

Проф. С. ОСТАПЕНКО

Хід економіки жовтневої революції

(Скорочений популярний виклад)

ЯК СТАВИМО ДАНУ ЗАДАЧУ

Жовтнева революція — це соціальна революція. Це перша в історії поспішна соціальна революція, соціальна революція, що святкує десяти роковини свого власного переможного життя. А раз соціальна революція стала фактом, що займає вже десять років історії, то, на підставі досвіду усього минулого ходу економіки громадського господарювання, маємо очікувати, що Жовтнева революція несе із собою свою власну економіку, несе зміни в поле громадського господарювання.

Зміни повинні стати на двох основних ділянках, а саме на матеріально-енергетичній основі громадського господарювання та на ділянці класових відношень.

Для кожної зміни, хоч де вона буде, завжди потрібується певний, визначений час. Але діалектика по всіх ділянках світу така, що в межах того часу, як завмирає чи придушується одна зміна, один прояв, вже стає можливим визначити, знайти певні елементи та властивості того нового прояву, який діалектистично заступає вмираючий прояв.

Отож, хоча вік економіки жовтневої революції міряється всього на перших десять літ, маємо можливість виявити з ходу на протязі позначеного часу ті властивості, які несе в собі чи із собою економіка жовтневої революції. Отже задача полягає в тому, щоб із вже пройденого ходу економіки жовтневої революції вичитати, вивчити важніші властивості економіки жовтневої революції для якогось ближчого часу.

РОЗВ'ЯЗАННЯ ЗАДАЧІ

Перше, що має нам розказати десятирічний хід економіки жовтневої революції, це те, оскільки економіка жовтневої революції проявляє ознаки життєздатности. Це перше і найголовніше, що має нам сказати десятирічний хід економіки жовтневої революції. Про це саме на всі лади пророкувалось на початку жовтневої революції, про це говорять вороги соціальної революції на протязі всіх десяти років, про це буде говоритися, аж поки настане переконання, що жовтнева революція несе із собою життєздатну економіку.

На протязі всієї історії громади жовтнева революція є перша поспішна соціальна революція. З того факту слідує, що в досвіді

сучасної громади немає зовсім таких готових законів, щоб користуючись ними, можна було просто сказати, чи життєздатна чи ні економіка жовтневої революції — про те можемо дізнатися лише з вивчення самого ходу економіки жовтневої революції. Це він сам має розказати про те, чи життєздатна чи ні економіка жовтневої революції. Термін „життєздатність“ в даному разі розуміємо широко аж до того, чи взагалі можливо, щоб економіка соціальної революції зачиналась „в одній країні“, коли навколо скрізь панує ворожа економіка.

Справу про початок соціалістичної економіки або економіки соціалістичної громади в „одній країні“ розв'язуємо ось так.

Економіка капіталістичної громади або економіка капіталізму пройшла вже більш, як сто літ своєї історії. І що-ж — на одному кінці ми її валимо, в другому вона тяжко конає і є ще такі частки сучасного світу, де ще і досі живе феудалізм. Отже, навіть не знаючи історії, як саме повставав капіталізм, але знаючи безсумнівний факт, що він ще і нині не посів усього сучасного світу, можемо зовсім твердо сказати, що капіталізм не повставав скрізь і одноразово, а тільки по окремих частках громади і ступнево.

Крім історичних аналогій в даній справі можна ще наставити багато всяких теорій. Але увесь такий арсенал разом нічого не варт чи варт дуже мало після того, як початок економіки соціальної революції існує як факт — в такому разі самий хід економіки соціальної революції важить більш, ніж який будь арсенал історичних аналогій чи теоретичних міркувань, взятих по-за даним фактом і конкретним ходом історії, що оточує даний факт — факт існування початку економіки соціальної революції, бо, скажемо, коли б навіть існували найкращі теорії на даний випадок, але самий хід економіки соціальної революції доводив би про свою власну нежиттєздатність, то що варт були б ті теорії.

Отже з того слідує, що справу про життєздатність економіки жовтневої революції не можна замінити справою теоретичного міркування про те, чи можлива чи ні соціалістична економіка в „одній країні“ взагалі, бо який би результат трактування справи „взагалі“ не був би, все одно рішачим буде те, що в даному разі вичитаємо із самого ходу жовтневої революції. Тому звертаємось до самого ходу економіки жовтневої революції.

Хід економіки жовтневої революції не є елементарний факт — то факт складний, але такий, що дається до розв'язання. Хід економіки жовтневої революції автор цих рядків розв'язує в генеральному плані нашого господарчого розвитку на ближчих п'ятнадцять літ. Там детально показано методологію, якою належить користатися в даному разі. В цій статті, що наперед обмежена місцем, немає можливості ґрунтувати методологію даної задачі. Але навряд чи з того станеться якась „біда“ — методологія може цікавити обмежені і навіть дуже обмежені кола, тим часом як результати розв'язання мають цікавити всіх. Тому з методології задачі ми згадуємо тут, в цій статті, тільки те, без чого обійтися ніяк не можна.

Як вихідні положення для розв'язання задачі беремо ось такі:

1. Щоб здійснити соціальну революцію, щоб позбавити сили класового ворога, революційний клас, хоче він того чи ні, мусить

зупинити господарчу машину — хід господарчої роботи, зупинити її так близько до нуля, як того вимагає конкретна боротьба класів: без припинення господарчої роботи перемогти класового ворога неможливо.

Жовтнева революція зупинила господарчу машину капіталістичного режиму близько на 80%, тоб-то наблизила її на 20% до нуля. Саме коло цієї точки класовий ворог поклав зброю.

Після того революційний клас знову пускає в хід господарчу машину для свого власного, нового господарювання. З цього починається момент, коли революційний клас має матеріально (не логичними міркуваннями) довести велику історичну справу, а саме — чи може він дати належний хід господарчій машині і при тому не який-небудь хід взагалі, а хід достатньо задовольняючий і більш того — достатньо задовольняючий хід в межах наперед визначеного часу.

Аналогія поданої формулювання в конкретній формі може бути ось така:

Якась певна машина (в технічному розумінні) на повному чи на трохи затишеному ході. Нею керує певний механік. Другий механік насильно сторонить того механіка геть, зупиняє зовсім чи до потрібної міри затишує машину, а далі, коли механік, що був коло машини, вже не може шкодити вправі нового механіка, цей новий механік пускає знову в повний хід машину, яка при боротьбі до якоїсь певної міри зіпсувалася.

Отже коли машина — це наше громадське господарювання, механік, що був коло керма тої машини — клас буржуазії, новий механік, що після змагання стає до керма — це революційний пролетаріят, то як ми можемо дізнатися про властивості та спроможності цього нового механіка, що став до керма господарчої машини.

Очевидно лише одним матеріальним шляхом, а саме шляхом виміру ходу машини під кермою нового механіка. Так задача дається об'єктивно розв'язати: хід економіки ми завжди можемо виміряти, достатньо проаналізувати і з того дізнатися про властивості ходу. Треба лише, щоб самі виміри та аналіз були достатньо застережливі, тоб-то щоб достатньо відбивали дійсність.

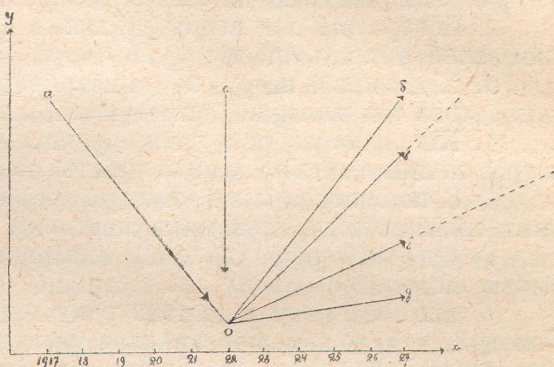
Хід, про який іде справа, відбувається в межах часу 1917 — 1927 рр.

2. В межах позначеного часу хід економіки жовтнєвої революції, теоретично чи апріорно кажучи, може бути ріжнومانітний. Але всю ту ріжнومانітність можливо укласти у дві основні форми, а саме у форму симетричну, тоб-то у таку форму, де хід економіки в напрямі до нуля і поворотний хід від нуля вгору тотожно укладаються один в один, і у форму несиметричну, тоб-то таку, що хід до нуля і після нуля не сходяться між собою чи не укладаються один в один, і саме так, що хід після нуля відхиляється вниз від осі симетрії. Графічно ту справу можна втілити ось так (графік № 1; шкала графіка півлогаритмічна):

Стрілка *so* показує вісь симетрії, лінія *ao* — хід економіки соціальної революції від початку до того моменту, коли класовий ворог складає зброю, лінії *ob* *oe* *oi* *od* і можливі інші такого ж самого порядку показують можливий поворотний хід економіки з того

моменту, як коло керми стає пролетаріат. Кожна з ліній саме цієї частки ходу в порівнянні із лінією *ao* дає достатню характеристику ходу економіки соціальної революції. Домежно найкращою характеристикою очевидно буде лінія *ob* і домежно найгіршою або безнадійною характеристикою буде лінія *od* чи лінія, що близько пасує з нею. Чому само ті лінії визначають собою такі характеристики, зрозуміло само собою.

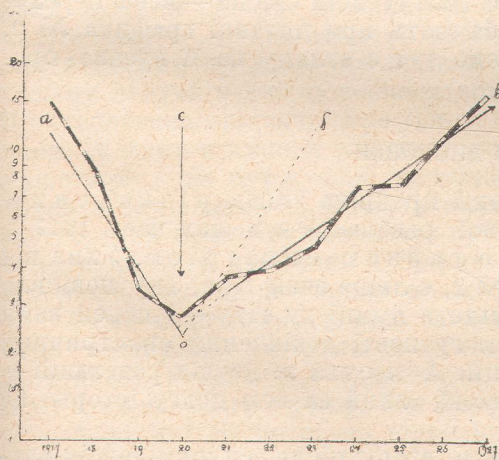
3. Конкретно задача полягає в тому, щоб знати і точно визначити емпіричні і відповідні їм теоретичні значіння ходу економіки жовтневої революції та укласти їх на графік, що його тип показано вище графіком № 1.



Можливі форми ходу економіки соціальної революції

РЕЗУЛЬТАТИ РОЗВ'ЯЗАННЯ

1. В формі чисел. Вибравши міру для ходу економіки жовтневої революції в одиницях роботи і користуючись даними, що їх публікує наша статистика, маємо, що хід економіки жовтневої революції числами, зведеними до форми, зручної для читання, позначається ось так (перша колонка — емпіричні дані; друга колонка — відповідні теоретичні значіння):



Хід економіки Жовтневої революції

Рік	1	2
1917	1510	1214
1918	541	695
1919	338	400
1920	273	226
1921	356	321
1922	390	415
1923	495	535
1924	742	690
1925	760	890
1926	1197	1140
1927	1560	1473

2. В графічній формі. Цю форму показує графік № 2:

Графік цей, як вище умовлено, півлогаритмічний. Тому наші теоретичні криві ходу економіки жовтневої революції уклада-

ються на ньому як лінії прості, емпіричні як лінії ламані, що дає можливість дуже зручно зачитувати справу. Символи даної графіка *ao ob oc* значать те саме, що і на графіковій № 1.

З того графика читаємо:

1. Схил економіки в напрямі до нуля закінчується в 1920 році. З цього ж моменту починається поворотний хід.

2. Поворотний хід вгору дійшов в 1926 році тої самої висоти, з якої зачався схильний хід

3. Хід вниз і вгору не симетричний, а саме хід вгору значно ухиляється від належної симетричної лінії (від лінії *об*).

4. Хід вниз забрав чотири роки. Хід вгору до тої височини, з котрої зачинався схил, забрав шість років, тоб-то удвічі більш.

5. З порівняння лінії симетрії (*об*) по окремих роках із емпіричними лініями ходу економіки жовтневої революції, маємо, що

а) від 1920 року до 1921 емпіричний хід цілком сходиться із лінією симетрії;

б) від 1921 року і до 1922 року відстає майже прямцем до лінії симетрії, тоб-то домешно виявляє негативні якості;

в) від 1922 і до 1923 року він знову повертає в сторону лінії симетрії, але ще далеко не досягає її;

г) від 1923 і до 1924 року емпіричний хід (його проекція) знову цілком сходиться із лінією симетрії;

д) від 1924 і до 1925 року емпіричний хід знову сильно відхиляється від лінії симетрії;

е) від 1925 і до 1926 року він знову повертає зовсім близько на лінію симетрії.

6. Що саме, яка саме причина збила хід економіки жовтневої революції із лінії симетрії, на яку він став з самого початку і по якій він половину свого часу пройшов?

Знаємо, що в 1921 році стався неврожай або голод нечуваної сили з причин посухи. Сила того голоду всім звісна — вона переходить всяку міру. Це є те, що треба знати при читанні графика № 2.

Аналітичної форми не подаємо тут з огляду на її вузько-професійний характер.

СЛОВЕСНІ ВИСНОВКИ

Економіка жовтневої революції пройшла типом рідкої симетрії або так: економіка жовтневої революції в межах часу 1917—1927 рр. пройшла дивовижно гарною симетрією. Ухил від симетрії, що його показує график № 2, є лише знак гіри, яку повісила посуха та її вислід — голод. Скиньте в думці ту гіру — і перед вами повстане у всій своїй красі та могутності докінчений симетричний хід економіки жовтневої революції. А посуха ж не від революції — коріння її в природі та капіталізмові, який за всю довгу історію не зміг подолати того лиха.

Симетричний зворот економіки вгору після спуску зовсім близько до нуля, — це факт надзвичайно великого суспільного значіння.

Капіталістична економіка в тому самому оточенні (кол. рос. імперія) в повному і „блискучому“ своєму розцвіті після посухи 1891 року, сила якої була значно менша за силу посухи 1921 року, кілька років квітла „на місці“, тоб-то не показувала належного поспіху.

Економіка жовтневої революції в перший рік своєї появи на світ зустрілась із посухою 1921 року, перейшла через неї, лише незначно збочивши від ідеальної симетрії вгору. Це аналогія із минулим в тім самім оточенні.

А ось аналогія в сучасності, але з сусіднім оточенням. Капіталістична Європа, що зазнала тільки війни і зовсім не зазнала посухи та голоду, за той саме час ще не поспіла повернути свої економіки до звичайного стану. Не поспіла і надій на поспіх немає.

Отже ці короткі і дуже „уперті“ факти без жодного сумніву мають матеріально доводити, що пролетаріат може в стані класової експлоатації справляти роботу громади, але може і кермо громадського господарювання. Це має матеріально доводити, що соціалістична економіка сильніша за капіталістичну і переможе її.

Сильнішого доведення зазначеного тезису, ніж дав хід економіки жовтневої революції в межах часу 1917—1927 рр., ні минула історія, ні сучасна наука показати не може.

Буржуазія величається і на всі лади виспівує поспіх ходу своєї економіки після повалення фєвдалізму. І справді ті поспіхи великі. Так, спеціальним дослідом (детальна розмова про котрий иншим разом і в иншому місці) автора цих рядків доведено, що ступінь класової експлоатації на протязі всієї історії капіталізму лишається незмінною, тоб-то domeжною і доходить виміру аж 120%. Багато речей зазнало змін в капіталістичному світі на протязі його історії, а ступінь класової експлоатації лишається незмінно domeжною. Хіба-ж не можна цим пишатися. Раби кріпацтва за часів фєвдалізму ступнево знижували ступінь експлоатації, а пани-фєвдали тратили що-раз можливість експлоатувати своїх рабів. Раби ж капіталізму—„вільні наймані робітники із всіма політичними парламентськими правами“ на протязі всієї дотеперішньої історії капіталізму несуть незмінну експлоатацію. Отже в що поставити „взаслугу“? Це безперечно свідчить про силу буржуазії в порівнанні із фєвдалами. А факт незмінної класової експлоатації в свою чергу міг стати лише тому, що буржуазія кардинально змінила застосування поля труда в порівнанні із фєвдальницьким. Хід розвитку матеріальних застосувань поля труда показує криву, яка сильно біжить до верху—темпи щорічного набігання теї кривої 6—7% пересічно за 120 останніх років, тоді як фєвдалізм ледве давав такий темп за 10 років.

Отже коли глянути далі за межі 1927 року, то очевидно історія буде настирливо ставити жорстокі вимоги що до ходу економіки Жовтневої Революції—вона буде вимагати неперемінно більшого темпу поспіху, ніж його досі показував капіталізм.

А як ні? Якщо ні, то відповідь коротка—капіталізм переможе жовтневу революцію і буде ще далі якийсь час жити.

А чи з ходу економіки жовтневої революції, що вище показано, ми не можемо впевнитися і при тому твердо про те, що за ближчими межами 1927 року хід економіки жовтневої революції піде більш поспішно, із більшим темпом, ніж дотеперішній і сучасний капіталізм.

Після того, як в межах часу 1917—1927 рр. економіка жовтневої революції показала хід такої сили, як то вище окреслено, не

може бути жодного сумніву про те, що дальший поступ викаже більшу міру поспіху.

Справді, перш за все матеріальна сторона справи. Капіталістичний лад, як його попередник, феодалницький лад, не тільки гнітив робітників неволею, але і тратив марно велику силу роботи громади з причини своєї вродженої анархічності, так і з тої причини, що робота, яку особисто проживав клас експлуататорів, діставалась йому із чужих трудових рук і тому він тратив ту роботу так і в такій мірі, що врешті з'явилась спеціальна „наука“ про те, як взагалі можна тратити готову чужу роботу, чуже добро. Загально звисний факт, що для того, щоб прожити одній панні чи паненяткові на світі один рік, мільйони дорослих підневільних людей повинні працювати багатомісячів. Згадайте „Швейцарію“ графа Потоцького серед українських ланів. Потоцька, бачите, родом із Швейцарії і скучить за природою Швейцарії. Пан годить їй і примушує мільйони робітників працювати над збудовою „Швейцарії“ серед українських ланів. Що до матеріального рахунку справи, то він елементарно простий. Згідно з спеціальним дослідом автора цих рядків, справа складається ось так. Додаткова вартість — дорівнюється 55% тієї частки роботи, яку щорічно заново витворюють робітники (т. зв. заново створена вартість). Половина з того, тоб-то 27,5% іде — чи коли справа торкається минулого, то ішла — на особистий спожиток буржуазії. Отже таку велику прирву являє чи являла собою невелика гретка людей, що звано буржуазію — децьо коло 25% щорічної готової роботи вона пожирала. Це ж значно гірше за всякі напасті сарани чи посухи, бо природні лиха з'являються іноді, а буржуазія смоче без жодної передишки і що-раз ширше роззявляє пащеку. Отже після знищення буржуазії не менш як $\frac{1}{4}$ щорічної роботи лишається у розпорядженні трудового класу. Подумайте, про яку велетенську частину щорічної роботи іде річ.

І далі уявіть, коли не вся ця частина, а лише якась певна частка її буде застосована на полі труда замість панських примх, коли вона буде обернута замість двірців, палаців і „курортів“ у трактори, авто, паровози, дніпрові електричні централь і тому подібне, у скільки разів тоді робота дійсно вільного робітника піде більш поспішно, ніж вона ішла і іде за капіталізму. Ось наша „ніби зовсім бідненька“ колишня буржуазія в 1913 році пожирала громадського добра не менш як на мільярд карбованців. Отже цей мільярд зараз в розпорядженні економіки жовтневої революції і піде він на поле труда, праці, де полегчить та прискорить хід роботи.

Але крім матеріальної сторони на боці рахунку жовтневої революції визначені елементи якості, вага яких більша за матеріальні елементи. В наслідок жовтневої революції анархічність капіталізму заступає плановість соціалізму. В анархічному капіталізмові кожна нова капля громадської роботи довго блукає і значно тратиться в полі труда, громадського господарювання, поки знайде для себе продуктивне прикладення, поки стане корисним виробничим знаряддям в полі труда. Замість темного блукання із кутка в куток, замість мільйонів окремих воель та мільярдів окремих протилежних стремлень, жовтнева революція ставить одну єдину волю і стрем-

ління трудового класу. Користуючись досвідом, наукою, беручи всю конкретну ситуацію ходу громадської роботи, плановий центр жовтневої революції дає свідомо і згідно з єдиною волею такий хід всій господарчій машині, який забезпечує найкращі енергетичні результати.

Отже це як раз той елемент всієї справи, який вже матеріально виказав себе в ході економіки жовтневої революції в межах часу 1917—1927 рр. — наче звідкіль візьметься пояснення: тільки що народжена соціалістична громада знижує роботу близько до нуля, на першому своєму кроці зустрічає нечуваний голод, навколишній ворожий світ увесь час каркає про цілковиту загибель, — ця громада рушає свої продукційні сили вгору так, як ніхто ще в історії не рушав. Очевидно вже тут проявляє свою силу та сама плановість господарювання, котру несе з собою жовтнева революція і котрої ніколи не може бути в капіталізмові — бо там ніколи не може бути єдиної волі. План соціалістичного господарювання це не просто якийсь бухгалтерський обрахунок, який спроможний зробити кожен капіталіст і всі капіталісти разом, а це зосередження волі всіх трудящих в одну волю трудового колективу, зосередження тої волі на певних вибраних трудових точках, які для кожного даного моменту чи для якоїсь серії моментів вдаються за найбільш доцільні. Саме такого плану немає і ніколи не може бути в капіталістичній громаді. І в цьому найбільша перевага соціалістичної громади, громади, що слідує із жовтневої революції.

Отже нині в даний момент (1927 рік) хоч би як буржуазна економіка була матеріально більша за економіку жовтневої революції, вона про те ніяк не може порівнятися із якістю елементів економіки жовтневої революції. Але ж кожна в світі якість обертається у кількість, тоб-то набирає матеріальних форм. Тому можемо зовсім твердо очікувати, що якість, історично вроджена якість економіки жовтневої революції забезпечить побідний хід економіки жовтневої революції і далі за межами 1927 р.

Який саме виявляється хід економіки жовтневої революції для ближчої будучини, про те говоримо в генеральному плані на ближчих 15 літ і того вже ніяк не можна „втиснути“ в цю журнальну статтю так само, як в цю статтю не можемо втиснути навіть стислої характеристики тих соціальних відношень, які повстають і творяться на основі ходу економіки жовтневої революції.

Творячи економіку жовтневої революції, трудящі СРСР багато зазнали біди, вони ще певно багато її зазнають, поки Жовтень не обстеде більші терени навколишнього світу, поки Жовтень не вийде далі за межі теперешнього СРСР. Але дивлячись на хід економіки жовтневої революції, вони можуть бути твердо переконані, що мають підстави для того, щоб святкувати десяти роковини жовтневої революції. Вони з високою трудовою гордістю можуть показати усім поневоленим хід економіки, що породжена Жовтнем. Цим ходом вони можуть показати всім поневоленим, які великі спроможності ще приспані в них і яку велику силу несе із собою соціальна революція. Той хід покаже поневоленим — що і як належить робити, щоб стати вільними і жити на основі соціалістичної економіки. Хід економіки

жовтневої революції має вагу не тільки для трудящих СРСР, а і для пролетаріату усього сучасного світу: в тому ході відблискується сила нового історичного класу, що в корені повертає хід суспільної історії.

Економіка жовтневої революції побідно витримала історичний бій на протязі 1917 — 1927 рр. — тому дальші бої, які ще спадуть на неї і яких не можна буде обминути, не можуть стати конечною загрозою для неї.

Проф. А. ГЛАДСТЕРН

Боротьба за великий далекосхідній шлях

КИТАЙСЬКА СХІДНЯ ЗАЛІЗНИЦЯ

Коли Читинський поїзд стає на станції Маньчжурія, перед нашими очима являється звичайна на грانیчних станціях картина: з одного боку — вокзал Читинської залізниці (Радянський), — з другого — вокзал Китайської Східньої залізниці, вокзал китайський. Але до цієї звичайної картини зразу примішується специфічний „китайсько-імперіялістичний“ колорит. Коли ви заходите на один з цих вокзалів, ви зустрічаєте замість китайських митних урядовців, які повинні оглядати ваш багаж, молодих людей з усіма атрибутами лондонського денді, що ставиться до себе з повагою: тут і трубка і зарозуміле ставлення до всіх тих, хто не говорить найкращою англійською мовою. Однак — це не англійці. Здебільшого ці молоді люди є паростки „родовитих“ російських родин, англіканізовані руські урядовці китайської митниці, на службі в західньо-європейського капіталізму, найперше англійського, що держить у своїх руках китайські митниці.

Ви йдете далі. Станції: Хайлар, Цицикар, Харбін. — Скрізь купи мішків — пшениця та біб, біб та пшениця. Величезні пакгавзи, повні хліба. Коло залізниці — з лівого й правого боку — вузькі путівці такого самого типу, якими вони були, може, ще за часів Чингис-Хана, з тими самими китайськими гарбами, що довозять тепер до залізниці продукти важкої праці маньчжурського хлібороба. Всежеруща залізниця перекидає це все далі, до Харбіну, а звідти за кордон.

Харбін — нове місто, виросле за 25 років, з збагатілими на грюндерстві промисловцями, китайськими і руськими купцями, армією урядовців Китайської Східньої залізниці. Вдивляєшся — і бачиш скрізь помацки японського капіталу. Ви йдете далі, на Владивосток. Картина трохи міняється; кругом сопки; трапляються хунхузи. Люди, що живуть в Північній Маньчжурії і навіть здовж Китайської Східньої залізниці, може, десятки років, все таки не вважають себе остаточно за тубільців: вони живуть неспокійно, в безнастаннім страху перед ускладненнями. В повітрі тривожно, чогось ждуть, і здебільшого, ждуть із Сходу. Там, на Сході, те невідоме, від якого можна завжди ждати несподіваного, укритего або одвертого нападу. В цій атмосфері протікає життя здовж залізниці, як і по всій Північній Маньчжурії.

Але те, круг чого групується все життя Північної Маньчжурії, з чим зв'язані всі думки і дрібного китайського хлібороба і великого торгового діловика і, на другому флангові, громадських, демократичних і пролетарських організацій, професійних спілок — це залізниця.

Китайська Східня залізниця — Маньчжурський Нил, що живить людиність величезного краю. Китайська Східня залізниця також Маньчжурський Канігферштан: здовш цілої широкої і довгої комунікаційної артерії Маньчжурії все має марку КСЗ, все належить або належало Китайсько - Східній залізниці. Клуби, збори, театри, школи, — початкові, середні, високі, — склади, пакгавзи, пристані, землі, дома, селища, поліція. Перед 1920 роком навіть суд був на утриманні залізниці. Столиця Маньчжурії — Харбин — залізнична столиця. Китайська Східня залізниця, певна річ, по заслугі грає таку роль в Північній Маньчжурії.

Історія збудування цієї дороги дуже характерна. 1895 рік. Перемога, уже досить сильна, Японії над Китаєм; Симоносекська згода — надзвичайно сприятливий хід Росії, якій пощастило заручитися підтримкою Франції і Германії. Первісно ця згода відтерла Ляодунський півострів від Китаю. Росія, Германія й Франція „в ім'я священних територіальних прав Китаю“ протестували. Був пред'явлений замаскований ультиматум, і Японії довелося схилити голову — відмовитися вигідного здобутку¹⁾. Росія пропонує Китаєві союз проти Японії. Цей союз укладають 1896-го року²⁾. За звичайним трафретом, в секретному союзному договорі між Росією та Китаєм говориться про обов'язки обох сторін захищати їх взаємні інтереси на Далекому Сході. Далі умовлено, що на випадок нападу з боку Японії, чи то проти Росії на Далекому Сході, чи проти Китаю чи Кореї, договір негайно вступає в силу і, в цім випадку, обі високі рядні сторони обов'язуються підтримувати одна одну своїми озброєними силами як на суходолі, так і на морі. Втягнені в конфлікт високі рядні сторони обов'язуються не укладати згоди одна без одної.

Перед нами, очевидно, звичайний формальний союзний договір, з'єднаний з певними умовами про військові заходи, цеб-то з військовою конвенцією, частково включеною в самий текст договору. Але для того, щоб допомогти нещасному Китаєві, на який може ще раз напасти Японія, треба дати Росії можливість подати цю допомогу. Для того, крім сухопутного війська, треба ще держати і морські озброєні сили. Сухопутне війська треба буде перевозити через Маньчжурію до загроженого пункту найкоротшою дорогою: для того треба будувати залізницю через Північну Маньчжурію. Щоб мати морську базу на випадок нападу з боку Японії, кунче потрібний порт, що в зимі не замерзає. Такий порт є Порт-Артур, що й перейшов разом з Ляодунським півостровом до Росії. Мирною дорогою, як „союзник“, Росія добулася того самого, чого добувалася Японія в наслідок переможної війни.

Певна річ, до будування Китайської Східньої залізниці спричинилися, крім політичних міркувань, дуже поважні економічні потреби.

¹⁾ Див. Morse, *The International Relations of the Chinese Empire*. Повний текст Симоносекського договору див. у Mc Murray, *Treaties and Agreements with and Concerning China*, Vol. II p.p. 18 — 25 (№ 1:95/3). Текст конвенції про повернення Ляодунського півострова див. там же p.p. 50 — 53 (1895/10).

²⁾ Див. Morse, *op. cit.* p.p. 103 — 104; там само цитуються секретні (IX — XI) статті договору. Текст союзного договору див. в збірнику, „*Manchuria Treaties and Agreements*“ (Edit. by Carnegie Endowment, 1921) p.p. 28 — 31. Критичний розгляд цих документів див. у Cordier (Henri) *Histoire des Relations de la Chine avec les Puissances Occidentales*, Vol. II p. 343.

Кінчалось будівництво великої сибірської магістралі, вже доведеної перед тим до Чити. Треба було зв'язати Сибір з руським Далеким Сходом — з Владивостоком. Найкоротша дорога лежала через Північну Маньчжурію. Але, певна річ, подібний мотив не мав би впливу на Китай, і російська дипломатія вдалась до військового союзу з Китаєм, щоб дістати концесію на побудування Китайської Східної Залізниці.

Дальша історія Кит. Східної залізниці, коротко, така: договір був уложений не з російським урядом, не з Росією, як державою, а з Русько-Китайським Банком, що утворився майже рік перед тим, 22 грудня 1895 р.¹⁾ Русько-Китайський Банк уложив 1896 року договір з Китайським Урядом на збудування залізниці. Згідно з договором, Китай дає Русько-Китайському Банкові концесію на побудування залізниці через Північну Маньчжурію, при чім для цієї мети йому дається певну смугу землі і право ставити всі потрібні спорудження. Крім того, Китайський уряд обов'язується внести на побудування цієї дороги 5 мільйонів купин-таелей, цеб-то трохи більше як 5 міль. карбованців. Дорога повинна бути підприємством спеціального Товариства Китайсько-Східної залізниці, вся участь Китаю в цій підприємстві обмежується 5-ма міль. карб., а що до управління дорогою, — правом призначати президента Товариства. 1903 року дорога була майже закінчена і тоді ж пішла в експлуатацію.

Потім настав 1905 рік, русько-японська війна, провал Росії на Далекому Сході, Портсмутський мир (у вересні 1905 року)²⁾. Згідно з Портсмутським договором, як відомо, Ляодунський півострів разом з південною віткою Китайсько-Східної залізниці одійшов до Японії.

1905 — 1906 р., надто останні два, — позначилися в історії Росії надзвичайними репресіями царського уряду супроти революції. А для зовнішньої політики цих років характерна є свідомість уряду про свою слабкість. Числити на самостійну оборону своїх володінь на Далекому Сході не можна було, а сподіватися чийсь сторонньої допомоги Росія тих років в жодному разі не могла. Обставини цього періоду — потреба з одного боку зміцнити, з точки зору руського уряду, боротьбу з революційним рухом всередині і безперечно ослаблення російської військової сили, що прийшло по 1905 році, з другого боку, примусили руський уряд ужити спеціальних запобіжних заходів супроти Далекого Сходу.

Вітте — апостол мирної політики Росії на Далекому Сході ще перед 1905 роком, був проти війни з Японією. Після програної війни він підказав руському урядові нові кроки, новий курс далеко-східної політики. Росія іде на угоду з Японією і оформляє її 30 липня 1907 р.³⁾ В цій угоді говориться поки що тільки про оборону status quo на Далекому Сході, про оборону того становища, яке створив Портсмутський договір. Руський уряд, непевний, що Японія не має дальших агресивних намірів, уважав за найкращий спосіб оборони — увійти в союз з тією самою державою, від якої ждав нападу.

¹⁾ Див. Mac Murray, Vol. I p. 78 (№ 1896/5 — Note 3).

²⁾ Текст договору див. в Manchuria, Treaties and Agreements p. 13 (№ 3). Див. Willowghby Foreign Rights and Interests in China, p.p. 292 — 297.

³⁾ Текст конвенції див. в „Manchuria“ p. p. 116 — 117 (№ 20). Див. також Willowghby, op. cit. p. p. 314 — 315.

1907 року формального союзу ще нема. Є тільки, висловлюючись мовою, що здобула згодом право громадянства в міжнародній політиці, „сердечна згода“.

1909-й рік позначився в міжнародній політиці на Далекому Сході планом американського міністра чужоземних справ Нокса інтернаціоналізувати залізниці Маньчжурії¹⁾. Нокс поділився своїми думками з англійським, французьким, руським і японським урядом в ноті, що він розіслав. Американський статс-секретар чужоземних справ гадає, що в інтересах політики „одкритих дверей“, в інтересах міжнародної торгівлі на Далекому Сході, треба, щоб залізниці Маньчжурії, найголовніше знаряддя в торгівлі цього краю, не були в руках якої-небудь одної держави, щоб вони були інтернаціоналізовані, при залишенні номінального суверенитету Китаю на території краю і, до певної міри, над смугою відчуження залізниць. План полягає в тім, щоб інтернаціоналізувати Східньо-Китайську і Північно-Маньчжурську залізниці. Управління ними і контролю над ними повинні бути в руках міжнародного товариства капіталістів, банківського підприємства, яке має заправляти цими залізницями і боронити інтересів усіх заінтересованих осіб.

Не тяжко догадатися, що цей план наразився на негайну одсіч з боку Японії і Росії і, певна річ, союзників цих двох держав — Англії, з одного боку, і Франції, з другого. В одвітних нотах на пропозицію Нокса зазначено, роблено наївно, що ніби то останніми часами на Далекому Сході не сталося нічого нового, що застало б так непокоїтися містера Нокса²⁾. Держави, що вже міцно сиділи в Китаю, зовсім не хотіли ділитися з американським вихватнем.

Вже року 1910-го уложено між Росією і Японією, нову згоду³⁾. Пізніше, після жовтня 1917 року, коли були опубліковані дані архівів Російського міністерства чужоземних справ, ми дізналися, що ці угоди відповідали певній військовій конвенції. Але 1910 року офіційна угода просто стверджує угоду 1907 року трохи категоричніше. В угоді говориться про можливі погрози від третьої держави і про те, що обидві рядні держави — Росія і Японія, в разі, коли ця погроза набере реального характеру, зговоряться, щоб ужити потрібних заходів. Ці угоди завершилися формальним союзним договором від 3-го липня 1916 року. Договір з'єднаний був з таємною військовою конвенцією⁴⁾, яка містила в собі, з іронії долі, сакраментальну формулу, ту саму, що фігурувала в русько-китайським союзним договорі: Росія і Японія, коли їм погрозатиме війна, або напад третьої держави, обов'язуються допомагати одна одній, а втягнені у війну, не уложать згоди одна без другої. На думку Милларда, добре відомого на Далекому Сході американського патріота, що завжди прикрашує американський імперіялізм, це була військова спілка, скерована не проти кого іншого, як проти Сполучених Держав⁵⁾. Іншої держави,

¹⁾ Див. Willoughby, op. cit. p. p. 316 — 319.

²⁾ Див. Willoughby op. cit. p. p. 316 — 326.

³⁾ Див. Willoughby loc. cit. і далі p. p. 328 — 324. Текст умови див. у Mac Murray Vol. I, N 1910/.

⁴⁾ Див. Millard, Democracy and the Eastern Question, N. Y. 1919, p. 64 — 66.

⁵⁾ Див. Millard, op. cit. p. 67.



RAILWAY MAP OF NORTH CHINA

COMPILED BY A. A. MATHEWAT FROM THE RUSSIAN GOVERNMENT MAP OF THE RAILS OF CHINA AND DRAWN BY M. T. T. W. UNDER THE SUPERVISION OF M. MURRAY, SECRETARY OF THE CHINESE RAILWAY ADMINISTRATION. OCTOBER 1905

Scale, 1:5,000,000 (100 miles to the inch)

Legend:
 ———— Main Line
 - - - - - Branch Line
 - - - - - Proposed Line
 - - - - - Proposed Extension

що в самому розпалі світової війни могла б погрозити Росії і Японії на Далекому Сході, певна річ, не було. Не Китай же? Міллард знав, що говорив.

А трохи більше як через рік контр-удар: за п'ять день до Жовтневої революції, 2-го листопада 1917 р., Сполучені Держави, уложили угоду з Японією. Поки гриміли гармати в Європі, супротивником Японії на Далекому Сході могли бути тільки Сполучені Держави. Але й вони були напередодні вступу у війну по стороні Антанти. Треба було хутко забезпечити запілля, і 2-го листопада 1917 року Сполучені Держави укладають угоду з Японією, відому під назвою Іші-Лансингівської¹⁾, підписали її Іші—Японський посол у Вашингтоні і Лансінг—міністр чужоземних справ С. Д. П. А. В цій угоді С. Д. П. А., що доти проповідували неутралізацію Маньчжурії, визнають, що Японія, в наслідок географічних умов, має особливі інтереси в Маньчжурії, які Америка обов'язується поважати. В перекладі на звичайну мову це визначає признание Японії переважного становища в Маньчжурії.

1918-й рік. Рік інтервенції на Далекому Сході. Закладається комітет під головуванням американського інженера Стивенса²⁾.

Цей комітет мав на меті офіційно переводити контролю над залізницями, яких потребують держави інтервенти для перевезення свого війська. Гадалося, що функції цього комітету тимчасові, залежать від виключних подій, і що скоро військо держав буде вивезене, комітет Стивенса перестане існувати. В точному статуті цього комітету³⁾ зазначено, що він відає фінансами, технікою, рухом і т. і. залізниць. Таким способом, комітет Стивенса фактично взяв у своє розпорядження залізниці. Коли взяти на увагу, що крім Китайсько-Східної залізниці в руки цього комітету перейшла Читинська дорога і що він просував свої помацки і далі, здовж Сибірської магістралі, нетрудно собі уявити, яке грандіозне завдання, поки що тільки в контурах, ставив собі світовий імперіялізм, не тільки супроти Китаю, але й супроти Росії.

1920 рік приніс повне розчарування інтервентам: провал Колчака, цілковите фіаско білих армій Сибіру, примушений відступ війська держав на Далекий Схід і перспектива повної евакуації всіх окупованих місцевостей, в тім числі й території Кит.-Східної залізниці. Комітет Стивенса іще існує, але про долю залізниці треба подбати і на випадок евакуації.

Французький капітал, використовуючи сприятливий момент, пробує через Русько-Азіатський банк, що його 60% акцій були в руках французів, захопити Китайську Східну залізницю. 2-го жовтня 1920 р. в Пекіні підписана була угода між Русько-Азіатським банком, наступником Русько-Китайського банку, з одного боку, і Китайським

¹⁾ Див. Millard, *op. cit.* p. p. 147 — 173; Willoughby *op. cit.* p. p. 429 — 447. Повний текст нот, що їх обміном скінчилося Lansing — Ishii-вська угода див. у Mac-Murray. V. II, p. p. 1394 — 1397 (N 1417/12).

²⁾ Текст між-роднньої угоди від 9 січня 1919 р. про заложення цього комітету див. в „Manchuria“ p. p. 32 — 34 (N 3 Note 2). Див. також Putnam Weale, *The Truth about China and Japan* N. - Y. 1919, p. p. 84 — 85.

³⁾ Willoughby, *China at the Conference*, p. p. 227 — 228. Baltimore 1922, i Millard *op. cit.*, p. p. 323 — 324.

урядом, з другого¹⁾). Китайський уряд, розсудливо ухиляючися від юридичного визначення власника Кит. Східньої дороги, визнає „певні права що до дороги“ за Русько-Азіатським Банком. Він бере в дарунок обіцянку уплатити 5 міл. таелів, умовлених свого часу в концесійному договорі, але не виплачених до революції, умовляється про модус управління Кит.-Східньою залізницею, дістаючи право признавати, крім голови, ще трьох членів правління. Таким чином, управління Кит.-Східньою дорогою встановлюється на мішаних, майже паритетних, засадах.

Питання про власника дороги залишається нерозв'язане. До 21-го травня 1924 р., коли була уложена угода між СРСР і Китаєм про Кит.-Східню залізницю²⁾, і 20 вересня того ж року, коли була уложена угода і з Мукденським зверхником Чжан-Цзо-Ліном, питання про власника цієї дороги стояло дуже гостро. Але і тепер воно не втратило цілком свого значіння. Досі є особи, що пробують заявляти претензії на Кит.-Східню залізницю через голову Радянського Уряду і народів, що населяють Радянський Союз.

Тому корисно буде розглянути питання, до кого належить Китайська Східня залізниця. Правління Русько-Азіатського банку, націоналізованого, неіснуючого банку, що самочинно утворилося в Парижі і називає себе законним органом цього банку, заявило на цілий світ, що акції Кит. Схід. дороги належать Русько-Азіатському Банкові³⁾. Русько-Китайський Банк утворив, по умові з Китаєм, Товариство Китайської Східньої залізниці. Це товариство, згідно з договором 1896 року, є товариство руське,—статут його затвердив Російський міністр фінансів 20 грудня 1896 року⁴⁾. Весь зміст цього статуту показує, що „Товариство Китайської Східньої Залізниці“—тільки підставна організація, утворена для того, щоб зберегти певний зовнішній декорум, трохи жалуючи самолюбства китайського уряду, що не бажав давати концесії чужоземним урядам, бо такий крок вважається за відмовлення від суверенних прав,—а також, може, і для того, щоб мати змогу одводити од себе протести, які Сполучені Держави або инша держава могли б заявити проти захоплення Маньчжурії руським урядом. Зміст статуту Товариства Китайської Східньої Залізниці показує, що руський уряд мав ухвальний голос у всіх питаннях: і склад Правління, і всі питання фінансового характеру мав затверджувати міністр фінансів. Але найголовніше те, що наступник Русько-Китайського банку — Русько-Азіатський Банк⁵⁾ не може навіть довести, що облігації і акції для утворення капіталу Т-ва Кит. Східньої залізниці були коли-небудь випущені. Елементарні правила бухгалтерії вимагають щоб де-небудь було зафіксовано джерело коловальних сум, витрачених на побудування залізниці. До 1903 р. побудування дороги обійшлося, за сумарним обчисленням, до 362 міл. карб.

¹⁾ Див. The China Year Book за 1921/22 рік, р. р. 653 — 654. Повний текст угоди див. в „Manchuria“ р. р. 210 — 220 (№ 45).

²⁾ Текст угоди див. в „Сборнике действующих договоров, соглашений и конвенций“ НКИндела, вып. II, ст. 10 — 104.

³⁾ Див. The China Year Book за 1921/22 рік, р. 651.

⁴⁾ Див. у Mac Murray, ст. 84 — 88 (№ 1894 5 Note 3).

⁵⁾ Русько-Китайський Банк перейменовано на Русько-Азіатський Банк 1910 р.

Звідки Русько-Китайський Банк, чий капітал виносив напочатку всього півтора десятка мільйонів, дістав 362 міл. карбованців? Коли Банк випустив акції або облігації, то де їх котирувано і кому передано? Звідки бралися капітали на спорудження дороги?

Певна річ. Русько-Азіатський банк жо дних доказів на свої претензії не мав. Та коли б цього було недосить, ми могли б послатися на свідчення, надзвичайно компетентне в цім питанні. Я маю на увазі мало відому в нас осібну постанову підкомісії, утвореної на Вашингтонській (американсько-франко-англо-японській) конференції 1922 р., що обмірковувала питання про Китайську Східну залізницю. Ця комісія мимохідь висловилася і в питанні про власника Кит. Схід. залізниці. В доповіді підкомісії ми знаходимо надзвичайно цікаве місце: „Потрібні кошти для цієї будови (цеб-то залізниці А. Г.) доставив Російський уряд, і залізниця була збудована під керуванням і контролею цього уряду, що діяв через Товариство Китайської Східної залізниці. Залізниця дійсно є власність Російського уряду“¹⁾. Це свідчення підкомісії, не заперечуване і не збите в протоколах Вашингтонської Конференції, є надзвичайно яскравий доказ того, хто справдешній власник Кит. Схід. дороги; доказ тим цінніший, що на Вашингтонській Конференції брали участь найголовніші імперіалістичні держави, що споміж них тільки й можуть вийти нові претензії на Китайську Східну залізницю.

1922-й рік позначився новою спробою інтернаціоналізації Китайської Східної залізниці. Світовий капітал, під проводом американського, примушений відмовитися від будь-яких захоплень в Сибіру, робить спроби взяти в свої руки Кит. Східну залізницю. Франція, не будучи вже більше співницею Росії, Англія і Японія — з огляду на те, що йдеться вже не про інтернаціоналізацію усіх залізниць Маньчжурії, виключаючи японські, а тільки про одну Кит. Східну залізницю, — не споряється проти утворення банківського консорціуму для експлоатації Кит. Східної залізниці. Але гроші, кажуть представники цих країн на конференції, будуть вкладені в подібне підприємство тільки при цілковитій рівності в заряді, технічній і фінансовій експлоатації дороги. Для того треба утворити фінансовий комітет, що має завідувати самими фінансами²⁾. Однак китайський делегат на тій конференції заперечує проти міжнародної фінансової контролю³⁾. В Китаї знають, що фінансова контроля звичайно простягає свої руки багато далі від фінансів. Історія поневолення Китаю про те свідчить. Навіть деякі чужоземні дослідники, як Оверлак (якого жодним способом не можна вважати за революціонера) мусять визнати, що завоювання Китаю від чужоземців ішло через залізницю і банки⁴⁾. Проєктований на Вашингтонській конференції альянс банків повинен був, діючи через фінансовий комітет, фактично передати до рук міжнародного, переважно американського, капіталу Китайську Східну залізницю. 1922 року найбільшим кредитором світу були (і залишилися)

¹⁾ Див. Willoughby, China at the Conference, p. 227. (Порядка наша).

²⁾ Див. Willoughby, China at the Conference, p. 228 — 229.

³⁾ Ibidem, p. 229 — 230.

⁴⁾ Див. Overlach, Foreign Financial Control in China, N — Y., 1919 p. 11. „Це був період завоювання (Китаю, А. Г.) з допомогою залізниці і банку“.

Північно - Американські Сполучені Держави, отже в консорціумі брали б участь кредитор і кілька його винуватців (Англія, Франція). В таких умовах Кит. Східня дорога легко перейшла б до рук Америки.

Ми не знаємо всієї історії таємної боротьби на Вашингтонській конференції. Нам відомий тільки останній акорд: проєкт інтернаціоналізації Китайської Східньої залізниці провалився. Можна догадуватися, через що, головню, так сталося. Причина цього — суперечність в інтересах держав, учасників Вашингтонської конференції. Позиція Китаю в цій справі була незмінно неприхильна до проєкту. Китайський уряд дуже добре зважив, що Китайська Східня залізниця, чи в руках Китаю і Русько - Азіатського банку, чи СРСР і Китаю, згідно з умовами концесії, все таки перейде до Китаю в термін, зазначений в умові. Певна річ, коли б дорога лучила до рук американського капіталу, було б без порівняння менше шансів коли - небудь її дістати. І Альфред Си, голова делегації Китаю на Вашингтонській Конференції, категорично протестує проти інтернаціоналізації¹⁾.

Китай в цій справі знайшов „союзника“ ... Японію! Міркуючи по поведінню японської делегації, що всіляко заважала Америці, Франції і Англії під час обговорення цієї справи, ворогом інтернаціоналізації була і Японія²⁾. Ця роля Японії на конференції, коли не зовсім розкрита, то все таки для нас досить прозора. Маючи свої наміри що - до Китайської Східньої залізниці, що про них нам доведеться ще говорити, Японія мала інтерес в тім, щоб проєкт інтернаціоналізації не здійснився. Через цю суперечність в таборі капіталістичних держав Китайська Східня дорога минула руки американського капіталу. Тимчасово господарем її залишився Русько - Азіатський Банк. А з 20 вересня 1924 року, з дня уложення умови з Мукденським урядом, ця дорога формально закріплена за Радянським Союзом і Китаєм, як спільне комерційне підприємство.

Щоб закнчити історичний огляд становища Кит. - Східньої залізниці, треба розглянути Радянсько - Китайські умови 1924 року³⁾. Умова 31 - го травня з Пекінським урядом і вереснева умова з Мукденським зверхником — Чжан - Цзо - Ліном, загалом, ідентичні. Радянський Союз і Китай устанавлюють одні з одним нормальні дипломатичні стосунки, умовляються в майбутньому додержувати в своїх стосунках засад рівноправности. СРСР відмовляється від права екстериторіяльности своїх громадян, відмовляється не тільки формально, але й реально, від порушення суверенних прав Китаю і застосовує цей принцип що до Китайської Східньої залізниці. Китайська Східня залізниця, згідно з цим договором, є спільне комерційне підприємство рядних сторін і, як таке, буде в спільному віданню. На управителя дороги призначається громадянин СРСР, на його заступника — Китайського громадянина. Цей самий принцип має бути застосований і до всіх підлеглих служб. Де начальник — китайський громадянин, його заступником повинен бути громадянин СРСР і навпаки. Правління дороги, якому підлягає управитель дороги, укладається на паритетних

1) Willoughby, op. cit. p.p. 229 — 230.

2) Ibidem, p.p. 231 — 232.

3) Див. „Сборник действующих договоров НКИндела“ loc. cit.

підставах, головою правління — китаєць, віце-головою — радянський громадянин. За виїмком ділових залізнично-експлуатаційних питань, що залишаються в віданні Правління дороги, решта питань переходять до розпорядження китайської влади: управління в обсягу залізниці, адміністрація, судова й політична влада в обсягу відчуження — все це повернене Китаєві. По договорі 1896 року, між Китаєм і Русько-Китайським Банком, землі, що відійшли до Товариства залізниці, залишаються під виключною і безумовною орудою цього Товариства. Певна річ, від цього дуже далеко до визнання за Росією суверенних прав на території відчуження. Але, згодом, діючи повільно, але зважливо й уперто, російський уряд встановлює свою владу (на словах, звичайно, сувереном залишався Китай) в межах цієї території.

Як на ілюстрацію до цього, ми можемо послатися на надзвичайно цікавий „Сборник узаконений и распоряжений по управлению территорией Китайской Восточной железной дороги“, свого часу не оголошений ¹⁾. Збірник цей є в нашій розпорядженні. Ми знаходимо тим чимало „высочайших указов“ в справі управління територією дороги. Вони характерні навіть своєю мовою: в одному говориться, що „власть пограничного окружного суда распространяется в согласии с уставом уголовного судопроизводства (зазначено навіть статті „уставу“ А. Г.) на полосу отчуждения“ ²⁾. За винятком чужоземців, що користуються в Китаї екстериторіяльністю і є підсудні юрисдикції своїх консулів, всі інші підсудні руському судові і перебувають під руською юрисдикцією. Але ми знаємо випадки, коли, силою договору, чужоземці можуть бути звільнені і з-під юрисдикції тубільного уряду. Таким чином, порядок на території відчуження майже нічим не відрізняється від порядку в межах Російської Імперії (виняток — піддані упривілейованих держав).

II

Всі виключні права, що ламають суверенітет Китаю, Радянсько-Китайський договір без застережень відкидає. Здавалося-б, що після 1924 року, коли Китайська Східня дорога стала комерційним Радянсько-Китайським підприємством, боротьба скінчена, що з цього моменту для залізниці настає час спокійного життя і роботи, відновлення руйнувань, що поробила громадянська війна й інтервенція ³⁾. Але, як відомо, починаючи з кінця 1924 року, починається ряд конфліктів, між Правлінням дороги і адміністрацією Маньчжурії. Китайська частина Правління дороги була тільки виконавцем волі Маньчжурської адміністрації і самостійної ролі в цих конфліктах не грала.

Зрозуміло, що ці конфлікти мають не випадковий характер. Випадкового нічого нема в нашій природі, нема, певна річ, і в політичній

¹⁾ Збірник цей склав поліціймейстер м. Харбіна, фон-Арнольд; видано його 1917 р. в Харбині.

²⁾ Див. вказаний „Сборник“ ст.ст. 865 — 866. Высоч. Указ від 29 березня 1916 р.

³⁾ Державні інтервенти експлуатували дорогу, перевозючи нею своє військо. Характерно, що проповідуючи принцип „святости обов'язань“, коли цього вимагають їх інтереси, напр. в питанні про царські борги, Англія, Франція, Сполучені Держави, і Японія не заплатили досі Китайській Східній залізниці своїх боргів за перевезення війська, що доходять до десятків мільонів рублів. Див. The China Year Book за 1921/22 рік, р. 682.

природі. Події на Китайсько-Східній дорозі мають, звичайно, свої глибокі причини.

Перший конфлікт кінця 1924 року виник з приводу неприписних складів на деяких участках Кит.-Східньої залізниці. Як багато інших залізниць, Китайсько-Східня має свої склади, куди посилачі вантажу можуть завозити свій вантаж: вважається, в наслідок окремої умови, що такий вантаж ніби завезено в межі дороги. Китайська Східня залізниця цілком справедливо брала з власників складів орендну плату за користання цими участками. Раптом купці, що орендують ці неприписні склади, намовлені від когось, відмовляються платити оренду. Правління Кит. Східньої залізниці гостро протестує. Купці, підтримані від Начальника Харбинської округи, генерала Чжан-Ван-Сяна, апелюють до Чжан-Цзо-Ліна. Осанній спершу стає на їх сторону, але кінець кінцем мусить відмовитися від підтримки купців. Цей перший вибіг не дає серйозних наслідків. Однак, з того моменту конфлікти не припиняються, їх прикрість, сила нападу чим-раз більше зростають. 1925 року сталася сутичка з приводу відомого наказу № 94 управителя дороги (Іванова), яким звільнялися з дороги особи, що не були ні в радянськ, ні в китайськ громадянстві. Наказ цей відповідав Радянсько-Китайській угоді 1924 року. Того ж таки року спроба перевозити без плати китайське військо й втручання Китайського військового командування до технічного управління дорогою викликали ще гостріший конфлікт. Стався арешт начальника дороги Іванова, енергійний протест з боку Радянського Уряду, визволення т. Іванова й, нарешті, компромісова угода між правлінням залізниці та місцевою владою.

Передостанній конфлікт був зв'язаний із шкільною справою. Китайська адміністрація зажадала, щоб гроші, приділені залізницею на школи в смузі відчуження, передавалися в безконтрольне розпорядження китайській адміністрації на тій підставі, що шкільництво є справа публична, а не приватна.

Чи мають рацію ці вимоги з точки погляду суверенних прав Китаю? Вони безпідставні, хочай би тому, що в Радянсько-Китайській угоді 1924 року перелічені всі справи, що переходили з відання Правління дороги у відання китайської влади. У цьому перелікові ми знаходимо: судову справу, громадянську й військову адміністрацію, поліцію, місцеве самоуправління¹⁾, оподаткування, маєтки, крім земель, потрібних самій залізниці; проте за шкільну справу в угоді нема ні одного слова. Потім, шкільна справа в руках К. С. залізниці не є якийсь виняток, спеціально направлений проти Китаю: і до і після революції залізниці в нас мають свої шкільні органи, свої школи, що утримуються на кошти цих залізниць і відвідуються дітьми залізничників.

Коли звернутися до загальних принципів, то треба взяти до уваги право національних меншостей на культурну автономію і, в першу чергу, в царині шкільного діла. Це розглядається в теперішній час, як загально-визнаний принцип не тільки внутрішнього, але й

¹⁾ Мова мовиться про контроль над мійським самоуправлінням у смузі відчуження.

міжнародного права. Він „освячений“ Версальською умовою (до речі, підписаною й Кигаєм) і дальшими мирними умовами. Цілком зрозуміло, що руське (і взагалі некитайське) населення в смузі вивлащення, не порушуючи суверенних прав Китаю, має право користуватися своїми окремими національними школами. Ми не будемо вимагати, щоб китайський уряд приділяв із своїх коштів на утримання, скажімо, руських шкіл, але якщо гроші на ці школи приділені Правлінням дороги, що виконує в цім відношенні певні зобов'язання що до трудящих, які працюють на цій залізниці, то, безперечно, це тільки певне здійснення принципу національної автономії в царині культурно-освітній. Кошти, приділені Правлінням дороги на утримання шкіл, є додаткове винагороджування залізничників. Посягання на ці школи, посягання на власне керування національних шкіл, на кошти, що їм належать, — акт, скерований проти самого населення.

Слідом за захопленням шкіл іде захват пароплавів річної флоти на річці Сунгарі, що належить Китайській Східній залізниці, яка її обслуговує. Тут ми маємо до діла з виконанням широко задуманого плану знесилення К. С. залізниці в інтересах третьої держави.

Коли ми поглянемо на мапу, то помітимо, що Китайська Східна залізниця, що проходить через Північну Маньчжурію, від залізничної станції Маньчжурії до стан. Пограничної, не має з північної сторони одної вітки. Є дуже багато вантажу, що іде до Кит. Схід. залізниці, на південь від Амура, щоб за допомогою залізниці знайти вихід на зовнішній ринок. І замість того, щоб перевозити на суденцях та на човнах цей вантаж, Т-во Кит. Схід. залізниці завело, за згодою Китайського уряду, своє пароплаводство, що має 11 пароплавів і декілька десятків барж, які підвозять десятки мільйонів пудів вантажу з півночі до Кит. Схід. залізниці. В угоді між Радянським урядом і Кигайським (Пекінським) 1924 року і в угоді з Мукденським урядом було зазначено, що спірні питання, зв'язані з Кит. Схід. залізницею, будуть обмірковуватися на окремій конференції. Само собою зрозуміло, що до розв'язання подібних питань на окремій конференції ні одна із сторін не має права.

Це — юридичний бік. Ми на нім зупинилися, щоб показати, що розв'язковий момент у цій справі — не юридична правота. Юридичний бік справи ще більш підкреслює наявність інших прихованих причин, що викликають конфлікти на К. С. залізниці, причин, прихованих тільки формально, але фактично вони перебувають так близько до поверхні, що нам їх не трудно бачити. Що-ж це за причини? Хто-ж чинить перешкоди до правильної експлуатації дороги? Хто зацікавлений в тому, щоб вантажі, що йдуть з півночі, не підвозилися до Кит. Схід. залізниці, щоб вона одержувала менше вантажів? Очевидно, в цьому заінтересований той, хто повинен одержати від цього безладдя еквівалентну вигоду: коротко кажучи, дістати ці вантажі.

Конфлікти на Кит. Схід. залізниці є одне з кілець цілого ланцюга конфліктів, що не обмежуються одною Північною Маньчжурією, а йдуть набагато далі. Ланцюг цей охоплює всю тихоокеанську проблему. Маньчжурія — тільки один з пунктів, в які впирається тихоокеанська проблема. Місце й значіння Північної Маньчжурії визначені географичним та економічним становищем цього краю.

III

Північна Маньчжурія до збудування Кит. Східн. залізниці являла собою мало залюднену місцевість. Треба згадати, якої політики додержувалися маньчжурські правителі що до Маньчжурії: Маньчжурії була місцем, куди китайська іміграція протягом століть була цілком заборонена, бо маньчжурські володарі Китаю не хотіли асиміляції маньчжурів з китайцями коло джерела маньчжурської людської сили. У Північній Маньчжурії досить довгий час, до половини 19-го століття, було напів-кочове господарство, хліборобство було надзвичайно мало поширене, аж в 70 роках минулого століття натиск збезземелених китайських мас, що йшли з півдня, перевернув, нарешті, рогатки, штучно поставлені маньчжурською династією. Маса китайських імігрантів просунулася в Маньчжурію й стала там оселюватися. Але широко розвинутися тут хліборобство не могло. При тих шляхах сполучення, що малися й були придатні для господарства примітивного, натурального, звичайно, не можна було розвинути товарового хліборобського господарства. Умов для розвитку великого товарового господарства в Північній Маньчжурії не було. Залізниця спонукала до цього розвитку. Цифр статистичних, докладних, про населення Пів Маньчжурії в зазначений період, звичайно, немає, але, за приблизним обчисленням, до побудування Кит. Східн. залізниці в Північній Маньчжурії налічувалося близько півтора-двох мільйонів населення. Вже в 1908—1909 році в Північній Маньчжурії було приблизно 5 мільйонів 700 тисяч чоловіка населення. А коли взяти населення Північної Маньчжурії в 1925 році, то воно налічує вже 13 мільйонів чоловіка¹⁾

Зовсім незалежно від мотивів, якими керувався дореволюційний російський уряд, будуючи залізницю, треба визнати колосальне культурне значіння цієї залізниці для розвитку Північної Маньчжурії. Кит. Східна залізниця дала можливість декільком мільйонам китайських хліборобів оселитися на гулящих землях і обробляти їх. Кит. Східна залізниця — культурний фактор величезної ваги, який і в дальшому, якщо роботі цієї дороги не перешкоджатимуть, буде служити для піднесення добробуту всієї Північної Маньчжурії.

В теперішній час Північна Маньчжурія з економічного боку являє собою країну з переважним хліборобсько-товаровим господарством. Року 1923 продукція сільського господарства виносила 510 мільйонів пудів хліба й бобів, з яких щось третина пішла для експорту, а дві третини залишилося в країні для місцевого споживання. В 1924 році загальна кількість збіжжя та бобів збільшилась до 593 міл. пуд., а в 1925 році — вона дорівнювала вже 648 міл. пуд. Лісопромисловість і всілякі інші підсобні господарства складають зовсім незначну частину. За приблизними підрахунками „Вісника Маньчжурії“, хліборобство складає 80,1% всього народного господарства Північної Маньчжурії, лісопромисловість — 11%, скотарство — 6,5%, обробна промисловість — жалюгідний 1,1%. Отже обробна промисловість перебуває в ледве

¹⁾ Е. Е. Яшинов. С.-х. развитие Сев. Маньчжурии, „Вестник Маньчжурии“ 1925, № 1—2, стр. 18—20.

помітним зародкові. Велике порівнюючи значіння має лісопромисловість у загальній масі народного господарства країни. Треба мати на увазі, що Китай взагалі, як відомо, бідний на ліс, тому північно-маньчжурський ліс становить дуже цінний продукт вивозу до інших місцевостей Китаю, а також на зовнішній ринок і, зокрема, до Японії.

Сама Кит. Східня залізниця за роки свого існування в значній мірі зміцнила свою силу. Року 1902 вона почала свою діяльність оборотом вантажу, що виносив — 14.643.000 пуд. В 1910 році — 58 мільйонів пудів, в 1915 р. — 112 мільйонів пуд. В 1926 р. оборот вантажу дороги досягає небувалої висоти — 327,6 мільйонів пуд., перевищуючи на 24,2% рівень 1925 р. (263,8 мільйонів пуд.). Відсоток зростання в 1925 р. не перевищував 10%¹⁾. Коли цей оборот вантажу розподілити за його напрямками, за його характером, то ми матимемо, наприклад, в 1926 р. в місцевім сполученні — 47%, вивозу за кордон — 13%, довозу — 31%. Коли взяти цифри за 21 рік, то на місцеве сполучення припадає тільки 20%, на вивіз уже 61%, довіз складає 16%. В 1926 р. вивіз складає 65% всього комерційного обороту вантажу, як і перше зберігаючи своє значіння — сприятливого фактора в економіці краю й Кит. Східн. залізниці²⁾. Величезна маса продукції сільського господарства, що викидається на ринок, і ліс ідуть, головним чином, поза межі Маньчжурії, даючи 65% вивозних товарів у загальній масі обороту вантажу. Протяг Кит. Схід. залізниці на початку 1926 р. мав понад 2.800 верстов. Рухомий склад залізниці на 1 січня 1927 р. мав: паротягів — 51, вагонів пасажирських — 597, товарних — 12.217³⁾.

На початку своєї експлоатації Схід. Кит. залізниця давала значні втрати російській казні. Так, наприклад, в 1906 р. було втрат на 11 мільйонів карбованців, що їх заплатила із своїх коштів російська казна. Втрати були деякий час досить хронічні. Але від того часу, як залізниця попала до рук радянсько-китайського управління, справа значно покращалася. На 1 жовтня 1924 року сума боргів дороги дорівнювала 10,532,451 карб., а на 1 вересня 1925 р. вона зменшилася до 3.302.056 карбованців. Готівка в китайських доларах зросла від 636.948 карб. до 6.385.534 карб. Отже крім скорочення боргу, готівка збільшилася на 5.748.586 карб. Потім чистий прибуток з пудо верстви збільшився в півтора рази, коефіцієнт експлоатації, цеб-то відношення видатку до гуртового прибутку становить в 24—25 році 50,4%, замість 67% минулого року. Це відношення вважають за сприятливе. Це значить, що видатки значно поменшали. В абсолютних цифрах прибутковий експлоатаційний бюджет дороги становив у 1926 році 52,6 мільйонів карб. супроти 46,4 мільйонів в 1925 р. і 37,4 мільйонів в 1922 р. В той же час видатки становили суму в 1926 р. 27,6 мільйонів карб., заховуючи рівень попередніх років. Відсоток чистого прибутку до гуртового становив у 1926 р. 48% (в 1922 р. — 30%)⁴⁾. Цілу низку заходів, що вжила залізниця, відмова від неплатних

¹⁾ А. П. Кобзарев. К. В. ж. д. в 1926 г. «Вестник Маньчжурии» 1927 г. № 3, стр. 17.

²⁾ Ibid. стр. 19.

³⁾ Ibid. стр. 15 — 16.

⁴⁾ Ibid. стр. 22.

перевезень, скорочення штатів, — визнала за доцільні й китайська преса. Жорстокий режим економії, який почали застосовувати на Кит. Схід. залізниці ще до того, як він офіційно був заведений у Спільці Рад. Республік, дав можливість Кит. Схід. залізниці зекономити значні кошти на експлоатацію, підвищити прибутковість залізниці й зменшити її заборгованість. Набігає висновок, що маючи колосальне економічне значіння для підняття загального добробуту країни, Кит. Схід. залізниця є також, або в усякому разі, може бути досить зисковим підприємством. Цим самим виправдується й передача її в спільне управління Радянської й Китайської адміністрації.

Але значіння Кит. Схід. залізниці цим, звичайно, не вичерпується. Як на початку зазначалося, Кит. Схід. залізниця є кільце, що в'яже сибірську магістраль з Сходом, з нашою приморською землею. Кит. Східна залізниця є артерія, по якій простують вантажі й пасажиря у Сибіру на Далекий Схід. Ось яке значіння К. С. залізниці, взятої, так би мовити, самої від себе. Але вона стикається з Південно-Маньчжурською залізницею, японським конкурентом К. С. залізниці. У цьому сусідстві — розгадка конфліктів на К. С. залізниці. Щоб зрозуміти боротьбу між Південно-Маньчжурською та Північно-Схід. залізницею, треба приглянутися до напрямків цих залізниць.

IV

Напрямок Кит. Схід. залізниці такий: ст. Маньчжурія, Хайлар, Цицикар, Харбин. Звідтам залізниця розходитьсЯ в двох напрямках: на південний схід до Володивостоку, на південь до Куанчженцзи. Південна вітка свого часу доходила до Порт-Артуру, але за Портсмутською угодою частина дороги — від Чанчуня до моря — відійшла до Японії. Теперішня Південно-Маньчжурська залізниця починається від Чанчуня. Вантажі з родючої східної частини краю йдуть до Харбина. Далі вони можуть іти або на Влачивосток, або-ж на південь до Куанчженцзи, а звідтам по Південно-Маньчжурській залізниці на Мукден Дайрен.

Як порівняти довгість цих двох віток, то дорога на Володивосток буде значно коротша — 490 замісто 590 миль Харбин-Дайрен. При однакових тарифах, фрахт із Харбина на Володивосток є значно менший, ніж з Харбина на Дайрен. Зрозуміло, що експортери зацікавлені тим, щоб вантажі їхні йшли на Володивосток. Зрозуміло також, що 1906 року, після передання південної вітки Кит. Схід. залізниці до рук Японії, вона стала найупертішим і найнебезпечнішим конкурентом Східної Китайської залізниці. Південно-Маньчжурська залізниця видимо зацікавлена тим, щоб вантажі йшли довшою дорогою — на Дайрен.

Організація Південно-Маньчжурської залізниці переведена Японією формально за тим же типом, що й Кит. Схід. залізниці. На взір т-ва Кит. Східн. залізниці, Японія утворила т-во Південно-Маньчжурської залізниці. Початковий капітал т-ва виносив 200 міль. ієн, розподілених по половині між японським урядом з одного боку, і приватними акціонерами, з другого. Японський уряд поклав до каси т-ва Південно-Маньчжурської залізниці свої 100 мільйонів ієн не

готівкою, а вартістю залізниці (остання перейшла від Росії до Японії зовсім безплатно). Тіж міркування, за якими потрібно було виставити таку фіктивну організацію, як Т-во Кит. Схід. залізниці, керували й творцями Т-ва Південно-Маньчжурської залізниці. І треба визнати, що Т-во Південно-Маньчжурської залізниці в руках Японського уряду повернулося на зброю куди глибшу та ефектнішу, ніж Кит. Схід. залізниця — в руках Російського. І це не дивно. Самодержавний російський уряд, імперіялістичний по своїх зовнішніх прагненнях, не мав під собою соціально-економічної бази для широкого економічного наступу, для глибокого економічного охоплення Маньчжурії.

Російський капітал у Маньчжурії до революції був переважно хижацький. Окремі підприємці сміло й рішуче вкладали свої невеликі капітали в те або інше підприємство; намагаючись одразу забагатіти, вони так експлуатували свої підприємства, що нарешті від них мало залишилося. При несприятливій кон'юктурі вони розпадалися, або переходили до рук чужоземців. Наприклад, Товариство Сунгарійських пароплавств та інші в 1920 році перейшли до рук японців. І по других краях японці забрали до своїх рук цілу низку підприємств¹⁾. Вони-ж за останнє десятиліття почали відігравати помітну роль в Північній Маньчжурії як банкіри. Мистецька кредитова політика великих японських банків допомагає впровадженню японських підприємств до економіки Півн. Маньчжурії; цей наступ на Північну Маньчжурію ведеться з японської Південної Маньчжурії. Там база японської діяльності; звідтам помацки простягаються далі. Головна підвага цієї діяльності — Південна Маньчжурська залізниця.

V

Як вже зазначалося, Південно-Маньчжурська залізниця була заснована з капіталом у 200 мільйонів ієн, з яких 100 мільйонів ієн були „вкладені“ японськими капіталістами. Але по звітах Південно-Маньчжурської залізниці за 1922—23 рік видно, що в її розпорядженні є капітал у 440 мільйонів ієн²⁾. Цим цифрам можна йняти віри й не діяти віри, але, міркуючи по діапазону підприємств Південно-Маньчжурської залізниці, не можна припустити, щоб вони задовольнялися з капіталу в 200 мільйонів ієн. У цих підприємствах посередньо бере участь і англійський капітал, до певної міри й американський капітал, що діє в цьому відношенні в партизанський спосіб. Але, звичайно, ні англійський, ні американський капітал не допускаються навіть на гарматний постріл до самої залізниці. Чужоземні капіталісти є не акціонери, а тільки облігаціонери і, як володільці облігацій, не мають права на керування дорогою. Коли до цього додати, що згідно із статутом залізниці, голову правління призначає японський уряд, японський уряд затверджує головного директора, інженера і т. д., то нетяжко встановити, що це підприємство є, по суті, підприємство

¹⁾ Цікаві дані про це явище можна знайти в статті А. В. Черних у збірникові № 1 Іркутського філіала Наукової Асоціації Сходознавства.

²⁾ Див. Japan Year Book.

японське державне, бо коло керми правління в Японії стоять магнати капіталу.

Товариство Південно-Маньчжурської залізниці має не тільки залізницю, але й цілу низку комбінованих підприємств — Тушунські копальні, позначні чудовою якістю свого вугілля¹⁾, цілий ряд маслобійних заводів, які перероблюють боби, що йдуть з Північної Маньчжурії до Дайрену (вивозити готове масло вигідніше, ніж вивозити нескладисті боби), незліченні земельні участки — все це знаходиться в руках Південно-Маньчжурської залізниці, що є економічний диктатор на всю Південну Маньчжурію²⁾.

Коли до цього додати, що Товариство відав загальною адміністрацією на зайнятих нею землях, виконуючи функції публічної влади, то слід визнати, що є наявний концерн — держава під егідою „приватного“ товариства.

Здавалося б на перший погляд, що можна було-б задовольнитися експлоатацією одної Південної Маньчжурії тому, що остання має досить вільної земельної площі, досить об'єктів для експлоатації, досить місць для колонізації. Але, поряд із загальними причинами імперіалістичної експансії, тяга Товариства Півд. Маньчж. зал. на північ викликається конкуренцією ПМЗ із КЗ зал.

У перші роки існування Південно-Маньчжурської залізниці й Китайсько-Східної залізниці, перша з них, звичайно, мусила задовольнятися, головню, вантажами місцевого значіння, бо експортні вантажі з Північної Маньчжурії йшли коротшою дорогою на Володимосток. В часи світової війни, в 1914—15 і в дальші роки, Південно-Маньчжурській залізниці вдалося відбити значну частину вантажів у Кит. Схід. залізницю, обтяженої тоді військовими вантажами. До цього слід ще додати, що в 1917—1923 р. Правління залізниці знаходилося під впливом чужоземних держав. Воно йшло назустріч і домаганням японців. Як здається, інтереси Кит. Східної залізниці вимагають, як не зміцняти, то, в усякому разі, заохочувати вивіз на Володимосток, бо вітка Харбин-Погранична (на Володимосток) довша за Харбин-Куанченцзи і, значить, дає більший зиск. Але ось року 1922, в червні місяці, на Чань-Чуньській конференції, між представниками П.М. та К.С. залізниці була складена варта уваги угода: Китайсько-Східна залізниця знижує тарифи від Харбина до Чань-Чуня й підвищує тарифи від Харбина до станції Пограничної. Це було в певній мірі самогубство Кит. Схід. залізниці. Наявність цієї угоди з'ясовує шалений опір з боку Японії тому, щоб Кит. Схід. залізниця стала комерційним підприємством для двох зацікавлених сторін — СРСР та Китаю. Скоро залізниця перейшла в спільне володіння й керування СРСР та Китаю, негайно Чань-Чуньську угоду проголошено недійсною. Осібні тарифи, що мусили прихотити до вивозу на Дайрен, кінцевий пункт Пів. Манч. залізниці й морський порт, зараз же були скасовані, відновлено попередню постанову й вжито ряд заходів, щоб заохотити вивіз на Володимосток (через ст. Пограничну). І вже

¹⁾ Наприклад: річна здобич вугля на Тушунських копальнях вносила 1925 р. 5.642.464 тон (над 300 мільйонів пудів). Див. Japan Year — Book 1926.

²⁾ Див. Hornbeck, Contemporary Politics in the Far East, London — W. У 1916 р.р. 279 — 281.

1925 року співвідношення між оборотом вантажу на Східно-Китайській і Південно-Маньчжурській залізницях в значній мірі змінилося. В 1919—20 і 21 р. р. вивіз на Володимосток вантажів з Північної Маньчжурії становить тільки 16—17%, — в 1925 р. він дорівнює 40%. Отже, 40% всіх експортних вантажів, що йдуть з Північної Маньчжурії, прямують вже не на Дайрен, не Південно-Маньчжурською залізницею, а на Володимосток по Схід. Кит. залізницю. Не тяжко зрозуміти, як велико важить для нас, щоб ці вантажі прямували на Володимосток, до нашого порту, Усурійською залізницею, що є ніби продовження К. Сх. залізниці.

Одночасно, ми дуже зацікавлені тим, щоб Кит. Схід. залізниця, побудована на гроші російського, українського та інших народів, які з них здирав царський уряд, до певної міри виправдала своє існування, щоб вона давала потрібний зиск і могла далі існувати.

Звичайно, Південно-Маньчжурська залізниця на таке становище ніяк не може погодитися. Вона прагне до того, щоб зайняти те становище, яке вона мала до 1924 року. Це досягається цілою низкою заходів. По-перше, чисто тарифно-економічними засобами, так званим методом рефакцій, потайними знижками з тарифів. Заробляючи на інших об'єктах, на своїх великих комерційних підприємствах, на своїх заводах, на копальнях, маючи, нарешті, субсидії від японського уряду, Південно-Маньчжурська залізниця притягає до себе штучним способом вантажі, даючи потайні знижки, не зважаючи на те, що японський уряд цілим рядом декларацій обов'язався перед чужоземцями не давати ніяких привілеїв вантажам, що належать посиламачам тієї або іншої національності.

Міллард, за якого мова мовилася вище, розповідає багато цікавого про засоби, що їх вживає південно-маньчжурська залізниця супроти деяких вантажів. Існує таємний наказ, щоб вантажі японців ішли скоріше, аніж вантажі інших чужоземців. Вантажі японців дістаються до Дайрена значно скоріше, ніж інші вантажі, що створює штучні привілеї для японських експортерів перед експортерами інших націй.

Проте, ці всі засоби все-ж не можуть забезпечити П. М. залізницю панування в обсягові маньчжурського транспорту. Можна протягом певного часу робити рефакції, можна давати субсидії два-три роки, але неможна ж давати без краю. Треба, щоб робота самої Південно-Маньчжурської залізниці виправдалася комерційно. І тут на допомогу стає залізничне будівництво Японії в Маньчжурії¹⁾.

Залишаючи осторонь питання про японське залізничне будівництво в Маньчжурії взагалі, спинімося на тих залізницях, які загрожують Китайській Східній залізниці. Японія будує залізниці в Маньчжурії за формальним посередництвом — акціонерних товариств, з участю „самого“ Чжан-Цзо-Ліна, як акціонера, але першенство в цих підприємствах належить офіційним і неофіційним представникам японського капіталу. Будують залізниці або паралельно, або перетинаючи Китайсько-Східну залізницю. Споміж цих залізниць найбільше значіння для Т-ва П. М. залізниці і для К. С. зал. має залізниця Супінхай-Таонанфу, що злучається на півдні з П. М. залізницею, нижче

¹⁾ Див. Hornbeck, op. cit. p. 267.

Чань-Чуня й прямує на північ в обхід Харбіну. Ця залізниця в 1926 р. продовжена до Цицикара, міста з одноіменною залізничною станцією на К. С. залізниці. Через Цицикар на нову, фактично японську, залізницю мусять попадати вантажі, які йдуть з районів, що лежать на північ від Цицикара, і в деякій мірі, з районів далі на південь від Цицикара. Вантажі ці малося на увазі відтягти від Харбіна і, значить, і Володивостока. Мало того. Проектується (і навіть, вже зроблені дізнавання) залізниця від Цицикара до Айгуна й Сахаліана (китайський пункт напроти Благовіщенська на другому березі Амура). Коли ця залізниця побудується, то вантажі, які тепер прямують валкою до річки Сунгарі і звідти річкою в Харбін, можна буде перевозити залізницею. В світлі цих проєктів, нам нетрудно зрозуміти, для кого було більшом в оці пароплаводство Китайської Східної залізниці на Сунгарі. До цього треба додати, що значна частина пароплавів, які колись належали Північному Пароплавному Т-ву та іншим, перейшла до японців та китайців (до речі: в китайських підприємствах також беруть участь і японці). Ясно, що пароплави Кит. Схід. залізниці небезпечний конкурент для пароплавств японських та китайських і, звичайно, кращий вихід для конкурентів — оголосити, що таке існування пароплаводства Кит. Схід. залізниці суперечить суверенним правам Китаю та угодам, не зважаючи на буквальне значіння цих угод.

Коли-б діяльність Японії обмежилася тільки будуванням цієї залізниці й заходами спеціально призначеними для того, щоб відібрати вантажі від кит.схід. залізниці, то, звичайно, Японія в Північній Маньчжурії мусіла-б потерпіти фіяско. Адже-ж будувати залізницю, не маючи достатніх інших інтересів, не маючи економічної бази, не маючи глибшого коріння, — було-б нерозумно з точки погляду японського капіталізму. І ми бачимо, що крім будування залізниці, ведеться планомірна економічна політика по всій північній Маньчжурії. Відсилачі вантажу по залізниці залежать ще й від кредиту. Банки, що видають кредит під дублікати й вантажі, як великі японські: Спеці-Банк і Чозан-Банк, які мають свої філії в Харбіні, можуть вимагати, щоб вантажі йшли у певному напрямкові, а не в іншому, можуть, скорочуючи кредит, примушувати відсилачів вантажу відправляти вантажі в певному напрямку¹⁾.

У своїм змаганні до панування над всією Маньчжурією, японці провадять економічну політику, спрямовану на те, щоб північна Маньчжурія зберегла характер хліборобської країни з товарним хліборобським господарством і щоб вона ні в якому разі не індустріялізувалася. Індустріялізація Північної Маньчжурії свідчила-б значною мірою про зменшення експорту тих продуктів сільського господарства, яких потребує Японія, а разом з тим, про зменшення вивозу й роботи японських залізниць. Тільки на ґрунті „голодного господарства“, тільки при наявності напівголодного китайського хліборобського населення, можна мати величезний вивіз, щось коло $\frac{1}{3}$ всієї хліборобської продукції. Цей вивіз можна збільшувати і, таким чином, тримати в руках країну, яка потребує фабрикатів та напівфабрикатів японської

¹⁾ Дав, Hornbeck, op. cit, p. 267.

промисловости. Це досягається спеціальною банківською політикою, підтримуючи кредитом одні ділянки народного господарства і відмовляючи иншим. При такій значній ролі банків, Японії в спілці з верхами маньчжурсько-китайської буржуазії та воячиною, не трудно показувати свою волю майже по всіх ділянках народного господарства Маньчжурії. Там головна арена діяльності японського капіталу в Китаї. Географічні умови й цілий ряд інших причин роблять з Маньчжурії найзручніший плацдарм для японського капіталізму. Японський капіталізм, не зустрічаючи з цієї сторони великого опору, рішив захопити Маньчжурію цілком. До цієї мети він прямує вперто, методично.

Набігає питання—що ж далі? Нові залізниці японцями будуються. До речі сказати, ці залізниці навряд чи будуться на дуже великі японські капітали. Для прикладу: на побудування залізниці від Таонаньфу до Цицикара японці дали по десяти мільйонів ієн: товариство, що будує залізницю, оголошує підписку на облігації. Акції, що дають право на керування залізницею—в руках японців і маньчжурських друзів; за допомогою облігацій, що не дають права на керування, притягається „чужий“ і додатковий капітал. Японці намагаються досягнути великі цілі невеликими коштами. Останні вони витрачають обережно й вдумливо. І всеж таки господарями нових залізниць мусять бути вони. Чи досягнуть японці свої цілі? Запевне, побудування нових залізниць, ворожих К. В. залізниці, може завдати тяжких ударів К. С. залізниці, але Правління Кит. Східн. залізниці без сумніву вживає й вживатиме всіх тих заходів самоохорони, що можливі в цій сфері. Треба думати, що багато з цих заходів будуть дійсні. Доцільна політика фрахтів, планомірна опіка експорту, що справляється через Володивосток, сприятлива для відеслачів вантажу загальна політика залізниці і т. д. можуть значно зміцнити становище Кит. Схід. залізниці в її боротьбі з японською конкуренцією.

Єсть у Кит. Схід. залізниці й Північної Маньчжурії инший спільник—час. Він за нас. Ми бачили, що населення Північн. і Маньчжурії весь час зростає. Від півтора-двох мільйонів воно доходить тепер близько тринадцяти, а може й чотирнадцяти мільйонів. Відбувається китаїзація Північної Маньчжурії, китайське трудове населення з внутрішнього Китаю переселяється до Північної Маньчжурії, і можна чекати, що за 5—10 років населення Північної Маньчжурії, хочай би в наслідок побудування нових залізниць Японією, значно збільшиться. А рівночасно, поміж трудового населення, що все зростає і позбавлене можливости економічно поліпшити своє становище через японські пута, повинно збільшуватися незадоволення. В яку форму вилеється воно в Китаї—ми добре знаємо. Збунтована сила китайського селянства має потребу в організаційній основі: в робітниках. І ця основа буде зміцнюватися з припливом робітників на нові залізниці, що будуються та експлуатуються.

Китайське населення Північної Маньчжурії нарешті дасть відсіч заборчим змаганням Японії. Що до цього, то ми не маємо ніяких сумнівів. Це питання тільки часу. І коли це станеться, то будуть розв'язані й Маньчжурська проблема й зв'язана з нею проблема Китайської-Східної залізниці, як фактора економічного розвитку Китайської Північної Маньчжурії й нашого Далекого Сходу.

ЖОРЖ ДЮАМЕЛЬ

Подорож до Москви

Байль каже, що перевага полягає в тому, щоб бути неприємним усім угрупованням. З цього боку Дюамеля можна, здається, вважати за дуже доброго письменника. Надаремно буде шукати партію, до якої він належав, поза тою хіба, що так мало знає прихильників, де фігурують уми, що над усе стано-лять ублагороднення людини мовчазним та терпеливим здобуттям істини. Одні його винують в оптимізмові, другі в протилежному і сходяться всі тільки на визнанні важности його творів самих по собі й констатуванні зустрічі, яку скрізь мали роботи й романи, підписані його ім'ям. Від війни він узяв міру особливо розумну: „Життя в муках“, „Цивілізація“, які добули славу Дюамелеві, й чимало навчили нас загубленої мудрости.

Ніхто з наших письменників, здається, не був більше призначений, щоб оцінити російські події. Письменник мусить бути, писав він, проводирем, навчителем, духозбудником. Жорж Дюамель є далекий партійности, і всяка партійність завдає йому страх. Він не був у Росії з політичною метою. Все полягало для нього не в тому, щоб систематично вихваляти, або засуджувати державний устрій. І ми не відважилися - б публікувати повідомлення про його подорож, наколи б він мав такий намір.

Від Редакції. В паризькій „Nouvelle Litteraire“ друкуються дорожні нотатки Жоржа Дюамеля з його недавнього перебування в СРСР. Ці нотатки цікаві для нас перш за все тим, що автор, не упереджений, як більшість чужоземних олівідувачів, проти нашої о устрою, щиро й незалежно викладає свої враження. Ще більш вони мусять бути для нас цікаві другою своєю ознакою: Дюамель, що його твори користуються такою великою (і цілком заслуженою) популярністю в нашій країні, залишається вірним собі, як письменник, як майстер слова, як мистець. Чимало дрібних і непоміжних навіть для нас рисок радянського побуту — спинає на собі увагу Дюамеля, своєрідно сприймається його психикою спостережливого письменника й відображується в нотатках з чисто дюамелівським хистом.

Що до освітлення й оцінки, що їх дає Дюамель явищам нашого політичного й суспільного життя, то тут має рацію автор передмови до нотаток М. Мартен Дю Гар, коли каже, що „ні емігранти ні комуністи не будуть цілком задоволені“ з них. Так, аналіза Дюамеля нас не задовольняє (зокрема, у розділі „патріотизм інтелігенції“), але ми й не вимагаємо від Дюамеля ясної класово-політичної аналізи.

Нас Дюамель в цих нотатках цікавить виключно як талановитий, спостережливий письменник і як приятель СРСР, який багато чого в нашій дійсності нездібен зрозуміти (це видко хоч би з того, що Дюамель нерозважно приєднався до протесту проти розстрілу ДЧУ англійських шпигунів), але малює речі так, як їх сприймає.

З великої кількості фейлетонів-нотаток ми беремо лише кілька характерних сприймань від Дюамеля деяких рис нашого побуту.

Ні емігранти, ні комуністи не будуть цілком задоволені, бо їм доведеться винести критику вільної людини.

Дюамель, який є лікар, вирішив лікувати Європу; вона потребує цього; і народ завжди температурить. Ми живемо в хаосі брехливих інформацій, непорозумінь, взаємних загроз; для істот розумних повстає завдання оздоровити атмосферу.

Ми беремо в цьому участь по своєму, не вдаючися до сліпого й безплідного пацифізму, що віджив уже свій час.

Ми далекі від того, щоб поділяти всі погляди Дюамеля на Росію, і він один несе за це відповідальність; але крім літературної заслуги, яку безумовно має його твір, він дає такий благородний образ незалежного письменника, що ми маємо за честь опублікувати його в нашому виданні, де без різниці партій, вільні від усяких догматичних формул, намагаємося зробити відомим усе, що здається достойним жити й облагороджувати дух.

Морис Мартен Дю Гар.

ВСТУП

Вчені, артисти, робітники інтелектуальної праці, без сумніву бували в Росії протягом останніх років тільки з наміром ознайомитися з яким-небудь об'єктом своєї спеціальності. Якщо хоч один з них міг топтати землю цієї країни, не піднімаючи на кожному кроці патетичну проблему, то милуюся цією геніяльною короткозорістю, що робить можливою таку чудову ізольованість. Наближається день, коли об'єднання вчених не будуть боятися влаштовувати свої періодичні з'їзди в Ленінграді або в Москві. Я запитую себе з острахом, чи не буде такого хірурга чи гістолога, що проїжджатиме Росію без іншого зацікавлення, як інформації про резекцію плеча або структуру слинних залоз.

Кожний розум, вільний в своїй грі, досить хутко зустрічає ухили, що від хірургії ведуть нас до війни. І наколи вивчення слинних залоз примушує Вас думати про голод, хіба це безумне маячіння? І так у всьому: який хемик зможе говорити про залізо, не думаючи про велике майбутнє покладів Курьєвського? Який фізик скаже там в Росії слово „електрика“, не довідавшись при цьому, що воно було з самого початку революції домінуючим? Навіть математика не така холодна, щоб не зворушитись перед дією, учасники якої виказують їй іноді перебільшене довір'я.

Чи треба говорити, що неможливо подорожувати по Росії, не беручи участі в драмі, яка вже десять років протиставить цій країні всі інші об'єднані держави. Чи говорити, що треба, повернувшись з такої подорожі, визнати чи не визнати свою прихильність до режиму в період спроб, що не перестає сам направляти свій хід та переставляти свою мету. Проблема не така проста. Покінчено з дошкульними кризами, чудами, відкриттями й громовими ударами. Для чоловіка, що будь-яке виявляє пеклування за людство, подорож до Росії передовсім стає за особливу нагоду до плодотворчих міркувань над соціальними досвідами і до створення свого погляду на майбутнє людей.

Така буде, маю надію, суть і таке буде виправдання цієї невеличкої роботи.

Вже пройшов час (колиб його ніколи й не було!) цих дослідів, майже таємних, коли письменник, репортер виконував з поспіхом справу шпика, як у ворожій країні.

Треба їхати до Росії з відкритим лицем, щоб працювати одверто і вільно сперечатися. Всі мої критичні зауваження, перед тим, як вони були зібрані тут, кидалися (я не скажу, щоб строго формульовані, бо це вказувало б на ораторський виступ) мною ясно, іноді просто з лютістю, залежно від скоків мого розуму.

Мені казали: „— Нічому не довіряйтесь і не говоріть занадто голосно“. Я в'їхав до Росії ввечері об 11 годині. Далеко раніше ніж о півночі, я вже зовсім забув ці неспокійні поради. Я говорив далі все, що хотів сказати і, якщо мене вважали за суворого, то мушу признатися, що за собою я цього не помічав. Певні того, що я прийшов не як ворог, люди, яких я зустрічав, слухали мене без нетерпіння й без іронії. Я бачу й досі перед собою уважні обличчя багатьох з них і манеру відповідати: „Ви маєте рацію. Ми поговоримо про це у раді“. Значне число з них від охоронителя музею до всемогутнього народного комісара, мають вищу силу нових людей — істинну віру в важливість своїх обов'язків. Якщо ця віра надає деяку потрібність переконувати, я мушу признатися, що вони не зловживали нею. Але далеко менш стриманим здалося мені їх бажання поправлятися.

В інших випадках я бачив, що їм цікавіше довідатись про мою думку, ніж примусити мене погодитись з ними.

Я не буду говорити виключно про більшовиків, я говоритиму про руських. Руський щось ширше і давніше, ніж більшовик.

Ми бачили письменників, артистів, учених, університетських робітників, людей політики, солдатів, інженерів, робітників, службовців, селян, коротко кажучи, людей всіх станів і всіх партій.

Крім ділових осіб та дипломатів, небагато французів, що одвідали Росію протягом останніх років, туди посилались, але майже ніколи не запрошувались. Я поїхав туди на запрошення Академії художніх наук. Радянський уряд, не можна сказати, щоб був не зацікавлений у нашій подорожі, він дав нам візу й подав деякі полекші. Але запрошувала й приймала нас руська інтелігенція, інтелігенція без різниці відтінків і способів мислення. Я матиму ще нагоду сказати, як нас вітали і яку вдячність я зберігаю цій дружбі, що за тижні, які минули, не зменшилася й не стомила. Я хочу тепер тільки додати, що ми скрізь зустрічали і по-за громадою інтелігенції прийом найбільш відкритий і найбільш щирий. Наша незграбність, властива чужоземцям, наш вигляд, наша мова не викликали навіть і найменшої незичливості і дражливості. Раз, один тільки раз, коли я проти правил закурив на ганкові трамвая, жінка-кондуктор зробила мені з запалом зауваження. Товаришка, що провозжала нас, пояснила мені мою помилку й освідомила кондуктора, що ми французи, що хочемо дещо дізнатися про Росію й не слід було б ставити нас у свідки невивічливого поводження. І бідна жінка низько схилила голову й попрохала вибачення.

Мені говорили: „Вас будуть тримати під замком. За вами будуть стежити й слідкувати скрізь“. Якщо поліція витрачала на це час, то я гадаю, що я завдав їй роботи, бо ми були безперестанно в дорозі, перескакуючи з трамвая до автобусу, з візника до таксі і вибираючи що-дня і об'єкта нашої прогулянки і товариша, що був би нам за поводи́ря. Якщо треба було, щоб поліція виконувала свої обов'язки й заробляла свій хліб, то я нічого цього не помічав. Мені говорили: „Це робиться дуже добре“. Так добре, як і даремно.

Що ще мені говорили? Ось наприклад: — „Ви побачите тільки те, що Вам дозволять. Росію трюків, підроблену Росію, Росію для одвідувачів“. Коли розмислю, то це попередження примушує мене сміятися. Надати величезній Росії спеціально для нас те, що звуть „un coup de fion“ в касарнях, де ждуть генерала, це занадто багато чести. Крім того, це підготування здавалося мені дуже недокінченим. Наші поводи́рі перші вказували скрізь на малі й великі хиби, яких вони мали надію колись позбутися, але які зараз впадали в очі кожному. Додам, що вважати руських здібними робити надроботу без причин важливіших, ніж бажання одурити одвідувача — значить не знати їх. У нас скрізь було таке почуття, що застаємо людей за їхньою роботою, за їхнім ділом. Не було такого випадку, щоб ми почували присутність підставних осіб.

Я не люблю сарказму, панування якого в нас таке велике й вживання таке легке. Особливо я його не терплю, коли річ іде про майбутнє великого народу й хто знає, можливо й всесвіту. В моїх зарисах найдуть іноді й жарт, але ніколи насміху.

Люк Дюртен супроводив мене в цій подорожі і тому я вживаю то „ми“, то „я“. Я не думаю, щоб він не поділяв усіх моїх думок. Братерська дружба, багато разів мною випробувана, дає мені віру, що мій дорогий товариш міг би підписатися під усіма моїми словами тоді навіть, коли б я забув його попросити.

І. БУДИНОК УЧЕНИХ

Тут ми будемо жити. Кидаю оком на кімнату й розташовуюся в ній в мріях на все життя. Це роблю я скрізь, де зупиняюся. В мріях тільки, бо сила молодості штовхає. Вперед!.. Вперед!.. Навіть, коли садовлю дерева, тоді я не думаю серйозно, що завідаю їх овочу.

Якщо так, то навіщо розташовуватися тут, хіба це не буде тільки в мріях? Це будинок для подорожуючих. Це „Будинок учених“. Я не кажу вчених бідних. Чи є серед них тут багаті? Цей будинок належить ЦеКУБУ. Я пишу слово спокійно так, як його тут вимовляють. Можна користуватися з орфографічних вільностей з цими новими словами, складеними з уламків кількох слів. ЦеКУБУ — означає при вільному перекладі — Товариство поліпшення побуту вчених. Я буду говорити погім про ЦеКУБУ. Вернімося до будинку. Він кам'яний і в новому стилі; він значно відрізняється від того, в якому будемо ми жити пізніше в Ленінграді. Ззовні своїми великими про-світами, своєю простістю, він нагадує те, що скрізь в Європі називається „помешкання під контору“ („lokal à usage de bureaux“).

В середині він цілком відповідає своєму призначенню: гардероба, чекальня, їдальня, простора зала для роботи. І кімнати, кімнати. Я мусив би сказати дортуари. В Москві площу обміряно. За п'ятнадцять років населення майже удвоє збільшилося. Під тиском голоду юрби стікалися до великого міста в надії на кусок хліба. Вони там і zostалися. Встановлення нової столиці з численними установами, конгресами, силою контор, докінчило загромодження.

Багато найджих вчених живуть в будинкові ЦеКУБУ. Вони приїждять хто, щоб прочитати курс, хто щоб придбати документи, хто, щоб наглядати за друкуванням роботи. Одні залишаються на декілька днів, другі на декілька тижнів. Вони живуть по троє, або по четверо в широких кімнатах, вельми чистих з суворим майже монастирським умеблюванням.

І так ми будемо пансіонерами ЦеКУБУ. Ми уникнемо таким робом отелю й його непманського населення. Цей „Будинок учених“ мені подобається. Він мовчазний і світлий. Кімната, яку нам призначили, і де будемо ми одні, Дюртен і я, займає кут будинку на першому поверсі. Два великих вікна дають їй світло, яке що-ранку нас будить од сну. Стіни білі й голі, як у шпиталі, ліжка примушують також більше думати про шпиталь, ніж про розвагу. Тафльована підлога не мисться, чого можна було ждати, а натирається що-тижня воском. Через подвійне шкло доходить дзвін дзвонів, з котрих деякі з низьким тембром гремлять, як голоси дяків. Звуки несуться з повітря, але примушують думати про хор підземних божеств.

„Будивок учених“ стоїть на набережжі Крапоткина — нова назва. Ця широка дорога, замерзла Москва, несе поїзд, лави робітників, гультьїв, тварин. Ми одні, Дюртен і я. Це невеличка привілеція. Нам дадуть і інші, треба тільки порозумітися. Дама елегантна й строга, що управляє цим будинком, зможе нас розуміти.

II. ПЕРЕД СПІЛЬНИМ ДЗЕРКАЛОМ

Передовсім змити грязь, очиститись після довгої подорожі.

Умиваються не в кімнатах, але з загального вмивальника. Це вимощена плитками кімнатка з досить чистою ванною й багатьма крантами, з яких тече ледяна вода.

Мешканці — я їх буду називати „вченими“, бо це наївне, неясне слово мені не дуже не подобається, приходять туди в підтяжках на спині, в туфлях, нічних сорочках. Вони складають свої туалетні речі невеличкими купками на столах і підлокотниках. Їдине дзеркало, перед котрим становляться по черзі, щоб голитися. Декілька старих людей з жорсткою бородою підогрівають чашку з водою на маленькій лампі й, тримтячи, голяться. Інші полошуться під холодним струменем, фиркаючи, зідхаючи на манір мусульман, коли ті виконують своє обмивання. Окрім шуму води, абсолютна тиша. Я входжу й вітаю їх одним словом по французьки. Загальне здивування менш од французької, більше від привітання. Ці люди, що живуть поруч, строго пильнують, щоб не турбувати один одного навіть реченням ввічливості. Наперекір собі, своїм думкам, я добре відчуваю, що

вони, як і всі робітники інтелектуальної праці, завзяті індивідуалісти. Я догадуюся, що в глибині навіг цього тимчасового колективізму вони пильнують про поновлення своєї самотности. Вони коректні й німі, з ввічливістю трохи вимушеною.

Безсумнівно протягом чаювання складаються невеличкі групи; обмінюються декількома словами, але тут, принаймні, в цьому ма-настирському спокою, я ніколи не побачу, як буває живе полум'я „розмови“, загарливої бесіди, марної і безупинної руської балаканини.

Щоб краще зрозуміти цю суворо й розважливу обережність, мені треба подумати над дивною фразою, яку одна стара дама в хвилину одвертості пошепки сказала мені на вухо з сумним сміхом: „Ми так любили одне одного колись: коли не були так притиснені один до одного“. Більш, ніж багато інших народів, руський любить товариство. Він любить збиратися до гурту менш, я гадаю, для обмірковування своїх справ, а більше для того, щоб в зближенні душ і тіл найти п'яний новий запал, початок довір'я. Жак Рив'єр, що на протязі довгого свого перебування в німецькому таборі, міг на дозвіллі спостерігати руських, своїх товаришів в біді, списав не без тонкощів те, що він називає „*phénomène du soviet*“, це природне змагання до осаджування, як сказали б хемики, цю потребу єднатися й радитись.

По своїй природі руський народ любить громадське життя, і навіть в його долі написано слово „громадський (commun)“, як що не „Комунізм (communisme)“. Але ось ієнит його властивостей, найістотніших, раптом перейшов міру. Сучасність далеко лишила позад себе епоху власників кватир і помешкань, що їх так влучно змалював Достоевський. Перенаселеність, яку терплять європейські міста, тут набрала гострої форми, що перевищує всі політичні плани. Закони тільки санкціонують ті порядки, що єсть, і дають накази по можливості менш недоладні. Придушені подіями москвичи заповнюють свій вузький вулик так, що він тріщить. Вони переносять це ріжно-молоді з легким настроєм, старі з одчаєм. І багато з тих, хто при-в'язаний до Москви, дивляться з заздрістю на північну столицю, на цей Ленінград, скривавлений громадянською війною, де населення живе спокійно в своїй мушлі, навіть дуже просторій.

III. ЗУСТРІЧ БІЛЯ ВМИВАЛЬНИКА

Я надзвичайно не люблю цього спільного вмивальника. Я добре розумію, що він економний, що він безсумнівно потрібний; крім того я був на війні й терпів від інших незручностей. Але я вважаю за краще робити наодинці найбільш грубі рухи тіла в моєму житті. З особливої ласки я одержу через декілька днів балійку й відро води.

Проте Отель ЦеКУБУ мені подобається, я це повторюю. Тиша в ньому межує з меланхолією. Моральну атмосферу в ньому ніби насичено інтелігентністю. Іноді який небудь учений, що страждає на безсоння,— жертва того стану, який сусіди називають une *grande agitation*, ніби в лихоманці ходить з кута в кут по коридорові, порушуючи нічну тишу, доки чийсь тихий докір зупинить його

й верне назад на його походне ліжко. Іноді, сидячи, з руркою біля рота, за телефоном, який небудь учений захоплюється більш ніж на годину монологом, що лунає по всіх коридорах.

Робоча кімната не жарка й строга, особливо ввечері, коли при світлі лампочок, ніби гурт старих учнів, учені скриплять своїми перами під поглядом бронзового Леніна, якого зустрічаєш скрізь і який, не дивлячись на червону драпіровку, нагадує наші бюсти Республіки. — Республіка лиса й бородата.

Цей знаменитий спільний вмивальник спричиняється до зустрічів. Так приміром з цим старим симпатичним ученим. Він з обережністю чистить виймані челюсті. Я даю йому на добраніч. Він обертається здивований. Потім він висловлюється зворушливою французькою мовою, вкритою порохом, мов спогади:

— Я бачив Ваше ім'я на стінах і в журналах, Monsieur. Потім, з пониклим зором:

— Ви комуніст?

— Ні.

Звичайне й нерухоме обличчя не додає нічого до чистого змісту слів. Наприкінці запитання, яке я буду чути часто від старих:

— По що ви приїхали?

— Щоб бачити.

Він усміхається й вклоняється:

— І добре, дивіться.

— Це я й робитиму.

IV. ПАТРІОТИЗМ ІНТЕЛІГЕНЦІЇ

Етьєн Бюрне, що був 1920 року в Москві і що в формі роману дав нам картину революційної Росії, найкращу і найповнішу картину, якої тільки міг би вимагати стурбований Захід, Етьєн Бюрне чудово змальовує пригоди й невдачі інтелігенції в роки після Жовтневої революції.

Якщо лишимо остронь емігрантів, що з доброї волі, чи примусу винесли свою енергію за межі життя, і властивість яких ризикує змінитися, ослабнути на вигнанні, дуже часто тяжкому, інтелігенція, підчас розруху, що бере початок од 1918 — 1921 р., знаходилася в розпачу й небутті.

Руська інтелігенція перед війною мала до нещасного народу глибоке співчуття, перемішане з ніжністю; вся література про це свідчить. Ця ніжність була поставлена під найдеморалізаційний іспит і інтелігенція повинна була з гіркістю відчувати непорозуміння, що завсігди існуватиме між культурними одиницями й некультурними нещасними масами.

Дехто з інтелігенції — такий Тімірязєв, якого статуя прикрашає одну з великих улиць столиці — приєдналися зараз же й без ніяких застережень до комуністичної партії, що в їх уяві була при зростанні анархії, — встановителем ладу, організаційним чинником. Інші заховалися в норах, пригнулися й мали одне бажання, щоб хвиля грози не торкнулася їх. Багато загинуло, — хто в боротьбі

з владою, — хто від холоду, голоду, всіляких нестатків, злиднів. Інші, виснажені, напівмертві, приєдналися не з переконань, а за ради хліба й притулку. Деякі навіть удавали, що приєднуються до партії, маючи намір взяти до своїх рук різні органи великого механізму. Їх викрито й без милосердя вигнано.

Мені здалося, що з 1921 року все це значно змінилося. Нове покоління „вчених“, ті, яких взяли, вибрали з народу й які справді працюють на робфаках, інститутах „червоної професури“, — і інших установах того ж характеру, це нове покоління ще не готове й для цього потрібно багато. Після школи йому не один рік треба буде працювати, щоб стати дійшлим, досвідченим. А тим часом Росія йде вперед і працює день від дня чим-раз краще. І інтелігенція заняла знову майже скрізь свої місця й свої посади. Влада, що закріпилася, я скажу більше, гуманізувалася, певна своєї могутності й будучини, закликала всіх, у кого здібності, знання й минуле вказували на придатність для якої-небудь роботи, на посади. Я находив у шпиталях, біля ліжок хворих, заслужених медиків. Заслужені хірурги виконували з терпінням благородні обов'язки в розкішних операційних залах Боткинської лікарні. Вчені, генії котрих одушевляв інститути фізики, хемії, фізіології — саме ті, яких уже давно знає й поважає весь світ. Музеї зберігаються цінними людьми, знання яких не імпровізоване.

Одні, як знаменитий Павлов, продовжують свої прекрасні досліді, не виказуючи владі а-ні похвали, а-ні примирення. Вони проте працюють, та з яким запалом! Другі взяли знову свій зонд або перо, вважаючи, що служіння науці значно вище од служіння державі, додержуючи найсуворішу неутральність у політиці. Але всі, коли пройшов час безладдя, відчули, що Росія мусить жити й що вона не може жити без них. Створюється нова інтелігенція, об'єднана палким патріотизмом, і я раджу тих, хто міг би над цим усміхнутися, одкласти свій вирок до днів великих нещасть. Росія „інтернаціональна“ знайшла навіть у своїй нещасті національний запал, зовсім новий. Я найшов з здивуванням, навіть у поглядах найбільших скептиків, це полум'я вірності, це бажання не вмерти як народ, як плем'я. Росія, покалічена, в агонії, стала для всіх чимось великим, святым, що треба було рятувати, незалежно від того, хто її господарі, який її прапор.

Всі кажуть, одні з любов'ю, другі з сарказмом, але завжди з пристрасстю: „Як думаєте Ви про Росію?“ і як вони неспокійно й нетерпляче чекають на відповідь. Це не переставало мене дивувати, мене, француза, що виріс серед цінностей, які ми вважали за неперечні, француза, якому ніколи не спало б на думку запитати чужоземця: „Як думаєте Ви про Notre-Dame? Якої Ви думки про французьке малярство?“

Коли Вам щось показують, ба навіть коли подають їсти страву, вам з ніжністю додають: „Це руське, це цілком руське“.

І це викликає в мене думку, що печені яблука можливо не „універсальні“, а „цілком французькі“.

Дійсно руські, і саме інтелігенція, нині націоналісти й патріоти. Ці люди, що живуть на одній з найбільших територій світу, націона-

лістичні гордістю людей, що пристрасно люблять свою маленьку батьківщину, як от голандці, данці.

Політика західних держав супроти Росії чимало сприяє підогріванню цього запалу.

Навіть і ті з інтелігенції, хто неіприхильний до Радянської влади, відчувають несправедливі й сліпі утиски світу. Вони сновнені знання й цікавості, майже всі поліглоти, які колись любили подорожувати, й ось вони незалежно від поглядів замкнені в своїх кордонах, предмет недовір'я й сміху для світу, який вони знають і люблять, і який показує їм спину. Як не почувати себе руським при таких обставинах, як не горнутися їм одне до одного гордовито.

Вони працюють. Мені здається, що їх поважають по заслугах. Вони можуть єднатися й захищати якщо не всі свої привілеї, то принаймні свої інтереси. Вони заснували це могутнє товариство — „ЦеКУБУ, — що допомагає своїм членам грошима, дає в їх розпорядження отелі, будинки відпочинку, санаторії, що не так-то й мало, коли згадати вчорашні бідування. Вони можуть у містах, де вони проживають, поїсти за 80 копійок і мати постіль за таку ж невеличку суму. Вони мають бібліотеки, зали для праці й для з'їздів. Якщо вони виказали на ділі свою достойність, закон їм дозволяє збільшення житлової площі під робочий кабінет, де вони могли б ізолюватися.

Звичайно, інтелігенція не так хутко, як народ, забула пролиту кров, страждання, зневагу, погрози. Тяжкі спогади повивають іноді темною хмарою усмішку. Та чи не однак! Вони працюють для науки й для своєї нещасної країни. І влада, лояльно, дає їм усе потрібне для плодотворчої роботи.

Крайні заходи, що й нині ще обмежують освіту дітей дворян і буржуазії, самі від себе вийдуть з ужитку.

Де ті, що zostалися в живих з цих двох класів? Ті, що не агонізують в нещастях від непокори владі, стали до роботи й злилися з товпою тих, що працюють, аби забезпечити існування й сон. Якщо ці закони комусь ще дошкулюють, то непманам-нுவорішам, що можуть дозволити для своїх дітей таку розкіш, як приватних учителів.

З французької переклали О. П. та М. Г.