

В.Г. Дацышен

Японцы в Харбине в начале XX в. К проблеме русско-японских отношений на начальном этапе истории КВЖД

Аннотация. Статья посвящена проблемам русско-японских отношений на Китайско-Восточной железной дороге на начальном этапе ее истории. Рабочих из Японии не приглашали на строительство дороги, но японцы были уже в числе первых поселенцев в основанном в 1898 г. Обществом КВЖД городе Харбин. После небольшого перерыва, вызванного Русско-японской войной, двусторонние отношения были быстро восстановлены. В 1906 г., по мере вывода российских войск из Маньчжурии, японцы стали возвращаться на КВЖД. Начиная с 1907 г. японские официальные представители, предприниматели, деятели культуры и спорта стали принимать активное участие в общественно-политической, экономической и культурной жизни Харбина. Именно здесь было создано первое «Русско-Японское Общество». Японцы в Харбине были, в основном, заняты в таких сферах, как торговля, медицина, развлечения, домашняя прислуга. Важной составляющей двухстороннего взаимодействия было сотрудничество в железнодорожной сфере. В силу труднодоступности источников история японского населения Харбина в российской историографии изучена слабо. Целью работы является восстановление исторической картины и выявление проблем японского присутствия в Харбине и русско-японского взаимодействия на КВЖД в период между Русско-японской и Первой мировой войнами. Исследование выполнено на основе материалов периодической печати Харбина с привлечением выявленных в архивах материалов, собранных исследователем КВЖД Е.Х. Нилусом. Опубликованные в газетах «Харбинский Вестник», «Харбин», «Новая жизнь» и «Маньчжурский курьер» информационные и аналитические материалы, особенно реклама, позволяют составить представление о составе японской общины, занятиях японцев и некоторых проблемах русско-японских отношений в 1906—1914 гг. Изучение вопросов японского освоения КВЖД, их сосуществования и сотрудничества с русскими в Харбине, позволяет расширить знания по истории Китайско-Восточной железной дороги и достичь более полной и объективной картины истории русско-японских отношений в XX в.

Ключевые слова: японцы в Харбине, история КВЖД, история российско-японских отношений, харбинские газеты о русско-японском сотрудничестве.

Автор: *Дацышен Владимир Григорьевич*, доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института демографических исследований Российской Академии наук, профессор, профессор кафедры всеобщей истории Красноярского государственного педагогического университета, РФ; 660049, г. Красноярск, ул. А. Лебедевой 89 (dazishen@mail.ru)

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Дацышен В.Г. Японцы в Харбине в начале XX в. К проблеме русско-японских отношений на начальном этапе истории КВЖД // Японские исследования. 2025. № 2. С. 38—52. DOI: 10.55105/2500-2872-2025-2-38-52.

V.G. Datsyshen

Japanese in Harbin in the early 20th century. Russian-Japanese relations during the early history of the Chinese Eastern Railway

Abstract. The article is devoted to the problems of Russian-Japanese relations on the Chinese Eastern Railway at the initial stage of its history. Workers from Japan were not invited to build the road, but the Japanese were already among the first settlers in the city of Harbin, founded in 1898 by the Chinese Eastern Railway Society. After a short break caused by the Russo-Japanese War, bilateral relations were quickly restored. In 1906, as the Russian troops withdrew from Manchuria, the Japanese began to return to the Chinese Eastern Railway. Since 1907, Japanese officials, entrepreneurs, cultural and sports figures from Japan began to take an active part in the socio-political, economic, and cultural life of the city of Harbin. It was here that the first “Russian-Japanese Society” was created. The Japanese in Harbin were mainly engaged in such areas as trade, medicine, entertainment, and domestic service. An important component of bilateral interaction was cooperation in the railway sector. Due to tradition and the inaccessibility of sources, the history of the Japanese population of Harbin is poorly studied in Russian historiography. The aim of this work is to reconstruct the historical picture and identify the problems of the Japanese presence in Harbin and Russian-Japanese interaction on the Chinese Eastern Railway in the period between the Russo-Japanese and the First World Wars. The study is based on materials from the Harbin periodical press, with the involvement of materials found in the archives collected by the researcher of the Chinese Eastern Railway E.K. Nilus. The information and analytical materials published in the newspapers *Harbinskii Vestnik* (“Harbin Bulletin”), *Harbin, Novaya Zhizn'* (“New Life”), and *Man'chzhurskii Kur'er* (“Manchurian Courier”), especially advertising, allow one to get an idea of the composition of the Japanese community, the occupations of the Japanese and some problems of Russian-Japanese relations in 1906–1914. The study of development of the Chinese Eastern Railway by the Japanese, their coexistence and cooperation with Russians in Harbin will expand knowledge of the history of the Chinese Eastern Railway and achieve a more complete and objective picture of the history of Russian-Japanese relations in the 20th century.

Keywords: Japanese in Harbin, history of the CER, history of Russian-Japanese relations, Harbin newspapers on Russian-Japanese cooperation.

Author: Datsyshen Vladimir G., Doctor of Historical Sciences, Professor, Chief Researcher Institute for Demographic Research, FNIISTS of RAS, Professor, Department of World History, Krasnoyarsk State Pedagogical University: 89, A. Lebedeva St. Krasnoyarsk, Russian Federation, 660049.

Conflict of interests. The author declares the absence of the conflict of interests.

For citation: Datsyshen, V.G. (2024). Yapontsy v Kharbine v nachale XX v. K probleme russo-yaponskikh otnoshenii na nachal'nom etape istorii KVZhD [Japanese in Harbin in the early 20th century. Russian-Japanese relations during the early history of the Chinese Eastern Railway]. *Yaponskiye issledovaniya* [Japanese Studies in Russia], 2025, 2, 38–52. (In Russian). DOI: 10.55105/2500-2872-2025-2-38-52.

Введение

На протяжении полувека, с конца XIX и до середины XX в., международные и межнациональные отношения на Дальнем Востоке были в значительной мере обусловлены строительством и функционированием Китайско-Восточной железной дороги. Русско-японские отношения на протяжении всего XX в. отличались нестабильностью, резкими перепадами от дружбы и взаимовыгодного сотрудничества до противостояния и кровавых военных конфликтов. Взаимный интерес и уважение формировались благодаря тому, что с конца XIX в. представители двух народов много взаимодействовали друг с другом, имели возможность близко познакомиться, приобрести опыт сосуществования и сотрудничества.

Китайско-Восточная железная дорога была важнейшей контактной зоной русско-японского взаимодействия. Первые японцы поселились в Харбине почти сразу после основания города в конце XIX в., а после окончания Русско-японской войны они постепенно стали одной из самых больших и активных национальных общин на КВЖД. Японцы жили и работали рядом и совместно с русским и китайским населением, став органичной частью русского Харбина в Северо-Восточном Китае. Но негативные последствия японской агрессии против Китая и советско-японской войны 1945 г. привели к утрате интереса к историческому опыту русско-китайского взаимодействия в Харбине. Тем не менее, история русско-японских отношений, как и собственно история КВЖД, не может быть сколько-нибудь полной без такого важного аспекта, как японское население Харбина в начале XX в.

Историография и источники

Проблемы японского населения на КВЖД на начальном этапе истории дороги затрагиваются в общих работах по истории КВЖД и русского Харбина. В 1920-х гг. вышло обобщающее исследование «Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923 гг.». Однако в этой работе не поднимается проблема японского присутствия в Харбине, хотя указываются некоторые факты. Например, Е.Х. Нилус пишет, что Японская улица получила такое название потому, что «здесь впервые появились какие-то японские предприятия» [Нилус 1923, с. 138]. Кроме того, в данном исследовании представлены статистические данные, согласно которым в общем составе населения Полосы отчуждения КВЖД в 1907 г. из 48 870 человек было 160 японцев [Нилус 1923, с. 621].

Современная историография японского присутствия на КВЖД начинается с опубликованной в 1991 г. обобщающей работы выходца из Харбина Г.В. Мелихова «Маньчжурия далекая и близкая», где указана численность японских подданных, зафиксированных первой переписью в полосе отчуждения Харбина — 462 человека [Мелихов 1991, с. 140]. Однако в исследовании имеются неточности и противоречивые тезисы, например, утверждается: «Первые японские купцы появились в Харбине после событий 1900 г.» [Мелихов 1991, с. 190]. В работе сна-

чала указывается, что построенный в 1901 г. первый японский храм в Харбине был буддийским, а затем утверждается, что синтоистским. В исследованиях по истории русско-японских отношений вопросы японского присутствия на КВЖД, как правило, не поднимались. Например, в работе В. Молодякова, посвященной проблеме железных дорог в русско-японских отношениях, много внимания уделено истории Харбина, однако собственно проблему японского населения на КВЖД исследователь не поднимает, указывая лишь численность японских подданных в полосе отчуждения Харбина по переписи 1903 г. [Молодяков 2006, с. 148]. В исследовании А.Н. Хохлова, посвященном проблемам японского населения русского Дальнего Востока, приводятся примеры отправки японцев из Харбина после начала Русско-японской войны в Европейскую часть России [Хохлов 2010, с. 82].

В последние годы в российской историографии появились работы, посвященные проблемам русско-японского взаимодействия на КВЖД. Правда, основное внимание уделено послереволюционному периоду истории [Якименко 2015, с. 45—57]. Но есть и исключения. Например, в работе московского японоведа А.М. Горбылева говорится о работе в Харбине японского тренера по борьбе [Горбылев 2022, с. 29—40]. Хабаровские исследователи В.В. Гончар и В.Д. Поволоцкий разрабатывают вопросы присутствия японских медиков на Дальнем Востоке [Гончар 2023а, Гончар 2023b]. Они пишут, что на КВЖД в 1898 г. было 8 японцев, а в 1904 г. их численность выросла до 1 тыс. человек. Эти исследователи утверждают, что 5 ноября 1901 г. в Харбине была создана организация японских резидентов, известная как «Сё:ка курабу, Сё:какай — Сунгарийский клуб» [Гончар 2023а, с. 116]. Некоторые утверждения этих авторов требуют уточнений. Например, говорится: «В японских источниках отмечается, что первые японские поселенцы прибыли в Харбин в мае 1897 г.» [Гончар 2023а, с. 116]. Но, как известно, Харбин был основан лишь в 1898 г., а в местности «Харбин» до этого не было значительных поселений, где могли бы жить японцы. Кроме того, в работах хабаровчан, написанных на основе японских источников, хорошо показана история первых японцев в Харбине, но практически не затрагивается история возвращения японцев на КВЖД после окончания Русско-японской войны.

Таким образом, история японцев в Харбине в начале XX в. остается почти не изученной. В работах по истории русско-японских отношений данная проблема не поднимается. В современной историографии появились статьи, где представлены лишь отдельные аспекты жизни и деятельности японцев в Харбине.

Слабая изученность проблемы японского присутствия в Харбине на начальном этапе истории КВЖД обусловлена ограниченностью и труднодоступностью источниковой базы. Наиболее доступным и довольно информативным источником по данной теме является периодическая печать. Введение в научный оборот материалов первых российских газет на КВЖД поможет восстановить историческую картину появления японцев в Харбине и выявить проблемы, связанные с японским присутствием в столице КВЖД.

Одним из первых периодических изданий Харбина была газета «Харбинский Вестник». Газета издавалась при коммерческой части Управления КВЖД на русском языке с 1903 г. В начале 1907 г. в этой газете была опубликована заметка

«Количество японцев в Харбине»¹. Другой газетой, взятой в качестве источника для нашего исследования, является «Новая Жизнь». Ее история начинается с основания в 1907 г. сотрудниками редакции газеты «Новый Край» газеты «Вестника Востока». Но вскоре «Вестник Востока» под редакцией Л.О. Левенциглера был преобразован в ежедневную газету «Новая Жизнь», выходящую до 1914 г. В качестве источников мы также использовали «прогрессивную, литературную, иллюстрированную газету» «Маньчжурский курьер», а также газету «Харбин». В качестве дополнительного источника мы привлекли черновые машинописные материалы, подготовленные бывшим штаб-офицером для поручений при Хорвате Е.Х. Нилус для второго тома «Истории КВЖД», которые хранятся в Стендфордском университете. Интересным источником являются фотографии, сделанные в Харбине в начале XX в. Сегодня эти фотографии можно найти как в различных фондах и коллекциях, так и на страницах современных изданий [Абеленцев 2022, с. 19].

Первые японцы в Харбине

Первые японцы приехали в основанный русскими в 1898 г. в Северо-Восточном Китае город Харбин уже в конце XIX в. Правда, среди первых строителей КВЖД японцев не было. Администрация КВЖД не стала привлекать японских рабочих для строительных работ в Северо-Восточном Китае. Сделано это было исходя из опыта использования японцев на строительстве Уссурийской железной дороги и по политическим причинам. В отчете говорилось: «Самое важное неудобство японских рабочих заключается в том, что высказавшийся явно враждебно к нам энергичный народ этот, под видом рабочих будет посылать к нам наиболее образованных и подготовленных представителей своих, которые все-сторонне будут изучать наш край, его средства, пути в нем, знакомиться с нашими вооружёнными силами и хорошо будут знать наши слабые стороны» [Заветная 2011, с. 106—117].

Японцы появились в Харбине еще до начала Русско-японской войны. Дальневосточные исследователи В.В. Гончар и В.Д. Поволоцкий, ссылаясь на поздние источники, утверждают, что на КВЖД уже в 1898 г. проживало 8 японцев [Гончар 2023а, с. 116]. Кроме того, эти исследователи приводят примеры, когда японцы получали разрешение на врачебную деятельность в Харбине в 1899—1900 гг. По данным Г.В. Мелихова: «На 7-й Старопристанской в июле 1901 г. был построен первый в Харбине японский буддийский храм, предопределивший, тем самым будущее название этой улицы — Японская» [Мелихов 1991, с. 147]. Правда, в опубликованных в 1920-х гг. справочниках не указано ни одного японского храма на улице Японской [Весь 1926, с. 111]. В ноябре 1901 г. в Харбине была создана организация японских резидентов, известная как «Сё:ка курабу, Сё:ка-кай — Сунгарийский клуб, Сунгарийское общество», по данным которой в 1902 г. в Харбине проживало 506 японцев [Гончар 2023а, с. 117].

¹ Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 5 января, с. 2.

Развитие японской миграции в Харбине было прервано Русско-японской войной 1904—1905 гг. Г.В. Мелихов пишет: «Перед самым началом войны японские предприниматели, побросав свое имущество, поспешно выехали из Харбина» [Мелихов 1991, с. 190]. Оставшиеся на КВЖД японцы были отправлены во Владивосток или депортированы в Сибирь и Европейскую Россию.

После русско-японской войны

Русско-японская война закончилась подписанием 23 августа (5 сентября) 1905 г. Портсмутского мирного договора. Согласно подписанному в декабре 1905 г. между Японией и Китаем «Соглашению о Маньчжурии» 16 городов Северо-Восточного Китая, включая Харбин, должны были быть открыты для международной торговли. В 1906 г. была проведена работа по открытию Генерального консульства Японии в Харбине, а в конце года русским царем был утвержден штат японского представительства [Нестерова 2023, с. 67—79]. После вывода российских войск в начале 1907 г. Харбин стал открытым для иностранцев, в том числе и для японцев, городом. Таким образом, ни со стороны России, ни со стороны Китая не было больше препятствий для возвращения японцев на проходившую через Маньчжурию Китайско-Восточную железную дорогу.

Сразу же после окончания войны, по мере вывода российских войск, японские представители развернули активную деятельность в Северной Маньчжурии. В опубликованной в начале 1907 г. в газете «Харбинский Вестник» заметке «Японские интенданты в сев. Маньчжурии» говорилось, что приехавшие в окрестности Харбина японцы «скупают огромными партиями пшеницу, жмыхи и бобы»¹. Газета указывала, что в местечке Бейлинцзы проживало 4 японца, а в Хуланьчене — 6 японцев. Газета приводила свидетельства очевидцев: «Ходят они в полной форме, в мундирах с иголки, несмотря на мороз. С китайцами обращаются изысканно вежливо. Все население от них в восторге... Все они говорят довольно чисто по-русски и по-китайски, а некоторые отлично владеют английским, немецким и французским языками»². Полоса отчуждения КВЖД стала транзитной территорией для японцев, отправляющихся на запад. В феврале 1907 г. «Харбинский Вестник» сообщал о «гейшах-актрисах»: «Едут они по приглашению из России в Москву и Петербург, где будут выступать в опереттах «Чайный цветок», «Гейша» и др.»³. В городах по пути следования, в том числе и в Харбине, они давали представления.

В конце 1906 г. японцы стали возвращаться и в сам город Харбин. В первых числах января 1907 г. газета «Харбинский Вестник» сообщила: «По статистике Харбинского дипломатического бюро, в течение двух месяцев с момента разрешения японцам въезда в Харбин, приехали в город с паспортами японцев 51 человек»⁴. В начале весны 1907 г. газеты уже писали, что «количество японцев,

¹ Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 26 января, с. 3.

² Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 26 января, с. 3.

³ Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 14 февраля, с. 3.

⁴ Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 5 января, с. 2.

прибывающих в Харбин, с каждым днем все увеличивается. Мало по малу, они начинают забирать в свои руки различные ремесла, являясь серьезными конкурентами русским и китайцам. В особенности много наблюдается японских вывесок с надписями: «парикмахер», «часовых дел мастер» и др. Незаметно только обилия японских магазинов, число которых до войны было значительно более, чем ныне»¹.

Действительно, в рекламных объявлениях в начале 1907 г. можно встретить указания на присутствие в городе различных японских мастерских, предприятий бытового обслуживания, например, «японской прачечной». В начале января в газете была помещена такая реклама — «Японский часовой мастер, помещается в 10-й Базарной улице, лавка № 247, Принимаю починку часов. Хадате»². Наиболее заметной частью японской общины с первых дней их проживания в Харбине стали врачи, медицинский персонал открытых японцами лечебниц. Уже в начале 1907 г. газета «Харбинский Вестник» писала: «Нам жалуются на грязь и нечистоплотность японских врачей, практикующих в Харбине. В особенности отличаются этими качествами два эскулапа, резидирующие на Рыночной улице... За советы меньше рубля ими не берется»³.

В феврале 1907 г. в Харбине развернул работу генеральный консул Японской империи Каваками Тосицунэ (川上俊彦). При этом японский представитель продемонстрировал признание российской власти в Полосе отчуждения КВЖД. Е.Х. Нилус отмечал, что иностранные консулы всячески старались игнорировать российскую власть в Харбине, и «лишь с Японским Генеральным Консулом г. Каваками у Начальника дороги сразу же установились нормальные и дружественные отношения»⁴. Возможно, такая ситуация была обусловлена тем, что генконсулом был назначен бывший секретарь посольства в Санкт-Петербурге и коммерческий агент во Владивостоке, имевший большой опыт взаимодействия с русскими властями и деловыми людьми. Сибирские исследователи приводят представленное в японском журнале описание японского генконсула: «Хотя ростом не велик, но человек весьма решительный и деятельный, владеет русским языком, весьма осведомлен по всем русским делам. Очень доступен при каких бы то ни было сношениях с ним. Работоспособен, обладает светлым умом, даром слова. Способен очаровать собеседника и совершенно завладеть им. Герой пирушек, имеет успех у женщин и, в свою очередь, чувствует к ним большую слабость. Мы полагаем, что Каваками — один из выдающихся наших дипломатов» [Иванов 2022, с. 23—24].

Действительно, Каваками Тосицунэ свободно владел русским, французским и английским языками, а в Харбине приступил к изучению китайского языка. В Харбине он проработал несколько лет, КВЖД стала ступенькой для его карьерного роста. Летом 1910 г. харбинская газета писала: «Японский генеральный кон-

¹ Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 27 марта, с. 2.

² Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 6 января, с. 4.

³ Харбинский Вестник. Харбин. 1907, 7 февраля, с. 2.

⁴ Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. C6N71. V. 2:3. Русские консульства в Маньчжурии, л. 26.

сул в Харбине г. Каваками, по слухам, останется здесь не долго. Его назначают генеральным консулом в Москву»¹. В дальнейшем он станет первым послом Японии в Польше.

Помощником генконсула был вице-консул, тщательно был подобран весь персонал Генерального консульства. Русским языком владели секретарь консульства Сугино Хотаро, помощник секретаря драгоман китайского языка Фурусава Кокити, драгоман русского языка Найто Кюити и работавший переводчиком у начальника полицейской охраны Хацуми Окадзима воспитанник православной семинарии в Токио Игава Юлиан [Иванов 2022, с. 24].

Быстрая стабилизация русско-японских отношений в Маньчжурии во многом была обусловлена интересом японцев к сотрудничеству на КВЖД. С другой стороны, появление значительной японской общины в Харбине способствовало развитию русско-японских отношений. Согласно исследованию Е.Х. Нилуса, на Восточной линии Полосы отчуждения КВЖД, где располагался Харбин, по данным Земельного комитета дороги в 1907 г., проживало 160 японцев [Нилус 1923, с. 621]. Исследователи из Хабаровска В.В. Гончар и В.Д. Поволоцкий утверждают, что «количество резидентов в Харбине» в 1907 г. составляло 627 человек [Гончар 2023а, с. 122].

В феврале 1908 г. были проведены выборы в Собрание уполномоченных Харбинского общественного управления. Кроме русских подданных, в выборах участвовали лишь японцы, так как лишь японский консул поддержал этот проект. Г.В. Мелихов пишет, что уже 1908 г. в Собрание уполномоченных Харбинского общественного управления был избран один японец [Мелихов 1991, с. 201].

Наиболее заметной и активной частью японской диаспоры, очевидно, были медицинские работники. По крайней мере, на первых полосах харбинских газет всегда была реклама японских врачей и лечебниц. Весной 1908 г. на страницах газеты «Харбин» были помещены такие рекламные объявления: «Японская лечебница И. Осафуне. Новый Город... При квартире имеются спокойные кровати...»; «Японская лечебница Д-ра С. Кубо. С постоянными кроватями... Новый Город»² []. В районе Пристань работали «Японский доктор С. Канеда» и «Японский операцион. врач-доктор Накамура»³. Весной 1909 г. на страницах газеты «Харбин» были представлены следующие объявления: «Японская лечебница доктора С. Мураи. Пристань ежедневно во всякое время по внутренним, хирургическим, женским, венерическим и др. болезням. Специально излечивает ушные, глазные, носовые, горловые и трахому», «Японская лечебница д-ра Т. Мори», «Врачи при императ. Японск. Генер. Консульстве в г. Харбине и д-ра Осафуне кв. № 2, дом Общ. Южно-Маньчжурской ж. д. ... Новый Город», «Японская лечебница Д-ра Ж. Нарита. Новый Город... Детские, Туберкулёз (чахотка). Мужское бессилие, Геморрой... Венерические и др. болезни»⁴. Вскоре к этим врачам добавился «Зуб-

¹ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 9 июня, с. 2.

² Харбин. Харбин. 1908, 5 марта, с. 1.

³ Харбин. Харбин. 1908, 5 марта, с. 1.

⁴ Харбин. Харбин. 1909, 9 апреля, с. 1.

ной врач Х. Мацуура...»¹. На страницах газеты «Новая жизнь» в 1909 г., кроме вышеуказанных врачей и лечебниц, фигурировали «Зубной врач Ито Пан», «Японская лечебница Д-ра Т. Сиката»². В дополнение к регулярной рекламе в газетах появлялись и такие разовые объявления: «В японском аптекарском магазине Х. Умеда и К получено лекарство... изобретение японского профессора Фудзимото...»³. Дальневосточные исследователи пишут: «в отчете японского генерального консула в Харбине Каваками Тосицунэ, датированном 12 января 1910 г., сообщалось, что в Харбине проживало 5 дворов японских врачей общей практики, которые были представлены пятью мужчинами и двумя женщинами. Кроме того, в японских медицинских учреждениях Харбина было задействовано 8 наемных сотрудников, а также работал 1 зубной врач» [Гончар 2023а, с. 117].

На страницах харбинских газет встречается и реклама местных японских магазинов. Например, японский магазин «Восходящее солнце» на ул. Мостовая, что на Пристани, рекламировал: «отрезы на кофты, ширмы, альбомы, рамки и изящные металлические изделия, салфетки, зеркала, шелковые товары и разные японские вещи»⁴. В 1910 г. «Харбинский вестник» сообщал: «В текущем году на Пристани появилось несколько новых японских фирм, открывших оптовые склады аптекарских товаров, чая и различных японских изделий, а также розничную продажу их»⁵.

Сразу же после окончания Русско-японской войны в Харбин вернулись японки, ставшие работать нянями в русских семьях. На фотографии семьи начальника железнодорожной станции Харбин А.К. Крапивницкого, сделанной в Харбине в 1908 г., изображена, согласно подписи под этой фотографией, «няня — японка Еси» [Абеленцев 2022, с. 19].

В Харбине постоянно работали или приезжали на гастроли японские артисты. Газеты размещали такую рекламу: «В пятницу 14 и субботу 15 мая проездом на Одесск. выставку остановилась в Харб. только две гастролы Труппа японских гейш. Японский балет. Под управлением М-ме Кикуякко с участием известных артисток японских театров»⁶. Не всегда выступления японцев были успешными. На это указывает такое газетное сообщение: «Японский иллюзион на Пристани, привлекающий сначала своими картинами исключительно китайского и японского вкуса много русской публики, теперь пуст. Китайцы больше интересуются европейскими иллюзионами и за последнее время постоянно можно видеть в таких театрах по несколько человек китайцев, посещающих театры со всей своей семьей»⁷.

Сразу после Русско-японской войны Харбин стал важнейшим местом русско-японского взаимодействия. В начале 1909 г. газета «Новая жизнь» сообщала: «Заведующий учебных отделом квантунского генерал-губернаторства Такахаси,

¹ Харбин. Харбин. 1909, 29 сентября, с. 1.

² Новая Жизнь. Харбин. 1909, 1 января, с. 1.

³ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 2 февраля, с. 1.

⁴ Новая жизнь. Харбин. 1909, 20 марта, вкладной лист.

⁵ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 15 июня, с. 2.

⁶ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 14 мая, с. 1.

⁷ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 16 января, с.2.

подробно осмотревший харбинские коммерческие училища, торговую школу и... начальные железно-дорожные и городские училища, а также ознакомившись с изданными учебным отделом отчетам по школам дороги в письменных своих отзывах высказал, что, учебные заведения территории Китайской Восточной железной дороги отличаются образцовой постановкой дела, и что при осмотре им почерпнуто много новых полезных сведений»¹. Осенью 1909 г. в «частное путешествие для ознакомления с Маньчжурией», с целью «выяснения положения японских интересов в Маньчжурии»² направился один из самых известных и высокопоставленных японских государственных деятелей — Ито Хиробуми.

Его убийством в октябре 1909 г. на перроне Харбинского вокзала были осложнены Русско-японские отношения. Хотя террористический акт был совершен корейцем и, очевидно, не был напрямую связан с русско-японскими отношениями, но событие произошло именно в Харбине — месте активного развития русско-японского взаимодействия и сотрудничества. Однако Е.Х. Нилус утверждал: «Истинные цели прибытия Ито в Харбин не представляются до сих пор точно установленными, по-видимому встреча эта должна была явиться несколько неожиданной... Весьма вероятно, что намечавшаяся дружественная тенденция во взаимных отношениях... нашла бы через посредство этого свидания свое внешнее выражение в форме какого либо особого договора...»³. Таким образом, велика вероятность того, что целью это убийства было желание помешать развитию русско-японского сотрудничества. Е.Х. Нилус описал проводы тела убитого Ито Хиробуми японским населением Харбина: «Перед отходом поезда перед вагоном, где лежало тело почившего, собралась густая толпа японцев, спокойных, безстрастных, торжественно молчаливых»⁴.

Во время теракта в Харбине не пострадало ни одного русского представителя, но кроме смертельно раненного Ито Хиробуми было ранено еще несколько высокопоставленных японцев, в том числе генеральный консул Каваками Тосицунэ. Генеральный консул проходил лечение в Центральной железнодорожной больнице КВЖД. Харбинский «инцидент» не привел к ухудшению русско-японских отношений, в том числе и на КВЖД. Е.Х. Нилус пишет: «благоприятная тенденция в отношениях с Японией быстро восстановилась, что нашло свое выражение в образовании в Харбине особого русско-японского общества, открывшего свою деятельность 2 мая 1910 г.»⁵.

В обращении к населению Харбина инициаторы создания Общества на этапе подготовки к открытию этой организации указывали: «Исходя из этих положений, мы нижеподписавшиеся, решились взять на себя инициативу создания в Харбине соответствующей общественной организации. Признавая одним из

¹ Новая Жизнь. Харбин. 1909, 20 марта, с. 2

² Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. C6N71. V. 2:2. Япония и КВЖД, л. 19.

³ Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. C6N71. V. 2:2. Япония и КВЖД, л. 14—15.

⁴ Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. C6N71. V. 2:2. Япония и КВЖД, л. 16.

⁵ Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. C6N71. V. 2:2. Япония и КВЖД, л. 23.

ближайших и необходимых способов к достижению намеченной цели изучение русскими японского языка, а японцами — русского, мы считаем учреждение в Харбине учебных курсов и лекций первым действием задуманной организации, не предвещая пока дальнейшей ее программы, которую укажет сама жизнь»¹.

Вскоре газета «Харбинский Вестник» сообщала: «В понедельник, 26 апреля, порог японского клуба в Харбине впервые переступили русские гости в лице президиума Русско-японского о-ва. Клуб занимает обширное помещение, состоящее из нескольких зал. Один из них отведен под школу для японских детей. Учредителями и членами клуба состоит всего 30 лиц, составляют сливки японской колонии в Харбине»².

Харбинские газеты так описали открытие Общества: «Ровно к 2 часам дня залы биржи наполняются многочисленной русской публикой. Появляются видные деятели из железнодорожного мира... Маленькая заминка — ни одного японца. Японцы предупреждены своими русскими друзьями, что на русских собраниях принято запаздывать на полчаса. Пробегает по залам сконфуженный г. Фусе и телефонирует своим, что русские в сборе и ждут. Через четверть часа явились японцы, все сразу, свыше полусотни человек»³. Проект устава Русско-японского общества составили председатель Горсовета П.С. Тишенко и известный японский предприниматель и общественный деятель К. Фусе. В документе говорилось: «Русско-японское Общество в Харбине имеет своей целью взаимное сближение русского и японского народов»⁴. В Совет Общества было выбрано по 7 членов от русского и японского населения города. Членами Совета стали Натсуаки⁵, Фусе, Гундзи, Фурусава, Цудзи, Такаци. Место отказавшегося секретаря генконсульства Сугино занял Ковайяги. Устав «Русско-Японского Общества в Харбине» был утвержден властями КВЖД 31 мая 1910 г., одновременно с уставами «Общества Русско-Китайского Торгово-Промышленного музея» и «Общества Русских Ориенталистов»⁶.

К 1910 г. относятся первые попытки издания японцами в Харбине газет и журналов. Уже в январском номере «Харбинского Вестника» упоминается «журнал «Северная Маньчжурия», под редакцией г. Фусе»⁷. В рукописной работе Е.Х. Нилуса по истории КВЖД говорится: «С 15 марта 1912 г. стала выходить газета «Восток». Издателем ее был японец Фусе, редактором сначала П.М. Федоров, а затем г. Полетика. Газета просуществовала недолго и была закрыта по распоряжению властей в 1915 г.»⁸ [Hoover, Пресса, л. 10].

¹ Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. C6N71. V. 2:2. Япония и КВЖД, л. 24.

² Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 28 апреля, с. 3.

³ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 13 апреля, с. 2.

⁴ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 13 апреля, с. 2.

⁵ Здесь и далее сохранена транскрипция источников.

⁶ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 10 июня, с. 1.

⁷ Харбинский Вестник, 1910, 5 января, с. 2.

⁸ Hoover Institution Archives. Archival Media. Evgenii Kristianovich Nilus. HE3290. C6N71. V. 2:2. Пресса.

Харбин остался привлекателен для разных форм сотрудничества. В частности, русские железнодорожники обменивались опытом с коллегами, приехавшими на отошедшую Японии Южную ветку КВЖД, получившую название Южно-Маньчжурская железная дорога. Японские железнодорожники приезжали в Харбин на стажировку. О некоторых фактах можно узнать «благодаря» инцидентам и происшествиям, освещавшимся в местной прессе. В феврале 1910 г. «Харбинский Вестник» сообщил: «Вчера в Старом Харине на мельнице г. Лобачева... произошла катастрофа... Взрывом котла убиты двое: японец и китаец, и тяжело ранены четверо: японец, китаец и двое русских»¹. Позднее газета привела больше подробностей: «Во время взрыва в отделении находились два японца от Южно-Маньчжурской жел. дороги, которые производили пробу отоплении углем»². Таким образом, после Русско-японской войны было налажено тесное взаимодействие и обмен опытом между японскими и русскими железнодорожниками в Маньчжурии.

Накануне Первой мировой войны в Харбине продолжали жить и работать японские медики. В 1914 г. в харбинских газетах печаталась реклама следующих японских медицинских заведений: «Опытный японский массажист Такеда», «Японский зубной врач Джен-тун-я-ша», «Японский д-р Ж. Нарита», «Японский зубной врач Х. Мацуура»³. В это время в Харбине расширилась сеть японских ателье и магазинов: «Японская дамская мастерская Кидзуки», «Японский портной и мастерская бамбуковых изделий», «Мужской японский портной Сакитакэ», «Штатский японский портной Киорицу», «Японский магазин Банзай, искусственные цветы, открытки и прочие японские товары»⁴.

К предвоенному времени относится появление в Харбине японских мастеров боевых искусств. Московский японовед А.М. Горбылев упоминает «преподавателя «Джиу-Джитсу» г. Сигиура» и утверждает: «В харбинской полицейской школе обучение дзюдо осуществлялось в интервале минимум с 1912 по 1916 г. ... За это время здесь сложился... коллектив преподавателей дзюдо» [Горбылев 2022, с. 35].

После начала войны в Европе, Россия и Япония окончательно стали союзниками, к их союзу позже присоединился Китай. Япония почти сразу после начала войны объявила Германии ультиматум с требованием передачи ей своих колоний в Китае. Ультиматум был поддержан японской общественностью. А в Харбине еще до объявления Японией войны Германии состоялась массовая манифестация японцев в поддержку России и других стран Антанты в войне против Германии.

С началом Первой мировой войны начался новый этап японского освоения КВЖД. Он характеризовался усилением позиций японского бизнеса в Северо-Восточном Китае, ростом числа японских предприятий и японского населения на КВЖД, в том числе в Харбине. Накопленный в период между Рус-

¹ Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 5 февраля, с. 3.

² Харбинский Вестник. Харбин. 1910, 6 февраля, с. 2.

³ Маньчжурский Курьер. Харбин. 1914, 8 ноября, с. 1.

⁴ Маньчжурский Курьер. Харбин. 1914, 8 ноября, с. 4.

ско-японской и Первой мировой войнами опыт проживания и работы японцев в Харбине позволил японской общине успешно развиваться в новых исторических условиях.

Заключение

Таким образом, японское присутствие в Харбине стало важным фактором общественно-политической, торгово-экономической и культурной жизни Китайско-Восточной железной дороги в период между Русско-японской и Первой мировой войнами. Японцы в Харбине были заняты в таких сферах, как торговля, медицина, развлечения, домашняя прислуга и др. Харбин стал местом развития сотрудничества в сфере народного образования, важной составляющей двухстороннего взаимодействия было сотрудничество в железнодорожной сфере. Не случайно, именно в Харбине было создано первое «Русско-Японское Общество». Именно японские представители среди представителей других стран наиболее последовательно поддерживали инициативы и начинания русских властей на КВЖД. Опыт русско-японского взаимодействия на КВЖД способствовал развитию двухстороннего сотрудничества во всех сферах и способствовал оформлению союзных отношений между Россией, Японией и Китаем в годы Первой мировой войны.

Библиографический список

Абеленцев В.Н. Легенда станции Харбин-Центральная — А.К. Крапивницкий // Легенды старого Харбина. Исторический путеводитель / под ред. А.П. Забияко. Благовещенск: Изд-во Амурского госуниверситета, 2022. С. 16—20.

Весь Харбин на 1926 г. Адресная и справочная книга. Издатель С.Т. Тернавский. Харбин: Типография КВЖД, 1926. 534 с.

Горбылев А.М. Дзюдо в школе полицейского надзора города Харбин: Неизвестная страница истории проникновения японской борьбы в Россию // Интеграция науки и спортивной практики в единоборствах: Материалы XXI Всероссийской с международным участием научно-практической конференции молодых ученых, посвященной памяти... Евгения Михайловича Чумакова (Россия, Москва, 16 февраля 2022 года) / под общ. ред. С.Е. Табакова. М.: Лика, 2022. С. 29—40.

Гончар В.В., Поволоцкий В.Д. Японское медицинское присутствие на территории строительства и эксплуатации КВЖД (1897—1922 гг.) // *Журнал Фронтирных Исследований*. 2023а. № 2. С. 115—132.

Гончар В.В., Поволоцкий В.Д. Японское зубоврачевание и его представители на Дальнем Востоке России (конец XIX — начало XX в.) // *Японские исследования*. 2023б. № 2. С. 6—17.

Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011. 156 с.

Иванов А.А., Кузнецов С.И. Деятельность политической полиции среди японцев на территории Иркутской губернии в конце XIX — начале XX века. Ч. II. Разведывательная деятельность на Дальнем Востоке и сотрудничество с Японией // *Вестник Бурятского научного центра СО РАН*. 2022. № 3 (47). С. 22—28.

Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: Наука. Главная редакция восточной литературы, 1991. 319 с.

Молодяков В. Россия и Япония: рельсы гудят. Железнодорожный узел российско-японских отношений (1891—1945). М.: АСТ, Астрель: Хранитель, 2006. 447 с.

Нестерова Е.И. Открытие Российского генерального консульства в Харбине: предыстория (1906—1907) // *Исторический курьер*. 2023. № 3 (29). С. 67—79.

Нилус Е.Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923 г.г. По поручению Правления О-ва и под редакцией Специальной Комиссии составил Агент Правления О-ва Е.Х. Нилус. Т. 1. Харбин: Типография Кит. Вост. жел. дор. и Тов-ва «Озо», 1923. 690 с.

Хохлов А.Н. Положение японцев на русском Дальнем Востоке. 1904—1905 гг. // *Вопросы истории*. 2010. № 4. С. 78—87.

Якименко Р.Н. Особенности контактов японцев и русских, проживавших в Маньчжурии в 1920—1940 гг. По материалам японских мемуаров // *Известия Восточного Института*. 2015. № 4 (28). С. 45—57.

References

Abelentsev, V.N. (2022). Legenda stantsii Kharbin-Tsentral'naya — A.K. Krapivnitskii [Legend of the Harbin-Central Station — A.K. Krapivnitsky]. In A.P. Zabayko (ed.), *Legendy starogo Kharbina. Istoricheskii putevoditel'* [Legends of Old Harbin. Historical Guidebook] (pp. 16—20). Blagoveshchensk: Amur State University. (In Russian).

Gonchar, V.V., Povolotsky, V.D. (2023a). Yaponskoe meditsinskoe prisutstvie na territorii stroitel'stva i ekspluatatsii KVZhD (1897—1922 gg.) [Japanese Medical Presence in the Territory of Construction and Operation of the CER (1897—1922)]. *Zhurnal Frontirnykh Issledovaniy* [Journal of Frontier Studies], 2, 115—132. (In Russian).

Gonchar, V.V., Povolotsky, V.D. (2023b). Yaponskoe zubovrachevanie i ego predstaviteli na Dal'nem Vostoke Rossii (konets XIX — nachalo XX v.) [Japanese Dentistry and Its Representatives in the Russian Far East (Late 19th — Early 20th Centuries)]. *Japanese Studies in Russia*, 2, 6—17. (In Russian).

Gorbylev, A.M. (2022). Dzyudo v shkole politseiskogo nadzora goroda Kharbin: Neizvestnaya stranitsa istorii proniknoveniya yaponskoi bor'by v Rossiyu [Judo in the Harbin Police Supervision School: An Unknown Page in the History of the Penetration of Japanese Wrestling Into Russia]. In S.E. Tabakov (ed.), *Integratsiya nauki i sportivnoi praktiki v edinoborstvakh: Materialy XXI Vserossiiskoi s mezhdunarodnym uchastiem nauchno-prakticheskoi konferentsii molodykh uchenykh, posvyashchennoi pamyati...*

Evgeniya Mikhailovicha Chumakova (Rossiya, Moskva, 16 fevralya 2022 goda) [Integration of Science and Sports Practice in Martial Arts: Proceedings of the 21st All-Russian Scientific-Practical Young Scholars' Conference With International Participation Dedicated to the Memory of... E.M. Chumakov (Russia, Moscow, February 16, 2022)]. Moscow: Lika. (In Russian).

Ivanov A.A., Kuznetsov S.I. (2022). Deyatel'nost' politicheskoi politsii sredi yaponsev na territorii irkutskoi gubernii v kontse XIX — nachale XX veka. Ch. II. Razvedyvatel'naya deyatel'nost' na Dal'nem Vostoke i sotrudnichestvo s Yaponiei [Activities of the Political Police Among the Japanese in the Irkutsk Province in the Late 19th — Early 20th Century. Part II. Intelligence Activities in the Far East and Cooperation with Japan]. *Vestnik Buryatskogo nauchnogo centra SO RAN*, 3(47), 22—28. (In Russian).

Khokhlov, A.N. (2010). Polozhenie yaponsev na russkom Dal'nem Vostoke. 1904—1905 gg. [The Situation of the Japanese in the Russian Far East. 1904—1905]. *Voprosy istorii*, 4, 78—87. (In Russian).

Melikhov, G.V. (1991). *Man'chzhuriya dalekaya i blizkaya* [Manchuria Far and Near]. Moscow: Nauka. (In Russian).

Molodyakov, V.E. (2006). *Rossiya i Yaponiya: rel'sy gudyat. Zheleznodorozhnyi uzel rossiisko- yaponskikh otnoshenii (1891—1945)* [Russia and Japan: The Rails Are Humming. The Railway Junction of Russian-Japanese Relations (1891—1945)]. Moscow: AST. (In Russian).

Nesterova, E.I. (2023). Otkrytie Rossiiskogo general'nogo konsul'stva v Kharbine: predystoriya (1906—1907) [Opening of the Russian Consulate General in Harbin: Prehistory (1906—1907)]. *Istoricheskii kur'er*, 3 (29), 67—79. (In Russian).

Nilus, E.K. (1923). *Istoricheskii obzor Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi. 1896—1923 g.g.* [Historical Review of the Chinese Eastern Railway. 1896—1923]. Vol. 1. Harbin. (In Russian).

Ves' Kharbin na 1926 g. Adresnaya i spravoch'naya kniga. (1926). [All of Harbin in 1926. Address and Reference Book]. Harbin: Tipografiya KVZhD. (In Russian).

Yakimenko, R.N. (2015). Osobennosti kontaktov yaponsev i russkikh, prozhivavshikh v Man'chzhurii v 1920—1940 gg. Po materialam yaponskikh memuarov [Features of Contacts Between the Japanese and Russians Living in Manchuria in the 1920—1940s. Based on Japanese Memoirs]. *Izvestiya Vostochnogo Instituta*, 4 (28), 45—57. (In Russian).

Zavetnaya mechta imperatora. K 120-letiyu nachala stroitel'stva Ussuriiskoi zheleznoi dorogi. Dokumenty i materialy. (2011). [The Emperor's Cherished Dream. On the 120th Anniversary of the Beginning of Construction of the Ussuri Railway. Documents and Materials]. Vladivostok: Dal'nauka. (In Russian).

Поступила в редакцию: 21.01.2025
Принята к публикации: 23.04.2025

Received: 21 January 2025
Accepted: 23 April 2025