

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.4.6>

Мещеряков Александр Юрьевич, Антропов Олег Константинович

**ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ КОЛОНИЗАЦИИ МАНЬЧЖУРСКОГО КРАЯ В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX В.**

Статья посвящена вопросу культурной трансформации нового пространства на этапе существования фронта в Маньчжурии на Дальнем Востоке. Авторы рассматривают деятельность эмигрантов Российской империи и изменения культурного ландшафта Маньчжурии в результате колониального освоения. Новая территория формировалась одновременно с Российской империей, но при этом представляла собой территорию инноваций. В работе применяется понятие "colonial bioprospecting". Роль биоразведки была очень высока при колониальной экспансии Российской империи в разные исторические периоды.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/9/2019/4/6.html](http://www.gramota.net/materials/9/2019/4/6.html)

Источник

**Манускрипт**

Тамбов: Грамота, 2019. Том 12. Выпуск 4. С. 35-40. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/9.html](http://www.gramota.net/editions/9.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/9/2019/4/](http://www.gramota.net/materials/9/2019/4/)



**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

**“IT’S TIME TO STOP PUNISH CHILDREN FOR THEIR FATHERS’ SINS...”:  
POLISH HOPES IN THE “EPOCH OF TRUST” (AUTUMN, 1904)**

**Krot Maksim Nikolaevich**, Ph. D. in History, Associate Professor  
*Southern Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences, Rostov-on-Don*  
*Southern Federal University, Rostov-on-Don*  
*mnkrot@sfnu.ru*

In autumn 1904 the Interior Minister P. D. Svyatopolk-Mirsky proclaimed “the epoch of trust to social forces” and the Polish intellectuals, who adopted a conciliatory attitude, began to hope that the government would change its discriminatory policy towards the Polish lands. These hopes were manifested in a number of appeals to the Minister. The article examines the basic provisions of the suggested new model of interaction between the imperial centre and the Polish periphery. The analysis of these letters helps to reconsider the conception of an unambiguously antagonistic attitude of the Polish elite towards the imperial centre.

*Key words and phrases:* The Russian Empire; The Kingdom of Poland; prince P. D. Svyatopolk-Mirsky; national issue; V. D. Spasovich; earl V. Wielepolski; appeals to the authorities; Russification.

УДК 94

Дата поступления рукописи: 04.02.2019

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.4.6>

*Статья посвящена вопросу культурной трансформации нового пространства на этапе существования фронта в Маньчжурии на Дальнем Востоке. Авторы рассматривают деятельность эмигрантов Российской империи и изменения культурного ландшафта Маньчжурии в результате колониального освоения. Новая территория формировалась одновременно с Российской империей, но при этом представляла собой территорию инноваций. В работе применяется понятие “colonial bioprospecting”. Роль биоразведки была очень высока при колониальной экспансии Российской империи в разные исторические периоды.*

*Ключевые слова и фразы:* колонизация; приграничье; трансграничье; колониальная биоразведка; культурная гибридность; Маньчжурия; Харбин; российская эмиграция; КВЖД; трансграничная коммуникация; Российская империя; Китай.

**Мещеряков Александр Юрьевич****Антропов Олег Константинович**, к.и.н., доцент*Астраханский государственный университет**daomesheryakov@gmail.com; olegantropov1@gmail.com*

**ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ КОЛОНИЗАЦИИ МАНЬЧЖУРСКОГО КРАЯ  
В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX В.**

*Статья выполнена при поддержке РФФИ 17-33-01069*

*«Встреча с Чужим: российский и дальневосточный опыт межкультурной коммуникации».*

Трансграничные миграционные потоки, колониальная конкуренция империй за территорию, индустриализация, активное перемещение иностранных капиталов, изменение культурного ландшафта в конце XIX – начале XX в. заставляли императорскую власть по-новому взглянуть на возможности расширения собственных территорий и задачу защиты своих границ от нежелательных сил. Вместе с тем две концепции – трансграничье (*transborder*) [34, р. 20-22] и приграничье (*border, boundary*) [29] – позволяют проанализировать различные процессы в истории взаимодействия России и Китая. **Актуальность** данного исследования заключается в том, что на сегодняшний день применение концепций трансграничного и приграничного взаимодействия в изучении истории России и Китая представляет интерес, так как позволяет по-новому взглянуть на исторические процессы взаимодействия государств в приграничных зонах. Подобные исследования в отечественной истории ранее не проводились. Данная статья является продолжением статей, посвященных анализу трансграничного пространства России и Китая в конце XIX – начале XX в. [4; 15]. **Задачами** данного исследования являются: проанализировать отдельные аспекты культурной гибридности на приграничной территории России и Китая для изучения формирования нового культурного ландшафта и общества нового типа в Маньчжурии в конце XIX – начале XX в.; рассмотреть особенности биопроспектирования в Маньчжурии с целью изучения конструирования российской имперскости и новой модели колониального развития.

В XX в. этот регион затронули великая русская революция, гражданские войны в обеих странах, попытки добиться независимости, японское вторжение, использование принудительного труда, приток эмигрантов и активная работа контрразведки с обеих сторон.

2,5 тысячи километров железной дороги, с широкой полосой отчуждения, идущей по арендованной территории приграничного Китая, в конце XIX в. было явлением необычным, агитирующим иностранные умы. Правительство Российской империи старалось не допустить иностранцев в Маньчжурию [24, с. 77].

В начале XX в. КВЖД и Маньчжурия находились территориально между Востоком и Западом. Еще до начала введения в эксплуатацию КВЖД в 1902 г. в Париже состоялась первая конференция по вопросу установления прямого сообщения в Азию через Сибирь [10, с. 25].

Руководство стран Европы и Америки использовали различные варианты для проникновения в Маньчжурию. В основном это были англичане, французы и немцы, собирающие сведения, в том числе и фотографии, которые при приезде домой продавались. Разведывательная деятельность была характерна и для этого периода времени. Разведчики проникали в Российскую империю на поездах с официальным статусом. Британский журналист, получивший пропуск на путешествие по России в Санкт-Петербурге, Дж. Ф. Фрейзер отмечал, что «русские скрывали от мира, в известной мере, свою деятельность в оккупированной или завоеванной дипломатическим путем Маньчжурии». Пропуски европейским путешественникам и журналистам в Маньчжурии не выдавались. Поэтому многие журналисты добирались до станций КВЖД в Маньчжурию незаконным путем в товарных составах [24, с. 77-78]. «Вечером 10 октября 1901 г. в числе других я ехал в вагоне товарного поезда, шедшего из Гродекова до Маньчжурской границы. Баранья шуба, тулуп и высокие русские сапоги сделали меня неотличимым от местного народа, и это значительно облегчило мое дальнейшее путешествие» [31, р. 221], – указывал в своей книге Дж. Ф. Фрейзер «Реальная Сибирь», изданной по приезду в Англию в 1902 г. В 1901 г. по КВЖД ходили только рабочие, военные и грузовые поезда. «В ближайшие две недели ожидалась смычка обоих свободных концов, и давнишняя мечта путешественников о непрерывном проезде от Парижа до Пекина должна была осуществиться». Помимо русских рабочих, по замечаниям Фрейзера, «как и на других участках здесь были “муравейники” из рабочих – китайцев». «Три тысячи китайских кули копали близлежащую землю... Руководили работой русские надсмотрщики, выверяющие высоту и направление» [24, с. 89-90]. Лишь спустя время, ежедневно из Владивостока по КВЖД отправлялось три поезда, один на Москву и два на Петербург. Главную массу пассажиров поездов составляли россияне, направлявшиеся в Россию, а не транзитом в Западную Европу. В Московском поезде ехали иностранцы, следовавшие в международном сообщении [10, с. 21].

История постройки железных дорог в Маньчжурии своеобразна тем, что большинство дорог было построено с вложением, в том или ином виде, иностранного капитала. Так, японцы организовали «Южно-маньчжурскую железнодорожную компанию», а в дальнейшем препятствовали американской компании «Поулинг» [3, с. 63]. Между Россией, Японией, Китаем и Америкой возникали противоречия в вопросе постройки железнодорожных путей в Маньчжурии, так как незначительные изменения могли привести к экономической отсталости одного и притока капитала в другой регион. Также в конкретных исторических условиях России железные дороги и те, кто их контролировал, имели ключевое значение с военной точки зрения.

В 1891 г. вопрос о строительстве КВЖД, обсуждающийся с начала 70-х гг. XIX в., был решен. Российские строители и китайские кули вели работу сразу на многих участках пути, строительные материалы и оборудование транспортировались из центральной России. В 1894 г. выяснилось, что для сокращения дороги (спрямления пути) КВЖД необходимо проложить по территории Маньчжурии [1, с. 49]. В этот период Маньчжурия представляла собой неосвоенную территорию (*wilderness*), которая была мало связана с «застенным» Китаем и представлялась «диким северным пространством» [27, с. 115]. Переселенцы из сравнительно малозаселенной России в короткое время сумели освоить и заселить дикие пространства Сибири, в том числе Приамурье и Приморье. Крестьяне же из густонаселенного Китая за тысячелетия своей истории не могли заселить территорию Маньчжурии (расстояние от Харбина до Великой Китайской стены). 28 мая 1898 г. на месте полуразрушенного ханшинного завода в Старом Харбине, фанзы которого представляли фронтирное сооружение – крепость с глинобитной стеной и бойницами, разместилось «Строительное управление КВЖД». В новый город пешком, на лошадях или на лодках по Сунгари стали прибывать русские инженеры, мастера-работники, рабочие, охранники, пограничники из разных регионов Российской империи. Причинами активного заселения Харбина являлись простой уклад жизни, хорошая заработная плата (простой рабочий получал 3 рубля в день) и дешевизна жизни. Харбин предлагал служащим КВЖД спокойный труд и мирный отдых.

В своей переписке помощник начальника дистанции КВЖД Г. С. Москвитин отмечает: «Участь наша довольно интересная в техническом смысле, работы очень много, имеем два туннеля, вся линия идет в городе, а также по пути между двумя станциями Модаша – Таймогоу...» [8, д. 3, л. 8]; «...так и везут да все на оклады 150-200 рублей и люди какие все отставные офицеры, которые в нашем деле никуда не годятся, а дадут им самое пустяковое дело, а им сложно, а потом Гавриил Степанович пожалуйста разберитесь». По выражению Г. С. Москвитина, «солдатчина» сильно затрудняла работу на КВЖД [Там же, л. 27].

Именно в Харбине появилось первое в Маньчжурии научное учреждение – метеорологическая станция [17, с. 22]. Время записи первой сводки метеорологической станции 26 апреля 1898 г. можно считать датой основания Харбина, хотя официальной датой возникновения Харбина русские инженеры, работающие на КВЖД, считают 1 сентября 1898 г. Первоначально Харбин был известен как «Железнодорожный поселок Сунгари» и с 1901 г. стал называться Харбином [21], что подтверждала медная доска, расположенная в другом наиболее старом здании – православном Св. Николаевском Соборе, построенном в 1899 г. Также первыми в период 1897-1917 гг. возводили железнодорожные постройки и жилые дома для служащих КВЖД, которые оборудовали электричеством, водопроводом, канализацией и т.д. Комнаты делали просторными. Каждому дому отводились сад и двор, в которых имелись сарай, ледники и прочие службы [2, с. 20-21]. «Всюду, куда хватал глаз, я видел каменные и кирпичные здания. Кто приобрел землю в центре, тот, я думаю, приобрел с этим растущий капитал. Харбин теперь главный город Маньчжурии, страны с 17 млн населением.

Русские офицеры и армия техников и инженеров, занятых на постройке железной дороги, все отлично оплачиваются. В свободные дни они устремляются в Харбин для отдыха и развлечений. В Харбине много увеселительных мест. Есть даже неплохой кафе-шантан, могущий соперничать с кафе-шантанами в других частях света» [24, с. 82]. Архитектурная среда Харбина включала в себя черты восточного города: китайские торговые лавочки на первых этажах, сервис прямо на улице, украшенные улицы во время китайских праздников, да и сами китайцы, одетые в традиционную одежду [11, с. 39].

Харбин формировался как город нового типа, т.е. современный город XX в. В период своего развития Харбин являлся центром политических кризисов, центром русской эмиграции, объектом коренных административных изменений, перестроек бытового уклада, а также был втянут во внешние конфликты. К 1939 г. Харбин представлял собой город с полумиллионным населением, с огромной площадью Да-Гун, центром железнодорожных путей. Это был город больших универсальных магазинов, трамваев, авто и автобусов, по вечерам освещенный большим количеством электрических ламп и неоновых реклам. С момента основания в 1898 г. до 1939 г. дикие пустыни и осушенные топи Маньчжурии трансформировались в сеть мощных улиц с трансформаторными будками, телефонными столбами и пожарными водокачками, тротуарами со скверами и большими парками. Со временем загрязненное и заброшенное Бадеровское озеро превратилось в озеро оригинальной формы и парк для харбинцев. Весь город был оборудован системой водопровода и канализации. В районе Северного базара строились многоэтажные здания, оборудованные по последнему слову техники: Отель «Нью Харбин», Дворец «Печати», Центральный Банк Маньчжу-Ди-Го, Акционерная Радиотелефонная Компания, Дворец Спорта и мн. др. Окраины города были полноценно соединены с центром [17]. «Дворец Дружбы» был выполнен в китайском стиле снаружи, а внутренняя планировка совмещала европейский комфорт и традиционную китайскую культуру [5, с. 49]. Первый транспорт в Харбине составляли извозчики, драндулетки, рикши, а в 1920 г. появились частные автобусы и биржа частных автомобилей. В 1928 г. активно функционировала электростанция, а в Славянском городке начал функционировать трамвайный парк с первыми электрическими трамваями. Первоначально электричеством Харбин обеспечивала небольшая электростанция КВЖД [2, с. 25]. Отметим, что к 1904 г. столь отдаленный город Далянь также освещался электричеством, имел водопровод и трамвайные линии [11, с. 45].

Несмотря на активную колонизацию Маньчжурии в конце XIX в., край оставался нетронутым человеческой культурой, обширные территории являлись заповедником [12, с. 69-70]. До появления КВЖД и Харбина Маньчжурия представляла собой сплошную дикость (*wilderness*). Именно здесь формировалась граница, где была возможна добыча дополнительных ресурсов: край был богат птицей, пушным зверем, рыбой, мясом и другими продуктами питания [21, с. 118]. Россия учитывала наличие обширных лесов, плодородные пространства обширных полноводных рек, горные хребты, богатые ценными минералами (золото, серебро, свинец, железо, медь, цинк, алюминий и др.). Коммерсанты и промышленники создавали за короткое время крупные дела. Так, в районе Нахаловки было организовано специальное место для охотников, стрелявших бекасов, уток, гусей и пр. На углу еще не построенных Китайской и Мостовой улиц было маковое поле, где каждый сезон велся сбор опия. В другом направлении возникло садоводство Яшкина [19, с. 46]. Помимо Харбина, почти каждая станция и поселки КВЖД имели свою промышленность. Так, ст. Ашихэ являлась центром сахарной промышленности, ст. Фуляэрдэ занималась отправкой хлебных грузов, ст. Чингисхан отправляла дрова и древесный уголь. Отдельные станции, расположенные в благоприятных климатических условиях, являлись курортами по линии КВЖД [18, с. 72-74]. Главные сооружения станций имели гибридную планировку – китайские крыши соединяли с европейскими стенами, тем самым заявляя, что именно отсюда начинается и продолжается путь в страны Востока [25, с. 12-32].

В условиях Российской империи Маньчжурия являлась пограничным и трансграничным пространством между Китаем и Россией, располагалась рядом с Забайкальем, Приамурьем и Приморьем. Эта территория играла важную роль в развитии этих приграничных регионов. Кроме того, система рек Нэньцзян – Сунгари – Амур позволяла осуществлять первоначальное сообщение с Дальним Востоком России [2, с. 20]. Первые эмигранты, прибывшие в Маньчжурию, имели свои дела в России. Некоторые были с берегов Волги и поэтому прекрасно знали и понимали, какой важной экономической артерией является Сунгари для России. Были среди них лица, которые бывали в Америке на берегах Миссисипи [22, с. 37].

Являясь удобным водным путем, Сунгари играла важную роль в процессе заселения Маньчжурского края. В течение долгого времени эта река привлекала кочевые и полукочевые племена [14, с. 33]. По мнению харбинцев, р. Сунгари являлась «коварной» рекой. «Если бы не Сунгари, что бы представлял собой Харбин. Сунгари оживляет город. В любую пору сотни лодок бороздят реку. И каждая из них нагружена полностью. Целыми семьями откочевывают харбинцы от городского берега на затонские берега, хаиндровские и зотовские пляжи, на чудесные золотые пески. Купаться, загорать, кипятить чайники на кострах или на захваченных с собою “примусах”. Русский Харбин много работает, но и научился искусству отдыхать» [20]. «Сунгари здесь вдвое шире Темзы под лондонским мостом» [24, с. 83]. Одним из символов города и реки являлся «Железнодорожный речной клуб», или яхт-клуб, основанный в 1912 г. на правом берегу Сунгари, созданный по проекту российского инженера для досугового пространства служащих КВЖД и харбинцев. Ежегодно по сунгарийским волнам устраивали парусные гонки на первенство в Харбине по инициативе спортивного отдела Главного Бюро эмигрантов. Яхты и ботики имели различные названия: «Шалун», «Русалка», «Теге», «Шквал» и др. [13, с. 34]. Сегодня в реставрированном здании располагается ресторан европейской кухни, пивоварня и музей истории яхт-клуба [32]. Служащие КВЖД формировали особое досуговое пространство,

устанавливали собственные правила благоустройства, что также является показателем иной организации жизни людей, новым этапом развития общества. Это были люди, мыслящие будущим и формирующие это будущее на новой территории, где сфера досуга включала в себя российские, европейские и американские взгляды на новую жизнь. Не случайно, что почти на каждой станции КВЖД и в Харбине можно было встретить инициативных личностей, способных изменить традиционные уклады жизни, сформировать новую идеологию, новые черты национального характера и мн. др. В этих условиях культурные принципы, пространства, человеческие законы представляются эмигрантами «мягкими формами», которые можно по желанию изменить и скомбинировать друг с другом, сформировать иную форму – культурную гибридность<sup>1</sup>. Британский историк П. Бёрк отмечает, что гибридизация является признаком границы [30, р. 75]. Складывается гибридное поле на новой колонизируемой территории, где переплетаются тенденция нарушения установленного порядка функционирования культуры и творческая деятельность человека. В этот-то момент культурная гибридность становится на дальних пограничных территориях Российской империи не исключительным случаем, а постоянным явлением, проявляющимся в повседневности. Перед эмигрантами исчезают преграды, удерживающие то российское общество, в котором они родились. Старые культурные и политические установки, управляющие Российской империей, совершенствуются на новой территории, открывается почти безграничное поле деятельности и производства. Большое пространство воспринимается эмигрантами как территория без четко проложенных границ. Человеческая деятельность в этих условиях получала множество направлений.

Первоначально Маньчжурия долгое время не привлекала русских капиталов. С 1909 г. начинает развиваться русская торговля в Южной Маньчжурии. Русская торговля и промышленность сформировались за счет процесса самозарождения, т.е. промышленность возникала по инициативе служащих КВЖД, а торговля создавалась на собственные средства железнодорожников. Паровая мельница на 5-й линии Пристаней (Мельница Русского Мукомольного Товарищества), первая общедоступная аптека Коташевича, первый винокурный завод Чайковского за Старым Харбином, а также пивоваренный заводы, маслобойный завод (Ацетко) коммерсанта Р. М. Кабалкина, торговый дом Чуринов и Ко. создавались исключительно по частной инициативе харбинцев. Помимо этого были организованы колбасное дело братьев Петерцев, кондитерское и конфетно-шоколадное дело Зазунова, ввоз заграничных вин и коньяков Вернэ. С самого основания Харбин сформировался как многонациональный город. Для удовлетворения экономических, культурных и религиозных потребностей харбинцы создавали отдельные экономические и культурные объединения. Евреи занимались крупной коммерцией, экспортом и импортом. Татары – скупкой пушнины, шерсти, кож и мануфактурно-галантерейной торговлей. Грузины организовывали ресторанное дело, открывали столовые, увеселительные места. Армяне создавали конфетно-шоколадное и кондитерское дело. Среди всякого рода дельцов конкуренция проявлялась очень слабо, а основной проблемой была нехватка деловых кадров из центральной России. В рамках общественной жизни были организованы: Харбинская Еврейская Духовная Община «ХЕДО» (1903 г.), Харбинская Мусульманская Духовная Община (1904 г.), Украинский национальный дом, Армянская община, Харбинская Грузинская Община. Грузины были первые, кто открыл общественную читальню и библиотеку [21, с. 111-118]. Также отметим, что преимуществом Харбина, несмотря на многоукладность различного населения, являлась сплоченность городского сообщества [4].

Введение в эксплуатацию КВЖД привлекло в Харбин китайское купечество из различных провинций Китая. Одни приезжали за наживой, другие, нажившись, вели активную межкультурную коммуникацию с русскими, возвращались обратно в Китай, увозя туда приобретенные в Харбине новые коммерческие познания и привитые новые вкусы. Благодаря этому Шанхай впервые познакомился с образцами русской мануфактуры через Харбин. В Тяньцзине благодаря русскому складу в Пекине появлялись табак, папиросы фирмы «М. Катик», русский сахар, мука, превосходившие американские качеством. Детей по всей Маньчжурии стали одевать в московские яркие ситцы. В китайской деревне появились керосиновые лампы. В Харбине китайцы учились печь русский хлеб и открывали в Китае и трансграничных пунктах русские пекарни. Алиментарная культура харбинцев начала меняться, так, например, был снижен ввоз риса из Китая. В результате трансграничной коммуникации маньчжуры научились у русских печь хлеб, а русские заимствовали у маньчжур искусственный способ разведения цыплят [23, с. 66].

Харбин выполнял задачу не только центра КВЖД и центра торговли, но и являлся рекламой русской промышленности, что составляло важную национальную задачу. Министром финансов В. Н. Коковцовым была высказана идея создания в Харбине торгово-промышленного музея, но идея не нашла реализации. У китайского правительства имелась идея создать второй Харбин в предместье Фуцзянь, но без русского города. В течение пяти лет осуществить данный проект не удалось, и в результате китайская промышленность сместилась ближе к КВЖД [26, с. 129-134].

В городах Мукдене и Инкоу находились магазины русского подданного Г. Е. Фукса. Русские эмигранты, проживающие в различных городах Китая, стремились выписывать товары из Харбина, так как именно они являлись самыми качественными. В начале 1908 г. в Южной Маньчжурии возобновило свою деятельность товарищество Братьев Нобель (Восточно-Азиатское Нефтяное Торгово-промышленное Товарищество), открыв свой склад в городе Дальнем и агентства в Инкоу, Мукдене, Ляояне и др. [6, с. 68]. Также не стоит

<sup>1</sup> Культурная гибридность – это результат взаимовлияния различных культур: межкультурного диалога, слияния рас и этносов, кросс-культурного взаимодействия [16].

забывать, что в Харбине и поселках КВЖД образовывалось много предприятий для переработки иностранного сырья, которые находили сбыт в соседних русских областях [7, с. 115].

Шведский естествоиспытатель Карл Линней, будучи на службе колониальной империи, указывал, что на новых территориях высаживают растения, которые могли обеспечить высокие прибыли, например, кофе, тутовье, хлопок или опиум. Уровень мастерства биоразведчиков, изучение растений, транспортировка и акклиматизация растительных видов отражают особенности колониальной экспансии [33, р. 7]. Российский историк С. Н. Якушенков, ссылаясь на работу Л. Шебингера [Ibidem], указывает перевод понятия *colonial bioprospecting* – «колониальное биопроспектирование» или «колониальная биоразведка» [28]. Роль биоразведки была очень высока при колониальной экспансии Российской империи в разные исторические периоды.

В Северной Маньчжурии культура льна была завезена русскими, при условии, что в Китае и Японии на отдельных территориях культура льна знакома японцам и китайцам более ста лет [9, с. 36-37]. Как известно, соперником льна является хлопок. Хлопок овладел европейскими государствами, а затем и другими регионами за счет своей дешевизны, которую можно объяснить не только климатическими условиями, но и главным фактором – дешевый рабский и полурабский труд индусов, африканцев, китайцев, аннамитов и др. В отличие от хлопка, лен является культурой «свободных» земледельцев: ирландцев, латышей, русских и др., – которые на протяжении колониального и постколониального периодов использовали в качестве рабов свое население, в отличие от англичан, французов, испанцев, американцев и др. Культура льна получила в Маньчжурии широкое распространение.

Коноплю для выделки конопляного масла, предпочитаемого русскими, стали сеять в Северной Маньчжурии с первых дней русской колонизации. В местных климатических условиях конопляное семя приобретало много одурманивающих масел, что нашло спрос среди коренного населения края, которое было страстным курильщиком различного табака. Русские первые завели культуру турецкого и американского табака в Маньчжурском крае, но в промышленном масштабе уступили англо-американской табачной фабрике. Помимо этого, первые паровые мельницы, маслобойные заводы с европейским машинным оборудованием, макаронные фабрики, сахарный завод у станции Ашихэ, пивоваренное производство, спиртовая и водочная промышленность впервые появились в Маньчжурии в результате русской колонизации [23, с. 65-67].

Русские колонисты первоначально старались изменить сельское хозяйство Маньчжурского края. Многие овощи отсутствовали, а китайская капуста и огурцы не соответствовали устоявшимся алиментарным предпочтениям русских. Русские стали разводить европейские сорта овощей, ежегодно выписывая различные семена из Риги, Кременчуга, Ростова. Российские сорта овощей, учитывая климатические и почвенные условия Маньчжурского края, так и не смогли прижиться в течение долгого времени. Помимо огородничества русские разводили молочные хозяйства, которых в Маньчжурии никогда не было. Первые сорта скота были завезены из Томской губернии и имели название «томский». Вслед за молочным хозяйством, русские начали заниматься овцеводством, кролиководством, куроводством и др. Первый ветеринарно-санитарный отдел на КВЖД был открыт по причине массового заболевания скота. Окрестные деревни КВЖД формировались как сельскохозяйственные центры. Они являлись поставщиками сельскохозяйственных продуктов в поселки и города КВЖД, а также приграничные края – Забайкалье и Приамурье [Там же, с. 58-59]. Таким образом, природные условия, активная трансграничная коммуникация, сельскохозяйственный промысел изменили и приспособили не только русских колонистов, но и маньчжуров, китайцев, японцев и мн. др. к европейской алиментарной культуре.

**Итак**, русские колонисты, поселившиеся в Маньчжурии в начале XIX в., сформировали новые принципы развития общества, которых нельзя было встретить в метрополии еще долгое время. Некоторые нововведения были инкорпорированы, «пересажены» из центра России, а другие сформированы, «высажены» на новой территории. Там они свободно развивались, видоизменялась в силу различных причин. Отметим, что отдельные принципы развития были утеряны советским обществом в XX в. и только начинают формироваться на современном этапе в центральной России. В Маньчжурии различные народы получали опыт постройки общества на новых основаниях, общества нового типа и применяли теории того времени, рассматриваемые неизвестными, новыми или считавшиеся неприемлемыми, неприменимыми, непонятными в центральной России. Новым колонистам удалось сформировать иную модель колониального развития, которой еще не существовало в истории России и Китая до начала XX в. Русским колонистам в первые годы освоения территории трудно было представить уклад жизни будущего Харбина в годы строительства КВЖД, при Маньчжу-Ди-Го и, наконец, после образования КНР. Маньчжурия, хотя и была расположена на большом расстоянии от центра России, однако именно здесь создавался иной уклад жизни нового наступившего века, формировались новые черты национального характера и параметры российской культуры XX в., которая была утрачена последующими поколениями советских граждан и получила развитие в среде эмиграции в Европе и Америке.

#### Список источников

1. **Аблова Н. Е.** КВЖД и российская эмиграция в Китай. Международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М.: Русская панорама, 2005. 432 с.
2. **Авенариус С.** Немного о Харбине // Политехник. 1971. № 3. С. 20-36.
3. **Авенариус С.** Японские железные дороги в Маньчжурии // Политехник. 1974. № 6. С. 63-72.
4. **Антропов О. К., Мещеряков А. Ю.** Сунгарийский город вне границы: культурная гибридность в условиях трансграничного пространства Харбина // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2018. № 4 (57). С. 35-41.

5. **Бакич М.** Харбин. Новые облики города // Политехник. 1969-1979. Юбилейный сборник. № 10. С. 49-50.
6. **Вестник Азии:** журнал Общества русских ориенталистов. 1911. № 9. Май.
7. **Вестник Азии:** журнал Общества русских ориенталистов. 1914. № 23-24. Январь-Февраль.
8. **Государственный архив Астраханской области (ГААО).** Ф. 1096. Оп. 1.
9. **Доброхотов Н. М.** Лен как новая культура в Северной Маньчжурии // Вестник Маньчжурии (Manchuria Monitor). 1929. № 2. С. 36-38.
10. **Кобзарев А.** Год прямого Европейско-Азиатского сообщения // Вестник Маньчжурии (Manchuria Monitor). 1929. № 5. С. 21-25.
11. **Левашко С. С.** Русская архитектура в Маньчжурии: конец XIX – первая половина XX века. Хабаровск: Частная коллекция, 2003. 176 с.
12. **Лишин А.** Пути государственного и культурного развития Маньчжурии // Восточное обозрение. 1940. № 2. С. 36-76.
13. **Луч Азии.** 1942. № 97/9. Июнь.
14. **Любимова Л. И.** Сунгари // Вестник Маньчжурии (Manchuria Monitor). 1927. № 2. С. 33-43.
15. **Мещеряков А. Ю., Антропов О. К.** Русская диаспора на китайской земле: вариант культурной гибридности // Журнал фронтальных исследований. 2016. № 2 (6). С. 30-58.
16. **Мещеряков А. Ю., Якушенкова О. С.** Культурная гибридность в условиях урбанистического ландшафта // Культурная жизнь Юга России. 2017. № 4. С. 57-60.
17. **Петрова О.** Сказочный рост Харбина // Луч Азии. 1939. № 58/6. С. 22-23.
18. **Политехник.** 1969-1979. Юбилейный сборник. № 10. Февраль.
19. **Политехник.** 1973. № 5. Декабрь.
20. **Рахманов А.** Хорошая река Сунгари // Луч Азии. 1941. № 82/6. С. 22-23.
21. **Таиров М.** Кто и как строил Харбин? // Политехник. 1972. № 4. С. 109-118.
22. **Таиров М.** Пристань и Новый город // Политехник. 1974. № 6. С. 37-38.
23. **Тищенко П.** Русские в сельском хозяйстве Северной Маньчжурии // Восточное обозрение. 1945. № 21-22. С. 56-71.
24. **Фрейзер Дж. Ф.** По КВЖД в 1901 г. // Политехник. 1972. № 4. С. 77-93.
25. **Хисамутдинов А. А.** «Билет в одну сторону»: станции Китайско-восточной железной дороги. История в иллюстрациях. Владивосток: Издательство Дальневосточного федерального университета, 2017. 44 с.
26. **Штейнфельд Н.** Русская торговля в Маньчжурии в характеристике местного купечества // Вестник Азии: журнал Общества русских ориенталистов. 1910. № 3. С. 128-157.
27. **Яголковский А. Ф.** Китайская Восточная железная дорога // Вестник Маньчжурии. 1925. № 8-10. С. 115-126.
28. **Якушенков С. Н.** Астраханский фронтир как модель регионального развития в XVII-XIX вв. // Астраханские петровские чтения. Россия – Астрахань – Восток: интегральное взаимодействие (к 300-летию образования Астраханской губернии): материалы Международной научной конференции (27-28 октября 2017 г.). Астрахань: Издательский дом «Астраханский университет», 2018. С. 17-21.
29. **Якушенков С. Н.** Внутренний фронтир как фактор международных отношений // Каспийский регион: политика, экономика, культура. 2018. № 3 (56). С. 125-133.
30. **Burke P.** Cultural hybridity. Cambridge: Polity, 2009. 142 p.
31. **Fraser J. F.** The real Siberia. Together with an account of a dash through Manchuria. L.: Cassell & Company Publications, 1902. 279 p.
32. <http://agenda-u.org/news/startoval-priem-rabot-na-soiskanie-glavnoy-literaturnoy-nagrody-bolshogo-urala> (дата обращения: 17.04.2018).
33. **Schiebinger L.** Plants and Empire: Colonial Bioprospecting in the Atlantic World. Cambridge – Massachusetts – L.: Harvard University Press, 2004. 306 p.
34. **Wilson T. M., Donnan H.** A Companion to Border Studies. Hoboken: Blackwell Publishing, Ltd., 2012. 620 p.

**PECULIARITIES OF THE RUSSIAN COLONIZATION OF MANCHURIA  
AT THE END OF THE XIX – THE BEGINNING OF THE XX CENTURY**

**Meshcheryakov Aleksandr Yur'evich**

**Antropov Oleg Konstantinovich**, Ph. D. in History, Associate Professor

*Astrakhan State University*

*daomesheryakov@gmail.com; olegantropov1@gmail.com*

The article is devoted to the problem of the cultural transformation of new space at the stage of the frontier existence in Manchuria in the Far East. The authors consider the Russian emigrants' activity and the changes in Manchuria's cultural landscape provoked by colonial development. New territory developed simultaneously with the Russian Empire, but it was a territory of innovations. The paper introduces the notion "colonial bioprospecting". Bioprospecting played a considerable role in the colonial expansion of the Russian Empire in different historical periods.

*Key words and phrases:* colonization; boarder; transborder; colonial bioprospecting; cultural hybridity; Manchuria; Harbin; Russian emigration; Chinese Eastern Railway; transborder communication; The Russian Empire; China.