае почти полное подобие жизни дореволюционной России, русские белые чувствовали себя в меньшей степени изгоями, нежели их европейские товарищи по несчастью. С одной стороны, Восток, прежде всего Китай, по своей культуре, мировосприятию и языку резко отличается от ряда европейских стран, в том числе и славянских, близких России не только по менталитету, но и в бытовом плане. С другой, наличие в Китае на рубеже XIX-XX вв. компактных русских поселений (в полосе отчуждения КВЖД, Шанхае, Пекине и др.) - своеобразных очагов национальной культуры и предпринимательства, а также многолетняя деятельность в Китае Российской Духовной Миссии, облегчали процесс вживания наших соотечественников в иное для них общество, делали его менее болезненным и трудным, чем в Европе, где подобных традиций не существовало, а российские эмигранты селились в среде местного населения и в большей степени были подвержены ассимиляции.

В результате гражданской войны сотни тысяч российских граждан оказались за пределами отечества, что привело к возникновению такого уникального явления как Российское зарубежье (1,5-2,5 млн. человек). Данные о численности русских эмигрантов в Китае весьма противоречивы: некоторые исследователи говорят о примерно 400- 500 тыс. белых русских в стране. Диссертант на основе анализа многочисленных источников приходит к выводу, что 20-30-е гг. XX в. количество эмигрантов в Китае не было постоянным и напрямую зависело от изменения международной ситуации вокруг КВЖД. Так, максимальное число российских эмигрантов в Китае было, видимо, именно в начале 1920-х гг. - около 200 тыс. человек. В 1930 г. в стране насчитывалось примерно 75 тыс. человек (60 тыс. в Маньчжурии и 15 тыс. - в Шанхае) бывших подданных Российской империи. Эти цифры представляются убедительными, так как совпадают с более поздними и наиболее точными данными времен японской оккупации Северо-Восточного Китая (1932-1945 гг.). По данным «Бюро по делам российских эмигрантов в Маньчжурии» к марту 1944 г. бывших российских подданных насчитывалось 68 877 человек. Автор приходит к выводу, что численность рос-

сийских эмигрантов в Маньчжурии на протяжении 1920 - начала 1940-х гг. колебалась в пределах от 70 тыс. до 200 тыс. человек, причем положение белых русских определялось, прежде всего, состоянием советско-китайских и советско-японских отношений и международно-правовым статусом КВЖД.

Серьезное внимание автор уделяет изучению феномена многонационального Харбина как конгломерата нескольких культур и конфессий, где изначально существовал дух национальной и религиозной терпимости. В главе подробно рассмотрена история создания и деятельности многочисленных эмигрантских национальных объединений в Маньчжурии.

Глава III - «КВЖД в совместном управлении СССР и Китайской республики (1924-1931 гг.). Дальневосточная белая эмиграция в 20-е гг. XX в.» посвящена анализу перехода КВЖД в совместное советско-китайское управление и деятельности основных эмигрантских объединений Маньчжурии и Шанхая. Автор детально исследует советско-китайские соглашения по КВЖД 31 мая 1924 г. и 20 сентября 1924 г., реакцию на их подписание Японии, США и ведущих европейских государств, причины ухудшения советско-китайских отношений и конфликты в управлении КВЖД в 1925-1928 гг. Итоги совместного управления дорогой оказались не очень утешительными, поскольку сразу же началась жесткая борьба советской части правления и китайских властей за реальную власть над дорогой. На КВЖД образовалось три соперничающих лагеря: советский, китайский и эмигрантский. Китайские власти активно привлекали для организации антисоветских акций в ОРВП и Шанхае русских эмигрантов из числа наиболее враждебно настроенных к СССР. Поэтому большой проблемой в советско-китайских отношениях становится существование в Китае российских эмигрантских общин. В этот период КВЖД - постоянный источник конфликтов разной степени в советско-китайских отношениях и напряженности в международных отношениях на Дальнем Востоке в целом.

Далее диссертант на основе разнообразных материалов российских и Хэйлунцзянского архивов подробно освещает создание и деятельность основных эмигрантских объединений Маньчжурии (Беженский комитет, «Союз казаков на Дальнем Востоке», отделы РОВС, многочисленные научные, культурные и благотворительные общества) и Шанхая (Казачий союз в Шанхае, Комитет защиты прав и интересов русских в Шанхае, Православное братство и др.). Дальневосточная эмиграция, являясь составной частью послеоктябрьского зарубежья

России, имела много общего с российской эмиграцией в Европе. Также как и на Западе, белые русские в Китае создавали различные политические и военные организации, многочисленные комитеты, фонды, благотворительные общества, которые должны были облегчить процесс адаптации эмигрантов в Китае. В то же время, уже в 1920-е *гг.* отчетливо проявилась одна из характерных особенностей российской эмиграции на Дальнем Востоке: наличие здесь большого числа военных организаций, ставивших своей целью активную борьбу с советской властью. В главе подробно изучена единственная в истории Русского зарубежья попытка объединить все русские организации в Китае под общим началом (1928-1932 гг.). В 1930 г. в Пекине было провозглашено создание «Дальневосточного объединения эмиграции», деятельность которого конкретных практических результатов не дала.

В главе детально исследуются причины и суть советско-китайского конфликта 1929 г. на КВЖД, позиция западных держав, активно вмешивавшихся в советско-китайские отношения в связи с обострением ситуации на дороге, последствия этого конфликта. Анализ советско-китайских отношений в 1924-1931 гг. показывает отчетливое стремление Китая воспрепятствовать точному выполнению обоих соглашений 1924 г. Китайская сторона так и не смирилась с совместным с СССР управлением дорогой, стремилась добиться фактического и по сути бесплатного перехода дороги в свою собственность. И если маньчжурские власти, получив в 1929 г. жестокий урок, нормализовали отношения с СССР и выполнили почти все, зависящие от Мукдена, условия Хабаровского протокола, то Нанкин до последнего препятствовал установлению добрососедских отношений с СССР.

Диссертант освещает малоизвестные примеры участия военных эмигрантских организаций в вооруженной борьбе против Советского Союза с территории Китая в 1929-1931 гг. Подписание СССР и Китайской Республикой Хабаровского протокола вовсе не привело к затуханию антисоветской деятельности эмигрантских организаций в Маньчжурии. Более того, наблюдалась даже некоторая активизация этой борьбы. Во-первых, военные лидеры эмиграции никак не хотели смириться с тем, что период «изгнания большевиков с КВЖД» закончился так быстро, а настоящей войны с советской властью на территории СССР у них так и не получилось. Большинство руководителей военных отрядов плохо представляли себе реальное положение в СССР и думали, что поднятое ими восстание против советской власти на Дальнем Востоке и в Сибири будет поддержано и вполне имеет шансы

на победу. Несмотря на поражение в гражданской войне, годы много-летнего изгнания в Китае, лидерами белой эмиграции руководило стремление взять реванш. Некоторую роль в оживлении надежд на возможность победы над советской властью сыграло объединение дальневосточной эмиграции, пусть даже оказавшееся формальным. Во-вторых, активность белых во многом инспирировалась как Китаем, так и другими государствами, прежде всего Японией. Так русская эмиграция в Китае в очередной раз стала объектом международных отношений и противоречий.

В главе IV - «КВЖД и белая эмиграция в Китае (1931-1945 г.)» - рассматривается история КВЖД и русской эмиграции в период японской оккупации Маньчжурии. Диссертант подробно анализирует советско-японские отношения в первой половине 1930-х гг., поскольку вся политика японского командования и зависимого от него правительства Маньчжоу-го на протяжении этих лет была подчинена главной цели - вытеснению СССР с КВЖД. В этой ситуации советское правительство сочло наиболее разумным пойти на переговоры с маньчжурскими властями о продаже дороги, которые завершились подписанием в марте 1935 г. соглашения между СССР и Маньчжоу-го об уступке прав Советского Союза в отношении КВЖД. В целом автор оценивает данное соглашение как невыгодное для СССР. Цена, полученная Москвой, была смехотворно низкой по сравнению с реальными затратами России на строительство дороги. Громадное имущество дороги, созданное за 22 года ее практической деятельности, досталось правительству Маньчжоу-дого по сути задаром. Выкупная сумма на 2/3 состояла из товаров, ассортимент которых был навязан Японией. Права советских служащих даже на бумаге были ограничены, а на деле - тем более. Даже сама скорость, с которой советская сторона избавлялась от КВЖД - 23 марта было подписано соглашение, освобождены от обязанностей советские работники, состоялась официальная передача прав в Харбине - говорит о желании советского правительства как можно скорее решить вопрос не только формально, но и практически. В конкретной исторической ситуации, при существовавшем в середине 30-х гг. XX в. раскладе сил на Дальнем Востоке, внутренних и внешних обстоятельствах СССР, Москве вряд ли можно было рассчитывать на большее. Главное заключалось в том, что советское правительство смогло погасить конфликтную ситуацию в приграничных СССР областях Маньчжурии, убрать постоянный повод, в виде КВЖД, японо-маньчжуро-советской конфронтации, избавить тысячи советских граждан от полицейского произ-

вола со стороны властей Маньчжоу-диго. Конечно, угроза военного конфликта СССР - Япония продолжала существовать, но одна из наиболее вероятных причин к нему - КВЖД - исчезла.

Далее диссертант анализирует международную обстановку на Дальнем Востоке во второй половине 30-х гг. XX в. В главе уделено внимание событиям японо-китайской войны 1937-1945 гг., Второй мировой войны на Тихом океане, подписанию в августе 1937 г. «Договора о ненападении между СССР и Китайской Республикой» и советско-японского пакта о ненападении в апреле 1941 г. Автор приходит к выводу, что Советский Союз пошел на подписание с Китаем пакта о ненападении, чтобы не дать Гоминьдану присоединиться к блоку антикоммунистических сил. Советская политика в отношении Китая строилась на учете баланса интересов обеих стран в сочетании с интернационалистической направленностью политики СССР. Борющийся Китай в значительной степени мешал Японии развязать войну против Советского Союза. Также автор уделяет внимание проблеме КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в годы Второй мировой войны, анализирует решения Ялтинской (Крымской) конференции. В конце войны дорога вновь становится объектом международных отношений на Дальнем Востоке. Уже на Ялтинской конференции, когда был решен вопрос о совместной эксплуатации КВЖД и ЮМЖД Советским Союзом и Китаем, она опять оказывается инструментом осуществления советской политики в регионе и предметом международного торга.

В главе подробно рассмотрена история белой эмиграции в период японской оккупации Северо-Восточного Китая (1931-1945 гг.). Провозглашенное 1 марта 1932 г. «Монголо-Маньчжурское государство» (Маньчжоу-го, с 1 марта 1934 г. Маньчжоу-диго - «Маньчжурская империя») находилось под полным контролем японского посла в этом марионеточном государстве, который одновременно являлся и командующим Квантунской армией. Все стороны жизни и деятельности населения Маньчжоу-диго жестко контролировались японской администрацией. В полной мере это касалось и российской колонии в Северо-Восточном Китае.

Такие важные международные события как оккупация Японией Маньчжурии и создание марионеточного государства получили в среде Российского зарубежья самые разные оценки. Положительные эмоции по поводу японских действий в Маньчжурии были достаточно сильны в среде дальневосточной русской эмиграции. Лидеры - Г.М. Семенов, М.К. Дитерихс, Д.Л. Хорват - выразили поддержку и одобрение дейст-

виям японского правительства. Много сторонников этой акции Токио было и в Европе. Б. Суворин, несколько лет работавший журналистом в Шанхае и Харбине, по просьбе журнала «Часовой» опубликовал подробный рассказ о значительном улучшении жизни российской эмиграции «при японцах».

А.Ф. Керенский для свержения диктатуры большевиков был готов на союз белоэмигрантов с японцами в войне против СССР. Однако среди белой эмиграции было немало людей, не разделявших подобные взгляды. Отрицательную оценку японской оккупации Северо-Восточного Китая дали такие лидеры европейской ветви Русского зарубежья как П.Н. Милуков, А. И. Деникин, А.М. Кулишер, А.И. Гиддони, В.Л. Богданович.

Основываясь на анализе архивных документов, диссертант приходит к выводу, что большая часть белой эмиграции в Китае, столкнувшись с японским режимом на собственном опыте, не разделяла взглядов Семенова и Керенского, хотя и не занимала просоветских позиций. Через несколько лет, особенно после вынужденной продажи советской стороной своих прав на КВЖД, японское давление на русскую эмиграцию стало усиливаться, что привело в итоге к массовому оттоку белых русских из Маньчжурии в Шанхай, Тяньцзин, на юг Китая. Определенная часть эмигрантов стала активно сотрудничать с японскими властями, причем отношение к ним в среде белых русских было, как правило, весьма скептическим. Большинство рядовых эмигрантов старалось держаться нейтрально и избегало тесных контактов с японской администрацией.

Далее автор подробно анализирует деятельность созданного японскими властями в декабре 1934 г. «Бюро по делам Российских эмигрантов в Маньчжурии» (БРЭМ). Его основными задачами провозглашались: взаимодействие с властями империи; объединение общественных, профсоюзных, благотворительных и прочих эмигрантских организаций; регистрация, учет и статистические обследования жизни эмигрантов; квалификация русских беженцев по специальностям и профессиям. К концу декабря 1935 г. БРЭМ было зарегистрировано уже 163 эмигрантских организации в Маньчжурии. Затем объем работы БРЭМ, в связи с ужесточением политики японских властей в отношении белых русских, значительно увеличился, что привело к созданию новых отделений и росту штатов. В 1944 г. помимо Главного бюро (Харбин) существовало 5 бюро, 3 районных бюро, 4 отделения и 32 представительства БРЭМ. Жизнь российской колонии в Маньчжоу-диго благодаря БРЭМ

была регламентирована до последней мелочи, а само Бюро, являясь орудием политики японского командования в отношении русских эмигрантов, было руководящим центром эмиграции. Работа БРЭМ была тщательно организована и хорошо налажена, поэтому неудивительно, что японские и маньчжурские власти легко контролировали жизнь российской колонии в Харбине и на линии.

Создание БРЭМ почти совпало по времени с продажей СССР КВЖД, поэтому аппарат Бюро был привлечен японским командованием и властями Маньчжоу-дого к организации работы дороги в новых условиях. В марте 1935 г. БРЭМ организовало специальный железнодорожный отдел для учета всех русских железнодорожников, проверки их благонадежности и профессиональных качеств. Штат нового отдела состоял из эмигрантов, принявших активное участие в конфликте 1929 г. Всего через железнодорожный отдел было принято на службу на КВЖД более 2 тыс. человек. Еще одной важной составной частью политики японского командования в отношении белых русских в Маньчжурии, осуществляемой через БРЭМ, был контроль над деятельностью существовавших здесь военных организаций. В 1935 г. их насчитывалось восемнадцать. И хотя большинство из них были немногочисленными, некоторые (отделы РОВС, казачьи объединения) представляли собой значительную силу. Основная деятельность дальневосточного отдела РОВС заключалась в организации диверсионных рейдов на территории советского Дальнего Востока.

Наиболее значительным по численности из всех военных эмигрантских организаций в Китае был созданный в ноябре 1933 г. по инициативе японских властей «Союз казаков на Дальнем Востоке», объединявший около 20 тыс. членов. Руководство казачеством осуществлялось японской военной миссией через своего давнего партнера Г. М. Семенова, а на местах - через станичных атаманов и станичные правления. К декабрю 1938 г. союз объединял 27 казачьих станиц, три из них находились в Северном Китае, 24 - в Маньчжоу-дого. В августе 1935 г. по указанию японской военной миссии при посредничестве БРЭМ был создан «Дальневосточный союз военных». Союз казаков потерял свою самостоятельность и вошел составной частью во вновь созданное объединение.

Японскими властями была также предпринята попытка объединения дальневосточной эмиграции на основе антикоммунизма. В ноябре 1936 г. в Тяньцзине на собрании руководителей белогвардейских организаций был создан эмигрантский антикоммунистический союз - Рос-

сийский сектор мирового антикоммунистического фронта. В октябре 1938 г. был создан уже Центральный антикоммунистический комитет (ЦАК), который проводил постоянные антисоветские акции. После начала Второй мировой войны Антикоммунистический комитет стал стремительно терять поддержку белой эмиграции. Руководство же всей «антикоминтерновской борьбой» по-прежнему принадлежало японскому командованию - через БРЭМ и фашистскую партию.

После подписания Антикоминтерновского пакта и, особенно, с момента вступления Японии во Вторую мировую войну, жизнь российских эмигрантов в Маньчжурии изменяется в худшую сторону. Страна была объявлена сырьевой базой и оплотом северных рубежей Восточно-Азиатской сферы. Российские эмигранты как эмигранты политические и носители идеи антикоммунистической борьбы должны были «внести свою лепту в общее дело борьбы», а также показывать пример обязательного самоограничения и самопожертвования во всем. Однако с бедных российских эмигрантов взять было особо нечего. Донесения начальников местных отделений БРЭМ пестрят сообщениями о бедственном материальном положении людей, нищете эмигрантских больниц и приютов. Тяжелое экономическое положение, все увеличивающееся число безработных заставили власти Харбина даже начать переселение части эмигрантов в так называемые «Особые переселенческие районы» (Чол, Тооген, Люто), где к февралю 1945 г. уже насчитывалось 2966 русских переселенцев. Тем не менее ни тяжелейшие материальные затруднения, которые испытывали большинство эмигрантов, ни унижительный диктат, задевающий достоинство, национальные и религиозные чувства людей, ничто не могло заставить руководство БРЭМ оказаться от верноподданнического служения японским властям.

Далее в главе рассматривается положение русской эмиграции в Маньчжурии в конце Второй мировой войны. Само начало Великой Отечественной войны раскололо всю послеоктябрьскую эмиграцию на две части. Только незначительное число эмигрантов приветствовало нападение фашистской Германии на СССР. Преобладающее большинство бывших российских подданных не просто страстно желало победы советского народа над фашизмом, но и стремилось внести свой вклад в победу. Что касается белых русских в Китае, то только наиболее враждебно настроенные к СССР руководители эмигрантских организаций, особенно созданных японцами, приветствовали начало войны и желали выступления Японии на Дальнем Востоке. Их руками японское командование создавало русские военные отряды для участия в планировав-

шейся войне с СССР. В то же время в эмигрантской среде, отмечает автор, во время войны отношение к Советскому Союзу приблизительно 80% дальневосточной эмиграции сильно изменилось, стали преобладать «оборонческие» настроения. Поэтому большинство рядовых эмигрантов приветствовало приход Красной Армии в Маньчжурию.

Также диссертант подробно анализирует еще одну из особенностей Российского дальневосточного зарубежья - наличие активно действующей фашистской партии, основой идеологии которой были антикоммунизм, антисоветизм и антисемитизм. Автор заключает, что она была одной из самых организованных эмигрантских партий на Дальнем Востоке. Русские фашисты имели четкую идеологическую программу, конкретные цели и задачи, вели активную антисоветскую борьбу. Им удалось создать собственные дочерние структуры (женские, юношеские и детские), осуществлять в некоторой степени контроль над профессиональными объединениями эмигрантов. В то же время в среде белой эмиграции в Маньчжоу-диго существовало очевидное неприятие фашистской организации, прежде всего, из-за ее откровенно черносотенного характера, неразборчивости в средствах (вплоть до преступлений), верноподданнического служения японским властям.

В данной главе также освещена история российской колонии в Шанхае в 1930—1945 гг. Российская колония в Шанхае несколько раз пополнялась за счет русских переселенцев из Северо-Восточного Китая (после советско-китайского конфликта 1929 г., создания Маньчжоу-го, продажи КВЖД). В середине 1930-х гг. общее число белых русских в Шанхае, по разным данным, колебалось от 16 до 50 тыс. человек. К этому времени, по мнению ряда русских и китайских исследователей, жизнь российской колонии в Шанхае изменилась, по сравнению с двадцатыми годами, к лучшему. Приток российских беженцев из Маньчжурии привел к значительной активизации экономической деятельности белоэмигрантов в Шанхае. Процессу адаптации русских беженцев в новых условиях помогали многочисленные эмигрантские объединения и благотворительные общества (Русский эмигрантский комитет, Русское общество "Помощь", Русское православное братство, Русский студенческий союз, Союз русских военных инвалидов в Шанхае). Улучшение материального положения русских шанхайцев в итоге привело к расцвету русской культуры в городе. Переезд из Харбина музыкантов и артистов позволил создать в Шанхае пользовавшиеся большим успехом русские театры драмы и оперетты, Шанхайский муниципальный симфонический оркестр. Огромный успех имели в Шанхае концерты А. Н.

Вертинского, который в 1935 г. вообще переехал сюда на постоянное местожительство из США, и был увенчан лаврами «первого рыцаря шанхайской богемы». Значительный вклад в поддержку русской культурной жизни в Шанхае внесла эмигрантская пресса, литературное объединение «Шанхайская Чураевка», художественное объединение «Понедельник» и содружество «ХЛАМ»(художники, литераторы, артисты, музыканты).

Русские люди в Шанхае, как и в Маньчжурии, хранили национальные традиции. Эмигрантская колония в тридцатые и сороковые годы пополнялась за счет молодежи, которая в большинстве своем выросла в Харбине и на линии КВЖД, в любовно сохраняемой русской среде, была русской и по воспитанию, и по образу жизни и мыслей. Благотворительные и общественные организации Шанхая также оказывали повышенное внимание подрастающему поколению, что способствовало решению двуединой задачи: помочь эмигрантам быстрее и успешнее адаптироваться в иной цивилизационной среде, но при этом не ассимилироваться, а сохранить себя как часть русской нации с присущими ей духовными ценностями.

Начало японо-китайской войны в 1937 г. не внесло особых изменений в положение русских шанхайцев, как и в спокойную жизнь других иностранцев в международных поселениях Шанхая. Единственное заметное последствие начавшейся войны - отток еврейского населения из города, уезжавшего в США и Австралию. Тем не менее, относительная экономическая стабильность русской колонии, характерная для 1930-х гг., длилась недолго. Нападение Японии на Перл-Харбор в декабре 1941 г. все изменило. Для иностранцев, в том числе и русских, наступили тяжелые времена. Японские оккупационные власти ужесточили административный контроль за иностранцами, создавали всевозможные препоны для их экономической деятельности, усилили идеологическое давление на шанхайскую прессу.

Как и в Маньчжурии, нападение Германии на СССР внесло раскол в ряды русских шанхайцев. «Союз монархистов» и «Союз русских военных инвалидов в Шанхае» заявили о своей готовности сражаться на стороне Германии. Эмигранты разделились на «пораженцев» и «оборонцев», причем последних, желавших победы Советского Союза, было значительно больше (в их числе были Вс. Иванов, А.Н. Вертинский, Н. Ильина, О. Лундстрем). Немалую роль в появлении в Шанхае значительного числа симпатизирующих СССР людей сыграл «Союз возвращения на Родину», действовавший с конца тридцатых годов.

Просоветская газета «Родина» также оказала значительное влияние на то, что в годы войны, особенно в ее последний период, в Шанхае наблюдался рост желающих вернуться в СССР. Массовый исход эмигрантов из города произошел в первые годы после окончания Второй мировой войны.

Глава V - «КЧЖД и русская эмиграция в Китае после ВТОРОЙ МИРОВОЙ войны» - посвящена исследованию проблемы КВЖД в советско-китайских отношениях и последнего этапа истории дальневосточной ветви Русского зарубежья. Автор подробно анализирует советско-китайские отношения в 1945-начале 1950-х гг., отношения Москвы с Чан Кайши и Мао Цзэдуном, показывая, что внешнеполитическая ориентация обоих китайских лидеров была противоречивой и непоследовательной. После начала Тихоокеанской войны Чан Кайши неоднократно предлагал наладить самые тесные дружественные отношения между обеими странами, причем главная роль в этом отводилась советско-китайскому сотрудничеству в Маньчжурии. Лидер Гоминьдана предлагал заключить между СССР и Китаем договор, в котором были бы предусмотрены совместное использование КВЖД, Порт-Артура, Дальнего, даже координация внешнеполитической деятельности обеих стран в делах послевоенного урегулирования. Одна из причин настойчивого стремления Чан Кайши заинтересовать Москву объяснялась надеждой гоминьдановского руководства на возможность возвращения Северо-Восточного Китая, поскольку не только Япония, но и его союзники (США и Англия) не собирались отдавать Маньчжурию Китаю. Чан Кайши считал, что возвращения этой территории можно добиться только при содействии Советского Союза и установления с ним тесных дружественных отношений. Поэтому он стремился избежать конфликта с СССР и использовать с максимальной выгодой результаты победы Советской Армии над японцами.

Далее автор изучает предысторию подписания и суть советско-китайского Договора о дружбе и союзе между СССР и Китайской Республикой 14 августа 1945 г. и Соглашения между СССР и Китайской Республикой о Китайской Чанчуньской железной дороге (КЧЖД), которая после изгнания японцев из Маньчжурии объединяла в одну железную дорогу основные магистрали КВЖД и ЮМЖД, идущие от станции Маньчжурия до станции Приграничная и от Харбина до Дальнего и Порт-Артура. Эта дорога переходила в общую собственность СССР и

Китайской Республики и должна была эксплуатироваться ими совместно как чисто коммерческое транспортное предприятие.

Сравнение данного документа с положениями Контракта 1896 г. на постройку и управление КВЖД и советско-китайского соглашения 1924 г. по КВЖД показывает, что порядок назначения высшего должностного лица - Управляющего дорогой - остался неизменным: он назначался советской (российской) стороной. Что же касается охраны дороги, то только по соглашению 1896 г. Россия имела право держать собственные вооруженные силы на КВЖД (Охранная стража). Соглашение было заключено сроком на 30 лет, по истечении которых КЧЖД безвозмездно переходила в собственность Китайской Республики. Автор подчеркивает, что подписание советско-китайских документов 14 августа 1945 г. означало новую расстановку международных сил в этом регионе. Москва получила правовую основу для реализации дальневосточной политики и использования железнодорожной сети и морских портов Северо-Восточного Китая в военных целях против Японии. Это во многом способствовало быстрому разгрому Квантунской армии. Позиция, занятая советской стороной на переговорах, не позволила правительству Чан Кайши взять под свой контроль железнодорожные магистрали Маньчжурии, урезать права СССР по эксплуатации КЧЖД, и, учитывая давнюю проамериканскую ориентацию гоминьдановского руководства, воспрепятствовала превращению Маньчжурии в сферу американской политики на Дальнем Востоке.

Далее автор подробно рассматривает проблему Маньчжурии и КЧЖД в советско-китайских и советско-американских отношениях в 1945-1948 гг. Вскоре после капитуляции Японии руководство Гомиьдана перешло к открытым действиям по срыву советско-китайских договоренностей 1945 г. А после ухода в мае 1946 г. советских войск из южной и центральной Маньчжурии гоминьдановская администрация этих районов начала репрессии против советских граждан - служащих КЧЖД и консульств, совсем как во времена первого совместного советско-китайского управления дорогой.

Осенью 1947 г. началось наступление Народно-освободительной армии Китая в Северо-Восточном Китае, все гоминьдановские войска в Северо-Восточном Китае были разгромлены и капитулировали. В июне 1948 г. по просьбе народно-демократической администрации освобожденных районов Москва направила сюда еще одну группу советских специалистов, из СССР были завезены все необходимые для восстановления железных дорог материалы и техника. Восстановление железных

дорог Северо-Восточного Китая было завершено к 15 декабря 1948 г., что явилось одним из важных факторов победы НОАК в войне с Гоминьданом, так как давало возможность быстро концентрировать войска на нужных направлениях, маневрировать силами и т. д.

Далее автор отмечает, что в данной ситуации КЧЖД была особенно важна для Москвы, так как давала советскому правительству возможность влиять на развитие событий в Китае, оказывая всемерную помощь КПК в ее борьбе за власть, а это, в свою очередь, способствовало установлению нужного советскому государству строя в стране, общая протяженность границы с которой превышала 7000 км. Представляется, что именно эти причины заставляли СССР вкладывать огромные средства в самые тяжелые первые послевоенные годы в восстановление железной дороги на чужой территории. Советскому правительству нужны были весомые рычаги экономического и политического влияния на будущее китайское правительство для осуществления задач дальневосточной политики, а КВЖД являлась одним из таких инструментов.

Диссертант подчеркивает, что после окончания Второй мировой войны серьезно обострились противоречия СССР и США на Дальнем Востоке. Политика США в Китае имела целью максимальную защиту своих политических и экономических интересов на Дальнем Востоке, так же как и дальневосточная политика СССР. Особо важное значение придавали США Северо-Восточному Китаю, где их привлекали незамерзающие порты, развитая железнодорожная сеть, наличие огромных лесных и сельскохозяйственных ресурсов, богатых залежей угля, железной руды и т. п. В целях укрепления позиций США в этом регионе разрабатывались планы американской помощи гоминьдановскому правительству в «восстановлении и развитии Маньчжурии» и разные варианты борьбы с СССР за расширение сферы своего влияния и экономического контроля в Дунбэе. Диссертант полагает, что вполне оправданной и продуманной представляется политика СССР в отношении Китая в эти годы. В противовес действиям США, сделавших главную ставку на Чан Кайши и оказывавших ему всемерную помощь, Советский Союз помогал китайским коммунистам, особенно активно содействуя в восстановлении разрушенной КЧЖД в Маньчжурии, куда переместилась в это время база китайской революции. Во второй половине 1940-х гг. политика СССР в отношении Китая оказалась более взвешенной и реалистичной: в советско-американской дуэли в этой стране победа тогда осталась за Москвой.

Далее в главе проанализированы сложные советско-китайские переговоры, начавшиеся после провозглашения КНР в декабре 1949 г. и завершившиеся 14 февраля 1950 г. подписанием в Кремле Договора о дружбе, союзе и взаимной помощи, а также новое советско-китайское «Соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем», которое предусматривало безвозмездную передачу правительству КНР советским правительством своих прав по совместному управлению КЧЖД со всем принадлежащим дороге имуществом непосредственно после заключения мирного договора с Японией, но не позже как в конце 1952 г. Завершающим этапом полной превратностей истории КВЖД/КЧЖД явилась передача всех прав и советской доли имущества дороги правительством СССР правительству КНР, которая была оформлена Заключительным протоколом, подписанным Смешанной советско-китайской комиссией 31 декабря 1952 г. в Харбине. По заключительному балансу КЧЖД все принадлежащее СССР безвозмездно переданное имущество оценивалось по тогдашнему курсу в 600 млн долларов. После подписания этого документа КЧЖД становится только китайской дорогой и перестает быть объектом международных отношений в регионе. Заключительный протокол явился последним международным документом, повлиявшим на судьбу русской эмиграции в Китае: начался окончательный исход белых русских из страны.

Далее диссертант освещает последний период в истории дальневосточной ветви Русского зарубежья. Дальневосточная эмиграция, как и европейская, после окончания Второй мировой войны разделилась на два лагеря. Один - объединял людей, испытывавших глубокую симпатию к советскому народу и считавших СССР своей родиной, другой составляли так и не смирившиеся с советской властью эмигранты. Большинству последних удалось благополучно выехать летом-осенью 1945 г. за пределы Китая - в США, Австралию, Латинскую Америку. Что касается представителей первого лагеря, то, вдохновленные победой Советского Союза, они стали ратовать за возвращение на родину. Однако далеко не все из российских эмигрантов возвратились в СССР по своему желанию. Особенно много таких «возвращенцев поневоле» было из Маньчжурии, так как сразу же после вступления сюда Советской Армии военная администрация начала аресты активных деятелей эмиграции, известных своими антисоветскими делами и убеждениями. К сожалению, освобождение Харбина Советской Армией имело трагические последствия и для многих представителей эмигрантской творческой интеллигенции. В исторической литературе есть данные, что около

12 тыс. эмигрантов за первые послевоенный год было арестовано в Харбине и депортировано в СССР. Необходимо отметить, что судьба и некоторых добровольно возвратившихся оказалась горестной. Так как большая часть возвращавшихся в СССР людей проходила через фильтрационные лагеря, то многие из них получили различные сроки заключения.

Исход белых русских из Шанхая, Тяньцзиня, Циндао и других городов Китая был обусловлен в равной степени как желанием вернуться на родину, в СССР - у одних, так и неприятием победившей в Китае власти коммунистов - у других. Просоветски настроенные русские, примерно 4 тыс. человек, уезжали из Шанхая на протяжении августа-ноября 1947 г. К осени 1948 г. в Шанхае было около 8 тыс. эмигрантов, многие из которых оставались убежденными антикоммунистами. Они покинули Шанхай буквально в последние минуты перед приходом НОАК в мае 1949 г. и переехали в Международный лагерь беженцев на острове Тубабао на Филиппинах, откуда постепенно уезжали в другие страны.

Надо также отметить, что возвращение на родину вообще оказалось для русских эмигрантов делом совсем не простым. Советское правительство разрешало въехать в СССР далеко не всем желающим, при этом даже получившие советское гражданство не сразу могли вернуться в Советский Союз. Совместная советско-китайская эксплуатация КЧЖД в 1946-1948 гг. сыграла роль своеобразной отдушины, в условиях которой «местные» советские граждане на какой-то сравнительно небольшой срок получили возможность довольно сносного существования. Новое руководство КЧЖД восстановило преподавание на русском языке в Харбинском политехническом институте и открыло двери института для русской и китайской молодежи. Были воссозданы инженерно-строительный, электро-механический, химический, горный, инженерно-экономический и восточно-экономический факультеты. Здесь преподавали высококвалифицированные преподаватели из числа русских эмигрантов.

Последняя массовая волна возвращения русских из Маньчжурии приходится на середину 1950-х гг. - после объявления советским правительством в 1954 г. призыва о возвращении в СССР для участия в освоении целины. Подписание Заключительного протокола 31 декабря 1952 г. привело к серьезным изменениям в жизни российских эмигрантов в Маньчжурии. Для русских служащих дороги наступили трудные времена: началось массовое увольнение их с КЧЖД и вспомогательных

предприятий и учреждений. Закрывались русские школы и гимназии, Харбинский политехнический институт был передан китайским властям, а китайское руководство института ввело смешанное китайско-русское обучение с последующим переходом на китайский язык, началось массовое вытеснение русских харбинцев из Маньчжурии. Практически во всех учреждениях Харбина происходили увольнения русских служащих с предложением возвращаться в СССР по призыву Москвы. Многие русские жители Харбина, не желавшие ехать в Советский Союз, предпочли дальнейшую эмиграцию - в Австралию, США, Канаду, в виду отсутствия в Китае будущего для них и их детей. В то же время в Маньчжурии все же были эмигранты, не хотевшие никуда уезжать. Несколько сот русских жителей остались в Китае, пережив весь ужас «культурной революции». В начале 1990-х гг. в Харбине проживало около 20 человек русских. Таким образом, можно утверждать, что подписание Заключительного протокола о передаче КВЖД предопределило массовый исход бывших российских граждан из Китая и поставило точку в истории русской эмиграции на Дальнем Востоке.

В Заключении подведены итоги и выделены ключевые моменты исследования.

Обобщая их, автор выносит на защиту следующие основные положения:

1. История КВЖД и история российской эмиграции в Китае представляют собой комплексную взаимосвязанную проблему. КВЖД явилась одной из главных причин прихода, жизни на протяжении 20-50-х гг. XX в. и исхода русских эмигрантов из Китая.

2. На протяжении первой половины XX в. в международных отношениях на Дальнем Востоке важную роль играет Китайско-Восточная железная дорога. Само строительство Россией железной дороги в Маньчжурии на рубеже XIX-XX вв. было как одним из последствий японо-китайской войны 1894-1895 гг., так и одной из причин русско-японской войны 1904-1905 гг. Особенно возросло соперничество ведущих стран мира за обладание дорогой после Первой мировой войны. Проблема КВЖД занимала существенное место в повестке дня трех крупнейших международных конференций - Вашингтонской 1921-1922 гг., Каирской 1943 г., Ялтинской 1945 г. Долгие переговоры предшествовали заключению 4 фундаментальных соглашений по КВЖД между СССР и Китаем (1924, 1945, 1950, 1952 гг.), одного - между СССР и Японией (1935 г.). Только за 25 лет своей истории (с 1918 по 1952 г.) дорога была

предметом международных переговоров общей сложностью почти 10 лет (116 месяцев).

3. КВЖД стала причиной не только противоречий великих держав в регионе. Она оказала решающее воздействие на историю российской послеоктябрьской эмиграции в Китае. Такое влияние стало возможным потому, что строительство и функционирование дороги привело к появлению в Маньчжурии своеобразного «государства в государстве» - так называемой полосы отчуждения КВЖД. Это был феномен - оазис российской жизни на китайской земле, привлекавший сюда с конца 1917 г. беженцев из России. Дорога давала русским эмигрантам все: кров, возможность жить, работать, растить детей в привычных для них условиях и русских традициях. Поэтому судьба бывших российских подданных в Северо-Восточном Китае напрямую зависела от международно-правового статуса КВЖД и его изменений. Все важнейшие международные соглашения по КВЖД (1924, 1929, 1935, 1945, 1952 гг.) приводили к существенным изменениям в правовом положении и жизни российской колонии в Маньчжурии в целом.

4. В истории белой эмиграции в Китае можно выделить следующие периоды, аналогичные определенным этапам истории КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке:

1. 1918-1924 гг. - переход КВЖД под управление Межсоюзного комитета, а ОРВП - под власть китайской администрации. Возникновение эмигрантской колонии в Маньчжурии на основе российского населения полосы отчуждения, численность которой на протяжении 20-40-х гг. XX в. колебалась в пределах от 70 тыс. до 200 тыс. человек. 2. 1924—1935 гг. - переход КВЖД в совместное советско-китайское управление четко определил не только статус самой дороги, но и правовое положение бывших российских подданных (советские граждане, китайские граждане, владельцы нансеновских паспортов, лица без гражданства). Советско-китайский конфликт 1929 г. из-за обладания дорогой заставил значительную часть белых русских выступить на стороне Китая с оружием в руках. 3. 1935-1945 гг. - переход дороги фактически под власть Японии тяжело отразился на экономическом, политическом и моральном положении российской эмиграции в Маньчжоу-диго, вызвав значительный отток эмигрантов в Шанхай и далее за пределы Китая. 4. 1945—1952 гг. - победа СССР во Второй мировой войне и возвращение советской администрации на дорогу вызвали раскол в среде российской эмиграции, значительная часть которой прониклась желанием вернуться на родину. Начало исхода белых русских из Китая. 5. 1952-рубеж 50-60-

х гг. XX в. - последний этап в истории российской эмиграции определила окончательная передача всех прав и советской доли имущества КВЖД правительством СССР правительству КНР 31 декабря 1952 г. Дорога перестает существовать как объект международных отношений на Дальнем Востоке, а белые русские практически полностью покидают Китай.

5. Функционирование КВЖД явилось одной из главных причин возникновения в Маньчжурии многотысячной эмигрантской колонии, поэтому белая эмиграция в Китае складывалась из 4 основных компонентов: русские подданные, проживавшие в полосе отчуждения до 1917 г.; беженцы из Советской России времени гражданской войны; солдаты и офицеры отступивших в Китай белых армий; беглецы из СССР 1920-1930-х гг. Очень скоро проблема русских эмигрантов стала играть существенную роль как в советско-китайских и советско-японских отношениях, так и в международных отношениях в регионе в целом. Как и КВЖД, российская эмиграция в Маньчжурии была объектом международных отношений на Дальнем Востоке на протяжении долгого времени - с конца гражданской войны в 1922 г. и до окончательного исхода эмигрантов из Китая на рубеже 1950 - 1960-х гг.

6. Дальневосточная эмиграция, являясь составной частью послеоктябрьского зарубежья России, имела много общего с российской эмиграцией в Европе. В то же время имелись и существенные особенности, характерные для дальневосточной ветви Российского зарубежья. Прежде всего, необходимо подчеркнуть, что беженцы из Советской России стремились именно на КВЖД, надеясь найти здесь не только работу и кров, но и привычный русский уклад жизни. Поэтому в Маньчжурии белые русские чувствовали себя в меньшей степени изгоями, нежели их европейские собратья. Первоначальная адаптация эмигрантов в Маньчжурии проходила быстрее и легче аналогичных процессов в Европе. Отличительной особенностью российского дальневосточного зарубежья являлась «двуслойность» его происхождения: эмигрантская колония в Маньчжурии образовалась на основе уже жившего здесь русского населения полосы отчуждения с включением прибывших сюда после Октябрьской революции бывших российских подданных, представлявших все социальные слои общества. Характерной особенностью белой эмиграции в Китае можно считать почти полное отсутствие громких аристократических имен царской России, а также небольшое число известных политических деятелей. Заметной особенностью дальневосточной эмиграции стала попытка объединения всех русских организа-

ций в Китае под общим началом. Провозглашенное в 1930 г. в Пекине «Дальневосточное объединение эмиграции» попыталось даже добиться создания «Всезарубежного объединения Русской эмиграции», но безуспешно. В среде российской эмиграции в Китае намного меньше, чем в Европе, была распространена такая эффективная форма адаптации как смешанные браки, поскольку отношение к таким семьям в большинстве случаев было отрицательным со стороны и русских, и китайцев. Поэтому окончательная социализация последующих поколений эмигрантов в Китае и превращение их в полноправных членов общества при сохранении этнического начала была невозможна. Это, в свою очередь, явилось одной из причин окончательного исхода российской эмиграции из Китая в конце 1950 - начале 1960-х гг. Еще одной важной отличительной чертой российской эмиграции в Китае было существование здесь большого количества русских военных организаций, ведших постоянную борьбу с советской властью с китайской территории на протяжении почти 30 лет.

7. Анализ архивных документов и опубликованных источников подтверждает сделанный в советской историографии вывод о существовании в Харбине и на линии КВЖД российской эмигрантской базы вооруженной борьбы против СССР с целью свержения советской власти и «возрождения великой России». Особенно наглядно это проявилось во время советско-китайского конфликта 1929 г. на КВЖД и в период японской оккупации Маньчжурии. Участие белых русских в этой борьбе было их трагической ошибкой, приведшей к ненужным человеческим жертвам. Активность эмигрантов во многом инспирировалась руководством Гоминьдана и правительствами других странами. Российская эмиграция, в очередной раз став объектом международных отношений и противоречий, рассматривалась этими государствами как временное орудие для достижения собственных целей. Именно поэтому проблема белой эмиграции и ее выступлений против СССР приобретает такое важное значение в советско-китайских и советско-японских отношениях 1920-1930-х гг., выступая одним из сложнейших вопросов межгосударственных переговоров.

8. Установление Японией оккупационного режима в Маньчжурии означало начало особого во всех отношениях периода в истории эмигрантов в Китае. Вся политическая и общественная жизнь российской колонии в Маньчжоу-диго была под жестким контролем японских властей, создавших ряд идеологических организаций, регламентирующих буквально все стороны эмигрантского существования. Главной из этих

структур стало БРЭМ - руководящий центр эмиграции. Создание японцами БРЭМ сразу же привлекло внимание советского руководства и вызвало ряд резких протестов и представлений НКВД по этому поводу. По масштабу и многообразию деятельности, задачам, уровню организации различных служб с Бюро не могла сравниться ни одна из эмигрантских организаций всего Российского зарубежья в целом. Характерной особенностью и ярким проявлением японского влияния было установление жесткой дисциплины, а позже и военного порядка в организации работы БРЭМ. Японские военные власти, в отличие от администрации ОРВП, относились к эмигрантам не просто как к «белым русским», а с учетом многонационального состава российской эмиграции. Все это позволяло японской администрации максимально использовать эмигрантов в собственных военных, политических и экономических целях. Такого жестокого прессинга со стороны официальных властей российской эмиграция в европейских странах и США не знала.

9. Передача Советским Союзом всех прав и советской доли КВЖД правительству КНР 31 декабря 1952 г., то есть прекращение существования дороги в качестве объекта международных отношений на Дальнем Востоке вскоре, наряду с другими факторами (вытеснение китайскими властями еще остававшихся эмигрантов из страны, ухудшение советско-китайских отношений) привело к исчезновению такого уникального явления как российская эмиграция в Китае.

Апробация работы. Основные положения диссертации нашли отражение в следующих опубликованных работах автора:

История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). Мн.: БГУ, 1999. 316 с. (Объем 22,6 п.л.).

История КВЖД и российской эмиграции в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: «Русская панорама», 2005. 432 с., 36 илл., 297 библ. (Объем 30 п.л.).

..*

Д.М. Хорват: Из истории российской эмиграции в Китае // Вестник БГУ. 1992. № 2. С. 15-19;

Проблема КВЖД в международных отношениях на Дальнем Востоке в конце Второй мировой войны // Вестник БГУ. 1994. № 2. С. 20-24;

КЧЖД в первые годы существования КНР // Историческая наука и историческое образование в Республике Беларусь: новые концепции и подходы. Мн., 1995. С. 178-184; № 2. С. 58-61;

Образование российской эмигрантской колонии в Маньчжурии. Численный, национальный и социальный состав (1920-1940) в России в XVIII-XX веках. Страницы истории. М.: Книжный Дом «Университет», 2000. С. 202-215;

Россия и русские в Маньчжурии в конце XIX-начале XX вв. Прусско-японская война 1904-1905 гг. Взгляд через столетие. / Междунар. ист. сб-к под ред. О.Р. Айрапетова. М.: Три квадрата, 2004. С. 183-213.

К вопросу «белорусской общины» в Маньчжурии (1920-1940-е гг.) // Китай: Шансы и вызовы глобализации // Тезисы докладов XIV международной научной конференции «Китай, китайская цивилизация и мир. История, современность, перспективы», 23-25 сентября 2003 г. в 2-х ч. М.: ИДВ РАН, 2003. Ч. 2. С. 104-108.

История еврейской общины в Маньчжурии (1897-1917 гг.) // Материалы Одиннадцатой ежегодной международной междисциплинарной конференции по иудаике, 3-5 февраля 2004 г. в 2-х ч. М.: Инс-т славяноведения РАН, 2004. С. 212-217.

Подписано к печати 28.03.2005 г.
Бумага офс. Печать офс.
Печ. л. 2,6. Тираж - 100 экз. Заказ № 9
Печатно-множительная лаборатория
Института Дальнего Востока РАН.
Москва 117997, ГСП-7, Нахимовский пр-т, 32

2578
22 АПР 2005