

Чэнь Цюцзе

**КВЖД как фактор влияния на численность  
и состав русских эмигрантов Харбина**

В истории развития г. Харбина особое место занимает Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), построенная на территории бывшей Маньчжурии в 1897–1903 гг. китайскими и русскими подданными. Она положила начало коренным изменениям в социально-экономической сфере г. Харбина. В данном исследовании будет проанализирована динамика численности и состава русских эмигрантов Харбина в конце XIX – 30-е годы XX в. под влиянием КВЖД. В частности, в ней рассматривается численность населения Харбина только в районе, примыкающем к КВЖД, не включая село Фуцзядянь и другие районы, которые находились под управлением Пекинского правительства. В статье изучается только численность официально зарегистрированных граждан, так как постоянные мигранты в статистику не включены.

До начала строительства КВЖД население города Харбина было очень малочисленным – менее 5 тыс. чел.<sup>1</sup> Пятого мая 1898 г. глава русской экспедиционной группы – инженер Щедровский купил за восемь тысяч китайских серебряных мастерскую, которая стала местным железнодорожным инженерно-техническим бюро. С ее появлением, в Харбин приехало большое количество квалифицированных русских рабочих, трудившихся на железных дорогах (техники, персонал по охране железной дороги и т. д.). Поскольку в процессе строительства КВЖД Харбин находился под властью России, все рабочие были командированы российским правительством. Для обеспечения железнодорожного строительства и эксплуатации, улучшения условий повседневной жизни сотрудников железной дороги необходимо было строить заводы, магазины, больницы, церкви и другие учреждения городской инфраструктуры. Но рабочей силы только из России было недостаточно. Поэтому на стройку принимались также китайские рабочие из провинций Шаньдуна, Хэбэя и других районов Китая. С развитием строительства КВЖД количество русских эмигрантов и китайцев, живших в Харбине, становилось всё более значительным. В 1899 г. численность населения Харбина достигла 30 тыс. чел. В 1902 г. число русских, проживавших в городе, составило 12 тыс. чел.<sup>2</sup> Пятнадцатого мая 1903 г., когда строительство КВЖД подходило к завершению, Управление

---

<sup>1</sup> Сюе Ляньцзюй. Харбин жэнькоу бяньцянь (Изменение населения Харбина). Харбин, 1998. С. 49.

<sup>2</sup> Сунь Цзинвэй, Чжу Сяньпин. Диэ дуй Харбин идай дэ цзинци люедо (Экономическое завоевание Харбина царской Россией). Харбин, 1986. С. 11.

Чэнь Цюцзе, научный сотрудник Института России АОН провинции Хэйлуцзян, Харбин, КНР. E-mail: chenqiuji@sohu.com

© Чэнь Цюцзе, 2010

железнодорожного строительства впервые провело перепись населения г. Харбина. Полученные статистические данные показали, что его общая численность составила 44 576 чел., в том числе китайцев – 28 338 чел., русских – 15 579 чел., японцев – 462 чел, представителей других национальностей – не более 200 чел.<sup>1</sup> Следовательно, рубеж XIX–XX вв. стал временем роста численности русских эмигрантов в Харбине.

В 1905 г. в ходе русско-японской войны Россия потерпела поражение. Ее господствующие позиции на северо-востоке Китая были подорваны. Согласно «политике открытости», предложенной США, КВЖД стала открыта для мировых держав. В этих условиях Харбин превратился в самый крупный торговый центр северо-востока Китая, где сосредотачивались товары из Европы, Америки, Азии. В Харбин стекались торговцы, предприниматели, авантюристы, бродяги из разных стран мира. В первое десятилетие XX в. приток эмигрантов из Европы увеличился, но русские и китайцы по-прежнему составляли основную массу населения Харбина. К июлю 1911 г. число жителей Харбина достигло 59,7 тыс. чел. Среди них русские эмигранты составляли 40 тыс. чел., или 67 % всех горожан<sup>2</sup>. Этот показатель был выше, чем доля русских среди жителей Владивостока (59,3 %) <sup>3</sup>. К началу 1917 г. обслуживанием КВЖД были заняты свыше 50 тыс. российских рабочих и солдат<sup>4</sup>.

В 1917 г. в России произошли Февральская и Октябрьская революции, в результате которых самодержавие, а затем и Временное правительство были свергнуты. В октябре 1917 г. установилась власть большевиков. Многие выходцы из дворянства и буржуазии были вынуждены бежать из России. В то же время управление КВЖД по-прежнему находилось в ведении царского министра Д. Л. Хорвата. В результате Харбин, будучи узлом КВЖД, стал центром сосредоточения белых эмигрантов. В 1918–1924 гг. произошел существенный рост численности русских эмигрантов в Харбине. Для их размещения Управление КВЖД образовало села Нахаровка и Волостьумов в районе Даоли. В 1918 г. в Харбине насчитывалось 60,2 тыс. русских. С этого года число русских быстро росло, и к 1920 г. достигло 131 тыс. чел., к 1922 г. – 155 тыс. чел.<sup>5</sup> В 1923 г., после завершения гражданской войны, в Харбине насчитывалось 200 тыс. мигрантов из России. В то же время общая численность населения города достигла 310 тыс. чел. Такое большое количество эмигрантов из другого государства, проживавших в одном городе, являлось весьма редким в истории Китая.

31 мая 1924 г. между СССР и Пекинским правительством было подписано «Соглашение об общих принципах урегулирования вопроса между Союзом

<sup>1</sup> Ли Шусяо. Харбин бяньнянь ши (Летопись Харбина). Харбин, 1986. С. 20.

<sup>2</sup> Дальний Восток. Владивосток, 1911. 21 июля.

<sup>3</sup> Городская летопись Харбина – демографическая летопись // Географическое описание г. Харбина. <http://218.10.232.41:8080/was40/detail&record=9&back=-2> 25 июля 2010 г.

<sup>4</sup> Романова Г. Взаимоотношения Советской России с Китаем и проблема КВЖД (1917 – 1920-е гг.) // Проблемы Дальнего Востока. 2009. № 1. С. 106.

<sup>5</sup> Харбин юй хунэз чжи лу (Харбин и красный путь). Харбин, 2001. С. 14.

Советских Социалистических Республик и Китайской Республикой». В этом документе были определены сферы советско-китайских отношений и, в частности, был урегулирован вопрос об управлении КВЖД. Правительство СССР получило право на управление КВЖД. Девятого апреля 1925 г. начальник КВЖД Иванов запретил принимать для работы на железной дороге новых сотрудников, за исключением китайцев и советских граждан. В связи с этим многие из русских белых эмигрантов, нежелавших принимать советское гражданство, оказались безработными. Поэтому они уезжали в Тяньцзинь, Шанхай, эмигрировали в США, страны Европы. К концу 1924 г. общее число жителей Харбина снизилось до 285 тыс. чел. (1923 г. – 310 тыс. чел.). К 1926 г. оно стабилизировалось и составило 282,9 тыс. чел. К марту 1930 г. количество жителей Харбина выросло до 342,3 тыс. чел. Этот рост произошел за счет увеличения в городе числа китайцев.

18 сентября 1931 г. Харбин был оккупирован Японией. В течение нескольких лет Япония препятствовала нормальному функционированию КВЖД и нанесла СССР значительный ущерб. В марте 1935 г. СССР был вынужден продать северную часть КВЖД Японии по цене 170 млн японских йен. После этой сделки большинство советских граждан, проживавших в Харбине, вернулось на родину. В 1936 г. в Харбине насчитывалось только пять тысяч русских, а в 1939 г. – более тысячи<sup>1</sup>.

В целом КВЖД оказывала влияние на рост численности русской диаспоры г. Харбина по следующим причинам. Во-первых, Харбин являлся одним из самых важных узлов КВЖД. Дороги, проходящие от Харбина на восток, достигали Далайна, на запад – Москвы, на север – Владивостока, на юг – Шанхая и Пекина. В то время торговцы из многих уголков России стекались в Харбина по КВЖД. Во-вторых, большую роль играли капиталы, вложенные царским правительством в развитие Харбин. Для эксплуатации КВЖД и ее обслуживающей базы, Россия вложила в создание социально-экономическую инфраструктуру г. Харбина 280 млн руб. Созданная инфраструктура обеспечивала благоприятную среду для дальнейшего привлечения капиталовложений и позволяла многочисленным предпринимателям из Китая и других стран открывать магазины и строить заводы. Расцвет торговли и промышленности способствовал развитию сельского хозяйства и других отраслей экономики, что заставляло многих китайских и русских рабочих селиться в городе.

В-третьих, дешевый железнодорожный транспорт, являлся главным фактором активной миграции в Харбин. Тысячи переселенцев из Китая, России и других стран мира приезжали в Харбин по КВЖД. При отсутствии железной дороги передвижение населения в Харбин было бы не столь масштабным. В то время, кроме железной дороги, приехать в Харбин было возможно только водным путем или с помощью гужевого транспорта. Река Сунгари находится в суровых климатических условиях. Зимой температура достигает минус 30 градусов,

---

<sup>1</sup> *Маньчжоу Хэйшоудан* – Это нацуй хэйму цзиши (Мафия Маньчжурии – достоверные записи о секретной деятельности нацистов России. Харбин, 1989. С. 247.

а период заледенения до пяти месяцев. Продолжительность навигации составляет полгода. Поэтому в начале XX в. пассажирские перевозки, осуществляемые пароходами, были ограничены. В то время особую популярность имела гужевая перевозка, но и она также играла незначительную роль.

В-четвертых, железная дорога создала благоприятную среду для ввоза товаров в Харбин. По «Секретному соглашению» между Китаем и Россией налогом облагались только от 1/2 до 2/3 русских товаров, ввозимых по КВЖД в Китай. Кроме этого, русское правительство не взимало со своих торговцев тариф за железнодорожную перевозку. После русско-японской войны Харбин был открыт для мировых держав. По предложенному США «одностороннему режиму наибольшего благоприятствования» все государства могли воспользоваться различными торговыми льготами, что активизировало экономическое развитие и приток русских в Харбин.

КВЖД оказывала влияние также на состав населения Харбина. В городе была высока доля русских. Преобладание русских над китайцами зависело от КВЖД. Например, в 1913 г. среди населения в районе Наньган г. Харбина русские составляли 70,8 % от всего населения. В 1922 г. этот показатель вырос до 88,8%<sup>1</sup>. Во второй половине 1920-х гг. в районах Даоли и Наньган удельный вес русских по-прежнему оставался высоким. В 1927 г. в районе Наньган русские составляли выше 70 % населения<sup>2</sup>. Долгое время русские переселенцы по численности существенно превышали китайцев. По этой причине царское правительство пыталось включить Маньчжурию в состав России. Оно поощряло русскую эмиграцию в Харбин. К тому же перспектива экономического процветания под влиянием КВЖД также являлась важной причиной приезда тысяч русских в Харбин.

В половом составе русской диаспоры Харбина были значительные диспропорции. В конце XIX – начале XX в. в условиях прокладки железной дороги, основную массу приезжавших в Харбин составляли работоспособные русские мужчины. Менее половины мигрантов имели семьи. После постройки КВЖД Харбин стал новым развивающимся городом, в котором проживало много русских, желавших заработать. Они трудились на железной дороге техниками, разнорабочими, инженерами. После завершения строительства КВЖД необходимо было направить поток рабочей силы на развитие городской инфраструктуры. В этих условиях численность женщин в среде эмигрантов стала расти. К концу 1920-х гг. соотношение между полами среди русских постепенно выравнивалось. Например, 1929 г. в Харбине доля мужчин среди иностранцев (в основном русских) составила 49,38 %, женщин – 50,62 %. В 1930 г. показатели были примерно таким же: мужчин – 50,84 %, женщин – 49,16 %<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Городская летопись Харбина – демографическая летопись // Географическое описание г. Харбина. <http://218/10/232/41.8080/was40/detail?record=9&channelid=35519&back=-2>. 25 июля 2010 г.

<sup>2</sup> Сюе Ляньцзюй. Харбин жэнькоу бяньцянь (Изменение населения Харбина). Харбин, 1998. С. 64.

<sup>3</sup> Там же. С. 69.

Вследствие того что Харбин находился в центре КВЖД, он стал потребительским и торговым городом. К 1934 г. в Харбине русских эмигрантов, которые занимались сельским хозяйством, было очень мало. Доля русских, трудившихся в сельском хозяйстве, лесной промышленности и водном промысле среди всей русской диаспоры г. Харбина, составила только 1,35 %. Удельный вес русских, работавших в промышленности, достигал 6,48 %. Занятые на транспорте и в торговле эмигранты преобладали в русской диаспоре Харбина – 48,79 %. Остальные (служащие, безработные и т. д.) составляли 43,38 % среди всех русских, проживавших в городе <sup>1</sup>.

В 30-е гг. XX в. Харбин являлся одним из развитых городов Китая. Он не был промышленным городом, так как существенную роль в его экономике играла торговля. Харбин, как центр политики, финансов, культуры Маньчжурии, имел черты типичного потребительского города. Товары, которые были необходимы для горожан, ввозились в основном из других городов Китая и СССР по КВЖД. Живущие в городе русские активно участвовали в развитии транспорта и торговли Харбина. Они внесли большой вклад в экономическое развитие и процветание Харбина в конце XIX – 30-х годах XX в.

Таким образом, строительство и эксплуатация КВЖД, также политические события, произошедшие в Китае и России вокруг КВЖД в конце XIX в. – 30-х годах XX в., в значительной степени повлияли на динамику численности русской диаспоры в Харбине. Одновременно некоторые особенности состава русских эмигрантов, живших в городе, были обусловлены воздействием КВЖД. В целом железная дорога являлась основным фактором, воздействовавшим на изменения численности и состава русских эмигрантов в городе Харбине в рассматриваемый период.

---

<sup>1</sup> Ли Шусяо. Харбин бяньнянь ши (Летопись Харбина). С. 109.