

УДК 94

**РУССКИЕ НА ТЕРРИТОРИИ МАНЬЧЖУРИИ И В ПОЛОСЕ КВЖД  
(ПЕРИОД XVII – НАЧАЛО XX в.)**

© Чапыгин И.В.

В статье рассматриваются Маньчжурия и полоса КВЖД как исторически сложившиеся к 1917 г. зарубежные центры русского расселения на территории Северо-Восточного Китая. Автор путем краткого анализа взаимоотношений России и Китая в период XVII – начала XX в. показывает этапы активного освоения территории соседнего государства российскими подданными в выбранный период.

Библиогр. 18 назв.

*Ключевые слова:* Маньчжурия, Северо-Восточный Китай, казаки, государственная граница, договор, Харбин, КВЖД.

**RUSSIANS IN MANCHURIA, AND IN THE KVZhD BAND (XVII –  
BEGINNING XX CENTURIES)**

Chapugin I.V.

Paper is focused on Manchuria and KVZhD (Chine East Rail Way in Russian abbreviation) as centers of Russian diasporas in North-Eastern Chine appeared during a long time to 1917. Author briefly analyses relations between Russia and Chine in XVII – early XX AC and delineates the stages of intensively settling the Chine areas by Russian citizens in this time.

18 sources.

*Keywords:* Manchuria, North-Eastern Chine, Cossacks, State Border, treaty, Kharbin, KVZhD.

Появлению русского населения в Маньчжурии (устоявшееся наименование – Северо-Восточном Китае) предшествовал ряд исторических событий и процессов, происходивших задолго до революции 1917 г., приведший к Гражданской войне и ставший причиной массового исхода военного и гражданского населения проигравшей белой стороны из областей Сибири и Дальнего Востока на ее территорию.

В XVII в. освоение русскими землепроходцами Сибири и Дальнего Востока ознаменовало новый этап эпохи Великих географических открытий и способствовало превращению России в крупную тихоокеанскую державу. Россия проявляла большой интерес к восточному соседу – Китаю, связь с которым до 50-х годов XVII в. осуществлялась преимущественно при посредничестве среднеазиатского купечества [1]. Нерчинский договор 1689 г. положил начало официальным отношениям между Рос-

сией и Китаем. Начиная с 1693 г., русские казенные караваны довольно регулярно направлялись из Забайкалья в Китай (в период 1693–1719 гг. было организовано десять караванов) [2]. Нерчинск имел неоспоримые географические преимущества для русско-китайской торговли, по сравнению с Тобольском и Томском, и после нормализации положения на забайкальском участке границы этот край становится главным направлением для поддержания связей России с Китаем. В тексте Нерчинского договора было четко сказано: «А войны и кровопролития с обеих сторон... не вчинать» [3], т. е. любые конфликты должны были разрешаться путем переговоров. Надо добавить, что этот принцип стал фундаментом дальнейших отношений и договоренностей, а торговля сыграла весьма важную роль в экономическом сближении двух соседних государств, во взаимном ознакомлении с обычаями и нравами их народов.

К середине 20-х гг. XVIII в. стороны приступили к установлению государственных границ, складывающихся по мере освоения народами, вошедшими в состав России и Китая, приграничных территорий. Между двумя странами 20 августа 1727 г. был подписан Буринский трактат, а позднее, 21 октября 1727 г., был заключен Кяхтинский договор. С их подписанием торговля между двумя странами была упорядочена, а ее объем значительно возрос по сравнению с предыдущим периодом.

Потребности обороны южных и восточных окраин, а также относительно небольшие расходы на содержание по сравнению с регулярными частями побудили российское правительство сохранить подразделения служивых казаков в приграничных районах юга России, в Сибири и на Дальнем Востоке. В этот период делает, по сути, первый эволюционный шаг казачество Забайкалья. По переписи 1721 г., только в Нерчинском ведомстве на 476 служивых казаков выявлено 1410 родственников, которые имели формальное право на первоочередное верстание на службу, за счет чего происходил рост казачьего населения. Таким образом, появился наследственный принцип казачьей службы, что послужило началом появления казачьего сословия в Забайкалье, как организованной, мобильной военной силы по охране границы и поддержанию внутреннего порядка. В 1727 г. на границе с Китаем было учреждено 18 караулов, 2 форпоста, к 1728 г. их количество возросло до 31, началось строительство крепостей.

В 1763–1764 гг. обострились отношения с Китаем. Причиной послужило неудачное обращение к богдыхану взошедшей на русский престол Екатерины II и предложившей обменяться посольствами. Китайскую сторону задела фраза Екатерины: «...Если покоя, верности, мира соблюдать вы не будете, то есть у нас и другие меры». Русскому правительству в ответ были посланы слова: «...Возможно ли, чтобы богдыхану равнялся кто-либо из самодержавных государей и меньше всего женщина, которая правит Россиею» [4]. В 1764 г. китайцы прекратили торговлю в Кяхте, изгнали русских купцов и прервали

дипломатические отношения. Таким образом, замыслы присоединить к России Монголию и земли по Амуру не осуществились. К 1774 г. количество постов и караулов на границе с Китаем выросло до 74 единиц с охватом границы 2343,5 версты. Большинство из них постепенно превращались в приграничные поселки и станицы.

Интерес к «амурскому вопросу» становится актуальным в очередной раз в XIX веке, после того как Великобритания добилась открытия в Китае пяти портов для торговых отношений. Это грозило упадком кяхтинской торговли, которая приносила России и Китаю миллионные прибыли. Последовательная позиция русского правительства, осуждавшего ведение Великобританией «опиумных войн» (1840–1842 и 1856–1860) против Китая, строгое запрещение ввоза в Китай опиума вызвали признательность цинской стороны. Все это не могло не сказаться на характере российско-китайских отношений и создало необходимые внешние предпосылки для дипломатического решения вопроса об оставшихся неразмежеванными Приамурья и Приморья.

Важная роль в практическом решении этой проблемы принадлежала генерал-губернатору Восточной Сибири Н.Н. Муравьеву. Ему же принадлежит главная роль в создании Забайкальского казачьего войска в 1851 г., как щита от возможных посягательств Китая.

Поскольку в русских правительственных кругах сложилось мнение, что Амур в своих низовьях несудоходен и теряется в песках, а Сахалин – полуостров, запирающий своим перешейком выход из современного Татарского пролива на юг, то ценность Амура и Сахалина для России ставилась под сомнение. Н.Н. Муравьев содействовал организации летом 1849 г. экспедиции капитан-лейтенанта (а впоследствии – адмирала) Г.И. Невельского, которая выяснила полную доступность Амура для морских судов и подтвердила островное положение Сахалина, отделенного от материка глубоководным проливом. Значение Амура для России в связи с выходом реки к Тихому океану существенно возросло.

По российско-китайскому Айгуньскому договору, подписанному 16 мая 1858 г. и ратифицированному правительствами обеих стран, левый берег Амура признавался принадлежавшим России, а правый – до р. Уссури – китайским. Решение вопроса о принадлежности Приморья договор откладывал. Земли эти признавались временно находящимися в общем владении. По договору, по рекам Амуру, Сунгари и Уссури могли плавать только русские и китайские суда. В том же 1858 г. Усть-Зейский военный пост был преобразован в г. Благовещенск, ставший центром вновь созданной Амурской области, ниже по течению Амура возникли военный пост Хабаровка (будущий Хабаровск) и др. русские селения. Для охраны новой юго-восточной границы, учреждения и обеспечения почтового сообщения по Амуру и Уссури в 1858 г. было создано Амурское казачье войско, ядро которого составили забайкальские казаки, переселенные правительством в Приамурье и Приморье. Амурское казачье войско охраняло и русскую границу по Амуру.

Основная цель Айгуньского договора – разграничение по Амуру и признание за Россией его левой стороны, была достигнута. Европейские государства, прежде всего, Англия, Франция и Китай были вынуждены считаться с заселением Амура как со свершившимся фактом. Практически параллельно с заключением Айгуньского договора состоялось подписание российско-китайского Тяньцзиньского договора, который не противоречил уже подписанному Айгуньскому договору, намечая при этом широкую программу по уточнению линии границы между двумя странами, ее описание и составление карт смежных районов.

2 ноября 1860 г. был заключен Пекинский договор, по которому граница устанавливалась на всем восточном участке по рекам Амуру, Уссури, Сунгача, оз. Ханка и далее по горам до р. Тумыньцзян (граница с Кореей). На западном участке было намечено общее направление прохождения границы по озерам Зайсан и Иссык-Куль (потом она была уточнена Чугучакским протоколом 1864 г.) [5]. Присоединение к России Южно-Уссурийского края с его удобными гаванями и водными путями позволило

русскому правительству во второй половине XIX в. возобновить заселение и хозяйственное освоение Дальнего Востока. Заселение Южно-Уссурийского края – самой южной части Приморской области началось с 1860 г. с создания здесь военных постов: Владивостокского, Новгородского, Новокиевского и др.

Айгуньский и Пекинский договоры, заключенные в результате мирных переговоров, завершили длительный процесс размежевания владений России и Китая на Дальнем Востоке и, таким образом, подвели итог важному этапу в истории их взаимоотношений в XVII–XIX вв.

В середине XIX в. из Китая в Приамурье дошли сведения о богатых золотых россыпях, обнаруженных в соседней Маньчжурии. С этого момента в приаргунских районах Китая стали возникать смешанные русско-китайские поселения старателей. Особого расцвета эта вольная золотодобыча достигла в 1880-е годы, чему способствовал весьма либеральный режим российско-китайской границы. В принципе двусторонние соглашения не запрещали перехода российско-китайской границы подданными обеих империй в любом месте. Русский исследователь, перешедший границу в Хулуьбуире в 1881 г., отмечал: «Пограничные жители пропускаются через границу вполне беспрепятственно, причем не соблюдается никаких формальностей» [6].

Маньчжурия была огромным и богатейшим районом Китая. Ее площадь – 1,230 млн кв. км – в два раза превышала территорию соседнего Забайкалья, была равна Амурской и Приморской областям, вместе взятым. Маньчжурия соответствовала по территории двум Франциям и была намного больше площади Франции, Великобритании и Италии, вместе взятых, в три с половиной раза превышала размеры Японии.

Маньчжурия располагала богатейшими природными ресурсами. Значительная часть территории на севере и востоке была покрыта девственной тайгой, богатой пушным зверем; на западе лежали степи, где были исключительно благоприятные условия для животноводства: в них паслись де-

сятки тысяч голов рогатого скота, овец, лошадей и верблюдов; юг с плодородными почвами и теплым климатом был краем развитого земледелия. Маньчжурия славилась своим женьшенем, пантами и травой «ула», используемой для утепления обуви. Здесь успешно искали золото и речной жемчуг; охотники добывали ежегодно до 10 млн фазанов и 1 млн шкурок тарбагана [7].

«Летом 1883 г. по Приамурью стали распространяться слухи о золоте, обнаруженном на территории Китая, на речке с местным названием Желта. Эта речка, всего около 15 км длиной, была притоком Албазихи (правого притока Амура). Китайское название ее – Мохэ. Сюда хлынул поток золотоискателей. Возникло приисковое поселение, в котором жили русские и, конечно, китайцы, корейцы и др. Это был разношерстный и пестрый люд: коренные сибиряки, ссыльные поселенцы, беглые преступники, охотники за легкой наживой. Число старателей быстро росло, через год их насчитывалось уже 10 тыс. Народ этот – новая амурская вольница – не признавал ни русских, ни китайских властей, да и вообще никакого начальства, никаких законов. К концу 1885 г. ее население составляло около 20 тыс., в том числе 500 китайцев более 100 корейцев. Здесь появились магазины, рестораны, гостиницы, игорные и публичные дома, в которых спускались целые состояния, больницы, даже банки и часовня. Желтугинцы успели добыть примерно 500 пудов золота, большая часть которого ушла в Китай» [8]. Эти места получили название «Амурской Калифорнии» или «Желтугинской республики». Китай, встревоженный наплывом русских на свою территорию, направил в Мохэ войска. Российское правительство выпустило специальное воззвание с тем, чтобы прекратить переход своих подданных за китайскую границу для добычи золота, и послало людей вернуть старателей назад. Тем не менее больше тысячи их остались глухи к голосу своего правительства и продолжали скрываться, что вызвало повторное применение военной силы со стороны китайцев. Поселение Желтуга было сметено с лица земли. В октябре 1892 около сотни русских старателей, перейдя

границу, проникли в район между реками Морин-Гол и Дербул для добычи золота. Это вызвало новое вооруженное столкновение, русским пришлось оставить 23 строения, 8 домов, крытых берестой, 123 шурфа и 50 шахт [9].

Существование нелегальных поселков русских золотодобытчиков в Барге (северо-западной Маньчжурии) составляет первый яркий этап в истории освоения территорий соседнего государства.

К началу 1890-х гг. XIX в. русское правительство приняло решение строить Великий Сибирский железнодорожный путь, который был призван связать далекую окраину Российской империи с центральными районами страны. Решение вопроса было ускорено развернувшимися военными событиями на Дальнем Востоке. В 1894–1895 гг. вспыхнула японо-китайская война, закончившаяся тяжелым поражением Китая и показавшая серьезность агрессивного курса Японии. Военное усиление Японии на Дальнем Востоке происходило в условиях, когда дальневосточные области России оставались слабозаселенными, не была обеспечена их военная безопасность. События японо-китайской войны показали необходимость усиления России на востоке и оторванность Приморья и Приамурья от центральных районов страны. Стала ясна важность соединения Владивостока железнодорожным путем с Европейской Россией в кратчайший срок.

В 1896 г. был подписан секретный русско-китайский договор о союзе против Японии и постройке КВЖД (Китайской восточной железной дороги), которая, пройдя через Северо-Восточный Китай, должна была напрямую соединить Сибирскую железную дорогу (от города Читы) с Владивостоком. Вслед за договором была заключена конвенция о предоставлении Цинской империей в аренду России портов Люйшунь (Порт-Артур) и Далянь (Дальний), расположенных на Ляодунском полуострове [10]. Тогда же в 1898 г. было принято решение о строительстве там храмов. В Порт-Артуре – во имя Святителя Николая, а в Дальнем – храма во имя мученицы Александры, «Дни празднования которых совпадают с радостными для всей России

днями тезоименитства Государя Императора и Государыни Императрицы» [11].

В задачи данной статьи не входит подробный анализ причин и обоснований строительства КВЖД, условий ее эксплуатации, но ясно одно, в пользу «маньчжурского варианта» находились вполне реальные экономические соображения, а также весомые политические и стратегические цели. Именно строительство и эксплуатация дороги дали толчок дальнейшему освоению и развитию этой территории Цинской империи и положили начало второму этапу в истории формирования русской диаспоры в Маньчжурии.

Предварительные работы по сооружению КВЖД начались в 1897 г. одновременно в нескольких направлениях, в том числе из Читы на восток, для встречи с идущими из Владивостока строителями. В 1900 г. для сооружения станции, вокруг которой впоследствии возник китайский город Маньчжурия, прибыло 130 русских рабочих и инженеров и более 4000 китайских рабочих из провинции Шаньдунь и Хэбэй.

Продуманная политика администрации в отношении местного населения, полное признание и поддержка его прав и интересов привели к быстрому росту доверия китайского населения к строителям КВЖД. В отношениях создалась атмосфера дружбы и сотрудничества, которые характерны для всего последующего длительного периода совместной эксплуатации дороги и жизни русской колонии в Маньчжурии в китайском окружении. Стоит вдуматься в следующий факт. Полоса отчуждения КВЖД никогда не была иностранным селтльментом в Китае, каких было много во всех его крупных городах, где иностранцы селились в изоляции от массы рядовых китайцев, жили только по собственным законам, имели свою полицию и консульский суд. Здесь, по всей Северной Маньчжурии, русское и китайское население являясь для большинства районов одинаково пришлым, селилось рядом, пользовалось одинаковыми правами и сталкивалось с одними и теми же трудностями при обживании новых мест. Располагая данными по истории Маньчжурии, можно утверждать, что жизнь русского и китайского населения в полосе

отчуждения КВЖД в течение более чем 50-летнего «русского эпизода» в Маньчжурии (за исключением событий июля – августа 1900 г. – восстания ихэтуаней) проходила без эксцессов, без столкновений, тем более на расовой или религиозной почве. При этом, конечно, были мелкие споры и конфликты, которые разрешались с помощью учреждений – цзяошэцзюй (управлений по взаимным сношениям или дипломатических бюро, созданных инженером А.И. Юговичем). Это были смешанные местные русско-китайские коллегии, в которых рассматривались все недоразумения и вопросы, прямо или косвенно касающиеся нужд дороги, а также русских и китайцев, живших в полосе отчуждения. В эти бюро входили представители местной китайской администрации, а с русской стороны – лица, назначаемые главным инженером. Бюро являлись и смешанными судами, которые разбирали взаимные иски русских и китайских подданных. Строгая законность выгодно отличала эти учреждения от китайских судебных органов – ямыней, где приговор можно было купить за деньги.

Известно, что КВЖД обязательно выкупала у частных владельцев отчуждаемые для нужд дороги земли. Ширина отчуждаемой земли на перегонах между станциями устанавливалась в 40 сажен (по 20 в каждую сторону), но фактически была меньше: по 15 сажен с одной стороны и 18 – с другой (соответственно около 32 м и немногим более 38 м). Под большие станции отчуждалось по 50 десятин земли (54,5 га), под остальные и разъезды – до 30 десятин (32,7 га).

Отчуждением земель поначалу ведал в управлении дороги особый отдел отчуждения, просуществовавший до 1912 г., когда его функции были переданы земельному отделу. Смешанные бюро, цзяошэцзюй, проверяли и утверждали все акты по отчуждению земельных участков, являясь, таким образом, представителями интересов китайской стороны. Эти организации были тем действующим связующим звеном, которое объединяло русских и китайцев в полосе отчуждения. Они просуществовали вплоть до 1920 г., пережив, таким образом, крушение Российской империи.

Русские строители дороги, как и все иностранцы в Китае, пользовались правом экстерриториальности. В соответствии со ст. 6 «Контракта на постройку КВЖД» в полосе отчуждения постепенно были созданы все обычные институты русской административной системы: полиция, в которой служили русские и китайцы, суд; предусматривалась и охрана дороги вольнонаемной стражей. В условиях развития в Маньчжурии хунхузничества (бандитизма) проблема обеспечения личной безопасности изыскателей и строителей КВЖД была чрезвычайно актуальной. Общество КВЖД, согласно уставу, должно было само заботиться об охране дороги. Лучшим контингентом для такой охраны считались казаки, служившие на началах вольного найма. Они составили Охранную стражу КВЖД, первоначально это были пять конных сотен.

Восстание ихэтуаней (боксеров), перекинувшееся к лету 1900 г. на территорию Маньчжурии, нарушило дальнейшее планомерное строительство КВЖД и вынудило русских строителей выехать назад в Забайкалье. Для защиты дороги в Маньчжурию были введены регулярные русские войска. При проведении военных действий русская армия была вынуждена снести китайские пограничные заставы на Аргуни, и Китай потерял возможность охранять границу, что положило начало массовому переселению русских казаков на правый (китайский) берег пограничной реки вследствие нехватки своей земли под выпасы и сенокосы. Хотя в Восточном Забайкалье отсутствовали помещичьи хозяйства, но около 10 млн десятин земли принадлежало царскому дому Романовых, так называемые «кабинетские» земли, которые казаки были вынуждены арендовать. Район Барги, так называемое Трехречье (бассейн правых притоков Аргуни – Гана, Дербула и Хаула), был издавна знаком забайкальским казакам и привлекал своими естественными богатствами. Еще с конца XIX в. они перегоняли в Трехречье свои стада и табуны на пастьбу, заготавливали здесь сено и распахивали целинные земли. Находили подсобный заработок, охотясь за дичью и пушным зверем в таежных местах этого района, стави-

ли здесь избы-землянки. Оседать на жительство казаки начали позднее, с 1906–1907 гг., но особенно интенсивно – после начала гражданской войны в Сибири и на Дальнем Востоке (1918–1922 гг.). Таким образом, в начале XX в. земельный вопрос составляет основу русской эмиграции на китайский правый берег Аргуни.

Последствиями событий в Маньчжурии в период восстания ихэтуаней явились реорганизация Охранной стражи и включение ее с 19 января 1901 г. в состав Особого Заамурского округа отдельного корпуса Пограничной стражи с доведением ее численности до 25 тыс. человек всех родов войск – конницы, пехоты и артиллерии. Корпус находился в непосредственном подчинении министра финансов. Начальником округа до 1902 г. состоял генерал М.К. Дитерихс, с именем которого впоследствии был связан заключительный этап гражданской войны на советском Дальнем Востоке; также в Охранной страже дороги в свое время служили: А.И. Гучков, А.И. Деникин, Л.Г. Корнилов, ставшие известными политическими и военными деятелями России. В дальнейшем проблему обеспечения безопасности КВЖД правительство России склонялось решать путем создания военных поселений в полосе отчуждения. Автором идеи выступил приамурский генерал-губернатор Гродеков. В докладной записке на имя императора он предлагал: «Заселить полосу отчуждения (КВЖД) русским элементом, способным найти силу хотя бы для первоначальной защиты линии от вооруженных нападений, так как охранная стража, разбросанная по всей обширной территории КВЖД, численно недостаточна в каждом ее пункте» [12]. Николай II одобрил инициативу и поручил военному ведомству, министерствам финансов и земледелия разработать проект создания казачьих станиц и солдатских слободок вдоль всех веток КВЖД. Первоначально предполагалось привлечь сюда тех же забайкальских казаков и подлежащих увольнению в запас нижних чинов экспедиционного корпуса регулярной армии. Им должна была выделяться земля, которую в 1903–1905 гг. Россия получила в концессию на правах длительной аренды из расчета по 3000 де-

сятин при каждой станции, в том числе и на западной линии. Желаящих нашлось не так уж много, хотя Общество КВЖД ежегодно выделяло на эти нужды 200 тыс. рублей подъемных, а государство освобождало их на десять лет от арендной платы за землю. К 1905 г. во всей Маньчжурской армии было зарегистрировано всего 2518 таких поселенцев. В то же время переселяющиеся на правобережье Аргуни русские занялись привычной добычей золота, а также стали поднимать целину и пасти скот. К 1907 г. только в Аргунском хошуне Барги (западная ветка КВЖД) уже насчитывалось 1000 дворов, в которых проживало пять с лишним тысяч русских.

К моменту ввода КВЖД в эксплуатацию общее протяжение ее линий с ветками, станционными и карьерными путями составляло 3189 км. Ее 107 станций очень скоро превратились в крупные развивающиеся поселки. Дорога выстроила в них к 1903 г. (год сдачи КВЖД в эксплуатацию) 294 061 кв. м жилых помещений, а к 1911 г. – 606 587 кв. м, т. е. 467, 9 кв. м на 1 км главного пути. Общее число служащих на дороге определялось в 1903 г. в 39 112 чел., из которых русских было 18 123, китайцев – 20 948, австрийцев, итальянцев, швейцарцев и турок – 17, японцев – 17 и корейцев – 9. Стоимость КВЖД, включая сооружение порта Дальнего и города Дальнего, составила к 1903 г. – 318 640 236 рублей. К 1906 г. возросла до 375 млн рублей. В последующие годы она выражалась суммой уже около 500 млн рублей [13].

Благодаря КВЖД в Маньчжурии образовались новые города: Дальний, Маньчжурия и Харбин. Харбин стал сердцем Маньчжурии. Харбин, современный четырехмиллионный центр провинции Хэйлуцзян, был спроектирован, заложен и превращен в город именно русскими инженерами, построен русскими и китайскими строителями, и появился на географической карте впервые в 1898 г. именно в связи со строительством КВЖД.

Существует традиционное представление, что первых русских и других представителей многонациональной Российской империи в Харбине в начальные годы его существования (1898–1903 гг.) было не-

много – «едва ли две-три тысячи». Это неверно. Огромный размах железнодорожного и городского строительства в начальный период требовал большого числа рабочих рук. Малонаселенная Северная Маньчжурия не могла удовлетворить потребность в рабочей силе, и постройка дороги привлекла сюда десятки тысяч русских и китайских рабочих из России и Северного Китая. Они и заселили край. Известно, что уже в 1899 г. в одном только Харбине насчитывалось около 14 тыс. выходцев из Российской империи. Причем это были различные ее национальности – русские, поляки, евреи, армяне, грузины и др. Часть приехала еще в составе изыскательских партий, другая – с обозами строителей. Таким образом, Харбин сразу стал складываться как город многонациональный. Надо отметить, что за всю его историю здесь не было никаких публичных проявлений национального антагонизма, всегда сохранялась исключительная национальная и религиозная терпимость. Это происходило, видимо, потому, что все выходцы из России в равной степени чувствовали себя пионерами этого пустынного и сурового края, разделяли сообща все трудности его освоения, все называли себя «россиянами», а еще, может быть, и потому, что всем находилось дело и никто никому не мешал. Несмотря на трудности жизнь первых харбинцев-железнодорожников протекала в сравнительно хороших условиях. Труд квалифицированных специалистов хорошо оплачивался, они быстро обеспечивались благоустроенными казенными квартирами, пользовались привилегиями и льготами.

Харбин имел все условия, все необходимые предпосылки для быстрого и перспективного развития. Вскоре он стал важнейшим транспортным узлом мощной железной дороги, пересекавшей всю Маньчжурию и ставшей кратчайшим звеном Великого Сибирского пути. Город стоял на берегу важнейшей водной артерии Северной Маньчжурии – Сунгари. Окружавшие Харбин китайские населенные пункты – Ашихэ, Шуанчэнпу, Лалинь, Хулань (а позднее и другие, созданные дорогой, населенные пункты производства товарного зерна) были удачно сложившимися цен-

трами сельскохозяйственного, главным образом, зернового производства и давали дороге огромное количество главных для КВЖД зерновых грузов.

Задуманный как административный центр полосы отчуждения КВЖД, через пять лет со дня основания города он насчитывал около 45 тыс. человек населения. Здесь было построено более 300 больших каменных зданий (тогда как большинство сибирских и дальневосточных городов были деревянными), появились первые автомобили и телефоны, электрическое освещение [14].

Русская колония города всеми силами старалась сохранить привычный уклад российской жизни. Активно возводились церкви и школы, открывались клубы и землячества, в 1903 г. стала регулярно выходить первая «большая» харбинская газета «Харбинский вестник».

К началу русско-японской войны Барга или Хулуьбуир (западная часть Маньчжурии) и Харбин уже превратились в сравнительно крупные промышленные и торговые центры, выполнившие роль тыла русской армии в ходе маньчжурской кампании.

С началом войны в Маньчжурию хлынула масса торговцев и предпринимателей, а также различного рода дельцов и спекулянтов, стремившихся воспользоваться конъюнктурой, столь благоприятной для развития предприятий и личного обогащения. Начали открываться и работать десятки крупных, по тому времени, предприятий таких отраслей промышленности, которых прежде либо вовсе не было, либо насчитывались единицы: паровые вальцовые мельницы, самые разнообразные заводы (винокуренные, пивоваренные, кожевенные), различные фабрики, механические, слесарные, кузнечные мастерские и др. В «Историческом обзоре КВЖД» приводятся данные о том, что в 1907 г. на западном участке этой дороги насчитывалось всего 15 970 русских, в том числе в Маньчжурии – 5577, в Чжайлоноре – 1428, в Хайларе – 4375, Бокэту (Бухэду) – 2767, Чжаланьтуне – 1643. К 1910 г. эта цифра возрастает до 17 061 чел., что составляет более 30% от общей численности населения Хулуьбуирского аймака. По Восточной линии – 7127

мужчин и женщин (из них на дороге служили 3305) и 2004 ребенка. На Южной линии – 729 мужчин и женщин (в том числе служащих – 503) [15]. К 1910 г. поселков, имевших более 2 тыс. жителей (русских, китайцев), было, кроме Харбина, семь: Маньчжурия, Хайлар, Имяньпо, Ханьдаохэцзы, Пограничная, Цицикар, станция Бухэду.

Таким образом, по подсчетам на основе имеющихся официальных статистических данных, к 1910 г. русское население Маньчжурии: линии и поселки КВЖД, казачье-крестьянское население Трехречья, Харбин (надо отметить, что после окончания русско-японской войны его население уменьшилось) составило порядка 70–75 тыс. человек. Маньчжурия стала даже неофициально именоваться Желтороссией. Не случайно, в 1909–1910 гг. на разных дипломатических уровнях рассматривались проекты ограничения свободного перехода границы [16]. Однако российско-китайская граница так и осталась открытой, что подтверждает «Инструкция для несения службы пограничного надзора сотням, командированным на усиление охраны участков государственной границы в Забайкальской и Приморских областях 30 апреля 1910 г». В документе отмечалось: «Пограничные жители, переходящие и переезжавшие границу вне мест расположения таможенных учреждений не с торговыми целями... не должны подвергаться... ответственности за тайный переход границы и пропускаются беспрепятственно, при условии соблюдения полицейских требований, установленных местными административными властями» [17].

Постройка КВЖД не только оказала огромное позитивное влияние на развитие экономики, рост народонаселения и другие стороны общественной жизни Маньчжурии, но и активно развивала самую широкую и разнообразную культурно-просветительскую деятельность в крае. Период 1906–1910 гг. был временем широкого развития в Харбине и на линии дороги сети русского начального и среднего образования. Открывавшиеся в массовом порядке школы, которыми заведовал созданный учебный отдел КВЖД, давали образование



и русским, и китайским детям. Движение за создание школ (в том числе специальных: технических, торговых и др.) приобрело широкий размах и позволяет утверждать, что именно в этом направлении – организации системы образования – культурно-просветительская деятельность русских людей в Маньчжурии проявила себя особенно ярко. Исключительное значение имела созданная здесь школьная база. Она приобрела авторитет в последующий период – в годы эмиграции. Выстроенная система обучения позволила русским детям в Маньчжурии, находясь в китайском и японском окружении, получить русское образование и воспитание, сберечь свой язык, национальную самобытность.

Аграрный вопрос, составивший одну из причин самовольного переселения казачьей массы на китайское правобережье Аргуни с начала XX в., получил свое продолжение в целом по всей Манчжурии. До появления русских большинство современных зерновых культур, овощей и бахчевых культур в крае было неизвестно. Центрами русского земледелия в Маньчжурии стали: город Дальний, станции Южной линии КВЖД, район Харбина, Хинганский, Хайларский и Трехреченский районы по Западной линии (где наряду с полеводством главной отраслью сельского хозяйства было животноводство). По станциям Восточной линии: Маоэршань, Эхо, Муданьцзян, Мулин, Пограничная развивалось садоводство и пчеловодство. Наряду с внедрением в сельское хозяйство края новой прогрессивной технологии, новых сортов и совершенно новых для Маньчжурии сельскохозяйственных культур, КВЖД и созданное в 1912 г. Маньчжурское сельскохозяйственное общество уделяло самое пристальное внимание изучению ценного практического опыта китайского крестьянства. Плодотворное сотрудничество двух народов наиболее широко и раньше всего осуществлялось на почве Маньчжурии в самом прямом смысле этого слова. Крупные русские животноводческие хозяйства находились на станциях: Аньда, Сарту, Ламадяньцзы и далее на запад – в Чжаромтэ, Хаке, Хайларе, Маньчжурии, Трехречье.

К началу первой мировой войны 1914 г. Маньчжурия и полоса отчуждения КВЖД активно развивались. Военный период также принес территории и КВЖД бурное экономическое оживление. В 1914 г., после начала военных действий, приграничные районы Китая превратились в центры закупок товаров для нужд армии. Русские практически монополизировали торговлю мясом, рыбой, фуражом, хлебом, кожей и шерстью, обеспечив быстрое развитие торговли и промышленности Маньчжурии.

Русское население Харбина к началу первой мировой войны составляло 43 500 чел. (64,5% общего числа жителей). Если в 1903 г. китайское население в городе преобладало, то к 1914 г. оно, не уменьшившись по абсолютным цифрам (примерно 28 тыс.), составляло 34,5% общего числа жителей. Возросла доля промышленников и торговцев.

«Известие о начале войны было неожиданным и всколыхнуло глубокое патриотическое чувство русской колонии Маньчжурии. В крупных населенных пунктах прошли стихийные собрания и манифестации. Офицеры-заамурцы забрасывали начальство рапортами с просьбой отправить их на фронт добровольцами. Такие же прошения подавались и молодыми гражданскими лицами» [18]. Собственно мобилизации русского гражданского населения в Маньчжурии и полосе КВЖД в этот период не проводилось. Можно предположить, что это было обусловлено позицией Д.Л. Хорвата (начальника КВЖД с 1903 г.), который был их противником, исходившим из необходимости сохранять экономическое влияние России в Маньчжурии. Когда же летом 1915 г. мобилизация по Маньчжурии была объявлена, она не распространялась на русских подданных, постоянно проживающих в полосе отчуждения, и на служащих дороги.

Таким образом, подводя итог второму периоду существования русского населения в Маньчжурии (Северо-Восточном Китае), оканчивающемуся революционными событиями 1917 г. в России, приведшими к крушению Российской империи и гражданской войне, можно утверждать, что терри-

тории восточного соседа России – Китая к этому периоду активно осваивались легальными и нелегальными способами. Первые – были связаны с постройкой и вводом в эксплуатацию КВЖД как русско-китайского предприятия с русско-китайским персоналом и обслуживанием, что повлекло за собой основание множества городов и поселков линии КВЖД со смешанным русско-китайским населением. Вторые – с самовольными переходами русско-китайской границы забайкальских казаков и основанием ими хуторов и заимок, а потом и поселков в междуречье Аргуни и Амура – район Трехречья. И если на ди-

пломатическом уровне русско-китайские отношения всегда оставались достаточно напряженными, и официальное положение россиян в Маньчжурии рассматривалось как нарушение суверенных прав Китая, то, в отличие от официального уровня, отношения между русским и китайским населением были более дружественными и основывались на прочных хозяйственных связях. Это подтверждается отсутствием серьезных конфликтов и столкновений и позволяет говорить о достаточно мирных отношениях в указанный период.

*Статья поступила 01. 06. 2014.*

### Библиографический список

1. Сладковский М.И. История торгово-экономических отношений народов России с Китаем (до 1917 г.). М. : Наука, 1974. С. 123.
2. Мясников В.С. Империя Цин и русское государство в XVII веке. М. : Наука, 1980. С. 261.
3. Русско-китайские договорно-правовые акты. 1689–1916. М., 2004. С. 28.
4. Курц Ю.Ф. Казачья доля. Чита, 1995. С. 37.
5. Россия и Китай: четыре века взаимодействия. История, современное состояние и перспективы развития российско-китайских отношений / под ред. А.В. Лукина. М. : Весь Мир, 2013. С. 47.
6. Манакин М. Описание пути от Старо-Цурухайтуевского караула до г. Благовещенска // Записки Читинского отделения Приамурского отдела ИРГО. Вып. 4. 1901. С. 4.
7. Серебренников И.И. Очерки экономической географии Китая // Вестник Азии. 1925. № 53. С. 5.
8. Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1991. С. 23.
9. Тарасов А.П. Забайкалье и Китай: опыт анализа международных связей. Чита. : РИС ЗабГПУ, 2003. С. 194.
10. РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 5. Л. 1–2.
11. РГИА. Ф. 796. Оп. 179. Д. 1277. Л. 1.
12. Тарасов А.П. Указ. соч. С. 198.
13. Мелихов Г.В. Указ. соч. С. 55–56.
14. Кротова М. Торгово-промышленная жизнь Харбина в 1906–1914 гг. // Проблемы Дальнего Востока. 1995. № 1. С. 126.
15. Нилус Е.Х. Исторический обзор КВЖД. Харбин, 1922. С. 621.
16. Дацышен В.Г. Очерки истории Российско-Китайской границы во второй половине 19 – начале 20 вв. Кызыл, 2001 <http://www.tuad.nsk.ru/>
17. Тарасов А.П. Указ. соч. С. 200–201.
18. Мелихов Г.В. Указ. соч. С. 301–305.

### Сведения об авторе

**Чапыгин Игорь Викторович**, кандидат исторических наук, доцент, докторант кафедры современной отечественной истории исторического факультета, Иркутский государственный университет, 664003, Россия, г. Иркутск, ул. К. Маркса, 1, тел.: 89246318322, e-mail: IGOR\_VCH@mail.ru

**Chapygin Igor' Victorovich**, PhD, associate-professor, doctoral candidate of Department of Current Russian History, Irkutsk State University, 1 K. Marx St., Irkutsk, 664003, Russia, tel.: 89246318322, e-mail: IGOR\_VCH@mail.ru