

Сибирская флотилия в Шанхае

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы становления советско-китайских и советско-японских отношений в первой половине 1920-х годов. Одной из ключевых проблем стало решение вопроса о правопреемственности имущества бывшей Российской империи. Серьёзным препятствием на пути налаживания советско-китайских и советско-японских отношений на Дальнем Востоке в первой половине 20-х годов XX века стал спор о кораблях Сибирской флотилии, уведённых русскими белогвардейцами в Китай в 1922–1924 гг.

Summary. The article describes problems of the foundation of Soviet-Chinese and Soviet-Japanese relations in the first half of 1920-s. One of the main problems was the solution of legal succession of former Russian empire's property. The serious obstacle in the process of foundation of Soviet-Chinese and Soviet-Japanese relations in the Far East in the first half of 1920-s was the controversy about ships of Siberian flotilla, transferred by Russian White Guardians to China in 1922–1924.

РУССКОЕ ВОЕННОЕ ЗАРУБЕЖЬЕ

НАЗЕМЦЕВА Елена Николаевна – научный сотрудник Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ, кандидат исторических наук

(Москва. E-mail: elenanazz@mail.ru).

**СИБИРСКАЯ ФЛОТИЛИЯ В ШАНХАЕ: ПРОБЛЕМА «БЕЛОГО НАСЛЕДСТВА» В
СОВЕТСКО-КИТАЙСКО-ЯПОНСКИХ ОТНОШЕНИЯХ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ
(1922–1926 гг.)**

После Октябрьской революции и последующего образования Советского государства встал вопрос о правовой преемственности имущества бывшей Российской империи на территории иностранных государств. Это касалось прежде всего так называемого гражданского наследства – зданий консульств, представительств Русской православной церкви, финансовых активов и т.д., а также военного – запасов (если таковые имелись) оружия, боеприпасов, военных кораблей, оказавшихся на территории иностранных государств.

Решение вопроса о правопреемственности часто выходило за пределы международного права и становилось серьёзным фактором дипломатии в конкретном регионе и международных отношений в целом. Примером можно считать спор о судах Сибирской флотилии, уведённых русскими белогвардейцами в Китай в 1922–1924 гг. Он стал серьёзным препятствием на пути налаживания советско-китайских и советско-японских отношений на Дальнем Востоке в первой половине 20-х годов XX века.

В апреле 1920 года по соглашению, заключённому между Советской Россией и Японией, была образована Дальневосточная республика (ДВР). Однако весной 1921 года белые при поддержке японских интервентов учредили во Владивостоке временное Приамурское правительство. 20 октября 1922 года был образован Совет уполномоченных организаций автономной Сибири. Командующим Сибирской флотилией был назначен контр-адмирал Г.К. Старк¹.

Ранее – 4 апреля 1920 года – было заключено соглашение о перемирии между японским военным командованием и «Правительством Приморской Земской управы». Дополнение к нему касалось морских сил и являлось, по мнению самого адмирала Г.К. Старка, «крупнейшим фактором нашей военной обстановки»², поскольку определяло отношения с основными союзниками – белогвардейцами на Дальнем Востоке в тот период. Согласно его условиям при выходе из порта Владивосток на срок свыше одних суток русские морские власти должны были поставить в известность об этом японское морское командование, указав цель плавания и маршрут³.

Сибирская флотилия входила в состав военно-морского ведомства, управляющим которым был командующий войсками генерал-лейтенант Г.А. Вержбицкий. На момент вступления Старка в должность командующего вооружение флотилии практически отсутствовало. Серьёзные проблемы были с комплектованием личным составом. Адмиралу удалось решить основную часть этих проблем, насколько это было возможно в тех условиях, однако части Красной армии наступали. С их подходом к Владивостоку началась эвакуация белогвардейцев, в том числе и Сибирской флотилии, а также гражданских лиц.

Адмиралу Г.К. Старку удалось увести из Владивостока 30 кораблей. На них находились более 9 тыс. человек, в том числе около 1800 гражданских беженцев и 7070 – военных⁴. По данным самого адмирала, «всего эвакуации подлежало около 10 000 чел., считая в том числе несколько сот раненых, для которых попечением Правительства было зафрахтовано два японских парохода»⁵. Кроме того, им был взят ледокол «Байкал» – сильный буксир, укомплектованный военной командой. Как указывал Г.К. Старк, «японцами мне было дано понять, что они не разрешат ухода других ледоколов»⁶.

В конце ноября 1922 года флотилия вошла в порт Гензан, где было принято решение сделать короткую остановку⁷. Г.К. Старк обосновывал её тем, что «этот порт как ближайший пункт, связанный железной дорогой с Маньчжурией, намечался в расчёте, что нам удастся разгрузить корабли от беженцев и получить с флотилией некоторую оперативную свободу»⁸.

Следует отметить, что поскольку у Временного Приамурского правительства и у правительства генерала М.К. Дитерихса не было серьёзного заграничного представительства, никакой официальной информации об отношении к флотилии, направлявшейся в иностранные воды, со стороны иностранных держав – Японии и Китая у адмирала Старка не было. Отсутствовал и план похода, было только обязательство «доставить семьи военнослужащих в один из портов Китая». Единственным источником информации была его переписка с бывшим военно-морским агентом в Токио контр-

адмиралом Б.П. Дудоровым и бывшим председателем Временного Приамурского правительства С.Д. Меркуловым, также находившимся в Токио⁹.

Из сообщений Б.П. Дудорова, основанных на данных, полученных из кругов бывшего российского посольства в Токио, следовало: 1) поскольку японское руководство в настоящий момент вело переговоры с представителями Советской России, ему было невыгодно поддерживать какие-либо отношения с остатками разгромленной белой армии, поэтому, как отмечал Старк, «хотя непосредственной опасности в японских портах в смысле ареста кораблей и передачи их красным нам пока не угрожало, но ни на какую помощь мы пока рассчитывать не могли»¹⁰; 2) Китай в тот момент находился в состоянии, «близком к анархии», так как враждовавшие между собой губернаторы отдельных областей не считались с властью центрального правительства и в своей политике руководствовались только личной выгодой, «чем и определялась их неустойчивость в отношениях с большевиками»; само же центральное правительство, «переставшее ещё осенью 1920 года признавать нашего прежнего посла и уничтожившее экстерриториальность для русских и наши прежние концессии, находилось под сильным влиянием советского посла Иоффе»¹¹; при таких условиях стоянка в каком-либо порту Китая, и даже заход в такой порт без предварительного договора с местным автономным губернатором были опасны; 3) все великие державы, за исключением США, имевшие своих представителей на Дальнем Востоке, были заинтересованы в том, чтобы не осложнять ситуацию в регионе, в частности Великобритания, к тому времени уже заключившая торговый договор с Советской Россией. В результате английские порты оказались закрытыми для русских беженцев. Таким образом, по информации Старка, полученной от адмирала Дудорова, «только в портах Североамериканских Соединённых Штатов мы могли найти надёжное убежище и даже помощь, но, ни в коем случае, не политического характера, а чисто благотворительного»¹².

С.Д. Меркулов же считал, что на Востоке ещё не всё потеряно, и

надеялся использовать свои связи «в некоторых влиятельных японских кругах». Это могло обеспечить флотилии уход на Камчатку, где предполагалось образовать государство. Однако сам Старк понимал, что для противостояния большевикам этому государству потребуется серьёзная поддержка со стороны Японии. Но, учитывая не раз доказанную изменчивость японской политики, адмирал в этот план мало верил¹³ и поэтому принял решение направиться в Гензан.

Японское командование не разрешило русским высадку на берег. Позднее при посредничестве консулов Англии, Китая, США, Франции и Португалии командование флотилии заявило протест японскому правительству. В то же время МИД Японии 27 ноября 1922 года сделал заявление, согласно которому Япония уже оказала значительную помощь в приёме и размещении русских беженцев, но эта помощь не может быть бесконечной¹⁴. Японцами действительно был организован лазарет для раненых, прибывших в Гензан на японских пароходах ещё до прихода флотилии Старка¹⁵. Однако этого было недостаточно. Только через несколько дней адмиралу удалось убедить японское руководство разрешить гражданским беженцам сойти на берег¹⁶.

4 ноября 1922 года Г.К. Старк через адмирала Б.П. Дудорова получил телеграмму от бывшего управляющего Российским посольством в Токио Д.И. Абрикосова, согласно которой японское морское министерство заявило о том, что японским правительством принято решение о запрещении долговременной стоянки флотилии в японских портах¹⁷.

Следует отметить, что с самого Владивостока и до Гензана флотилию сопровождал дивизион японских миноносцев. В Гензане к нему присоединился японский крейсер. Как писал Старк, «японцы относились к нам в высшей степени вежливо, ограничиваясь лишь наблюдением за нами, но из разговоров с ними выяснялось, что японское морское командование не допускает мысли, чтобы Сибирская флотилия как таковая задерживалась бы надолго в японских портах»¹⁸.

Японцы не скрывали, что пребывание в их водах Сибирской флотилии как организованного и вооружённого морского формирования, располагавшего к тому же кораблями, которые советское руководство требовало задержать и вернуть, являлось одним из главных препятствий в ходе их переговоров с советским правительством. Это несмотря на то, что вообще на Дальнем Востоке в описываемый период не существовало никаких специальных международных актов, устанавливавших ширину территориальных вод государств, прилегавших собственно к Дальневосточному театру. Япония же, впрочем, как и США и Великобритания в Тихом океане, придерживалась принципа трёхмильной ширины территориальных вод, хотя и не имела об этом специальных законов. Право прохода иностранных военных кораблей через территориальные воды этими государствами не отрицалось, но ими оговаривались свои права ограничивать проход в интересах безопасности¹⁹. <...>

Полный вариант статьи читайте в бумажной версии «Военно-исторического журнала» и на сайте Научной электронной библиотеки <http://www.elibrary.ru>

ПРИМЕЧАНИЯ

1 Старк Георгий (Юрий) Карлович (1878–1950) – контр-адмирал (1917). Окончил Морской кадетский корпус (1897). Служил на крейсере «Азия» (1899); кораблях «Генерал-Адмирал» и «Герцог Эдинбургский» (1900–1902); на броненосце «Адмирал Синявин» (1903), крейсере «Аврора». Участник Цусимского сражения. Старший офицер крейсера «Аврора» (1912–1913). Командир эсминца «Сильный» (1913–1914). Командир эсминцев «Страшный» и «Донской казак», (1914–1916). В 1916 г. был произведён в капитаны 1 ранга, а в 1917 г. назначен начальником минной дивизии и в этой должности участвовал в Моонзундском сражении, в ходе которого был ранен. 28 июля 1917 г. произведён в контр-

адмиралы. В отставке с апреля 1918 г. В Белом движении: командующий речной военной флотилией на реках Белая и Кама (апрель–октябрь 1918 г.). По приказу адмирала А.В. Колчака сформировал дивизию морских стрелков, которой командовал до падения Омского правительства. 18 июня 1921 г. назначен командующим Сибирской флотилией. С 1923 г. – в эмиграции. В 1946–1949 гг. – председатель Всезарубежного объединения русских морских офицеров. Умер в Париже.

2 *Старк Ю.К.* Отчёт о деятельности Сибирской флотилии в период 1921–1922 гг. // Морские записки. Т. X. № 1–2. 1952. С. 3.

3 Там же. С. 4.

4 *Ван Чжичэн А.* История русской эмиграции в Шанхае. М., 2008. С. 26.

5 *Старк Ю.К.* Отчёт о деятельности Сибирской флотилии в период 1921–1922 гг. // Морские записки. Т. XIII. № 4. 1955. С. 69.

6 Там же.

7 *Ясько Т.Н.* Георгий Карлович Старк // Россия и АТР. 2004. № 4. С. 18–22.

8 *Старк Ю.К.* Отчёт о деятельности Сибирской флотилии в период 1921–1922 гг. // Морские записки. Т. XIII. № 4. 1955. С. 75.

9 Там же. С. 77.

10 Там же.

11 Там же. С. 78.

12 Там же.

13 Там же.

14 *Ван Чжичэн А.* История русской эмиграции в Шанхае. М., 2008. С. 27.

15 *Старк Ю.К.* Отчёт о деятельности Сибирской флотилии в период 1921–1922 гг. // Морские записки. Т. XIV. № 1. 1956. С. 55.

16 Там же. С. 56.

17 Там же. С. 58.

18 Там же.

19 *Белли В.А.* Военно-морской международно-правовой справочник. Международно-правовые положения, имеющие отношение к Балтийскому, Северному, Черноморскому, Каспийскому и Дальневосточному морским театрам / Сост. В.А. Белли. Кн. 2. М.; Л., 1940. С. 86.