

### **Библиографический список**

1. Ефименко А.Я. Исследование народной жизни. Вып. 1. Обычное право. М., 1885.
2. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Т. XXXV: Самарская губерния. СПб., 1903. 622 с.
3. Труды местных комитетов о нуждах сельскохозяйственной промышленности. Т. XXXVIII: Симбирская губерния. СПб., 1903. 540 с.

**Н.А. Мурзаков**

*Самарский государственный  
социально-педагогический университет*

### **«КТО В КОНЦЕ КОНЦОВ ЯВЛЯЕТСЯ ХОЗЯИНОМ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ»: КОНФЛИКТ ВОКРУГ КВЖД В СЕРЕДИНЕ 1930-х гг. В ОЦЕНКАХ РУССКИХ ДИПЛОМАТОВ В ЭМИГРАЦИИ**

Во внешней политике Российской империи, а затем и Советской России, важное значение имело дальневосточное направление. Отношения с государствами дальневосточного региона включали комплекс разнообразных проблем и методов их решения [5, с. 177]. Вопрос о собственности над КВЖД стал во второй половине 1920-х – первой половине 1930-х гг. одним из самых острых во внешней политике Японии, Китая и СССР в Маньчжурии. Конфликты на КВЖД 1926 и 1929 гг., японо-китайский конфликт 1931 г. говорят об ослаблении стабильности в регионе в этот период [1], [2]. Кроме того, обострение противоречий оказывало непосредственное влияние на положение русской эмиграции в Маньчжурии [3], представители которой на себе ощущали все последствия политических решений той или иной стороны.

Сложившаяся ситуация неоднократно привлекала внимание «Совета послов» – организации бывших дипломатов царского и Временного правительства, представлявших интересы русской эмиграции. Источниками исследования стали письма членов «Совета» – Д.И. Абрикосова из Японии и Е.В. Саблина из Великобритании, которые они направляли председателю «Совета» В.А. Маклакову во Францию. В письме от 31 декабря 1933 г. Д.И. Абрикосов выделяет в качестве главного повода для трений между сторонами конфликта вопрос о том, «... кто в конце концов является хозяином Китайско-Восточной железной дороги», и видит суть проблемы в установившейся двойственности – советском управлении дорогой и маньчжурскими властями вокруг. Здесь же дипломат приводит меры противодействия сторон: советская сторона устанавливает неоправданно высокие тарифы «в мифических золотых рублях», а японские власти активно строят дополнительные железнодорожные линии, таким образом отвлекая все грузы на них и сводя к минимуму значение КВЖД с целью ее дальнейшего выкупа за

бесценок. Среди русского населения Харбина Д.И. Абрикосов отмечает изменение настроений: от подъема в связи с ростом экономических перспектив до стремления к переезду в Шанхай из-за общей неустроенности жизни в городе, интриг советских подданных, продолжающихся налетов хунхузов и общей деморализации [4, с. 17-19].

В следующем письме от 25 февраля 1934 г. Д.И. Абрикосов высказывает мнение о взглядах японского правительства на решение вопроса о КВЖД. Он считает, что министр иностранных дел Хирота видит своей целью наиболее скорое восстановление переговоров о выкупе Маньчжоу-Го КВЖД. Тут же Д.И. Абрикосов отмечает, что это дело «тормозится требованием советских властей освобождения арестованных в Харбине служащих дороги, на что маньчжурские власти не хотят пойти, не обставив такое освобождение спасающими их лицо условиями». К этому присоединяется осложнение при проведении аукциона рыболовных участков в Хабаровске, где советская сторона заявила о повышении курса рубля по сравнению с прошлыми торгами более чем в два раза – с 32 до 75 сен. Результатом таких усложнений является остановка переговорного процесса, а продолжение такого курса сторонами может довести, по мнению дипломата, «до разговоров в ультимативной форме». Также автор письма отмечает, что если в Токио войны с Советской Россией в ближайшее время не ожидается, то в Маньчжурии сохраняется весьма напряженная ситуация, что находит «широкий отголосок в наших эмигрантских кругах» [4, с. 37].

Е.В. Саблин, бывший царский поверенный в делах в Лондоне, в письме от 22 апреля 1934 г. сообщает о своей беседе с русскими представителями крупных пушных фирм из китайского Туркестана. По их словам, японцы «...охотно допускают сочувствующих им русских на службу в войсках и учреждениях нового маньчжурского государства, однако и там их держат лишь на низших ступенях». При этом, кажущиеся им недостаточно надежными или имеющие выдающееся положение (крупные торговцы, независимая интеллигенция) всячески «вытесняются из Манчжурии ... и вынуждаются перебираться в города Китая, где их встречают в общем довольно сочувственно». Несмотря на сомнение в объективном представлении ситуации купцами, Е.В. Саблин выражает мнение о том, что японцам «...удастся присвоить себе тем или иным путем и нашу трансманьчжурскую железную дорогу. Но это будет, вероятно, максимумом их достижений...» [4, с. 78-79]. В письме от 24 апреля 1934 г. Д.И. Абрикосов сообщает о начале переговоров о выкупе КВЖД. Он считает, что если переговоры пройдут успешно, «главный повод для близкого столкновения Японии с советским правительством будет устранен, Маньчжоу-Го избавится от присутствия внутри своих границ официально признанной советской организации и отношения между Японией, Маньчжоу-Го и СССР примут форму уже отношений между правительствами, сидящими каждое у себя дома, а не живущими под одной общей крышей» [4, с. 82-83].

Продажа КВЖД действительно привела к ослаблению напряженности в японо-советских отношениях, о чем в письмах от 1 января и 5 июня 1935 г. пишут Е.В. Саблин и Д.И. Абрикосов. При этом отношения двух стран к началу 1935 г. все равно «не могут почитаться дружественными». Советская Россия лишь «временно сошла со сцены активных врагов» [4, с. 239, 294]. По мнению Д.И. Абрикосова, «вся Китайская Восточная железная дорога приобрела уже японский характер» [4, с. 297]. Несмотря на это, для русских беженцев сохраняется возможность устроиться на службу на дорогу и в другие структуры по рекомендации бюро по делам русских эмигрантов в Харбине, которое по оценке дипломата «все более и более приобретает характер поддерживаемого местными властями органа, ведающего делами нашей эмиграции в пределах Маньчжоу-Го».

Таким образом, в переписке бывших русских дипломатов прослеживается ход решения вопроса о владении КВЖД. С момента своего создания КВЖД являлась опорой русского влияния в Маньчжурии, а к середине 1930-х превратилась в предмет торга, из которого советское правительство пыталось извлечь наибольшую выгоду. Япония и марионеточное государство Маньчжоу-Го в результате покупки освободилось от рычагов воздействия советской стороны в Маньчжурии. Изменение ситуации отразилось и на русской эмиграции, все более широкие слои которой начинают ощущать притеснения со стороны новых властей.

### **Библиографический список**

1. Кротова М.В. Конфликт на КВЖД 1929 г.: информационная война и политические настроения русских в Маньчжурии // Вестник РГГУ. Серия: Литературоведение. Языкознание. Культурология. 2013. №10 (111). С. 85-97.
2. Кротова М.В. Ситуация на КВЖД после советско-китайского конфликта 1929 г. // Вестник ЛГУ им. А.С. Пушкина. 2014. №3. С. 220-227.
3. Наземцева Е.Н. Специфика политико-правового положения русской эмиграции в Китае в период обострения международной ситуации на Дальнем Востоке (1931-1937 гг.) // Петербургский исторический журнал. 2016. №4 (12). С. 129-142.
4. Чему свидетели мы были... Переписка бывших царских дипломатов: 1934-1940: Сборник документов в двух книгах. Книга первая: 1934-1937. М.: Гея, 1998. 562 с.
5. Чернов О.А. Ф.Ф. Мартенс о практике назначений и кадровых решений в сфере внешней политики России начала XX века // Самарский научный вестник. 2022. Т. 11. № 3. С. 175-178. DOI 10.55355/snv2022113206.