

Андриец Ульяна Михайловна

**КОМСОМОЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОЛОСЫ ОТЧУЖДЕНИЯ КВЖД КАК ФАКТОР
СОВЕТСКОГО ВЛИЯНИЯ В МАНЬЧЖУРИИ (1920-1928 ГГ.)**

В период с 1924 по 1935 гг. Китайско-Восточная железная дорога, имевшая важное экономическое, политическое и военно-стратегическое значение, находилась в совместном советско-китайском управлении, а в полосе отчуждения дороги жили и трудились советские граждане. Советское присутствие на КВЖД являлось важным условием политического влияния СССР в Северо-Восточном Китае, упрочить и расширить которое была призвана комсомольская организация. В статье показано, что деятельность комсомола в этой области значительно осложнялась политическими условиями, сложившимися в полосе отчуждения КВЖД в 20-е гг.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2016/11-1/2.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2016. № 11(73): в 2-х ч. Ч. 1. С. 16-19. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2016/11-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

Список литературы

1. **Александров Е. Б.** Проблемы экспансии лженауки // В защиту науки / отв. ред. Э. П. Кругляков; Комиссия по борьбе с лженаукой и фальсификацией научных исследований РАН. М.: Наука, 2006. Бюллетень № 1. С. 14-29.
2. **Лешкевич Т. Г.** Философия науки: традиции и новации: учебное пособие для вузов. М.: Изд-во ПРИОР, 1999. 413 с.
3. **Мартишина Н. И.** Наука и паранаука в духовной жизни современного человека. Омск: Издательство ОмГТУ, 1997. 178 с.
4. **Наука и квазинаука** / под ред. В. М. Найдыша. М.: Альфа-М, 2008. 320 с.
5. **Пружинин Б. И.** *Ratio serviens?* Контуры культурно-исторической эпистемологии. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2009. 423 с.
6. **Сурдин В. Г.** Наука и сенсация // В защиту науки / отв. ред. Э. П. Кругляков; Комиссия по борьбе с лженаукой и фальсификацией научных исследований РАН. М.: Наука, 2009. Бюллетень № 5. С. 126-145.
7. **Швырёв В. С.** Рациональность как ценность культуры. Традиция и современность. М.: Прогресс-Традиция, 2003. 176 с.
8. **Щеглова Л. В., Борисова Ю. В.** Роль эзотерики в современном научном познании // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7. Философия. Социология и социальные технологии. 2015. № 1 (27). С. 22-26.
9. **Ясперс К.** Смысл и назначение истории / пер. с нем. М.: Политиздат, 1991. 527 с.
10. **Shultes R.** Burning the Library of Amazonia // The Sciences. N. Y., 1994. Vol. 34. № 2. P. 24-31.

PARASCIENCE AS A SUBJECT OF SOCIO-PHILOSOPHICAL ANALYSIS**Andreev Artem Andreevich***Irkutsk State University of Railway Engineering
aartjom238@rambler.ru*

The article conducts a socio-philosophical analysis of parasience foundations. Social reasons of parasciences occurrence and spread in the modern society are examined. The specificity of parasience relation to mass consciousness of the modern society, and also the socio-cultural status of parasience are revealed. The vision, cultural-historical and social bases of parasience are determined. The author comes to the conclusion that parasience is a striking example of variability and uncertainty of mass consciousness in critical periods of the society development that testifies to deep changes occurring in contemporary culture.

Key words and phrases: science; parasience; society; mass consciousness; culture.

УДК 94(47).084.5

Исторические науки и археология

В период с 1924 по 1935 гг. Китайско-Восточная железная дорога, имевшая важное экономическое, политическое и военно-стратегическое значение, находилась в совместном советско-китайском управлении, а в полосе отчуждения дороги жили и трудились советские граждане. Советское присутствие на КВЖД являлось важным условием политического влияния СССР в Северо-Восточном Китае, упрочить и расширить которое была призвана комсомольская организация. В статье показано, что деятельность комсомола в этой области значительно осложнялась политическими условиями, сложившимися в полосе отчуждения КВЖД в 20-е гг.

Ключевые слова и фразы: история; полоса отчуждения КВЖД; эмиграция; комсомольская организация; отделы молодёжи; профсоюзы.

Андреец Ульяна Михайловна*Дальневосточный институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации
andrietsuljana@yandex.ru***КОМСОМОЛЬСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПОЛОСЫ ОТЧУЖДЕНИЯ КВЖД
КАК ФАКТОР СОВЕТСКОГО ВЛИЯНИЯ В МАНЬЧЖУРИИ (1920-1928 ГГ.)**

Проблемам международных отношений на Дальнем Востоке, истории КВЖД (Китайско-Восточной железной дороги) и российской эмиграции в Маньчжурии посвящены исследования Н. Е. Абловой [1; 2], Е. Е. Аурилене [3], И. К. Капран [5], М. В. Кротовой [7]. Но, несмотря на появление этих работ, необходимо привлечение новых источников и исследование различных аспектов истории КВЖД для более полного освещения этой темы, разработка которой позволяет понять динамику развития колониальной политики России и СССР в Маньчжурии, проанализировать взаимодействие и взаимовлияние советской и эмигрантской колоний в Северо-Восточном Китае. Данная статья посвящена деятельности комсомола в полосе отчуждения КВЖД, который являлся важным фактором влияния на советскую колонию в Маньчжурии.

В ноябре 1922 г. после освобождения Дальнего Востока от белогвардейских войск и интервентов и вхождения Дальневосточной республики в состав РСФСР особую остроту приобрела проблема Китайско-Восточной железной дороги, которая обладала важным экономическим, политическим и военно-стратегическим значением в регионе, обеспечивала связь Владивостока и Приморья с центром страны. В 1926 г. Н. И. Бухарин охарактеризовал КВЖД как «главную стратегическую жилу», сравнив дорогу с «революционным пальцем, запущенным в Китай» [8, с. 77].

Российско-китайский договор о постройке КВЖД был подписан в 1896 г. Территория для постройки и эксплуатации дороги представляла полосу отчуждения КВЖД, которая находилась под управлением русских властей до 1920 г. Затянувшаяся на Дальнем Востоке Гражданская война и борьба между антибольшевистскими правительствами привели к потере контроля над полосой отчуждения дороги. Полоса отчуждения КВЖД была преобразована китайским правительством в Особый район восточных провинций (ОРВП). После революции и Гражданской войны в полосу отчуждения КВЖД стали прибывать остатки белой армии и гражданское население, бежавшее от советской власти. По мнению большинства исследователей, количество российских беженцев в Китае в начале 1920-х гг. достигало 200 тыс. чел. [11, с. 39]. Центром русского расселения и общественно-политической жизни КВЖД, а также местом сосредоточения наибольшего количества военизированных организаций эмигрантов был Харбин, который имел особую ценность не только как «перевалочный пункт» для транспортировки различных грузов, но и как «коридор» для перехода советско-китайской границы и центр по разведывательной деятельности в отношении Японии [6, с. 101].

В 1920 г. на станции КВЖД Пограничная был впервые организован союз молодёжи, занимавшийся политпросветработой. В 1921 г. в Харбине состоялся съезд союзов молодёжи города Харбина и линии КВЖД, который вынес резолюцию о переходе союзов молодёжи на платформу РКСМ [10, д. 8, л. 10]. Руководство и управление комсомолом КВЖД осуществляли Северо-Маньчжурский комитет ВКП(б) и Северо-Маньчжурский комитет РКСМ, которые присылали в ячейки КСМ материалы партийных и комсомольских съездов и конференций, информационные письма и инструкции. Вновь созданные союзы молодёжи подвергались преследованиям со стороны китайских властей: комсомольские организации были взяты на учёт китайской полицией и японской контрразведкой, члены комитетов союза часто вызывались в полицию, а выступления представителей КСМ на профсоюзных митингах могли повлечь разгон профсоюзов и сулили неприятности с полицией. Данные условия не давали возможности наладить деятельность комсомольских организаций и влекли отход от комсомола значительной части молодёжи.

В начале 1922 г. Далькрайкомом РКСМ была разработана общая концепция работы комсомола в полосе отчуждения КВЖД, которая предполагала перевод союза на нелегальное положение и соблюдение строгой конспирации, проведение чистки КСМ от неблагонадёжных элементов (45% комсомольцев подверглись исключению), политическую работу внутри комсомольского ядра с целью подготовки кадров для ведения коммунистической агитации, организацию собраний и митингов в рабочих кварталах, систематическую борьбу против других юношеских организаций, стремящихся распространить влияние на рабочую молодёжь [Там же, д. 3, л. 158-159]. Политико-воспитательная работа в комсомоле была сосредоточена вокруг изучения революционного движения Китая, борьбы с шовинизмом по отношению к китайцам, ознакомления молодёжи с советским строительством.

Для объединения рабочей молодёжи и распространения влияния комсомольской организации в полосе отчуждения КВЖД были созданы отделы молодёжи при профсоюзных объединениях КВЖД, а ячейки РКСМ были переведены на положение комфракций в отделах молодёжи. Официально работой отделов молодёжи руководил Центральный отдел молодёжи при Совете профессиональных и производственных союзов (СПС), состоящий из коллегии в 3 чел. Однако эта же коллегия входила в состав бюро областного комитета РКСМ. Находясь на легальном положении, отделы молодёжи вели преимущественно культурно-просветительскую работу, участвовали в создании спортплощадок, творческих кружков, струнного оркестра, библиотек, при них были созданы пионерские ячейки. В области экономико-правовой сферы отделы молодёжи занимались улучшением экономического положения рабочей молодёжи КВЖД, способствовали организации производственного ученичества, медосвидетельствований рабочих, нормированию рабочего дня. При Центральном отделе молодёжи из безработных членов РКСМ и отделов молодёжи была создана артель электромонтёров [Там же, д. 15, л. 52 об.]. К началу октября 1922 г. в полосе отчуждения КВЖД имелось 9 ячеек РКСМ, в которые входило около 100 чел., а также 12 отделов молодёжи, членами которых состояли 400 чел. [Там же, л. 51].

Советизация Дальнего Востока актуализировала необходимость установления дипломатических отношений с Китаем и возвращения контроля над КВЖД. В 1924 г. между СССР и Китайской Республикой было подписано «Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов», согласно которому между странами восстанавливались нормальные дипломатические и консульские отношения, а также признавались ничтожными все акты, заключённые царским правительством, затрагивающие суверенные права и интересы Китая. В этом же году был подписан документ, установивший совместное советско-китайское управление КВЖД. В октябре 1924 г. на КВЖД появилась советская администрация. Советское присутствие на дороге было важным условием политического влияния в Маньчжурии, к которому стремилось руководство СССР. Однако совместное управление дорогой не устранило существующих противоречий, а напротив, привело к дальнейшему обострению советско-китайских отношений.

Во второй половине 20-х гг. активизировались белоэмигрантские центры, участвовали провокации на советско-китайской границе. В связи с этим наиболее важным направлением работы КСМ была борьба с некоммунистическими молодёжными организациями, среди которых наибольшим влиянием пользовались Христианский союз молодых людей, Союз мушкетёров, Союз крестоносцев, Студенческое общество обновлённой России, Оплот монархии, скаутские отряды и др. В марте 1925 г. в Харбине при комсомольской организации с целью ведения разведывательной и контрразведывательной деятельности в отношении белогвардейских молодёжных организаций и защиты от нападений со стороны последних была создана «Боевая дружина» – военная группа, находящаяся на нелегальном положении и формировавшаяся из политически выдержанных,

физически развитых комсомольцев (в феврале 1926 г. она насчитывала 185 чел.), командный состав дружины на 70% составляли партийцы [9, д. 575, л. 39]. «Боевая дружина» была разбита на «десятки» во главе со Штабом, подчинённым непосредственно Губбюро РКП(б) и Губкомом РЛКСМ, с которыми согласовывались основные выступления. Дружина вела борьбу с эмигрантскими молодёжными организациями, а также являлась подсобной боевой организацией партии, организовывала аппарат связи, распространяла листовки, вела подготовку к забастовкам, осуществляла охрану партийных, комсомольских и профсоюзных собраний. При «Боевой дружине» были также созданы две группы из девушек для проникновения в белогвардейские молодёжные организации и ведения разведки [Там же, л. 6]. В 1925 г. во время проезда в Пекин полпреда СССР в Китае Л. М. Карахана дружина была мобилизована для охраны линии в Харбине. Кроме того, 12 дружинников с разрешения Губкома КСМ и Губбюро РКП(б) были уполномочены вести разведывательную деятельность в связи со сведениями о готовящемся покушении на Карахана [Там же, л. 3]. Однако главным направлением деятельности дружины были массовые драки и индивидуальные избиения членов эмигрантских объединений молодёжи. В феврале 1926 г. Губком РЛКСМ указал на политическую отсталость членов дружины, халатное отношение к комсомольским обязанностям и отметил, что «у некоторых боевиков романтизм преобладает над классовым сознанием. Для них драка – цель, некоторым безразлично кого бить. В этом причина драк в среде самих комсомольцев» [Там же, л. 40]. Вскоре после ареста и осуждения некоторых боевиков за бандитизм «Боевая дружина» была преобразована в запасную (мобилизационную) часть, целью которой являлась оборонительная работа и охрана советских и профсоюзных учреждений [Там же, л. 41].

В условиях запрета коммунистической пропаганды, нелегального положения большевистской партии и комсомола в Маньчжурии, важную роль в советизации рабочих и служащих КВЖД играли профсоюзные организации. Понимая это, китайские власти оказывали давление на профсоюзы. В декабре 1924 г. были произведены аресты профработников, изъятия коммунистической литературы и плакатов. В сентябре 1925 г. начальник Главного полицейского управления ОРВП генерал Цзинь издал приказ о самоликвидации профсоюзов. Вместе с этим были ликвидированы и отделы молодёжи, находящиеся при профорганах и получающие от них материальную поддержку. Аресты членов отделов молодёжи, запрет собраний и лекций, отъём красных галстуков и значков с изображением Ленина у пионеров стали распространёнными явлениями [10, д. 93, л. 4 об.]. Ситуация ещё более обострилась, когда в январе 1926 г. на КВЖД возник первый крупный конфликт, грозивший вылиться в военное столкновение СССР и Китая. Поводом конфликта стал вопрос об уплате за военные перевозки по дороге. Чжан Цзолин, воевавший за контроль над Пекином, нуждался в провозе по КВЖД своих войск. По установленному порядку за эти перевозки должна была вноситься плата в размере 50% обычного тарифа, но китайские военные власти ничего не платили [4, с. 96]. В декабре 1925 г. управляющий дороги А. Н. Иванов издал приказ, запрещающий бесплатно пользоваться железной дорогой для воинских частей и грузов. В январе 1926 г. им был издан приказ о прекращении движения по южной линии КВЖД, откуда возвращались войска Гиринской провинции. В ответ на это управляющий дорогой был арестован. Главной начальствующий в полосе отчуждения генерал Чжан Хуаньсянь приказал закрыть все профсоюзные комитеты дороги, были произведены аресты советских граждан. В это же время произошло столкновение «Боевой дружины» КСМ с представителями мушкетёрского отряда «Чёрное кольцо», в результате которого начальник отряда Гомонилов был убит. По обвинению в убийстве русского эмигранта вскоре было арестовано около 70 комсомольцев.

В период начавшегося конфликта губернский комитет ВКП(б) возложил на комсомол обязанности по обеспечению связи между партийными ячейками, распространению листовок и мобилизации боевых сил на случай самообороны или выступлений. В течение 3 часов организация была приведена в состояние боевой готовности [9, д. 575, л. 46]. За время конфликта было распространено около 100 тыс. листовок на русском и китайском языках, «Боевой дружиной» был разработан план захвата оружия у китайской полиции, который, однако, не удалось претворить в жизнь [Там же, л. 4].

22 января 1926 г. советское правительство передало министру иностранных дел Ван Чжэнтину ультимативные требования, согласно которым китайские власти в трехдневный срок должны были полностью восстановить порядок на КВЖД и освободить Иванова. 24 января 1926 г. в Мукдене было подписано соглашение об освобождении А. И. Иванова, о восстановлении нормального сообщения на железной дороге и о производстве китайских военных перевозок по ранее существовавшим правилам [2, с. 166]. 29 января были выпущены арестованные комсомольцы, к которым, согласно медицинскому освидетельствованию, в полиции применялись пытки [9, д. 575, л. 46].

В октябре 1927 г. Далькрайком ВЛКСМ указал на недостатки в работе Северо-Маньчжурской комсомольской организации и наметил приоритетные направления работы этой организации: ознакомление комсомольцев с ходом социалистического строительства, изучение Китая и проблем китайской революции, борьба с шовинизмом, разъяснение национальной политики партии и советской власти, «борьба с беспечностью и несоблюдением правил нелегальной работы» и совершенствование «техники конспирации» [Там же, д. 730, л. 61 об.].

С 1926 г. КВЖД являлась постоянным источником напряжённости в советско-китайских отношениях, апогеем которой стал конфликт 1929 г., когда войска Чжан Сюэляна захватили КВЖД и арестовали советских служащих дороги. В результате успешных боевых действий Особой Дальневосточной армии статус-кво на КВЖД был восстановлен. Однако уже в 1935 г. сложная внешнеполитическая ситуация и тяжёлое экономическое положение КВЖД, связанное в т.ч. с мировым экономическим кризисом, вынудили СССР уступить права на КВЖД вновь созданному государству Маньчжоу-Го (фактически продать дорогу Японии).

Перед советским представительством стояла задача объединить вокруг себя советское население полосы отчуждения КВЖД. Наряду с профсоюзными организациями и комитетами партии комсомол являлся каналом

советского влияния на КВЖД. Однако деятельность РКСМ и подчинённых ему отделов молодёжи значительно осложнялась политическими условиями, в первую очередь, стремлением китайских властей установить полный контроль над деятельностью дороги и, соответственно, противодействовать любым формам коммунистической пропаганды, а также наличием в полосе отчуждения КВЖД большого количества лиц, враждебно относящихся к советской власти.

Список литературы

1. **Аблова Н. Е.** История КВЖД и российской эмиграции в Китае (первая половина XX в.). Мн.: БГУ, 1999. 316 с.
2. **Аблова Н. Е.** КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: НП ИД «Русская панорама», 2004. 431 с.
3. **Аурилене Е. Е.** Российская диаспора в Китае. 1920-1950-е гг. Хабаровск: Издательский дом «Частная коллекция», 2008. 268 с.
4. **История Северо-Восточного Китая XVII-XX вв.:** в 2-х ч. Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1989. Ч. 2. 452 с.
5. **Капран И. К.** Повседневная жизнь русского населения Харбина (конец XIX в. – 50-е гг. XX в.). Владивосток: ДВФУ, 2011. 202 с.
6. **Кротова М. В.** Советская колония в Маньчжурии в 1920-х – 1930-х гг. // Актуальные проблемы исследования истории КВЖД и российской эмиграции в Китае: сб. научных трудов. Хабаровск: ДВГГУ, 2008. С. 99-104.
7. **Кротова М. В.** СССР и российская эмиграция в Маньчжурии (1920-е – 1950-е гг.): автореф. дисс. ... д.и.н. СПб., 2014. 45 с.
8. **Письма И. В. Сталина В. М. Молотову. 1925-1936 гг.:** сборник документов / сост.: Л. Кошелева, В. Лельчук, В. Наумов, О. Наумов, Л. Роговая, О. Хлевнюк. М.: Россия молодая, 1995. 303 с.
9. **Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ).** Ф. М-1. Оп. 23.
10. **РГАСПИ.** Ф. М-19. Оп. 1.
11. **Чаныгин И. В.** Дальневосточная российская эмиграция (1920-1930-е гг.). Иркутск: Изд-во ИГУ, 2013. 94 с.

**KOMSOMOL ORGANIZATION OF THE RIGHT-OF-WAY OF THE CHINESE EASTERN RAILWAY
AS A FACTOR OF SOVIET INFLUENCE IN MANCHURIA (1920-1928)**

Andriets Ul'yana Mikhailovna

*Far Eastern Institute of Management (Branch) of the Russian Presidential Academy
of National Economy and Public Administration
andrietsuljana@yandex.ru*

In the period from 1924 till 1935 the Chinese Eastern Railway, which had major economic, political and military-strategic importance, was under joint Soviet-Chinese administration, and Soviet citizens lived and worked in its right-of-way. Soviet presence at the Chinese Eastern Railway was an essential condition for political influence of the USSR in Northeast China, and the Komsomol organization was intended to strengthen and expand it. The article shows that the activity of Komsomol in this sphere was significantly complicated by political conditions prevailing in the right-of-way of the Chinese Eastern Railway in the 1920s.

Key words and phrases: history; right-of-way of Chinese Eastern Railway; emigration; Komsomol organization; youth departments; trade unions.

УДК 94(930):329.63

Исторические науки и археология

В данной статье рассматривается актуальная на сегодняшний день проблема, связанная с протестным движением немецких граждан против исламизации Германии и Европы под названием «ПЕГИДА». Целью статьи является анализ характера движения и причин его возникновения. Автором анализируются история, программные документы, а также влияние праворадикальных и особенно популистских сил на качественное развитие движения. Особое внимание при исследовании уделено феномену локального патриотизма и традиционализма как основных причин генезиса гражданского протеста. В заключение, на основании проделанного анализа, раскрываются природа и характер движения.

Ключевые слова и фразы: Дрезден; протест; демонстрация; исламизация; исламизм; мигранты; традиционализм; правый популизм; Альтернатива для Германии.

Антонов Александр Евгеньевич

*Кемеровский государственный университет
derchef.kem@mail.ru*

«ПЕГИДА» КАК ДВИЖЕНИЕ ГРАЖДАН ПРОТИВ ИСЛАМИЗАЦИИ

Движение гражданского протеста было организовано силами небольшого круга людей, которые провели свою первую демонстрацию 20 октября 2014 г. в городе Дрездене. Вскоре после этого движение «ПЕГИДА» стало весьма известным в общественных и политических кругах Германии. Движения наподобие «ПЕГИДА»