

**ИСТОРИЯ****Проблемы конфликта на КВЖД  
в трудах советских ученых первой половины XX в.**

© 2022

DOI: 10.31857/S013128120018309-0

**Дацышен Владимир Григорьевич**

Доктор исторических наук, профессор, Институт демографических исследований Федерального научно-исследовательского социологического центра РАН; Институт востоковедения РАН (адрес: 107031, Москва, ул. Рождественка, 12). ORCID: 0000-0001-6471-8327. E-mail: dazishen@mail.ru.

*Статья поступила в редакцию 21.12.2021.*

**Аннотация:**

Статья посвящена проблеме конфликта на КВЖД в работах советских экспертов-востоковедов — современников событий. Конфликтом на КВЖД называется советско-китайское противостояние на Китайско-Восточной железной дороге начиная с 1924 г. Хронологические рамки определяются историей конфликта — периодом второй половины 1920-х — начала 1930-х гг. Уже в конце 1924 г. произошло первое столкновение между советской и китайской сторонами дороги. В начале 1926 г. конфликт на КВЖД перешел на качественно новый уровень, а в 1929 г. трансформировался уже в военное противостояние сторон. В 1920–1930-х гг. в советской литературе этому конфликту уделялось мало внимания. Поводом к повышению интереса общественности и специалистов-экспертов к ситуации на КВЖД стало резкое обострение конфликта и военные события 1929 г. Уже в 1929 г. в Сибири были изданы брошюры с описанием военного конфликта, в периодических изданиях появились развернутые материалы по этой проблематике. Источником для исследования явились публикации современников событий. Проанализированы работы советских востоковедов, таких как Б.Н. Мельников, С.А. Дридзо, А.А. Иванов, Г.Н. Зархин, Г.Б. Скалов, В.Я. Аболтин. Кроме того, были рассмотрены другие публикации разных авторов, посвященные советско-китайскому конфликту на КВЖД 1929 г. Анализ публикаций позволил сделать вывод о том, что в советской научной и научно-популярной литературе давалась крайне упрощенная картина событий, анализ проблем подменялся пропагандистско-идеологическими штампами, авторы сводили причины конфликта к проискам внешних врагов.

**Ключевые слова:**

Конфликт на КВЖД, историография советско-китайских отношений, советские эксперты-востоковеды.

**Для цитирования:**

Дацышен В.Г. Проблемы конфликта на КВЖД в трудах советских ученых первой половины XX в. // Проблемы Дальнего Востока. 2022. № 1. С. 180–191.  
DOI: 10.31857/S013128120018309-0.

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), строительство которой началось в конце XIX в., просуществовала до продажи ее Советским Союзом «японо-маньчжурской стороне» в 1935 г. В течение почти 40 лет КВЖД занимала ключевое место в системе русско-китайских отношений, во многом определяла геополитическую ситуацию в Восточной Азии. Уже начало строительства российской дороги на территории Северо-Восточного Китая вызвало сильнейший военно-политический кризис в двухсторонних отношениях<sup>1</sup>. На завершающем этапе истории КВЖД отношения между странами вновь перешли в состояние военного конфликта.

---

1. Дацышен В.Г. Русско-китайская война. Маньчжурия 1900 г. СПб.: ИПТ, 1996.

Проживавший в Тяньцзине известный сибирский ученый, общественный и политический деятель И.И. Серебренников летом 1932 г. написал: «По-видимому русская Кит[айская] Вост[осточная] ж[елезная] д[орога] доживает последние дни. Под несчастной звездой родилась эта дорога, в самый день ходынской катастрофы. 18 мая 1896 года. Витте представил на утверждение императора Николая II проект соглашения русского правительства с Русско-Китайским банком об образовании общества Китайской Восточной ж[елезной] д[ороги]. Это был день несчастный во всех отношениях. Первый председатель правления дороги Сюй Цзинчен сложил свою голову под мечом палача в Пекине в 1900 году, в тяжкие дни Боксерской смуты. Едва дорога была открыта для эксплуатации, началась русско-японская война. Едва она освободилась от эксплуатационного дефицита, как разразилась Русская революция. В 1929 году ее пытались отнять у русских китайцы, но это им не удалось»<sup>2</sup>.

Таким образом, в конце XIX — первой трети XX вв. именно проблемы КВЖД были наиболее сложными в российско-китайских отношениях. Соответственно, современники, как непосредственные очевидцы и участники событий, так и исследователи той эпохи, не могли обойти своим вниманием проблем КВЖД.

Завершающий этап истории КВЖД начался в 1924 г., после подписания 20 сентября 1924 г. в Мукдене (Шэньяне) «Соглашения между правительством Союза Советских Социалистических Республик и правительством Автономных Трех Восточных Провинций Китайской Республики»<sup>3</sup>. По итогам соглашения КВЖД фактически перешла под контроль Советского Союза. 3 октября 1924 г., когда дорога перешла под советское управление, по образному выражению исследователей, стало днем «Октябрьского переворота на КВЖД»<sup>4</sup>. В течение нескольких лет в Харбине отмечали 3 октября как дату начала новой истории дороги. В передовице «День проверки», размещенной в харбинской газете «Молва» за 3 октября 1928 г., говорилось: «Дата 3-го октября стала исторической не только для населения района КВЖД, но и для Китая и СССР вообще. В истории взаимоотношений обеих стран 3-е октября входит как одна из лучших и ярких страниц, рисующих образец равных отношений между двумя странами. Представители СССР принесли ненависть к тем, кто годами угнетал Китай... к тем, кто считал КВЖД орудием порабощения китайского народа, к тем, кто нарушение китайского суверенитета считал основой своей царистской империалистической политики»<sup>5</sup>.

Несмотря на пропагандистское сопровождение становления советско-китайского сотрудничества на КВЖД, именно с 1924 г. началась история конфликта на КВЖД. Первый серьезный конфликт между Управляющим дорогой А.Н. Ивановым и Главным начальствующим Особого Района Восточных провинций (Синчжэнчжангуаньгуншу) Чжу Цинланем произошел уже в ноябре 1924 г. Всего через месяц с небольшим после оформления новой системы работы дороги китайская сторона уже потребовала увольнения советского управляющего А.Н. Иванова. В январе 1925 г. произошло новое столкновение между советской и китайской сторонами в руководстве КВЖД, известное как «конфликт на 8-м участке». В апреле 1925 г. начался новый и еще более острый конфликт. Л.М. Карахан писал в Москву: «Наиболее тяжелым является, конечно, в данное время вопрос о Маньчжурии и о Вост-Кит жел. дороге... начало новой кампании против т. Иванова, ясно указывающей, что Мукден поставил себе ближайшей задачей выживать нас...»<sup>6</sup>. Качест-

2. Китай и русская эмиграция в дневниках И.И. и А.Н. Серебренниковых. В 5 т. Т. I. М.: РОССПЭН, 2006. С. 217.

3. 中俄边界条约集 [Сборник соглашений о китайско-российской границе]. 北京, 1973. 第218页.

4. Мелихов Г.В. Белый Харбин: Середина 20-х. М.: Русский путь, 2003. С. 390.

5. Молва. 1928. 3 октября.

6. Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л.М. Караханом: документы, август 1923 г. – 1926 г. / Сост., отв. ред. А. И. Картунова. М.: Наталис, 2008. С. 495.

венно новый виток противостояния начался в январе 1926 г.<sup>7</sup> Китайские войска захватили дорогу, а китайские власти арестовали управляющего КВЖД А.Н. Иванова. Советская сторона для демонстрации силы выдвинула к границе войска. Во время этих событий в документах закрепилось понятие «конфликт на КВЖД»<sup>8</sup>. Конфликт удалось урегулировать, в том числе используя военное давление, но в августе 1926 г. китайская сторона вновь продолжила политику вытеснения СССР из Маньчжурии.

Таким образом, с 1924 г. советско-китайский конфликт на КВЖД стал реальностью и важнейшим фактором двухсторонних отношений. Китайская сторона пыталась ограничить советский контроль над дорогой. В начале 1926 г. для достижения своих целей стороны использовали военную угрозу и аресты.

В данной статье рассматривается отражение и изучение конфликта на КВЖД в работах советских ученых, экспертов-востоковедов — современников событий. Хронологические рамки определяются историей конфликта — периодом второй половины 1920-х — начала 1930-х гг.

Казалось бы, в 1920-х гг. советское Китаеведение, опиравшееся на академические и университетские традиции бывшей Российской империи, должно было все расставить на свои места, сформулировать проблемы и дать сколько-нибудь убедительные и обоснованные версии. Кроме того, советские специалисты по Востоку в 1920-х гг. имели «масштабный госзаказ» советского государства и Коминтерна на изучение Китая. На деле же, уже с первых дней изучения конфликта на КВЖД исследователи подменяли анализ набором штампов. Как правило, причины конфликта всегда назывались одни — «пронски империализма». Бывший директор Центрального института живых восточных языков и советник в Китае Г.Б. Скалов утверждал: «Стремление империализма спровоцировать СССР на войну, борьба САСШ с Японией за Манчжурию... — таковы основные причины захвата КВЖД»<sup>9</sup>.

Несмотря на популярность китайской темы, на важность проблем советско-китайских отношений на КВЖД, в СССР практически не велось научной разработки данных вопросов. Например, в начале 1928 г. в Москве был создан Научно-исследовательский институт по Китаю. Однако среди озвученных целей создания института и пунктов программы работы НИИ не обозначалось изучения проблем КВЖД, как и вообще каких-либо вопросов советско-китайских отношений. Подконтрольные большевикам научные издания в Харбине, такие как «Вестник Маньчжурии», также обходили проблемы конфликта на КВЖД стороной. Здесь необходимо отметить, что в СССР были исследователи, которые показали динамику социально-экономического развития приграничных с Россией китайских провинций и сделали вывод: «Таким образом, Северная Маньчжурия накануне высокого экономического развития, основанного на великом переселении китайского народа, которое неизбежно послужит одной из причин величайших империалистических столкновений и катастроф»<sup>10</sup>. Однако данные исследования не проецировались на конфликт на КВЖД.

Советское Китаеведение по-разному реагировало на вызовы конфликта. Например, в 1928 г. вышла книжка П. Мифа (П.А. Фортус) «Китайская коммунистическая партия в критические дни». Но один из руководителей и лидеров «советского практического

7. Дацышен В.Г. «Конфликт на КВЖД 1926 г.» и «Конфликт на КВЖД 1929 г.»: сравнительно-исторический анализ советской политики // *Сравнительная политика*, 2018. 9(4). С. 67–82.

8. Чичерин Г.В. Статьи по вопросам международной политики. М.: Изд-во соц-экон. лит., 1961. С. 481.

9. Скалов Г. КВЖД. Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД. М.-Л.: Государственное издательство. Отдел военной литературы, 1930. С. 36.

10. Игнатович К.И. Проблемы китайской колонизации Северной Маньчжурии и методы ее осуществления // *Северная Азия*, 1929. № 5–6. С. 23.

китаеведения», ректор Коммунистического университета трудящихся Китая вообще не упомянул о проблемах КВЖД<sup>11</sup>. Однако в опубликованном в том же 1928 г. «политико-экономическом сборнике» «О Китае» под редакцией известного партийного функционера А. Лозовского (С.А. Дридзо) советско-китайскому конфликту вокруг КВЖД было уделено довольно много внимания.

В череде публикаций, посвященных проблемам советско-китайских отношений, следует выделить статью «Китай и СССР», автором которой был публиковавшийся под псевдонимом Б. Семенов известный советский разведчик и дипломат Б.Н. Мельников. Редкий случай, когда советский исследователь дает картину событий, показывая, что в основе конфликта лежали экономические противоречия между «корпорацией» КВЖД и китайским бизнесом в Харбине. Советский дипломат-китаевед показал, что китайские генералы и чиновники вступают в конфликт с советской стороной, именно защищая интересы китайского бизнеса. Б.Н. Мельников указывает, что китайской стороной конфликта являются председатель правления КВЖД Бао Гуйцзин и «местные китайские генералы, вроде Чжан Хуан-сяня — начальника штаба охранных войск»<sup>12</sup>. Он писал: «Первый очень серьезный конфликт разыгрался вскоре после перехода дороги к совместному управлению. Поводом послужило небольшое обстоятельство, по внешности своей весьма невинное. Группа китайских коммерсантов, занимавших своими товарами... склады на 8-м участке дороги в Харбине... в силу определенной политики местных властей, направленных к захвату земель Китайско-восточной железной дороги, отказались платить аренду за свои участки... Коммерсанты, подстрекаемые местными китайскими генералами, вроде Чжан Хуан-сяня — начальника штаба охранных войск, категорически отказались платить эти сборы и подали жалобу маршалу Чжан Цзо-лину на действия управления дороги. Чжан Цзо-лин сначала встал на сторону коммерсантов. Но после категорического протеста тов. Карахана... он посоветовал коммерсантам и китайской части правления Китайско-восточной железной дороги не нарушать порядков на дороге... Через некоторое время возник новый конфликт, не менее серьезный»<sup>13</sup>.

Таким образом, накануне событий 1929 г. в СССР появились работы, где советские специалисты по Китаю указывали на развитие конфликта по поводу КВЖД, показывали его содержательную часть и китайскую сторону.

Летом 1929 г. советско-китайский конфликт на КВЖД перешел на качественно новый уровень и занял первое место во внешнеполитической повестке Советского Союза. В работах советских специалистов по Китаю во время развития вооруженного конфликта и сразу по его окончании эти события отражались по-разному. Во многих ведущих изданиях по Китаю по непонятным причинам вообще не упоминали о конфликте на КВЖД. Например, в журнале НИИ по Китаю при ассоциации по изучению национальных и колониальных проблем «Проблемы Китая» проблема конфликта 1929 г. не поднималась<sup>14</sup>. В опубликованной в Харбине в 1934 г. работе «Маньчжурия. Экономико-географическое описание» затрагивались вопросы политической истории региона, но о конфликте на КВЖД не упоминалось<sup>15</sup>.

11. *Миф П.* Китайская коммунистическая партия в критические дни. М.-Л.: Государственное издательство, 1928.

12. *Семенов Б.* Китай и СССР // О Китае. Политико-экономический сборник. Под ред. А. Лозовского. М.-Л.: Государственное издательство, 1928. С. 156.

13. *Семенов Б.* Китай и СССР // О Китае. Политико-экономический сборник. Под ред. А. Лозовского. М.-Л., Госиздат, 1928. С. 155–156.

14. Проблемы Китая. Записки НИИ по Китаю при ассоциации по изучению национальных и колониальных проблем. № 3. М.: Изд-во Комакадемии, 1930.

15. Маньчжурия. Экономико-географическое описание. Ч. 1. Харбин: Типо-литография Кит. Вост. жел. дор., 1934.

Тем не менее, в 1929–1930 гг. в СССР вышло в свет несколько работ, специально посвященных советско-китайскому конфликту на КВЖД. Уже сами названия большинства публикаций пытаются отвлечь внимание советского читателя от противоречий на КВЖД, создать искаженную картину событий. Книги и брошюры выходят под такими названиями: «Военная угроза на Дальнем Востоке. Что происходит на Советско-китайской границе»<sup>16</sup>; «Граница на замке»<sup>17</sup>; «На советско-китайской границе»<sup>18</sup>. В этой ситуации были и исключения, например, в написанной еще до Маньчжуро-Чжалайнорской наступательной операции работе о советско-китайском конфликте 1929 г. говорилось лишь о проблемах противостояния на КВЖД, но не об угрозе советским территориям, как о том трубили советские газеты<sup>19</sup>.

Авторы первых публикаций, в которых были разделы с названием «конфликт на КВЖД», старательно игнорировали собственно проблемы этого конфликта. Например, в работе ведущего советского китаевода А.А. Иванова, публиковавшегося под псевдонимом Ивин, раздел «Конфликт на Китайско-Восточной железной дороге» начинается со слов: «Как известно, одним из наиболее ярых противников Советского Союза является империалистическая Великобритания»<sup>20</sup>.

В советской историографии уже в 1929 г. появились публикации с описанием исторической картины событий и выделением проблем конфликта. В «Сибкрайиздате» была опубликована небольшая книжка «Захват Китайско-Восточной железной дороги»<sup>21</sup>. Работа начинается с параграфа «Захват КВЖД и разрыв сношений между СССР и Китаем». В ней говорится: «10-го июля, как сообщил телеграф, китайские власти произвели разбойничий налет на Кит.-Вост. жел. дорогу... было арестовано более двухсот советских железнодорожных служащих. Затем дубань провинции (губернатор) Люй-чжун-хуан предъявил управляющему КВЖД тов. Емшанову требование передать управление ставленнику дубаня...»<sup>22</sup>. Автор писал: «подоплека ясна. Китайские генералы решили захватить принадлежащее Советскому Союзу имущество»<sup>23</sup>. Но дальше автор работы отдавал дань требованиям советской пропаганды, объясняя конфликт борьбой капиталистического мира с социализмом: «Страх перед грядущей социалистической революцией заставляет капиталистов вооружаться против общего врага — СССР, который не на словах, а на деле борется за действительный мир. Несомненно, что разбойничий налет... насилия над советскими гражданами были продиктованы китайской военщине другими, стоящими за спинами китайских генералов, империалистическими державами»<sup>24</sup>. В выводах автор повторяет: «захват дороги — это есть лишь один из моментов борьбы мирового капитала против страны социалистического строи-

16. *Бутлицкий Е., Теплов Д.* Военная угроза на Дальнем Востоке. Что происходит на Советско-китайской границе. М.: ГИЗ, 1929.

17. *Костарев Н.* Граница на замке. М.: Молодая гвардия, 1930.

18. *Конев Н.* На советско-китайской границе. М., 1930.

19. *Скалов Г.* КВЖД. Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД. М.-Л.: Государственное издательство. Отдел военной литературы, 1930.

20. *Ивин А.* За СССР, за революционный Китай. М.-Л.: Государственное изд-во. Отдел военной литературы, 1929. С. 56.

21. *Доронин М.* Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. 48 с.

22. *Доронин М.* Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 3.

23. *Доронин М.* Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 8.

24. *Доронин М.* Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 9.

тельства»<sup>25</sup>. В работе М. Доронина повторяется тезис, присутствующий в советской пропаганде до Великой Отечественной войны, который противопоставлял советскую политику политике царской России: «Царское правительство, строя Китайско-Восточную железную дорогу, ставило своей целью захват Маньчжурии в свои руки, порабощение китайского населения на этой территории»<sup>26</sup>.

Не забыл автор и тему угрозы Советскому Союзу со стороны белогвардейцев: «22-го июля в Забайкалье были арестованы при переходе границы белогвардейцы Раздобреев, Тараскин, Непомнящий, в Амурском округе задержано несколько бывших офицеров Колчака... все белогвардейцы были прекрасно вооружены гранатами, револьверами и массой патронов. В Харбине начали организовываться из бывших белобандитов партизанские отряды генералов Соколова, Нечаева и других, при поддержке китайских властей. Туда же прибыл матерый белогвардеец, генерал Хорват. Китайцы, по сообщением из Харбина, приступили к организации корпуса русских белогвардейцев под начальством Семенова»<sup>27</sup>. Здесь следует отметить, что автор не приводит никаких доказательств данных утверждений, а современные исследования не дают подтверждения ни одному из указанных М. Дорониным фактов.

Еще одним советским пропагандистским тезисом, озвученным в книжке М. Доронина, было утверждение о том, что не только трудящиеся китайцы поддерживают советскую сторону, но и китайские солдаты симпатизируют Красной армии. Автор пишет: «китайских солдат везут к границам в запломбированных вагонах... Патронов солдатам... не выдают из опасения, что они восстанут»<sup>28</sup>; «Известия с Дальнего Востока говорят о многих случаях братания китайских солдат с нашими красноармейцами»<sup>29</sup>.

Примером освещения советско-китайского конфликта в общественно-политических изданиях Советского Союза в 1929 г. является статья «Маньчжурский конфликт» (без автора), опубликованная под рубрикой «Международное обозрение» в литературно-художественном и научно-публицистическом журнале «Красная новь»<sup>30</sup>. В статье утверждалось: «В 1924 г... были заключены два соглашения — пекинское и мукденское... Из новых соглашений решительно были выброшены все элементы империалистической экспансии»<sup>31</sup>. Далее авторы статьи констатировали: «Как мы видим, на протяжении минувшего пятилетия китайцы получили на территории Маньчжурии весьма наглядный урок политграмоты: на юге чисто-империалистическое предприятие — ЮМЖД, на севере — чуждое всякого империализма, основанное на принципе полного равноправия советско-китайское предприятие — КВЖД... При таких условиях, казалось, что китайцы должны были чрезвычайно дорожить соглашениями 1924 г. с СССР. Казалось также, что отныне исчезли всякие причины для каких-либо конфликтов на КВЖД... Действительность, однако, жестоко разочаровала эти ожидания. Пятилетнее существование соглашений 1924 г. было историей бесконечных трений, раздоров и столкновений между обоими государствами, в основе которых лежала длинная цепь самых гнусных провокаций со стороны Ки-

25. Доронин М. Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 48.

26. Доронин М. Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 14.

27. Доронин М. Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 9–10.

28. Доронин М. Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 11.

29. Доронин М. Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929. С. 12.

30. Красная новь, 1929. № 9. С. 151–157.

31. Красная новь, 1929. № 9. С. 152.

тая»<sup>32</sup>. После констатации данного «противоречия» в аналитической части советские авторы ограничились набором примитивных политических штампов: «Маньчжурские события с необыкновенной яркостью осветили истинное лицо китайской контр-революции — кроважодно-свирепое, гнусно-черносотенное, тупо-близорукое. Политический идиотизм контр-революции поистине изумителен»<sup>33</sup>.

В 1929–1930 гг. было опубликовано несколько работ одного из главных советских экспертов по Китаю, бывшего представителя Коминтерна в Китае, директора Тихоокеанского института Г. Войтинского (Г.Н. Зархин). В 1929 г. в журнале «Красная новь» была напечатана его статья «Захват КВЖД и политика СССР»<sup>34</sup>. Статья начиналась со справедливого утверждения: «Вопрос о КВЖД стал бесспорно крупнейшим вопросом мировой политики»<sup>35</sup>. Причины конфликта ведущий советский эксперт по Китаю описывал так: «с лета 1927 г... Гоминдановское правительство быстро эволюционировало на своем пути превращения в оружие международного империализма против СССР. Только под этим углом зрения и следует рассматривать настоящий конфликт на КВЖД... нужно отметить, что не правы... товарищи, которые сводят вопрос о КВЖД к вопросу о нарушении Китаем договора об «общем коммерческом предприятии». Формально это так, но объективно, т.е. по существу речь идет не о том, что у СССР отнимают право на участие в управлении КВЖД, а о том, что акт 10 июля есть начало наступления на СССР со стороны империалистов...»<sup>36</sup>. Как и положено советским экспертам-пропагандистам, Г. Войтинский пытался все свести к проискам внешних врагов: «Каждый день приносит сведения, подтверждающие, что империалисты, главным образом, американские, с нетерпением ждут момента для активного вмешательства с тем, чтобы ввязавшись в «разрешение» конфликта, уже не отвязаться... военные и морские атташе империалистических стран в Китае шныряют по КВЖД, знакомясь со стратегическими и военно-материальными возможностями выступления против СССР под китайским флагом»<sup>37</sup>. При этом конфликт на КВЖД здесь был лишь поводом в очередной раз обрушиться с критикой на мировое социал-демократическое движение.

За пропагандистскими и идеологическими штампами можно увидеть в работе Г. Войтинского и информацию о сложных проблемах, существовавших в советско-китайских отношениях. В качестве примера можно привести такие выдержки из работы: «министр иностранных дел Ван-Чен-тин требует от своего аппарата активности в деле фабрикации сведений о насилиях над китайскими гражданами в СССР...»<sup>38</sup>. Связь конфликта на КВЖД с событиями в центральном Китае подтверждается упоминанием: «Уже к марту события развивались неуклонно в сторону решительного конфликта между Нанкином и Фын-Юн-сяном... Чжан-Сюэ-лян, воспользовавшись создавшимся положением, послал войска из Маньчжурии к югу...»<sup>39</sup>.

Конфликту на КВЖД Войтинский посвятил несколько работ. На следующий год после урегулирования конфликта в серии «Блокнот агитатора» вышла брошюра Г. Войтинского «Репетиция войны против СССР. КВЖД, империалисты и СССР»<sup>40</sup>, а Коммуни-

32. Красная новь, 1929. № 9. С. 154.

33. Красная новь, 1929. № 9. С. 155.

34. Войтинский Г. Захват КВЖД и политика СССР // *Красная новь*, 1929. № 9. С. 142–150.

35. Войтинский Г. Захват КВЖД и политика СССР // *Красная новь*, 1929. № 9. С. 142.

36. Войтинский Г. Захват КВЖД и политика СССР // *Красная новь*, 1929. № 9. С. 145–146.

37. Войтинский Г. Захват КВЖД и политика СССР // *Красная новь*, 1929. № 9. С. 143.

38. Войтинский Г. Захват КВЖД и политика СССР // *Красная новь*, 1929. № 9. С. 143.

39. Войтинский Г. Захват КВЖД и политика СССР // *Красная новь*, 1929. № 9. С. 149.

40. Войтинский Г. Репетиция войны против СССР. КВЖД, империалисты и СССР. М.-Л.: Государственное издательство, 1930. 30 с.

стическая академия издала отдельной небольшой книжкой его работу «КВЖД и политика империалистов в Китае»<sup>41</sup>.

В 1930 г. в Москве вышла написанная еще до окончания конфликта брошюра «Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД». Автором работы был бывший советник в Китае и ректор Московского института востоковедения Г.Б. Скалов. В первой главе — «История КВЖД в связи с захватом ее китайской военщиной» — говорилось: «По мере улучшения положения дел на дороге, ее доходность все более привлекала аппетиты китайской военщины, особенно Манчжурского диктатора Чжан Цзо-лина. Япония... была заинтересована в конфликтах китайских властей с СССР. Англия стремилась включить Манчжурию в антисоветский фронт, Франция не забыла о своих претензиях на КВЖД... Америка давно искала возможность... получения контроля над дорогой. Вполне понятно поэтому, что почти на следующий день после соглашения 1924 г. на дороге начинаются непрерывные провокации против СССР»<sup>42</sup>. Таким образом, автор первой работы по итогам конфликта отрицает его наличие, по крайней мере — объективной его составляющей. В главе «Предпосылки и цели захвата КВЖД» говорилось: «В основе китайско-советского конфликта лежит противоречие между миром капитализма и страной пролетарской диктатуры»<sup>43</sup>.

Далее автор формулирует «основные причины захвата КВЖД»: «стремление империализма спровоцировать СССР на войну», «борьба САСШ с Японией за Манчжурию», «борьба Нанкина против Мукдена», «хищная алчность мукденских милитаристов»<sup>44</sup>. Таким образом, по утверждению одного из ведущих советских экспертов по Китаю, причина советско-китайского конфликта заключалась в противостоянии Америки и Японии, а также в конфликте между правительством Китайской Республики в Нанкине и накануне признавшей это правительство администрацией Северо-Восточного Китая. Тезис о противостоянии между Нанкином и Мукденом подтверждается тем, что треть армии Манчжурии во время советско-китайского конфликта размещалась в районе Шанхайгуаня, под Пекином, однако это никак не объясняет причину именно конфликта с СССР. Главные советские востоковеды закрывали проблему конфликта на КВЖД стандартными и ни к чему не обязывающими идеологическими шаблонами и пропагандистскими штампами.

В начале 1930-х гг. выходит двумя изданиями работа бывшего консула в Харбине, проректора Московского института востоковедения В.Я. Аварина (В.Я. Аболтин) «Империализм в Маньчжурии»<sup>45</sup>. Здесь терминологический ряд, выраженный в названии параграфов, следующий: «Подготовка маньчжурской феодально-милитаристской клики к захвату КВЖД» и «Захват КВЖД как орудие репетиции войны против СССР». Таким образом, автор китайской стороной конфликта называет «Маньчжурскую феодально-милитаристскую клику», а в основном все объяснение конфликта ограничивается пропагандистскими штампами.

Бурные события японской экспансии в Маньчжурии и продажа КВЖД отодвинули на второй план советско-китайский конфликт. Правда, имелась проблема сравнения действий СССР и Японии. На внеочередном заседании политсекретариата ИККИ в ок-

41. *Войтинский Г.* КВЖД и политика империалистов в Китае. М.: Изд-во Коммуна.акад., 1930. 72 с.

42. *Скалов Г.* КВЖД. Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД. М.-Л.: Государственное издательство. Отдел военной литературы, 1930. С. 9.

43. *Скалов Г.* КВЖД. Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД. М.-Л.: Государственное издательство. Отдел военной литературы, 1930. С. 12.

44. *Скалов Г.* КВЖД. Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД. М.-Л.: Государственное издательство. Отдел военной литературы, 1930. С. 36.

45. *Аварин В.* Империализм в Маньчжурии. Т. 1. Этапы империалистической борьбы за Маньчжурию. 2-е пересмотренное и дополненное издание. М.-Л.: ОГИЗ, 1934.

тябре 1931 г. заведующий Восточным отделом Исполкома Коминтерна Г.И. Сафаров заявлял: «товарищи не хотят или не понимают необходимости разъяснить английскому рабочему, что СССР в 1929 г. давал отпор Чжан Сюэляну и белым бандитам не потому, что какое-то количество русского капитала вложено в КВЖД, а потому, что он непосредственным образом защищал, во-первых, рабочих и крестьян СССР от интервенции... и, во-вторых, он, выступая здесь, отстаивал здесь и интересы мировой революции»<sup>46</sup>.

Интерес к конфликту на КВЖД несколько усилился в конце 1930-х гг., в условиях начала Второй мировой войны на Дальнем Востоке. В советской политико-пропагандистской литературе был закреплен тезис о том, что именно Япония была главным виновником советско-китайского конфликта на КВЖД. В работе, изданной «Партиздатом» в 1938 г., говорилось: «Японская военщина втянула Чжан-сюэляна в 1929 г. в бессмысленную попытку самовольного захвата КВЖД, закончившуюся разгромом захватчиков частями славной Особой Краснознаменной Дальневосточной Армии»<sup>47</sup>. Накануне Великой Отечественной войны в работах по военной истории вообще перестали упоминать события 1929 г. В опубликованной в 1941 г. книге «Вооруженный оплот советского государства» автор, говоря об истории вооруженных сил и военного строительства, вообще не упоминает советско-китайский конфликт на КВЖД<sup>48</sup>.

Таким образом, важнейшей составляющей истории КВЖД в последнее десятилетие существования дороги, как и в целом советско-китайских отношений в этот период, был конфликт на КВЖД, пиком развития которого стали столкновения 1929 г. В 1920–1930-х гг. в советской литературе этому конфликту не уделялось большого внимания, в востоковедных изданиях зачастую о нем вообще не упоминали. Поводом к повышению интереса не только общественности, но и специалистов-экспертов к конфликту стали военные события советско-китайского противостояния в 1929 г. В Советском Союзе вышли в свет публикации не только пропагандистов и участников событий, но и известных экспертов по Китаю, таких как Б.Н. Мельников (Семенов), С.А. Дридзо (Лозовский), А.А. Иванов (Ивин), Г.Н. Зархин (Войтинский), Г.Б. Скалов, В.Я. Аболтин (Аварин). Однако в публикациях конца 1920-х — 1930-х гг. давалась крайне упрощенная картина событий, анализ проблем подменялся пропагандистско-идеологическими штампами, авторы сводили причины конфликта к проискам внешних врагов.

Созданная в 1920–1930-х гг. упрощенная картина событий конфликта на КВЖД, в основе которой лежали политико-пропагандистские штампы, пережила советскую эпоху и отчасти воспроизводится в современной литературе. И лишь в последние пять лет российские исследователи представили серию фундаментальных исследований, вывели степень изученности конфликта на КВЖД на современный, качественно новый уровень.

### Литература

- Аварин В.* Империализм в Маньчжурии. Т. 1. Этапы империалистической борьбы за Маньчжурию. 2-е пересмотренное и дополненное издание. М.-Л.: ОГИЗ, 1934.
- Барандов Г.* Вооруженный оплот советского государства. М.: ОГИЗ, СОЦЭКГИЗ, 1941.
- Бутлицкий Е., Теплов Д.* Военная угроза на Дальнем Востоке. Что происходит на Советско-китайской границе. М.: ГИЗ, 1929.
- ВКП(б), Коминтерн и Китай: Документы. Т. IV. 1931–1937 / ВКП(б), Коминтерн и советское движение в Китае. 1931–1937. В 2-х частях. Ч. 1. М.: РОССПЭН, 2003.
- Войтинский Г.* Захват КВЖД и политика СССР // *Красная новь*, 1929. № 9.

46. ВКП(б), Коминтерн и Китай: Документы. Т. IV. 1931–1937 / ВКП(б), Коминтерн и советское движение в Китае. 1931–1937. В 2-х частях. Ч. 1. М.: РОССПЭН, 2003. С. 83.

47. *Глебов Н.* Японские агрессоры в Китае. М.: Партиздат, 1938. С. 9.

48. *Барандов Г.* Вооруженный оплот советского государства. М.: ОГИЗ, СОЦЭКГИЗ, 1941.

- Войтинский Г.* Репетиция войны против СССР. КВЖД, империалисты и СССР. М.-Л.: Государственное издательство, 1930.
- Войтинский Г.* КВЖД и политика империалистов в Китае. М.: Изд-во Коммуна.акад., 1930.
- Глебов Н.* Японские агрессоры в Китае. М.: Партиздат, 1938.
- Дацышен В.Г.* Русско-китайская война. Маньчжурия 1900 г. СПб.: ИПЗ, 1996.
- Дацышен В.Г.* «Конфликт на КВЖД 1926 г.» и «Конфликт на КВЖД 1929 г.»: сравнительно-исторический анализ советской политики // *Сравнительная политика*, 2018. № 9 (4).
- Доронин М.* Захват Китайско-Восточной железной дороги. Новосибирск: Сибкрайиздат, 1929.
- Ивин А.* За СССР, за революционный Китай. М.-Л.: Государственное изд-во, отдел военной литературы, 1929.
- Игнатович К.И.* Проблемы китайской колонизации Северной Маньчжурии и методы ее осуществления // *Северная Азия*, 1929. № 5–6.
- Китай и русская эмиграция в дневниках И.И. и А.Н. Серебренниковых. В 5 т. Т. I. М.: РОССПЭН, 2006.
- Конев Н.* На советско-китайской границе. М.: Молодая гвардия, 1930.
- Костарев Н.* Граница на замке. М.: Молодая гвардия, 1930.
- Маньчжурия. Экономико-географическое описание. Ч. 1. Харбин: Типо-литография Кит. Вост. жел. дор., 1934.
- Мелихов Г.В.* Белый Харбин: Середина 20-х. М.: Русский путь, 2003.
- Миц П.* Китайская коммунистическая партия в критические дни. М.-Л.: Государственное издательство, 1928.
- Молва. 1928. 3 октября.
- Переписка И.В. Сталина и Г.В. Чичерина с полпредом СССР в Китае Л.М. Караханом: документы, август 1923 г. — 1926 г. / Сост., отв. ред. *А. И. Картунова*. М.: Наталис, 2008.
- Проблемы Китая. Записки НИИ по Китаю при ассоциации по изучению национальных и колониальных проблем. № 3. М.: Изд-во Комакадемии, 1930.
- Семенов Б.* Китай и СССР // О Китае. Политико-экономический сборник. Под ред. *А. Лозовского*. М.-Л.: Государственное издательство, 1928.
- Скалов Г.* КВЖД: Империализм и китайская реакция в событиях на КВЖД. М.-Л.: Государственное издательство. Отдел военной литературы, 1930.
- Чичерин Г.В.* Статьи по вопросам международной политики. М.: Изд-во соц-экон. лит., 1961.
- 中俄边界条约集 [Сборник соглашений о китайско-российской границе]. 北京, 1973.

## HISTORY

### Problems of the Conflict on the CER in the Works of Soviet Scientists of the First Half of the XX Century

**Vladimir G. Datsyshen**

Dr.Sc. (History), Professor, Institute for Demographic Research—Branch of the Federal Center of Theoretical and Applied Sociology of the Russian Academy of Sciences; Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences (address: 12, Rozhdestvenka St., Moscow, Russian Federation, 107031). ORCID: 0000-0001-6471-8327. E-mail: dazishen@mail.ru.

Received 21.12.2021.

*Abstract:*

The article is devoted to the problem of the Conflict on the Chinese Eastern Railway in the works of Soviet orientalist experts — contemporaries of the events. The Conflict on the CER is the Soviet-Chinese confrontation on the Chinese Eastern Railway, starting in 1924. The chronological framework is determined by the history of the Conflict of the Chinese Eastern Railway — the period of the second half of the 1920s — early 1930s. Already at the end of 1924, the first conflict between the Soviet and Chinese sides of the road took place. The conflict at the Chinese Eastern Railway in early 1926 moved to a qualitatively new level. The Soviet-Chinese Conflict at the CER in 1929 was already a military conflict between the two countries. In the 1920s-1930s little attention was paid to this conflict in Soviet literature. The reason for the increased interest of the public and expert experts in the Conflict at the Chinese Eastern Railroad was the sharp aggravation of the conflict and the military events of 1929. Already in 1929, brochures describing the

military conflict were published in Siberia, and detailed materials on the problems of the Conflict at the Chinese Eastern Railroad appeared in periodicals. The source for the research was the publications of the contemporaries of the events. The works of Soviet orientalists such as B.N. Melnikov, S.A. Dridzo, A.A. Ivanov, G.N. Zarkhin, G.B. Skalov, V.Ya. Aboltin. In addition, other publications by various authors devoted to the Soviet-Chinese Conflict at the Chinese Eastern Railway in 1929 were considered. Analysis of the publications made it possible to conclude that an extremely simplified picture of events was given in the Soviet scientific and popular science literature, the analysis of problems was replaced by propaganda and ideological clichés, the authors reduced the causes of the conflict to the intrigues of external enemies.

*Key words:*

The Conflict on the CER, the historiography of Soviet-Chinese relations, Soviet experts-orientalists.

*For citation:*

Datsyshen V.G. Problems of the Conflict on the CER in the Works of Soviet Scientists of the First Half of the XX Century // Far Eastern Studies. 2022. No. 1. Pp. 180–191.  
DOI: 10.31857/S013128120018309-0.

### References

- Avarin V.* Imperializm v Man'chzhurii. T. 1. Etapy imperialisticheskoy bor'by za Man'chzhuriyu [Imperialism in Manchuria. T.1. Stages of the imperialistic fight for Manchuria]. 2-e peresmotrennoe i dopolnennoe izdanie. M.-L.: OGIZ, 1934. (In Russ.).
- Barandov G.* Vooruzhennyj oplot sovetskogo gosudarstva [Armed stronghold of the Soviet state]. M.: OGIZ, SOCEKGIZ, 1941. (In Russ.).
- Butlickij E., Teplov D.* Voennaya ugroza na Dal'nemVostoke. Chto proiskhodit na Sovetsko-kitajskoj granice [Military threat in the Far East. What is happening on the Soviet-Chinese border]. M.: GIZ, 1929. (In Russ.).
- Chicherin G.V.* Staf'i po voprosam mezhdunarodnoj politiki [Articles on questions of international politics]. M.: Izd-vosoc-ekon. lit., 1961. (In Russ.).
- Glebov N.* Yaponskie agressory v Kitae [Japanese aggressors in China]. M.: Partizdat, 1938.
- Dacyshen V.G.* Russko-kitajskaya vojna. Man'chzhuriya 1900 g. [The war between Russia and China. Manchuria 1900]. SPb.: IPZ, 1996. (In Russ.).
- Dacyshen V.G.* «Konflikt na KVZhD 1926 g.» i «Konflikt na KVZHD 1929 g.»: sravnitel'no-istoricheskij analiz sovetskoy politiki ["Conflict on the CER in 1926" and "Conflict on the CER in 1929": a comparative historical analysis of Soviet politics]. *Sravnitel'naya politika*, 2018. No. 9 (4). (In Russ.).
- Doronin M.* Zahvat Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj dorogi [The seizure of the Chinese Eastern Railway]. Novosibirsk: Sibkrajizdat, 1929. (In Russ.).
- Ignatovich K.I.* Problemy kitajskoj kolonizacii Severnoj Man'chzhurii i metody ee osushchestvleniya [Problems of the Chinese colonization of Northern Manchuria and methods of its implementation]. *Severnaya Aziya*, 1929. No. 5–6. (In Russ.).
- Ivin A.* Za SSSR, za revolyucionnyj Kitaj [For the USSR, for revolutionary China]. M.-L.: Gosudarstvennoe izd-vo, otdel voennoj literatury, 1929. (In Russ.).
- Kitaj i russkaya emigraciya v dnevnika I.I. i A.N. Serebrennikovyh [China and Russian emigration in the diaries of I.I. and A.N. Serebrennikovs]. V 5 t. T. I. M.: ROSSPEN, 2006. (In Russ.).
- Konev N.* Na sovetsko-kitajskoj granice [On the Soviet-Chinese border]. M.: Molodaya gvardiya, 1930. (In Russ.).
- Kostarev N.* Granica na zamke [The border is locked]. M.: Molodaya gvardiya, 1930.
- Man'chzhuriya. Ekonomiko-geograficheskoe opisanie. Ch. 1 [Manchuria. Economic and geographic description. Part 1]. Harbin: Tipo-litografiya Kit. Vost. zhel. dor., 1934. (In Russ.).
- Melihov G.V.* Belyj Harbin: Seredina 20-h [White Harbin. Mid 1920s]. M.: Russkij put', 2003. (In Russ.).
- Mif P.* Kitajskaya kommunisticheskaya partiya v kriticheskie dni [The Chinese Communist Party in critical days]. M.-L.: Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1928. (In Russ.).
- Molva. 1928. 3 oktyabrya. (In Russ.).
- Perepiska I.V. Stalina i G.V. Chicherina s polpredom SSSR v Kitae L.M. Karahanom: dokumenty, avgust 1923 g. — 1926 g.* [Correspondence of I.V. Stalin and G.V. Chicherin with the plenipotentiary of the USSR in China L.M. Karahan: documents, August 1923–1926]. Sost., otv. red. *A.I. Kartunova*. M.: Natalis, 2008. (In Russ.).

- Problemy Kitaya. Zapiski NII po Kitayu pri asociacii po izucheniyu nacional'nyh i kolonial'nyh problem [The problems of China. Notes of the Research Institute for China under the Association for the Study of National and Colonial Problems]. No.3. M.: Izd-vo Komakademii, 1930. (In Russ.).
- Semenov B.* Kitaj i SSSR [China and the USSR]. O Kitae. Politiko-ekonomicheskij sbornik. Pod red. *A. Lozovskogo*. M.-L.: Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1928. (In Russ.).
- Skalov G.* KVZhD: Imperializm i kitajskaya reakciya v sobytiahna KVZhD [CER: Imperialism and Chinese reaction in the events on the CER]. M.-L.: Gosudarstvennoe izdatel'stvo. Otdel voennoj literatury, 1930. (In Russ.).
- VKP(b), Komintern i Kitaj: Dokumenty. T. IV. 1931–1937 [The All-Union Communist Party of Bolsheviks, the Comintern and China: Documents. T. IV. 1931–1937]. VKP(b), Komintern i sovetskoe dvizhenie v Kitae. 1931–1937. V 2-h chastyah. Ch. 1. M.: ROSSPEN, 2003. (In Russ.).
- Vojtinskij G.* Zahvat KVZhD i politika SSSR [The seizure of the CER and the policy of the USSR]. *Krasnaya nov'*, 1929. No. 9. (In Russ.).
- Vojtinskij G.* Repeticiya vojny protiv SSSR. KVZhD, imperialisty i SSSR [The rehearsal of the war against the USSR. The CER, imperialists and the USSR]. M.-L.: Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1930. (In Russ.).
- Vojtinskij G.* KVZhD i politika imperialistov v Kitae [CER and the policy of imperialists in China]. M.: Izd-vo Kommun. akad., 1930. (In Russ.).
- 中俄边界条约集 [Collection of agreements on the Chinese-Russian border]. 北京, 1973. (In Chin.).