

УДК 325
DOI: 10.21209/2227-9245-2022-28-1-68-74

РАЗДЕЛЕНИЕ РУССКИХ БОЛЬШЕВИКОВ И РУССКИХ ЭМИГРАНТОВ В СЕВЕРО-ВОСТОЧНОМ КИТАЕ

SEPARATION OF RUSSIAN BOLSHEVIKS AND RUSSIAN EMIGRANTS IN NORTHEAST CHINA



Бай Сюэтао, Хэйлунцзянский университет; г. Харбин, КНР
baixuetao093@163.com

Bai Xuetao, Heilongjiang University; Harbin, China

Во время строительства Китайско-Восточной железной дороги в 1897–1903 гг. железнодорожная администрация наняла почти 200 000 русских рабочих, в том числе некоторое количество большевиков. Они уже вели пропагандистскую и революционную деятельность в Харбине и других районах Средневосточной железной дороги. С открытием Китайско-Восточной железной дороги в 1903 г. большевики из России пришли в Северо-Восточный Китай. Они активно руководили рабочим движением, создавали большевистские организации и основывали пропагандистские издания в Северо-Восточном Китае. В этот период марксизм получил широкое распространение в Северо-Восточном Китае. Фактически, еще до появления российских большевиков, раннее распространение марксизма на северо-востоке Китая уже началось, но эффект распространения не был очевиден¹. С развитием большевистской революционной пропаганды и распространением марксистских идей количество верующих марксистов среди русских рабочих на Китайско-Восточной железной дороге постепенно увеличивалось, и войска дорожной охраны вдоль Средневосточной железной дороги разделились, на вокзалах были проведены восстания, бунты и созданы революционные организации

Ключевые слова: Китай, русские эмигранты, разделение, большевики, Харбин, марксизм, политическая партия, революционная деятельность, железная дорога, забастовки

During the construction of the Middle East Railway in 1897-1903, the railway administration employed almost 200,000 Russian workers, including some Bolsheviks. They have already conducted propaganda and revolutionary activities in Harbin and other areas of the Middle Eastern Railway. With the opening of the Middle East Railway in 1903, revolutionary thoughts and Bolsheviks in Russia also came to Northeast China. The Bolsheviks actively led the Workers' movement, created Bolshevik organizations and founded propaganda publications in Northeast China. During this period, Marxism became widespread in Northeast China. In fact, even before the appearance

¹ Автор считает, что это распространение было осуществлено неосознанно традиционными интеллектуалами Китая. В 1871 г. Чжан Дэи, известный дипломат в конце династии Цин, посетил Францию вместе с Чунхо в качестве английского переводчика. Его пребывание во Франции совпало с народным восстанием в Парижской Коммуне. Чжан Дэи записал революционную деятельность революционеров Парижской Коммуны в форме «Дневника», но он не понимал писаний и значения революционного движения. Вернувшись в Китай, Чжан Дэи разобрался и опубликовал «Дневник», назвав его «Дневник посланника во Францию». В 1872 г. Чжан Дэи подарил книгу Академии Инган. «Французский посланник» начал распространяться в северной части Ляонина с центром в Академии Инган, но влияние книги не ограничивалось северо-восточным регионом. В 1912 г. «Дневник посланника во Францию» был переведён в популярную библиотеку местным отделом образования и открыт для публики в свободном просмотре. Цели распространения «Французских хроник» были расширены. В течение этого периода все читатели, поступившие в Академию Йинган и библиотеку Тилинга, имели возможность познакомиться с книгой «Дневник посланника во Францию», в которой для читателей описывалась ситуация в движении Парижской Коммуны и пролетарские революционные идеи, китайский народ начал соприкасаться с ранним марксизмом.

of the Russian Bolsheviks, the early spread of Marxism in the northeast of China had already begun, but the effect of the spread was not obvious. With the development of Bolshevik revolutionary propaganda and the spread of Marxist ideas, the number of Marxist believers among Russian workers in the Middle East has increased

Key words: *China, Russian emigrants, separation, Bolsheviks, Harbin, Marxism, political party, revolutionary activity, railway, strikes*

Введение. Китайско-Восточная железная дорога – это инструмент царской России для вторжения и разграбления Китая, а также инструмент для распространения русской идеологии и культуры в Китае. Во время строительства Китайско-Восточной железной дороги в 1897–1903 гг. некоторые дорожные строители из России начали пропагандировать марксизм среди рабочих. В 1900 г. тайный лидер Русской революционной партии Ваков и молодой русский офицер Малев вели революционную деятельность на Ближневосточной железной дороге. С 1900 по 1901 гг. Ваков продвигал марксизм и революционные идеи пролетариата в форме школ для квалифицированных рабочих Китайско-Восточной железной дороги [11]. В то же время Ленин, лидер русских большевиков, также уделял пристальное внимание марксистской пропаганде и вооружению русских рабочих на Китайско-Восточной железной дороге [2]. До официального открытия Китайско-Восточной железной дороги Северо-Восточный Китай находился в сфере влияния царской России, а российские консервативные силы занимали доминирующее положение. Россия пыталась реализовать дальневосточную политику, управляя Китайско-Восточной железной дорогой, чтобы сохранить свой статус и права как крупной державы. Российские власти придавали большое значение управлению Северо-Восточным Китаем и строго пресекали революционные действия. В то время большинство русских граждан, в том числе русские рабочие, все еще находились в непробужденной стадии и питали иллюзии относительно царя. Поэтому большевики в этот период были относительно слабы, и большевистская пропагандистская деятельность часто велась тайно.

После русско-японской войны внутренние социальные и классовые противоречия в России обострились, и большевики во главе с Лениным активно использовали это условие для нападок на царское самодержавие и пропаганду революционных идей. Под влиянием

многих факторов, таких как русско-японская война, в 1905 г. разразилась революция. Она заставила русский рабочий класс принять крещение. Рабочие творчески применили общеполитические забастовки, вооруженные восстания и другие методы борьбы и создали новую организационную форму – Советы. Сила русских большевиков стала значительно возрастать, они продолжали вести революционную пропаганду среди рабочих. В 1905 г. Б. З. Шумиятский направлен Российской социал-демократической рабочей партией в Харбин, чтобы возглавить рабочее движение, Б. З. Шумиятский (псевдоним Силинь) основал марксистскую организацию на базе Харбинского генерального завода Китайско-Восточной железной дороги и осуществлял революционную деятельность [10]. Под руководством большевиков последовательно создавались Харбинский временный общий завод, Железнодорожная типография и другие российские рабочие союзы [12]. В ноябре того же года большевики создали Харбинский рабочий союз Российской социал-демократической рабочей партии [13], 8 декабря Российский специальный комитет забастовки рабочих Китайско-Восточной железной дороги провел всеобщую забастовку железнодорожников с требованием 8-часового рабочего дня и т. д. в целях защиты своих прав и интересов.

В январе 1906 г. большевики подтолкнули русских рабочих Китайско-Восточной железной дороги к созыву I рабочего съезда в Харбине и приняли резолюцию: «При капиталистическом способе производства материальные условия рабочих всегда ухудшаются. Следовательно, рабочие должны стремиться к полному освобождению и бороться за избавление от эксплуатации капитала. Если рабочие хотят сражаться, они должны сформировать профсоюзные группы и принять решение о создании федерации рабочих на основе рабочих заводов Китайско-Восточной железной дороги и локомотивных отделов. Он также указал, что перед созданием про-

фсоюза необходимо создать бюро профсоюзной организации» [3]. В 1907 г. русские рабочие создали собрание представителей профсоюза и избрали Центральный комитет, состоящий из семи членов. Он был открыт для внешнего мира под названием «Комитет клуба», чтобы объединить руководство революционеров и руководить деятельностью российских рабочих организаций Харбина и Китайско-Восточной железной дороги [10]. Под руководством большевиков революционные идеи постоянно претворялись в жизнь, проводились забастовки и Первомайские праздники. В 1912 г. член Коммунистической партии России Нам Грегорьевич Бультман отправлен в Харбин для пропаганды марксизма и революционного движения среди китайских и русских рабочих на Китайско-Восточной железной дороге [12].

После начала Первой мировой войны и до начала Октябрьской революции, хотя заработная плата рядовых российских рабочих на Китайско-Восточной железной дороге увеличилась в 10 раз, цены выросли в 26 раз. Экономическое положение и уровень жизни российских рабочих резко ухудшились, что значительно ускорило развитие русского рабочего движения и распространение марксизма среди русских рабочих [7. С. 179]. 16 марта 1917 г. русские рабочие Харбинского генерального завода вышли из цеха и провели акции протеста, такие как митинги и демонстрации.

После начала Февральской революции в 1917 г. большевистская организация быстро росла среди русских рабочих в Харбине. 7 марта Китайско-Восточная железная дорога и Российская конференция рабочих Харбинской области объявили о создании совета представителей персонала, направленного на укрепление единства сотрудников Китайско-Восточной железной дороги и Уссурийской железной дороги, защищая права и интересы сотрудинок и достижения русской революции [3]. 17 марта Российская рабочая организация Харбинского общего завода Китайско-Восточной железной дороги учредила

Совет рабочих представителей [13]. В апреле создан Союз работников, квалифицированных рабочих и рабочих Китайско-Восточной железной дороги [7. С. 181]. В конце июля пять человек (Якубов, Славин, Рюкин, Летуннов и Стразов) сформировали большевистское отделение в Харбине, чтобы возглавить борьбу русских рабочих на Китайско-Восточной железной дороге и продолжить продвижение марксизма вдоль Китайско-Восточной железной дороги.

В апреле 1917 г. Харбинский Совет рабочих депутатов России публично учредил издание «Голос труда» для пропаганды марксизма и пропаганды предложений «Да здравствует лейбористская партия» и «Демократическое единство» [4. С. 61]. Это первое красное издание, которое вышло в свет в Харбине. Позже Харбинский Совет российских рабочих представителей основал в Маньчжурии «Рабочее знамя» для продвижения марксистских идей². В конце июля в Харбине создан большевистский комитет партии, который издавал еженедельный журнал «Борьба», широко пропагандировавший марксизм среди простых людей, рабочих и русских солдат. Фактически в 1905 г. русские публикации, пропагандирующие марксизм и ленинизм, были широко распространены среди китайских и русских рабочих в Хэйлунцзяне³. Зимой 1905 г. Союз железнодорожников Китайского Востока опубликовал революционный таблоид во время забастовки⁴. В том же году большевик Галахан приехал в Харбин для участия в революции 1905 г., одновременно занимаясь репетиторством и участвуя в редактировании «Синь Цзин Бао»⁵. В 1908 г. в Харбине тайно вышло большевистское издание «Революционная мысль»⁶.

Благодаря пропаганде и усилиям большевиков, все больше и больше русских рабочих в Харбине и в районах вдоль Китайско-Восточной железной дороги осознавали, что большевики были политической партией, представляющей интересы низших слоев населения. Все больше русских рабочих начали брать на себя инициативу вступить в контакт

² Го Юйчунь. О распространении русской культуры по Ближневосточной железной дороге // Сибирские исследования. – 2020. – Вып. 3. – С. 5.

³ Сунь Мэйхуэй. Раннее распространение марксистских работ в Хэйлунцзяне // Новости социальных наук Китая. – 2020. – 2 ноября.

⁴ Чжан Фушань, Чжоу Шучжэнь. Харбин и Красная дорога. – Хэйлунцзян: Народное издательство Хэйлунцзян, 2001. – С. 81.

⁵ Хуан Цзиньхуа. Распространение марксизма в Северо-Восточном Китае: 1900–1931: на основе исторической перспективы и коммуникации // Китайские социальные науки. – 2012. – С. 224.

⁶ Там же. – С. 225.

с большевиками или присоединяться к ним, понимать и пропагандировать марксизм и участвовать в революционной деятельности, возглавляемой большевиками. Например, в 1907 г. всего несколько тысяч китайских и русских рабочих приняли участие в праздновании Международного дня труда [13. С. 69]. К 1917 г. почти 30 000 китайских и русских рабочих участвовали в забастовочном движении в ознаменование Международного дня труда 1 Мая, держа высокие пропагандистские лозунги, такие как «Да здравствует лейбористская партия» и «Демократическое единство».

Однако революционная пропагандистская деятельность большевиков среди русских рабочих не шла гладко: от русской революции 1905 г. до начала революции в октябре 1917 г. забастовочное движение российских рабочих часто прерывается такими факторами, как подавление со стороны железнодорожных властей, отсутствие пропаганды и разногласия среди российского рабочего класса. Под влиянием русской революции 1905 г. русские рабочие Китайско-Восточного отделения телекоммуникаций железной дороги объявили забастовку в начале октября, требуя повышения заработной платы, но из-за отсутствия поддержки со стороны рабочих в других секторах забастовка вскоре прекратилась [6. С. 17]. Кроме того, многие представители консервативно настроенной «белой эмиграции» шпионили за железнодорожной администрацией и следили за действиями большевиков [9]. В таких обстоятельствах революционная деятельность большевиков часто оказывалась под ударом, а революционная организация часто разрушалась. Например, 26 февраля 1912 г. под давлением властей были распущены различные профсоюзы Китайско-Восточной железной дороги [13. С. 88]. Кроме того, после русско-японской войны Япония стремилась расширить свои права и сферы влияния в Северо-Восточном Китае, а также проводить свою «политику на материке». Чтобы не допустить посягательства Японии на ее собственную сферу влияния, российские власти должны были сначала стабилизировать и укрепить господство в своей сфере влияния, усилить контроль за действиями большевиков и строго предотвратить возникновение революционных действий.

Русские большевики распространяют марксизм в армии стражи железных дорог Китайского Востока.

Армия стражи железной дороги Китайского Востока была продуктом агрессивной политики царской России по отношению к Китаю во второй половине XIX в. Первоначально она была лояльным проводником политики царской России в отношении Китая. Хотя дорожные стражи принадлежали к заповеднику, они пользовались щедрым отношением царя. Однако с развитием русской революции 1905 г. и распространением марксизма по Китайско-Восточной железной дороге эта лояльная сила царя начала распадаться, и идеи марксизма начали признаваться некоторыми офицерами и солдатами дорожной охраны.

Влияние русской революции 1905 г. быстро распространилось на северо-восток Китая. Большевики повели большое количество рабочих на забастовки вдоль Средневосточной железной дороги. В ней участвовали и русские солдаты; 25 октября 1905 г. русские рабочие Китайско-Восточной железной дороги провели всеобщую забастовку союза в знак протеста против расстрелов российскими властями железнодорожников Средней и Западной Азии и призвали солдат спасти Россию от тирании [6. С. 17]. В то же время большевики сосредоточили все свои силы на пропаганде в дорожной охране, пытаясь организовать вооруженное восстание в дорожной охране [5. С. 138]. С 27 ноября 1905 г. по 8 января 1906 г. Бюро Китайско-Восточной железной дороги санкционировало пять пожаров подряд. Во время первого пожара 1905 г. российские солдаты, дислоцированные в Казахстане, ворвались в здание и освободили его от охраны, забрали вещи и сожгли конфиденциальные документы. Это пожарное дело носит мятежный характер. По мнению автора, это первая попытка русских солдат развить теорию пролетарской революции под руководством марксизма.

В 1905 г. большевики, воспользовавшись развитием революционной ситуации, провели большую работу в дорожной охране, часть солдат вдоль железной дороги стали создавать большевистские организации. Перед октябрьской забастовкой 1905 г. Харбинский солдатский комитет и другие солдатские организации сделали заявление большевистскому местному комитету: Харбинский гарнизон и большевики действовали сообща и ждали указаний [1. С. 171]. 7 декабря 1905 г. Харбинский стачечный комитет призвал рус-

ских солдат и рабочих к борьбе с царским деспотизмом. Эта совместная борьба укрепила взаимопонимание между рабочими и солдатами. Рабочие завоевали сочувствие и поддержку солдат и способствовали революции. Развитие движения позволило избежать конфликтов между солдатами и рабочими. В этот период харбинская местная партийная организация Российской социал-демократической рабочей партии распространила большое количество пропагандистских материалов о марксизме и пролетарской революции среди солдат Военного округа Приамурья, чтобы расширить влияние марксизма среди солдат. Например, с декабря 1905 г. по январь 1906 г. Харбинский комитет Социал-демократической рабочей партии распространил среди солдат 12500 объявлений о забастовке и большое количество революционных листовок, таких как «Пролетариат мира, объединяйся» [7. С. 172].

Начало Февральской революции в 1917 г. способствовало революционным тренировкам рабочего класса и солдат на Китайско-Восточной железной дороге; 17 марта 1917 г. создан Совет рабочих представителей, в котором участвовали многие русские офицеры и солдаты Харбинского гарнизона, в том числе прапорщик 618-го томского батальона, старшина Юдин, полковник Видадов и армейский хирург Синичен [Там же. С. 180]. Поскольку большое количество большевиков, проживавших в Соединенных Штатах, в июле 1917 г. вернулось в Россию через северо-восточный Китай, количество большевиков на Китайско-Восточной железной дороге значительно увеличилось. Проходя через северо-восточный регион Китая, эти марксисты обменялись мнениями с рабочими и русскими солдатами вдоль Китайско-Восточной железной дороги и объединили большое количество дорожных охранников и солдат.

Под влиянием большевиков марксизм заложил прочную основу в русской армии вдоль Китайско-Восточной железной дороги. Многие солдаты и офицеры дорожной охраны в Хэндаохэзи, Хайларе, Маньчжурии, Ииманпо и Харбине поддерживали революционное движение, возглавляемое большевиками, и верили в марксизм. Например, в августе 1917 г. машинист поезда Чюмак на станции Средневосточной железной дороги сформировал большевистскую организацию в дорожной охране [Там же. С. 266]. Админи-

страция Китайско-Восточной железной дороги неоднократно проверяла российских солдат на надежность. Однако русские солдаты быстро восстановили контакт с большевиками в рамках подготовки к революционной деятельности.

22 июня 1917 г. Харбинский Совет представителей русских солдат объединился с Советом представителей русских рабочих и образовал Совет представителей инженерных войск и солдат Харбина, который принял объединенное руководство большевиков [4]. Под влиянием марксизма более 4000 русских офицеров и солдат участвовали в Харбинском рабочем представительном совете, что составляет около 80 % от общего числа членов армии гвардии Китайско-Восточной железной дороги [8]. Когда разразилась Октябрьская революция, более 3000 дорожных охранников на западной линии Китайско-Восточной железной дороги приняли крещение марксизмом, поддержали Харбинский рабочий представительный совет, откликнулись на призыв Юдина и попытались установить политическую организацию в районе базирования [7]. Это говорит о мощном влиянии марксизма на армию стражей железной дороги Китайского Востока.

Для феодальных правителей армия является краеугольным камнем обеспечения национальной безопасности, защиты от иностранных посягательств и поддержания общественного порядка. Разделение армии гвардии Китайско-Восточной железной дороги стало крупной победой большевиков в Северо-Восточном Китае.

Заключение. Таким образом, до Октябрьской революции марксизм получил фактическое распространение в Северо-Восточном Китае. В этот период распространение марксизма в Северо-Восточном Китае осуществлялось, в основном, через русских большевиков в Китае. Исходя из реальной ситуации в Северо-Восточном Китае, русские большевики сначала распространили обрусевшие марксистские идеи среди эксплуатируемых и угнетенных русских рабочих, стремились заручиться поддержкой российских дорожных стражей и активно способствовали распространению марксизма и пролетариата. Революционное движение способствовало распространению марксизма в Северо-Восточном Китае и даже во всей стране.

Список литературы

1. Андреев.Г. И. Революционное движение на КВЖД в 1917–1922 гг. Новосибирск: Наука, 1983. С. 25.
2. Ван Дао. Хэйлунцзян – первая марксистская позиция распространения // Борьба. 2018. Вып. 12. С. 1.
3. Ли Цзифэн. Русский большевизм и рабочее движение Харбина в начале 20 века // Северные культурные реликвии. 2014. Вып. 3. С. 1–2.
4. Ли Шусяо. Хроники истории Харбина: 1896–1949 // Сборник местной истории народного правительства Харбина. 1986. С. 62.
5. Лю Минкуй. Историческое положение китайского рабочего класса. Пекин: Центральная партийная школа печати, 1993. Т. 1, кн. 2. С. 138.
6. Ляонин, Цзилинь и Хэйлунцзян, Федерация профсоюзов, бюро исследований истории рабочего движения. Памятные вещи Северо-восточного рабочего движения 1860–1954. 1988.
7. Сюе Сяньтянь. Армия стражи железной дороги Ближнего Востока и политическая ситуация на северо-восточной границе // Архив социальных наук. 1993. 250 с.
8. Сюе Сяньтянь. Сборник данных по истории китайско-советских государственных отношений (1917–1924). Пекин: Китайские социальные науки, 1993. С. 340.
9. Харбинское железнодорожное бюро. Сто лет истории железной дороги Харбина. Хэйлунцзян: Хэйлунцзянская научно-техническая пресса, 2019. Т. 1. С. 73.
10. Хейфец А. Н. Революционные связи народов России и Китая в начале XX века // Вопросы истории. 1956. № 12. С. 1.
11. Хуан Цзиньхуа. Полевое видение и распространение марксизма на северо-востоке 1872–1948 гг. Хэйлунцзян: Народное издательство Хэйлунцзяна, 2016. С. 84.
12. Цуй Гуйхай. Раннее распространение марксизма-ленинизма и создание Харбинской группы КПК // Теория обучения. 2011. № 22. С. 1.
13. Чжэн Чанчунь. История Ближневосточной железной дороги 1895–1952 гг. Хэйлунцзян: Народное издательство Хэйлунцзяна, 1987. С. 52.

References

1. Andreyev.G. I. *Revolutsionnoye dvizheniye na KVZhD v 1917–1922 gg.* (Revolutionary Movement at the KVZhD in 1917–1922 years). Novosibirsk: Nauka, 1983, p. 25.
2. Van Dao. *Borba* (Fight), 2018, issue. 12, p. 1.
3. Li TSzifen. *Severnnyye kulturnye relikvii* (Northern cultural relics), 2014, issue. 3, pp. 1–2.
4. Li Shusyao. *Sbornik mestnoy istorii narodnogo pravitelstva Kharbina* (Collection of Local History of the People's Government of Harbin), 1986, p. 62.
5. Lyu Minkuy. *Istoricheskoye polozheniye kitayskogo rabocheho klassa* (The historical situation of the Chinese working class). Beijing: Central Party School of Printing, 1993, vol. 1, book 2, p. 138.
6. Lyaonin. *Pamyatnyye veshchi Severo-vostochnogo rabocheho dvizheniya 1860–1954* (Memorabilia of the Northeastern Labour Movement 1860–1954), 1988.
7. Syuye Syantyan. *Arkhiv sotsialnyh nauk* (Archive of Social Sciences), 1993, p. 204.
8. Syuye Syantyan. *Sbornik dannykh po istorii kitaysko-sovetskih gosudarstvennyh otnosheniy (1917–1924)* (Collected data on the history of Sino-Soviet state relations, 1917–1924). Beijing: Chinese Social Sciences, 1993, p. 340.
9. *Kharbinskoye zheleznodorozhnoye byuro. Sto let istorii zheleznoy dorogi Kharbina* (Harbin Railway Bureau. One Hundred Years of Harbin Railway History). Heilongjiang: Heilongjiang Science and Technology Press, 2019, vol. 1, p. 73.
10. Kheyfets A. N. *Voprosy istorii* (Questions of history), 1956, no. 12, p. 1.
11. Khuan Tszinkhua. *Polevoye videniye i rasprostraneniye marksizma na severo-vostoke 1872–1948 gg.* (Huang Jinhua. Field Vision and the Spread of Marxism in the Northeast 1872–1948). Heilongjiang: Heilongjiang People's Publishing House, 2016, p. 84.
12. Tsuy Guykhay. *Teoriya obucheniya* (Learning theory), 2011, no. 22, p. 1.
13. Chzhen Chanchun'. *Istoriya Blizhnevostochnoy zheleznoy dorogi 1895–1952 gg.* (History of the Middle East Railway 1895–1952). Heilongjiang: Heilongjiang People's Publishing House, 1987, p. 52.

Благодарности

Статья подготовлена при финансовой поддержке Китайского Хэйлунцзянского провинциального фонда философских и социальных наук, проект № 21ZSD274.

Информация об авторе

Information about the author

Бай Сюэтао, докторант, Центр изучения русского языка, литературы и культуры, Хэйлунцзянский университет, г. Харбин, провинция Хэйлунцзян, КНР. Область научных интересов: национальные и региональные исследования, российско-китайские отношения
baixuetao093@163.com

Bai Xuetao, candidate for a doctor's degree, Center for the Study of Russian Language, Literature and Culture, Heilongjiang University, Harbin, Heilongjiang Province, China. Scientific interests: national and regional studies, Russian-Chinese relations

Для цитирования

Бай Сюэтао. Разделение русских большевиков и русских эмигрантов в Северо-Восточном Китае // Вестник Забайкальского государственного университета. 2022. Т. 28, № 1. С. 68–74. DOI: 10.21209/2227-9245-2022-28-1-68-74.

Bai Xuetao. Separation of Russian Bolsheviks and Russian emigrants in Northeast China // Transbaikalian State University Journal, 2022, vol. 28, no. 1, pp. 68–74. DOI: 10.21209/2227-9245-2022-28-1-68-74.

Статья поступила в редакцию: 26.12.2021 г.
Статья принята к публикации: 11.01.2022 г.