

Яхимович С. Ю.
S. Y. Yakhimovich

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ СОЮЗЫ И ЗАБАСТОВОЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ
НА КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ В 1918 ГОДУ**

**TRADE UNIONS AND THE STRIKE MOVEMENT ON THE CHINESE EASTERN RAILWAY
IN 1918**

Яхимович Сергей Юрьевич – кандидат исторических наук, доцент, профессор кафедры социально-гуманитарных и экономических дисциплин Дальневосточного юридического института МВД России имени И. Ф. Шилова (Россия, Хабаровск); 680020, Россия, г. Хабаровск, Казарменный пер., 15. E-mail: sergyahim-69@yandex.ru.

Sergey Yu. Yakhimovich – Ph. D in History, Associate Professor, Professor of the Department of Social, Humanitarian and Economic Disciplines, I. F. Shilov Far Eastern Law Institute of the Ministry of Interior Affairs of Russia (Russia, Khabarovsk); 680020, Russia, Khabarovsk, 15 Kazarmenny Lane. E-mail: sergyahim-69@yandex.ru.

Аннотация. Статья посвящена началу активной фазы забастовочного движения просоветских профессиональных союзов на Китайско-Восточной железной дороге в 1918 г. На основе новых архивных материалов и с привлечением мемуарной литературы даётся обоснование эскалации стачечных акций на КВЖД в связи с усилением влияния партии большевиков на профсоюзы. Забастовки рабочих и служащих носили как экономический, так и всё возрастающий политический характер на фоне развернувшейся гражданской войны в России. Китайско-Восточная железная дорога в тот период времени играла одну из ключевых ролей в переброске войск интервентов и белогвардейских формирований для продвижения их в Сибири и на российском Дальнем Востоке. Стачки на дороге, организованные большевиками и левыми профсоюзами, срывали эти перевозки и вызывали раздражение у администрации зоны КВЖД, а также у военного командования иностранных контингентов, передвигавшихся через Северную Маньчжурию. В итоге они всё больше переходили к угрозам и силовым методам давления на профессиональные союзы транспортников КВЖД.

Summary. The article is devoted to the beginning of the active phase of the strike movement of pro-Soviet professional unions on the Chinese-Eastern Railway in 1918. Based on new archival materials and with the involvement of memoir literature, the justification for the escalation of strike actions on the CER in connection with the increased influence of the Bolshevik Party on trade unions is given. The strikes of workers and employees were both economic and increasingly political in nature against the background of the unfolding civil war in Russia. At that time, the Chinese-Eastern Railway played one of the key roles in the transfer of interventionist troops and White Guard formations to promote them in Siberia and the Russian Far East. Strikes on the road, organized by the Bolsheviks and left-wing trade unions, disrupted these shipments and irritated the administration of the CER zone, as well as the military command of foreign contingents moving through Northern Manchuria. As a result, they increasingly turned to threats and forceful methods of pressure on the trade unions of transport workers of the CER.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), Северная Маньчжурия, профсоюз, забастовка, стачечный комитет, рабочие, служащие, большевики.

Key words: China Eastern Railway (CER), Northern Manchuria, trade union, strike, strike committee, workers, employees, Bolsheviks.

УДК 94(47)

Революционные события 1917 г. и последовавшая за этим гражданская война в России не обошли стороной и ту часть «русского мира», которая была локализована на территории Северной Маньчжурии, в полосе отчуждения Китайско-Восточной железной дороги. С февраля 1917 г. здесь активизировались заново воссозданные профессиональные союзы, ставшие основной движущей силой в противостоянии белых и красных на КВЖД. Впрочем, оно не носило того кровопролитного характера, который имел место в России, а местные профсоюзы в Маньчжурии действовали

вполне легально. Первой крупной пробой сил в регионе стало стачечное движение рабочих и служащих КВЖД в 1918 г., обзор которого и является целью нашей статьи. Эта проблема в отечественной историографии уже частично освещалась в ряде публикаций советского и постсоветского периодов [2; 19; 24; 25], однако вновь выявленные архивные источники и привлечённые мемуарные материалы дают нам возможность скорректировать уже имеющуюся информацию об этих событиях, дополнить её и взглянуть на некоторые аспекты по-новому.

К началу рассматриваемых событий в зоне КВЖД произошли перестановки в местных органах власти. Генерал Д. Л. Хорват закрепил за собой административно-политическую власть в полосе отчуждения и пост управляющего дорогой по формальному признаку занимать уже не мог, поэтому временно исполняющим обязанности управляющего КВЖД (фактически её руководителем, но под наблюдением Хорвата) с 28 апреля 1918 г. был назначен инженер В. Д. Лачинов. При этом генерал Хорват оставался председателем правления КВЖД [1, 88-90]. Наиболее массовыми и организованными профессиональными союзами в Северной Маньчжурии являлись производственные объединения транспортников КВЖД, которые, в свою очередь, испытали сильное влияние политических партий левой ориентации, особенно большевиков. Постепенно именно они получили серьёзный авторитет в Главном исполнительном комитете железнодорожных профсоюзов КВЖД (ГЛИК) и лидирующие позиции в крупнейших его организациях, особенно в наиболее значимом – «Союзе мастеровых и рабочих КВЖД» (СМиР). Итогом «полевения» профсоюзов стало решение ГЛИК и ЦК СМиР провести на дороге несанкционированную однодневную всеобщую забастовку 3 мая 1918 г., приуроченную к похоронам убитого в Харбине члена железнодорожного союза учителя С. Л. Уманского. Мероприятие состоялось, но реакция главы администрации КВЖД и полосы отчуждения генерала Д. Л. Хорвата оказалась неожиданно жёсткой. Своим приказом № 18 от 6 мая 1918 г. генерал объявил военное положение, разогнал ГЛИК, закрыл профсоюзы и принудительно выслал за пределы Маньчжурии почти всех членов его Комитета (среди них председатель СМиР И. Л. Герчиков, влиятельные большевики А. К. Чумак и Н. П. Михайлов). Касса ГЛИК с профсоюзными взносами на сумму 165 тыс. р. по приказу Д. Л. Хорвата была конфискована [3, 224; 8, 68-69; 13, 213].

Несмотря на это сторонники более крутых методов действия были несколько разочарованы: «Вышел приказ Хорвата по поводу роспуска ГЛИК и высылки из полосы отчуждения виновников забастовки. Приказ туманный и склизкий, сильно воняет желанием себя выгородить; между строк сквозит, что высылка произведена не по желанию самого Хорвата, а по требованию китайцев: сохраняется для будущего демократическая зацепка. Всё это очень неприятно, так как показывает, что решительной перемены курса не будет», – вспоминал проживавший тогда в Харбине генерал А. П. Будберг [4, 406]. На следующий день после объявления военного положения митинги рабочих, организованные большевиками, продолжились, но идти на новую стачку никто не решился. Причиной тому стали действия китайской военной администрации, стянувшей к Харбину войска для наведения порядка в случае новой забастовки [4, 406-407]. К тому же меньшевистско-эсеровская часть СМиР и ГЛИК не поддержала дальнейшего развития протеста. Китайские военные власти остались недовольны введением Д. Л. Хорватом военного положения и усмотрели в этом ущемление своих юридических прав, о чём 9 мая поступило секретное донесение начальнику штаба русской охранной стражи КВЖД [22].

С начала 1918 г. китайская администрация всегда болезненно реагировала на малейшие проявления усиления российского военного присутствия в Северной Маньчжурии. Кроме того, в забастовке приняли участие и китайские рабочие КВЖД. Жертв избежать не удалось – в ходе столкновений бастующих с белогвардейскими формированиями погибли четыре железнодорожника [24, 119-120]. Вместе с тем китайская политическая мысль не желала и чрезмерного усиления большевиков, державших в своих руках половину России. Китайская пресса Харбина в целом положительно высказывалась по поводу разгона ГЛИК и негативно отзывалась о большевистских мероприятиях в полосе отчуждения. Так, в китайской газете «Дун-чуй-шань-бао» от 29 мая 1918 г. автор одной из статей крайне нелицеприятно отзывался о большевиках и сообщал, что на похоро-

нах Уманского присутствовало около 4 тыс. чел., после чего восклицал: «Неужели в Харбине ещё столько большевиков?» [15, 77].

Обзор новостей от 5 мая (в заголовке стоит ещё и 18 мая по новому стилю) за ближайшие дни в одной из харбинских газет уделил прошедшей акции особое внимание. Прочитав выдержки из заметки: «Было бы слишком поспешно подвести итоги тому, что произошло 3 мая. Влияние всеобщей забастовки на политическую жизнь Маньчжурии скажется лишь в дальнейшем. Демократией был произведён смотр своим силам и, не впадая в преувеличение, она может остаться довольной результатами. <...> Этот же день выдвинул вперёд и союз железнодорожников: по специфическим условиям Маньчжурии, союз является позвоночным столбом демократии, и последняя должна его окружить тем сочувствием и вниманием, которого он заслуживает. И что характернее всего – это то, что именно союз и главнейшие его теперешние руководители, принадлежащие к умеренно-социалистическим партиям [имеется в виду ГЛИК – С. Я.], оказались во главе движения, руководителями его и инициаторами» [26]. Автор статьи видимо слабо знал негласное давление коммунистов на СМиР и, заблуждаясь, считал эсеро-меньшевистское большинство ГЛИК единственным «рулевым» транспортных союзов, но он точно подметил значение профсоюзного движения железнодорожников, назвав его «позвоночным столбом демократии», т. е. той опорой, на которую делали ставку левые партии в полосе отчуждения КВЖД.

Соперничая с большевиками, значительное воздействие на железнодорожные союзы КВЖД вплоть до 1923 г. продолжали оказывать социалистические партии меньшевиков, эсеров (разных течений), бундовцев и др. Определённое влияние они имели не только среди служащих, но и среди рабочих харбинских Главных механических мастерских дороги и угольных копей [18]. Сами трудящиеся тоже проявляли самостоятельность в суждениях и оценке складывающейся в полосе отчуждения обстановки. Так, летом 1918 г. население Харбина торжественно встречало эшелоны с итальянскими и чехословацкими войсками, следовавшими в Сибирь для взятия под частичный контроль некоторых советских территорий. Во встрече на вокзале принимали участие представители не только эсеро-меньшевистского блока, но и представители ряда общественных организаций, в том числе оркестр профсоюза рабочих и служащих железнодорожных типографий КВЖД [6, 61-64, 93]. Эсеро-меньшевистское правительство Сибири, пытаясь завоевать лояльность профсоюзов, приняло 31 июля 1918 г. «Основные положения конструирования профессиональных железнодорожных союзов», в которых даровало право трудящихся на профессиональные объединения, что принималось и на КВЖД. Однако «Положение» оказалось недоработанным и вызывало недопонимание между союзами и железнодорожными администрациями. Например, в нём не было установлено обязательного порядка регистрации уставов союзов, а управления дорог без такого устава отказывались прислушиваться к их мнению. Когда же профсоюзы пытались зарегистрировать устав в судах, им чаще всего отказывали под предлогом того, что в их целях находили не только экономические, но и политические требования. Небольшим союзам также отказывали в возможности объединяться в единый профсоюзный орган и т. д. Поэтому на деле крепкого тандема между эсерами и меньшевиками с одной стороны и профсоюзами с другой не получалось [27, 106-107].

Сразу после разгона и ликвидации ГЛИК был сформирован как правопреемник новый главный руководящий орган транспортных профсоюзов на КВЖД – Центральное бюро железнодорожных союзов (ЦБЖДС) под председательством Н. Н. Филиппова. Печатным органом бюро почти на год стал журнал «Еженедельник» под редакцией видного харбинского общественного и профсоюзного деятеля Н. И. Горчаковского [8, 29; 9, 23, 32]. Но в июле 1918 г. «красные» профсоюзы ощущают усиление давления со стороны хорватовской администрации. Закрываются некоторые рабочие газеты, на станциях КВЖД принудительно вводятся сверхурочные работы по ремонту и оборудованию белогвардейских бронепоездов. К концу лета 1918 г. профсоюзной работы на дороге практически не велось [8, 7-8, 31-32, 42-43].

Неожиданный толчок стачечному движению железнодорожных работников, ведомых профсоюзами, придали непопулярные шаги Сибирского временного правительства. Управляющий министерством путей сообщения объявил 19 июля 1918 г. о повсеместном переходе всех желез-

ных дорог с 1 октября на сдельную оплату труда, что снижало реальные заработки трудящихся. От такого «подарка» большевики не смогли отказаться и организовали через сотрудничавшие с ними профсоюзы с конца июля и до конца октября 1918 г. серию мощных забастовок на важнейших железнодорожных магистралях Сибири и Дальнего Востока. На какое-то время переброска войск интервентов и белогвардейцев застопорилась [17, 213-234; 27, 102, 107-113]. КВЖД, являясь российско-китайским предприятием, имела самостоятельность в принятии подобных решений, но новый исполняющий обязанности управляющего дорогой инженер В. Д. Лачинов, осуществляя задуманный план реформирования финансов, пошёл тем же путём. Своим приказом от 28 августа (по новому стилю) он отменил один из декретов, регламентировавших нормирование оплаты труда рабочим и служащим дороги и выплату компенсаций за снижение общего уровня жизни [19, 66-67].

Работники КВЖД остались недовольны новыми окладами жалования и переводом их на сдельную оплату труда, тем более что многие служащие по роду своих должностных обязанностей не подходили под такую систему расчёта зарплаты. Даже среди противников большевиков и левых профсоюзов раздавались голоса о неадекватности руководства КВЖД, спровоцировавшего своими непродуманными решениями и упрямством новую стачку на дороге [4, 433]. Воспользовавшись случаем, экстренно созванное большевиками 1 сентября заседание Центрального бюро союзов осуществляет форсированную подготовку к забастовке железнодорожников и объявляет её утром 2 сентября 1918 г. Особенно активно на её проведении настаивал профсоюзный лидер и большевик В. К. Илюшин [6, 65-66; 23, 1; 25, 72]. Ещё одной, сопутствующей задачей протеста можно считать «прощупывание» позиций нового управляющего дорогой Лачинова, покинутого своим покровителем – генералом Хорватом, который ещё 9 июля объявил себя временным верховным правителем России до созыва Учредительного собрания и отбыл в Приморье [20, 387].

В стачечный комитет (21 член) вошли представители ЦБЖДС, центральных комитетов СМиР и других профсоюзов, среди них – В. К. Илюшин (председатель стачкома), И. Ф. Федотов (товарищ председателя стачкома), П. И. Овсянников (секретарь), члены – М. В. Веретенников, И. Л. Катасонов, И. П. Матвеев, И. К. Скотенко, Кирс и Лебзин. От ЦБЖДС руководство забастовкой курировали Н. Н. Филиппов, И. А. Юдин, П. И. Ищенко, Н. И. Горчаковский, М. Д. Крачун и другие [24, 120]. Стачком стремился в сложных условиях придать забастовке видимость легальности и даже опубликовал список своих членов в местной прессе. Сначала по всем признакам стачка носила сугубо экономический характер, и со справедливыми требованиями трудящихся вернуть аннулированный декрет Лачинов вынужден был согласиться уже на третий день, отменив своё решение [6, 66; 8, 80]. Однако стачка на КВЖД продолжилась. Со стороны профессиональных объединений, кроме СМиР, в ней приняли участие союзы паровозных бригад, кондукторов, младших служащих (младосоюз), 4 сентября к забастовке присоединились телеграфисты дороги [4, 433; 23, 3], а вскоре также рабочие типографии, депо, грузчики и шахтёры угольных копей [24, 120]. Администрация заподозрила в забастовке политическую составляющую, особенно после блокирования движения военных эшелонов чехословацких, американских и японских войск, в чём угадывалось прямое участие большевиков. Официальным поводом к продолжению протестов явилось заявление стачкома о признании широких полномочий профсоюзов и обязательном учёте их мнения управляющим КВЖД. Американское и японское командование пыталось выступить посредником в переговорах, а чехословацкое даже провело задержание некоторых членов стачкома, угрожая повесить их в случае дальнейшего саботажа со стороны железнодорожников [6, 66-71]. Среди военных росло недовольство бесхребетностью дорожного управления: «Нелепейшая забастовка продолжается; управление дороги ведёт себя очень глупо, применяя жалкие приёмы мелкого сыска, но не имея решительности объявиться хозяином, цыкнуть на служащих и заставить их или работать, или уйти», – отмечал 12 сентября в своём дневнике барон А. П. Будберг [4, 434-435].

Генерал Хорват как всегда, не желая сам действовать грубо, позволил это другим. В Харбин стали стекаться настоящие боевики из отрядов дальневосточных атаманов, а американцы и чехословаки предложили заменить бастующие паровозные бригады своими солдатами, сформировав 90 таких бригад [4, 435; 6, 69; 23, 27]. Начались задержания руководителей забастовки, в частности, одним из первых был арестован Н. Н. Филиппов. Забастовка длилась 11 дней и в итоге была

прекращена после того, как стачкому стало ясно, что дальше испытывать судьбу опасно. Да и Д. Л. Хорват дал обещание выполнить экономические требования протестующих и освободить арестованных. Стачком разослал всем центральным, районным и станционным забастовочным комитетам указания о прекращении стачки с 21 часа 12 сентября ввиду достигнутых по некоторым вопросам соглашений с администрацией КВЖД. В. Д. Лачинов в тот же день отправил по всем станциям дороги телеграмму № 620 о полной амнистии всем бастовавшим с зачётом всех дней протеста как рабочих [3, 316; 6, 71-72; 24, 120-121]. Прошедшая забастовка стала одним из звеньев в цепи организованных большевиками протестов железнодорожников Сибири и Дальнего Востока.

На следующий день, 13 сентября, видимо, в назидание железнодорожникам на будущее командующий чехословацкими войсками генерал Гайда издал запоздалый приказ с требованием прекратить забастовку под угрозой трибунала и расстрелов [4, 435; 6, 72]. У Гайды подобный опыт уже был в Сибири, когда он в схожей ситуации приказом от 25 июля 1918 г. объявил на подконтрольных ему участках Транссиба военное положение и распорядился, что «виновные в призыве или подстрекательстве к забастовкам на железных дорогах и уклонению от работ подлежат расстрелу по приговору военно-полевого суда» [27, 103-104]. Несмотря на обещания Лачинова и Хорвата, многие активные участники протестов были арестованы, а все члены стачкома по представлению помощника управляющего КВЖД по гражданской части генерал-лейтенанта М. Е. Афанасьева были высланы из Маньчжурии в конце сентября 1918 г. в Забайкалье и переданы в распоряжение атамана Г. М. Семёнова. Зная это, главный организатор забастовки В. К. Илюшин нелегально перебрался во Владивосток [3, 317-318; 8, 43, 69, 80; 9, 32]. Часть арестованных участников забастовки начальник штаба русских войск при КВЖД генерал М. М. Плешков обещал главе Временного Сибирского правительства П. В. Вологодскому, прибывшему в Харбин 27 сентября, освободить и не подвергать высылке из Маньчжурии [5, 99-100]. Впоследствии, резюмируя итоги стачки, её участники Ф. Е. Ванюхин и М. Д. Крачун отмечали, что в результате забастовки союзы «ничего экономического не достигли, но в политическом направлении получился большой сдвиг в сторону полевления» [8, 32].

Показательно стремительное и грубое вмешательство в забастовочные коллизии представителей союзного командования. В это время, развивая успех начавшейся полномасштабной интервенции, по КВЖД шла массивная переброска в Забайкалье и остальную Сибирь американских, чехословацких и японских войск (а далее ещё и англо-франко-итальянского контингента в Поволжье), дислоцированных вдоль дороги. Замедление темпов транспортных перевозок грозило срывом этих мероприятий, особенно на фоне неуступчивости стачкома [21, 285-286]. А. П. Будберг 6 сентября сетовал по этому поводу в своём дневнике: «Забастовщиков всё время уговаривают; дёрнуло же ввести неудачные оклады как раз в то время, когда по всей обстановке и по серьёзности развивающихся событий необходимо, чтобы дорога работала полным ходом и вообще было бы поменьше горечи, укуса, неудовольствий и обострений. От уговоров забастовочный комитет становится всё упрямее и несговорчивее, требует официального признания» [4, 433-434]. У Японии с Китаем также были собственные секретные соглашения по Китайско-Восточной магистрали, оговаривавшие бесперебойность движения: «Перевозка войск по КВЖД будет осуществляться организацией, которая несёт ответственность за дорогу. Китай и Япония учреждают совместное бюро с целью заключения соответствующих соглашений с железнодорожной организацией для перевозки по железной дороге китайских, японских и чехословацких войск. Если другие союзные страны впоследствии пожелают осуществлять военные операции в этом регионе, им будет разрешено участвовать в этом бюро» [21, 282].

Таким образом, выводы из сентябрьской забастовки 1918 г. союзники сделали, и все их последующие действия в сходных ситуациях сводились к тактике, озвученной в следующем месяце американским дипломатом Р. Моррисом в холодных и обтекаемых тонах: «Наши воинские силы должны быть сосредоточены на возможно большем протяжении Китайско-Восточной и Транссибирской железных дорог, имея строгие указания избегать любых политических осложнений и заниматься только поддержанием порядка вдоль линии железных дорог» [21, 290]. Отсюда такая резкая реакция на забастовку чехословаков и американцев.

Наказание принимавших участие в забастовке членов профсоюзов продолжалось весь сентябрь. Будберг в своём дневнике писал, что 21 сентября он разговаривал с неким прапорщиком Опариным, только что вернувшимся со станции Ханьдаохецзы, который рассказал ему, «как по их участку прошёл семёновский броневой поезд, выбрал лиц по особому списку и тут же их нещадно перепорол, предупредив, что на следующий раз будет хуже. Все это знают, но молчат. По краю катится волна дикого произвола, долго накапливаемого за время пьяного безделья на разных стоянках полосы отчуждения» [4, 436]. Естественно, не все белогвардейские офицеры поддерживали такие методы, и в Харбине подобных прилюдных экзекуций всё же не допускалось.

Позднее, по мотивам сентябрьской стачки, в 1934 г. В. К. Илюшин опубликовал статью в журнале «История пролетариата СССР» [16]. Преподнося события в духе эпохи, он несколько преувеличил политическое значение забастовки, на что справедливо указывает современный исследователь И. В. Олейников. Однако минимизировать влияние большевиков на профсоюзное движение и отсутствие преследований со стороны властей нам также представляется не совсем верным. Олейников отмечает, что коммунисты «...не столько пользовались доверием масс, как упоминается в нашей литературе, сколько воспользовались сложившимися обстоятельствами» [19, 68]. По поводу «масс» надо заметить, что под влиянием революционной эйфории и пропаганды многие рабочие в те дни разделяли эти идеи, но мало разбирались в теоретических разногласиях левых партий, при этом достаточная их часть всё-таки ориентировалась на большевиков. Это отмечают практически все участники собраний группы КВЖД дальневосточного землячества в 1920-х – начале 1930-х гг. и мемуары эмигрантов [4; 7; 8; 9; 10; 11; 12]. Что касается совершенно верного утверждения об использовании конкретных обстоятельств, то на этом и строилась вся тактика большевиков по захвату инициативы в рабочем движении – использовать любое экономическое недовольство, возглавить его и через членов партии в профсоюзном руководстве переформатировать протест в политический. Материалы съездов РСДРП(б)/РКП(б) изобилуют этим тезисом.

После забастовки и репрессий в октябре обновляется состав ЦБЖДС, а затем и профсоюзная структура СМиР. Главный комитет союза теперь составили Коряжкин (председатель), Ванюхин, Жданов, Воробьёв, Добровольский и Прокофьев (он же вводится в ЦБЖДС). 12 ноября 1918 г. на IV делегатском съезде союза в Харбине председателем президиума ЦК СМиР выбирается Г. В. Жданов, который с 24 декабря стал замещать ещё и Я. В. Коряжкина, выбывшего в длительный отпуск. Но уже в феврале 1919 г. Жданова увольняют с КВЖД за отказ ехать в командировку, и он не может находиться в ЦК союза, после чего на харбинской конференции союза мастеровых и рабочих председателем избирается З. Ф. Прокофьев [8, 32; 14, 9-10].

Локомотивом профессионального и забастовочного движения транспортников КВЖД в 1918 г. стал союз мастеровых и рабочих дороги, в деятельности которого самое активное участие принимали большевики, видевшие в нём основной рычаг давления на «белый» режим генерала Д. Л. Хорвата. Работа союза мастеровых и рабочих и близких ему по воззрениям профсоюзов сводилась к реализации требований экономического и политического характера, при этом с разрастанием гражданской войны в России превалировать стали политические вопросы. В результате росла конфронтация просоветских профсоюзов с администрацией генерала Хорвата, что вылилось в ряд масштабных забастовок железнодорожников КВЖД. Ответные репрессии «выбивали» активистов союзов за пределы Маньчжурии. Пережив гонения и ряд переформирований, профсоюзы железнодорожников в Северной Маньчжурии продолжили свою работу на фоне гражданской войны в России, дальнейшие события которой потребовали очередного скорейшего их преобразования в новом, более актуальном формате.

ЛИТЕРАТУРА

1. Аблова, Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.) / Н. Е. Аблова. – М.: НП ИД «Русская панорама», 2005. – 432 с.
2. Андреев, Г. И. Революционное движение на КВЖД в 1917-1922 гг. / Г. И. Андреев. – Новосибирск: Наука, 1983. – 142 с.

3. Бойко-Павлов, Д. И. Так было на Дальнем Востоке / Д. И. Бойко-Павлов, Е. П. Сидорчук. – М.: Мысль, 1964. – 326 с.
4. Будберг, А. П. Дневник / А. П. Будберг // Революция и Гражданская война в описаниях белогвардейцев в 6 т. Мемуары. Т. 3. Начало гражданской войны. – М., Л.: Государственное издательство, 1926. – С. 391-451.
5. Вологодский, П. В. Во власти и в изгнании: дневник премьер-министра антибольшевистского правительства и эмигранта в Китае (1918-1925 гг.) / П. В. Вологодский. – Рязань: Частное издательство П. А. Трибунского, 2006. – 619 с.
6. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. П-44. Оп. 1. Д. 99.
7. ГАХК. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 395.
8. ГАХК. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 396.
9. ГАХК. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 397.
10. ГАХК. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 398.
11. ГАХК. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 399.
12. ГАХК. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 400.
13. ГАХК. Ф. П-44. Оп. 1. Д. 545.
14. ГАХК. Ф. Р-882. Оп. 3. Д. 60.
15. ГАХК. Ф. Р-1730. Оп. 1. Д. 3.
16. Илюшин, В. К. Стачка на КВЖД в 1918 г. / В. К. Илюшин // История пролетариата СССР. – 1934. – № 2. – С. 175-184.
17. Кадейкин, В. А. Сибирь непокорённая (большевистское подполье и рабочее движение в сибирском тылу контрреволюции в годы иностранной военной интервенции и гражданской войны) / В. А. Кадейкин. – Кемерово: Кемеровское книжное издательство, 1968. – 560 с.
18. Кроль, М. А. Страницы моей жизни / М. А. Кроль. – М.: Мосты культуры; Иерусалим: Gesharim, 2008. – 734 с.
19. Олейников, И. В. Антикризисная деятельность администрации КВЖД в революционное время (1917-1920 гг.) / И. В. Олейников. – Новосибирск: Изд-во НГПУ, 2012. – 106 с.
20. Подвиг Центросибири: сборник документов / отв. ред. В. Т. Агалаков. – Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1986. – 480 с.
21. Подготовка и начало интервенции на Дальнем Востоке России (октябрь 1917 – октябрь 1918 г.): документы и материалы / отв. ред. Б. И. Мухачев, М. И. Светачев. – Владивосток: Наука, 1997. – 304 с.
22. Рапорт представителя начальника гарнизона Русско-китайского бюро по обеспечению спокойствия в г. Харбине начальнику штаба охранной стражи КВЖД от 9 мая 1918 г. № 527 / Государственный музей-заповедник «Петергоф». № по КП (ГИК): ГМЗ Пф КП 70941, Инв. № ПДМБ 4625-ар // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации, сайт. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?q=харбин&imageExists=null&typologyId=15> (дата обращения: 07.08.2022). – Текст: электронный.
23. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 323. Оп. 5. Д. 491.
24. Соловьёв, В. Ф. Забастовочная борьба на КВЖД в 1918-1920 гг. / В. Ф. Соловьёв // Новое в изучении Китая. История и историография. – М.: Наука, 1988. – С. 118-125.
25. Соломеник, В. А. Борьба за советскую власть в полосе отчуждения КВЖД (По материалам Истпарта ДБ ЦК 1917-1920 гг.) / В. А. Соломеник // Дальистпарт. Сборник материалов по истории революционного движения на Дальнем Востоке. Кн. 3. – Владивосток: Книжное дело, 1925. – С. 51-81.
26. Харбин, 18-5 мая. По поводу забастовки / Государственный музей-заповедник «Петергоф». № по КП (ГИК): ГМЗ Пф КП 70912, Инв. № ПДМБ 4063-ар // Государственный каталог музейного фонда Российской Федерации, сайт. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=23538684> (дата обращения: 07.08.2022). – Текст: электронный.
27. Шмелев, В. И. Профсоюзы Сибири в борьбе за власть Советов. 1917-1919 гг. / В. И. Шмелев. – Новосибирск: Сиб. краевой совет проф. союзов, 1928. – VII, 240 с.