

ИСТОРИЯ / HISTORY**Коммерческое агентство Уссурийской железной дороги в Шанхае и создание прямого железнодорожно-водного сообщения между Шанхаем и Маньчжурией (1923–1926 гг.)**

© 2024

DOI: 10.31857/S0131281224050113

Сунь Ичжи

Лаборант-исследователь, Институт истории Санкт-Петербургского государственного университета (адрес: 199034, Санкт-Петербург, Менделеевская линия, 5). ORCID: 0000-0002-2656-2859. E-mail: yizhisun961203@gmail.com

Статья поступила в редакцию 20.05.2024.

Аннотация:

Статья посвящена истории коммерческого агентства Уссурийской железной дороги в Шанхае и его роли в создании прямого железнодорожно-водного сообщения между Шанхаем и Маньчжурией. После окончания Гражданской войны и занятия красными Владивостока в конце 1922 г. советская власть начала восстанавливать экономику и торговлю на Дальнем Востоке. В противовес Японии планировалось создание «восточного направления» прямого сообщения между Шанхаем и Маньчжурией. В «восточном направлении» пересадочным пунктом между Шанхаем и Маньчжурией должен был стать Владивосток. Товары, прибывшие водным путем из Шанхая во Владивосток, планировалось посредством Уссурийской железной дороги довести до границы с Китаем и далее по Китайско-Восточной железной дороге доставить до Харбина. Уссурийская железная дорога была главным инициатором создания «восточного направления». Для полноценной работы в конце 1923–1924 гг. было создано сначала отделение, а потом и Коммерческое агентство Уссурийской железной дороги в Шанхае. Однако план создания прямого железнодорожно-водного сообщения между Шанхаем и Маньчжурией через Владивосток не был полностью реализован, поскольку не был решен вопрос о выдаче прямых транспортных документов. Главной причиной провала «восточного направления» стал межведомственный конфликт. Присутий представителям руководства обеих сторон – Шанхая (Шанхайское коммерческое агентство Уссурийской железной дороги и Доброфлот) и Москвы (Наркомпуть и Наркомвнешторг) – «ведомственный патриотизм» за три года так и не позволил ни на одном из уровней решить вопрос, от которого напрямую зависела реализация советских торговых интересов в Шанхае.

Ключевые слова:

Шанхай, Китай, Владивосток, СССР, торговая связь, Уссурийская железная дорога, Китайско-Восточная железная дорога.

Источники финансирования:

Исследование выполнено в рамках совместного проекта «Китайско-Восточная железная дорога как трансграничная социокультурная система: история строительства, реконструкция и моделирование механизмов охраны культурного наследия» при поддержке Российского научного фонда (№ 23–48–00004, URL: <https://rscf.ru/project/23-48-00004/>) и Государственного фонда естественных наук КНР (№ Т. 22611139560).

Для цитирования:

Сунь Ичжи. Коммерческое агентство Уссурийской железной дороги в Шанхае и создание прямого железнодорожно-водного сообщения между Шанхаем и Маньчжурией (1923–1926 гг.) // Проблемы Дальнего Востока. 2024. № 5. С. 156–170.
DOI: 10.31857/S0131281224050113.

Любые политические изменения являются источником нестабильности для экономики и торговли. Великая российская революция 1917 г. была одной из главных прогрессивных движущих сил в истории человечества XX в., вместе с тем именно она и последовавшая за ней Гражданская война сильно пошатнули экономическое развитие России и ее торговые связи с внешним миром.

В отличие от западной части России, где после 1920 г. политическая ситуация стабилизировалась, на русском Дальнем Востоке Гражданская война длилась вплоть до 1922 г. и нанесла существенный вред внешним экономическим связям России с Восточной Азией. Из-за постоянных военных конфликтов и разрухи на железных дорогах, в особенности на Уссурийской железной дороге (УссЖД) как главном связующем звене между Владивостоком и Маньчжурией, русский Дальний Восток практически выбыл из торговой сети восточноазиатского региона. В сложившихся условиях силы начали концентрироваться на так называемом южном направлении торговли линии, подконтрольном Японии. «Южное направление» — прямое железнодорожно-водное сообщение между главным портом Восточной Азии — Шанхаем и центром Маньчжурии — Харбином посредством регулярных пароходных линий между Шанхаем и Далянем и наземного сообщения Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД) между Далянем и Харбином. Товары из бассейна р. Янцзы и всего мира, отправленные в Шанхай, через «южное направление» могли беспрепятственно дойти до Харбина, в обратном направлении маньчжурские товары также могли дойти до Шанхая и в дальнейшем распространяться по всему миру.

После окончания Гражданской войны и взятия красными Владивостока в конце 1922 г. советская власть начала восстанавливать экономику и торговлю на Дальнем Востоке. В противовес японскому «южному направлению» планировалось создание «восточного направления» прямого сообщения между Шанхаем и Маньчжурией. Главное отличие направлений — пересадочный пункт: на «восточном направлении» им должен был стать Владивосток, а не Далянь. Товары, прибывшие водным путем из Шанхая во Владивосток, планировалось посредством УссЖД довести до границы с Китаем и далее по Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) доставить до Харбина. Таким образом, «восточное направление» рассматривалось советской властью как конкурент японского «южного направления» и средство восстановления торговых связей русского Дальнего Востока с внешним миром.

УссЖД была главным инициатором создания «восточного направления», поскольку транзитные перевозки (экспорт и импорт грузов) между портами Японии и Китая через Владивосток давали до 70 % от ее общего дохода¹. В конце 1923–1924 гг. было создано сначала отделение, а потом и Коммерческое агентство УссЖД в Шанхае (ШКА УссЖД), занимавшееся вопросами «восточного направления».

До недавнего времени история создания «восточного направления» и, в частности, история ШКА УссЖД были изучены недостаточно. В классических трудах эмигрантоведов в основном была проанализирована деятельность белых общественных организаций в Шанхае². В свою очередь, советские общественные и торговые организации практически не упоминались ни в русской, ни в китайской историографии.

¹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 26. Л. 15–16.

² 汪之成: 上海俄侨史. Шанхай эцзяо ши: [Ван Чжичэн. История русской эмиграции в Шанхае]. 上海: 三联书店, 1993年; 汪之成: 近代上海俄国侨民生活. Цзиндай Шанхай эго цзяоминь шэнхо: [Ван Чжичэн. Жизнь русских эмигрантов в Шанхае Нового времени]. 上海: 上海辞书出版社, 2008年; Хисамутдинов А.А. По странам рассеяния. Ч. 1. Русские в Китае. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2000; Шаронова В.Г. История русской эмиграции в Восточном Китае в первой половине XX века. М., СПб: Университетская книга, 2015.

В настоящий момент, благодаря сотрудничеству российских и китайских ученых, в центре внимания научного сообщества оказалась история так называемых соединительных ветвей КВЖД – Кайдаловской линии Забайкальской железной дороги и УссЖД³. Особую актуальность в связи с этим приобрело детальное исследование истории восстановления торговых отношений на русском Дальнем Востоке после 1922 г., в том числе роли УссЖД и ее шанхайского отделения.

Возникновение идеи создания «восточного направления» и учреждение Шанхайского коммерческого агентства

Вопрос о создании «восточного направления» был поднят в середине 1923 г., когда агентство УссЖД в Шанхае еще не было учреждено. Согласно ныне доступным данным, инициатива по созданию такого направления исходила от Харбинского коммерческого агентства УссЖД (ХКА УссЖД). В середине 1923 г. между ХКА УссЖД с одной стороны, товариществом «Борис Абрамович Топаз и Ананий Абрамович Навтанович» и фирмой «Сергей Самуилович Гейман и Ко.» с другой стороны были проведены устные переговоры об открытии регулярного пароходного сообщения между Шанхаем и Владивостоком⁴. Товарищество «Б. Топаз и А. Навтанович», а также фирма С. Геймана являлись виднейшими русскими компаниями в Харбине и Шанхае, учрежденными еще до революции. Прежде всего это свидетельствует о том, что у местного руководства ранних советских организаций на Дальнем Востоке отсутствовало чрезмерно политизированное мышление. Также стоит отметить следующее: если речь шла о конкретных торговых делах, то советская власть беспрепятственно сотрудничала с белоэмигрантскими организациями в Китае.

Первым из ныне доступных документальных свидетельств создания «восточного направления» является письмо от 30 августа 1923 г., в котором товарищество «Б. Топаз и А. Навтанович» и фирма С. Геймана выразили свое согласие на сотрудничество с УссЖД, подчеркнув важность поддержки сообщения между Шанхаем и Владивостоком в борьбе против Японии и ее «южного направления»⁵.

После ряда переговоров между ХКА УссЖД и названными организациями управляющий ХКА УссЖД Г.Н. Дикий 10 ноября 1923 г. направил начальнику УссЖД письмо о работе по созданию «восточного направления». В нем сообщалось, что товарищество «Б. Топаз и А. Навтанович» и фирма С. Геймана одновременно вели переговоры с КВЖД. Последняя была намерена предоставить организациям право именоваться контр-агентством КВЖД в Шанхае. Товарищество «Б. Топаз и А. Навтанович» и фирма С. Геймана, в свою очередь, просили у УссЖД такие же права. Г.Н. Дикий выразил согласие с выдвинутыми условиями сотрудничества. Также им было предложено в качестве меры дальнейшего развития «восточного направления» отправить в Шанхай агента УссЖД⁶.

³ Ходяков М. В., Чжао Чжицин. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX—XX веков // *Вестник НГУ. Серия: История, филология*. 2023. Т. 22. № 8. С. 100–111. DOI: 10.25205/1818–7919–2023–22–8–100–111; Дмитриева Н.В. На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // *Новейшая история России*. 2023. Т. 13. № 4. С. 861–874. DOI: 10.21638/srbu24.2023.410; Дмитриева Н. Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позднимперский период // *Quaestio Rossica*. 2024. Т. 12. № 1. С. 254–264. DOI: 10.15826/qr.2024.1.877

⁴ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 124. Л. 11–12.

⁵ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 124. Л. 11–12.

⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 124. Л. 4–4об.

27 ноября 1923 г. между помощником начальника УссЖД В.К. Вейзером, начальником Коммерческой службы И.М. Кальниным, заведующим ХКА Г.Н. Диким было проведено совещание «по вопросу об установлении пароходной связи Владивостока с Шанхаем и о привлечении грузов в этом направлении». Было решено удовлетворить просьбу товарищества «Б. Топаз и А. Навтанович» и фирмы С. Геймана стать контрагентством УссЖД в Шанхае по привлечению грузов⁷.

На данном совещании был поднят вопрос, ставший впоследствии главным камнем преткновения проекта, – вопрос о выдаче единых прямых транспортных квитанций УссЖД из Шанхая до места назначения в Маньчжурии и из Маньчжурии до Шанхая.

На южном Дайренском направлении такая практика существовала давно и ее преимущества были очевидны. Сдавая в Шанхае свои грузы с назначением в Северную Маньчжурию или Харбин, коммерсант не знал никаких хлопот: все платежи могли быть переведены на станцию назначения или уплачены при отправлении, все транспортные обрядности, вплоть до доставки груза на дом, выполнялись Южно-Маньчжурской железной дорогой⁸. Введение подобной практики на «восточном направлении» существенно подняло бы его конкурентоспособность. На совещании от 27 ноября 1923 г. данный вопрос не был решен, однако было отмечено: «Что же касается вопроса о выдаче прямых документов Уссурийской железной дороги, которые выписывались бы в подлежащих случаях Харбинским Коммерческим Агентством Уссурийской железной дороги и его СубАгентством в Шанхае, то вопрос этот признается заслуживающим самого серьезного внимания, но требующим детального обсуждения в Харбине по месту нахождения пароходства»⁹.

Помимо вопроса о выдаче прямых транспортных квитанций на повестке данного совещания стоял другой, не менее важный вопрос – об открытии Коммерческого агентства УссЖД в Шанхае. Было принято решение послать в Шанхай агента УссЖД, назначение получил тогдашний даляньский агент ХКА П. Серый-Сирок¹⁰.

Кадровый состав Шанхайского коммерческого агентства

Первое официальное название Шанхайского агентства УссЖД звучало как «Шанхайское отделение Харбинского коммерческого агентства Уссурийской железной дороги». Подчинялось агентство непосредственно ХКА УссЖД¹¹. В ноябре 1923 г., как уже было сказано, руководство УссЖД приняло решение отправить П. Серого-Сирока в Шанхай в качестве агента дороги. В действительности же было создано целое Шанхайское отделение. 25 декабря 1923 г. была утверждена его смета. Так, оклад заведующего отделением составлял 300 золотых рублей в месяц, а оклад машинистки-делопроизводителя — 100. С учетом затрат на помещение, телефон, почтовую и телеграфную связь, а также непредвиденные расходы ежемесячная смета Шанхайского отделения составляла 670 золотых рублей¹².

Шанхайское отделение ХКА УссЖД располагалось по адресу: Ezra Rd., № 3¹³. Заведующим отделением был назначен П. Серый-Сирок. До службы в УссЖД он жил в Японии и не был связан ни с одной из партий. В свое время он заведовал русским отде-

⁷ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 124. Л. 5.

⁸ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 97–111.

⁹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 124. Л. 5.

¹⁰ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 124. Л. 5.

¹¹ Однако на английском языке уже с самого начала Шанхайское отделение ХКА было именовано как Ussuri Railway Traffic Office, Shanghai Agency. См.: ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 8.

¹² ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 65.

¹³ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 8.

лом журнала «Голос Японии = 日露實業新報»¹⁴ — органа японо-русского политико-экономического сближения. Журнал издавался Японо-русским клубом и фактически был подконтролен японской власти. Титулы и звания почетных советников клуба недвусмысленно свидетельствуют о статусе издания: в совет входили японские графы, генералы-лейтенанты, бароны, члены Верхней палаты, директор Корейского банка и т.д.¹⁵

Справедливости ради стоит отметить, что П. Серый-Сирык скорее всего был человеком «неполитическим», в противном случае вряд ли бы ему удалось столь радикально сменить место службы. Он занимал должность заведующего Шанхайским отделением ХКА УссЖД с декабря 1923 г. по июль 1924 г. Несмотря на то, что в утвержденной смете значилась машинистка-делопроизводитель, до марта — апреля 1924 г. фактически работал только руководитель. Большой объем работы вынудил его в начале марта просить у заведующего ХКА УссЖД Г.Н. Дикого об отправке в Шанхай помощника¹⁶. В ответном письме от 11 марта 1924 г. заведующий ХКА сообщал, что он уже просил Управление дороги командировать помощника¹⁷. В итоге в Шанхай был откомандирован Семен Григорьевич Пинигин, знавший английский язык. Он занимал должность помощника заведующего вплоть до 1925 г.

Деятельность П. Серого-Сирыка в Шанхае в конце 1923 — начале 1924 г. не удовлетворила ХКА УссЖД. Судя по всему, долго прожив в Японии, он не мог полностью привыкнуть к советскому стилю работы. 11 марта 1924 г. Г.Н. Дикий направил ему грозное письмо, обвинив в следующем: «Я с большим интересом слежу за В<ашими> письмами, равно как и управление <в Хабаровске>. Они свидетельствуют о Вашей энергии и стараниях, и с этой стороны Вы, конечно, будете оценены. Однако крайнее сожаление вызывает то обстоятельство, что Вы плохо знаете меру вещам. Точность — это неизвестное Вам понятие (подчеркнуто автором письма. — С.И.). [...] Целый ряд Ваших вопросов нам носит такой же характер: на них нельзя ответить, настолько они неопределенны. В письмах Ваших нет системы: не выделенных, номерованных, четко поставленных вопросов. [...] Ваше первое выступление в газетах — о ввозе во Владивосток грузов без лицензий — было настолько неточно и опрометчиво, что потребовало со стороны тов. Карахана особых указаний мне. Поэтому я вынужден самым серьезным образом рекомендовать Вам точность, систему, дисциплину. Сделайте меньше, но сделайте хорошо (подчеркнуто автором письма. — С.И.)»¹⁸. И несмотря на ободряющую финальную оговорку: «На мои замечания Вы не обижайтесь: они абсолютно необходимы для Вашей же пользы», уже через четыре дня, 15 марта, Г.Н. Дикий направил в Управление УссЖД письмо с предложением снять П. Серого-Сирыка с поста заведующего Шанхайским отделением¹⁹.

В этом же письме Г.Н. Дикий предлагал расширить штат Шанхайского отделения ХКА за счет привлечения: «а) лица, опытного в организации транспортных обрядностей б) хорошего таксировщика, знакомого с тарифами Усскит сообщения и бланками строгой отчетности, в) английского корреспондента, желательного со знанием китайского языка»²⁰. Он также рекомендовал себя на должность заведующего либо в Шанхае, либо в Кобе²¹.

¹⁴ Хисамутдинов А. К истории русской диаспоры в Японии // *Проблемы Дальнего Востока*. 2010. № 2. С. 99–106.

¹⁵ 日露實業新報 [Голос Японии]. 1919. № 12. С. 3.

¹⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 12.

¹⁷ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 14.

¹⁸ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 14.

¹⁹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 7–7об.

²⁰ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 7–7об.

²¹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 7–7об.

Руководство УссЖД приняло решение расширить штат Шанхайского отделения ХКА. В апреле 1924 г. в Шанхай был отправлен Яков Леонтьевич Судак, представитель уполномоченного Наркомпути УссЖД в Шанхае²². С момента прибытия к месту службы именно Я.Л. Судак, а не П. Серый-Сирык, контролировал дела УссЖД в Шанхае²³. Тогда же Шанхайское отделение ХКА было преобразовано в Шанхайское коммерческое агентство, попавшее под прямое подчинение Управления УссЖД. В июле 1924 г. заведующим ШКА УссЖД был назначен Иван Кузьмич Кривенко, бывший заместитель уполномоченного Наркомпути УссЖД²⁴. Назначение столь высокопоставленного чиновника на должность заведующего ШКА УссЖД свидетельствует о важной роли ШКА в деле создания «восточного направления».

И.К. Кривенко был профессиональным железнодорожником, с 1910 г. начал работать на ЗабЖД сторожем и уже в 1914 г. стал помощником начальника станции. С 1917 по 1921 г. был начальником станции III класса Владикавказской железной дороги²⁵. В отличие от П. Серого-Сирыка И.К. Кривенко имел революционное прошлое: был левым эсером с февраля 1917 по 1919 г., а в 1919 г. вступил в РКП(б)²⁶. Среди его рекомендатель были такие известные большевистские деятели Дальнего Востока, как Ф.И. Гапон, член Дальневосточного секретариата ИККИ²⁷.

Хотя назначение И.К. Кривенко заведующим ШКА произошло в июле, в Шанхай он прибыл лишь в конце сентября 1924 г.²⁸, именно с этого времени организация начала функционировать полноценно.

Полная информация о сотрудниках ШКА отсутствует. Кроме заведующего И.К. Кривенко и помощника заведующего С.Г. Пинигина нам известно еще о некоем В.В. Волкове – переводчике-информаторе, с 1 августа 1925 г. он был снят с должности²⁹.

Известен также последний состав кадров ШКА перед ликвидацией в 1926 г.: И.К. Кривенко, Г.Ф. Семеновский, С.Г. Вазиян, И.П. Милашич, китаец – некий Чжарбина, бой-прислуга и его помощник.

Сложные взаимоотношения сотрудников ШКА – прямое отражение тогдашней политической ситуации на Дальнем Востоке, в особенности среди русских в Китае: красные и белые жили буквально бок о бок. Так, сомнения, которые испытывал новый заведующий ШКА И.К. Кривенко по поводу своего предшественника П. Серого-Сирыка, отсутствие доверия – показательный пример отношения так называемых новых революционных работников к «бывшим» белым, примкнувшим к советской власти только после Гражданской войны. После прибытия в Шанхай И.К. Кривенко обнаружил, что часть копий секретных переписок Шанхайского отделения была увезена П. Серым-Сирыком в Харбин. Помощник заведующего С.Г. Пинигин в письме И.К. Кривенко объяснил, что П. Серый-Сирык упоминал о своем намерении взять некоторые документы, в том числе секретную переписку, «для доклада Уполнаркомпути тов. Иванову»³⁰. Тем не менее И.К. Кривенко, с недоверием относившийся к работавшим во время Гражданской войны

²² ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 136.

²³ Стоит отметить, что согласно разведывательной информации полиции Международного сообщества от 19 сентября 1924 г., Я.Л. Судак тогда был связан с Центросоюзом и являлся представителем «Роста». См.: *SMPF*. Ю 5821. Р. 3.

²⁴ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 32. Д. 64. Л. 30.

²⁵ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 32. Д. 64. Л. 34–35.

²⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 32. Д. 64. Л. 48–50.

²⁷ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 32. Д. 64. Л. 48–50.

²⁸ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 32. Д. 64. Л. 31.

²⁹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 55.

³⁰ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 115.

на стороне противников большевизма, считал необходимым сообщить в Управление УссЖД об этом факте и подозревал П. Серого-Сырыка в шпионаже в пользу Японии³¹.

Хотя сам И.К. Кривенко признал, что своего мнения высказать о П. Сером-Сырыке он не может, тем не менее он просил, чтобы Управление предприняло меры «административного воздействия» в отношении П. Серого-Сырыка и отзывало его – «как вредного элемента» – из-за рубежа в СССР³².

С большой долей вероятности можно утверждать, что П. Серый-Сырык не был японским шпионом. Даже после доноса И.К. Кривенко его не сняли со службы и в дальнейшем он стал заведующим статистико-экономическим отделом ХКА УссЖД³³. Узнав о назначении П. Серого-Сырыка на новую должность в Харбине, прямо свидетельствовавшим о доверии к нему высшего руководства УссЖД, И.К. Кривенко тем не менее продолжил добиваться его перевода в СССР: «Переводом гр. Серый-Сырыка³⁴ в Управление дороги [в Хабаровск] будут покончены все разговоры о его японофильстве»³⁵.

Деятельность Шанхайского коммерческого агентства по созданию прямого железнодорожно-водного сообщения между Шанхаем и Маньчжурией

На совещании между высшими руководителями УссЖД от 27 ноября 1923 г., как уже отмечалось, было решено предоставить товариществу «Б. Топаз и А. Навганович» и фирме С. Геймана право стать контрагентством УссЖД в Шанхае. 14 декабря 1923 г. организации направили ХКА УссЖД макет договора о сотрудничестве. Сам заведующий ХКА в письме начальнику УссЖД от 15 декабря 1923 г. сообщал, что заключение данного договора представляется желательным и рекомендовал подписать его «в срочном порядке»³⁶. Тем не менее, судя по дальнейшему ходу дела, широкое сотрудничество между названными организациями и УссЖД не было успешным. Договор так и не был заключен. Уже в феврале 1924 г. в докладе П. Серого-Сырыка ХКА УссЖД значилось, что С. Гейман весьма заинтересован «в работе на Владивосток», но его беспокоит и формальная сторона вопроса, а именно заключение соглашения³⁷. Такое положение дел было связано, возможно, с возрождением уже советского Доброфлота: пароходство Геймана в связи с тем, что Доброфлот открыл рейсы, стало более уступчивым в смысле фрахтовых ставок³⁸.

В сохранившихся материалах ШКА УссЖД есть два доклада П. Серого-Сырыка заведующему ХКА от 7 февраля и 1 марта 1924 г., в которых отражена основная деятельность Шанхайского отделения ХКА на начальном этапе. Главным образом его работа велась в двух направлениях: привлечение во Владивосток грузов из Шанхая и других частей Китая и улучшение системы перевозок на «восточном направлении».

Вопрос о выдаче единых квитанций и установлении прямого сообщения между Шанхаем и Маньчжурией через Владивосток во время руководства П. Серого-Сырыка был далек от решения. Тем не менее в Шанхае были коммерсанты, заинтересованные в отправке грузов через «восточное направление». В первом докладе от 7 февраля он писал, что из предварительных переговоров с местными фирмами выносятся определенное

³¹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 118–118 об.

³² ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 118–118 об.

³³ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 97–111.

³⁴ Сохранена орфография оригинала.

³⁵ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 97–111.

³⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 124. Л. 1.

³⁷ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 145–145 об.

³⁸ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 145–145 об.

заклучение: фирмы намерены работать через Владивосток, но желают знать определенные фрахтовые ставки, коими не убивались бы преимущества Восточного направления³⁹.

П. Серый-Сирык вел активные переговоры с иностранными и китайскими фирмами в Шанхае по привлечению грузов во Владивосток и был введен в круг китайских коммерсантов по экспорту чая. Также он пытался вести переговоры с китайскими агентами, которые работали в направлении Фудзяня⁴⁰.

Параллельно с ведением переговоров с китайскими коммерсантами П. Серый-Сирык изучал иностранный рынок. Так, обнаружив в начале февраля, что в Шанхае накопилось около 60 000 кг дубильных веществ для отправки в адрес харбинского Еврейского банка, он инициировал переговоры о направлении этих грузов через Владивосток⁴¹.

В докладе от 1 марта 1924 г. П. Серый-Сирык перечислил результаты своей энергичной работы по привлечению грузов на «восточное направление». Были произведены пробные отправки грузов китайских и иностранных фирм через Владивосток. Известная «Британско-Американская табачная компания» (British American Tobacco), которая раньше всегда отправляла грузы через Далянь, 29 февраля погрузила на пароход Доброфлота 37,08 т сигарет с назначением в Харбин. Фирма «Сименс» к этому времени уже произвела две пробные отправки через «восточное направление»⁴².

Тогда же китайские чайные гиганты, такие как фирма «Тон Па Кий» и «Азиатик трейдинг Ко.», произвели пробную отпарку 396 ящиков чая. Как было отражено в докладе, китайцы обещали П. Серому-Сирыку, что если только у этого маршрута обнаружится «действительное малейшее преимущество», то они, чаевики, все перейдут на «восточное направление»⁴³.

По словам П. Серого-Сирыка, многие другие крупные шанхайские компании были намерены сделать пробные отправки через Владивосток. Однако эта инициатива столкнулась с серьезным препятствием – отсутствием возможности выдачи прямых квитанций из Шанхая в Маньчжурию, что вполне резонно приводило к отказу некоторых фирм отправлять грузы во Владивосток без документа с назначением в Харбин⁴⁴. П. Серый-Сирык решил предложить свой план улучшения системы перевозок. Как и руководство УссЖД, он сразу после прибытия в Шанхай точно определил самое слабое место в организации прямого сообщения. Уже в начале февраля 1924 г. П. Серый-Сирык был намерен начать по этому поводу переговоры не только с Доброфлотом, но и с другими пароходствами⁴⁵.

В докладе от 1 марта П. Серый-Сирык предложил ХКА УссЖД свой вариант решения вопроса прямого сообщения. Среди всех пунктов его предложения самыми важными являются:

«Создать совещания представителей УссЖД и Доброфлота и выработать основы прямых железнодорожно-водных сообщений Шанхай – Владивосток – Маньчжурия и обратно;

Установить строго фиксированные и выгодные фрахтовые ставки между Шанхаем и Владивостоком, близкие к таковым между Шанхаем и Далянем;

Вести в Шанхае выполнение транспортных обрядностей УссЖД;

³⁹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 145–145 об.

⁴⁰ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 145–145 об.

⁴¹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 145–145 об.

⁴² ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 8–9.

⁴³ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 8–9.

⁴⁴ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 8–9.

⁴⁵ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 145–145 об.

Предоставить возможность грузоюзьявам производить оплаты железнодорожных и морских фрахтов на ст. назначения груза»⁴⁶.

Выполнение этих пунктов означало создание прямого железнодорожно-водного сообщения и его подконтрольность УссЖД (т.к. выполнением транспортных обрядностей должно было заниматься УссЖД, а не Доброфлот).

К сожалению, ХКА УссЖД критично отнеслось к представленному плану. 10 марта 1924 г. заместитель заведующего ХКА Сулим высказал в письме Г.Н. Дикому свое мнение по поводу этих пунктов. По самому важному – первому – пункту Сулим справедливо заметил, что созыв представителей от учреждений, упомянутых в письме П. Серого-Сырыка, без участия КВЖД «немыслим, ибо последняя равноправна с остальными участниками в прямом железнодорожно-водном сообщении, и без ее участия никакое прямое сообщение на и с этой дороги состояться не может». Одновременно Сулим отметил, что созыв совещания по этому вопросу с участием КВЖД – вопрос очень сложный, который потребует много времени, всестороннего и детального обсуждения и обработки⁴⁷.

По пятому пункту Сулим отметил, что пожелание возможно лишь при установленном прямом железнодорожно-водном сообщении.

Что касается четвертого пункта, то Сулим был против открытия в Шанхайском отделении ХКА комиссионно-транспортных обрядностей, считая это преждевременным, чреватых разрастанием аппарата и увеличением расходов.

В целом, как мы уже говорили, ХКА было недовольно работой заведующего Шанхайским отделением. Резкой критике ее подверг и Г.Н. Дикий в письме от 11 марта 1924 г., адресованном П. Серому-Сырыку. Однако в своем докладе от 15 марта Управлению УссЖД Г.Н. Дикий почти полностью повторил тезисы из предложений П. Серого-Сырыка, в частности, в отличие от Сулима, Г.Н. Дикий был за введение в Шанхае транспортных обрядностей УссЖД⁴⁸. Тем не менее, как уже было сказано, в том же докладе Г.Н. Дикий предложил снять П. Серого-Сырыка с поста и выдвинул свою кандидатуру на должность заведующего Шанхайским отделением.

Своеобразным промежуточным результатом деятельности Шанхайского отделения ХКА УссЖД в период руководства П. Серого-Сырыка можно считать тот факт, что именно после его докладов УссЖД начала реальные переговоры с различными организациями по поводу создания прямого сообщения. Было достигнуто первичное соглашение с КВЖД. После обсуждения этих докладов ХКА УссЖД обратилось в Управление КВЖД с предложением включить в прямое сообщение с КВЖД Шанхайское отделение УссЖД. Это предложение со стороны КВЖД не встретило принципиальных возражений и представлялось вполне осуществимым, путем соглашения о выдаче прямых документов от и до Шанхая за ответственностью обеих дорог⁴⁹.

После прибытия в Шанхай представителя уполномоченного Наркомпути УссЖД Я.Л. Судака Шанхайское отделение продолжило вести переговоры с различными фирмами на предмет привлечения грузов на «восточное направление»⁵⁰. После создания ШКА УссЖД под прямым подчинением Управлению дорогой и с прибытием в Шанхай И.К. Кривенко начался новый этап в развитии «восточного направления».

Согласно цифрам, приведенным в докладе И.К. Кривенко от 26 февраля 1926 г., в период с конца 1924 г. до начала 1926 г. ШКА УссЖД было переработано 35 890 тонн грузов (включая грузы, прибывшие в Шанхай, и грузы, отправленные из Шанхая). В их

⁴⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 8–9.

⁴⁷ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 11–11об.

⁴⁸ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 7–7об.

⁴⁹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 2–2об.

⁵⁰ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 134–135.

числе были ткани, табак, сахар, бумага, шелк, шерсть овечья, бобы, масло бобовое, жмыхи, сало, чай и др.⁵¹ Для сравнения можно привести следующие цифры: за 1923 г. из Шанхая в Далинь отправлено 86 578 т грузов, за 1924 г. — 76 997 т.⁵²

Стоит отметить, что в течение 1924–1926 гг. «восточное направление» все-таки достигло крупных масштабов, однако его грузооборот, даже если полностью полагаться на цифры, озвученные И.К. Кривенко, не достиг уровня «южного направления». Главная причина низкой конкурентоспособности «восточного направления» была неизменна: вплоть до 1926 г. ШКА не могло выдавать прямые транспортные квитанции из Шанхая в Маньчжурию, так называемое прямое железнодорожно-водное сообщение не было до конца организовано в связи с рядом межведомственных конфликтов внутри советских организаций.

Сразу после прибытия И.К. Кривенко в Шанхай был разработан план реконструкции ШКА и создания прямого сообщения на «восточном направлении». В основном его идея заключалась в создании объединенного коммерческого агентства с КВЖД и передаче пароходов Доброфлота в эксплуатацию ШКА УссЖД.

И.К. Кривенко был сторонником тесного сотрудничества с КВЖД, вплоть до создания объединенного коммерческого агентства двух дорог в Шанхае. В ГАХК сохранилось письмо неизвестного от 20 октября 1924 г., адресованное И.К. Кривенко, по вопросу сотрудничества КВЖД и УссЖД. Судя по содержанию письма, отправитель был из высшего руководства КВЖД и имел возможность докладывать непосредственно тогдашнему управляющему Б.В. Остроумову. В письме сообщалось, что И.К. Кривенко был намерен ознакомиться со взглядами отправителя по поводу объединенной деятельности УссЖД и КВЖД в Шанхае. Это значит, что с момента своего прибытия в Шанхай И.К. Кривенко начал интересоваться данным объединением и вплоть до 1926 г. был его неизменным сторонником.

Главная причина, по которой И.К. Кривенко был заинтересован в объединении, — наличие у КВЖД своей пристани в Шанхае⁵³, которая могла бы существенно облегчить деятельность объединенного агентства двух дорог. Наличие пристани и складов дает возможность агентству собирать все грузы для упомянутого направления, позволяя тем самым клиентам сокращать расходы по перевалке грузов в Шанхае, использовать строго определенные рейсы между Владивостоком и Шанхаем⁵⁴.

Уже 28 октября 1924 г. И.К. Кривенко в письме начальнику УссЖД предложил свой план объединенной деятельности УссЖД и КВЖД⁵⁵. В плане И.К. Кривенко можно выделить следующие важные пункты: 1) эксплуатация пристани КВЖД в Шанхае должна перейти в ведение объединенной службы двух дорог; 2) выдача прямых квитанций от имени обеих дорог или объединенного агентства до места назначения груза; 3) Исполнение всех транспортных обязанностей по Шанхаю; 4) максимальное развитие пристани и т.д.⁵⁶

Для полноценного функционирования «восточного направления» сотрудничества КВЖД и УссЖД было недостаточно, необходимо было также привлечь к объединенной работе пароходства, прежде всего Доброфлот. В частности, сотрудники КВЖД предлагали учредить совместно с УссЖД и Доброфлотом особое транспортное предприятие с проведением работ на пристани КВЖД в Шанхае⁵⁷.

⁵¹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 80б.

⁵² ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 9.

⁵³ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 68–75.

⁵⁴ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 97–111.

⁵⁵ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 97–111.

⁵⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 97–111.

⁵⁷ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 68–75.

Стоит отметить, что П. Серый-Сирык уже имел напряженные отношения с местным агентством Доброфлота⁵⁸. Предложенный им план развития деятельности УссЖД в Шанхае частично шел вразрез с интересами Доброфлота. И.К. Кривенко также был настроен враждебно. Переговоры с Доброфлотом по поводу сотрудничества в Шанхае были начаты И.К. Кривенко одновременно с переговорами с КВЖД. Однако в письме от 28 октября 1924 г. в Управление УссЖД он сообщал, что «местные работники Доброфлота в Шанхае далеко не заинтересованы в сотрудничестве. Они помешались над одним вопросом и все считали, что за ними должно быть первенство, и сотрудники УссЖД в процессе работы должны высматривать у них изо рта, тащится на поводу»⁵⁹.

Сам Доброфлот в это время подвергся расколу на условно «красный» и «белый». Уже во время Гражданской войны в 1920–1922 гг. в Шанхае существовали два представителя Доброфлота – агентства Владивостокского («красного») и Константинопольского («белого») правлений. После окончания Гражданской войны в Шанхае в Смешанном суде Международного селтльмента продолжали рассматриваться иски иностранных компаний о взыскании долгов с Доброфлота. Судебные тяжбы были настолько изматывающими, что 3 марта 1925 г. советский торгпред в Шанхае Т.М. Пономаренко предложил торгпреду СССР в Китае Н.К. Клышко и Л.М. Карахану решить судебные вопросы путем ликвидации агентства Доброфлота в Шанхае: «Чтобы пресечь бесконечную волюнку и начать работать — необходимо ликвидировать Агентство Доброфлота. Работа только тогда войдет в нормальное русло, когда пароходы будут нести другой флаг — не Доброфлота, а например, Госторгфлота»⁶¹.

Т.М. Пономаренко представлялись возможными два варианта развития событий после ликвидации: учреждение агентства Госторгфлота в Шанхае либо передача «агентуры Госторгфлота иностранной фирме с введением русских служащих»⁶².

Ликвидация агентства Доброфлота в Шанхае, по мысли И.К. Кривенко, позволила бы одновременно уладить конфликт УссЖД с Доброфлотом и решить вопрос о создании объединенного коммерческого агентства по развитию «восточного направления». Уже на следующий день после получения информации, 4 марта 1925 г., не успев доложить управлению УссЖД, Т.М. Пономаренко высказывал свои соображения по поводу ликвидации Доброфлота в Шанхае. В своем письме И.К. Кривенко он прямо указал, что «организация... нового учреждения под флагом “ГОСТОРГФЛОТА”... нас не избавит от тех перипетий, кои здесь в судебных учреждениях Селтльмента имел Доброфлот, а будет одно и то же», ибо «из местной и харбинской прессы кому надо то уже хорошо известно, что произошедшая в центре реорганизация Советского коммерческого флота в “СОВТОРГФЛОТ” и что в эту организацию составной частью вошло все имущества Доброфлота, как основной капитал, а посему от такой перемены вывески пользы не будет никакой»⁶³.

И.К. Кривенко, в свою очередь, предлагал передать агентство Доброфлота ШКА УссЖД. Тогда бы на грузы, отправляемые во Владивосток пароходами Совторгфлота, ШКА УссЖД смогло бы выдавать транспортные документы на фирменных бланках⁶⁴.

Письмо начальнику УссЖД Кузовлеву со своими соображениями относительно слияния агентства Доброфлота с ШКА УссЖД И.К. Кривенко отправил только 7 марта

⁵⁸ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 170. Л. 14.

⁵⁹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 97–111.

⁶⁰ Когда Владивосток находился под управлением социалистического Временного правительства Дальнего Востока, после Меркуловского переворота ДВР взяла фактический контроль над Владивостокским правлением Доброфлота.

⁶¹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 26. Л. 7–11.

⁶² ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 26. Л. 7–11.

⁶³ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 26. Л. 5–6.

⁶⁴ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 26. Л. 5–6.

1925 г. В этом письме он более подробно представил свой план: УссЖД необходимо открыть свои независимые пароходные рейсы, фрахтуя для этой цели сначала немецкие и китайские суда, а затем – и пароходы СССР. Согласно плану для полноценного функционирования «восточного направления» УссЖД необходимо, как и ЮМЖД, иметь свое независимое пароходство⁶⁵.

Зная, как дальше развивались события, сегодня мы с уверенностью можем утверждать, что И.К. Кривенко предлагал самый быстрый и эффективный способ решения вопроса о создании прямого железнодорожно-водного сообщения. Однако из-за канцелярских недочетов, допущенных самим же И.К. Кривенко, данный план не был реализован. Дело в том, что он отправлял письма не только в Управление УссЖД, но и в другие советские организации, в том числе в торгпредство СССР в Шанхае Т.В. Пономаренко. Начальник УссЖД Кузовлев в своем письме от 27 марта 1925 г. резко критиковал И.К. Кривенко за чрезмерную активность: «вопрос [об упразднении конторы Доброфлота в Шанхае и передаче его функций ШКА] благодаря тому что Вы кроме высылки своего доклада мне, послали его и другим организациям — заранее был предрешен в отрицательном смысле, несмотря на то, что взгляд Ваш в данном случае был правильным и я его поддерживаю, но теперь он, по всей вероятности, не получит должного оформления в интересах дороги»⁶⁶.

Таким образом, после неудачной попытки в марте 1925 г. создать собственное пароходство УссЖД инициатива И.К. Кривенко по развитию «восточного направления» сошла на нет. Хотя дальнейший ход событий доказал, что именно его предложение было самым выгодным для советской внешней торговли. В июле 1925 г. в Москве шли долгие прения между УссЖД и Наркомпутем с одной стороны, Совторгфлотом и Наркомвнешторгом с другой стороны по поводу создания прямого сообщения между Шанхаем и Маньчжурией через Владивосток. Стороны долго не могли договориться, но после многочисленных совещаний все-таки пришли к соглашению, по которому Совторгфлот получал достаточно большую самостоятельность, а его агентство в Шанхае было сохранено. Вопрос о выдаче прямых документов не был разрешен вплоть до 1926 г.⁶⁷

В ходе дальнейших совместных работ УссЖД и Совторгфлота в Шанхае проявилась негативная сторона этого соглашения: без собственного пароходства УссЖД при каждой отправке грузов из Шанхая во Владивосток была зависима от Совторгфлота. И хотя в соглашении был пункт, который закреплял право УссЖД передавать грузы несоветским пароходным компаниям в случае отказа Совторгфлота, на деле решение таких вопросов было крайне сложным и в каждом отдельном случае нужно было запрашивать разрешение генконсульства СССР в Шанхае⁶⁸. Отношения между ШКА УссЖД и агентством Совторгфлота в Шанхае остались напряженными. Как писал И.К. Кривенко в докладе 26 февраля 1926 г.: «Взаимоотношения Агентства [УссЖД] между всеми Соворганизациями за исключением Совторгфлота — самые лучшие»⁶⁹.

Ликвидация Шанхайского коммерческого агентства УссЖД

После неудавшейся попытки получить контроль над агентством Доброфлота и создать собственное пароходство УссЖД И.К. Кривенко и в целом ШКА больше не проявляли активности в решении принципиальных вопросов развития «восточного направления». Вплоть до 1926 г. ШКА УссЖД в основном занималось рутинной деятельностью по привлечению грузов, его значение как главного двигателя в создании прямого желез-

⁶⁵ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 26. Л. 2–4.

⁶⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 95–95об.

⁶⁷ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 7. Д. 22 с. Л. 21–35.

⁶⁸ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 38–50.

⁶⁹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 8.

нодорожно-водного сообщения постепенно сошло на нет. Во избежание в дальнейшем конфликтов между УссЖД и Доброфлотом в развитии советских хозорганизаций в Шанхае, прежний план создания объединенного агентства УссЖД и КВЖД в Шанхае был вновь поднят в 1926 г. Однако на сей раз речь шла уже о ликвидации ШКА УссЖД и его вливании в Коммерческое агентство КВЖД в Шанхае (ШКА КВЖД).

В своем докладе от 26 февраля 1926 г. И.К. Кривенко поднял вопрос о «нелегальном существовании агентства» в Шанхае⁷⁰. Из протокола совещания не ясно, что конкретно И.К. Кривенко имеет в виду под «нелегальным существованием» ШКА УссЖД, т.к. в делопроизводстве периода 1924–1926 гг. документов, фиксирующих обсуждение данного вопроса, не зарегистрировано. Тем не менее он предложил Управлению УссЖД оформить «официальное существование» агентства в Шанхае, а за неимением такой возможности – «влиять его в одну из существующих однотонных советских организаций»⁷¹. Совещание же со своей стороны постановило: «если оформление существования Агентства не будет утверждено центром, то нужно влить существующий аппарат в настоящее время в агентство КВЖД». Совещание также поручило тов. Вейзеру провести подготовительные переговоры с Управлением КВЖД⁷².

Судя по всему, процесс вливания ШКА УссЖД в ШКА КВЖД начался уже в марте 1926 г.⁷³, его основной причиной была названа «концентрация сил и средств... по привлечению как импортных, так и экспортных грузов на Владивосток»⁷⁴. Окончательное соглашение между УссЖД и КВЖД о слиянии ШКА было заключено 11 августа 1926 г. Согласно документу УссЖД сохранила достаточное влияние в структуре ШКА КВЖД: Правление УссЖД могло рекомендовать кандидатуру на должность помощника заведующего ШКА КВЖД, а также УссЖД и КВЖД участвовали в равных долях в распределении прибыли и убытков по чартеру и аренде пароходов⁷⁵.

1 сентября 1926 г. ШКА УссЖД официально закрылось. И.К. Кривенко после закрытия ШКА был переведен во Владивосток на должность заведующего Владивостокским агентством УссЖД⁷⁶.

* * *

План создания прямого железнодорожно-водного сообщения между Шанхаем и Маньчжурией через Владивосток не был полностью реализован, поскольку не был решен важнейший вопрос – о выдаче прямых транспортных квитанций. ШКА УссЖД под управлением П. Серого-Сирыка и И.К. Кривенко приняло самое активное участие в развитии «восточного направления», однако из всех предложений заведующих ШКА реализовано было только одно – предложение о слиянии ШКА УссЖД и КВЖД.

Главными причинами неудачи в развитии «восточного направления» являются внутренние неурядицы в ШКА УссЖД и межведомственный конфликт ШКА УссЖД с представителями Доброфлота и Совторгфлота в Шанхае, а также УссЖД с Доброфлотом и Совторгфлотом в целом.

Между первым и вторым управляющими ШКА УссЖД имели место конфликты на политической почве (недоверие к «бывшим»). Судя по всему, внутри ШКА УссЖД не было установленного стандарта работы, а вопрос о подчиненности агентства даже для самого заведующего был не до конца понятен: оно подчинялось Управлению УссЖД, при этом, судя по делопроизводственным материалам, советское торгпредство в Шанхае

⁷⁰ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 8.

⁷¹ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 11.

⁷² ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 9. Д. 187. Л. 11об.

⁷³ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 48. Л. 36.

⁷⁴ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 48. Л. 1–8.

⁷⁵ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 5. Д. 48. Л. 18–19.

⁷⁶ ГАХК. Ф. Р. 730. Оп. 32. Д. 64. Л. 127.

также выдавало агентству свои распоряжения. В итоге такое положение дел напрямую отразилось на возможности вливания агентства Доброфлота в Шанхае в ШКА УссЖД.

Межведомственный конфликт был важнейшей причиной провала идеи создания «восточного направления». Уже с самого начала было ясно, что единственным шансом для «восточного направления» опередить ЮМЖД и ее «южное направление» является совместная деятельность УссЖД, КВЖД и Доброфлота. Однако все три стороны хотели, чтобы именно их организация стала ведущей. Присущий представителям руководства обеих сторон – Шанхая (Шанхайское коммерческое агентство Уссурийской железной дороги и Доброфлот) и Москвы (Наркомпут и Наркомвнешторг) – «ведомственный патриотизм» за три года так и не позволил ни на одном из уровней решить вопрос о выдаче прямых транспортных документов, от которого напрямую зависела реализация советских торговых интересов в Шанхае.

Литература

- Весь Харбин на 1926 год: адресная и справочная книга / Ред.-изд. С.Т. Тернавский. Харбин: тип. КВЖД, 1926. 808 с.
- Дмитриева Н. Между двух империй: железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в позд-неимперский период // *Quaestio Rossica*. 2024. Т. 12. № 1. С. 254–264. DOI: 10.15826/qr.2024.1.877
- Дмитриева Н.В. На пути к КВЖД: финансовая составляющая истории строительства Кайдаловской железнодорожной ветви // *Новейшая история России*. 2023. Т. 13. № 4. С. 861–874. DOI: 10.21638/spbu24.2023.410
- Документы Государственного архива Хабаровского края (ГАКХ).
- Документы Shanghai Municipal Police Files.
- Хисамутдинов А.А. К истории русской диаспоры в Японии // *Проблемы Дальнего Востока*. 2010. № 2. С. 99–106.
- Хисамутдинов А.А. По странам рассеяния. Ч. 1. Русские в Китае. Владивосток: Изд-во ВГУЭС, 2000. 360 с.
- Ходяков М. В., Чжао Чжицин. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // *Вестник НГУ. Серия: История, филология*. 2023. Т. 22. № 8. С. 100–111. DOI: 10.25205/1818–7919–2023–22–8–100–111.
- Шаронова В.Г. История русской эмиграции в Восточном Китае в первой половине XX века. М.; СПб: Университетская книга, 2015. 510 с.
- 汪之成: 近代上海俄国侨民生活. Цзиндай Шанхай эго цзяоминь шэнхо: [Ван Чжичэн. Жизнь русских эмигрантов в Шанхае Нового времени]. 上海: 上海辞书出版社, 2008年. 569 页.
- 汪之成: 上海俄侨史. Шанхай эцзяо ши: [Ван Чжичэн. История русской эмиграции в Шанхае]. 上海: 三联书店, 1993年. 832 页.

The Shanghai Agency of Ussuri Railway and Establishment of Direct Mixed Railway-Water Communication between Shanghai and Manchuria (1923–1926)

Sun Yizhi

Assistant Researcher, Institute of History, Saint Petersburg State University (address: 5, Mendeleevskaya Line, Saint Petersburg, 199034, Russian Federation). ORCID: 0000–0002–2656–2859. E-mail: yizhisun961203@gmail.com

Received 20.05.2024.

Abstract:

The article is devoted to the history of the Shanghai agency of Ussuri Railway and its role in the establishment of direct railway-water communication between Shanghai and Manchuria. After the end of the Civil War and the occupation of Vladivostok by the Red Army in late 1922, Soviet authorities began to rebuild the economy and trade in the Far East. As a counterbalance to Japan, it was planned to create an “eastern direction” of direct communication between Shanghai and Manchuria. In the “eastern direction” the transfer point between Shanghai and Manchuria was to be Vladivostok. It was planned to transport the goods arriving by water from Shanghai to Vladivostok by means of the

Ussuri Railway to the border with China and further by the China Eastern Railway to Harbin. The Ussuri Railway was the main initiator of the creation of the “eastern direction”. For full-fledged work at the end of 1923–1924, first a branch and then the Commercial Agency of the Ussuri Railway in Shanghai was established, which became the main in the creation of the “eastern direction”. However, the plan to create a direct railway-water communication between Shanghai and Manchuria via Vladivostok, in the end, was not fully realized — the most important issue of issuing direct transportation receipts was not solved. Interdepartmental conflict was the most important reason for the failure of the “eastern direction”. “Departmental patriotism” was inherent in all levels of the soviet authorities from Shanghai to Moscow and ultimately caused the fact that for almost three years neither at the Shanghai nor at the Moscow level could solve the burning issue for Soviet trade interests in Shanghai of issuing direct transportation documents.

Key words:

Shanghai, China, Vladivostok, USSR, trade system, Ussuri Railway, China Eastern Railway.

Funding sources:

This research was supported by a joint grant from the Russian Science Foundation No. 23–48–00004, URL: <https://rscf.ru/project/23-48-00004/> and the National Natural Science Foundation of China (国家自然科学基金) No. T2261139560 “Chinese Eastern Railway as a transborder socio-cultural system: studying its history, reconstructing and modeling mechanisms of cultural heritage protection”.

For citation:

Sun Yizhi. The Shanghai Agency of Ussuri Railway and Establishment of Direct Mixed Railway-Water Communication between Shanghai and Manchuria (1923–1926) // *Far Eastern Studies*. 2024. No. 5. Pp. 156–170. DOI: 10.31857/S0131281224050113.

References

- Dmitrieva N.* Mezhdru dvuh imperij: zheleznodorozhnoe stroitel'stvo na Dal'nem Vostoke v pozdneimperijskij period [Between Two Empires: Railway Construction in the Far East in the Late Imperial Period]. *Quaestio Rossica*. 2024. Vol. 12. No. 1. Pp. 254–264. (In Russ.)
- Dmitrieva N.V.* Na puti k KVZHD: finansovaya sostavlyayushchaya istorii stroitel'stva Kajdalovskoj zheleznodorozhnoj vetvi [On the Way to the Chinese Eastern Railway: Financial Aspects of the History of Kaidalovo Line Construction]. *Modern History of Russia*. 2023. Vol. 13. No. 4. S. 861–874. (In Russ.)
- Documents of Shanghai Municipal Police Files.
- Documents of The State Archive of the Khabarovsk Krai (*GAKH*). (In Russ.)
- Hisamutdinov A.* K istorii russkoj diaspory v Yaponii [Toward a History of the Russian Diaspora in Japan]. *Problemy Dal'nego Vostoka*. 2010. No. 2. S. 99–106. (In Russ.)
- Hisamutdinov A.A.* Po stranam rasseyaniya. Ch. 1. Russkie v Kitae [On the countries of dispersion. Vol. 1. Russians in China]. Vladivostok: Izd-vo VGUES, 2000. 360 s. (In Russ.)
- Khodyakov M.V., Zhao Zhiqin.* Stroitel'stvo cerkvej v Zabajkal'e i Kitajsko-Vostochnaya zheleznyaya doroga: Kajdalovskaya vet' na rubezhe XIX–XX vekov [Church Construction in Transbaikalia and the Chinese Eastern Railway: Kaydalovskaya Railway Branch at the Turn of the 19th — 20th Centuries]. *Vestnik NSU. Series: History and Philology*. 2023. Vol. 22. No. 8. Pp. 100–111. (In Russ.)
- SHaronova V.G.* Istoriya russkoj emigracii v Vostochnom Kitae v pervoj polovine XX veka [The History of Russian Emigration in Eastern China in the First Half of the 20 century]. M., SPb: Universitetskaya kniga, 2015. 510 s. (In Russ.)
- Ves' Harbin na 1926 god, adresnaya i spravochnaya kniga [Harbin in 1926, Address and Reference Book] / Pod red. S.T. Ternavskij. Harbin: tipografiya KVZHD, 1926. 808 p. (In Russ.)
- 汪之成: 近代上海俄国侨民生活 [*Wang Zhicheng*. The Life of Russians in Modern Shanghai]. 上海: 上海辞书出版社, 2008年. 569页. (In Chin.)
- 汪之成: 上海俄侨史 [*Wang Zhicheng*. The Russian Emigration in Shanghai]. 上海: 三联书店, 1993年. 832 页. (In Chin.)