

НИКОЛАЙ АНАТОЛЬЕВИЧ САМОЙЛОВ

доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой теории общественного развития стран Азии и Африки восточного факультета, директор Центра изучения Китая, Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Российская Федерация)
n.samoylov@spbu.ru

ИСТОРИЧЕСКОЕ НАСЛЕДИЕ КВЖД И ФОРМИРОВАНИЕ ОБРАЗА РОССИИ НА СЕВЕРО-ВОСТОКЕ КИТАЯ*

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) и город Харбин сыграли важную роль в истории Северо-Восточного Китая. Они не только оказали воздействие на экономическое и политическое развитие данного региона, но и смогли стать существенным фактором в культурном взаимодействии между китайским и русским населением, активно влияя на формирование образа России и русских в Китае. Формирование и развитие образа зависят от множества факторов, включая визуальные объекты. В этом контексте архитектурные памятники и инженерные сооружения, особенно если они тщательно сохранены, занимают важное место в дискурсе исторической памяти. В настоящее время отношение к иностранному наследию в Китае в целом изменилось. В частности, существенно меняется оценка того, что привнесли в Китай иностранцы. Все это относится и к тому, что сохранилось из российских построек в Харбине и на линии КВЖД. Архитектурное и инженерно-строительное наследие КВЖД в последнее время становится объектом научных исследований в Китае. В статье также рассматриваются некоторые другие аспекты влияния российского присутствия на повседневную культуру Северо-Восточного Китая, которые ощущаются и сегодня. Актуальность данной статьи обусловлена необходимостью изучения особенностей формирования и развития взаимных образов России и Китая на различных этапах истории и в разных регионах, в связи с тем что подобные образы и стереотипы могут оказывать воздействие на двусторонние отношения. Научная новизна состоит в том, что влияние исторического наследия КВЖД на формирование образа России на Северо-Востоке Китая до настоящего времени не изучалось.

Ключевые слова: Китайско-Восточная железная дорога, Харбин, Северо-Восточный Китай, культурное наследие, образ России

ВВЕДЕНИЕ

Источниками формирования и развития исторической памяти являются самые разнообразные факторы, в том числе монументальная традиция, памятники архитектуры, строительные объекты и инженерные сооружения, особенно если они бережно сохраняются для потомков. Формирование и развитие образов стран и народов зависят от многих обстоятельств. В частности, все более очевидным становится воздействие на эти процессы визуальных образов. Многие материальные объекты, включая архитектурные памятники, могут оказывать на это существенное влияние.

Китайско-Восточная железная дорога была построена в 1897–1903 годах, соединив Читу с Владивостоком и Порт-Артуром. Вначале она принадлежала России и обслуживалась русскими железнодорожниками. В последующие годы ее владельцы менялись. С 1953 года это Харбинская железная дорога, входящая в железнодорожную сеть КНР.

История КВЖД, насыщенная большим количеством самых разных событий, сложна и драма-

тична. Эта железная дорога сыграла важную роль в жизни двух соседних стран – Китая и России. Она не только оказала влияние на экономическое и политическое развитие российского Дальнего Востока и Маньчжурии, но и способствовала возникновению процессов социокультурного характера. История ее строительства и эксплуатации, появление новых городов и железнодорожных станций, жизнь русской общины в Харбине и полосе отчуждения КВЖД – все это оставило заметный след как в истории российско-китайских отношений, так и в истории Китая.

ОЦЕНКИ ИСТОРИЧЕСКОЙ РОЛИ КВЖД

На протяжении последних десятилетий в России, Китае и на Западе появилось большое количество публикаций как мемуарного, так и научного характера, посвященных истории КВЖД и российскому присутствию в Северо-Восточном Китае в первой половине XX века. Наибольшее внимание российских исследователей привлекает жизнь русской эмиграции в Харбине и на линии КВЖД. Чаще всего эти сюжеты рассматриваются в контексте изучения истории русской эмиграции

в качестве существенного аспекта формирования послереволюционного «русского мира».

В китайской историографии до недавнего времени основной упор делался на изучении политики царской России и СССР в отношении Северо-Восточного Китая, а КВЖД рассматривалась как инструмент этой политики. Вопрос межкультурного взаимодействия китайского населения Маньчжурии и россиян в этих работах почти не затрагивался. В исторической науке КНР доминировала оценка политики царской России в данном регионе как «империалистической» и «колонизаторской», а КВЖД и Харбин именовались «продуктами колониализма». Такие определения вплоть до начала XXI века были характерны как для научных изданий, так и для школьных учебников и комментариев к музейным экспозициям.

Некоторые китайские исследователи, признавая, что Харбин был основан и на первом этапе строился исключительно русскими, утверждали, что при этом «Россия фактически колонизировала огромную территорию Китая, где и построила русский город Харбин» [3: 97], который «был российской колонией не только в глазах русских офицеров, но и в глазах большевиков» [3: 98]. При этом фактически отрицалось то, что между русскими и китайскими жителями Харбина и других населенных пунктов на линии КВЖД происходило какое-либо культурное взаимодействие, и утверждалось, что, «живя много лет в одном городе и не зная языка друг друга, россияне и китайцы не имели возможности взаимно обогатиться» [3: 101].

Даже в работах, посвященных культурному наследию Северо-Восточного Китая, китайские авторы 1980–1990-х годов стремились подчеркнуть агрессивность политики царской России. Так, например, известный исследователь архитектуры Харбина Чан Хуайшэн в своей книге, посвященной истории градостроительства и архитектурного наследия, также стремился придерживаться соответствующих исторических оценок. В самом начале своей работы он отмечал, что «КВЖД была продуктом неравноправного русско-китайского договора» [13: 2], в результате которого царская Россия узурпировала всю политическую, экономическую и законодательную власть на территории Северо-Восточного Китая, а сохранившиеся старинные здания являются историческими доказательствами «империалистической агрессии царской России против Китая» [13: 2]. Направленность этой агрессии он тесно увязывал с историей строительства Харбина и с созданием его неповторимого архитектурного облика: «Русские колонизаторы, вспоминая родные места, решили превратить Харбин в подобие своей древней столицы Москвы. И первым делом построили церкви» [13: 3].

Белорусская исследовательница истории КВЖД Н. Е. Аблова в свое время указывала на то, что в целом для китайской историографии

характерно замалчивание положительного значения строительства КВЖД для развития экономики Северо-Восточного Китая, преувеличение агрессивности политики царской России на Дальнем Востоке [1: 24].

Подобные оценки, характерные для китайских авторов того времени, вызывали резкие возражения в российской историографии.

Западные историки традиционно рассматривают строительство русскими КВЖД как неотъемлемую часть российской колониальной экспансии в Китае, а Харбин – в качестве форпоста проникновения России в страны Дальнего Востока. Вместе с тем американский исследователь Дэвид Вольф отмечает, что порядки в городе были более либеральными, чем в России, и обращает внимание на распоряжение Николая II, подписанное им под давлением министерства финансов и гарантировавшее равные права предпринимателям разных религиозных конфессий. В результате этого в Харбине возникли процветающие общины поляков и евреев, которые, в отличие от подобных общин на территории России, не подвергались дискриминации [8: 114].

В связи с этим следует сказать, что отечественные историки советского периода в основном придерживались единой точки зрения в оценках исторического значения КВЖД для развития торгово-экономических связей на Северо-Востоке Китая, распространения технических знаний и культурного взаимодействия народов России и Китая. В качестве примера можно привести мнение одного из ведущих советских китаеведов того времени, директора Института Дальнего Востока АН СССР М. И. Сладковского, который писал, что китайская сторона также получила определенные выгоды от постройки КВЖД:

С точки зрения долговременных перспектив проведение железнодорожной магистрали в Маньчжурии обуславливало быстрое промышленное развитие этого совершенно отсталого в экономическом отношении края, вызывало приток населения в малонаселенные местности, развитие торговли и строительства, создание новых городов и поселков [6: 85].

И с этим трудно не согласиться. На рубеже 1980–1990-х годов стало появляться множество работ, посвященных истории КВЖД, Харбина и русского присутствия в Маньчжурии, в том числе написанных теми исследователями, кто сам родился и долгие годы жил в Харбине или на линии КВЖД и видел многое своими глазами. Их оценки исторической роли и значения КВЖД, а также процесса взаимодействия и взаимообогащений двух культур, русской и китайской, были в основном позитивными.

Уроженец Харбина, доктор исторических наук Г. В. Мелихов в своей чрезвычайно интересной книге «Маньчжурия далекая и близкая», во многом основанной на личных наблюдениях и

воспоминаниях, отмечал важную культурную и просветительскую роль, которую сыграли Китайско-Восточная железная дорога и город Харбин «в широком взаимообогащении и взаимовлиянии двух великих культур – русской и китайской» [5: 267]. По его мнению, «не существовало никаких искусственных перегородок между русским и китайским населением», все достижения русской и европейской науки, техники, культуры становились достоянием как русского, так и китайского населения. Он приводит примеры заимствования опыта и приемов выращивания различных сельскохозяйственных культур, взаимопроникновения бытовой культуры и т. д.: «Вся история дороги – прекрасная иллюстрация того простого факта, что она была построена и функционировала в интересах двух соседних народов – русского и китайского» [5: 268].

В книге еще одной уроженки Харбина Е. П. Таскиной [7] также приводится множество реальных примеров дружбы и совместной деятельности русских и китайцев в Харбине и на КВЖД, очевидцем которых была автор книги. Русские открывали гимназии, училища, институты, в которых обучались на русском языке не только русские, но и китайцы. И есть много примеров того, что китайцы, окончившие эти учебные заведения в Харбине, в дальнейшем успешно работали по полученной специальности.

КВЖД КАК СОЦИОКУЛЬТУРНЫЙ ФЕНОМЕН

По нашему убеждению, можно с полной уверенностью говорить о том, что Китайско-Восточная железная дорога сыграла уникальную роль в социокультурном развитии Северо-Восточного Китая. КВЖД не только оказала благотворное влияние на развитие экономики, рост народонаселения и другие стороны общественной жизни Маньчжурии, но и стимулировала разнообразную культурно-просветительскую деятельность в крае.

Строительство и эксплуатация Китайско-Восточной железной дороги дали толчок развитию производительных сил данного района, обусловили возникновение новых отраслей промышленности, расширили экспортные возможности края. КВЖД способствовала интенсивному развитию торговли на Северо-Востоке Китая и связала Маньчжурию с мировым рынком. Внешняя торговля Северо-Восточного Китая стала развиваться благодаря экспорту бобовых культур, и прежде всего – сои, которую продавали в США, европейские страны и другие регионы. Русские построили в Маньчжурии различные фабрики и заводы, лесопильни, механические мастерские, первые мукомольные предприятия. Строительство и эксплуатация КВЖД повлияли на развитие паромства на реке Сунгари.

КВЖД сыграла совершенно особую роль в деле развития народного образования в мань-

чжурском крае как для русского, так и для китайского населения. Руководство КВЖД с первых лет существования дороги открывало и русские, и китайские школы. В Харбине появились высшие и средние специальные учебные заведения, созданные россиянами, в результате чего на территорию Китая была перенесена российская образовательная модель. Именно русскими эмигрантами был создан знаменитый Харбинский политехнический институт, входящий сегодня в число самых престижных вузов КНР. В Харбине и других городах Северо-Восточного Китая стали выходить русскоязычные газеты и другие печатные издания. В то же время администрация КВЖД инициировала выпуск газеты на китайском языке – «Юаньдун бао».

До появления русских большинство современных зерновых культур, овощей и бахчевых культур на Северо-Востоке Китая было неизвестно. В то же время проживавшие там китайцы обладали уникальным опытом ведения сельского хозяйства в местных условиях, который активно стал использоваться поселившимися там россиянами. Китайцы на Северо-Востоке выработали ценные практические навыки в земледелии, основанные на тщательном учете всех почвенных и климатических условий края. Русские изучали эти китайские методы и активно ими пользовались, занимаясь сельским хозяйством.

Земледелие получило развитие в первую очередь в полосе отчуждения КВЖД. Управление железной дороги оказывало русским и китайским крестьянам значительную помощь, предоставляло льготы.

Процесс интенсивного восприятия русской культуры земледелия китайцами также происходил по всей территории Северо-Востока. Масштабы этого влияния постоянно росли: в сельском хозяйстве внедрялись новые виды и сорта сельскохозяйственных растений, китайские крестьяне активно заимствовали эти культуры и опыт их возделывания у русских земледельцев.

В конце XIX – начале XX века в Дунбэ становятся популярными русские сорта картофеля, помидоров, огурцов, белокочанной капусты. В повседневном рационе китайцев появились русские огородные растения: репчатый лук, брюква, петрушка, укроп, хрен. Была акклиматизирована рожь – культура, до того времени совершенно неизвестная местным жителям. Распространились посевы льна, что было стимулировано производством тканей, популярных среди европейского населения Маньчжурии [2: 143–146].

Появление такой технической культуры, как хмель, было тесно связано с началом производства знаменитого харбинского пива, датой появления которого принято считать Год *Гэнцзы* (то есть 1900 год). В сегодняшнем Харбине убеждены, что это пиво имеет русское происхождение,

а первая пивоварня была основана российским подданным¹.

В Харбине стали выпекать и продавать русский хлеб, к употреблению которого постепенно пристрастились местные китайцы и который по сей день остается своеобразным символом Харбина.

Но особенно большое значение для экономики Северо-Восточного Китая имело начало возделывания в данном регионе сахарной свеклы. Сегодня этот район известен своими свекловичными плантациями, а Харбин и близкие к нему уезды Ачэн и Хулань являются признанными центрами производства свекловичного сахара. Начальный импульс к созданию маньчжурской сахарной промышленности был дан русскими предпринимателями, построившими в 1908 году два первых сахарных завода: в городе Ачэн и уезде Хулань. Русские агрономы произвели первые опытные посадки свеклы, которые принесли хорошие урожаи. Так было положено начало совершенно новым тенденциям в экономической и социокультурной жизни северо-восточных провинций Китая.

Соприкоснувшись с русскими переселенцами, некоторые китайцы стали употреблять в пищу молоко и молочные продукты, следствием чего стало разведение молочных пород крупного рогатого скота, что, в свою очередь, в дальнейшем стимулировало возникновение на Северо-Востоке Китая новых отраслей хозяйства – молочного животноводства и мясо-молочной промышленности.

Русские садоводы занимались разведением в Маньчжурии различных сортов яблонь, груш, слив и ягодных кустарников, многие из которых появились в этом регионе впервые. Плодоводство и выращивание садовых ягод с этого времени стало важной отраслью сельского хозяйства Северо-Восточного Китая.

Существенную роль в деле распространения на Северо-Востоке Китая принципиально новых сельскохозяйственных технологий, современных машин и механизмов, а также проведения просветительской работы среди сельского населения сыграло Маньчжурское сельскохозяйственное общество, созданное в 1912 году. В то же время это общество занималось изучением и пропагандой в России опыта выращивания сельскохозяйственных культур, накопленного китайским крестьянством. Например, в 1913 году на выставку в Петербург были посланы образцы семян более 50 сельскохозяйственных культур, выращиваемых китайцами в Дунбэе. На выставке в Хабаровске 1913 года особый отдел павильона КВЖД был посвящен демонстрации китайских сельскохозяйственных орудий и моделей китайских предприятий по переработке сельскохозяйственного сырья. По мнению организаторов экспозиции, высокая приспособленность китайских методов земледелия к особенностям почвы и климата

Маньчжурии должна была изучаться и использоваться русскими земледельцами [5: 270].

Показательно, что в речь местного населения Северо-Восточного Китая вошло большое количество русских слов, многие из которых и сегодня используются в разговоре и непонятны китайцам, живущим в других регионах страны. Самое популярное из этих слов – *леба* (фонетическая передача русского слова *хлеб*) – огромный каравай, который выпекают только в Харбине по старым русским рецептам и продают в магазине «Чурин», носящем имя известного русского купца. Часто харбинцы называют этот каравай: *да леба*, прибавляя к русскому слову «хлеб» китайское слово *да*, что значит «большой», и подчеркивая тем самым его огромный размер. В том же магазине можно купить и небольшую булочку с изюмом – *сайицзя* (русская сайка) и прохладительный напиток – *гэвасы* (квас). Кроме того, в языке харбинцев существовали и по сей день встречаются такие слова, как *вэйтэло* – ведро, *субо* – суп, *симидань* – сметана, *сухэйли* – сухари, *гэлань* – кран, *хулигань* – хулиган, *мадама* – мадам (обращение к женщине).

Однако необходимо отметить, что процесс культурного обогащения был взаимным: многих россиян, поселившихся в Китае, также привлекала богатейшая самобытная материальная и духовная культура китайского народа, с которой они соприкоснулись в Маньчжурии. Эта культура проникала в жизнь русской общины, а полезный местный китайский опыт перенимался русскими предпринимателями. В речи русских харбинцев и особенно тех, кто жил в небольших поселениях на линии КВЖД, присутствовало много китайских слов.

ИСТОРИЧЕСКОЕ НАСЛЕДИЕ КВЖД СЕГОДНЯ

В последние годы в Китайской Народной Республике коренным образом меняется отношение к историческому наследию, оставленному иностранцами на протяжении длительного периода времени, к влиянию других стран и народов на Китай, к деятельности западных миссионеров. В особенности это относится к оценкам значимости для Китая тех достижений науки, техники и культуры, которые в свое время принесли с собой иностранцы. В последние годы в КНР можно заметить проявление бережного отношения к архитектурным сооружениям как культурного, так и светского характера, построенным в Китае иностранцами. Все это в полной мере относится и к историческому наследию КВЖД, которое постепенно становится неотъемлемой частью общекультурного наследия Китая и тем самым влияет на формирование позитивного образа России и русских в современной Китайской Народной Республике.

В работах китайских историков, опубликованных за последние полтора десятка лет, мож-

но увидеть множество весьма положительных оценок роли российского присутствия на Северо-Востоке Китая. В особенности в социокультурной сфере.

Целый ряд китайских ученых в настоящее время высоко оценивают культурное влияние русской общины Харбина. Ли Шусяо отмечал, что имена русских художников и архитекторов должны быть вписаны в историю этого города [4], а упоминавшийся выше Чан Хуайшэн назвал Харбин «сплавом культуры человечества» [13]. В исследованиях последних лет историки КНР стремятся взвешенно и объективно подойти к анализу места и роли российского присутствия в Харбине и на КВЖД. Очень показательным в этом отношении фундаментальное коллективное исследование «История русской эмиграции в Харбине», авторы которого указывают на то, что «русская промышленность стимулировала социально-экономическое развитие Харбина», «культурная деятельность русской эмиграции способствовала развитию харбинской и мировой культуры», а «революционная агитация и революционная деятельность русских эмигрантов оказали воздействие на развитие рабочего движения в Китае» [14: 605–606].

Люй Тунцзюй в своей книге, посвященной истории и сегодняшнему дню Порт-Артура (китайское название этого города – Люйшунь), являвшегося конечным пунктом Китайско-Восточной железной дороги, дает весьма взвешенную оценку событий конца XIX – начала XX века и политики царской России в этом регионе, в то время как Япония он обвиняет в «кровавых злодеяниях», в частности в массовом убийстве почти 20 тысяч китайцев – жителей Люйшуня в 1894 году [10: 119]. Стоит также отметить, что Люй Тунцзюй в своей книге с признательностью пишет о «воинах Советской Армии, погибших при освобождении Китая от японских захватчиков во время 2-й мировой войны» и о советских летчиках, «погибших в 1950–1953 гг. при оказании помощи Корею в борьбе против американской агрессии» [10: 121]. Многие из них погибли и были похоронены в Порт-Артуре. Сегодня советские воинские захоронения бережно сохраняются жителями Люйшуня.

В последнее время китайские авторы стали активно обращаться к изучению русской культуры в Китае и ее взаимодействию с китайской культурой в исторической перспективе. В этом плане очень показательна монография Тан Гэ «Русская культура в Китае – исследование антропологии и истории» [11], в которой автор приводит подробный анализ истории распространения русской культуры в Северо-Восточном Китае. Отдельные главы его книги посвящены взаимодействию и взаимовлиянию русской и китайской культур в Харбине, распространению русской культуры в окраинных районах Маньчжурии, особенностям

распространения православия в этом регионе Китая и даже влиянию русской культуры на культуру китайских эвенков.

В Китае в целом, а на Северо-Востоке в особенности сегодня резко возрос интерес к русской культуре, включая и те ее элементы, которые сохранились на территории Китая. Если в предшествующие периоды, особенно в эпоху так называемой Культурной революции, многое безжалостно уничтожалось (например, хунвэйбинами был до основания разрушен Свято-Николаевский кафедральный собор в центре Харбина), то сегодня все бережно сохраняется.

В последние годы в Харбине восстановлены все сохранившиеся православные храмы. В церкви Покрова Пресвятой Богородицы возобновляются службы, а в Софийском соборе, ставшем своего рода визитной карточкой города, размещен музей архитектуры Харбина. Гражданские здания, построенные во времена русского присутствия, реконструируются и обновляются. Когда городские власти хотели разобрать один из мостов, относившихся к инфраструктуре КВЖД, жители Харбина встали на его защиту и добились его сохранения.

В настоящее время архитектурные и инженерно-строительные сооружения той эпохи стали неотъемлемой частью культурно-исторического наследия Северо-Восточного Китая и воспринимаются жителями этого региона как часть их культурной идентичности. Издается большое количество книг и статей, популяризирующих русское историческое наследие и историю русского присутствия в Китае (например, [9]). А это, в свою очередь, стимулирует рост интереса к России и русской культуре и способствует формированию позитивного образа России.

Все сказанное в полной мере относится и к тому, что сохранилось из русских построек периода КВЖД не только в Харбине. В китайской печати, в частности в главной провинциальной газете «Хэйлуунцзян жибао», периодически появляются статьи, посвященные «историческому наследию КВЖД». Началось активное выявление построек, относящихся к периоду КВЖД, с целью их регистрации, сохранения и последующей реставрации (к настоящему времени выявлено примерно 800 объектов). Архитектурно-строительное наследие КВЖД становится объектом всестороннего научного изучения. В этих целях в Харбинском политехническом университете при участии СПбГУ создан Центр по изучению и охране культурного наследия КВЖД.

В 2015 году в Китае был опубликован официальный список тридцати исторических и культурных улиц-памятников страны. Из большого числа улиц Северо-Восточного Китая была выбрана и включена в этот перечень Русская улица (罗西亚大街) в городке Аньанси (昂昂溪, ныне пригород Цицикара) как часть исторического

наследия бывшей Китайско-Восточной железной дороги [12]. На этой улице длиной в полтора километра расположено более 100 памятников русской архитектуры, включая железнодорожный вокзал, сооруженный в 1903 году, которые представляют собой своеобразный архитектурный ансамбль, построенный в характерном для провинциальной России того времени стиле. Данный архитектурный ансамбль расположен по обеим сторонам Русской улицы и достаточно хорошо сохранился. В начале XX века в Аньанси работало большое количество русских железнодорожников, поэтому рядом с железнодорожным вокзалом появился квартал их компактного проживания.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключении следует отметить, что население Северо-Восточного Китая все более вос-

принимает историческое, и прежде всего архитектурно-строительное, наследие КВЖД как неотъемлемую часть общего социокультурного наследия данного региона, что также способствует росту интереса к культуре современной России и формированию ее позитивного образа. Кроме того, следует вспомнить о том влиянии, которое русское присутствие оказало на бытовую культуру жителей Северо-Восточного Китая, на развитие промышленности и сельского хозяйства в этом регионе.

Сегодня культурное наследие КВЖД постепенно становится фактором исторической памяти. В России это результат деятельности многочисленных публикаций о Харбине, КВЖД и русской эмиграции в Китае. В КНР – результат активной работы по восстановлению архитектурно-строительного наследия Китайско-Восточной железной дороги и роста интереса местного населения к сложной истории своего региона.

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ. Проект № 17–21–49001а(м) («Образ России и Запада в Китае в XX веке: эволюция, преемственность и фактор случайности»).

ПРИМЕЧАНИЕ

¹ 哈尔滨啤酒. 历史沿革 [Харбинское пиво. История]. Available at: <https://baike.baidu.com/item/%E5%93%88%E5%B0%94%E6%BB%A8%E5%95%A4%E9%85%92> (accessed 20.12.2017). Следует заметить, что в последнее время в польских СМИ появились заметки, в которых без ссылок на источники утверждается, что создателем первой пивоварни в Харбине был поляк Врублевский – подданный Германии. См.: Lubina M. Harbin: w poszukiwaniu nostalgii. Available at: http://www.mojeopinie.pl/harbin_w_poszukiwaniu_nostalgii,3,1258812084 (accessed 20.12.2017). Данная версия перекочевала в англоязычную и русскоязычную версии Википедии с добавлением, что он был родом из города Тарчин «в прусской Польше». Справедливости ради следует указать на то, что город Тарчин находится в 30 км от Варшавы и в то время входил в состав Царства Польского, то есть в Российскую империю. В китайской версии Википедии создатель пивоварни в Харбине Врублевский назван «российским купцом».

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. А б л о в а Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX века). М.: НП ИД «Русская панорама», 2005. 432 с.
2. Б е л о г л а з о в Г. П. Русский фактор в сельскохозяйственном комплексе Маньчжурии (10–20-е годы XX в.) // Общество и государство в Китае: 27-я научная конференция. М.: ИВ РАН, 1996. С. 143–146.
3. Л и М э н. Харбин – продукт колониализма // Проблемы Дальнего Востока. 1999. № 1. С. 96–103.
4. Л и Ш у с я о. Деятельность Харбинской православной епархии // Дальний Восток России – Северо-Восток Китая. Исторический опыт и перспективы сотрудничества. Хабаровск, 1998. С. 174.
5. М е л и х о в Г. В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука. Глав. ред. вост. лит., 1991. 320 с.
6. С л а д к о в с к и й М. И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем. 1917–1974 гг. М.: Внешторгиздат, 1957. 455 с.
7. Т а с к и н а Е. П. Неизвестный Харбин. М.: Прометей, 1994. 192 с.
8. W o l f f D. To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria: 1898–1914. Stanford: Stanford University Press, 1999. 255 p.
9. 百年邮政明信片的中国. 哈尔滨: 哈尔滨工业大学出版社, 2006. 318 页. [Китай на почтовых открытках 100 лет назад. Харбин, 2006. 318 с.]
10. 吕同举. 神秘的旅顺. 北京: 中国旅游出版社, 2009. 135 页. [Люй Тунцзюй. Загадочный Порт-Артур. Пекин, 2009. 135 с.]
11. 唐 戈. 俄罗斯文化在中国 – 人类学于历史学的研究. 哈尔滨: 北方文艺出版社, 2012. 296 页. [Тан Гэ. Русская культура в Китае – исследование антропологии и истории. Харбин, 2012. 296 с.]
12. 齐齐哈尔市罗西亚大街入选第一批中国历史文化街区 [Русская улица в городе Цицикаре вошла в первую группу объектов историко-культурного наследия Китая]. Available at: <http://hlj.people.com.cn/n/2015/0423/c220024-24610029.html> (accessed 20.12.2017).
13. 常怀生. 哈尔滨建筑艺术. 哈尔滨: 黑龙江科学技术出版社, 1990. 298 页. [Чан Хуайшэн. Архитектура Харбина. Харбин, 1990. 298 с.]
14. 石方、刘爽、高凌. 哈尔滨俄侨史». 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 2003 [Ши Фан, Лю Шуан, Гао Лин. История русских эмигрантов в Харбине. Харбин, 2003. 610 с.]

Samoylov N. A., Saint Petersburg State University (St. Petersburg, Russian Federation)

HISTORICAL HERITAGE OF CHINESE EASTERN RAILWAY AND FORMATION OF THE IMAGE OF RUSSIA IN THE NORTHEAST OF CHINA

The Chinese Eastern Railway (CER) and the city of Harbin historically played an important role in Northeast China. The CER had a great influence on the economic and political development of that region and also became an important factor in the cultural interaction between the Chinese and the Russians. The CER exerted an active influence on the formation of the image of Russia and Russians in China. The image formation and development depend on numerous factors including visual objects. In this context architectural monuments and engineering structures, especially if they are carefully preserved, occupy an important place in the historical memory discourse. Nowadays, the attitude of the Chinese to the foreign heritage has generally changed. In particular, this refers to the evaluation of the achievements brought to China by foreigners and their significance for the country. This also applies to the preserved Russian buildings located in Harbin and along the line of the CER. The architectural and construction heritage of the CER nowadays becomes an object of studies in China. In addition, the article discusses some other aspects of the effect of the Russian presence on the everyday culture in Northeast China, which the Chinese continue to preserve today. The relevance of the article arises from the need to study the formation and development of Sino-Russian mutual images at different stages of the history and in different regions, since these images and stereotypes inevitably affect bilateral relations. The novelty of the article lies in the fact that the influence of the historical heritage of the CER on the formation of the image of Russia in the Northeast of China has not been studied so far.

Key words: Chinese Eastern Railway, Harbin, Northeast China, cultural heritage, image of Russia

REFERENCES

1. A b l o v a N. E. Chinese Eastern Railway and Russian emigration in China: International and political aspects of history (First half of the 20th century). Moscow, 2005. 432 p. (In Russ.)
2. B e l o g l a z o v G. P. The Russian factor in Manchurian agriculture (1910s–1920s). State and Society in China: The 27th Annual Conference. Moscow, 1996. P. 143–146. (In Russ.)
3. L i M e n g . Harbin is a product of colonialism. *Problemy Dal'nego Vostoka*. 1999. No 1. P. 96–103. (In Russ.)
4. L i S h u x i a o . Activities of Harbin Orthodox Eparchy. *Russian Far East and Northeast China. Historical experience and prospects for cooperation*. Khabarovsk, 1998. P. 174. (In Russ.)
5. M e l i k h o v G. V. Manchuria far and near. Moscow, 1991. 320 p. (In Russ.)
6. S l a d k o v s k y M. I. History of Soviet-Chinese trade and economic relations. 1917–1974. Moscow, 1957. 455 p. (In Russ.)
7. T a s k i n a E. P. Unknown Harbin. Moscow, 1994. 192 p. (In Russ.)
8. W o l f f D. To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria: 1898–1914. Stanford: Stanford University Press, 1999. 255 p.
9. 百年邮政明信片的中国。哈尔滨：哈尔滨工业大学出版社，2006。318 页。[China on postcards 100 years ago. Harbin, 2006. 318 p.]
10. 吕同举。神秘的旅顺。北京：中国旅游出版社，2009。135 页。[Lü Tongjū. Mysterious Lüshun. Beijing, 2009. 135 p.]
11. 唐戈。俄罗斯文化在中国 – 人类学于历史学的研究。哈尔滨：北方文艺出版社，2012。296 页。[Tang Ge. Russian culture in China – a study of anthropology and history. Harbin, 2012. 296 p.]
12. 齐齐哈尔市罗西亚大街入选第一批中国历史文化街区 [Qiqihar City Russian Street was selected into the first batch of Chinese historical and cultural objects]. Available at: <http://hlj.people.com.cn/n/2015/0423/c220024-24610029.html> (accessed 20.12.2017).
13. 常怀生。哈尔滨建筑艺术。哈尔滨：黑龙江科学技术出版社，1990。298 页。[Chang Huaisheng. Harbin architecture. Harbin, 1990. 298 p.]
14. 石方、刘爽、高凌。哈尔滨俄侨史。哈尔滨：黑龙江人民出版社，2003 [Shi Fang, Liu Shuang, Gao Ling. History of Russian emigrants in Harbin. Harbin, 2003. 610 p.]

Поступила в редакцию 26.12.2017