

Юрченко Е. С.
E. S. Yurchenko

**ДИПЛОМАТИЧЕСКАЯ БОРЬБА США ЗА МЕЖСОЮЗНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ
СОГЛАШЕНИЕ В КОНЦЕ 1918 – НАЧАЛЕ 1919 ГОДОВ**

**THE DIPLOMATIC STRUGGLE OF THE UNITED STATES FOR THE INTER-UNION
RAILWAY AGREEMENT IN LATE 1918-EARLY 1919**

Юрченко Екатерина Сергеевна – кандидат исторических наук, доцент Высшей школы педагогики и истории Тихоокеанского государственного университета (Россия, Хабаровск); тел. 7(914)150-26-22. E-mail: y-k22@yandex.ru.

Ekaterina S. Yurchenko – PhD in History, Associate Professor, Higher School of Pedagogy and History, Pacific State University (Russia, Khabarovsk). E-mail: y-k22@yandex.ru.

Аннотация. Статья посвящена борьбе американской дипломатии за Межсоюзное соглашение по контролю над российскими железными дорогами перед началом Парижской мирной конференции в конце 1918 – начале 1919 гг. Особое внимание в работе уделено изучению позиции американского правительства по вопросу о статусе, изменении системы управления железными дорогами и порядке их финансирования. Изучено стремление руководства официального Вашингтона добиться реализации принципа «открытых дверей и равных возможностей» в отношении КВЖД и Транссиба, а также передать контроль над управлением дорогами Дж. Ф. Стивенсу. Автор также акцентирует внимание на роли посла США в Японии Р. С. Морриса и главы Российского корпуса железнодорожной службы Дж. Стивенса в выработке ключевых положений соглашения с Японией. Также анализируются значение данного соглашения в японо-американском противостоянии на Дальнем Востоке и в Китае, его роль в «русской» политике США в этот период, отношение американской дипломатии к участию антибольшевистских сил в разработке и реализации международного соглашения по контролю над железными дорогами.

Summary. The article is devoted to the struggle of American diplomacy for an Inter-Union agreement on the control of Russian railways before the Paris Peace Conference in late 1918 – early 1919. Special attention is paid to the study of the position of the American government on the status, changes in the railway management system and the procedure for their financing. The desire of the leadership of official Washington to achieve the implementation of the principle of «open doors and equal opportunities» in relation to the CER and Transsib, as well as to transfer control over the management of roads to J. F. Stevens. The author also focuses on the role of the US Ambassador to Japan, R. S. Morris, and the head of the Russian Railway Service Corps, J. P. Morgan. Stevens participated in the development of key provisions of the agreement with Japan. The significance of this agreement in the Japanese-American confrontation in the Far East and China is also analyzed. His role in the «Russian» policy of the United States during this period. The attitude of American diplomacy towards the participation of anti-Bolshevik forces in the development and implementation of an international agreement on railway control.

Ключевые слова: Межсоюзное соглашение по контролю над КВЖД и Транссибирскими железными дорогами, дипломатическая борьба, политика «открытых дверей и равных возможностей».

Key words: Inter-Union agreement on control of the CER and Trans-Siberian Railways, diplomatic struggle, policy of «open doors and equal opportunities».

УДК 94(73).091.3

Современная американская политическая элита, вне зависимости от партийной принадлежности, отдаёт предпочтение силовому давлению в качестве метода борьбы за национальные интересы. Однако в первой четверти XX века официальный Вашингтон ещё не располагал достаточными ресурсами для реализации подобного подхода, что предопределило вынужденный выбор Белого дома в пользу дипломатии. История борьбы за заключение Межсоюзного железнодорожного соглашения по контролю над КВЖД и Транссибом во многом является ключом к пониманию особенностей внешнеполитического курса США в период президентства В. Вильсона.

Историография проблемы представлена исследованиями американских авторов, посвящёнными деятельности Дж. Стивенса на посту главы американской железнодорожной миссии и истории Российского корпуса железнодорожной службы. Немногочисленные работы акцентируют внимание на ключевых отличиях железнодорожной стратегии правительства В. Вильсона. Так, в исследовании Р. Куссмана подчёркивается, что, в отличие от Японии, стремившейся захватить Маньчжурию, США основной задачей видели реализацию «принципа открытых дверей и равных возможностей» в отношении российских железных дорог [7]. Ж. Д. Сент-Джон в своей диссертации обращает внимание на то, что для руководства Белого дома борьба за КВЖД являлась приоритетной, поскольку от этого зависела реализация программы «открытых дверей» в Китае [8]. Американские исследователи неизменно подчёркивают решающий вклад Дж. Ф. Стивенса в формирование и реализацию железнодорожной политики США в России и Китае в этот период [3; 6; 7; 8].

Борьба между союзниками за контроль над российскими железными дорогами активизировалась в августе-сентябре 1918 г. после решения правительства США направить войска на Дальний Восток. Первоначально американское руководство рассчитывало на передачу российских железных дорог под управление главы американской железнодорожной миссии Дж. Стивенса. Соглашение, заключённое с Временным правительством России в 1917 г., предусматривало передачу станции Владивосток под его управление и привлечение американских железнодорожников в качестве консультантов для налаживания эффективной работы транспортной системы. После смены власти в Петрограде в ноябре 1917 г. и начала гражданской войны официальный Вашингтон попытался использовать это соглашение, чтобы добиться от союзников признания права Стивенса на сосредоточение в своих руках контроля над Китайско-Восточной и Транссибирской железными дорогами. В отсутствие в России признанного правительства Белый дом намеревался отстранить от управления российских директоров [4, 241-243]. Однако намерения правительства Вильсона шли вразрез с планами японского руководства, стремившегося использовать ситуацию для того, чтобы расширить сферу своего влияния в Маньчжурии и взять под контроль КВЖД [3].

В 1918 г. правительство США исходило из того, что железнодорожный вопрос состоит из трёх отдельных аспектов: юридического, военного и эксплуатационного. С юридической точки зрения позиция Белого дома предполагала сохранение имущественных прав России и всех существующих соглашений по железным дорогам в Восточном Китае. В условиях начала вооружённой интервенции такой подход позволял заблокировать передачу прав на КВЖД и Транссиб иностранным державам.

Эксплуатационный аспект подразумевал, что управление железными дорогами должно осуществляться под единоличным контролем Дж. Стивенса при помощи служащих Корпуса Российских железных дорог. Государственный секретарь США Р. Лансинг в переговорах с союзниками настаивал на том, что американские железнодорожники являются гражданскими специалистами на службе российского государства, их работа была санкционирована последним легитимным правительством [4, 247].

Военный аспект оказался единственным, по которому Госдепартамент не смог чётко сформулировать свою позицию. США согласились направить в Россию 7000 солдат для помощи в эвакуации чехословацкого корпуса и охраны линий коммуникаций. С этого момента вопрос о военной охране железных дорог стал частью проблемы участия США в иностранной интервенции. Масштабы военного присутствия, характер взаимодействия с войсками других держав, отношение с представителями российских противоборствующих сторон – решение этих проблем было сопряжено с преодолением разногласий как внутри правительства Вильсона, так и с союзниками. В период активного обсуждения участия США в совместной с Японией интервенции в июле 1918 г. Государственный департамент дал понять, что не против передачи общего командования межсоюзными силами японцам. Однако американское военное ведомство эту позицию не поддержало [2, 275-278]. Командующий американским экспедиционным корпусом генерал-майор У. Грейвс, прибыв в Россию, отказался подчиняться японскому генералу Отани [1]. В свою очередь, японские военные стремились вытеснить американцев с железных дорог. Они либо размещали там свои контингенты, либо позволяли захватывать железные дороги казачьим атаманами, получавшим помощь от Японии. К осени 1918 г. японские войска заняли все ключевые станции вдоль КВЖД. В

конце октября посол США в Японии Р. С. Моррис сообщил в Вашингтон, что численность японских войск, размещённых на главной линии, включая Харбин, составляет примерно 12 000 человек. «Кроме того, – писал посол, – мне сообщили, что 20 000 человек готовятся к зимовке в Чите, командуя узлом Амурской железной дороги, который тщательно охраняется японскими солдатами. Японские гарнизоны также размещаются в стратегических точках на железной дороге между Харбином и Владивостоком» [4, 279].

В период с августа по ноябрь 1918 г. все попытки американского руководства добиться от японских властей признания полномочий Стивенса встречали категорический отказ. В октябре посол Р. Моррис направил Р. Лансингу проект соглашения, который поддержали управляющий КВЖД Д. Л. Хорват и бывший помощник министра путей сообщения Л. А. Устругов, который взял на себя руководство железными дорогами Транссибирской магистрали. Соглашение предусматривало создание Межсоюзного комитета по контролю за железными дорогами в зоне действия войск союзников. При этом «техническое, административное и экономическое управление всеми железными дорогами в указанной зоне будет возложено на Джона Ф. Стивенса». Предполагалось, что он получит должность генерального директора, но во главе каждой железной дороги останется русский управляющий [4, 275]. Несмотря на то что союзные представители в России поддержали данный проект, правительство Японии утвердить его отказалось.

В начале ноября глава японского МИД в беседе с английским послом заявил, что его правительство и Генеральный штаб готовы рассмотреть три варианта решения проблемы: 1) создание железнодорожного комитета союзников исключительно для консультирования нынешнего российского руководства железных дорог; 2) осуществление совместного руководства железными дорогами американским и японским представителями; 3) управление железными дорогами в Восточном Китае Япония будет осуществлять самостоятельно [4, 283]. Ни один из этих вариантов не устраивал Белый дом.

11 ноября 1918 г. завершилась Первая мировая война, и руководство официального Вашингтона сосредоточилось на подготовке к началу мирной конференции. Президент США В. Вильсон стремился к тому, чтобы союзники заранее не получили фактического преимущества в спорных вопросах. Вместе с тем нельзя было допустить ухудшения отношений с Японией, которая могла повлиять на реализацию планов американской делегации в Париже. Решение этих задач было возложено на посла США в Японии Р. С. Морриса. Дипломат должен был убедить японское правительство, что передача права на управление дорогами Стивенсу необходима исключительно для их эффективного функционирования. Также нужно было доказать невозможность разделения управления системой железных дорог, поскольку это неминуемо привело бы к параличу железнодорожного сообщения. В инструкциях Госдепартамента подчёркивалось: «Необходимо прояснить, что наша цель – предоставить Стивенсу эффективный контроль, чтобы ускорить восстановление нормальных экономических условий в Сибири, и это временная мера» [4, 285-286].

Другим фактором, повлиявшим на позицию США, стал приход к власти 18 ноября в Омске А. В. Колчака. Японские военные усилили поддержку казачьих атаманов И. П. Калмыкова и Г. М. Семенова, не признавших власть адмирала. В конце ноября британцы и французы, ранее демонстрировавшие намерение поддержать американский план, отказались теперь обсуждать вопрос о передаче железных дорог под контроль Стивенса. Официальный Лондон и Париж, формально выражая согласие с американскими инициативами, давали своим военным и дипломатическим представителям противоречивые инструкции. Французский посол в Японии получил в конце ноября указание «выразить министру иностранных дел озабоченность французского правительства в связи с численностью японских войск в Сибири и Маньчжурии». Он не стал этого делать, поскольку несколькими днями ранее французское правительство выступило с заявлением о необходимости присутствия японских войск в Сибири.

Британский посол в Токио ознакомил американского коллегу с телеграммами командира британской железнодорожной миссии на Транссибирской магистрали полковника А. Джека. Из них следовало, что А. Джек, который ранее рьяно поддерживал американский план, изменил своё мнение и теперь выступал за отстранение Стивенса и передачу железных дорог под контроль

Л. А. Устругова, возглавившего Министерство путей сообщения в правительстве Колчака [4, 288]. 24 декабря британский поверенный в делах в Вашингтоне выдвинул ноту, в которой говорилось о том, что военное министерство Великобритании крайне обеспокоено тем, что США и Япония намерены принять план, идущий вразрез с предложениями полковника Джека [4, 300].

Переговоры с членами японского правительства и послами союзных держав в Японии привели Морриса к неутешительному выводу: Соединённым Штатам, возможно, придётся отклониться от первоначального плана в пользу более прагматичных решений [4, 288]. Но для выработки компромиссного варианта требовалось согласие Стивенса, на которого американское руководство возлагало основную ответственность по практической реализации железнодорожной политики.

Дж. Стивенс был убеждён в том, что отсутствие у него реальной власти и сохранение за русскими чиновниками права принимать решения сведут на нет все усилия по налаживанию транспортного сообщения. Он настаивал на том, что должен иметь право отдавать приказы и увольнять служащих, сохранять единоличный контроль над экономической и технической частью. По мнению Стивенса, Амурскую, Восточно-Китайскую и Транссибирскую дороги необходимо было рассматривать как часть единой российской железнодорожной системы и не допускать разделения управления. Также он полагал, что в соглашении с союзниками должны быть чётко оговорены сроки «надзора и помощи союзников». Стивенс был уверен, что, получив необходимые полномочия, сможет наладить работу железных дорог, после чего её управление снова вернётся под контроль российского правительства. Глава американского железнодорожного корпуса опасался усиления японского присутствия и настаивал на необходимости расположения американских войск на всём протяжении линии дорог до Иркутска. Однако японская сторона в своих предложениях стремилась свести роль Стивенса к тому, что он будет только консультировать русских управляющих.

К декабрю 1918 г. большая часть ключевых железнодорожных узлов находилась либо под непосредственным контролем японских военных, либо прояпонски настроенных казачьих атаманов. Стивенс опасался, что в подобных условиях он не только не сможет выполнить возложенные на него обязанности, но и станет объектом манипуляций. 3 декабря он получил от посла Морриса проект соглашения с Японией, который предусматривал создание Технического совета из железнодорожных экспертов стран, имеющих вооружённые силы в Сибири, для консультирования и оказания помощи в вопросах технического, административного и экономического управления всеми железными дорогами. Союзный военный транспортный совет должен был координировать военные перевозки. Охрана железных дорог должна быть возложена на вооружённые силы союзников, в то время как управление железными дорогами должно было оставаться в руках русских. Японцы были согласны с тем, что Стивенс станет президентом Технического совета [4, 289]. Моррис был убеждён, что данный план позволит сдвинуть переговоры с мёртвой точки. Однако получив данный проект, Стивенс категорически отказался его поддержать. «Согласно предлагаемому плану, – негодовал глава американской железнодорожной миссии, – председатель будет номинальным главой, правление превратится в фарс» [4, 292]. Глава железнодорожной миссии искренне недоумевал, почему посол Моррис начал поддерживать японский проект, тогда как посол понимал, что дальнейшие попытки отстаивать позицию Стивенса окончательно заведут переговоры в тупик. Дипломат был убеждён в том, что при содействии японской стороны Стивенс сможет выполнить поставленные задачи, в то время как сам глава железнодорожной миссии в то, что японцы будут ему содействовать, не верил [4, 296].

Моррис решил попробовать внести коррективы в японский проект с учётом мнения Стивенса. Основное изменение коснулось пункта о полномочиях Технического совета и его президента. В новом варианте прописывалось, что президенту поручаются экономические и технические аспекты эксплуатации железных дорог. Он должен обладать полномочиями отдавать приказы, назначать помощников и инспекторов и определять их обязанности. Американский посол представил свой вариант японскому министру иностранных дел Утида вместе с комментарием Государственного департамента, в котором подчёркивалось, что «никакое соглашение не может быть успешным, если не удастся добиться того, чтобы русские следовали советам и выполняли инструкции, и это правительство отказалось бы поставить Стивенса в положение, при котором его особые способности не могут быть использованы эффективно». Министр воспринял изменения

без энтузиазма, предвидя сопротивление Генерального штаба. Моррис полагал, что японская сторона теперь либо откажется от дальнейшего ведения переговоров, либо союзники сообщат реализуют план, фактически отстраняющий Стивенса [4, 298].

К концу 1918 г. обстановка на железных дорогах складывалась крайне неблагоприятно. 14 декабря консул США во Владивостоке Дж. Колдуэлл доложил Р. С. Моррису: «Условия на железных дорогах в Сибири невыносимы. Дорога перестала функционировать для всех практических целей. Если в ближайшее время не произойдут перемены к лучшему, будет невозможно обеспечить поставки, ожидаемые из Америки» [4, 299].

25 декабря консул США в Омске Э. Харрис встретился с Л. А. Уструговым и министром иностранных дел Ю. В. Ключниковым. Оба заверили его в том, что «искренне желают передать железную дорогу в руки Стивенса, и не могут понять, почему препятствия на этом пути не преодолеваются». При этом они настаивали, что штаб-квартира Межсоюзнического комитета по железным дорогам должна находиться в Омске, а не во Владивостоке [4, 301]. Харрис сообщил в Вашингтон: «Безоговорочно признаётся, что русские не обладают ни техническими возможностями, ни административными качествами, которые необходимы в это критическое время для поддержания работы железной дороги, и если нынешние условия продлятся ещё на два месяца дольше, загруженность будет такой, что вся линия будет безнадежно разрушена, что повлечёт за собой все возможные сопутствующие последствия. Правительство Омска не ставит никаких условий, оно выполнит любую просьбу; оно просто обращается за помощью» [5, 238]. Харрис настоятельно рекомендовал не игнорировать существование Омского правительства «во избежание будущих неприятностей» [5, 245]. Однако попытка добиться того, чтобы Межсоюзный комитет располагался в Омске, провалилась. Моррис и Стивенс заявили, что в текущей ситуации это невозможно и Устругову надлежит приехать во Владивосток. Оба они воспринимали Колчака и его правительство как группу реакционеров, «временно утвердившихся в России и стремящихся реставрировать старый режим» [4, 271].

Омское правительство не получило признания со стороны США. Американская дипломатия не рассматривала позицию Омского руководства как значимый фактор в железнодорожной политике. Это вело к росту недоверия к политике Вашингтона, особенно среди российских военных, характеризовавших американскую политику как «мирно завоевательную» и имеющую своей целью «установление доминирующего значения Америки в железнодорожном деле Сибири и создание возможности глубокого экономического проникновения американского капитала» (см. прим. 1). Но руководство Белого дома мнение членов Омского правительства во внимание не принимало. Наиболее значимым фактором в вопросе о железных дорогах оставалась позиция Японии.

Официальный Токио перед началом мирной конференции в Париже решил не допускать нарастания конфликта по вопросу о железных дорогах, поскольку нерешённым оставался вопрос о передаче Японии территорий в Китае, захваченных в ходе мировой войны. Мнение американской делегации по этому вопросу могло стать решающим. 27 декабря министр иностранных дел Японии вручил американскому послу новый проект договора, который содержал поправки с учётом требований Стивенса. Он включал в себя следующие положения:

«1. Общий надзор за железными дорогами в зоне, в которой в настоящее время действуют союзные войска, будет осуществляться специальным Межсоюзническим комитетом, который будет состоять из представителей каждой союзной державы, имеющей вооружённые силы в Сибири, включая Россию, и председателем которого будет русский.

Должны быть созданы следующие комиссии, которые будут переданы под контроль межсоюзнического комитета:

(a) Технический совет, состоящий из железнодорожных экспертов стран, имеющих вооружённые силы в Сибири, с целью осуществления технического и экономического управления всеми железными дорогами в указанной зоне;

(b) Союзный военный транспортный совет, созданный для координации военных перевозок под руководством соответствующих военных властей.

2. Охрана железных дорог возлагается на вооружённые силы союзников. Во главе каждой железной дороги остаётся русский управляющий или директор, наделённый полномочиями, предусмотренными действующим российским законодательством.

3. Технический совет избирает председателя, которому поручается техническое управление железными дорогами. В вопросах такого технического управления председатель может давать указания русским чиновникам, упомянутым в предыдущем пункте. Он может назначать помощников и инспекторов из числа граждан держав, имеющих военные силы в Сибири, прикреплять их к центральному офису совета и определять их обязанности. При необходимости он может направить корпус железнодорожных экспертов на более важные станции. При направлении железнодорожных экспертов на любую из станций должны быть учтены интересы соответствующих союзных держав, отвечающих за военную охрану таких станций.

4. Канцелярский персонал межсоюзнического комитета назначается председателем комитета, который имеет право распределять работу между такими сотрудниками, а также увольнять их.

5. Настоящее соглашение прекращает свое действие после вывода иностранных вооружённых сил из Сибири, и все иностранные железнодорожные эксперты, назначенные в соответствии с этим соглашением, должны быть немедленно отозваны» [4, 302].

Также японский министр информировал американского посла о том, что 13 880 японских солдат уже выведены из России и что 1 января 1919 г. начнётся вывод ещё 34 000 солдат. Моррис полагал, что это свидетельствует о смене вектора японской политики, которую «надо всячески поощрять». Он считал это настоящим прорывом в переговорах и надеялся, что Стивенс одобрит данный вариант. Однако тот счёл, что в предложенном варианте слишком много двусмысленных формулировок. Он настаивал, что президент Технического совета не должен находиться под контролем межсоюзного совета и должен обладать правом отдавать приказы всем без исключения российским железнодорожным чиновникам [4, 304]. Моррис счёл требования Стивенса чрезмерными и попытался урезонить его, понимая, что японцы не пойдут на дальнейшие уступки. «Я согласен с вами, что формулировка могла бы быть более простой и прямолинейной, но затронутые вопросы были непростыми, и методы их решения не всегда были прямолинейными», – настаивал посол. Государственный департамент одобрил новый вариант соглашения, однако оставил право окончательного решения за Стивенсом. Понимая бесперспективность дальнейшего противостояния, Стивенс согласился [4, 305-307].

Получив наконец одобрение Стивенса, Моррис решил действовать незамедлительно. Американский посол связался с министром Утида. Совместно они одобрили меморандум, в котором подчёркивалось, что японское правительство поддерживает назначение Стивенса председателем Технического совета, который должен состоять из экспертов Китая, Франции, Великобритании, Италии, Японии, России и Соединённых Штатов, при этом вопрос о чехословаках ещё подлежал обсуждению. «Этот план следует интерпретировать как искреннее стремление объединить *[временно для эксплуатации]* Китайско-Восточную и Транссибирскую железные дороги в интересах русского народа с целью их окончательного возвращения заинтересованным лицам без ущемления каких-либо существующих прав», – подчёркивалось в документе [5, 243].

9 января американский посол доложил в Вашингтон об успешном завершении переговоров. Сведения о достигнутом соглашении были переданы в Лондон и Париж. В конце февраля было получено официальное одобрение союзников [5, 255].

Президент Вильсон распорядился, чтобы военное ведомство как можно скорее подготовило соответствующие инструкции для генерала У. Грейвса. Председатель совета по военной торговле В. Маккормик подготовил рекомендации для Русского бюро о выделении аванса в размере 1 млн долларов для Стивенса для выплаты заработной платы американским железнодорожникам и приобретения необходимого оборудования. Предполагалось, что эти деньги вернутся в казну, как только союзники утвердят план совместного финансирования [5, 244]. Однако вопрос о выделении средств осложнялся изменениями во внутривнутриполитической ситуации в США. В ноябре 1918 г. республиканцы одержали победу на выборах в Конгресс. Заняв большинство в обеих палатах, они подвергали постоянным нападениям внешнеполитический курс президента. Заместитель госсекретаря Ф. Полк счёл необходимым предупредить Вильсона, что в текущих условиях добиться от Конгресса выделения значительных сумм на решение железнодорожного вопроса невозможно [5, 246].

Посоветовавшись с Р. Лансингом, президент сформулировал план, который мог бы позволить смягчить оппозицию в Конгрессе. Он предложил Ф. Полку выступить по железнодорожному вопросу перед одним из комитетов Сената. Заместитель государственного секретаря должен был максимально откровенно донести до членов комитета информацию по ситуации в Сибири. Особо подчеркнуть стратегическое значение Транссиба и КВЖД не только для снабжения союзников, чехословаков, но и для экономического развития западных регионов США. Полк должен был уделить внимание в докладе действиям Японии, «которая практически захватила Китайско-Восточную железную дорогу, тем самым фактически контролируя все перевозки в Россию и из России через Тихий океан». Наиболее весомым аргументом должен был выступить пункт о том, что финансирование проекта будет осуществляться совместно с союзниками. Реализация межсоюзного соглашения по железным дорогам, по мнению президента, могла обеспечить «практическое применение принципа открытых дверей». Полк провёл консультации с экспертами госдепартамента и вынес вопрос на заседание кабинета министров. Члены правительства США единодушно выступили против. По их мнению, имели место два наиболее значимых фактора, которые не позволяли обратиться к Конгрессу за выделением средств. Первый заключался в огромных затратах на европейскую политику, в частности, выделение Американской администрацией помощи в размере 100 млн долларов на поставки продовольствия и медикаментов европейским странам. Тем более что соглашение с союзниками по совместному финансированию железных дорог ещё только предстояло заключить [5, 247-249].

Другим фактором являлось негативное отношение республиканцев к «русской политике» Вильсона в целом. Они требовали отчёта о целях, ради которых американские солдаты гибли в России. Вице-президент Т. Маршалл был уверен, что любое обращение к Конгрессу по русскому вопросу в текущий момент «поставило бы под угрозу все законопроекты об ассигнованиях». Ему с огромным трудом удалось заблокировать резолюцию Сената с требованием вывода войск США из России [10, 203-204].

В. Вильсон согласился с доводами членов своего кабинета, но призвал Ф. Полка не сбрасывать со счетов возможность наладить взаимодействие с Конгрессом. Он полагал, что вопрос о железных дорогах можно рассматривать отдельно от общей российской политики. Вне зависимости от развития ситуации в России, США должны были бороться за реализацию принципа «открытых дверей» в отношении Сибирской и особенно Китайско-Восточной железной дороги». Ф. Полку было поручено передать послу Моррису инструкции немедленно начать переговоры об эксплуатации железных дорог. Русское бюро должно было изыскать возможность выделить деньги на неотложные нужды из имеющихся фондов. Вильсон распорядился использовать американские войска для поддержки Стивенса [5, 250, 254].

Началась работа по реализации соглашения. Технический совет собрался 5 марта 1919 г. в полном составе и утвердил кандидатуру Стивенса на пост председателя. Генерал Такеучи возглавил Военный транспортный совет. В этот же день Устругов был утверждён на пост председателя Межсоюзного комитета. Американцы настаивали на том, что решения в Межсоюзном комитете и Техническом совете должны приниматься простым большинством, тогда как японцы и китайцы настаивали на единогласном голосовании [5, 259]. В результате было принято решение, что по общим вопросам голосование будет осуществляться большинством. Исключение должны были составлять проблемы, непосредственно находящиеся в сфере компетенции держав. Также было принято решение о том, что Технический совет будет располагаться в Харбине. Омское правительство выразило свою поддержку соглашению, особенно подчеркнув тот факт, что оно «носит характер технической помощи и не нарушает прав России» [5, 242].

Вопрос об охране железных дорог был решён путём разделения полномочий. К западу от озера Байкал дороги должны были охранять чехословаки. Американцам поручили охранять некоторые участки железной дороги в Восточной Сибири и участок дороги, примыкавший с востока к озеру Байкал. Несмотря на противодействие японской стороны, Стивенс добился того, чтобы охрана КВЖД осталась за Китаем.

Предварительно было достигнуто соглашение о том, что финансирование возьмут на себя Соединённые Штаты в размере 5 млн долларов, Япония – 4,5 млн долларов и Китай – 500 тыс.

долларов. Контроль за расходованием средств осуществлял Стивенс. Деньги, выделенные США на Межсоюзное соглашение, были переведены на именные счета Стивенса в Национал Сити банке и Риггс Национал банке в Вашингтоне. Он распоряжался ими лично [7, 26-27].

Достигнутое компромиссное соглашение должно было ослабить противоречия с Японией, позволить американцам закрепиться на наиболее значимых стратегических участках Амурской и Транссибирской железных дорог и осуществить реорганизацию транспортной системы под контролем Стивенса. Однако к маю 1919 г. стало понятно, что Межсоюзное соглашение не работает. По воспоминаниям генерала У. Грейвса, развернулась негласная борьба за то, чтобы вытеснить американцев с железных дорог [1]. Япония продолжила поощрять казачьих атаманов, которые действовали в зоне ответственности американских военных. Доклады генерала Грейвса служили основанием для обвинений со стороны президента Вильсона в адрес Японии в стремлении столкнуть между собой американские и российские войска. В мае на заседании Совета Четырёх Парижской конференции он заявил, что американские военные при таких обстоятельствах не могут обеспечивать охрану железных дорог в Сибири, и «их дальнейшее пребывание в России лишено смысла» [11, 578].

Несмотря на приложенные усилия, американская дипломатия не смогла реализовать задачу по передаче контроля над железными дорогами в России Стивенсу и специалистам американского Корпуса российских железных дорог. Намерения США шли вразрез с планами Японии, имевшей значительное военное превосходство в регионе. Временные уступки со стороны японского руководства призваны были лишь смягчить позицию американского президента в Париже на переговорах о судьбе Китая. Отсутствие сколь-нибудь эффективного взаимодействия с российскими властями и постоянные конфликты между американскими военными и представителями антибольшевистских сил стали дополнительным фактором, не позволившим Стивенсу выполнить возложенные на него обязанности. Реализация соглашения оказалась под вопросом с момента подписания, продемонстрировав отсутствие у официального Вашингтона понимания характера политических процессов в России.

ЛИТЕРАТУРА

1. Грейвс, У. Американская интервенция в Сибири. 1918–1920: воспоминания командующего экспедиционным корпусом / У. Грейвс. – М.: Центрполиграф, 2018. – 285 с.
2. Дэвис, Д. Э. Первая холодная война. Наследие Вудро Вильсона в советско-американских отношениях / Д. Э. Дэвис, Ю. П. Трани. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2002. – 479 с.
3. Delanty, James John. John F. Stevens and His Role in the Struggle for the Control of the Chinese Eastern Railway, 1917–1922. Fullerton: California State College, 1980. – 258 p.
4. Fuller, Joseph V. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. 1918. Russia, Vol. III. Washington: U. S. Government Printing Office, 1932. – 754 p.
5. Fuller, Joseph V. Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. 1919. Russia. Washington: U. S. Government Printing Office, 1937. – 560 p.
6. Giffin, Frederick C. An American Railroad Man East of the Urals, 1918–1922. URL: <https://www.thefreelibrary.com/An+American+railroad+man+east+of+the+Urals%2C+1918-1922.-a021058929>.
7. Kussmann, Roger W. John F. Stevens in Russia, 1917–1922. (Ph. D. diss., Wisconsin State University – La Crosse Graduate Collge, 1968). URL: <https://minds.wisconsin.edu/handle/1793/54683>.
8. St. John, Jacqueline D. John E Stevens: American Assistance to Russian and Siberian Railroads, 1917–1922. (Ph.D. diss., University of Oklahoma, 1969).
9. The Papers of Woodrow Wilson: vol. 47. March 12–May 12, 1918 / A. S. Link. Ed. J. Wells Davidson and D. W. Hirst. Princeton, New Jersey: Princeton univ. press., 1984. – 651 p.
10. The Papers of Woodrow Wilson: vol. 55. February 8–March 16, 1919 / A. S. Link. Ed. J. Wells Davidson and D. W. Hirst. Princeton, New Jersey: Princeton univ. press, 1987. – 592 p.
11. The Papers of Woodrow Wilson: vol. 59. May 10–31, 1919 / A. S. Link. Ed. J. Wells Davidson and D. W. Hirst. Princeton, New Jersey: Princeton univ. press., 1989. – 744 p.

ПРИМЕЧАНИЕ

1. ГАРФ. Ф. 200. Оп. 1. Д. 542. Л. 73.