

рн

327

МИХ. ДОРОНИН



Д. 69

Д 764



ЗАХВАТ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

~~79035~~



95780



К



327
Д 764

Пров. 1942 г.

ПРОВЕРЕНО
1945 г.

ПРОВЕРЕНО
1960 г.

Сибкрайлит № 544 от 10/VIII-29 г. Новосибирск,
Сибполиграфтрест Зак. № 3546-а. Тир. 20.000.

Пров. 1938

I.

Захват КВЖД и разрыв сношений между СССР и Китаем¹⁾.

12 июля тревожные телеграммы с Дальнего Востока сообщили о новом провокационном выпаде империалистов против Советского Союза.

10-го июля, как сообщил телеграф, китайские власти произвели разбойничий налет на Кит.-Вост. жел. дорогу, захватили телеграф КВЖД по всей линии, а также закрыли и опечатали без объяснения причин Торгпредство и отделения Госторга, Текстильсиндиката и Совторгфлота. Одновременно с этим было арестовано более двухсот советских железнодорожных служащих.

Затем дубань провинции (губернатор) Люйчжун-хуан пред'явил управляющему КВЖД тов. Емшанову требование передать управление ставленнику дубаня. Когда Емшанов отказался выполнить это незаконное требование, противоречащее соглашению Советского Союза с Китаем, он был отстранен, равно, как и заместитель его тов. Эйсмонт. Оба они были заменены ставленниками дубаня. Начальники службы тяги и движения и остальные, по приказу дубаня, также были устранены и заменены русскими белогвардейцами.

Затем начался разгром рабочих, профессиональных и кооперативных организаций на Китайско-Во-

¹⁾ В составлении брошюры приняли участие т.т. Базылев и Дубровская. Часть главы «Борьба за КВЖД (стр. 19-24) написана т. Дубровской.

сточной жел. дороге. Аресты железнодорожных служащих прокатились по всей линии. Без объяснения причин было арестовано несколько сот рабочих и служащих; на их должности сразу же назначались белогвардейцы. Высылка союзных работников из пределов Китая носила очень поспешный характер. В течение нескольких минут агенты полиции предложили очистить квартиры и сесть на поезд целому ряду работников. Некоторые при этом, например, доктор Френкель, был избит, семью Рагозина китайские генералы не пустили даже для прощания с ним, постаравшись поскорее разделаться с советскими работниками и выслать их на территорию СССР.

Последующие дни были отмечены десятками и сотнями возмутительных случаев избиений китайской полицией советских граждан. Многие служащие вынуждены были подать заявления об увольнении с дороги.

Одновременно с сообщениями о захвате Китайско-Восточной жел. дороги получены были сведения о сосредоточении вдоль советских границ маньчжурских войск, которые были приведены в боевую готовность и продвинуты к самой границе. Отогретые под крылышком китайских генералов, русские белогвардейцы, организованные в особые отряды, также появились у наших границ.

В ответ на наглое нападение китайской военщины по всему Советскому Союзу прокатилась волна протеста. Во многих городах, рабочих и сельских районах состоялись массовые митинги, на которых трудящиеся Советского Союза требовали от правительства принятия решительных мер против зарвавшихся генералов. Отдавая себя в полное распоряжение правительства, заверяя о готовности в любую минуту встать на защиту СССР, трудящиеся массы рабоче-крестьянской страны обещали пол-

ную и безусловную поддержку правительству, если потребуется дать решительный отпор захватчикам. Такие митинги состоялись во Владивостоке, Хабаровске, Благовещенске, Чите, Москве, Ленинграде, Минске, Петрозаводске и др. городах. Посыпались пожертвования на постройку новых самолетов, усилилась подписка на заем индустриализации.

Каково же было отношение Советского правительства к этим событиям?

13 июля от Народного комиссариата по иностранным делам поверенному в делах Китайской республики была вручена нота советского правительства. В этой ноте, указывая на незаконные действия дубаня и других китайских властей, нарушивших договор с Сов. Союзом, правительство СССР предлагало китайскому правительству:

1) Созвать немедленно конференцию для улаживания всех вопросов, связанных с КВЖД; 2) отменить немедленно все самочинные действия в отношении КВЖД; 3) освободить немедленно всех арестованных советских граждан и прекратить все преследования и притеснения как в отношении граждан, так и учреждений СССР.

Правительство заявило при этом в своей ноте о том, что оно будет ожидать ответа китайского правительства в течение трех дней и что, в случае получения неудовлетворительного ответа, оно вынуждено будет прибегнуть к другим средствам защиты законных прав СССР.

17 июля нанкинское правительство ответило на советские предложения неудовлетворительной и лицемерной нотой. Вместо того, чтобы отменить незаконные действия своих ставленников на Кит.-Вост. жел. дороге и в пределах Трех Восточ. провинций, китайское правительство заявляло совершенно необоснованно о том, что «меры в отноше-

нии КВЖД были произведены властями Трех Восточных провинций со специальной целью—устранить могущие внезапно вспыхнуть нарушения покоя и порядка, при чем власти вынуждены были принять необходимые меры экстренно и проявили наивысшую осторожность, чтобы сфера действия не захватила большего пространства».

Далее в китайской ноте упоминалось о том, что «в течение последних лет управляющий и другие совершили такую массу противозаконных поступков, выходящих за пределы их власти, что нет возможности перечислить таковые поступки».

«По имеющимся у министерства иностранных дел сведениям,—сообщалось далее в китайской ноте,—полученным от своего посольства и консульств в СССР, ГПУ Советского Союза без всяких причин арестовало и держит под арестом не менее тысячи наших эмигрантов и торговцев. Пребывающие в пределах СССР наши граждане задавлены действиями советской страны и лишены возможности существования еще большее количество».

Китайское правительство предлагало освободить всех арестованных ГПУ китайских граждан и предоставить им возможность возвратиться на родину.

Все эти требования, изложенные в китайской ноте, были по сути дела замазыванием фактов, затушевыванием насильнических действий кит. генералов и совершенно извращали действительное положение вещей. Если бы управляющий дорогой и «другие» (о которых неопределенно было сказано в ноте) совершили массу противозаконных поступков, китайское правительство в праве было бы судить их за совершенные преступления. Повидимому, суть дела иная.

Обвинение в том, что Гос. Полит. Управлением арестовано свыше 1000 эмигрантов и торговцев

без всяких причин, также совершенно лишено основания. Китайские торговцы-контрабандисты, равно как и русские контрабандисты, содержатели притонов разврата, опиекурения и пр., имеющих особое распространение в нашем Приморье, подлежат привлечению к уголовной ответственности на основании существующих в СССР законов, и требование об их освобождении является не чем иным, как грубым вмешательством во внутренние дела Советского Союза.

Что касается китайских граждан, не эксплуатирующих чужого труда, которых проживает в пределах нашего Дальне-Восточного края большинство, то они пользуются такой свободой и такими политическими правами, каких они не имеют у себя на родине. Они имеют право выборов в советы и право быть избранными на любые должности. В отношении заработной платы и иных условий труда и жизни, китайские рабочие поставлены в совершенно одинаковые условия, с русскими, корейцами и другими национальностями, проживающими в пределах Советского Дальнего Востока.

И органами народного образования и профессиональными организациями расходуются крупные суммы на ликвидацию неграмотности среди китайского населения. А всякие случаи проявления шовинизма, встречающиеся среди отдельных граждан, встречают решительный отпор со стороны общественности и советских органов.

Совершенно правильно в ответной ноте союзное правительство сообщило, что оно считает ответ китайского правительства неудовлетворительным по содержанию и лицемерным по тону. Ответ китайского правительства как бы подтверждал законность действий своих ставленников, оправдывал их расправу.

Действительная подоплека насильственных действий китайских властей на КВЖД, как объяснялось в советской ноте, становилась особенно ясной из слов главы китайского государства Чан-Кай-ши.

Чан-Кай-ши, этот предатель китайской революции, раболепствующий перед иностранным капиталом, заявил в своей речи: **«Наши шаги, направленные к тому, чтобы взять КВЖД в свои руки, не содержали в себе ничего необычного. Мы хотим сначала взять в свои руки КВЖД, а потом приступить к обсуждению других вопросов».**

Итак, подоплека событий ясна. Китайские генералы решили захватить принадлежащее Советскому Союзу имущество в свои руки. Несомненно, что этот выпад был проделан по заранее обдуманному плану. Несомненно также, что само китайское правительство не решилось бы на этот шаг, если бы не чувствовало за своей спиной поддержки других империалистических держав.

Насильственный захват китайскими генералами дороги был продиктован китайским марионеткам международным империализмом, пытающимся спровоцировать Советский Союз и втянуть его в новую войну.

Международная обстановка в настоящий момент чрезвычайно напряжена. В воздухе снова пахнет порохом. Империалистические державы развили бешеный темп подготовки к войне. Техника войны за последние годы усовершенствовалась необычайно. Противоречия между отдельными державами обострились.

Борьба за новые рынки сбыта промышленных товаров толкает капитализм к усиленному росту вооружений. Наступление на рабочий класс внутри капиталистических государств усилилось—вместо прежнего 8-ми часового дня в целом ряде

стран введен 9-ти и 10-ти часовой рабочий день, при уплотнении рабочего дня и уменьшении заработной платы.

Страх перед грядущей социалистической революцией заставляет капиталистов вооружаться против общего врага — СССР, который не на словах, а на деле берется за действительный мир. Несомненно, что разбойничий налет на Китайско-Вост. жел. дорогу, насилия над советскими гражданами были продиктованы китайской военщине другими, стоящими за спинами китайских генералов, империалистическими державами и представляют собою один из моментов в общем плане наступления на Советский Союз.

Остатки разбитой буржуазии, безработные генералы и полковники сразу же зашевелились. Разный белогвардейский сброд, служащий в войсках Чжан-суэ-ляна (сына Чжанцзолина), снова воспластал надеждами вернуться на родину, откуда его вышвырнула пролетарская революция.

22-го июля в Забайкалье были арестованы при переходе границы белогвардейцы Раздобреев, Тараскин, Непомнящий, в Амурском округе задержано было несколько бывших офицеров Колчака, участников неоднократных налетов на нашу территорию. Некоторые из них входили в контрреволюционную организацию полковника Назарова, прибывшего в Харбин из Парижа с целью организации вооруженных налетов на наши приграничные территории. 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 белогвар-

деец, генерал Хорват, бывший управляющий Китайско-Вост. жел. дорогой.

Китайцы, по сообщению из Харбина, приступили к организации корпуса русских белогвардейцев под начальством Семенова, прославившегося своими зверствами в Забайкалье. В командовании корпусом будут также принимать участие небезызвестный генерал Хорват и Меркулов, прославившийся грабежом народного имущества в Приморье, когда он стоял во главе правительства.

О том, что у китайских генералов был заранее обдуманый план действий, свидетельствует тот факт, что приказы об увольнении и отстранении от работы советских граждан были заготовлены заранее. Новый управляющий дорогой Фан-си-гуань немедленно издал около 15 приказов, также заранее составленных. Приказ об отстранении т. Емшанова был заготовлен дубанем заблаговременно.

Советское правительство, исчерпав все возможности для разрешения конфликта путем соглашения, постановило отозвать всех советских дипломатических и торговых представителей с территории Китая.

Отозвать всех лиц, назначенных Союзным правительством на КВЖД.

Прекратить всякую железнодорожную связь между Китаем и СССР.

Предложить дипломатическим и консульским представителям Кит. республики в СССР немедленно покинуть пределы Советского Союза.

Вместе с тем советское правительство заявило о сохранении за собой всех прав, вытекающих из пекинского и мукденского соглашений 1924 года.

Таким образом, по вине китайской военщины произошел разрыв дипломатических сношений между Китаем и СССР, сорвано соглашение, с таким трудом достигнутое в результате упорной борьбы

СССР и Китая с происками империалистических держав в течение нескольких лет. И без того напряженная обстановка на Дальнем Востоке сейчас сгустилась в еще большей степени.

На кого же возлагают надежды китайские генералы, отлично знающие силу Красной армии?

Общая численность китайских армий (в Китае нет единой армии) составляет около полутора миллионов человек. Военской повинности, обязательной для всех граждан, не существует. Армия набирается из добровольцев. Солдаты получают свое маленькое жалованье неаккуратно и часто дезертируют. Начальствующий состав по большей части малограмотен. Солдата, с которым плохо обращаются и очень неважно содержат, такая обстановка не воспитывает, а развращает. Высшие воинские чины, генералы, командующие армиями пользуются неограниченной властью и могут предавать провинившихся каким угодно наказаниям вплоть до смертной казни. Палочная дисциплина, мордобитие очень характерны для китайских армий.

Уже тот факт, что китайских солдат везут к границам СССР в запломбированных вагонах, свидетельствует, каков моральный дух этой армии. Только офицеры едут в открытых вагонах. Патронов солдатам в целом ряде армейских частей на руки не выдают из опасения, что они восстанут. И в самом деле, уже сейчас, на первых порах тревожного положения, вызванного китайской военщиной, отмечены восстания отдельных частей, главным образом из-за невыплаты жалованья.

Китайская армия—есть армия наемная, и туда идут служить самые, что называется, отпетые головушки, которым некуда деться, кроме службы в войсках. Частые измены генералов, продающих и

предающих себя в руки иностранных капиталистов и отдельных главарей за крупные взятки, приучили и солдат к тому же. Китайский солдат служит тому, кто подороже заплатит, кто лучше накормит. Не будучи проникнут воинской дисциплиной, китайский солдат-наемник при первом удобном случае дезертирует. Это имеет место уже сейчас. Но многие солдаты уже поняли, какую огромную силу представляет Красная армия и чьи интересы она защищает. Известия с Дальнего Востока говорят о многих случаях братания китайских солдат с нашими красноармейцами. Переходя границу и бросая оружие, китайские солдаты говорят, что они не хотят воевать против советов.

В войсках Чжансуэляна служат инструкторами русские белогвардейцы. Есть даже специальные части, комплектованные исключительно из белогвардейского сброда. Это можно сказать—«цвет» армии. Даже высшие чины армии не получили по большей части высшего военного образования. Техническое вооружение китайских армий также стоит на очень низком уровне.

Приняв надменный тон по отношению к СССР, китайские генералы, конечно, не надеются на свои силы. Они надеются на силы своих хозяев—империалистов, стоящих за их спинами и безусловно обещавших им поддержку.

Только этим нужно объяснить такое поведение китайцев. Нет сомнений, что меры, принятые китайскими властями по вытеснению СССР с Китайско-Вост. жел. дороги, были продиктованы из иностранных штабов.

II.

Борьба за Кит.-Вост. жел. дорогу.

Китайско-Восточная железная дорога, принадлежащая Советскому Союзу, проходит по территории Китая, в Северной Маньчжурии. Она была построена еще царским правительством, стремившимся укрепить влияние русского капитала на Востоке, и стоила рабоче-крестьянским массам огромных денег, выкачанных царизмом посредством налогов и эксплуатации труда рабочих на фабриках, заводах и жел. дорогах.

Подставным лицом русского правительства в деле постройки железнодорожной линии явился Русско-Азиатский банк, получивший от Китая концессию на постройку дороги в августе 1896 года. Правительство в лице министерства финансов, осуществляло надзор за всеми действиями этой частной организации, являвшейся только орудием русского правительства, которое целиком отпустило и все необходимые для постройки дороги средства.

Русскому правительству предоставлялось право эксплуатировать дорогу в течение 80-ти лет со времени открытия движения по линии, по истечении этого срока дорога становится собственностью Китая, при чем Китай за это не платит никаких сумм. Китаю предоставлялось право выкупить до-

рогу по прошествии 36 лет с момента открытия по ней движения.

Проведенная дорога ответила самым насущным потребностям Северной Маньчжурии. Первый же год эксплуатации дороги дал значительные перевозки—около 240.000 тонн разных грузов, а в следующем году грузооборот выразился цифрой в 335.000 тонн.

Главная доля грузов падала на сельско-хозяйственные товары (бобы, хлебные злаки). Дорога способствовала выходу излишков сельско-хозяйственной продукции Северной Маньчжурии на внешние рынки и, следовательно, чрезвычайно ускорила развитие сельского хозяйства.

Начался быстрый рост городов и промышленности. Из маленькой деревушки вырос за несколько лет крупный торговый и промышленный центр—Харбин на реке Сунгари и целый ряд других городов и поселков.

Царское правительство, строя Китайско-Восточную жел. дорогу, ставило своей целью захват Маньчжурии в свои руки, порабощение китайского населения на этой территории. Вся политика царизма на Востоке в конце 19-го и начале 20-го столетия была проникнута жадностью к захватам новых земель, к приобретению колоний и получению коммерческих выгод для развивающегося промышленного и торгового классов.

За счет недоедания рабочих и обирательства крестьян путем налогов, царизм создавал в Маньчжурии стратегический путь, расчищающий ему грабеж Китая, и бросал на это дело сотни миллионов рублей. Менее чем за 5 лет по пустынной местности, пересекая горы, болота и реки, были про-

ложены рельсы на протяжении 2.600 километров¹⁾. При сооружении дороги, строители руководились желанием найти кратчайшую линию для соединения Забайкальской железной дороги с Владивостоком. На пути овладения Маньчжурией, царизм встретил себе опасного соперника—Японию, которая так же, как и царская Россия, намеревалась подчинить своему влиянию Маньчжурию. Два хищника-империалиста столкнулись лбами. Никто не хотел уступить.

Началась кровопролитная война за многие тысячи верст от центральных районов России. «Серая скотинка»—солдатская масса сотнями тысяч сражалась за непонятные ей интересы русского капитала на Востоке в полях Маньчжурии, в непривычном для русских климате. Русско-японская война, стоившая трудящимся массам царской России огромнейших жертв, кончилась для царизма позорно. По договору с Японией, заключенному в Портсмуте, Россия уступала Японии Южно-Маньч-

¹⁾ Сюда включается и Южно-Маньчжурская жел. дорога, уступленная Японии.

Китайско-Восточная железная дорога ныне имеет протяжение 1727 километров. В этом числе главная линия тянется от ст. Маньчжурия до Пограничной на расстоянии 1485 километров, остаток приходится на ветку от Харбина до Южно-Маньчжурской жел. дороги.

От Пограничной идет ветка на Никольск-Уссурийский, связанный с Владивостоком Уссурийской железной дорогой. Весь этот путь по ширине колеи одинаков со всеми железными дорогами СССР, в то время, как Южно-Маньчжурская дорога имеет колею более узкую. Это обстоятельство создает при экспорте грузов из Северной Маньчжурии на Дайрен неудобство в том отношении, что приходится делать перегрузку из одних вагонов в другие. Путь на Владивосток к выходу в море ближе пути на Дайрен на 120 километров. Стоимость постройки дороги (без ветки на Порт-Артур, т.-е. без теперешней Южно-Маньчжурской) выражается суммой почти в 380 миллионов рублей.

журскую жел. дорогу и в придачу южную половину острова Сахалина.

Война с Японией нанесла огромный удар влиянию царизма в Маньчжурии. Но оставшись владельцем Кит.-Вост. жел. дор., царское правительство продолжало вести ту же грабительскую империалистическую политику, как и до войны. Как одна из главных участниц в подавлении, так называемого, боксерского восстания 1900 года в Китае, Россия получала ежегодно в награду за пролитую кровь китайских рабочих и крестьян контрибуцию¹⁾. Царские генералы во время событий 1900 года зверски жестоко поступили с китайцами на Амуре, загнав в воду беззащитное китайское население с женщинами и детьми и погубив несколько тысяч ни в чем неповинных мирных жителей.

Воспоминания об этих днях еще довольно свежи среди китайцев, живущих по соседству с нами, по ту сторону Амура.

А на Китайско-Восточной дороге, проходящей по территории Китая, царское правительство, как и прочие державы в Китае, вело себя разбойничьим образом. Разжигая расовую вражду и эксплуатируя дешевый труд китайцев, царизм направлял все свои усилия к выкачиванию денег из предприятий дороги, нисколько не считаясь с интересами трудящихся масс Китая и России.

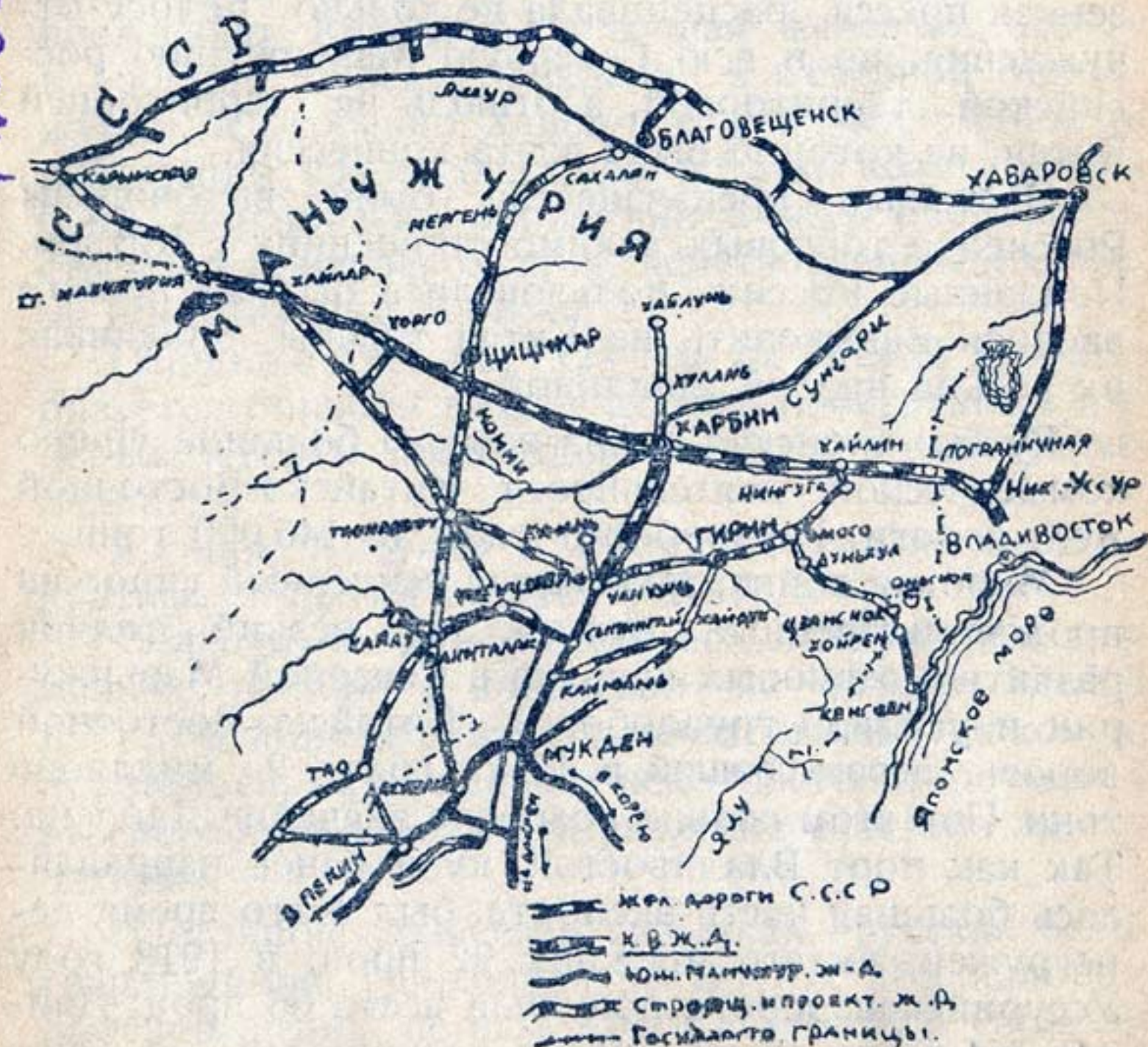
1) Боксерская контрибуция, легшая тяжким бременем на китайские трудящиеся массы, составляла огромную сумму в 640 миллионов рублей, из которых свыше 185 с половиной миллионов получала царская Россия. Китай, обессиленный внешним грабежом и внутренними войнами, не мог, конечно, уплатить эту сумму сразу и получил рассрочку на десятки лет. Одни проценты по контрибуции ежегодно выражались в весьма внушительных цифрах и чрезвычайно отягощали и без того слабые финансы Китая.



Для обеспечения интересов России была выделена полоса отчуждения дороги, где Китай не мог распоряжаться и вмешиваться в жизнь никоим образом.

Подданные России судились своим судом, облагались сборами и налогами по российским законам. А для устрашения Китая в полосе отчуждения находились войска, так называемая «охрана» дороги. Словом, все было устроено так, как сейчас организовано другими империалистическими державами, имеющими в Китае свои гарнизоны «для защиты прав и имущества своих подданных».

72035



Китайско-Восточная железная дорога.

Этим не исчерпывались привилегии российского капитала в Китае. Получив в городах Тяньцзиня, Ханькоу так называемые «концессии» (т.-е. особые участки земли), царские власти имели там свою полицию, свое городское управление, совершенно независимое ни в какой мере от китайского правительства. Суд, полиция и войско для охраны были русские.

Полоса отчуждения Китайско-Восточной железной дороги была в буквальном смысле слова государством в государстве. Там Россия имела свои судебные органы, полицию, войска и вся казенная пресса расценивала не только полосу отчуждения, но и всю Северную Маньчжурию российской территорией, а отнюдь не территорией Китая, на которой была взята концессия.

Огромные преимущества были выговорены Россией в торговых взаимоотношениях с Китаем. Подданные России пользовались особым правом ввозить и вывозить из Китая товары, оплачивая их весьма низкой пошлиной.

Русско-японская война нанесла большой ущерб коммерческой деятельности Китайско-Восточной жел. дороги. Грузооборот упал до 146.000 тонн.

Мировая война, вызвавшая усиленный спрос на продовольственные нужды, дала резкий толчок развитию зерновых культур в Северной Маньчжурии и усилила грузооборот Китайско-Восточной дороги, перевысивший в 1917 году 2 миллиона тонн. При этом сильно возросло значение Дайрена. Так как порт Владивосток, куда ранее направлялась большая часть экспорта, был в это время перегружен, вместо прежних 92 проц. в 1918 году Уссурийская дорога получила всего 66 проц. Дайрен же в это время сильно расширился за счет уменьшения грузооборота на Владивосток.

Еще сильнее отразились на направлении груза и деятельности КВЖД годы гражданской войны. В 1920 году Владивосток получил всего 12 проц. экспорта, а Дайрен 88 проц.

До 1917 года положение оставалось неизменным. Устав дороги предоставлял самые широкие права России и сводил к нулю интересы Китая. Хотя по уставу общества, председатель правления мог быть назначен Китаем, однако, после 1901 года по 1917 год должность председателя оставалась вакантной.

Октябрьская революция была встречена китайской буржуазией, как и всей мировой буржуазией, враждебно. Китайско-Восточная железная дорога и вообще полоса отчуждения в Северной Маньчжурии, а особенно Харбин, стали гнездом контрреволюции. Сюда сбежались остатки колчаковских банд, семеновские опричники и весь цвет отечественной контрреволюции, действовавшей в Сибири и на Дальнем Востоке.

Период с 1917 по 1924 год на КВЖД характеризуется борьбой вокруг дороги иностранных империалистов и полнейшей анархией в ее управлении.

Япония, Америка и Франция делали неоднократные попытки к захвату КВЖД.

Подходы к этому были весьма и весьма различные, начиная с концессий на землю КВЖД и т. п. и кончая самым замечательным трюком и, признаться, не лишенным некоторого остроумия—это передача дороги в управление «настоящим хозяевам».

Настоящие хозяева в кавычках—русская белогвардейщина, удиравшая на Восток под напором Красной армии, не замедлила вступить в управление.

Жалкие остатки доблестного русского воинства и жандармерии ухватились за нее и густо облепили всю дорогу.

Началось выметание под всевозможными предлогами с различных должностей всех советских рабочих и служащих. Все те, кто не клял советскую власть, были неуютны и беспощадно выбрасывались на улицу.

Понятно, что при замещении должностей совершенно не принималась во внимание квалификация.

Белогвардейцы не только не могли управлять таким огромным предприятием, как КВЖД, но за годы своей работы привели его в состояние, граничащее с полным крахом.

Набивание собственных карманов в запас про черный день, открытый грабеж, вплоть до сговора с хунхузскими шайками и совместного спуска поездов под откос с целью ограбления, купля и продажа земель дороги, отдача их в концессии иностранным капиталистам за жалкие гроши,— было обычным явлением.

Пользуясь моментом, каждый из кишевших вокруг дороги представителей иностранного капитала постепенно прибирал к рукам ее имущество. Расчет был чрезвычайно прост и надежда так или иначе заполучить дорогу в свое управление каждому из них казалась весьма осуществимой.

Китайско-Восточная дорога оказалась в руках ловких дельцов, ничего не смыслящих в деле управления многомиллионным сложным хозяйством дороги, но зато сумевших прекрасно устроиться. Бывшие колчаковские министры—Гинс, Михайлов, Серебренников и Вологодский—получили тысячные оклады и набрали себе в помощники сторонников реакции. Здесь же нашли себе место семеновские

генералы и сподвижники Колчака—полковник Афанасьев, бывший приамурский генерал-губернатор Гондатти и пр.

Создав себе барские условия жизни, отдельные особняки и автомобильные выезды, блестящая плеяда деятелей российской контрреволюции, эта «соль земли русской», борющаяся «за единую неделимую», окружила себя такими же белогвардейцами и повышвырнула с дороги старые кадры опытных служащих, не оказавших доверия действиям самозванцев. Среди служащих дороги оказалось много «бывших людей»—помещиков, дворян, чиновников и офицерства, зачастую на самых скромных должностях, вроде стрелочников, смазчиков и караульных сторожей.

Эта теплая компания сторонников царского режима, развратничающая, пьянствующая, передрававшаяся между собой из-за теплых местечек, привела хозяйство дороги в состояние полного упадка. В 1921 году дорога потерпела убыток свыше двух с половиной миллионов рублей.

Китайско-Восточная дорога в период с 1917 года по 1920 г. управлялась белогвардейщиной во главе с генералом Хорватом. В 1920 году, после падения колчаковской власти, когда на дороге начались рабочие волнения, китайское правительство уволило Хорвата, и управление дорогой взял на себя Русско-Азиатский банк. Это было, конечно, то же самое, тех же «щей, но погуще влей».

Экономическое положение дороги мало улучшилось с переходом к банку. Положение служащих было крайне тяжелым.

Одновременно КВЖД для русских белогвардейских отбросов служила экономической и военной базой по созданию всевозможных отрядов бандитов всех оттенков и рангов.

Периодические нападения на приграничные селения СССР долго терзали Д. В. Каждый из нас помнит зверские расправы с ни в чем неповинным крестьянским населением—насилия и грабежи начиная с 1919-20 года.

Унгерновщина была отогрета на территории Китая. Там же нашел себе пристанище Нечаевский отряд, банда Гордеева, Пепеляева. Этот список можно было бы продолжать до внушительных размеров.

Мы знаем, как эти попытки неизменно терпели жестокие поражения и не шли дальше мелких бандитских выступлений. Тем не менее китайское правительство в течение ряда лет позволяло себе роскошь—допускать наглейший грабеж дороги.

Китай, задавленный, колонизированный иностранными капиталистами, являлся тогда и является в настоящее время игрушкой в руках империалистических держав.

Поражения, нанесенные советами империалистическим надеждам на Западе (Врангель и проч.), крах колчаковской, унгерновской авантюры на Востоке были весьма и весьма показательными.

Мощь Советского Союза возрастала. Самоопределение Монголии в результате революции 21 года после ликвидации Унгерна и укрепления там в 1924 году народно-революционного правительства явилось первым большим шагом революционного движения на Востоке.

Империалисты забеспокоились, тем более, что внутреннее положение в Китае, подъем революционного движения и живейшая симпатия к Советскому Союзу со стороны широких китайских масс подталкивали правительство к соглашению с СССР.

Таково, вкратце, было положение КВЖД к моменту заключения договора 1924 года.

Под напором широкого общественного мнения, отрицательно относившегося к явно авантюрному положению на КВЖД—с одной стороны, и под угрозой захвата дороги империалистическими державами—с другой стороны, китайское правительство нашло подходящий момент исполнить предложение СССР о совместном и равном управлении дорогой только в 1924 году, несмотря на то, что переговоры об этом были начаты советским правительством с момента окончания гражданской войны, и ноты тов. Карахана точно и прямо указывали на исключительно миролюбивое и братское желание СССР помочь угнетенному китайскому народу.

Советский Союз предложил никогда еще не отмеченные в истории условия—управление дорогой на паритетных (равных) началах, где прибыль должна разделяться поровну между обеими сторонами.

Условия Советского Союза были прямой противоположностью положению, которое существовало при царской России.

Экономическое укрепление дороги не мешало лицемерному китайскому правительству время от времени подпускать нам ту или иную пакость в виде налетов бандитских отрядов, организованных из белогвардейцев и финансируемых различными, стоящими за их спиной, иностранными державами.

На величайший акт дружбы китайское правительство ответило поддержкою белогвардейских банд, поднявших Амурское восстание 1924 года. Заверение китайского правительства о желании помочь нам в ликвидации белых банд было лицемер-

ным, это ясно видно из того, что все банды белогвардейцев переотправлялись именно с китайских границ, вооружались на китайской стороне при помощи иностранцев и содействии самих китайских властей.

Периодические разгромы и налеты на советское консульство, торговые и финансовые учреждения Советского Союза, находящиеся на территории Китая, аресты наших граждан и незаконные действия на КВЖД, нарушающие основные пункты соглашения и т. д. и следовавшие за ними ложные заверения в непричастности, в незнании и так далее, и через определенный промежуток повторение старой истории,—все это говорит о том, что китайское правительство играет далеко незавидную роль игрушки в руках международного капитала и тех белогвардейцев, которые удачно используют в своих целях Китай.

Со своей стороны китайское правительство всегда выдвигает один и тот же пункт—обвинение Советского Союза в «ведении пропаганды»,—но на деле своими оскорбительными действиями в отношении СССР, направляемыми рукой иностранных империалистов, оно само ведет лучшую пропаганду в пользу советов.

Интересно отметить ту разницу, которая произошла в хозяйстве дороги с момента перехода в совместное управление Китая и СССР. За одно только первое трехлетие по октябрь 1927 года, помимо массового ремонта путей, произведена сплошная смена рельсов на протяжении 379 км. Построено школ и общежитий 23.600 кв. метров, жилых домов 24.984 кв. м., домов для отдыха поездных бригад 11.602 кв. м., путевых зданий, будок и т. п. 15.452 кв. м.

Проделана крупная работа по электрификации дороги, выстроено несколько новых электростанций (в Хайларе, Хандаохэцзы, Саньчагоу, Эхо и Куаньченцзы). Простой паровозов в капитальном ремонте был сокращен до минимума. В 1922 году, во время хозяйничанья Русско-Азиатского банка, он составлял 120 дней, а в 1927 году был доведен до 22 дней.

В 1927 году было перевезено пассажиров 4.000.000 человек, что составляет 183 проц. к 1924 году. Перевозка коммерческих грузов, если принять с 1924 года—равнялась:

Годы	Тыс. тонн
1924	3025
1925	3386
1926	4233
1927	5600

Финансовые результаты совместного хозяйничанья нужно признать блестящими. Валовой доход дороги возрос только за трехлетие совместного управления на 130 проц., составив в 1927 году сумму в 63.000.000 зол. рублей, при чем чистая прибыль равнялась 24 миллионам золотых рублей. При этом нужно принять во внимание, что на всякого рода новые работы за три года было израсходовано свыше 7½ миллионов зол. рублей.

Цифры красноречивее всяких слов говорят о том, что в руках СССР и Китая дорога приносила большие доходы Китаю и хозяйство дороги направлялось опытной и умелой рукой.

Со времени перехода дороги в совместное управление Китая и СССР, положение рабочих и служащих **значительно улучшилось**. В период разрухи и хозяйничанья на дороге белогвардейцев положение служащих было крайне тяжелым: зарплата выдавалась неаккуратно, да и денежные знаки,

которыми выдавалась зарплата, потеряли почти всякую ценность. С переходом дороги в ведение Русско-Азиатского банка положение стало еще хуже.

И только с октября 1924 года, после заключения Пекинского и Мукденского соглашений, были созданы соответствующие условия труда для служащих и рабочих дороги. Минимальная для 1924 года ставка в 216 рублей в год была поднята до 360 рублей, или на 66 проц., для поденных рабочих и мастеровых увеличение заработка достигло 35-40 проц.

Улучшились жилищные условия, за 3 года с 1924 по 1927 год построено свыше 5 тысяч кв. сажен помещений для школ, общежитий и собраний—клубов. Был введен обязательный двухнедельный отпуск.

Улучшилось обслуживание медпомощью. Ежегодно около 600 рабочим и служащим предоставляется бесплатное курортное лечение и свыше 120 человек отправляются на заграничные курорты. Развернулась культурно-просветительная работа. 3-го октября 1925 года в Харбине была открыта Центральная библиотека, для которой было отведено специальное здание. Управление дороги отпустило 50.000 рублей на пополнение библиотеки. Библиотека выписывает до 460 периодических изданий на европейских и азиатских языках.

Что касается сельского хозяйства Северной Маньчжурии, то деятельность дороги оказала на его развитие весьма благотворное действие.

Замечательно, что при огромном росте населения за счет иммиграции из других районов Китая рост посевных площадей шел быстрее, чем рост населения. Объясняется это тем, что с 1925 года за-

метно упало хунхузничество, которое в сильной степени подрывало сельское хозяйство.

Китай безусловно многое выиграл от соглашения с Советским Союзом. Получив большие хозяйственные выгоды от совместного управления с СССР, Китай, самое главное, по существу впервые стал хозяином на собственной земле в бывшей полосе отчуждения К.-В. ж. дороги.

Кроме того, советское правительство согласилось уменьшить на 20 лет срок аренды дороги. По договору с царской Россией, Кит.-Вост. железная дорога переходит в собственность Китая через 80 лет после начала ее эксплуатации, по Мукденско-Пекинскому соглашению—через 60 лет.

Хозяйство дороги за время совместного управления упорядочилось и улучшилось. Блестящая работа жел. дороги оказала хорошее влияние на развитие торговли Китая с СССР и другими странами, сельско-хозяйственная продукция Маньчжурии, благодаря нормальной деятельности дороги, находила быстрый и удобный выход за границу через Владивосток. Крестьянское хозяйство Маньчжурии благодаря этому расширило свои посевы и выиграло в ценах, стоявших на сравнительно высоком уровне. Не приходится говорить о прибылях китайского купечества, занимающегося хлебной торговлей, и огромных доходах правительственных органов Китая. Самое основное, конечно, это дружба двух великих государств, взаимно выгодная и необходимая в момент, когда империалисты стараются прибрать к своим рукам каждый лакомый кусок на территории Китая.

III.

Отношения Китая и СССР.

Теперь вернемся немного назад и разберем отношения Китая и СССР с момента Октябрьской революции в России.

Как только в России утвердилась рабоче-крестьянская власть, она поставила своей задачей создать действительный мир без насильственного захвата чужих земель и без контрибуций, т.-е. платежей побежденной страны в пользу победившего.

Возвестив всему миру о своих намерениях, чуждых политике захвата и насилий одной национальности над другой, советское правительство предложило Китаю также вступить в переговоры о Китайско-Восточной железной дороге и полосе отчуждения, где Россия пользовалась особыми привилегиями. Советское правительство первое из всех правительств отказалось от унизительной для Китая боксерской контрибуции, наложенной на Китай иностранными державами, подавившими так называемое боксерское восстание 1900 года, вызванное жестоким отношением к Китаю иностранцев.

Рабоче-крестьянской власти не нужны были новые земли, она вовсе не покушалась на захват Северной Маньчжурии. Ей были всего дороже мир и дружба между Советской Россией и Китаем, ей были дороги интересы трудящихся масс Китая, угнетенных непосильными налогами и беспощадной эксплуатацией доморощенных и иностранных капиталистов.

Поэтому в своей декларации (заявление) к Китаю советское правительство впервые из всех других государств обращалось к Китаю как к равноправному государству, предлагая его правительству вступить в переговоры с Советской Россией.

Однако, китайская буржуазия, стоявшая во главе правительства, руководилась не столько действительными интересами своей страны, с которой впервые заговорили языком, чуждым надменности и высокомерия, сколько прислушивались к голосу других империалистических держав. А все империалисты готовили удушение рабоче-крестьянской власти, сговорившись об интервенции (вооруженном вмешательстве) в дела России.

Начатые были переговоры с китайским правительством были прерваны в марте 1918 года, и китайский посланник Лю-Цзиньжень был отозван из Советской России.

Но мало того, что империалисты заставили Китай порвать отношения с революционной страной, они втянули его в интервенцию. Под давлением, главным образом, Японии китайское правительство в августе 1918 года заявило об этом, оговорившись, что оно не вмешивается во внутренние дела России, а вынуждено выступить с целью помочь союзникам в борьбе с влиянием в Сибири австрогерманцев.

Однако, Китай принимал сравнительно мало-заметное непосредственное участие в интервенции. Во Владивосток был послан крейсер с целью защиты китайских подданных и затем некоторое время курсировали по Амуру китайские канонерки. Но зато Китай сыграл огромную роль в интервенции, как убежище для контрреволюционных группировок. В Маньчжурии сформировал свои первые отряды, с помощью китайских властей, известный

впоследствии головорез атаман Семенов. В его войсках было большое количество хунхузов, занимавшихся грабежом мирного населения.

Китайское правительство, как бы совершенно забыв о мирных предложениях Советской России, продолжало оказывать помощь всем противосоветским правительствам, возникавшим на территории Сибири и Дальнего Востока и готово было формально признать их.

Но эти жалкие правительства, начиная от директории, омского правительства Колчака и атамана Семенова и Калмыкова, рассыпались, как карточные домики, под напором победоносной Красной армии и партизанских отрядов. 25-го июля 1919 года советское правительство в своей ноте, обращенной к Китаю, подтверждало свое прежнее заявление, сделанное в 1917 году, об отмене неравноправных договоров, заключенных Китаем с царской Россией и по поводу других вопросов, касавшихся взаимоотношений Китая и России.

Хотя прямые интересы Китая должны были неизбежно толкать его правительство на путь соглашения с революционной Россией, однако, следуя примеру других держав, китайское правительство поставило своей задачей — поддерживать контрреволюционное окружение советов. Задержав выплату боксерской контрибуции из опасения, что деньги попадут советскому правительству, Китай выплачивал позорную для него контрибуцию бывшему русскому царскому посланнику Кудашеву до 1-го августа 1920 года. Эти деньги использовались российскими эмигрантами на борьбу с советами.

Китай, в особенности Северная Маньчжурия, продолжал служить базой для организации бандитских налетов на нашу территорию. Осиное гнез-

до контрреволюции в Харбине плело сеть заговоров и проливало потоки лжи и помоев на голову революционных рабочих и крестьян, взявших власть в свои руки. Многочисленные газетки клеветали изо дня в день на рабоче-крестьянскую власть, будучи подкуплены на деньги иностранцев.

К 1920-му году, в связи с крупными победами Красной армии на юге (Врангель), в Сибири (Колчак), яснее ясного становилось, что советская власть—единственное прочное правительство на территории бывшей России. Потерпел полный крах и атаман Семенов, одна из крупных надежд контрреволюции, являвшийся слепым орудием в руках Японии. Китайское правительство вынуждено было искать иных путей, чем те, которые навязывались ему другими державами. Общественное мнение Китая склонялось в сторону соглашения с Сов. Россией. Наиболее дальновидные китайцы раскусили «истинно русских людей», и вот в конце 1920 года под напором общественного мнения, китайское правительство делегировало в Москву своего представителя, генерала Чжан-Силиня для ведения переговоров с советским правительством.

27-го октября 1920 года за подписью т. Карахана была опубликована нота советского правительства к Китаю, в которой подтверждалось еще раз искреннее желание советской власти установить между народами Советской России и Китая действительно добрососедские отношения. Советская власть отказывалась от боксерской контрибуции при обязательном, однако, условии, что эти деньги не пойдут на борьбу с советской властью. Предлагалось определенно договориться о порядке управления Китайско-Восточной железной дорогой.

Китайская общественность с глубоким сочувствием встретила эти неслыханные в истории Китая предложения, и многие общественные организации выразили свою благодарность советскому правительству за его миролюбивую политику, так резко отличавшуюся от разбойничьего поведения других держав.

Однако, несмотря на явную необходимость налаживания здоровых отношений Советской России и Китая, переговоры с Китаем тянулись около 4-х лет.

Миссия Юрина, представителя Дальневосточной республики, и затем сменившего его Агарева, мало чего добились благодаря противодействию империалистических держав. Посланный затем советский представитель т. Пайкес, а затем Иоффе подготовили почву для соглашения. Однако, договору СССР с Китаем об установлении формальных дипломатических отношений суждено было осуществиться лишь в 1927 году с прибытием туда т. Карахана.

Интересно вспомнить, что соглашение между Китаем и СССР было достигнуто еще в марте 1924 года. Но протест Франции и Соединенных Штатов против совместного управления Китайско-Восточной ж. дорогой Китаем и СССР отсрочил подписание договора. Империалисты ни за что не хотели пускать СССР на Китайско-Восточную железную дорогу.

Под разными предлогами китайское правительство, в угоду своим хозяевам-иностранцам, увиливало от окончательного подписания договора. Только многочисленные протесты различных общественных группировок заставили китайское правительство, независимо от нежелания посторонних держав, подписать 31 мая 1924 г. соглаше-

ние о возобновлении дипломатических отношений. В силу особых политических условий Китая, где некоторые части страны почти самостоятельны, пришлось подписать дополнительное соглашение в Мукдене с Чжан-Цзолином, дубанем трех Восточных провинций.

По договору 1924 года, Китайско-Восточная дорога была объявлена исключительно коммерческим предприятием, находящимся лишь в совместном управлении Китая и СССР.

Правление состоит из 10 лиц, из которых пять назначаются правительством СССР, 5 правительством Китая, при чем председатель правления—китаец. Он же дубань, т.-е. главный директор. Один из его товарищей—гражданин СССР. **Управляющий дорогой**—гражданин СССР, и два его помощника по одному от каждого государства. Так же организовано было управление разными службами дороги—один гражданин СССР, другой—Китая и обратно.

Китайские власти неоднократно нарушали Пекинско-Мукденское соглашение 1924 года. Хотя это соглашение устанавливает правило, что спорные вопросы должны разрешаться совместно правлением дороги, а в исключительных случаях правительствами обеих сторон, китайские генералы считали за правило поступать самочинно.

В 1926 году были закрыты школы, в которых обучается до 12.000 детей советских граждан. По договору же служащие дороги имеют право организовывать проф. организации, школы и кооперативы. Неоднократно на кооперативные магазины служащих КВЖД привешивался китайской полицией замок с печатью. Неоднократно арестовывались профсоюзные работники по обвинению в фантастической пропаганде. В 1926 году неожиданно

была захвачена флотилия на Сунгари, принадлежащая дороге. В 1927 году был арестован управляющий дорогой т. Иванов, затем китайские генералы произвели налет на телефонную станцию.

Только уступчивость и миролюбие советского правительства спасли Китай и СССР от неприятных столкновений.

IV.

Кому выгоден захват дороги.

Захват Китайско-Восточной жел. дороги—событие вовсе не местного значения, как пытаются его обрисовать некоторые буржуазные газеты. Это есть событие международного значения. Оно подготовлено не столько китайскими генералами, сколько той международной обстановкой, которая создалась к настоящему моменту.

В самом деле, если заглянуть немного вперед и подумать, кому же выгоден захват дороги китайцами, то станет совершенно ясно, что Китаю эта авантюра обойдется очень дорого. **Китай не выигрывает, а потеряет от разрыва сношений с СССР.** Хозяйственный ущерб и политические последствия советско-китайского конфликта на КВЖД весьма велики. Китайско-Восточн. жел. дорога является кратчайшим путем, связывающим порты Дальнего Востока с Европой, и захват дороги китайскими генералами наносит прежде всего удар материальным интересам самого Китая. Несомненно, что конфликт, происшедший по вине китайской военщины, поведет к тому, что хозяйство Кит.-Восточной жел. дороги расстроится. Несколько недель хозяйничанья белогвардейцев уже привели к целому ряду крушений на дороге. Дорога связана всеми своими нитями с хозяйством Северной Маньчжурии. Дорога—главный нерв края. Сейчас уже отмечается падение курса китайской валюты, закрытие целого ряда предприятий.

Китайская дорога перевозит в год до 3.000.000 тонн сельско-хозяйственных грузов через Владивосток и Дайрен. Сельское хозяйство Северной Маньчжурии необычайно выигрывает от близости к морскому выходу через Владивосток. Этот путь на 120 клм. ближе к Северной Маньчжурии и имеет преимущество в бесперегрузочном сообщении. С закрытием выхода на Владивосток, экспортные грузы будут направляться на Дайрен, что затруднит их передвижение и вызовет лишние расходы по перевозке и перевалке. Конечно, благодаря этому доходность дороги, доходившая до 25 млн. рублей в год, резко понизится.

С прекращением связи между СССР и Китаем большой ущерб будет нанесен и китайскому крестьянству в приграничных районах, т. к. вывоз излишков сельско-хозяйственных продуктов в другие районы, помимо территории СССР, почти невозможен, ибо в целом ряде местностей почти нет грунтовых дорог.

Крестьянство в Сев. Маньчжурии будет вообще поставлено в тяжелые условия в отношении сбыта излишков своего хозяйства.

Кто же выиграет от захвата?

В первую очередь империалистические державы, пытающиеся спровоцировать войну Китая с СССР, поспорить два великих государства, ослабить их и задавить ненавистную им советскую власть, а потом создать из СССР колонию для иностранного капитала, как они создали колонию из угнетенного ими Китая.

Дальше выиграют от этого белогвардейцы. Тот факт, что бывший управляющий дорогой, контрреволюционер Остроумов, принимал участие в совещании о захвате дороги и что многие видные белогвардейцы снова, как мухи, облепили

КВЖД, свидетельствует о том, чьи интересы захват преследовал. Безработные генералы погреют себе руки на новых авантюрах.

Империалисты видят лакомый кусок в Китайско-Восточной железной дороге. Помимо характерного заявления Чанкайши, о котором говорилось выше, весьма любопытно заявление бывшего советника Чжанцзолина, англичанина Сеттона. Генерал Сеттон заявил о том, что «Китайская дорога будет оставаться опасным пунктом до тех пор, пока контроль над ней не перейдет в руки международного правления, действующего от имени держателей акций и в сотрудничестве с китайским правительством. В течение 1918 по 1920 год несколько миллионов долларов были предоставлены правлению КВЖД различными державами, в том числе Англией. Для меня,—продолжает Сеттон,—совершенно ясно, что законные владельцы акций и китайцы имеют полное право на эту жел. дорогу. Китай не в состоянии управлять дорогой сам. Поэтому единственный выход—это некоторая форма международного контроля. Это было бы встречено с восторгом китайским торговым миром и окончательно разрешило бы положение, которое в ином случае может привести к войне с далеко идущими последствиями».

Ясно, о чем говорит Сеттон. Его заявление—прямое свидетельство того, что у империалистов уже разгорелись зубы. Аппетит приходит во время еды. Международный капитал хочет прибрать к своим рукам ценное и доходное имущество СССР, отнять его не только у СССР, но и у Китая, который, по мнению Сеттона, «не в состоянии управлять сам».

Трудящиеся СССР должны быть на-чеку. Против нас готовится новый удар империалистов. На-

ши дальневосточные границы находятся в опасности. Территория Северной Маньчжурии вновь становится ареной всевозможных интриг и контрреволюционных заговоров.

В самом деле. Почему империалисты так заинтересованы в том, чтобы прогнать СССР с Кит.-Вост. дороги? Во-первых, потому, что само по себе управление Кит.-Вост. дорогой на паритетных, т.-е. на совершенно равных началах, служит хорошей агитацией против империалистов, безраздельно господствующих на китайских дорогах, где они не делят прибылей, а набивают себе карманы, считая, что Китай «сам управлять не в состоянии».

Во-вторых, Китайско-Восточная железная дорога, находясь в совместном управлении Китая и СССР, не может быть использована империалистами, как стратегический путь при наступлении на Советский Союз. Советским экономическим интересам при таком порядке управления трудней наносить ущерб, чем при господстве на дороге иностранного капитала.

Нужно помнить еще одно обстоятельство, которое имеет огромное значение. Китайско-Восточная железная дорога почти единственное из предприятий Китая, где осуществлен 8-ми часовой рабочий день, где интересы рабочих и служащих защищаются профсоюзными организациями, где крупные средства расходуются на обслуживание культурных нужд.

Такого отношения к труду рабочих независимо от национальности нет ни на одной другой дороге в Китае, ни в других предприятиях, где участвует китайский или иностранный капитал.

Но мало того, что иностранцы в Китае имеют выгодные для них предприятия, что их подданные не подлежат привлечению к суду по китай-

ским законам, они держат еще на территории Китая военные отряды. Снабжая оружием и снаряжением свои части, империалистические державы частую продают оружие борющимся в Китае группировкам, разжигают внутреннюю борьбу между отдельными провинциями и выигрывают на ослаблении Китая.

Политика Советского Союза, владеющего одной из дорог в Китае, невыгодна для них, ибо она раскрывает поработенной стране глаза на открытый грабеж страны иностранными хищниками

Стремления капиталистов ясны, особенно сейчас, когда целый ряд газет заговорил о необходимости введения международного контроля на Китайско-Восточной жел. дороге.

Английская реакционная газета «Норд Чайна Дэйли Ньюс», указывая, что СССР «хранит злое молчание», рекомендует нанкинскому правительству передать контроль над КВЖД нейтральным (т.-е. незаинтересованным) лицам».

Такую же точку зрения заняли Соединенные Штаты Америки. Об этом же хлопочет и Франция.

Из Китая решено создать базу для наступления на Советский Союз. Удар по дороге есть удар по экономическим и политическим интересам СССР. Это есть удар и по Китаю.

И в то же самое время, опасаясь влияния Советского Союза в Китае и дрожа за свои особые преимущества, иностранная буржуазия распространяет в печати клевету о том, что Советский Союз пользуется особыми правами, навязанными Китаю насильственно царской Россией. И социал-демократическая пресса, этот верный пес буржуазии, лает на весь мир о красном империализме, заслоня трудящимся глаза на действительное по-

ложение вещей, на открытый грабеж Китая империалистическими державами.

Стоит только присмотреться к железно-дорожному хозяйству в Китае, чтобы убедиться, какую задачу ставят себе международные хищники.

Китай покрывается сетью железных дорог, как паутиной, опутывающих его на многие годы. Франция безраздельно господствует на Пекин-Ханькоусской железной дороге, англичане владеют дорогой Кантон-Ханькоу и Кантон-Кулун.

Япония не удовольствовалась Южно-Маньчжурской железной дорогой, доставшейся ей в результате войны с Россией 1904-5 г. г., а приступила к крупнейшему железно-дорожному строительству. Получив право на постройку дорог в Северной и Южной Маньчжурии и прибрав к своим рукам дороги в Шаньдуне, Япония приобретает огромное экономическое и политическое влияние в Китае.

Целый ряд предположенных к постройке железно-дорожных линий, в том числе дорога Харбин-Сахалин (на другой стороне Амура, против Благовещенска), Мукден-Гиринь, Баинталай-Жехе и т. д. создают охват Северной Маньчжурии и подступ к нашему Приморью и Приамурью.

Так обстоит с железно-дорожным строительством в Китае. С постройкой новых линий Китайско-Восточная дорога потеряет до четырех пятых своих хлебных грузов.

Заметное оживление в лагере отечественной контрреволюции ясно подчеркивает, что эти псы накормлены и получили от международного капитала подачки не даром. Несомненно, они попытаются еще не один раз совершить нападение на нашу территорию и сорвать ту огромную работу по переустройству хозяйства, которую сейчас тру-

дящиеся Советского Союза осуществляют под руководством коммунистической партии.

Империалисты готовят систематически, изо дня в день войну против Советского Союза. Со всем недавно из Германии подлежало отправке в адрес нанкинского правительства оружие, которое доблестные германские рабочие отказались грузить.

Нанкинское правительство, во главе с вешателем китайских рабочих и крестьян и душителем китайской революции Чанкайши, пытается организовать общественное мнение против Советского Союза. Однако, попытки эти кончаются позорно для него и Гоминдана. Организуемые антисоветские митинги позорно проваливаются. В Шанхае один из представителей Гоминдана предлагал «объявить войну СССР до конца». 25 июля в Шанхае в разных частях города состоялись многочисленные летучие митинги и демонстрации, на которых произносились зажигательные речи, призывающие к борьбе против нанкинского правительства на защиту СССР.

На митингах раздавались летучки о необходимости усиленной подготовки к международному красному дню. В связи с демонстрациями в Китае произведено много арестов. Китайские власти в Шанхае воспретили первого августа всякие митинги и собрания.

Теперь китайские генералы уже спохватились. Решительный отпор, данный советским правительством, заставил их призадуматься, тем более, что массы настроены сочувственно к СССР и враждебно к политике Нанкина. Чжан-сун-лян заявил: «Мы не намерены держать постоянно в своих руках железную дорогу, не считаясь с правами на нее СССР».

Снова выступает двуличие китайской буржуазии, идущей на поводу у империалистических держав.

СССР достаточно силен, чтобы дать должный военный отпор зарвавшимся генералам. И китайские генералы, дорожающие своими жизнями, отлично это знают. Красная армия обладает такой и материальной и моральной мощью, чтобы в течение нескольких дней очистить дорогу от белогвардейщины.

Но проводя действительно миролюбивую политику, не прикрываясь лживыми фразами о мире, как это делают социал-демократы-пацифисты, Союз Советских Социалистических Республик не поддавался на очередную провокацию, а еще раз перед лицом трудящихся всего мира доказал, что он борется за действительный мир; не желая напрасно вовлечь в войну трудящиеся массы Китая и СССР.

Интересно при этом отметить поведение самих трудящихся китайцев, живущих в СССР и других странах и их отношение к советско-китайскому конфликту.

На митинге в Хабаровске на десятках знамен китайских рабочих организаций было написано: «Мы, китайские рабочие, требуем прекратить бесчинства и восстановить дружественные отношения с трудящимися Советского Союза». Комитет революционных китайцев, проживающих в Германии, выпустил воззвание, в котором подчеркивает, что именно советское рабоче-крестьянское государство первым отказалось от всех тех прав и привилегий, которыми пользовалась царская Россия и призывает «всеми силами защищать Советский Союз—социалистическое отечество трудящихся всего мира».

Китайские рабочие грузчики Эгершельда (Владивосток) заявили на митинге: «Дружбу, связывающую трудящихся СССР с многомиллионным китайским народом, мы не порвем в угоду империалистам и их китайским агентам, но мы заверяем советское правительство, что всегда готовы к отпору, мы всегда в любой момент готовы встать на защиту СССР».

Китайская делегация на антиимпериалистическом конгрессе опубликовала заявление, в котором клеймит позором предательское поведение Второго Интернационала и его печати, в особенности «Форвертс» по отношению к китайскому пролетариату, а также гнусную роль Второго Интернационала в связи с событиями на КВЖД.

Печать сообщила о восстании одного китайского полка в Харбине, о массовом дезертирстве в китайских войсках. Китайские генералы, посеявшие ветер, пожнут бурю. Сейчас они ищут третьих лиц, через посредство которых им бы удалось разрешить конфликт. На выступление французского правительства о посредничестве советское правительство ответило отказом. С Китаем мы можем, должны договориться сами, а между тем китайское правительство продолжает играть на руку империалистическим державам. Чрезвычайно характерно в этом отношении сообщение шанхайского корреспондента немецкой газеты «Франкфуртер Цейтунг». Его статья написана до последних событий и озаглавлена «Борьба за Маньчжурию».

«...Мукденские властители, по признанию даже всех прогрессивных китайцев,—пишет этот корреспондент,—почти все могут быть подкуплены или уже подкуплены той иностранной державой, которая больше платит. Губернаторы Маньчжур-

ских провинций попрежнему рассматривают и сейчас государственные доходы, как свой личный доход.

КВЖД обладает не только огромной коммерческой ценностью, но она является и подлинной носителем культуры, построившей и содержащей школы, больницы, клубы, целые отрасли промышленности, телефонные и телеграфные линии. Во всем Китае лишь на КВЖД полностью и целиком осуществлен 8-ми часовой рабочий день. Профсоюзы на КВЖД и на ее предприятиях являются единственными в Маньчжурии. Советское правительство все время заявляло о своей готовности вести переговоры об основах дружественного соглашения. Однако, в целях изгнания русских из Маньчжурии наряду с китайцами в Маньчжурии действуют и международные факторы. Этими факторами, рука которых чувствуется и в самом Нанкине, являются в первую очередь Япония и Англия, заинтересованные в том, чтобы отношения между СССР и Китаем были прерваны».

«От одного англичанина, состоящего на службе в английской разведке и занимающего ответственное положение,—продолжает корреспондент, я знаю, что в последние годы 8 английских офицеров вели в Харбине среди китайцев широко поставленную пропаганду против советского правительства. Подписание англо-китайского договора дало англичанам новую силу; это проявилось в Харбине уже в начале нынешнего года, когда в один прекрасный день английский консул попросту обратился к полиции и заставил ее запретить местную советскую газету из-за какой-то не понравившейся ему статьи. В сотрудничестве с китайскими властями в Маньчжурии, а также с иностранными властями работают и русские белогвар-

дейцы. В штабе Чжан Сюэ-ляна имеются не только японские и другие советники, но также и русские белогвардейские генералы. Теперь имостранным державам выгодно натравить друг на друга Китай и СССР под лозунгом «красная опасность». Но это—только маневр, цель которого отвлечь внимание населения от действительного положения вещей. Лишь после того, как советские русские будут вытеснены из Маньчжурии, начнется подлинная борьба за обладание Маньчжурией».

Несомненно, что со стороны международного капитала мы будем иметь в ближайшие годы еще не одну попытку наступления на Советский Союз. Захват Китайско-Восточной дороги, как мы видели выше, усилил игру международного капитала вокруг советского имущества. Мы видим сейчас воочию, как переплелись интересы различных государств на Дальнем Востоке.

Мы должны быть готовы к тому, чтобы не поддаться на провокацию империалистов.

Но мы никогда не позволим захватчикам перешагнуть наших границ и на всякие попытки разбойничьих налетов на нашу территорию сумеем ответить решительным отпором.

События последних дней подчеркнули с явной очевидностью два положения—стремление империалистических держав взять Китайско-Восточную жел. дорогу в свои руки и второе—нарушить мирное строительство в СССР налетами на наши границы.

Любопытно, что еще 25 июля государственный секретарь (министр иностранных дел) Соединенных Штатов Америки Стимсон обратился с секретным письмом к пяти державам, предлагая им создать комиссию, которая разобрала бы на месте причины

конфликта и приняла бы решительные меры против его виновников.

Он же предлагал назначить управляющим дорогой представителя одной из *незаинтересованных* в КВЖД держав, который обеспечил бы интересы всех *заинтересованных* государств в бесперебойной работе дороги.

Это означает, по существу, переход КВЖД в руки империалистических держав и наносит открытый удар прямым интересам Китая и СССР. И несмотря, однако, на это, нанкинское правительство идет на такой сговор, ведет свою линию на интернационализацию дороги. Установление контроля международного капитала над КВЖД означает экономическое и политическое закабаление Северной Маньчжурии иностранцами, потерю всех тех преимуществ, которыми пользовалась эта область при совместном владении дорогой СССР и Китая. Китай в еще большей степени становится колонией иностранного капитала, чем это было до сих пор.

И в то же самое время, когда буржуазные газеты всего мира ведут травлю против Советского Союза, оправдывая наглые действия китайских бандитов, на наших границах производятся налеты белогвардейских шаяк.

Спешно роются окопы вдоль линии КВ жел. дороги. Продвигаются новые воинские части к нашим границам. Не прекращаются нападения белых банд на мирное население приграничных территорий и наши части. Из Красной армии уже вырвано несколько жертв, в результате обстрела белогвардейцами наших частей.

Были уже попытки перешагнуть границы Советского Союза. В районе Сунгари, озера Ханки и вблизи Благовещенска, пользуясь прикрытием китайских войск, белобандиты напали на наших погра-

ничников, но решительными мерами наших частей были рассеяны.

Китайская военщина, таким образом, творит кайнову работу, провоцируя войну между Китаем и СССР. Напряжение на наших восточных границах достигло крайних пределов.

Но Красная армия готова к отпору. Опираясь на твердую поддержку со стороны трудящихся масс, она может очистить дорогу от белобандитов в течение нескольких дней. Однако, советское правительство до конца выдерживает твердую линию мира и не желает из-за безответственных действий зарвавшихся хунхузов втягивать трудящиеся массы Китая и СССР в кровопролитную войну.

Однако, всякому терпению есть предел. Ответственность за срыв дела мира падает на голову китайских генералов и их хозяев — иностранцев.

Реввоенсовет Сибирского Военного округа в своем обращении к командирам, политработникам и красноармейцам подчеркнул необходимость настороженности и боевой готовности армии в этот решительный момент.

«Проявляя непреклонную волю к миру,—говорится в этом обращении,—наше правительство стремится всеми мерами избежать этой войны в целях обеспечения мирного труда рабочих и крестьян над выполнением великих строительных задач.

Но терпение наше имеет пределы. *Всякий новый шаг сорвать, — усложнить, поставить под угрозу осуществление наших задач встретит самый жестокий отпор штыков Красной армии.* Не допустить разрешения конфликта войной зависит от поведения наших врагов. Положение обязывает Красную армию бдительно следить за поведением врага. *Перед лицом опасности войны Реввоенсовет округа призывает вас к бдительности,*

сплочению боевых рядов, к упорной учебе и готовности в любой час дать достойный отпор завлавающимся врагам. Наша боевая готовность — лучший залог мира, лучшая гарантия мирного социалистического строительства».

С удесятенными силами, с еще большим подъемом энергии трудящиеся массы Советского Союза должны взяться за дело укрепления хозяйства. Быстрее двинуть индустриализацию страны, укрепить сельское хозяйство, создать прочные финансы, поддерживать займы — вот боевые задачи наших героических будней.

Вероломное нападение хунхузских заправил на советских граждан в Китае, захват дороги — это есть лишь один из моментов борьбы мирового капитала против страны социалистического строительства — Советского Союза.

Трудящиеся Сибири и Дальнего Востока, с особенной чуткостью относящиеся к событиям, прекрасно сознают, что за их спинами не только поддержка всего многомиллионного трудящегося населения рабоче-крестьянской страны, но и поддержка мирового пролетариата.

Нарушить мир мы не желаем, но если нас капиталисты втянут в новую бойню, они, посеявшие ветер, пожнут бурю.

