

УДК 94(47)

DOI:10.29039/2413-1741-2025-11-4-179-193

**ПОЛИТИЧЕСКОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ НА ТЕРРИТОРИИ ПОЛОСЫ
ОТЧУЖДЕНИЯ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
В НАЧАЛЕ 1920 ГОДА И УЧАСТИЕ В ЭТОМ ПРОЦЕССЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ СОЮЗОВ**

Яхимович С. Ю.

*Дальневосточный юридический институт МВД России имени И. Ф. Шилова
г. Хабаровск, Российская Федерация
E-mail: sergyahim-69@yandex.ru*

На основе архивных документов, многие из которых впервые вводятся в научный оборот, а также мемуаров и имеющихся научных исследований в статье рассматривается сложный период российской истории времён гражданской войны. Особенностью проблемы является то, что события происходили за пределами России, а именно в полосе отчуждения Китайско-Восточной железной дороги. В результате анализа источников установлено, что управлявшая в начале 1920 г. зоной КВЖД белогвардейская администрация генерала Д. Л. Хорвата уже не устраивала не только её врагов в большевистской части России, но и местные китайские власти и военное командование стран-интервентов, имевших собственные виды на судьбу стратегической железной дороги. Большевики сумели сформировать в Харбине представительный орган от русского населения – Объединённую конференцию, представленную в основном просоветскими профессиональными союзами, легально действовавшими в регионе. Через Конференцию коммунисты в марте 1920 г. организовали политическую забастовку против режима генерала Хорвата негласно поддержанную китайскими властями, стремившимися избавиться от русского влияния на КВЖД. Главной ударной силой стачки стали профсоюзы. В результате забастовки белогвардейская администрация при помощи профсоюзов была свергнута, но политическая власть в полосе отчуждения КВЖД перешла к Китаю.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), полоса отчуждения, профессиональные союзы, забастовка, стачечный комитет, администрация.

Проблема причастности профессиональных союзов к политической борьбе остаётся актуальной с самого начала их появления и по сей день, несмотря на то, что главным смыслом функционирования этих объединений является отстаивание экономических и юридических прав трудящихся перед работодателем. В этом контексте одной из интересных иллюстраций в Отечественной истории представляет собой участие профсоюзов в политическом противостоянии 1920 г., развернувшемся в полосе отчуждения Китайско-Восточной железной дороги на фоне гражданской войны в России. Пикантность вопросу придаёт и тот факт, что события происходили на территории иностранного государства, в китайской Северной Маньчжурии.

Указанный вопрос давно вызывал определённый интерес у исследователей. В советский период тема вовлечения профсоюзов в борьбу с белогвардейским режимом на КВЖД нашла отражение в работах В. А. Соломенника, А. Н. Хейфеца,

Г. И. Андреева, В. Ф. Соловьёва [34; 35; 2; 33] и других, но в силу идеологических причин и частичной закрытости архивных документов раскрыть тему с позиций всестороннего анализа авторам не представлялось возможным. В современной историографии по данной проблематике можно выделить работы Н. Е. Абловой, В. М. и М. В. Крюковых, М. В. Кротовой, И. В. Олейникова [1; 20; 19; 24] и ряда других авторов. Однако степень участия в этом процессе российских профессиональных союзов изучена в них фрагментарно. Целью нашей статьи является рассмотрение политических процессов, происходивших в полосе отчуждения КВЖД в начале 1920 г. и места и роли в них российских профсоюзов, определение их субъектности в данных событиях и последствий для профсоюзного движения и местной русской колонии. Акцентирование внимания на указанном хронологическом отрезке связано с апогеем и завершением многолетнего конфликта между профессиональными союзами и российской администрацией полосы отчуждения Китайско-Восточной железной дороги. В статье использованы архивные материалы, ранее не вводившиеся в научный оборот.

Лидирующее положение России на КВЖД и в полосе отчуждения дороги, пролежавших по китайской территории, сохранялось с момента её постройки в 1897–1903 гг. На концессии располагались российские войска, полиция, суды, органы местного самоуправления. Для многочисленной русской колонии, обслуживавшей инфраструктуру КВЖД и прочие предприятия в полосе отчуждения, действовали правила экстерриториальности. В Харбине на 1 января 1915 г. россиян было 43 691 чел. [22, с. 11], а в результате гражданской войны в России колония сильно увеличилась: к началу 1921 г. по данным земельного отдела КВЖД только постоянно проживавших в Харбине русских насчитывалось 165,8 тыс. чел., а всего в полосе отчуждения дороги – более 288 тыс. чел. [31, с. XXI–XXIII]. Естественно, что внутри североманьчжурской русской колонии, как и в самой России, появлялись общественные и политические организации.

Первые независимые профессиональные союзы появились в зоне КВЖД осенью 1905 г. [8, л. 24 об., 106; 38, р. 129–130], а после революции 1917 г., они стали играть немаловажную роль в местной политической жизни, поскольку за влияние на профдвижение боролись различные политические силы. Наиболее крупными и хорошо организованными здесь являлись профсоюзы транспортников, объединённые к 1920 г. под эгидой Центрального бюро железнодорожных союзов (ЦБЖДС). На тот момент только в транспортных профсоюзах КВЖД состояло около 4,2 тыс. членов [28, л. 21–22]. Надо отметить, что на железнодорожников огромное влияние тогда оказывали большевики, входившие в руководящие структуры союзов, в меньшей степени – другие левые партии (эсеры, меньшевики, анархисты). Остальные профсоюзы, взявшие просоветский курс, объединялись вокруг Центрального бюро совета союзов полосы отчуждения КВЖД. Формально ему подчинялся и ЦБЖДС, но по факту он действовал автономно, так как от позиции транспортных профессиональных организаций во многом зависела стабильная работа КВЖД. В 1917–1919 гг. железнодорожники по призыву своих профсоюзов

провели на дороге несколько крупных забастовок, серьёзно нарушавших логистику в регионе [33, с. 119–123].

К началу 1920 г. ситуация в полосе отчуждения КВЖД представлялась крайне неоднозначной, а сама дорога являлась объектом сложных внешнеполитических отношений. Во-первых, в условиях российской гражданской войны дорога играла важнейшую роль в переброске войск интервентов и белых армий по маршруту Забайкалье – Приморье. Во-вторых, зона КВЖД оставалась одним из очагов антисоветского сопротивления, возглавляемая администрацией полосы отчуждения генералом Д. Л. Хорватом (до 1918 г. он долгое время был управляющим магистралью, а потом членом её правления). Здесь были сконцентрированы белогвардейские части, их ресурсы, базы казачьих формирований атаманов Г. М. Семёнова и И. П. Калмыкова. В-третьих, при всём вышесказанном Китай активно проводил политику возвращения суверенитета над территорией линии КВЖД и ревностно относился к её использованию воюющими в России политическими лагерями. С декабря 1917 г. в полосе отчуждения дороги китайские войска под разными предлогами постепенно усиливали своё присутствие. Наконец, в-четвёртых, там также присутствовали воинские контингенты ряда стран, принимавших участие в интервенции в России, их дипломатические консульства и коммерческие фирмы. Правительства этих держав-интервентов вынашивали планы по интернационализации КВЖД, маскировавшие стремление завладеть, если не всей, то хотя-бы частью дороги. В первую очередь это касалось Франции, Англии, США и Японии, которые в марте 1919 г. инициировали создание Межсоюзного железнодорожного комитета (МЖК) по управлению российскими железнодорожными магистралями в Сибири и на Дальнем Востоке, в том числе и КВЖД [27, с. 98–99, 108].

В такой запутанной ситуации правительство большевистской России в свою очередь рассчитывало на усиление влияния в Северной Маньчжурии через рабочее движение и легально действовавшие там профсоюзы с целью подрыва белого политического режима Хорвата, как антисоветской базы. Притязания интервентов на КВЖД также подтолкнули большевиков и их союзников к активизации своих усилий на дороге. В осуществлении планов по отстранению от политической власти администрации генерала Д. Л. Хорвата ставка была сделана на местные просоветские профсоюзы (в первую очередь железнодорожные) под руководством нелегального Харбинского комитета РКП(б). Под предлогом создания органа, уполномоченного отстаивать права русского населения Северной Маньчжурии в декабре 1919 – январе 1920 г. в Харбине была созвана и оформилась Объединённая конференция профессиональных, железнодорожных и городских союзов, политических партий и общественных организаций полосы отчуждения КВЖД. Председателем президиума Конференции был избран ставленник большевиков, но официально беспартийный Н. И. Горчаковский [10, л. 92; 13, л. 34–38].

Объединение носило явно выраженный левый и антихорватовский характер, и включало в свой состав более 30 различных организаций, из которых большинство представляли просоветские профсоюзы, в руководящем аппарате которых состояли

в основном коммунисты (например, ЦБЖДС, союз мастеровых и рабочих КВЖД, союз паровозных бригад, союз работников службы движения КВЖД и др.) [11, л. 1; 15, л. 2]. Тем временем в начале января 1920 г. пало сибирское правительство адмирала А. В. Колчака, а 31 января режим колчаковского наместника во Владивостоке генерала С. Н. Розанова. В Приморье провозглашается «розовое» просоветское Временное правительство Дальнего Востока – Приморская областная земская управа (ПОЗУ). Уже 1 февраля по рекомендации председателя Дальневосточного областного комитета РКП(б) И. Г. Кушнарёва Объединённая конференция признала ПОЗУ как демократическое правительство, а в начале марта 1920 г. от него в Харбин прибыл Особоуполномоченный в полосе отчуждения КВЖД эсер Н. П. Пумпянский. Сам Кушнарёв в те дни проездом останавливался в Харбине, инструктируя руководство Харбинского комитета РКП(б) и большевиков из президиума Конференции о тактике свержения хорватовской власти [10, л. 92; 13, л. 49–51]. Таким образом, большевики получили не только лидерство в Конференции, но и законную платформу для дальнейших спланированных акций против Д. Л. Хорвата. По итогам визита И. Г. Кушнарёва при Объединённой конференции был сформирован строго законспирированный Военно-революционный совет (Реввоенсовет) в составе 5 членов от Харбинского комитета РКП(б), Конференции, ЦБЖДС и союза мастеровых и рабочих КВЖД (из них 4 коммуниста и 1 – Горчаковский, сочувствующий). Реввоенсовет приступил к формированию вооружённых рабочих боевых дружин и группы собственной контрразведки. Среди солдат белогвардейских воинских частей, членов профсоюзов и персонала КВЖД началась усиленная антихорватовская агитация, в рабочих клубах собирались многочисленные митинги [13, л. 42, 45, 103; 27, с. 53, 57].

Озаботившись международным признанием Объединённая конференция 6 февраля 1920 г. обратилась к иностранному Харбинскому консульскому корпусу и МЖК с официальной нотой, в которой обозначила свою политическую позицию. В ноте указывалось на безусловные права русского населения полосы отчуждения КВЖД осуществлять демократические свободы и организовываться в профессиональные союзы. При этом подчёркивалось, что русские организации уважают суверенитет Китая и не желают ущемлять интересы китайского народа. Конференция заявляла, что белогвардейские лидеры и их структуры, а также оставшийся ещё с 1917 г. российский консул Г. К. Попов более не представляют в зоне КВЖД законной власти, и призвала Консульский корпус иметь дело только с ней. Там же указывалось на необходимость обеспечения русскому населению на линии дороги набора демократических прав, так как лишение их вызовет неизбежные конфликты между рабочими и властями, а возможные волнения могут быть опасны ввиду сложных задач КВЖД по эвакуации иностранных войск из Сибири и Дальнего Востока [15, л. 1–2].

Политическое противостояние в Харбине разгоралось с поразительной быстротой. Делегация от ПОЗУ во главе с Особоуполномоченным Н. П. Пумпянским по прибытию в Харбин 9 марта вступила в переговоры о передаче ей власти в полосе отчуждения с китайскими властями и генералом Хорватом, провозгласившим себя

после гибели адмирала Колчака главноначальствующим в зоне КВЖД. Д. Л. Хорват не признал ПОЗУ и отказался считаться с её уполномоченным в Харбине, что, естественно, вызвало обострение конфликта генерала с Объединённой конференцией [4, с. 255–256]. Китайские власти, представляясь принципиальными противниками политической борьбы русских на территории Маньчжурии, одновременно стремились минимизировать их права на КВЖД. Воспользовавшись крушением белых режимов в начале 1920 г. командующий китайскими войсками по охране дороги генерал Бао Гуйцин заявлял, что «в полосе отчуждения не существует больше никакой русской политической власти» [15, л. 1 об.].

Фактически Пумпянский возглавил борьбу Конференции, работавшей от имени ПОЗУ, с правлением генерала Хорвата. Президиум Объединённой конференции 12 марта издал декларацию, извещавшую китайские власти и иностранных дипломатов об объявлении Д. Л. Хорвату ультиматума с требованием добровольного ухода в отставку со всех постов в течение 24 часов и передачи всех своих полномочий представителям ПОЗУ. К русскому населению полосы отчуждения КВЖД Конференция одновременно обратилась с призывом готовиться к политической забастовке. Помимо этого, Хорвату предъявлялись обвинения в экономических злоупотреблениях. В декларации отмечалось, что за счёт фактически частной КВЖД содержатся многочисленные отступившие из России белогвардейские отряды и их военно-полицейские организации, которые «поглощают многомиллионные средства, и нисколько не удивительно, что настоящие железнодорожные труженики уже 2 месяца не получают следуемого им содержания» [14, л. 1]. Главноначальствующий решительно отклонил ультиматум.

Внезапно в дела вмешалась японская сторона, ждавшая удобного случая более откровенно закрепиться и на российском Дальнем Востоке и на КВЖД. Во Владивостоке японские войска начали демонстративно готовиться к военному выступлению [37, с. 168]. В этих условиях, дабы не провоцировать японских интервентов, правительство ПОЗУ понимало, что осуществить план по экспроприации КВЖД полностью не удастся, да и китайские власти вряд ли стали бы безразлично за этим наблюдать. Оставалось хотя бы решить вопрос с отставкой Д. Л. Хорвата. Добиться этого без одобрения и содействия китайской стороны было маловероятно. В столь шаткой ситуации областники пошли на контакты с Китаем, но требовать чего-либо безвозмездно в дипломатии нельзя, поэтому исследователь Ф. А. Попов абсолютно справедливо утверждает, что «оказать воздействие на китайцев без обещаний передать им суверенитет над КВЖД не представлялось возможным» [26, с. 123]. ПОЗУ было вынуждено признать китайскую юрисдикцию над полосой отчуждения КВЖД и намеревалось вернуться к переговорам по данному вопросу с Хорватом.

Объединённая Конференция этот посыл приняла и была настроена на продолжение переговорного процесса. Но дальше происходит странное событие – стачком, в обход тактики Владивостокского правительства и Конференции решил рискнуть и «дожать» генерала Хорвата начав стачку. Особоуполномоченный ПОЗУ, как-бы дистанцируясь от стачкома, в спешном порядке распространяет по Харбину

бюллетень, в котором предлагалось её организаторам в силу обстоятельств отложить забастовку на несколько дней. «Но стачечный комитет взял на свою ответственность объявление забастовки и не согласился на предложение правительства, во имя интересов которого он будто бы борется, отложить объявление забастовки» [4, с. 267], – отмечал оказавшийся в Харбине бывший премьер-министр Временного Сибирского правительства П. В. Вологодский. Пумпянский и Конференция дают подчинённому им забастовочному комитету приказ остановиться, а те его не исполняют. Почему? Здесь может просматриваться сговор с китайскими военными и сознательная провокация их самой Конференцией. Насильственно отстранить Хорвата могли только китайские войска. Известно, что уполномоченные от президиума Конференции в первый день забастовки встречались с китайскими военными властями на совместном заседании [29, л. 5–6]. Более того, на начальном этапе забастовку поддержала часть солдат китайских войск на КВЖД, скоординировав свои действия со стачкомом [35, 144–145]. Этот факт свидетельствует в пользу негласной поддержки антихорватовского выступления властями Китая.

После «дипломатической атаки» Конференции противники генерала Хорвата перешли к более жёстким методам по его смещению. Под фактическим руководством коммунистов и их левых союзников, профсоюзы железнодорожников 13–16 марта 1920 г. провели на КВЖД хорошо подготовленную всеобщую политическую забастовку. Руководил процессом, созданный на базе Реввоенсовета Объединённой конференции нелегальный Центральный стачечный комитет. Участник тех событий В. А. Соломенник в своих воспоминаниях довольно подробно описал заранее выработанный план работы стачкома, изложенный в специальной инструкции к участникам протеста. Главным образом, он заключался в согласовании действий включившихся в забастовку русских и китайских рабочих железной дороги, в организации силовых мероприятий на случай активного сопротивления хорватовской администрации. В инструкции отмечалось, что все стачкомы на местах должны были создать при себе вооружённые боевые дружины и при попытках ареста забастовщиков оказывать вооружённое сопротивление. Руководитель всех боевых дружин входил в состав Центрального стачечного комитета.

Каждый районный стачком железнодорожников имел свою боевую дружину в количестве 11 чел., остальные дружины (например, от профсоюза типографских рабочих) находились в распоряжении непосредственно Центрального стачечного комитета. Среди главных задач дружин, перечисленных в инструкции, как в Харбине, так и на линии КВЖД было противодействие продвижению бронепоездов и белогвардейских отрядов, направленных на подавление забастовки. Методы при этом предлагались в стиле партизанской тактики – пуск поездов под откос, таран состава встречным паровозом, разборка железнодорожного полотна и т.п. Кроме того, на боевые дружины возлагалась функция по поддержанию строгой дисциплины в рядах бастующих и ликвидация любыми способами возможного штрейкбрехерства [34, с. 77–78]. Можно констатировать, что настрой организаторов забастовки был самым решительным и определял действовать по законам военного времени.

Несмотря на мощную подготовительную работу, трудящиеся и профсоюзы не торопились покидать рабочие места все разом, но постепенно маховик протеста раскрутился так, что его потом пришлось уже притормаживать самим организаторам стачки. «В субботу, 13 марта, гудком, раздавшимся из железнодорожных мастерских в 11 часов утра, была объявлена в Харбине всеобщая забастовка. В первый день она прошла слабо. Не все частные предприятия примкнули к забастовке, магазины, лавки и мастерские японские и китайские продолжали работать, извозчиков было также достаточно и, кажется, в 1 час 40 минут дня ушёл в Чань-чунь обычный железнодорожный поезд. Но в следующие дни особо образованный стачечный комитет развил свою энергию к пропаганде забастовки и достиг желаемых для комитета результатов» [4, с. 257], – вспоминал Вологодский.

Сторонники Д. Л. Хорвата попытались обезглавить стачком в самом начале событий, обстреляв в Харбине из винтовок автомобиль, перевозивший нескольких членов забастовочного комитета, но никто не пострадал [34, с. 77]. Созданные из членов профсоюзов по всей линии КВЖД и хорошо организованные боевые рабочие дружины стали оперативно брать под свой контроль станции, разоружая силой или агитацией белогвардейские гарнизоны и экипажи бронепоездов. Так, по воспоминаниям одного из профсоюзных лидеров на КВЖД П. Д. Волкова на Западной линии дороги особенно отличились боевые дружины станций Цицикар (командовал А. Енин), Фуляэрди (В. Ревазов), Чжаланьтун (Г. М. Тарарин), Бухэду (С. И. Силкин). Но в Хайларе взятие власти дружинниками обернулось перестрелкой и потерями с обеих сторон [5, л. 18]. Один из организаторов харбинских боевых дружин весенней забастовки 1920 г. Ермилов вспоминал, что кроме охраны заседаний Объединённой конференции и профсоюзных комитетов, в эти дни они совершили ряд налётов на военные объекты белых и на их состоятельных сторонников, у которых экспроприировали большое количество денег и золота на нужды советских организаций [36, л. 14 об.].

Стачка охватила не только трудящихся КВЖД. По воспоминаниям жившего тогда в Харбине видного эсера М. А. Кроля в забастовке главное участие «принимали железнодорожные рабочие и служащие, но к ней примкнули также рабочие некоторых промышленных предприятий и служащие нескольких торговых учреждений» [18]. Большую роль в стачке сыграл профсоюз телеграфистов КВЖД (председатель Е. Н. Вильдтгрубе), контролировавший связь и блокировавший её по заданию стачкома [5, л. 18–19]. Кроль так описывал чрезвычайную энергичность действий бастующих: «В день объявления забастовки в Харбине царило необычайное возбуждение. Члены забастовочного комитета разъезжали по городу, разбрасывали воззвания и, останавливаясь в наиболее людных местах, произносили зажигательные речи, призывая всех поддерживать забастовку. Власти, застигнутые врасплох, растерялись и на первых порах бездействовали» [18].

Кроме большевиков в организации протестов с деятельной стороны проявил себя и эсеров-меньшевистский блок, обладавший сильными позициями в Межпартийном социалистическом бюро Объединённой конференции [10, л. 92; 13, л. 37–38]. Их действия во время забастовки проявились настолько активно, что на первых порах её

политическая окраска была ошибочно воспринята как эсеровская, введя в заблуждение даже уполномоченного Сибирского бюро ЦК РКП(б) и члена Дальневосточного бюро партии А. М. Краснощёкова. Так, в телеграмме от 18 марта 1920 г. из Верхнеудинска секретарю Сиббюро И. Н. Смирнову, он сообщал: «Последней телеграммой из Харбина на КВЖД объявлена забастовка из-за отказа Хорвата передать власть эсерам, приостановлена эвакуация чехов, наводятся точные справки действительного положения» [7, л. 185, 254]. Такая ретивость харбинских эсеров и меньшевиков объясняется существенными успехами этих партий в обозначенный период на Дальнем Востоке и в Сибири – недавнее торжество Политцентра над Колчаком, большой удельный вес в ПОЗУ (в конце концов, её уполномоченный на КВЖД Пумпянский тоже был эсером), их присутствие в работе Объединённой конференции.

Генерал Хорват понимал все возможные последствия в случае своего поражения, но призвать на помощь силу (а значит пойти на поклон атаману Семёнову и прочим своим недругам) так и не решился. Конечно, он пытался противодействовать, но более словом, чем делом, ограничившись пространным открытым обращением к служащим и рабочим КВЖД о прекращении забастовки. Пытаясь призвать бастовавших к благоразумию, генерал в отчаянии писал: «Забастовка и вызываемые ею беспорядки грозят гибелью Русскому делу. <...> Неужели для того, чтобы заставить Вас забыть долгие годы совместной работы, затемнить в Вас добытые опытом знания о вещах и людях, достаточно выпустить несколько номеров подпольной газеты, наполненной злословием и клеветой, произнести несколько зажигательных речей на митинге, да разбросать по городу пачки безграмотных прокламаций, составленных на пошлом "революционном" жаргоне» [23]. Обращение получилось очень эмоциональным, но бесполезным. Конечно, были и приказы угрожающего характера, но генерал Бао Гуйцин 15 марта потребовал от Д. Л. Хорвата сложить с себя все полномочия во имя спокойствия и недопущения беспорядков в зоне ответственности китайских войск [2, с. 101–102; 4, с. 257]. Бао Гуйцин приказал китайским войскам подавить забастовку русских профсоюзов на КВЖД, но только в том случае, если она получит своё дальнейшее развитие по вопросу передачи управления дорогой Владивостокскому правительству. Бороться с китайской армией у стачкома не было ни сил, ни планов. Удачно воспользовавшись обстановкой, китайские власти под предлогом ликвидации смуты смогли вооружённым путём одновременно устранить на КВЖД белую администрацию и объявить о переходе управления дороги в свои руки в одностороннем порядке, в нарушение действующих на тот момент соглашений [6, с. 291–292].

Официально, временным управляющим КВЖД тогда являлся инженер В. Д. Лачинов, но Д. Л. Хорват практически продолжал оказывать влияние на её работу. В результате забастовки генерал был отстранён китайскими властями от всякой политической власти и был вынужден подать в отставку. Утром 16 марта Харбин ожидал окончания забастовки, но сигнала – особого заводского гудка, так и не последовало, группы рабочих, рассредоточенных по городу, продолжали митинговать. «С большим напряжением обыватель ждал этого гудка, но пробили

11 часов, а гудка не было, на некоторых местах собирались толпы рабочих и обсуждалось создавшееся положение. На Бульварной улице в саду, саженях в 50–60 от моей квартиры также собралась порядочная толпа рабочих, по всем признакам вооружённая и возбуждённо настроенная. <...> Однако толпа вскоре разошлась, а на улицах появились разносчики бюллетеней газеты "Вперёд". В этих бюллетенях было официально объявлено, что стачечный комитет прекращает стачку и самый комитет распускается. В тексте объявления стачечный комитет объясняет прекращение стачки дальнейшей её бесцельностью, так как рабочие уже достигли целей, ради которых была объявлена стачка, – Хорват устранён от всех должностей, в том числе и от управления Китайской Восточной железной дороги» [4, с. 258], – описывал П. В. Вологодский этот тревожный день. Задачу минимум забастовка выполнила.

Временное правительство ПОЗУ в тот же день, 16 марта передало представителям Китайской Республики меморандум, в котором оно признавало суверенные права Китая в полосе отчуждения КВЖД. Власть на дороге временно перешла китайскому военному командованию; русская полиция и стража КВЖД были разоружены и расформированы; все административные функции в отношении русского населения полосы отчуждения по взаимной договорённости были временно возложены на старого управляющего российским генконсульством в Харбине Г. К. Попова [12, л. 45; 21, с. 188–190; 29, л. 6–7]. Эвакуировавшиеся из Сибири с эшелонам чехословацких войск супруги Серебренниковы застали мартовскую стачку на станции КВЖД Чжаланьтунь. А. Н. Серебренникова вспоминала, что ещё 17 марта 1920 г. бастовавшие чувствовали себя на дороге полными победителями: «Железнодорожники хотели арестовать русских офицеров в стоявшем рядом с нами пассажирском поезде, но китайцы не позволили это сделать. Тогда они увели поезд куда-то подальше, чтобы китайцы не увидели, и, наверное, всё-таки арестовали несчастных офицеров» [32, с. 689]. Её супруг И. И. Серебренников также иронично свидетельствовал: «Помню, я наблюдал как-то первый после забастовки поезд, шедший нам навстречу из Харбина: на паровозе его красовались два красных флага, и он с каким-то особенно злостно-радостным фырканьем пролетел мимо нас. На маленьких станциях были также местами выкинута красные флаги. Казалось, большевизм не только догнал, но и перегнал нас и теперь насмешливо машет перед самым носом у нас красными флагами» [32, с. 504].

Свержению администрации генерала Хорвата способствовал комплекс причин. Среди них интриги между белыми генералами и союзниками, стремительное падение режима Колчака, естественное желание Китая избавиться в Маньчжурии от наследия русского влияния, слабые шаги по борьбе с большевиками, подмявшими под себя многие крупные профсоюзы в зоне КВЖД. В итоге, верных сил, готовых решительно действовать у генерала оказалось недостаточно. Барон А. П. Будберг, отказавшийся в своё время войти в правительство Д. Л. Хорвата, в своих мемуарах одну из причин его поражения усматривал также и в человеческом факторе, а именно в застарелой оценке генералом политической ситуации. Ещё в апреле 1918 г. он пророчески подмечал, что в полосе отчуждения КВЖД только «по внешности власть как будто принадлежит Хорвату, но тот совершенно заблудился в разных комбинациях и

компромиссах, вплоть до желания – весьма реакционные желания осуществить и демократический капитал-невинность сохранить. Он продолжает свою дряблую, компромиссную политику, стараясь всех примирить и всё уладить без углов. <...> Организации распустились, признают только право силы и очень хотят сами стать этой силой и поступать так, как им приятно и выгодно; первым делом всем хочется господствовать над Харбином и над самим Хорватом» [3, 392]. Возможно, отношение генерала Будберга к Хорвату по личным причинам излишне предвзято, но зерно истины в его словах определённо есть. В конечном счёте, так и вышло – генерал старого воспитания не хотел марать руки кровью рабочих, считая, что для этого есть другие, на местные китайские власти он продолжал смотреть с полуколониальной высоты, а Конференции позволил переиграть себя. В свою очередь Объединённая Конференция, устранив генерала, упиваясь наивными идеями свободы, пала жертвой тайной китайской дипломатии.

Таким образом, в полосе отчуждения КВЖД был произведён политический переворот подобный событиям ноября-декабря 1917 г., но на этот раз не открытый «красный» и потерпевший поражение, а завуалированный большевиками под демократический и успешный. Коммунисты и их союзники сумели своими действиями через управляемые ими профсоюзы нейтрализовать полосу отчуждения КВЖД, однако в жертву было принесено многолетнее здесь российское доминирование, переданное китайским властям [13, л. 52]. Вместе с тем, отдавая в руки Китая политическую власть в полосе отчуждения большевики, во-первых, ликвидировали угрозу со стороны МЖК по интернационализации им КВЖД [17, с. 81; 27, с. 108–109]. Во-вторых, они готовы были в более подходящее время вернуться к вопросу о совместном с Китаем владении дорогой, так как и русская часть управления и правления КВЖД, русский персонал магистрали и их профессиональные организации, русская колония оставались на местах. Вскоре, в 1924 г. уже СССР вернулся на дорогу по условиям советско-китайских соглашений [16, с. 342–345, 459–464].

После победы мартовской забастовки в полосе отчуждения КВЖД произошли серьёзные изменения. Для левых политических партий и профсоюзного движения обстановка на первых порах временно смягчилась, хотя новая китайская администрация Бао Гуйцина объявила об обязательном информировании властей о проведении союзами и кооперативами своих мероприятий. Тем не менее, в апреле и мае в зоне КВЖД повсеместно состоялись выборы в профсоюзные органы, восстановлены многие районные и местные комитеты [5, л. 19–20]. С 4 по 7 апреля 1920 г. прошёл V съезд главной железнодорожной профорганизации – союза мастеровых и рабочих КВЖД. Съехавшиеся на съезд 33 делегата выбрали Центральный комитет союза в составе 13 членов, а он, в свою очередь президиум, в который вошли: Гвяздо (председатель), Строганов (товарищ председателя), Ванюхин (секретарь), Крачун (казначей) и Вакуров. В ЦБЖДС от ЦК профсоюза были делегированы Махалин, Дроздов, Жданов, Смирнов, Вакуров. Через месяц вместо Гвяздо, не являвшегося по ряду причин на заседания президиума ЦК, его председателем был переизбран Г. В. Жданов [12, л. 34–35, 45]. Среди союзных

мероприятий, намеченных съездом, одним из важных стало открытие вечерних воскресных курсов профсоюзной грамотности, так называемых «рабочих университетов». Для чтения лекций на курсах по истории, литературе, развитию демократии в России привлекались известные харбинские преподаватели самой высшей квалификации, среди которых был и будущий идеолог «сменовеховского» движения профессор Н. В. Устрялов. «Рабочие университеты» пользовались среди членов профсоюзов чрезвычайной популярностью [9, 90; 18].

Объединённая конференция заняла место главного представительного органа российских жителей полосы отчуждения КВЖД, сохранив через делегатов от профсоюзов большевистский курс [10, л. 93–93 об.]. Накал политических страстей спадал не сразу, и сторонники Хорвата готовили реванш. В апреле 1920 г. противостояние с белым движением на КВЖД в очередной раз обострилось, и в связи с этим президиум Конференции вновь был организован Военно-революционный комитет в составе коммунистов Мячина (председатель), Вакурова, Израилева, Никитина и Сыса. Все члены организации РКП(б) и профсоюзный актив подлежали скрытой мобилизации на случай осложнения обстановки, но на этот раз китайские военные пресекли новый конфликт [12, л. 45, 78 об.–79]. Затем уже китайские власти, не нуждавшиеся более в сильных союзниках против отстранённого от дел Д. Л. Хорвата, начали постепенное наступление на Конференцию и профсоюзы, усматривая теперь в них угрозу своему суверенитету. Никаких организованных русских сил в зоне КВЖД они видеть не желали, но просоветские профсоюзы продолжили существование в новых условиях. Конференция же, выполнив свою задачу окончательно закончила работу через год по решению Дальбюро ЦК РКП(б) [9, л. 90–92; 11, л. 5 об.; 13, л. 30]. В сентябре 1920 г. всё русское население зоны КВЖД по указу китайского президента было лишено прав экстерриториальности и подчинено китайской юрисдикции, а полоса отчуждения дороги преобразована в Особый район Трёх восточных провинций Китайской Республики. Ещё через месяц там были созданы китайские органы административного и судебного управления [25, с. 29–30; 30, с. 296–298]. Наступал новый этап в истории КВЖД и её профсоюзного движения.

Таким образом, усилия руководства большевиков по ликвидации в полосе отчуждения КВЖД постоянной базы белого движения достигли успеха. Главным силовым рычагом в отстранении от власти администрации генерала Д. Л. Хорвата стали легально действовавшие в регионе просоветские профсоюзы, главным образом железнодорожные, способные парализовать работу стратегически важной КВЖД. Коммунисты не только в большом количестве занимали руководящие должности в профессиональных организациях зоны КВЖД, но имели решающее влияние в крупнейшем местном представительном органе – Объединённой конференции, основу которой составляли делегаты от тех же профсоюзов. Китайские власти, имевшие собственные виды на КВЖД, потворствовали политическому и силовому выступлению профсоюзов в марте 1920 г., фактически отказав в помощи генералу Хорвату. В итоге, под видом борьбы с беспорядками в регионе власть перешла к командованию китайских войск. Лишённые самостоятельности и подчинённые

пробольшевистской Конференции профсоюзы оказались инструментом в её руках, но они же стали и заложниками ситуации. Как только пал режим Д. Л. Хорвата новые китайские власти в полосе отчуждения КВЖД вскоре начали ограничивать права профсоюзов не менее ощутимо, чем администрация свергнутого генерала.

Список использованных источников и литературы

1. Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). – М.: НП ИД «Русская панорама», 2005. – 432 с.
Ablova N. E. KVZHD i rossiiskaya emigratsiya v Kitae: mezhdunarodnye i politicheskie aspekty istorii (pervaya polovina XX v.). – М.: NP ID «Russkaya panorama», 2005. – 432 s.
2. Андреев Г. И. Революционное движение на КВЖД в 1917–1922 гг. – Новосибирск: Наука, 1983. – 142 с.
Andreev G. I. Revolyutsionnoe dvizhenie na KVZHD v 1917–1922 gg. – Novosibirsk: Nauka, 1983. – 142 s.
3. Будберг А. П. Дневник // Начало гражданской войны. Т. 3: Революция и Гражданская война в описаниях белогвардейцев в 6 т. Мемуары / Сост. С. А. Алексеев; под ред. Н. Л. Мещерякова. – М., Л.: Государственное издательство, 1926. – С. 391–451.
Budberg A. P. Dnevnik // Nachalo grazhdanskoi voiny. T. 3: Revolyutsiya i Grazhdanskaya voina v opisaniyakh belogvardeitsev v 6 t. Memuary / Sost. S. A. Alekseev; pod red. N. L. Meshcheryakova. – М., L.: Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1926. – S. 391–451.
4. Вологодский П. В. Во власти и в изгнании: Дневник премьер-министра антибольшевистского правительства и эмигранта в Китае (1918–1925 гг.). – Рязань: Частное издательство П. А. Трибунского, 2006. – 619 с.
Vologodskii P. V. Vo vlasti i v izgnanii: Dnevnik prem'er-ministra antibol'shevistskogo pravitel'stva i emigranta v Kitae (1918–1925 gg.). – Ryazan': Chastnoe izdatel'stvo P. A. Tribunskogo, 2006. – 619 s.
5. Воспоминания Волкова Петра Дмитриевича, участника подпольной работы в тылу врага на Китайской Восточной железной дороге «Полоса отчуждения КВЖД» // Отдел фондов Государственного объединенного музея-заповедника истории Дальнего Востока имени В. К. Арсеньева, г. Владивосток (ОФ ГОМЗИДВ им. В. К. Арсеньева). – Номер по КП (ГИК): МПК 3572.
Vospominaniya Volkova Petra Dmitrievicha, uchastnika podpol'noi raboty v tylu vraga na Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi doroge «Polosa otchuzhdeniya KVZHD» // Otdel fondov Gosudarstvennogo ob'edinennogo muzeya-zapovednika istorii Dal'nego Vostoka imeni V. K. Arsen'eva, g. Vladivostok (OF GOMZIDV im. V. K. Arsen'eva). – Nomer po KP (GIK): MPK 3572.
6. Галенович Ю. М. История взаимоотношений России и Китая. В 4-х книгах. Кн. I–II. – М.: СПСЛ; Русская панорама, 2011. – 464 с.
Galenovich Yu. M. Istoriya vzaimootnoshenii Rossii i Kitaya. V 4-kh knigakh. Kn. I–II. – М.: SPSL; Russkaya panorama, 2011. – 464 s.
7. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). – Ф. Р-8310. – Оп. 1. – Д. 1.
Gosudarstvennyi arkhiv Rossiiskoi Federatsii (GARF). – F. R-8310. – Op. 1. – D. 1.
8. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). – Ф. П-44. – Оп. 1. – Д. 59.
Gosudarstvennyi arkhiv Khabarovskogo kraia (GAKHK). – F. P-44. – Op. 1. – D. 59.
9. ГАХК. – Ф. П-44. – Оп. 1. – Д. 99.
GAKHK. – F. P-44. – Op. 1. – D. 99.
10. ГАХК. – Ф. П-44. – Оп. 1. – Д. 164.
GAKHK. – F. P-44. – Op. 1. – D. 164.
11. ГАХК. – Ф. П-44. – Оп. 1. – Д. 394.
GAKHK. – F. P-44. – Op. 1. – D. 394.
12. ГАХК. – Ф. П-44. – Оп. 1. – Д. 396.
GAKHK. – F. P-44. – Op. 1. – D. 396.
13. ГАХК. – Ф. П-44. – Оп. 1. – Д. 397.
GAKHK. – F. P-44. – Op. 1. – D. 397.

14. ГАХК. – Ф. П-44. – Оп. 2. – Д. 703.
ГАКНК. – Ф. Р-44. – Оп. 2. – Д. 703.
15. ГАХК. – Ф. П-44. – Оп. 2. – Д. 704.
ГАКНК. – Ф. Р-44. – Оп. 2. – Д. 704.
16. Документы внешней политики СССР. Т. 7 (1 января – 31 декабря 1924 г.). – М.: Политиздат, 1963. – 760 с.
Dokumenty vneshnei politiki SSSR. T. 7 (1 yanvarya – 31 dekabrya 1924 g.). – M.: Politizdat, 1963. – 760 s.
17. Индукаева Н. С. Из истории деятельности межсоюзного железнодорожного комитета на КВЖД (1919–1922 гг.) // Труды Томского государственного университета имени В. В. Куйбышева. Т. 165. Серия историческая / Под ред. С. С. Григорьевича. – Томск: Издательство Томского университета, 1963. – С. 76–86.
Indukaeva N. S. Iz istorii deyatelnosti mezhsyuznogo zheleznodorozhnogo komiteta na KVZHD (1919–1922 gg.) // Trudy Tomskogo gosudarstvennogo universiteta imeni V. V. Kuibysheva. T. 165. Seriya istoricheskaya / Pod red. S. S. Grigortsevicha. – Tomsk: Izdatel'stvo Tomskogo universiteta, 1963. – S. 76–86.
18. Кроль М. А. Страницы моей жизни. – М.: Мосты культуры; Иерусалим: Gescharim, 2008. – 734 с. // Главы 49–50. [Электронный ресурс]. URL: https://royallib.com/read/krol_moisey/stranitsi_moey_gizni.html#0 (дата обращения: 11.02.2021).
Krol' M. A. Stranitsy moei zhizni. – M.: Mosty kul'tury; Ierusalim: Gescharim, 2008. – 734 s. // Chapters 49–50. [Elektronnyi resurs]. URL: https://royallib.com/read/krol_moisey/stranitsi_moey_gizni.html#0 (data obrashcheniya: 11.02.2021).
19. Кротова М. В. СССР и российская эмиграция в Маньчжурии (1920–1930-е гг.). – СПб.: Астерион, 2014. – 336 с.
Krotova M. V. SSSR i rossiiskaya emigratsiya v Man'chzhurii (1920–1930-e gg.). – SPb.: Asterion, 2014. – 336 s.
20. Крюков В. М., Крюков М. В. Весна и осень революционной дипломатии: Первое десятилетие советской политики в Китае. В 2-х т. Т. 1: 1917–1922. – М.: Памятники исторической мысли, 2015. – 615 с.
Kryukov V. M., Kryukov M. V. Vesna i osen' revolyutsionnoi diplomatii: Pervoe desyatiletie sovetskoi politiki v Kitae. V 2-kh t. T. 1: 1917–1922. – M.: Pamyatniki istoricheskoi mysli, 2015. – 615 s.
21. Мелихов Г. В. Белый Харбин: Середина 20-х. – М.: Русский путь, 2003. – 440 с.
Melikhov G. V. Belyi Kharbin: Sredina 20-kh. – M.: Russkii put', 2003. – 440 s.
22. Народнонаселение Харбина // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. – 1915. – № 6. – С. 11.
Narodonaselenie Kharbina // Zheleznodorozhnaya zhizn' na Dal'nem Vostoke. – 1915. – № 6. – S. 11.
23. Обращение управляющего КВЖД Д. Л. Хорвата к служащим и рабочим Китайской Восточной железной дороги о прекращении забастовки // ОФ ГОМЗИДВ им. В. К. Арсеньева. – Номер по КП (ГИК): МПК 18711/29.
Obrashchenie upravlyayushchego KVZHD D. L. Khorvata k sluzhashchim i rabochim Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi o prekrashchenii zabastovki // OF GOMZIDV im. V. K. Arsen'eva. – Nomer po KP (GIK): MPK 18711/29.
24. Олейников И. В. Антикризисная деятельность администрации КВЖД в революционное время (1917–1920 гг.). – Новосибирск: Издательство НГПУ, 2012. – 106 с.
Oleinikov I. V. Antikrizisnaya deyatelnost' administratsii KVZHD v revolyutsionnoe vremya (1917–1920 gg.). – Novosibirsk: Izdatel'stvo NGPU, 2012. – 106 s.
25. Павлов А. К. Правовые основы ОРВП // Административное и муниципальное право. – 2019. – № 1. – С. 26–34.
Pavlov A. K. Pravovye osnovy ORVP // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2019. – № 1. – S. 26–34.
26. Попов Ф. А. Закрытие российского посольства в Китае в контексте политико-идеологической борьбы на Дальнем Востоке России (1920 г.) // История: факты и символы. – 2016. – № 4. – С. 120–132.

- Popov F. A. Zakrytie rossiiskogo posol'stva v Kitae v kontekste politiko-ideologicheskoi bor'by na Dal'nem Vostoke Rossii (1920 g.) // *Istoriya: fakty i simvoly*. – 2016. – № 4. – S. 120–132.
27. Попова Е. И. Политика США на Дальнем Востоке (1918–1920). – М.: Наука, 1967. – 340 с.
- Popova E. I. Politika SSHA na Dal'nem Vostoke (1918–1920). – М.: Nauka, 1967. – 340 s.
28. Российский государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 323. – Оп. 3. – Д. 23.
- Rossiiskii gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv (RGIA). – F. 323. – Op. 3. – D. 23.
29. РГИА. – Ф. 323. – Оп. 4. – Д. 64.
- RGIA. – F. 323. – Op. 4. – D. 64.
30. Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге. – Харбин: Типография КВЖД, 1922. – 313 с.
- Sbornik dokumentov, odnosyashchikhsya k Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi doroge. – Kharbin: Tipografiya KVZHD, 1922. – 313 s.
31. Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. – Харбин: Издательство Эконом. бюро Кит. Вост. ж. д., 1922. – XI, 692, XXIII с.
- Severnaya Man'chzhuriya i Kitaiskaya Vostochnaya zheleznyaya doroga. – Kharbin: Izdatel'stvo Ekonom. byuro Kit. Vost. zh. d., 1922. – XI, 692, XXIII s.
32. Серебренников И. И. Гражданская война в России: Великий исход. – М.: ООО «Издательство АСТ»: ЗАО НПП «Ермак», 2003. – 695, [9] с.
- Serebrennikov I. I. Grazhdanskaya voyna v Rossii: Velikii iskhod. – М.: ООО «Izdatel'stvo AST»: ЗАО NPP «Ermak», 2003. – 695, [9] s.
33. Соловьёв В. Ф. Забастовочная борьба на КВЖД в 1918–1920 гг. // Новое в изучении Китая. История и историография / Редкол.: М. Л. Титаренко (отв. ред.) и др. – М.: Наука, 1988. – С. 118–125.
- Solov'ev V. F. Zabastovoch'naya bor'ba na KVZHD v 1918–1920 gg. // *Novoe v izuchenii Kitaya. Istoriya i istoriografiya* / Redkol.: M. L. Titarenko (otv. red.) i dr. – М.: Nauka, 1988. – S. 118–125.
34. Соломенник В. А. Борьба за советскую власть в полосе отчуждения КВЖД (По материалам Истпарта ДБ ЦК 1917–1920 гг.) // Дальистпарт. Сборник материалов по истории революционного движения на Дальнем Востоке. Кн. 3. – Владивосток: Книжное дело, 1925. – С. 51–81.
- Solomenik V. A. Bor'ba za sovetskuyu vlast' v polose otchuzhdeniya KVZHD (Po materialam Istparta DB TSK 1917–1920 gg.) // *Dal'istpart. Sbornik materialov po istorii revolyutsionnogo dvizheniya na Dal'nem Vostoke*. Кн. 3. – Vladivostok: Knizhnoe delo, 1925. – S. 51–81.
35. Хейфец А. Н. Из истории совместной борьбы русских и китайских рабочих КВЖД против интервентов и белогвардейцев (1918–1920 годы) // Вопросы истории. – 1958. – № 4. – С. 127–145.
- Kheifets A. N. Iz istorii sovmestnoi bor'by russkikh i kitaiskikh rabochikh KVZHD protiv interventov i belogvardeitsev (1918–1920 gody) // *Voprosy istorii*. – 1958. – № 4. – S. 127–145.
36. Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб). – Ф. Р-4000. – Оп. 6. – Д. 172.
- Tsentr'al'nyi gosudarstvennyi arkhiv istoriko-politicheskikh dokumentov Sankt-Peterburga (TSGAIPD SPb). – F. R-4000. – Op. 6. – D. 172.
37. Цыпкин С., Шурыгин А., Булыгин С. Октябрьская революция и гражданская война на Дальнем Востоке: хроника событий 1917–1922 гг. – М., Хабаровск: Дальгиз, 1933. – 308 с.
- Tsyppkin S., Shurygin A., Bulygin S. Oktyabr'skaya revolyutsiya i grazhdanskaya voyna na Dal'nem Vostoke: khronika sobytii 1917–1922 gg. – Moskva, Khabarovsk: Dal'giz, 1933. – 308 s.
38. Wolff David. To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914. – Stanford, California: Stanford University Press, 1999 – 256 p.

Yakhimovich S. Y. The political confrontation on the territory of the Chinese-Eastern Railway exclusion zone in early 1920 and the participation of trade unions in this process.

Based on archival documents, many of which are being introduced into scientific circulation for the first time, as well as memoirs and available scientific research, the article examines a difficult period of Russian history during the Civil War. The peculiarity of the problem is that the events took place outside of Russia, namely in the exclusion zone of the Chinese-Eastern Railway. As a result of the analysis of sources, it was established that the White Guard administration of General D. L., which was in charge of the CER zone in early

1920. Horvath was no longer satisfied not only with her enemies in the Bolshevik part of Russia, but also with the local Chinese authorities and the military command of the interventionist countries, who had their own views on the fate of the strategic railway. The Bolsheviks managed to form a representative body of the Russian population in Harbin, the United Conference, represented mainly by pro-Soviet trade unions that operated legally in the region. Through the Communists Conference in March 1920 They organized a political strike against the regime of General Horvath, tacitly supported by the Chinese authorities, who sought to get rid of Russian influence on the CER. The main striking force of the strike was the trade unions. As a result of the strike, the White Guard administration was overthrown with the help of trade unions, but political power in the CER exclusion zone passed to China.

Keywords: China-Eastern Railway (CER), exclusion zone, trade unions, strike, strike committee, administration.