

В. Э. Молодяков

Продажа Советским Союзом в 1935 г. Китайской Восточной железной дороги (КВЖД) правительству Маньчжоу-го – государства, находившегося под полным контролем Японии, – относится к числу важнейших событий советско-японских отношений в межвоенный период. Переговоры об этом велись еще в 1915–1916 гг., когда Япония предложила выкупить у России права на железнодорожную ветку Харбин-Куаньчэнцзы с прилегающей полосой отчуждения, находившуюся в той части Маньчжурии, которая по конвенции Извольского-Мотоно 1907 г. отошла в сферу влияния Японии. Мнения русских министров разделились, началась бюрократическая волокита, а последовавшая вскоре революция сняла вопрос с повестки дня. Во время гражданской войны и «союзной» интервенции на Дальнем Востоке КВЖД оказалась объектом борьбы «белых», «красных», китайцев, японцев и американцев. Наконец, в 1924 г. она прочно оказалась в руках СССР и пекинского правительства, вынужденного поручить контроль над дорогой диктатору Маньчжурии Чжан Цзолиню.

Несмотря на решимость Москвы навести порядок на КВЖД, на ней с самого начала нового этапа совместного управления было неспокойно. Поэтому в советском руководстве не было единого мнения относительно дальнейшей судьбы столь «беспокойного хозяйства». Разногласия отражали споры большевистских вождей о китайской революции, за эскалацию которой выступали генеральный секретарь ВКП(б) И. В. Сталин, ведущий партийный и коминтерновский идеолог Н.И. Бухарин и полномочный представитель (посол) в Пекине Л. М. Карахан. Неожиданно умеренную позицию занял «демон революции» Л. Д. Троцкий. Снятый в начале 1925 г. с поста председателя Реввоенсовета и народного комиссара по военным и морским делам, он оставался влиятельным членом Политбюро и имел непосредственное отношение к выработке дальневосточной политики. В 1926 г. он предложил продать КВЖД Китаю, против чего решительно выступил Бухарин, главный союзник Сталина. Однако, по утверждению Г. З. Беседовского, советского поверенного в делах в Токио в 1926–1927 гг., сам генсек задумался об этом уже в конце 1927 г.:

«Когда я приехал в Москву, мне пришлось беседовать со Сталиным по вопросу о КВЖД. Я изложил ему откровенно свои соображения и сказал прямо, что без создания частного акционерного общества и

коммерциализации дороги мы рискуем быть совершенно вытесненными с КВЖД. Сталин очень внимательно выслушал меня, но отнесся отрицательно к проекту коммерциализации дороги с нашим участием... На мои настойчивые указания, что вопрос должен быть все же так или иначе решен, ибо мы рискуем потерять все, не получив ничего, Сталин сказал совершенно спокойно, что он учитывает возможность потери дороги и не очень этим взволнован. “Если уж искать выход из создавшегося положения, то лучше всего не создавать никаких акционерных обществ с нашим участием, а просто продать кому-нибудь дорогу. И продать ее так, чтобы сохранить лицо и заострить антагонизмы между отдельными капиталистическими державами на Дальнем Востоке... Надо только решить, кому выгоднее всего можно продать КВЖД. Я думаю, что дороге надо продать японцам”»¹.

Перебежчик Беседовский – не лучший свидетель, но в данном случае нет оснований не верить ему. Он закончил мемуары в марте 1930 г. Первые официальные разговоры о продаже КВЖД начались только в декабре того же года. И начала их не Москва. После советско-китайского конфликта 1929 г., закончившегося сокрушительным поражением маньчжурской армии, назрела необходимость двусторонней конференции для урегулирования накопившихся проблем, связанных с КВЖД. После многочисленных проволочек с китайской стороны конференция началась только во второй половине мая 1930 г. и продолжалась без каких-либо результатов до конца года. 18 декабря председатель правления КВЖД Мо Дэхой объявил, что должен вернуться домой, и предложил главе советской делегации – заместителю наркома по иностранным делам Карахану выкупить дорогу за 200 млн. (к сожалению, документы не указывают, о какой валюте шла речь). Карахан ответил, что «это дешевле, чем на слом». Получается, что «Советское правительство должно было не только передать Китаю дорогу даром, но и еще приплатить денег, чтобы Китай эту дорогу взял». Затем он поинтересовался, не пропустили ли уважаемые гости один ноль в подсчетах, потому что за 2 млрд. СССР продаст дорогу хоть сейчас². 10 апреля 1931 г. Политбюро утвердило предложения Наркоминдела «Об основных принципах выкупа КВЖД» Китаем, постановив передать определение «справедливой выкупной цены дороги и ее имущества» специальной комиссии³. Переговоры продолжались все в том же вялотекущем режиме, но после оккупации Маньчжурии Квантунской армией во второй половине сентября 1931 г. ситуация радикально изменилась.

19 сентября Карахан затребовал от японского посла Хирота Коки подробную информацию о событиях в Мукдене, подчеркнув близость

¹ Беседовский Г. На путях к термидору. М., 1997, с. 250–251.

² Документы внешней политики СССР (далее ДВП). Т. XIII, с. 740–741.

³ ВКП(б), Коминтерн и Япония. 1917–1941 М., 2001, с. 62–63.

города к КВЖД, и о занятии станции Куаньченцзы – границы двух линий – японскими войсками. 25 сентября Хирота сообщил наркому по иностранным делам М.М. Литвинову, что в оккупированном Мукдене действует прежнее управление, что слухи о посылке частей Квантунской армии в Харбин вздорны и что войска будут выведены, как только наладится «нормальная жизнь». Никогда не благоволивший японцам Литвинов держался сухо, заявив об «оживлении деятельности белогвардейских банд» и о том, что «нормальная жизнь, очевидно, не наступает не только по вине китайцев». Председатель правления КВЖД Мо Дэхой, снова находившийся в Москве, «имел очень удрученный вид», как записал Карахан после очередной встречи. Его уже не слушали и поддерживать просьбы китайцев о вмешательстве в конфликт не собирались⁴.

Внешняя сторона дальнейших событий хорошо известна по официальным документам и дипломатической переписке, которые давно доступны историкам. Однако теперь у нас есть возможность увидеть и понять истинные причины решений Москвы и механизм принятия решений по недавно рассекреченным и опубликованным документам Сталина и его ближайших соратников. Что касается более широкой темы «Сталин и Япония», то итоговое исследование по данному вопросу, над которым работают Г. А. Бордюгов и автор этой статьи, еще впереди.

11 ноября Политбюро по предложению Сталина и председателя Совета народных комиссаров В. М. Молотова приняло директиву работникам КВЖД:

«Военные столкновения между китайскими и японскими войсками в районе Цицикара, видимо, перестают быть случайным эпизодом и могут принять серьезный и длительный характер. В связи с этим НКВД получил от правительства директиву о проведении строжайшего нейтралитета на КВЖД, в силу чего предлагается вам:

а) Ни в коем случае не соглашаться на использование частей охраны КВЖД для военных операций в полосе КВЖД, о чем наш консул должен заявить китайским властям⁵.

б) Ни в коем случае не соглашаться на перевозку китайских или японских войск по КВЖД.

в) Не допускать использования китайскими или японскими войсками линии КВЖД, станций и железнодорожных построек для установки военных позиций.

г) Открыто протестовать против попыток одной или другой воюющей стороны нарушить режим нейтралитета на КВЖД, сообщая каждый раз о таких попытках в Москву.

д) Не допускать заставок на дороге или попыток порчи путей и подвижного состава»⁶.

⁴ ДВП. Т. XIV, с. 529–535, 542–543, 548–551, 559–561, 590–593.

⁵ Сообщено властям провинции Гири 12 ноября через генеральное консульство в Харбине.

⁶ ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 71.

Директива точно отражает позицию советского руководства на первом этапе конфликта. «Правда» публиковала статьи, например, «Маньчжурия придавлена сапогом японских империалистов» (26 сентября) или «Оформление грабежа» (29 сентября), но официальные заявления были вполне корректными. 19 ноября Хирота напомнил Литвинову о благожелательном нейтралитете Токио в ходе советско-китайского конфликта 1929 г., намекнув, что Москве неплохо бы ответить услугой на услугу и не допускать использования КВЖД против Японии, отказавшейся перевозить китайские войска два года назад. Нарком решительно отверг такую аналогию, пояснив, что «нельзя отождествлять условия на ЮМЖД (принадлежавшая японцам Южно-Маньчжурская железная дорога – В. М.) с условиями на КВЖД»⁷.

Сталин пристально следил за происходящим. «Японцы сделали вид, что довольны... нашим нейтралитетом, – писал он 27 ноября наркому по военным и морским делам К. Е. Ворошилову. – Япония задумала захватить не только Маньчжурию, но, видимо, и Пекин с прилегающими районами... Более того, не исключено и даже вероятно, что она протянет руку к нашему Дальвосту (Дальнему Востоку – В. М.) и, возможно, к Монголии... Возможно, что этой зимой Япония не попытается тронуть СССР. Но в будущем году она может сделать такую попытку. Ее толкает на этот путь желание прочно засесть в Маньчжурии. Но прочно засесть в Маньчжурии она может лишь в том случае, если ей удастся посеять ненависть между Китаем и СССР. А для этого существует лишь одно средство – помочь китайским феодалам захватить КВЖД»⁸.

12 января 1932 г. советский полпред в Токио А. А. Трояновский получил от премьера Инукаи Цуёси заверения, что «японцы не нарушат наших интересов на КВЖД». В конце того же месяца японское командование, сославшись на необходимость доставки войск в Харбин для охраны своих граждан, обратилось за разрешением к советским представителям на КВЖД⁹, пояснив, что готово «уплатить сколько следует», но дав понять, что не остановится перед применением силы. Те, конечно, отказали со ссылкой на нейтралитет дороги. Запрос повторился. Карахан дал формальный ответ: КВЖД управляется совместно СССР и Китаем и проходит по китайской территории, поэтому, если Китай даст согласие на перевозку войск, возражений не будет. Но японцы чувствовали себя хозяевами положения: не дожидаясь ничего согласия, они погру-

⁷ ДВП. Т. XIV, с. 668–671.

⁸ Советское руководство. Переписка. 1928–1941. М., 1999, с. 161–162.

⁹ С января 1931 г. телеграммы из Харбина в Москву по вопросам КВЖД подписывались «Четверка»: генеральный консул, управляющий КВЖД, заместитель председателя правления и его помощник. В описываемое время тексты составляли трое: генконсул М. М. Славущий, управляющий Ю. В. Рудый и заместитель председателя правления С. М. Кузнецов – но подпись «Четверка» сохранялась.

зились в поезда и отправились на север. Управляющий дорогой Ю. М. Рудый и генеральный консул в Харбине М. М. Славущий протестовали, однако новый председатель правления Ли Шаогэн объяснил, что «не может ни в чем отказать японцам». Москва тянула время, ссылаясь на «не технический, а политический характер» вопроса (заявление Карахана 24 февраля), но в итоге перевозки были разрешены до Харбина и Цицикара, затем до Имяньбо, станции Маньчжурия и Хайлина, откуда Квантунская армия продолжала преследовать отступающих китайцев¹⁰.

Стремясь легализовать свой успех, экспансионисты в командовании и штабе Квантунской армии приступили к созданию «независимого» государства Маньчжоу-го, к которому должны были перейти все права Китая на КВЖД. Поставленная перед фактом Москва сочла за лучшее согласиться: советско-китайское управление дорогой стало советско-маньчжурским. 18 марта бывший президент компании ЮМЖД Ямамото Дзётаро «в частном порядке и конфиденциально», но со ссылкой на решение правительства, предложил Трояновскому обсудить вопрос о возможной «амальгамации ЮМЖД и КВЖД с объединением их в одно акционерное общество с участием в качестве акционеров японских, китайских (маньчжоугосских) и советских представителей». Фактически речь шла о продаже дороги, и в Кремле это поняли. 26 марта Политбюро утвердило представленный Караханом проект директивы полпреду: «Мы согласны продать дорогу, и Вы предполагаете, что если Ямамото имеет в виду уплатить за КВЖД ликвидными ценными бумагами известным образом амальгамированного маньчжурского железнодорожного общества, то сов(етское) пра(вительство) готово было бы, по Вашему мнению, и такой план обсудить»¹¹.

Перед новой беседой Ямамото «заболел» (в Кремле болезнь сочли «политической»), но с 13 мая к полпреду зачастил промышленник Фудзивара Гиндзиро, имевший обширные связи в политических кругах. Трояновский, проявив несвойственную советским дипломатам самостоятельность, предложил японцам отказаться от своих рыболовных прав в качестве платы за КВЖД. Политбюро возмутилось, но Сталин 26 июля писал Молотову и члену Политбюро Л. М. Кагановичу, остававшемуся «на хозяйстве» по партийным делам в отсутствие вождя: «Осуждать Трояновского за беседу с японцем незачем, так как мы сами поручили ему ведение зондажа на базе известных уступок. Насчет компенсации за КВЖД рыбой вы правы – мы такого поручения не давали ему, и он разводит отсебятину». Новые указания полпреду предписывали заявить о необходимости придать переговорам официальный статус и советовали «впредь воздержаться от этих разговоров о ком-

пенсации рыбой»¹². В начале июля Трояновский просил сообщить ему желаемую цену за КВЖД, но в Москве решили выждать ввиду неустойчивого курса иены. 29 августа Хирота поинтересовался у Карахана, «не продал ли бы Советский Союз КВЖД Японии?», и напомнил, что переговоры об этом уже велись с Китаем, и заявил, что Маньчжоу-го могло бы их продолжить. 6 сентября Карахан ответил, что советское руководство в принципе не возражает против переговоров¹³.

Несмотря на растущую враждебность со стороны Японии – пресса всего мира чуть ли не ежедневно твердила о скорой войне на Дальнем Востоке – Сталин сохранял нейтралитет: СССР отказал китайским генералам в помощи против Японии, не стал сотрудничать с Лигой Наций, не отвергал в принципе возможности признания Маньчжоу-го де-юре и согласился на обмен консулами и совместное управление КВЖД, что выглядело признанием де-факто. «Советская Россия явно предпочитает Маньчжоу-го анархии и дурному правлению китайских военных диктаторов. Более того, можно сказать, что нынешнее отношение обоих правительств – японского и советского – к Маньчжоу-го являет собой один из немногих примеров, доказывающих, что “капиталистическое” государство может вполне дружески сотрудничать с коммунистическим в том случае, когда ставки велики... Не столь важно, будет Маньчжоу-го признано или нет, пока Япония и Советская Россия могут поддерживать и укреплять свое согласие для защиты нового государства... и поддержания мира и порядка на прилегающих территориях»¹⁴. Напомним, что и Токио установил дипломатические отношения с собственным детищем, независимость которого была провозглашена 1 марта 1932 г., только 15 сентября того же года.

24 апреля 1933 г. новый японский посол в Москве Ота Тамэкичи предложил Карахану «заклучить какой-нибудь акт политического характера», намекнув на продажу КВЖД. 2 мая Литвинов ответил согласием продать дорогу Маньчжоу-го. 8 мая запротестовали перепуганные китайцы: посол Ян Хойцин вручил Карахану меморандум о том, что «все вопросы, касающиеся Китайско-Восточной железной дороги, должны по-прежнему регулироваться соглашениями, заключенными между Китаем и Советским Союзом в 1924 г., и должны решаться исключительно правительствами этих двух стран». Нанкин заявил, что не признает никакого соглашения о КВЖД, заключенное без его участия. В декабре 1932 г. Сталин пошел на восстановление дипломатических отношений с гоминьдановцами, хотя и обозвал их в письме к Молотову «мелкими жуликами»¹⁵, но теперь решил не считаться с «нанкинскими наполеон-

¹² Сталин и Каганович. Переписка. 1931–1936 гг. М., 2001, с. 189, 192–193; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 82–83, 88–89.

¹³ ДВП. Т. XV, с. 510–511, 794.

¹⁴ *Grande Julian*. Japan's Place in the World. London, 1934, p. 234–236.

¹⁵ Письма И. В. Сталина В. М. Молотову. 1925–1936 гг. М., 1996, с. 240–241.

¹⁰ ДВП. Т. XV, с. 20, 30–31, 66–75, 83, 93, 114, 124–127, 134–135, 142–143, 146–148, 705; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 77–78.

¹¹ ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 79–80; ДВП. Т. XV, с. 790–791.

чиками», как именovala их советская пресса. 12 мая 1933 г. Литвинов заявил, что соглашения «не ограничивают право СССР на продажу дороги кому бы то ни было, а тем более той власти, которая существует в Маньчжурии и фактически осуществляет там права и обязанности, вытекающие для китайской стороны из Пекинского и Мукденского соглашений». Короче говоря, гоминьдановцам показали на дверь.

23 мая японское правительство решило купить дорогу, если удастся договориться о цене, чтобы добиться полного контроля над Маньчжурией и прекращения коммунистической пропаганды. Формальным покупателем должно было выступать Маньчжоу-го – сделка подчеркивала его «независимость». 29 мая посол Ота сообщил в Наркоминдел о согласии маньчжурского правительства и предложении Японии выступить в качестве посредника¹⁶. 1 июня маньчжурские власти переименовали дорогу в Северно-Маньчжурскую, по аналогии с ЮМЖД, но советская сторона и в дальнейшем строго придерживалась прежнего названия.

Легкость, с которой Советский Союз решил расстаться с КВЖД, удивила многих. Японские газетчики усматривали в этом капитуляцию, за которой может последовать уступка Уссурийской железной дороги, Владивостока, Северного Сахалина, Камчатки. «Готовность продать КВЖД, – отмечал комментарий журнала “Большевик”, – представляется тому крылу японского империализма, которое выдвигает на первый план наступление на Советский Союз, удобной целью, расширяя которую можно предъявить свои претензии на весь Советский Дальний Восток»¹⁷. «Политика Советского Союза, – разъяснялось далее, – состояла в том, чтобы отстаивать в неизменном виде свои права на КВЖД как коммерческое предприятие *до тех пор, пока территория, по которой проходит дорога, не стала предметом политического спора между другими странами* (курс.авт. – В. М.)... С того момента, как территория КВЖД стала спорной территорией, Советский Союз, *поскольку он не предполагает принимать участия в этом споре путем поддержки той или другой стороны* (курс. авт. – В. М.), мог в соответствии со своими общими принципиальными установками выбрать линию переговоров о коммерческой реализации своих прав собственности на КВЖД». Литвинов перевел эти слова на язык практики, сказав (по слухам) на одном из заседаний Политбюро: «Лучше продать, чем просрать».

Переговоры о продаже КВЖД начались 26 июня 1933 г. в Токио. Советскими полномочными делегатами были новый полпред К. К. Юренев, заведующий II Восточным отделом НКВД Б. И. Козловский и вице-

председатель правления КВЖД С. М. Кузнецов. Маньчжоу-го представляли посол в Токио Дин Шиюань и вице-министр иностранных дел Охаси Тюити (все вице-министерские посты в Маньчжоу-го и большую часть постов директоров департаментов занимали японцы). «Честными маклерами» выступали директор Европейско-Американского департамента МИД Японии Того Сигэнори, будущий посол в СССР, и Ниси Харухико, начальник первой секции его департамента. Первый рабочий день 27 июня открылся речью министра иностранных дел Утида Косай, но более он в переговорах участия не принимал.

Оглашенный 3 июля советский меморандум определил основные принципы выкупа КВЖД – не только самой дороги, но и всего относящегося к ней хозяйства и имущества – подчеркнув экономическое значение магистрали, которое не зависит от сиюминутной конъюнктуры. С учетом изношенности оборудования и изменения экономического значения КВЖД, выкупная цена была определена в 250 млн. золотых руб., или 625 млн. иен. Половину суммы СССР соглашался получить японскими товарами на протяжении двух лет, другую – наличными по заключении соглашения (25%) и казначейскими обязательствами Маньчжоу-го, гарантированными японским правительством, на протяжении трех лет под 4% годовых (75%). Советские граждане и их имущество вывозились на родину за счет дороги. Отдельное соглашение должно было гарантировать продолжение советского транзита на максимально благоприятных условиях¹⁸.

Японцы – «независимость» Маньчжоу-го никого не обманывала – в ответ предложили 50 млн. иен (20 млн. золотых руб.), т. е. в 12,5 раз меньше. Мотивировки были просты: предельная стоимость дороги, по их подсчетам, не превышала 65 млн. иен; КВЖД только наполовину принадлежит СССР, значит, его доля составляет всего 32,5 млн. иен; поскольку Советский Союз в соглашениях 1924 г. взял на себя ответственность за все возможные финансовые претензии к дороге, возникшие до 9 марта 1917 г., ему можно заплатить указанную сумму, ничем конкретно не обоснованную, в отличие от названной Москвой. О порядке выкупа и передачи, дороги ничего не говорилось¹⁹. Токио уже предлагал «радикально разрешить проблему политически, с точки зрения общего положения дел и не углубляться в обсуждение вопросов технического характера»²⁰, т. е. не торговаться.

Порядок работы предполагал согласованное обнародование содержания переговоров. Как всегда, японцы предпочитали минимум огласки, их партнеры – максимум, рассчитывая извлечь из этого как можно больше выгоды. Советская делегация, оставив за собой право публиковать все свои предложения и ответы, отказалась обсуждать вопрос о

¹⁶ ДВП. Т. XVI. С. 279-281, 332-333, 831-833.

¹⁷ Кузнецкий Б. Каков смысл токийских переговоров о продаже КВЖД. – Япония. Сборник статей и материалов, с. 181–189. За этим псевдонимом (НКВД находился на Кузнецком мосту), вероятно, скрывался заведующий II Восточным отделом Б. И. Козловский.

¹⁸ ДВП. Т. XVI, с. 395–401.

¹⁹ Там же, с. 401.

²⁰ Цит. по: Япония. Сборник статей и материалов, с. 180.

праве собственности на дорогу как решенный соглашениями 1896 г. и назвала предложенную сумму смехотворной. Забуксовавшие по этой причине переговоры перевели в фазу конфиденциальных «промежуточных совещаний», но и они ничего не дали. Охаси начал пугать разрывом. 29 августа Политбюро с одобрения Сталина утвердило указания Юреневу: «Вам не следует уговаривать маньчжур откладывать разрыв переговоров, ставя себя в положение стороны, запуганной разрывом и поддающейся шантажу. На угрозу Охаси разрывом переговоров ответьте, что всю ответственность за разрыв возлагаете на маньчжурскую делегацию»²¹.

30 августа председатель правления КВЖД Ли Шаогэн пригрозил, что не будет созывать правление, пока Москва не уравнивает в правах советского управляющего и его маньчжурского помощника. 12 сентября четыре сотни бандитов-хунхузов напали на международный экспресс вблизи станции Пограничная, похитив 45 русских и 68 китайских пассажиров. 13 сентября Каганович сообщил Сталину данные разведки о том, что японцы готовятся захватить КВЖД путем насильственных перестановок в руководстве дорогой, и предложил нанести упреждающий удар, предав эти факты гласности. Сталин высказался за жесткий курс.

21 сентября заместитель Литвинова Г. Я. Сокольников²² предупредил японского посла, что у советского правительства имеются документы, которые будут опубликованы, если положение дел не изменится к лучшему. На следующий день в печати появилось официальное заявление, первая часть которого совпадала с представленным в Политбюро проектом Сокольникова, исправленным лично генсеком: «По достоверным сведениям, полученным советским правительством, маньчжурские власти, *по указанию японского правительства* (вставка Сталина. — В. М.), предполагают в ближайшие дни провести односторонне ряд перемен в управлении дорогой, совершенно нарушающих установленный порядок, в частности, предполагают грубо нарушить права, принадлежащие советскому управляющему дорогой, поставив его фактически в зависимость от маньчжурского помощника. В то же время, маньчжурские власти, *по указанию агентов японского правительства* (вставка Сталина. — В. М.), намечают ряд полицейских мероприятий против советских сотрудников на КВЖД». Заключительная часть заявления прямо отражала указания вождя: «Советское Правительство считает, что прямая ответственность за эти нарушения падает на Японское Правительство. Не Маньчжоу-го, которое бессильно и неспособно отвечать

за события в Маньчжурии, а Японское Правительство, являющееся действительным хозяином в Маньчжурии, должно нести прямую ответственность за все нарушения договоров на КВЖД, как и за подготовляющийся захват дороги»²³.

Это был вызов, на который японцы 24 сентября ответили арестами советских начальников служб КВЖД. Одобренный Сталиным 26 сентября проект ответа, который полпред Юренев вручил Хирота, недавно назначенному министром иностранных дел, гласил: «Сов(етское) пра(вительство) считает, что подобные действия японских властей в отношении КВЖД не могут не быть рассчитаны на срыв ведущихся переговоров о продаже КВЖД. Ответственность за последствия полностью несет японская сторона». Хирота ответил: «Если будут делаться такие заявления, обе стороны никогда не будут в состоянии идти по пути, по которому им следует идти», решительно отрицал причастность Японии к арестам, настаивал на суверенитете Маньчжоу-го и взял Охаси под защиту от обвинений в затягивании переговоров²⁴. 28 сентября Москва заявила, что не будет возобновлять переговоры до освобождения арестованных.

10 октября «Правда» и «Известия» опубликовали три донесения японского посла в Маньчжоу-го (он же командующий Квантунской армией) генерала Хисикари Такаси и одно донесение генерального консула в Харбине Морисима Морито, адресованное Хисикари. Первое, датированное 4 сентября, сообщало о мерах местных властей «в целях оказания давления на токийские переговоры» со ссылкой на телеграмму Охаси от 25 августа о том, что «ввиду задержки в токийских переговорах желательно прибегнуть к активным мерам давления». Хисикари поддержал план «твердо настаивать на проведении реформ в аппарате КВЖД, установлении твердой таблицы тарифов и перерасчета в рубли и на том, чтобы по всем вопросам, находящимся в компетенции управляющего, должна быть виза маньчжурского помощника, без которой действия управляющего не могут считаться действительными». Два других донесения от 9 сентября сообщали о совещании японских дипломатов и военных. Кроме введения обязательной визы маньчжурского помощника, «для продвижения переговоров» они предлагали развернуть репрессии против советских граждан, поощрять деятельность «белых», а также «заставить частных кредиторов предъявить дороге свои претензии, затем наложить арест на имущество дороги». Генерал-посол рекомендовал «быстро приступить к осуществлению всех указанных выше мероприятий», «с внешней стороны проводить их совершенно независимо от токийских переговоров» и «обратить

²¹ Сталин и Каганович. Переписка, с. 313; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 108.

²² Решением Политбюро от 25 мая 1933 г. Сокольников был назначен заместителем наркома по дальневосточным делам (Япония, Китай, Монголия); Карахан остался заместителем по Ближнему Востоку (Афганистан, Персия, Турция, Аравийские страны), а 23 июня 1934 г. был назначен полпредом в Турции.

²³ Сталин и Каганович. Переписка, с. 342–343, 349; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 109.

²⁴ Сталин и Каганович. Переписка, с. 363–364; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 111; ДВП. Т. XVI, с. 545–550.

особое внимание на сохранение сугубой секретности». Донесение Мориса от 19 сентября уведомляло посла о решении арестовать шестерых советских служащих, «ответственных за угон паровозов» и одного «виновного в неправильном расходовании средств дороги», что и было сделано 24 сентября²⁵.

Насколько можно верить этим документам? Иностранные аналитики отметили, что они не в полной мере соответствуют японским бюрократическим канонам и могут быть делом рук профессиональных фальсификаторов. Историк Дж. Ленсен полагал, что опубликованные Москвой тексты если и не подлинные в полной мере, то, несомненно, они основаны на аутентичных документах, попавших в руки советской разведки (в Токио циркулировали слухи об этом). При отсутствии неопровержимых доказательств подлинности или подложности вопрос остается открытым, пока не будут изучены «дешифранты», бывшие в руках Кагановича, который, конечно, не рискнул бы обманывать или «поддавливать» Сталина.

Токио отреагировал немедленно, о чем Каганович 12 октября доложил генсеку: «Первые отклики в японской печати на опубликованные ТАСС документы появились 10 октября, и в тот же день было напечатано первое заявление представителя министерства иностранных дел. В этом заявлении опубликование документов характеризовалось как нарушение международного доверия и утверждалось, что документы представляют собой фальшивки, что это опубликование может заставить Японию принять контрмеры, а если Советский Союз будет настаивать на своей позиции, то Япония “окажется вынужденной совершить решительный и окончательный шаг”. Газетные сообщения подчеркивали, что в военном министерстве особо возмущены и что оно предлагает потребовать от советского правительства взять обратно документы. Далее сообщалось, что министерство иностранных дел предполагает прервать переговоры о КВЖД и поручить Ота заявить в Москве протест против публикации фальшивых документов с требованием взять их обратно. Наконец, сообщалось, что решено выслать токийского корреспондента ТАСС за рассылку японским газетам текста сообщения ТАСС, несмотря на отказ Симбун рэнго (информационного агентства – В. М.) опубликовать его»²⁶.

Москва не только не испугалась и не взяла сказанное обратно, но ответила еще более решительными комментариями, что вынудило японцев «сдаться назад». На следующий день поступили известия, что переговоры о КВЖД не прерваны, что Япония по-прежнему готова выступать в качестве посредника, что мнение военного министерства не отражает позицию правительства, а корреспондента ТАСС просто вызвали для бе-

седы. МИД уже не настаивал так решительно на подложности документов, но оценил шаг Кремля как нарушение международного «политеса». Козловский и Кузнецов оставались в Токио, Юренев периодически встречался с Хирота, возвращаясь к вопросу о КВЖД и судьбе арестованных, но патовая ситуация сохранялась.

Сталин не терял времени даром. В октябре 1933 г. он отправил наркома Литвинова с официальным визитом в США, чтобы торжественно обставить возобновление дипломатических отношений. «Если в разговоре с Литвиновым Рузвельт будет добиваться некоторого сближения с нами или даже временного соглашения против Японии, – указывал генсек 24 октября, – Литвинов должен отнестись к этому благожелательно»²⁷. 21 октября он же дал команду Молотову и Кагановичу «начать широкую, осмысленную (не крикливую!) подготовку и обработку обществ(енного) мнения СССР и всех других стран насчет Японии и вообще против милитаристов Японии. Надо использовать также ГИЗ (Государственное издательство – В. М.) и другие издательства для издания соответствующих брошюр, книг. Надо знакомить людей не только с отрицательными, но и с положительными (есть ли) сторонами быта, жизни, условий в Японии. Понятно, что *выпукло надо выставить* (выделено автором – В. М.) отрицательные, империалистические, захватнические милитаристские стороны... Вообще надо начать длительную солидную (некрикливую) подготовку читателя против мерзавцев из Японии»²⁸. 25 октября в кремлевском кабинете вождя члены Политбюро совещались с пиарщиками – заведующим Отделом пропаганды и агитации ЦК А. И. Стецким, редактором «Правды» Л. З. Мехлисом и редактором «Известий» И. М. Гронским. В тот же день «Известия» напечатали статью К. Б. Радека «Динамит на Дальнем Востоке», днем позже в «Правде» появились «путевые заметки» по Японии и Корее, которых требовал Сталин. Разоблачительные публикации посыпались как из рога изобилия, особенно после резких слов вождя по адресу Японии в отчетном докладе XVII съезду партии 26 января 1934 г.

24 февраля 1934 г. шесть арестованных начальников служб КВЖД были освобождены из-под стражи и заменены новыми советскими представителями. 26 февраля переговоры о продаже дороги возобновились. Юренев известил Хирота, что Советский Союз согласен снизить цену до 200 млн. иен (67,5 млн. золотых руб.; половина суммы – товарами), если другая сторона возьмет на себя выплату выходных пособий советским служащим (около 30 млн. иен). Хирота взял переговоры на себя, но они все равно шли медленно. Только 26 апреля Охаси огласил ответ: Маньчжоу-го давало 100 млн. иен, включая выходные пособия. Стороны пошли на уступки, но до консенсуса было еще далеко.

²⁵ Япония. Сборник статей и материалов, с. 190–198.

²⁶ Сталин и Каганович. Переписка, с. 383.

²⁷ Там же, с. 403.

²⁸ Там же, с. 396–397.

25 мая Юренев «сбросил» 10 млн. иен. 23 июня Хирота предложил прибавить сумму выходных пособий к предложенным 100 млн. иен; ровно через месяц он говорил уже о 120 млн. иен. 26 июля Политбюро выработало новый вариант: 160 млн. иен (56 млн. золотых руб.) за дорогу; выходные пособия за счет Маньчжоу-го; японскими товарами покрываются уже не половина, а две трети выкупной суммы; денежная часть выплачивается наличными сразу по подписании соглашения (50%) и в четыре срока в течение трех лет (50%). «На случай дальнейшего падения курса иены и ввиду возможности в связи с этим поднятия индекса товарных цен в Японии сов(етское) пр(авительство) предлагает в отношении денежной части суммы выкупа установить так называемую золотую клаузулу, т. е. установить, что очередные платежи в иенах должны производиться с таким расчетом, чтобы они представляли золотой эквивалент соответствующих сумм в день подписания соглашения о продаже КВЖД». Одновременно предлагалось заключить соглашение о перевозках между СССР и Маньчжоу-го. 30 июля Юренев вручил этот ответ Хирота как окончательный²⁹.

Охаси, Хирота, Того требовали принятия японского варианта. 8 августа Каганович и Молотов запросили мнение Сталина о целесообразности провести через Козловского «личный» зондаж насчет цены в 150 млн. иен, на которую Москва могла бы согласиться, если бы ее предложил Хирота. Находившийся в отпуске вождь ответил решительным отказом: «Обращение Козловского к Хирота со своим личным предложением о цене КВЖД считаю нецелесообразным, так как оно может только усилить наглость японцев. Предлагаю не снижать пока цену, а на кампанию японцев ответить контркампанией в печати в духе того, что японцы не хотят покупать КВЖД, а хотят получить ее даром, либо захватить силой и объявить войну СССР, что японцы ведут агрессивную линию и ищут повода для войны с СССР». 9 августа Политбюро подтвердило прежнюю позицию³⁰.

13 августа «беспокойный и импульсивный» Охаси (выражение Того) известил Юренева, что покидает Токио. Маньчжоу-го возложило ответственность за срыв переговоров на Москву, пригрозив прекращением работы КВЖД и даже ее «отчуждением». С заявлениями в том же духе выступило руководство ЮМЖД. 18 августа Москва ответила подробным официальным сообщением об истории переговоров, вызвав недовольство японцев обнародованием предлагавшихся сумм³¹. Однако Сталин был недоволен: «Наша контркампания против японской лжи и провокации неудовлетворительна и беспомощна... Надо высечь

²⁹ ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 129–130.

³⁰ Сталин и Каганович. Переписка, с. 424–426; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 132–133.

³¹ ДВП. Т. XVII, с. 562–565.

НКВД за спячку, слепоту, близорукость... Предлагаю систематически опровергать ложь японской печати об СССР через ТАСС или в отдельных статьях. Нельзя зевать и спать, когда стоишь у власти!» – решительно заключил он очередное письмо Кагановичу³². 22 августа тот покаялся и известил вождя о только что опубликованной японской версии происходящего: «Хоть они в конце нападают, конечно, на нас, но все же тон такой, что-де они рассчитывают, что можно договориться»³³. В тот же день Того заявил протест Юреневу по поводу обнародования подробностей переговоров, а Политбюро приняло решение «Об опровержении вымыслов японской и маньчжурской печати».

У японцев были и другие рычаги воздействия. 13–14 августа 1934 г. по КВЖД прокатилась очередная волна арестов советских служащих, занимавших ключевые технические посты, по обвинению в причастности к крушениям поездов и нападениям на них (последнее было вызвано отказом местных властей охранять дорогу). 20 августа Политбюро утвердило ноту японскому правительству, 21 августа – протесты маньчжурским властям. Возлагая ответственность за аресты на японцев, Москва прямо увязала их со срывом переговоров. Вопрос так и остался неурегулированным до окончания переговоров о КВЖД³⁴.

25 августа Каганович сообщил Сталину последнее предложение Того – прибавить еще 10 млн. иен. 26 августа он предложил «лично» отправить Козловского к Того, чтобы выразить ему удовлетворение, но заявить о недостаточности уступки и о необходимости предварительного освобождения арестованных. Сталин ответил из Сочи, где проводил отпуск: «Поручить Козловскому заявить от себя Того, что ввиду проявленного японцами желания сделать новую, правда, незначительную уступку он лично готов попытаться убедить Сов(етское) пр(авительство) снизить цену на 10 млн. и довести ее до 150 млн. иен при неременном условии, что условия продажи КВЖД, изложенные в заявлении Юренева от 30 июля, будут приняты японцами». Резолюция Политбюро от того же дня повторила шифровку вождя слово в слово³⁵.

В излюбленном японцами стиле Того сделал предложение Козловскому «неофициально», но хотел получить официальный ответ, причем от Юренева. С согласия Сталина Политбюро велело Козловскому продолжать «неофициальные» переговоры, а Юреневу – разъяснить Того, что на большее рассчитывать не приходится³⁶. 6 сентября Хирота со-

³² Сталин и Каганович. Переписка, с. 439–440.

³³ Там же, с. 448–450.

³⁴ ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 135–136; ДВП. Т. XVII, с. 565–568, 572–576, 622–628, 675–677, 696–699, 815–817.

³⁵ Сталин и Каганович. Переписка, с. 456; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 136.

³⁶ Сталин и Каганович. Переписка, с. 469; ВКП(б), Коминтерн и Япония, с. 137–138; ДВП. Т. XVII, с. 582–583.

общил полпреду, что предложенная цена увеличивается до 130 млн. иен с условием, что дополнительные 10 млн. иен будут покрыты товарами, но полпред заявил, что «разочарован его предложениями» и что у него «нет надежды на то, что соглашение можно будет заключить в короткий срок». 10 сентября Политбюро предложило новый компромисс: «договориться на средней цене посредством разделения пополам разницы, оставшейся между советским предложением в 160 млн. иен и японским предложением в 130 млн. иен». Условия передачи дороги, подробно перечисленные в отдельном документе, предлагалось передать японцам, если Хирота примет предложение о цене³⁷.

В итоге вышло 145 млн. иен. Хирота продолжал торговаться, попросив сбросить еще 5 млн. иен, как будто не японцы настойчиво призывали «разрешить проблему политически» и не мелочиться. Сталину это, видимо, надоело, и 14 сентября он согласился. 19 сентября Юренев сообщил, что цифра в 140 млн. иен принята. «Очень приятно, – сказал Хирота, – что вопрос о цене урегулирован». Стороны приступили к техническим вопросам, причем все до мельчайших деталей: составлять ли новый баланс или осуществить сдачу-приемку по имеющимся описям – согласовывалось со Сталиным и обсуждалось на Политбюро. На этой стадии переговоров СССР пошел на ряд уступок, вроде применения «золотой клаузулы» при колебаниях курса иены более чем на 8% или на выплату процентов только с денежной части платежей, хотя не упускал случая подгонять партнеров не всегда приятными для них «сообщениями ТАСС»³⁸.

23 марта 1935 г., после 21 месяца переговоров, в Токио было подписано «Соглашение между Союзом Советских Социалистических Республик и Маньчжоу-Го об уступке Маньчжоу-Го прав Союза Советских Социалистических Республик в отношении Китайской Восточной железной дороги (Северо-Маньчжурской железной дороги)» из 14 статей³⁹. Согласованный текст на английском языке был выработан Ниси, Охаси, Козловским и Кузнецовым в ходе 15 заседаний между 1 февраля и 5 марта, парафирован Хирота и Юреневым 11 марта, а затем одобрен японским правительством и Тайным советом в присутствии императора Сёва и Тайным советом Маньчжоу-го в присутствии императора Пу И. Что касается советской стороны, то 11 февраля Политбюро постановило «предложить делегации в Токио всемерно ускорить переговоры по редактированию договора. Возникающие мелкие споры предоставляется решать самой делегации, которая должна запрашивать Москву лишь в случаях серьезных разногласий с японцами»⁴⁰.

³⁷ ВКП (б), Коминтерн и Япония, с. 139–140; ДВП. Т. XVII, с. 587, 819–820.

³⁸ Сталин и Каганович. Переписка, с. 499–500, 506–507, 517–518; ВКП (б), Коминтерн и Япония, с. 140–158; ДВП. Т. XVII, с. 601–603, 658–660, 680–683.

³⁹ ДВП. Т. XVIII, с. 178–180, 204–213.

⁴⁰ ВКП (б), Коминтерн и Япония, с. 157.

В отношении размеров и порядка выплат соглашение отражало компромисс, достигнутый на известных нам условиях. Японское правительство гарантировало обеспечение и трансфер всех причитающихся Советскому Союзу платежей. Несмотря на постоянные придирки маньчжурских властей, платежи, намеченные на 23 сентября 1936 г. и 23 июня 1937 г. были осуществлены в срок. Однако последний платеж, назначенный на 23 марта 1938 г., СССР смог получить только 4 января 1940 г., добившись этого от японцев только в ходе переговоров о заключении новой рыболовной конвенции. Предлогом для оттяжки были претензии частных лиц к дороге, причиной – кризис советско-японских отношений и отсутствие у Москвы возможности решить дело силой.

В день подписания соглашения в Харбине вице-председатель правления КВЖД П. А. Бандура и министр связи Маньчжоу-го Тин Чэньсю выполнили все формальности по передаче прав СССР на дорогу, а генеральный консул Славущий, выступая в Железнодорожном собрании в присутствии Ли Шаогэна, объявил об окончании переговоров. «За исключением крайне малого числа непримиримых противников СССР, – вспоминал Того, – японская общественность тепло приветствовала урегулирование проблемы КВЖД, видя в нем возведение мирными средствами преграды на пути экспансии России в восточном направлении»⁴¹. Литвинов и Хирота обменялись приличествующими случаю заявлениями о «плодотворном сотрудничестве» и «неутомимых усилиях» друг друга, похоже, искренне радуясь тому, что дело наконец-то сделано. КВЖД влилась в железнодорожную систему Маньчжоу-го, полностью контролируемую японцами.

История переговоров о продаже КВЖД показывает, что Сталин верно оценил ситуацию, сложившуюся в Маньчжурии в результате японской оккупации, противостоять которой СССР не мог. Отказавшись от железной дороги, советское руководство, разумеется, не перестало думать об укреплении своих позиций на Дальнем Востоке и в Центральной Азии, которая для Москвы была не менее важна, чем Маньчжурия для Токио. Уступка КВЖД, объединение транспортной сети Маньчжурии под японским контролем и уязвимость Амурской дороги в случае военного конфликта стали главными причинами сооружения Байкало-Амурской магистрали, стратегический характер которой сразу же отметил выдающийся геополитик Карл Хаусхофер, перерабатывая в 1936 г. для нового издания свой классический труд «Геополитика Тихого океана»⁴².

⁴¹ Того С. Воспоминания японского дипломата. М., 1996, с. 160.

⁴² An English Translation and Analysis of Major General Karl Ernst Haushofer's «Geopolitics of the Pacific Ocean». Studies on the Relationship Between Geography and History. Lewiston, 2002, p. 119, 159–161.

О возвращении КВЖД Сталин задумался только в 1943 г., приняв решение вступить в войну против Японии. Прикидывая годом позже, чем бы задобрить Москву, дабы удержать ее от этого шага, японские дипломаты рассматривали отказ от дороги как один из возможных вариантов. О ЮМЖД речи, разумеется, не было, но в 1945 г. Сталин решил забрать и ее. Советско-китайское соглашение от 14 августа 1945 г. объявило КВЖД (получившую официальное название Китайская Чанчуньская железная дорога), включая бывшую Южную ветку, т. е. ЮМЖД, собственностью СССР и Китая, которая будет эксплуатироваться совместно Обществом с правлением в Чанчуне исключительно в коммерческих целях. Соглашение было заключено на 30 лет, после чего, т. е. в 1975 г., дорога безвозмездно передавалась Китаю.

Произошло это гораздо быстрее – 31 декабря 1952 г. Отношения Москвы с Гоминьданом становились все хуже и переросли в открытую вражду с началом полномасштабной войны Мао Цзэдуна против Чан Кайши. Провозглашением 1 октября 1949 г. Китайской народной республики коммунисты закрепили свою победу, которая была бы невозможна без советской помощи. 14 февраля 1950 г. в Кремле были подписаны новые двусторонние документы, отменившие все договора и соглашения 1945 г. и решившие судьбу КЧЖД. Современные историки трактуют этот поступок Сталина как «беспрецедентную в международных отношениях уступчивость»⁴³. Режим перехода дороги к КНР был определен в коммюнике от 15 сентября 1952 г., а в последний день того же года в Харбине был подписан Заключительный протокол о ее передаче. В благодарственной телеграмме советскому руководству Мао Цзэдун говорил об «огромном вкладе Советского Союза в дело железнодорожного строительства в Китае». Однако надеждам Сталина на то, что теперь «русский с китайцем – братья навек», не суждено было оправдаться.

Колониальная Корея в зеркале секретных изданий японского генерал-губернаторства (1920–1945 гг.)

Л. В. Овчинникова

Даже в научных исследованиях историка возможно такое понятие, как подарок судьбы. Вдруг оказывается, что случайное приобретение потом станет поистине сокровищем для будущих изысканий. Моя родственница, Ф. И. Куликова-Шабшина с 1940 по 1946 г. провела (с небольшим перерывом) в Сеуле, где ее супруг был вице-консулом СССР. В драматические дни, когда завершилась вторая мировая война, советский дипломат приобрел через букиниста чемодан сброшюрованных в книгу текстов на японском языке, от которых спешил избавиться какой-то чиновник колониальной администрации. Эти документы были привезены в Москву, и чемодан с бумагами несколько десятилетий пролежал на антресолях. Оказалось, что большая их часть – секретные архивы японских спецслужб.

Ф. И. Куликова-Шабшина первая среди отечественных корейстов исследовала некоторые закрытые издания японского генерал-губернаторства, архивы тайной полиции. Она приводила отдельные данные из них в своих книгах «Очерки новейшей истории Кореи», «В колониальной Корее».

Однако без знания японского языка работать ей с этими материалами было трудно. И она передала содержание заветного чемодана автору этих строк. Вполне очевидно, какую огромную ценность представляют эти архивы для историков-востоковедов. Ведь они, словно зеркало, отражают как деятельность японских колониальных властей, так и настроения корейской общественности, ее отношение к японскому колониальному господству, проливают свет на многие вопросы национально-освободительной борьбы.

Отечественная ориенталистика создала немало трудов по этому периоду. Но наряду с объективными оценками и суждениями в них немало спорного, требующего переосмысления. Положение осложнялось тем, что долгое время советские корейцы были вынуждены следовать в своих трудах за официальной историографией КНДР. Она же, как известно, в угоду культу личности Ким Ир Сена, националистической доктрины «чучхе» искажала исторические факты, особенно касающиеся рассматриваемого двадцатилетия. В ней было много негативного, в частности, безымянность, отсутствие сведений о лидерах, участниках антияпонской борьбы, тем более, что многие впоследствии оказались жертвами тоталитарного режима КНДР. Образовалось немало «белых пятен», нерасшифрованных страниц колониальной истории страны.

⁴³ Ледовский А. М. Переговоры И. В. Сталина с Мао Цзэдуном в декабре 1949 – феврале 1950 г.: новые архивные документы. – Новая и новейшая история. 1997. № 1; Аблова Н. Е. История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). Минск, 1999, с. 238–252.