



ПОЛИТИЯ

Л.Е.Бляхер, М.Л.Бляхер

ГОРОД В ТЕНИ ИМПЕРИЙ: ЖИЗНЬ, СМЕРТЬ И ПОСЛЕСМЕРТИЕ ИМПЕРСКОГО ГОРОДА ХАРБИНА¹

¹ Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и РЯИК (проект № 21-512-23004).

Леонид Ефимович Бляхер — доктор философских наук, профессор, зав. кафедрой философии и культурологии Тихоокеанского государственного университета (Хабаровск). Для связи с автором: leonid743342@mail.ru.

Михаил Леонидович Бляхер — кандидат социологических наук, старший преподаватель департамента менеджмента Санкт-Петербургской школы экономики и менеджмента Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» в Санкт-Петербурге. Для связи с автором: mblyaher@hse.ru.

Аннотация. Статья посвящена феномену имперских городов — структур, главная функция которых состоит в трансляции властного импульса из имперского центра на прилегающую к ним периферию, интеграции гетерогенного тела империи. Такие города выступают не столько результатом естественных агломерационных процессов, сколько политическими конструктами, позволяющими связать империю и одновременно учесть ее разнородность. Сегодня на огромном постсоветском пространстве имперские города исчезнувшей империи СССР (столицы бывших союзных республик, региональные, хозяйственные и военные центры) переживают период трансформации, который зачастую описывается как поглощение города окружающей его периферией. Сложность выявления основных детерминант такой трансформации и построения устойчивой модели для прогнозирования дальнейших изменений заключается в том, что этот процесс все еще далек от завершения. Это лишает исследователей возможности идентифицировать все группы факторов, которые могли или могут воздействовать на развитие имперского города вне влияния покинувшей его империи.

Путь к решению данной проблемы авторы видят в обращении к опыту имперского города, уже пережившего подобную эволюцию, а именно «русского Харбина». В статье описываются трансформации его внешнего облика, повседневных форм быта, властного распределения в городском пространстве, которые рассматриваются в качестве маркеров изменения транслируемых имперских смыслов. Наряду с общими для имперских городов востока России тенденциями («Европа для Азии»), выявляются и специфические для Харбина как имперского города за пределами империи. Демонстрируется, что созданная для трансляции властного импульса структура

имперского города способна транслировать и смыслы иной империи. Показано, что исчезновение «русского Харбина» как историко-культурного феномена не означает исчезновения имперского города, который возрождается каждый раз, когда политический центр начинает продуцировать смыслы, нуждающиеся в ретрансляции на гетерогенную территорию.

Ключевые слова: империя, опосредованная власть, трансляция властного импульса, имперский город, «русский Харбин», КВЖД, Маньчжурия

Одним из значимых процессов, протекающих сегодня на гигантском пространстве, которое занимала ранее советская империя, стало поглощение прежних имперских городов окружающей их периферией. Использование понятия «империя» в отношении СССР в данном случае не носит оценочного характера. Не вдаваясь в споры об имперской форме как особом политическом феномене, сошлемся на точку зрения Чарльза Тилли, которой мы следуем в настоящей работе. Речь идет об указании на специфический тип политики, предполагающей наличие единого и единственного источника смыслов (центр) и при этом допускающей значительную автономию отдельных локалов и непрямой контроль над территорией². Функция контроля, как и трансляция властного импульса, идущего из центра, и осуществляются из особой точки политического пространства, обозначенной нами термином «имперский город».

² Tilly 1997.

Под имперскими городами мы понимаем муниципии, которые не столько возникают в результате агломерационных процессов на прилегающей территории, сколько создаются империей с целью контроля над имперской окраиной. В имперском городе может присутствовать и местная элита, и элита «приезжая», представляющая имперский центр. Важнее другое: источником легитимности власти и местных, и пришлых выступает не территориальное сообщество, а центр. В то же время местная власть получает значительную автономию в обмен на лояльность и адекватную трансляцию продуцируемых центром смыслов. В подобных городах складывается иной, нежели на окружающей их территории, образ жизни, иные механизмы коммуникации, нередко он отличается от нее и в языковом отношении. Даже если властью наделяются местные элиты, важнейшей и наиболее статусной частью населения таких городов являются пришлые (имперские) люди³. При этом и сама лояльность местной власти, и реализация городом имперской функции обусловлены тем, что он изначально сконструирован в качестве элемента не местного политического или социально-экономического ландшафта, а имперского пространства и нуждается в нем для продолжения своего существования.

³ Бляхер 2015.

Именно такие города, как представляется, связывали, структурировали гигантское и разнородное тело советской страны (да и не только ее⁴).

⁴ См. Каснэ 2007.

К имперским городам можно отнести значительную часть столиц национальных республик СССР, особенно те, что возникли только

в XX столетии. Входили в их число и некоторые нестоличные города, игравшие всесоюзную роль. Не столь важно, шла ли речь о «здравнице», «кузнице» или «житнице». Эти города строились и существовали для того, чтобы каждый кусочек пространства империи был наполнен «теплом имперского центра», его смыслами, его целостностью. Даже если у них была хозяйственная функция (как правило, связанная не столько с местным, сколько с общесоюзным хозяйством), главный их смысл заключался не в ней. Это были прежде всего центры власти, и власти специфической. Они выступали своего рода агентами при центре-принципале⁵. В них располагалось местное начальство, чья легитимность задавалась из центра. Жили там и просто «имперские люди» (пришлые, не местные), работавшие на объектах, возникших по приказу из центра. Они тоже выполняли важнейшую имперскую функцию — служили проводниками правильного, имперского образа жизни. Именно там формировался так называемый «советский народ», и от туда транслировался соответствующий концепт.

⁵ См. Миллер 2004.

Конечно, их оторванность от периферии была относительной. Находясь в определенном пространстве с определенными социокультурными и хозяйственными традициями, имперские города переструктурировали их. В «имперскую» хозяйственную деятельность втягивалась часть местного населения, перенимался «городской» (более статусный, сулящий карьеру) образ жизни, социальные стратегии. Собственно, через такую полупериферию имперские города и воздействовали на свою хору. Обратное воздействие было минимальным. Показательно, что русскоязычное (преимущественно «имперское») население национальных республик довольно редко изучало местные языки. Напротив, пришедшие из периферии в город люди учили русский — язык власти, имперской коммуникации.

Сегодня, в изменившейся ситуации, имперские города претерпевают существенные трансформации. Меняется состав населения, перетекающего из окружающего пространства. Бывшие «имперские жители» по большей части уезжают, уступая место совсем другим людям, гораздо более тесно связанным с местным пространством, выстраивающим иные политические и хозяйственные структуры, иную повседневность. В принципе этот процесс и принято обозначать термином «этнизация»⁶, хотя аналогичные процессы могут проходить и без смены этноса — скажем, в имперских городах на территории бывшей РСФСР. Здесь, казалось бы, все понятно. Исчезает империя, деградируют и разрушаются конструкции, ее поддерживавшие. На руинах античных городов новые хозяева Европы пасут коз.

⁶ Дятлов 2015.

Но, в отличие от наследующих им государств⁷, империи — явление крайне устойчивое. Даже исчезнув в качестве актуального политического актора, они сохраняются во множестве форм, влияя на самые разные сферы человеческого бытия — от политических решений до повседневности⁸. Пусть в виде псевдоформы, они порой возрождаются, имитируя прежнюю, минувшую жизнь.

⁷ Каспе 2020.

⁸ Ильин 2013.

Имперские города не растворяются в окружающем пространстве, но сохраняют массу имперских черт, воспроизводятся в новых поколениях, почти не связанных с погибшей империей. Меняются смыслы прежних форм, появляются новые комбинации. Однако бывшие имперские города продолжают оставаться центрами силы, власти. Правда, другой силы и другой власти, но часто наследующей или отталкивающейся (что тоже форма наследования) от прежних, имперских форм. Эволюция имперских городов оказывается совсем не линейным процессом деградации и захвата городского пространства новыми людьми и новой (другой) политикой. Часто мы наблюдаем инерционное воспроизводство или даже возвращение некоторых имперских атрибутов. Изучение этого процесса позволяет лучше постичь особенности нарождающихся политий, предсказать направления дальнейшего их развития.

Однако исследование эволюции бывших имперских городов СССР затрудняется тем, что она еще идет, сопрягаясь со множеством случайных, временных обстоятельств, накладываясь на процесс нациестроительства, отталкивающийся от рухнувшей империи, на многочисленные и активно продвигаемые мифы о прежней периферии, бытующие в былом имперском центре, и мифологизированный образ центра, присутствующий на периферии⁹.

⁹ См. Бляхер 2004.

И здесь, как нам кажется, может помочь обращение к опыту имперских городов другой империи — той, которой наследовал СССР. В настоящей статье речь пойдет об одном из таких городов, а именно о «русском Харбине», который был создан в Маньчжурии в конце XIX в. с целью привязать ее к Российской империи, преобразовать чужое пространство в имперское. Разумеется, мы отнюдь не ставим перед собой задачу дать полное описание его истории. Нас будет интересовать, как эволюционировали в имперском и бывшем имперском городе Харбине образы и смыслы далекого имперского центра, какие формы они принимали, как трансформировались под воздействием внешнего окружения, как воспроизводились (и воспроизводятся) в новых поколениях. Но чтобы наши положения и выводы были понятны, все же разумно вкратце остановиться на истории возникновения и становления города на реке Сунгари.

«Русский Харбин» — становление имперского города

Харбин (первоначально станция Сунгари) возник в 1898 г. в связи со строительством Трансманьчжурской магистрали (будущей КВЖД)¹⁰. Выбор места для города определялся географическим положением и наличием водной артерии, по которой поступали строительные материалы, люди, продовольствие. Поэтому возводить его планировалось на левом берегу Сунгари, где удобнее было приставать судам. Однако, поскольку этот берег затоплялся в половодье, на первоначальном участке остался лишь небольшой район Затон, позже застроенный дачами горожан. Город же развивался на противоположном берегу¹¹. Но город был призван стать не только центром строительства железнодорожных

¹⁰ Крадин 2001: 18.

¹¹ Петров 1984.

путей. Предполагалось, что с помощью железной дороги гигантские территории к северу от Великой китайской стены будут мирно втянуты в Российскую империю¹².

¹² Дацышен 1996.

Именно это соображение, ставшее официальной доктриной, позволило министру финансов Сергею Витте проигнорировать мнение приамурского генерал-губернатора Сергея Духовского и его преемника Николая Гродекова, полагавших политически опасным возведение дороги на территории Китая и настаивавших на прокладке путей по берегу Амура¹³. Иными словами, уже на начальном этапе строительство КВЖД было не столько экономическим или логистическим, сколько политическим проектом, нацеленным на усиление позиций Российской империи на Дальнем Востоке. В этом плане «столица КВЖД» являлась важнейшим центром российского влияния.

¹³ Дубинина 2001.

Вместе с тем юридически железная дорога со всем ее имуществом была акционерным обществом, учрежденным Русско-Китайским банком (совместным российско-французско-китайским предприятием). Подобный (частный) характер управления строительством и самой железной дорогой был связан с необходимостью получить концессию от властей империи Цин¹⁴. Опасаясь иметь дело с правительствами стран, участвовавших в подавлении восстания ихэтуаней, империя Цин охотно шла на контакты с частными предприятиями из этих стран. Эта двойственность и создавала условия для опосредованной трансляции российского властного импульса. Ведь руководство формально частного акционерного общества утверждала высшая политическая власть в Санкт-Петербурге. В то же время, возглавляя коммерческое предприятие, должностные лица КВЖД часто руководствовались резонами, не совпадавшими с официальной политикой центра, и обладали существенной автономией.

¹⁴ Ковальчук 2016.

И все же, по крайней мере до поражения России в войне с Японией, силовая и политическая сторона строительства КВЖД преобладала. Идея распространить фактическую власть Российской империи на северные территории Китая, оставив дорогу в глазах Европы частным коммерческим предприятием (что соответствовало духу Боксерского протокола, которым завершилось восстание ихэтуаней¹⁵), казалась крайне привлекательной. В качестве столицы, места средоточия этой власти, и начал возводиться Харбин.

¹⁵ Дацышен 1996.

С невероятной скоростью в течение нескольких лет на полупустых берегах (где прежде было лишь несколько фанз и помещение старого винокуренного завода) возник город, точнее, ряд поселков, получивших общее название. На месте прежнего китайского поселения, выкупленного обществом КВЖД, появился первый поселок, состоявший из деревянных домов строителей железной дороги, а также административных служб.

Поскольку этот поселок, который впоследствии стали называть Старым Харбином или Старым городом, располагался в удалении от Сунгари, что было не вполне удобно при приеме грузов, идущих из

Приамурья, на берегу был построен второй поселок — Пристань, где находились склады и мастерские. Там селились не столько работники КВЖД, сколько предприниматели всех мастей, обслуживавшие строительство и строителей и предпочитавшие жить ближе к складам. Некоторое время спустя возник третий крупный поселок (будущий Новый город), куда переехало управление КВЖД, а также высшие административные и инженерные кадры дороги. Вокруг этих поселков складывались поселения поменьше, соединявшиеся с ними и между собой транспортными артериями. За строившейся железной дорогой, но вне полосы отчуждения (территорий прохождения железнодорожных путей и расположения железнодорожных станций, находившихся под юрисдикцией Российской империи) образовался китайский поселок Фудзядан. В нем проживали китайские мигранты из южных провинций, привлекавшиеся к строительству дороги и сопутствующих объектов. Они так или иначе втягивались в жизнь Харбина, выступая его полупериферией по отношению к основному населению Маньчжурии. В самые короткие сроки Фудзядан сравнялся с Харбином по числу жителей, а затем и превзошел его.

¹⁶ Там же.

¹⁷ Elleman and Kotkin (eds.) 2009: 22.

Ранняя история Харбина была далеко не безоблачной. Гигантская стройка разрушала сложившийся образ жизни местных жителей, часто лишая их привычных форм деятельности¹⁶. Не случайно железнодорожное полотно и поселки строителей стали первыми жертвами вспыхнувшего в самом начале прошлого столетия народного восстания. В июне-июле 1900 г. Харбин подвергся нападению отрядов ихэтуаней¹⁷. В 1902 г. в китайском поселке началась эпидемия чумы, частично перекинувшаяся на город. В годы Русско-японской войны Харбин был важнейшим опорным пунктом российских войск. Здесь находились тыловые службы, военные казармы, госпиталь. От них в Харбине остались поселки Корпусный городок, Госпитальный городок, Интендантский разъезд, позже заселенные работниками дороги, нижними чинами Заамурского военного округа и не особенно преуспевшими жителями города.

Не обошли Харбин и события первой русской революции. Правда, активных выступлений (забастовок, стачек и т.д.) там не было. Но агитация велась, в том числе и в размещенных в городе после Русско-японской войны воинских частях. Попытки военных и полицейских чинов перейти к репрессиям были блокированы администрацией КВЖД, заинтересованной в каждом работнике. Тем более что до 1907 г. полиция не только фактически, но и юридически находилась в подчинении управляющего железной дорогой.

Противостояние между администрацией КВЖД и военными, а позже и консулом Российской империи, по идее представлявшим политическую власть в городе, было постоянным вплоть до октябрьского переворота, когда управление КВЖД оказалось высшим и практически единственным властным актором на всей полосе отчуждения. Но и до этого наличие данного актора вносило в жизнь Харбина немалое своеобразие.

Конечно, и в других имперских городах востока России (Восточной Сибири, Приамурья) законы Российской империи трактовались

¹⁸ Ремнев 2013.

достаточно вольно, а местная власть пользовалась существенной автономией¹⁸. Однако в случае Харбина многие запретительные и дискриминационные правила не действовали и на официальном уровне — зато действовали льготы для переселенцев. В частности, на зону полосы отчуждения распространялись льготы, предусмотренные для Приамурского генерал-губернаторства (особые правила землепользования, послабления для торговли, освобождение от налогов и воинской повинности и др.). Отсутствовали и ограничения в отношении евреев, что привело к формированию в городе довольно многочисленной еврейской общины (свыше 7% населения к 1926 г.), представители которой занимали более половины важнейших позиций в городских хозяйственных структурах¹⁹. Подобная ситуация «корпоративного города», который к тому же периодически пользовался правом свободной торговли, и обусловила его бурное развитие в период, когда государственный интерес к Харбину и КВЖД был в значительной мере утрачен²⁰.

¹⁹ Кауфман 2008.

²⁰ Межуев 1997.

После поражения в Русско-японской войне, сделавшего реализацию первоначальных планов по втягиванию северокитайских территорий в тело Российской империи невозможной, на проект КВЖД обрушился поток критики. Зазвучали даже призывы его закрыть. Однако в конечном счете верх взяла другая точка зрения, и лоббировали ее именно торговые круги. Да, доставка товаров из европейской части страны по Транссибу и КВЖД обходилась почти в 10 раз дороже, чем по морю. Но наличие КВЖД сулило иные выгоды. По справедливому замечанию Владимира Дацышена, это был «своеобразный „Великий шелковый путь“ нового времени, за который боролись не для того, чтобы продавать свои товары, а для того, чтобы покупать без посредников и получать торговую ренту»²¹. В результате КВЖД, а вместе с ней и Харбин приобрели хозяйственный смысл. Впрочем, их политический смысл тоже в известной мере сохранился (транспортировка войск).

²¹ Дацышен 1996:
34.

²² Кротова 2010б.

Важно отметить, что хозяйственный смысл здесь тоже имел имперскую окраску²². С провалом проекта политического втягивания Маньчжурии в Россию был сделан упор на втягивание экономического, посредством переориентации ее хозяйства на русский рынок. Если на первом этапе Харбин отличала неразбериха с управляющими структурами и их соподчинением, то теперь власть на КВЖД стабилизировалась. Наместничество, возникшее ad hoc и вносившее изрядный вклад в чехарду властей в регионе, было ликвидировано. Главный управляющий дорогой практически получил права губернатора территории, а гражданское управление и полицейский надзор были делегированы его заместителям (которые, правда, подчинялись не только ему, но и соответствующим министерствам в столице).

Экономический проект оказался намного успешнее политического. Вплоть до 1917—1918 гг. Харбин развивался вполне мирно и достаточно активно. Множились частные (русские и смешанные, русско-китайские) концессии в самых разных частях Маньчжурии, население которой выросло почти в два раза (с чуть более 8 млн человек до 15 млн).

На деятельность, прямо или косвенно связанную с КВЖД и русским капиталом, все больше ориентировались и местные жители. Китайцы участвовали в строительстве моста через Сунгари и самой железной дороги, разводили скот, выращивали зерно и бобовые, работали в каменноугольных коях и на лесоповале. Многие из произведенного ими доставлялось по КВЖД в российское Приамурье и Забайкалье.

Харбин и вся полоса отчуждения стали своего рода индустриальными центрами, перерабатывающим цехом для сырья, производимого в Маньчжурии. Процветали мукомольная, винокуренная, маслобойная и добывающая промышленность, хлебная и винная торговля, лесная отрасль, ориентированные в значительной степени на российский рынок. Причем если первоначально лесные концессии служили для заготовки дров и шпал для дороги, то позже появились многочисленные обрабатывающие предприятия, активно использовавшие дешевый труд китайского населения. Продолжалась и традиционная для региона торговля мехами. Вдоль Сунгари возводились заводские корпуса самого разного назначения, вплоть до химического производства и верфей. Открылись частные банки, биржа и иные коммерческие структуры²³. Возникли первые образовательные учреждения, в том числе коммерческое училище, считавшееся лучшим средним учебным заведением в городе. Некоторые трения между российскими и маньчжурскими властями по поводу организации местного самоуправления и полицейского надзора на линии КВЖД, имевшие место ранее, к 1907 г. были преодолены²⁴.

²³ Романова 2018.

²⁴ Скрабневская 2017.

Застраивался и сам город. Новый Харбин обретал все черты административного центра с официальными зданиями Главного управления, железнодорожным вокзалом, резиденцией консула, особняками высших должностных лиц дороги, общественными сооружениями и т.д. Пристань превратилась в деловой центр города. Там появились многочисленные торговые центры, развлекательные заведения самого разного толка, частные финансовые учреждения, гостиницы. Старый же город и прилегавшие к нему поселки Алексеевка, Корпусный городок и др. стали местом проживания наиболее бедной части населения и частично нижних чинов Заамурского военного округа. Там преобладали деревянные строения, по улицам бродили домашние животные, которых держали местные жители. Возле Нового Харбина постепенно складывался престижный «спальный» район города — Мондягоу («Мондяговка» из мемуаров бывших харбинцев) с его частными домостроениями и доходными домами.

Заслуживают внимания особенности городского строительства и жилищной политики. Служащие КВЖД обеспечивались казенным жильем. Уровень жилья и его расположение зависели от должности. Для высших должностных лиц строили особняки с садом и хозяйственными постройками, для менее статусных работников — дома на две или четыре семьи, для мелких клерков — многоквартирные дома. Поскольку таких служащих было в Харбине около 10 тыс. человек, то с семьями они составляли едва ли не треть населения города.

Остальным жителям выделялись участки под застройку на условиях долгосрочной аренды. Здесь дифференциация была гигантской. Разбогатевшие предприниматели возводили в районе Пристани и Новом городе каменные дома и коммерческие здания в модном в то время стиле модерн (ар-нуво, неоклассицизм, необарокко и др.). В Старом городе и поселках, как уже говорилось, преобладали деревянные постройки. Были и многочисленные самострои, как правило саманные (п. Сунгарийский, или Нахаловка), с которыми безуспешно боролся муниципалитет.

Третье десятилетие XX в. оказалось для Харбина временем наплыва новых и необычных групп. И до этого доля родившихся в самом городе не достигала в его населении и 12%. Большую часть составляли приезжие, укоренившиеся и нередко преуспевшие на новом месте, но помнившие о месте исхода. Теперь к ним добавились беженцы, причем в количестве, значительно превышавшем число местных жителей²⁵. Собственно, этот период чаще всего и воспринимается (да и описывается) как эпоха «русского Харбина», одной из столиц русской эмиграции. Продолжительность этого периода оценивается по-разному. Некоторые связывают его окончание с заявлением Советским Союзом в 1924 г. своих прав на дорогу²⁶, другие продлевают до 1945 г. (разгром квантунской армии и ликвидация Маньчжоу-го)²⁷ и даже до «культурной революции» в Китае²⁸. У каждой из этих точек зрения есть основания. Каждая базируется на резких, часто радикальных трансформациях, связанных с изменением внешних политических условий существования города. В каждом случае можно говорить о его смерти. Вместе с тем показательно, что следы «русского Харбина» обнаруживаются и в 60-х, и в 80-х годах XX в.²⁹

Исследования «русского Харбина», число которых в последние десятилетия резко выросло, идут по трем направлениям. Первое направление вписано в контекст изучения русской эмиграции, «русского мира»³⁰. «Русский Харбин» рассматривается в общей рамке с «русским Парижем», «русским Берлином», «русской Прагой» и т.д.³¹ Казалось бы, подобный подход вполне обоснован. В Харбин, как и в Париж, Берлин и десятки других городов мира, бежали люди из взорванной революцией страны. Как и везде, они вынуждены были приспособливаться к новой реальности, новой жизни. В литературной и, шире, художественной жизни Харбина (а именно она и становится обычно предметом исследования³²) тон задавали эмигранты.

На раннем этапе костяк населения города составляли администрация и инженерный корпус КВЖД, военные Заамурского военного округа, деловые круги и рабочие-железнодорожники. Представителей свободных профессий было относительно немного. Ведь даже служащие Церкви и преподаватели коммерческого училища и железнодорожной гимназии числились работниками железной дороги, получая соответствующий объем льгот и жалование, более чем в два раза превосходившее то, на которое могли рассчитывать в метрополии, но при этом подчиняясь достаточно жестким правилам и стандартам КВЖД.

²⁵ *Забияко и др. 2015.*

²⁶ *Кротова 2010а.*

²⁷ *Кэвэн и Бернюкевич 2013.*

²⁸ *Крадин 2001: 36.*

²⁹ *Петров 1984.*

³⁰ *Воронова 2007.*

³¹ *Ипполитов 2018.*

³² *См., напр. Забияко А.П. и Забияко А.А. 2013.*

Эмигранты, особенно из далеких столиц, восполнили именно этот недостаток. Поэтому и в искусстве (прежде всего литературе) Харбина получили распространение привычные для эмигрантского творчества темы, духовные искания авторов, поэтика.

И все же «русский Харбин» качественно отличался от других центров эмиграции. Речь идет в первую очередь о том, что его население с самого начала было русским и состояло из подданных Российской империи. Важно и то, что население это находилось под управлением российской администрации и вплоть до 1917 г. руководствовалось, хотя и с известными оговорками, российским законодательством³³. Численность строителей и жителей Харбина — неэмигрантов составляла в 1913 г. 68,5 тыс. человек. Харбин того времени был довольно крупным по сибирским меркам городом, сравнимым с гораздо более старым Иркутском и превосходившим Хабаровск, Благовещенск и Владивосток³⁴.

Люди, бежавшие от ужасов гражданской войны и советизации Сибири, да и не только Сибири, попадали здесь не в инокультурную, а во вполне российскую среду. В Харбине продолжали хождение российские (царские) рубли, действовала российская администрация, функционировал Русско-Азиатский банк. Как вспоминала впоследствии жившая в городе в те годы Елена Берковская, «в Харбине было такое ощущение, что мы попали обратно в дореволюционную Россию. Харбин был очень русский город, а население — фантастическое, потому что там были русские люди, которые считали в ту пору, когда мы туда приехали, что они живут в России»³⁵.

Это отличие Харбина как центра эмиграции от иных ее столиц не могло не сказаться на общей картине социальной жизни города. Новые переселенцы не столько создавали отдельные структуры, сколько встраивались в существующие. Важно также, что после 1917 г. КВЖД и Транссиб перешли под управление Международного комитета при сохранении русской администрации. Наличие Международного комитета гарантировало жителям полосы отчуждения защиту их прав, несмотря на утрату экстерриториальности после введения на территорию КВЖД китайских войск³⁶. Иными словами, рассмотрение Харбина только в качестве одной из столиц эмиграции заведомо затушевывает его специфику. Оно оправданно, когда речь идет о судьбе конкретного деятеля культуры, посетившего город на Сунгари или сделавшего его местом своего пребывания. Но важнейшие черты «русского Харбина» как имперского города при таком угле зрения просто ускользают от взгляда исследователя.

Второе направление исследований «русского Харбина» включено в контекст анализа межкультурного взаимодействия, в основном русско-китайского³⁷. Для подобного рассмотрения тоже есть все основания. И в самом городе, и в непосредственной близости от него (поселки Фудзядян, Кусянтунь) проживали китайцы и маньчжуры, численно превосходившие пришельцев. Они составляли костяк прислуги в «русском Харбине», трудились на прокладке железнодорожных путей, строительстве моста через Сунгари. Постепенно появились и китайские

³³ Кротова 2010а.

³⁴ Дамешек (ред.) 2002: 137—139.

³⁵ Цит. по: Дубинина и Ципкин 1996: 72.

³⁶ Ма Вэйюнь 2019.

³⁷ См., напр. Кэвэнь и Бернюкевич 2013.

деловые круги, активно включавшиеся в деловые сети Харбина и селившиеся в «русских» районах. Такая поликультурность нашла отражение и во внешнем облике города — от помпезных официальных зданий и вычурного модерна домов коммерсантов, торговых центров и мест развлечения, часто использовавших в декоре китайские мотивы, до русских изб и саманных строений, напоминавших фанзы.

³⁸ Каретина 1984.

Однако при таком подходе от взгляда исследователя ускользает то обстоятельство, что вплоть до 1917 г., когда войска генерала Чжан Цзо-линя заняли Харбин, отменив экстерриториальность его жителей³⁸, задачей города оставалось утверждение русской власти и русской культуры в Маньчжурии, а не коммуникация с местным населением и взаимное обогащение культур.

Молодые харбинцы изучали английский, французский, немецкий языки, но изучали их в русских гимназиях и дошкольных учебных заведениях («детских маяках»). Интерес к восточным языкам долгое время проявляла лишь небольшая группа энтузиастов — выпускников Восточного института из Владивостока. Лишь позже в высших учебных заведениях стали открываться востоковедческие кафедры. Причем открывались они не столько по инициативе местных русских, сколько усилиями прибывшей в Харбин старой университетской профессуры. То есть для местных жителей даже обучение китайскому языку и культуре имело «европейский привкус». Напротив, состоятельные китайцы старались учить детей в русских гимназиях и позже в высших школах. По сути, непосредственная межкультурная русско-китайская коммуникация здесь проявлялась довольно слабо.

³⁹ Здесь прежде всего стоит упомянуть труды Андрея и Анны Забияко, Николая Крадина и Марии Кротовой, ссылки на которые имеются в тексте.

Третье направление — изучение повседневности и культурного наследия «русской Атлантиды»³⁹. Мы активно используем результаты подобного рода исследований, однако в качестве основного подхода к феномену «русского Харбина» этот угол зрения кажется нам слишком узким, поскольку предполагает акцент на уникальности города. Не отрицая такой уникальности, мы все же убеждены, что помещение «русского Харбина» в соответствующий контекст — необходимое условие действительно глубокого осмысления его истории и наиболее адекватной рамкой для анализа перипетий этой истории является именно концепция имперских городов. никоим образом не отменяя ни «русского», ни «полифонического», ни «эмигрантского» Харбина, данный ракурс позволяет зафиксировать особое место «восточного Парижа» в ряду эмигрантских столиц и вполне закономерное — в ряду имперских городов.

Более того, перипетии Харбина как имперского города дают нам возможность не просто увидеть трансформации Российской империи и ее послежизнь, но и понять неявные процессы, происходившие на той земле, где располагался город, то есть в Северном Китае (Маньчжурии). Маркером, позволяющим судить об этих трансформациях и процессах, и выступает образ России, который не только сообщал городу смысл, но и порождал внешние формы его функционирования — от архитектуры до властного распределения и жизненных стратегий населения.

**Образ России
в имперском
Харбине**

⁴⁰ Кэвэн и Берню-кевич 2013.

В истории «русского Харбина» достаточно четко просматриваются несколько периодов, характер которых определялся теми доминантами, которые задавали его развитие⁴⁰. Первый период (начало ему было положено самим основанием города, призванного служить столицей КВЖД) окончился с поражением России в Русско-японской войне, поставившим крест на идее мирного овладения Китаем через строительство железных дорог. Второй период охватывает 1906—1917 гг., когда при некотором ослаблении внимания Петербурга и петербургских политиков к Харбину и КВЖД началось активное освоение богатств Маньчжурии, хозяйственное втягивание ее в Россию. Собственно, в этот период Харбин и выполнял функции имперского города России. Следующие периоды — это уже умирание и послези́знь (как имперского города). Впрочем, здесь тоже обнаруживаются «имперские смыслы». Ведь Харбин как политическая структура создавался под их трансляцию. Другое дело, что смыслы эти часто были фантомными.

И для каждого периода характерен особый, собственный образ Родины, символ, вокруг которого объединялась русская община. Часто он воплощался не столько в появлении новых элементов в градостроительстве и архитектуре или новых форм повседневной жизни, сколько в наделении иными смыслами уже существующих.

⁴¹ Петров 1984: 24—29.

Первый этап в истории «русского Харбина», безусловно, имперский и политический. Еще не будучи построенным, город уже осознавался в этом качестве⁴¹. Однако скорость его возведения и наличие довольно многочисленного населения, занятого в иных областях, накладывали свой отпечаток. Так, в Старом городе, колыбели Харбина, долгие годы сохранялись временные постройки барачного типа. Более основательными были здания первоначально располагавшегося здесь управления КВЖД, но и они преследовали не столько символические, сколько утилитарные цели размещения необходимых служб. Даже проживание в этом районе Дмитрия Хорвата, занимавшего с 1903 г. пост управляющего КВЖД, не добавило ему ни блеска, ни новых престижных строений (кроме дома самого генерала). Деревянные постройки, немощеные улицы с пасущимся на них скотом, — таков был облик Старого Харбина и примыкавших к нему его поселков едва ли не до конца второго десятилетия XX в. По сути, Старый Харбин, Пристань и окружавшие их поселения развивались при минимальном присутствии государства. Показательно, что во время инспекции, проведенной муниципалитетом в начале 1920-х годов, обнаружилось, что 90% зданий там построены с грубыми нарушениями архитектурных и строительных стандартов⁴².

⁴² Крадин 2001: 60—76.

Гораздо больше символов империи было в Новом городе, ставшем административным центром Харбина. Стилистика капитальных строений (метко названная Алиной Ивановой «гарнизонной архитектурой»⁴³) там жестко задавалась альбомами типовых проектов, разработанными в Санкт-Петербурге. А поскольку армейские структуры были представлены в Харбине довольно скудно, их роль взяло на себя управление КВЖД, бывшее de facto правительством территории. В этом

⁴³ Иванова 2013: 27.

стиле были выстроены здания Главного управления железной дороги, Железнодорожного собрания, Русско-Китайского банка и практически всех административных служб, железнодорожный вокзал, резиденция консула Российской империи в Харбине, некоторые другие объекты. Угадывается он и в жилых строениях, предназначенных для служащих КВЖД. «Гарнизонная архитектура» («желтизна правительственных зданий») и символизировала принадлежность этой земли России, маркировала ее как часть России, причем России официальной, имперской.

⁴⁴ Гуменюк 2012.

Вторым элементом образа империи были церкви (всего в этот период было построено восемь храмов). Их внешний облик и стилистика были иными⁴⁴. В церковном строительстве Харбина тех лет доминировал русско-византийский стиль со сложным декором, отсылающим к «народной архитектуре» (официальная народность). Стандарты здесь тоже были заданы достаточно жестко. А статус церкви часто определялся тем образцом в метрополии, которому она следовала. Отметим, что инициатором храмового строительства в то время выступало управление железной дороги. Однако если официальные здания КВЖД располагались в основном в Новом городе, то церкви были распределены по всем крупным районам, маркируя пространство не просто как имперское, а как русское.

Но именно Главное управление КВЖД, судя по мемуарам харбинцев, осознавалось как главная власть. Именно дорога придавала смысл существованию города, олицетворяла собой Россию в Маньчжурии — и не только для служащих КВЖД. Наиболее доходный бизнес был связан с поставками для железной дороги. На высокие (вдвое выше, чем в метрополии) зарплаты работников КВЖД ориентировались содержатели кафе, ресторанов, театров, цирка, владельцы магазинов и т.д. Именно управление дороги выделяло участки под строительство жителям полосы отчуждения. Даже в тех случаях, когда предпринимательство не было связано с обслуживанием железной дороги или ее персонала (чайный экспорт, экспорт меховых изделий, деревообработка, мебельное производство и др.), сама его возможность зависела от КВЖД, как и безопасность вложений.

⁴⁵ Wolff 1999.

Интересы же дороги лежали прежде всего в хозяйственной плоскости, что часто приводило к тому, что здесь, в тени империи, практически за ее пределами, оказывалось разрешено то, что было запрещено в метрополии. Имперский смысл требовал хозяйственного освоения Маньчжурии Россией. Воротилы российского бизнеса в такую даль не шли. Зато в игру в изобилии включались игроки поменьше, создавая тот пласт экономически активного населения, которому город и был обязан американскими темпами роста, и превращая Харбин и всю территорию полосы отчуждения в либеральную альтернативу метрополии⁴⁵. По сути, здесь тестировались формы и механизмы взаимодействия хозяйства Российской империи с периферийными по отношению к ней хозяйственными системами, да и с экономическими лидерами того времени. Шесть иностранных консульств, открытых в Харбине к 1913 г., многочисленные французские, британские, американские и японские фирмы

в Маньчжурии (часто с долей русского капитала) обеспечивали условия для выработки принципов такого взаимодействия. Этот Харбин воплощался в частном домостроении, в архитектуре нежелезнодорожных публичных зданий и пространств.

В этой альтернативе тоже содержался образ России и образ империи, но образ специфический. Выше уже упоминалось об обилии вариаций модерна в стилистике городских зданий за пределами официоза. Конечно, частные строения следовали скорее стилю «сделай мне красиво». Но показательно, что и архитекторам, и их клиентам красивым казался стиль, отсылавший к Европе. Россия начала XX в. европеизировалась. Она еще не Европа, но, без сомнения, ею будет. И здесь, на диких азиатских землях, она представляла Европу с ее цивилизаторской миссией. Здесь Россия — европейская держава. Этот иной образ России, тоже вполне имперский, просматривался в стилистике зданий и улиц делового центра, в организации светской жизни верхушки КВЖД и торговой элиты города, во многом другом. Такая европейская Россия, которой самой судьбою суждено нести свет цивилизации в Азию, являлась другой стороной имперского образа, определявшего собой и дух, и смысл города на Сунгари. Но далеко не только его. По существу, именно этот образ одухотворял имперскую политику в Восточной Сибири и Приамурье, в Средней Азии и на Кавказе⁴⁶.

⁴⁶ См. Туровский 1996.

Мысль о предназначенности России для колонизации Азии звучала из уст чиновников и политиков, философов и ученых. Так, Петр Семенов, будущий Семенов-Тянь-Шанский, писал: «Богом избранная посредница между Западом и Востоком, получившая крещение в столице империи Востока, проведшая свое отрочество европейскою заложницею в плену у азиатского племени, переброшенная гениальною волею в среду европейского развития, она имеет равное сродство с Европою и Азиею, одинаково принадлежа обеим частям света. Оттого-то она и способнее других наций к выполнению роли, предназначенной ей географическим ее положением и историею»⁴⁷.

⁴⁷ Семенов 1855: 254 (цит по: Ремнев 2013).

Именно поэтому так много общего в облике «русского Харбина» и губернских центров Сибири, Дальнего Востока, да и других имперских городов на окраинах России. Во всяком случае, тех их частей, где использовался труд архитекторов. Каждый из них был не просто агентом метрополии, но Европой для Азии, причем русской Европой.

Конечно, географическое положение и иные обстоятельства накладывали свой отпечаток на каждый такой город. В Харбин и на КВЖД шло больше инвестиций, быстрее складывались состояния. Здесь уже в имперский период было больше европейцев и европейских денег. Соответственно, была возможность приглашать более именитых архитекторов. Да и сами образцы европейской архитектуры и европейской жизни были ближе в силу активной коммуникации с шанхайским селтльментом и Францией, одним из учредителей дороги. Важно и то, что, в отличие от восточносибирских и приамурских городов, здесь в избытке имелась дешевая рабочая сила (местного населения). Потому

харбинская «русская Европа» выходила более убедительной. Это отмечали уже первые гости Харбина в самом начале его строительства. «Некоторые называют Харбин маньчжурским Петербургом. Ну, до Петербурга ему еще далеко. Но здесь строится нечто особенное», — констатировал Петр Краснов, посетивший регион в 1901 г.⁴⁸ Иностранцы сравнивали Харбин с американскими городами, считая его вполне сопоставимым с ними по масштабу и тем огромным возможностям, которые он открывал перед переселенцами⁴⁹.

⁴⁸ *Цит. по: Bakich 1986: 129.*

⁴⁹ *Ibid.: 131.*

Британский журналист Бертран Патнэм Уил (Симпсон) описывал Харбин как город-загадку — европейский город на китайской земле, никак с этой землей не связанный⁵⁰. Сами же жители именовали его маньчжурским Парижем. Но именно это осознание себя Европой в Азии делало Харбин узнаваемым российским городом, похожим на десятки других городов империи, европейских для Азии. Это подчеркивали и русские журналисты, побывавшие на КВЖД, и консул США в Инкоу Генри Миллер⁵¹.

⁵¹ *Ibid.: 132.*

Впрочем, иностранцы (и не только иностранцы) обращали внимание и на вещи, неприятные для Харбина и харбинцев, такие как грязь и неустроенность городских окраин, царящие в городе грубость и разврат. Однако все это присутствовало и в сибирских городах и вряд ли могло удивить подданных империи, хлынувших в Харбин после ее крушения. Они попадали в русский город. Более того, в город осознаваемо имперский, содержащий в самом своем облике четко считаваемые образы империи и как центра силы, и как источника цивилизации.

Но поскольку значительная часть вновь прибывших ранее была ближе и к Европе, и к имперскому центру (выходцы из столиц и иных крупных городов страны), их статус в глазах местных жителей часто оказывался достаточно высоким. В этих условиях стали выстраиваться новые образы Родины, новые смыслы, отчасти включавшие в себя прежние, отчасти противостоящие им, где европейскость уже преобладала над имперским официозом.

Образ Родины в постимперском Харбине

Первые залпы октябрьских событий отозвались в далекой маньчжурской полосе отчуждения довольно своеобразно. Регулярные части Заамурского округа в самом начале Первой мировой войны отбыли на западный фронт. Им на смену пришли, по сути, иррегулярные отряды. В этих отрядах, а также среди не особенно многочисленной городской бедноты сторонников новой власти нашлось с избытком. И поскольку именно у них было оружие, управляющий дорогой Хорват счел за благо обратиться за помощью к китайцам. Силами армии генерала Чжан Цзо-линя, на тот момент контролировавшего Северный Китай, революционное движение было подавлено, и работа железной дороги продолжилась в прежнем порядке.

⁵² *См., напр. Петров 1984.*

По воспоминаниям харбинцев, на их повседневной жизни эти события практически не отразились⁵². Китайские власти вели себя мягко

и неуверенно. Реальная власть находилась в руках Главного управляющего железной дорогой. А вскоре возник Международный комитет по управлению КВЖД, в котором Россию представлял адмирал Александр Колчак. Войска стран, участвовавших в его создании, вошли на территорию полосы отчуждения, и ситуация полностью стабилизировалась⁵³. Гораздо более значимыми для города были события 1919—1920 гг., когда после разгрома армии Колчака туда хлынули беженцы, и Харбин, ранее не знавший ничего подобного, столкнулся с острым жилищным кризисом. В мемуарах Виктора Петрова даже упоминается об обращении муниципалитета к жителям Харбина с просьбой выделить в своих домах по комнате для размещения прибывших⁵⁴. Однако уже к началу 1921 г. силами муниципалитета и нового Главного управляющего КВЖД проблема была решена.

⁵³ *Ма Вэйюнь 2019.*

⁵⁴ *Петров 1984: 32.*

В тот период сформировались два типа имперских смыслов. Первый, шедший от гибнувшей империи, представители которой жаждали «тихой гавани», мечтая вырваться из ада гражданской войны, и проявился в упомянутом выше призыве муниципалитета к харбинцам помочь беженцам с решением жилищного вопроса. Был очевиден этот смысл и для самих новых переселенцев. Весьма показательны в этом плане впечатления о городе полковника Иосифа Ильина, прибывшего туда в это время: «Все тут живут великолепно, сыто и, что называется, без хлопот и забот. Прежде всего, сохраняется почти в полной неприкосновенности старый Харбин со всем его бытом, укладом жизни. <...> У нас в России, в Петербурге даже, и в мирное время не было такой обжорной, пьяной и обильной жизни, как здесь сейчас. <...> Быт прочен, жизнь устойчива и консервативна»⁵⁵.

⁵⁵ *Цит. по: Кротова 2010а: 229—231.*

Второй смысл, шедший от квазиимперии (Международного комитета), заинтересованной прежде всего в том, чтобы сделать КВЖД доходным предприятием, во многом был воплощен в фигуре нового управляющего КВЖД Бориса Остроумова. Прежний управляющий, пожилой Хорват, более всего ценивший спокойствие и личную выгоду, и раньше справлялся с делами не лучшим образом. Опоздание поездов на час и более было при нем нормой. Сокращение объема коммерческих перевозок в первые послереволюционные годы, задержки с оплатой или отказ от нее при транспортировке войск поставили КВЖД на грань банкротства. Вносила свою лепту в общую неразбериху и чехарда с бумажными деньгами (русскими и китайскими), стремительно обесценивавшимися⁵⁶. Но если во времена Российской империи доходность самой железной дороги, строго говоря, и не ставилась во главу угла, играя подчиненную роль по сравнению с экономической экспансией, то членам Международного комитета, чьи войска стояли в Китае и на сопредельных российских территориях, идея втягивания Маньчжурии куда-то была не особенно интересна. Они рассматривали КВЖД как актив, который должен приносить доход, компенсируя крайне затратную военную операцию на востоке России. Именно эту задачу и призван был решить Остроумов.

⁵⁶ *Мелихов 1997: 215—218.*

Пользуясь относительным избытком квалифицированных кадров, оказавшихся в Харбине, и не чураясь жестких методов, новый управляющий быстро наладил работу КВЖД. Был введен запрет на прием бумажных денег, обновлен и модернизирован подвижной состав дороги. Вдоль линии КВЖД открылись курорты (функционирующие и сегодня), что позволило превратить ряд маршрутов в туристические, тем самым компенсировав недостаток коммерческих перевозок. Немалое значение имел и отказ от многих «непрофильных активов», связанных с прежним властным импульсом (экономическим втягиванием Маньчжурии в Россию). Уже в 1921 г. убыточная в недавнем прошлом дорога принесла прибыль, которая росла весь период пребывания Остроумова в должности⁵⁷.

⁵⁷ *Аблова 2005.*

При Остроумове в городе, население которого за несколько лет выросло более чем втрое, началось массовое строительство, благоустройство общественных пространств. Размещение в Харбине новых жителей во многом определялось обстоятельствами их появления в городе, наличием или отсутствием капитала, статусом и образованием. Крупные банкиры и предприниматели, решившие перенести свою деятельность в безопасное место, строили или арендовали дома в Новом городе, Пристани и Мондягоу. Менее состоятельные, но активные предпочитали арендовать жилье в центре или строить его в расположенных неподалеку новых районах. Так возникли поселки Остроумовский и Гондаттьевский. Наименее обеспеченная часть селилась во временных деревянных или саманных строениях в отдаленных частях города. Строительство и ремонт шли по всему городу. Даже официальные здания КВЖД были обновлены и отремонтированы.

Новый облик города сформировался к середине 1920-х годов. Классические имперские черты в нем отошли на второй план, на первый же выдвинулся образ европейского города, построенного в духе модернизма и зарождавшегося функционализма. Но этот образ и эти смыслы не противостояли прежним, имперским. По сути, они продолжали в новых условиях смысл «Европа для Азии», причем «русская Европа». Эта «европейскость» в Азии отчетливо проступала не только в архитектуре, но и в повседневных практиках, а также в образовании, науке, литературе и искусстве.

Еще во времена Российской империи в Харбине было создано Педагогическое общество, однако, по признанию самих его членов, развитием образования тогда могли заниматься лишь отдельные энтузиасты и только «в форме досуга»⁵⁸. Теперь же начался подлинный его расцвет. Появилось множество начальных и средних учебных заведений, как частных, так и финансируемых железной дорогой, а также пять высших школ, где обучалось более двух тысяч студентов⁵⁹. Для политехнического института было переоборудовано здание, которое ранее занимал российский консул. Остальные вузы, в том числе открывшиеся чуть позже Высшие музыкальные курсы, действовали в арендуемых помещениях⁶⁰. Из зарубежных центров по числу русских

⁵⁸ *Лазарева и Шпилева 2011.*

⁵⁹ *Левитский 2019.*

⁶⁰ *Лазарева и Шпилева 2011.*

студентов Харбин уступал только Парижу. Но в Париже преподавали на французском языке, французские преподаватели. В Харбине же обучение велось на русском даже во многих китайских школах. Это тоже было важным элементом сохранения образа России для харбинцев.

В тот же период в городе было открыто несколько театров, наибольшей популярностью среди которых пользовался театр оперетты. Гастролировали мировые звезды (Федор Шаляпин, Сергей Лемешев), складывались творческие (литературные) группы, выходили местные газеты самого разного типа и направленности — от новостных листков до политических изданий. Впрочем, политика тогда не особенно интересовала харбинцев. Численность даже самых крупных политических объединений, включая Русский общевоинский и Монархический союзы, редко превышала несколько сотен человек. Принятие советского или китайского подданства после 1924 г., когда на КВЖД было запрещено работать лицам с иным гражданством, было не столько политическим актом, сколько способом сохранить место работы, принадлежность не просто к жизнеобеспечивающей структуре, но к основному властному пространству.

Оставаясь главной силой на территории, которая теперь именовалась Особым районом Восточных провинций, железная дорога выступала и главным символом России, символом русскости и одновременно европейскости. Но это был не единственный образ «России, которую мы потеряли». Хотя среди новых харбинцев было немало тех, кто сумел безболезненно встроиться в уже существовавшие в городе социальные сети, обеспечившие им защищенность, заметное число беженцев оказалось за пределами финансовых, культурных и производственных связей. Ведь от «красных» бежали далеко не только известные артисты, профессора, инженеры и финансовые воротилы. В съемных «углах», временных саманных постройках на окраинах Харбина ютились обыватели самого разного толка — домовладельцы, потерявшие дома, мелкие предприниматели, не успевшие спасти свои сбережения, и т.д.⁶¹

⁶¹ Левитский 2019.

Чтобы выжить, им приходилось формировать собственные социальные сети. Эти сети выстраивались вокруг другого образа России — страны глубоко религиозной, общинной, антибольшевистской. Носителями и проводниками этого образа явились прежде всего православные храмы, число которых в Харбине выросло более чем в два раза. Быстрое храмовое строительство было во многом связано с приездом в город массы священников, среди которых были известные богословы, проповедники и иерархи Церкви. Строили храмы тоже отнюдь не социальные аутсайдеры (чаеоторговец Илья Чистяков, владелец крупной торговой сети «Чурин и Ко» Алексей Бабинцев и др.). Но именно беднота составляла большую и самую активную часть паствы.

Изменилась и сама семантика храма. Образ «официальной народности» с его неовизантийскими элементами отодвинулся на второй план. Теперь храмы репрезентировали образ православной страны,

противостоящей безбожной новой власти в России. По мере ослабления позиций русской общины в Харбине этот образ становился ведущим. Складывались и общины иных конфессий и религий. В городе появились мечеть, костел, моленные дома протестантских общин. Наиболее активной в тот период была еврейская община с двумя синагогами, общинным советом, благотворительными учреждениями и собственной газетой⁶².

⁶² Стародубцева
2013.

Отметим, что репрезентации России (от либерально-европейской до православно-монархической), сохранение русскости и даже процветание Харбина обеспечивались тем, что он, как и вся территория КВЖД, находился в «тени» государства — точнее, государств. Первоначально это была «тень» Российской империи, центр которой располагался невероятно далеко, а властные интенции гасились расстоянием и расхождением позиций во властных верхах метрополии. Но наличие империи и осознание себя имперским городом обеспечивали Харбину и экстерриториальность в Китае, раздираемом в то время внутренними конфликтами, и ощущение своей личности, и возможность использовать средства государственных структур себе во благо.

Позже такую «тень» создавало наличие Международного комитета при сохранении русской администрации дороги и русского местного самоуправления. От особенно пристального внимания со стороны советского правительства русскую Маньчжурию заслоняла Дальневосточная республика. В 1922 г. ДВР не стало. Государства — члены Международного комитета вывели свои войска из региона. Стремление советской власти привести порядки в бывшей ДВР в соответствие установленными в остальной стране встречало растущее сопротивление местного населения. Крестьяне и казаки, те самые, чьи «партизанские отряды занимали города», стали уходить на таежные заимки, предпочитая взаимодействовать не с советскими закупочными конторами и фискальными службами, а с русскими жителями на другом (не советском) берегу Амура.

Но постепенно граница была перекрыта. Подразделения Красной армии совершали рейды на приграничные территории, что облегчалось выводом иностранных войск и отсутствием единства среди вооруженных сил Китая, где генералы-«милитаристы», Гоминьдан и коммунисты оспаривали власть над страной.

В этот момент большевистское правительство и вспомнило о КВЖД. По договору 1924 г. между СССР и китайскими властями дорога перешла под совместное их управление. Работать на ней теперь могли только граждане СССР и Китая. На первых порах такое изменение статуса не сильно сказалось на жизни харбинцев. В городе продолжали функционировать учебные и развлекательные заведения. Довольно мало изменился и состав железнодорожных служащих. Часть из них приняла советское подданство, часть — китайское. Не пожелавшие это делать были, правда, уволены, но в условиях хозяйственного подъема большинство из них нашло себе работу в частных фирмах. Тем не менее

именно тогда к харбинцам впервые стало приходить понимание того, что будущего у них нет. Не ко всем, но ко многим. В некогда неторопливый и консервативный город пришел конфликт (между теми, кто принял новую империю, СССР, и теми, кто продолжал ориентироваться на исчезнувшую Российскую империю). Местное (китайское) окружение все сильнее давило на бывший имперский город, вытесняя прежних «имперских людей» с наиболее престижных позиций.

Отъезд из Харбина, случавшийся и прежде, превратился в одну из значимых, хотя и не массовых социальных стратегий населения. Отпрыски состоятельных семей отправлялись учиться в другие страны, чтобы уже не возвращаться. Самые состоятельные ехали в Европу. Так, дети Иосифа Каспе, владельца отеля «Модерн», одной из визитных карточек Харбина, и ювелирного магазина, отучившись в Париже, приняли французское подданство⁶³. Менее состоятельные, но не бедные выбирали США или Австралию. За детьми следовали и родители. Уезжали видные инженеры, архитекторы, ученые, нашедшие работу в тех же США, Австралии, французском Вьетнаме и т.д. Но пока речь шла именно о наиболее обеспеченных и квалифицированных жителях «русского Харбина». Остальные оставались на месте. Оснований для бегства еще не было. Скорее, судя по мемуарам⁶⁴, было общее ощущение приближающегося конца, предотвратить который уже невозможно.

Причина очевидна. Исчезла «тьма». Теперь и Харбин, и КВЖД оказались видимыми для властного, государственного (советского и китайского) взгляда. Не столь важно, был ли этот взгляд дружественным или враждебным. Он был. И самим фактом своего существования разрушал принципы функционирования бывшего имперского города, возникшего в условиях опосредованной власти. Харбинцев судили по китайским законам китайские судьи. Китайские власти все чаще и активнее вмешивались в повседневность. Особость «особого района» ощущалась все слабее. Пропало чувство защищенности, росла преступность⁶⁵.

Массовый отъезд «русских» (самой разной этнической принадлежности) из Харбина начался уже в 1930-е годы, когда на территории КВЖД появился еще один властный актер, стремившийся стать главной и единственной силой в регионе, — Япония⁶⁶. Мировой кризис 1929—1933 гг. резко снизил доходность КВЖД, и в конце концов в СССР было принято решение продать дорогу, переставшую приносить прибыль, Маньчжоу-го — марионеточному государству, созданному Японской империей в оккупированной ею Маньчжурии.

После продажи дороги значительная часть харбинцев, принявших советское подданство, уехала в СССР. Несколько меньшая, но тоже немалая часть жителей «русского Харбина» отбыла в Шанхай и далее. По сути, это уже было окончание жизни «русского Харбина», превратившегося из имперского города в «свободный» (оставаясь при этом русским по культуре, образу жизни, языку). Япония строила другую империю,

⁶³ Стародубцева 2013.

⁶⁴ См., напр. Bakich 1986; Мелихов 1997.

⁶⁵ Довольно показательно в этом плане так называемое «дело Каспе». Сын владельца отеля «Модерн» Семен Каспе во время визита в Харбин стал жертвой вымогателей, связанных с Всероссийской фашистской партией (образована в 1931 г.). Происшествие получило широкий резонанс. Под давлением французского консула преступникам были вынесены жесткие приговоры, но три года спустя все они были амнистированы японской администрацией.

⁶⁶ Аурилене и Потапова 2004.

и ее имперский город находился в Чан-Чуне (Синьцзине), столице Маньчжоу-го. Но его послежизнь растянулась на два десятилетия.

⁶⁷ Крадин 2001: 84. Николай Крадин не случайно говорит о позитивном влиянии эпохи Маньчжоу-го на облик Харбина⁶⁷. С точки зрения градостроительства так оно и было. Именно в это время начал осуществляться (хотя и не был закончен) проект «Великий Харбин». Благоустраивались пространства между районами, укладывался асфальт и т.д. В этой ситуации основой «русскости» в городе становится церковная архитектура, оттесняя все иные образы России на обочину. Если в имперский период церкви были одним из элементов официального города, а в постимперский — средоточием лично значимой части бытия харбинцев, то теперь храм вновь обретает политическую значимость и официальность.

⁶⁸ Du Bois 2008. Причин здесь можно усмотреть несколько. Первая и очевидная: главной идеологической структурой Маньчжоу-го было Общество согласия⁶⁸, опиравшееся на официальную доктрину Японской империи — «согласие народов». Собственно, империя и мыслилась как соглашение народов о совместном проживании при лидерстве Японии. Возглавляли же народы, заключившие соглашение, религиозные лидеры. Именно они и становились главами общин — во всяком случае, в глазах японских патронов.

Не менее важным представляется и то обстоятельство, что обрушившиеся на «свободный Харбин» хозяйственные неурядицы, вызванные жестким регулированием всех видов деятельности и сокращением возможностей для экономической активности, делали все деловые и культурные сети, в которых прежде формировалась солидарность, слабыми или просто фиктивными. Уезжали люди, распадалась связи. Соответственно, возрастало значение сетей, складывавшихся вокруг религиозных центров.

Но была и третья причина, имевшая имперскую (Японской империи) подоплеку. Подобные сети, как и большая часть антисоветских организаций эмигрантов, пользовались прямой поддержкой со стороны администрации Маньчжоу-го и стоявшей за ней Японии, рассматривавшей харбинских (и вообще маньчжурских) русских в качестве антитезы новой России — СССР и противовеса нелояльным китайцам, не желавшим мириться с японским владычеством.

⁶⁹ Кротова 2015. Тем не менее отток увеличивался, охватывая все более широкие слои харбинцев. Помимо постоянных военных столкновений на территории Маньчжурии, не обходивших стороной и линию КВЖД, хозяйственных проблем, гиперрегулирования, тому способствовала и насильственная политизация, которой подверглись жители города. Все служащие, в том числе школьные учителя и библиотекари, теперь должны были состоять в прояпонских политических союзах, а молодые люди старше 19 лет в принудительном порядке включались в «боевые организации». Подобная антисоветская и антикитайская направленность и стала новым имперским смыслом существования «русского Харбина»⁶⁹. Не

принимавшие этот смысл и не готовые хотя бы имитировать свою приверженность ему были вынуждены бежать или попадали под санкции репрессивного аппарата новой империи.

Именно этот смысл послужил формальным основанием для масштабных репрессий по отношению к русскому («белогвардейскому» в терминах НКВД) населению Маньчжурии со стороны вошедших в нее в 1945 г. советских войск.

* * *

Создание КНР, по сути, положило конец «русскому Харбину». Отталкивание новых коммунистических властей Китая от «темного прошлого» стало и отрицанием русского наследия в бывшем «особом районе». Осложнение советско-китайских отношений лишь усугубило этот процесс. Остались лишь реликты — несколько зданий, сохранившихся с прежних времен, до сих пор знаменитые в Китае харбинские сорта мороженого и пива, некогда созданные русскими предпринимателями, да еще слово «сайка» — как региональное обозначение хлеба.

Казалось, «русский Харбин» уйдет окончательно, превратится в тающий след исчезнувшей эпохи. Но стоило лишь измениться контексту, как он проявился, подобно изображению на старом негативе. Стремление северных провинций Китая («ржавого пояса») найти свою изюминку в конкуренции с гораздо более богатыми южными и юго-восточными провинциями уже в 90-х годах XX в. привело к попыткам возродить, пусть внешне, «русский Харбин». В Харбине восстанавливаются «русские» улицы (по иронии судьбы одну из таких улиц харбинцы в свое время называли «китайской»), церкви и «русские дачи». Именно они придают туристическую привлекательность провинциальному Харбину в глазах всей Восточной Азии. В новых приграничных городах (Хейхэ, Фуюане и некоторых других) угадывается китайское прочтение архитектуры «русского Харбина». В отсутствие русских харбинцев, в совершенно новых условиях всплывает «Желтороссия» — уже в качестве смысла новой политики, политики «пояса и пути»⁷⁰. Русская и китайская Россия вглядываются друг в друга с противоположных берегов Амура. Какие новые смыслы возникнут в этом вглядывании, покажет будущее.

⁷⁰ Ефременко 2018.

Кейс Харбина как имперского (русского) города не завершен, как, похоже, не завершатся так просто и кейсы других имперских городов в иных империях. Они могут отступить в тень, затаиться. В них меняется состав жителей, меняется власть. Но то, как они сконструированы, как задана смысловая структура этих точек политического пространства, проявляется до тех пор, пока остается потребность в конструировании «воображаемых сообществ», пока смыслы, порождаемые политическим центром (не столь важно, каким именно), нуждаются в ретрансляции на удаленную территорию.

Библиография

- Аблова Н.Е. (2005) *КВЖД и российская эмиграция в Китае: Международные и политические аспекты истории (первая половина XX века)*. М.: Русская панорама.
- Аурилене Е.Е. и И.В.Потапова. (2004) *Русские в Маньчжоу-Ди-Го: «Эмигрантское правительство»*. Хабаровск: Хабаровский пограничный институт ФСБ РФ.
- Бляхер Л.Е. (2004) «Политические мифы Дальнего Востока» // *Полис. Политические исследования*, № 5: 28—39. URL: <https://www.politstudies.ru/files/File/2004/5/Polis-2004-5-Blyakher.pdf> (проверено 03.09.2021).
- Бляхер Л.Е. (2015) «Этнизация и вторичная русификация пространства „имперских“ городов (Случай Душанбе)» // *Политея*, № 3 (78): 75—90. URL: [http://politeia.ru/files/articles/rus/Blyakher_Politeia-2015-3\(78\).pdf](http://politeia.ru/files/articles/rus/Blyakher_Politeia-2015-3(78).pdf) (проверено 03.09.2021).
- Воронова Е.В. (2007) «Человек в системе аксиологических координат повседневной культуры русской эмиграции» // *Вестник Костромского государственного университета*, т. 13, № 2: 189—193.
- Гуменюк А.Н. (2012) «Омск-Владивосток. „Русский стиль“ в архитектуре провинции второй половины XIX — начала XX века» // *Омский научный вестник*, № 5: 240—249.
- Дамешек Л.М., ред. (2002) *Иркутск в панораме веков: Очерки истории города*. Иркутск: Восточносибирская издательская компания.
- Дацьшен В.Г. (1996) *Русско-китайская война: Маньчжурия 1900 г. Ч. 1: Боевые действия на сухопутном фронте*. СПб.: Альманах «Цитадель».
- Дубинина Н.И. (2001) *Приамурский генерал-губернатор Н.И. Гродеков*. Хабаровск: Издательский дом «Приамурские ведомости».
- Дубинина Н.И. и Ю.Н.Ципкин. (1996) «Об особенностях дальневосточной ветви российской эмиграции (На материалах Харбинского комитета помощи русским беженцам)» // *Отечественная история*, № 1: 70—84.
- Дятлов В.И. (2015) «Этнизация общественного пространства: причины и механизмы процесса» // *Вестник Томского государственного университета. История*, № 5 (37): 9—15. URL: [http://journals.tsu.ru/uploads/import/1306/files/5_\(37\)_009.pdf](http://journals.tsu.ru/uploads/import/1306/files/5_(37)_009.pdf) (проверено 03.09.2021).
- Ефременко Д.В. (2018) «Сопряжение китайской инициативы „Экономический пояс Шелкового пути“ и интеграционного проекта „Евразийский экономический союз“ в контексте трансформаций современного мирового порядка» // *Китай в мировой и региональной политике: История и современность*, № 23: 29—41.
- Забияко А.А., А.П.Забияко, С.С.Левашко и А.А.Хисамутдинов. (2015) *Русский Харбин: опыт жизнестроительства в условиях дальневосточного фронта*. Благовещенск: Амурский государственный университет. URL: https://irbis.amursu.ru/DigitalLibrary/AmurSU_Edition/7320.pdf (проверено 01.09.2021).

Забияко А.П. и А.А.Забияко. (2013) «Исторический опыт Гражданской войны в произведениях писателей-эмигрантов русского Харбина» // *Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке*, № 5 (25): 123—130.

Иванова А.П. (2013) *Стилистический анализ. Региональный аспект*. Хабаровск: Изд-во ТОГУ.

Ильин М.В. (2013) «Имперская форма и политические порядки различной эволюционной сложности» // *Политическая наука*, № 3: 98—116.

Ипполитов С.С. (2018) «„Ревниво оберегая чистоту семейного очага“: культура повседневности эмигрантской семьи (1920—1930-е годы)» // *Вестник Московского государственного университета культуры и искусств*, № 2 (82): 52—64. URL: [http://vestnik.mgik.org/arkhiv-zhurnala/maketVM/2018-2\(82\)VESTNIK_MGUKI.pdf](http://vestnik.mgik.org/arkhiv-zhurnala/maketVM/2018-2(82)VESTNIK_MGUKI.pdf) (проверено 01.09.2021).

Каретина Г.С. (1984) *Чжан Цзолин и политическая борьба в Китае в 20-е годы XX в.* М.: Наука.

Каспэ С.И. (2007) *Центры и иерархии: пространственные метафоры власти и западная политическая форма*. М.: МШПИ.

Кауфман Т. (2008) «Китай и евреи» // *Бюллетень Игуд Иоцей Син*, № 396: 76.

Ковальчук А.М. (2016) «Статус Китайской Восточной железной дороги: формально-юридический и фактический аспекты» // *Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке*, № 1: 42—49.

Крадин Н.П. (2001) *Харбин — русская Атлантида*. Хабаровск: Изд-во А.Ю.Хворова.

Кротова М.В. (2010а) «„Встреча с родиной“ в мемуарах реэмигрантов из Китая» // Данилевский А., ред. *Мемуары в культуре русского зарубежья*. М.: Флинта; Наука: 227—239.

Кротова М.В. (2010b) *Харбин — центр русского влияния в Маньчжурии (1898—1917 гг.)*. СПб.: Изд-во Санкт-Петербургского государственного университета экономики и финансов.

Кротова М.В. (2015) «Особенности создания и функционирования государства Маньчжоу-Го (1932—1945 гг.)» // Митупов К., ред. *Государственность народов Внутренней Азии (XX век)*. Прага: Vědecko vydavatelské centrum «Sociosféra-CZ»: 162—189.

Кэвэнь В. и Т.В.Бернюкевич. (2013) «Факторы, этапы становления и развития русской культуры Харбина» // *Вестник Забайкальского государственного университета*, № 5: 105—109.

Лазарева С.И. и А.Н.Шпилева. (2011) «Русские школы и вузы в Маньчжурии 20—30-е гг. XX в.» // *Россия и АТР*, № 4: 10—20.

Левитский В.В. (2019) *История в мифах и воспоминаниях: Вокруг КВЖД*. Харьков: ПАРК. URL: http://dspace.univer.kharkov.ua/bitstream/123456789/15855/2/%D0%98%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F_%D0%9A%D0%92%D0%96%D0%94.pdf (проверено 01.09.2021).

Ма Вэйюнь. (2019) «Китайско-восточная железная дорога в период международного совместного управления в 1917—1922 гг.» // *Историческая и социально-образовательная мысль*, т. 11, № 3: 54—65.

Межуев Б.В. (1997) «Понятие „национальный интерес“ в российской общественно-политической жизни» // *Полис. Политические исследования*, № 1: 5—31.

Мелихов Г.В. (1997) *Российская эмиграция в Китае (1917—1924 гг.)*. М.: ИРИ РАН.

Миллер А.И. (2004) «Империя и современный мир — некоторые парадоксы и заблуждения» // *Политическая наука*, № 3: 4—11.

Петров В.П. (1984) *Город на Сунгари*. Вашингтон: Издание Русско-Американского исторического общества.

Ремнев А.В. (2013) «Геополитические и национальные компоненты российской имперской политики на Дальнем Востоке (1905—1917 гг.)» // *Сибирская Заимка: История Сибири в научных публикациях*, 28.04. URL: <https://zaimka.ru/remnev-fareast/> (проверено 01.09.2021).

Романова Г.Н. (2018) «Состояние промышленности российского предпринимательства в Северо-Восточном Китае после Октябрьской революции» // *Тамозженная политика России на Дальнем Востоке*, № 1 (82): 76—85. URL: http://vfirta.customs.ru/vfirta/images/stories/journal_2018-1_07romanovs.pdf (проверено 01.09.2021).

Семенов П.П. (1855) «Обозрение Амура в физико-географическом отношении» // *Вестник РГО*, ч. 15, отд. 2: 227—254.

Скрабневская Е.С. (2017) «К вопросу об организации местного самоуправления в полосе отчуждения КВЖД» // *В мире науки и инноваций: Сборник статей международной научно-практической конференции*. Уфа: Аэтерна: 178—184.

Стародубцева Н.С. (2013) «История еврейской общины Харбина» // *Вестник Амурского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки*, № 60: 15—26.

Туровский Р.Ф. (1996) «Русская геополитическая традиция» // *Вестник Московского университета. Серия 12: Политические науки*, № 5: 51—64.

Bakich O. (1986) «A Russian City in China: Harbin before 1917» // *Canadian Slavonic Papers*, vol. 28, no. 2: 129—148.

DuBois Th.D. (2008) «Rule of Law in a Brave New Empire: Legal Rhetoric and Practice in Manchukuo» // *Law and History Review*, vol. 26, no. 2: 285—317. URL: https://www.academia.edu/225516/_2008_Rule_of_Law_in_a_Brave_New_Empire_Legal_Rhetoric_and_Practice_in_Manchukuo (accessed on 01.09.2021).

Elleman A.B. and S.Kotkin, eds. (2009) *The Manchurian Railways and the Opening of China: An International History*. Armonk (NY): M.E.Sharpe.

Kaspe S.I. (2020) «This Is not a Centre: Post-Soviet States in the Quest for Political Values» // Filippov A., N.Hayoz, and J.Herlth, eds. *Centres and Peripheries in the Post-Soviet Space: Relevance and Meanings of a Classical Distinction*. Bern: Peter Lang: 43—61.

Tilly Ch. (1997) «How Empires End» // Barkey K. and M. von Hagen, eds. *After Empire: Multiethnic Societies and Nation-Building: The Soviet*

Union and the Russian, Ottoman and Habsburg Empires. Boulder, Oxford: Westview Press: 1—11.

Wolff D. (1999) *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898—1914.* Stanford: Stanford University Press.



L.E.Bliakher, M.L.Bliakher
**A CITY IN THE SHADOW OF EMPIRES:
LIFE, DEATH AND AFTERLIFE
OF THE IMPERIAL CITY OF HARBIN⁷¹**

Leonid E. Bliakher — Doctor of Philosophy; Professor; Head of the Department of Philosophy and Cultural Studies, Pacific State University (Khabarovsk). Email: leonid743342@mail.ru.

Mikhail L. Bliakher — Ph.D. in Sociology; Senior Lecturer at the Department of Management, St Petersburg School of Economics and Management, HSE University (St Petersburg). Email: mblyaher@hse.ru.

⁷¹ The research was funded by the Russian Foundation for Basic Research (RFBR) and Foundation “For Russian Language and Culture” (FRLC). Project No. 21-512-23004.

Abstract. The article is devoted to the phenomenon of imperial cities — structures, the main function of which is to transmit power impulse from the imperial center to its adjacent periphery, linking the heterogeneous body of the empire. Such cities are not merely a result of natural agglomeration processes, but rather they represent political constructs that make it possible to hold the empire together and at the same time take into account its heterogeneity. Today, in the vast post-Soviet space, the imperial cities of the vanished empire of the USSR (capitals of the former Soviet republics, regional, economic and military centers) are undergoing a period of transformation, which is often described as the absorption of the city by its surrounding periphery. It is difficult to identify the main determinants of such transformation and build a stable model for predicting further changes, because even today this process is far from being complete, which makes it impossible for researchers to reveal all groups of factors that could impact the development of an imperial city outside the influence of the empire that left it.

To solve this problem, the authors turn to the experience of the imperial city, which has already undergone a similar evolution, the so called “Russian Harbin”. The article describes the transformations of the external appearance of the city, daily household routines, power distribution in the urban space, which are considered to be markers of change in the meanings of

the imperial signals. Along with the trends that are common to the imperial cities of the East of Russia (“Europe for Asia”), there are also trends that are specific to Harbin as an imperial city outside the empire. The article demonstrates that the structure of the imperial city, which was created to transmit power impulse, is capable of transmitting the meanings of another empire. The authors show that the disappearance of the “Russian Harbin” as a historical and cultural phenomenon does not mean the disappearance of the imperial city, which comes back to life every time the political center begins to produce meanings that need to be relayed to a heterogeneous territory.

Keywords: empire, mediated power, transmission of power impulse, imperial city, “Russian Harbin”, Chinese Eastern Railway, Manchuria

References

- Ablova N.E. (2005) *KVZhD i rossijskaja emigratsija v Kitae: Mezhdunarodnye i politicheskie aspekty istorii (pervaja polovina 20 veka)* [Chinese Eastern Railway and Russian Emigration to China: International and Political Aspects of History (the First Half of the 20th Century)]. Moscow: Russkaja panorama. (In Russ.)
- Aurilene E.E. and I.V.Potapova. (2004) *Russkie v Man'chzhou-Di-Go: "Emigrantskoe pravitel'stvo"* [Russians in Manchukuo: “Emigrant” Government]. Khabarovsk: Khabarovskij pograničnyj institut FSB RF. (In Russ.)
- Bakich O. (1986) “A Russian City in China: Harbin before 1917” // *Canadian Slavonic Papers*, vol. 28, no. 2: 129–148.
- Blyakher L.E. (2015) “Etnizatsija i vtorichnaja rusifikatsija prostranstva „imperskikh“ gorodov (sluchaj Dushanbe)” [Ethnicization and Secondary Russification of “Imperial” Cities Space (Case of Dushanbe)] // *Politeia*, no. 3 (78): 75–90. URL: [http://politeia.ru/files/articles/rus/Blyaher_Politeia-2015-3\(78\).pdf](http://politeia.ru/files/articles/rus/Blyaher_Politeia-2015-3(78).pdf) (accessed on 03.09.2021). (In Russ.)
- Blyakher L.Ye. (2004) “Politicheskie mify Dal'nego Vostoka” [Political Myths of the Far East] // *Polis. Politicheskie issledovanija* [Polis. Political Studies], no. 5: 28–39. URL: <https://www.politstudies.ru/files/File/2004/5/Polis-2004-5-Blyakher.pdf> (accessed on 03.09.2021). (In Russ.)
- Dameshek L.M., ed. (2002) *Irkutsk v panorame vekov: Očerki istorii goroda*. Irkutsk: Vostochnosibirskaja izdatel'skaja kompanija. (In Russ.)
- Datsyšen V.G. (1996) *Russko-kitajskaja vojna: Man'chzhurija 1900 g. Ch. 1: Boevye dejstvija na sukhoputnom fronte* [Russian-Chinese War: Manchuria 1900. Part 1: Fighting on the Land Front]. St Petersburg: Al'manakh “Tsitadel”. (In Russ.)
- Dubinina N.I. (2001) *Priamurskij general-gubernator N.I.Grodekov* [Amur Governor-General N.I.Grodekov]. Khabarovsk: Izdatel'skij dom “Priamurskie vedomosti”. (In Russ.)
- Dubinina N.I. and Yu.N.Tsipkin. (1996) “Ob osobennostjakh dal'nevostočnoj vetvi rossijskoj emigratsii (Na materialakh Kharbinskogo komiteta pomoshchi russkim bezhentsam)” [About the Peculiarities of the Far Eastern Branch of Russian Emigration (On the Materials of the Harbin Russian Refugees

Assistance Committee)] // *Otechestvennaja istorija* [Russian History], no. 1: 70—84. (In Russ.)

DuBois Th.D. (2008) “Rule of Law in a Brave New Empire: Legal Rhetoric and Practice in Manchukuo” // *Law and History Review*, vol. 26, no. 2: 285—317. URL: https://www.academia.edu/225516/_2008_Rule_of_Law_in_a_Brave_New_Empire_Legal_Rhetoric_and_Practice_in_Manchukuo (accessed on 01.09.2021).

Dyatlov V.I. (2015) “Etnizatsija obshchestvennogo prostranstva: prichiny i mekhanizmy protsessa” [The Ethnicization of Public Space: Reasons and Mechanisms of the Process] // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istorija* [Tomsk State University Journal of History], no. 5 (37): 9—15. URL: [http://journals.tsu.ru/uploads/import/1306/files/5_\(37\)_009.pdf](http://journals.tsu.ru/uploads/import/1306/files/5_(37)_009.pdf) (accessed on 03.09.2021). (In Russ.)

Efremenko D.V. (2018) “Soprjazhenie kitajskoj initsiativy „Ekonomiceskij pojas Shelkovogo puti“ i integratsionnogo proekta „Evrazijskij ekonomiceskij sojuz“ v kontekste transformatsij sovremennogo mirovogo porjadka” [Conjunction of China’s Silk Road Economic Belt Initiative and the Eurasian Economic Union Integration Project in the Context of Contemporary World Order Transformations] // *Kitaj v mirovoj i regional’noj politike. Istorija i sovremennost’* [China in World and Regional Politics: History and Modernity], no. 23: 29—41. (In Russ.)

Elleman A.B. and S.Kotkin, eds. (2009) *The Manchurian Railways and the Opening of China: An International History*. Armonk (NY): M.E.Sharpe.

Gumenyuk A.N. (2012) “Omsk-Vladivostok. „Russkij stil“ v arkhitekture provintsii vtoroj poloviny 19 — nachala 20 veka” [Omsk-Vladivostok. “Russian style” in the Architecture of the Province of the Second Half of the 19th — Early 20th Century] // *Omskij nauchnyj vestnik* [Omsk Scientific Bulletin], no. 5: 240—249. (In Russ.)

Ilyin M.V. (2013) “Imperskaja forma i politicheskie porjadki razlichnoj evoljutsionnoj slozhnosti” [Imperial Configuration and Political Forms of Different Evolutionary Complexity] // *Politicheskaja nauka* [Political Science], no. 3: 98—116. (In Russ.)

Ippolitov S.S. (2018) “„Revnivo oberegaja chistotu semejnogo ocha-ga“: kul’tura povsednevnosti emigrantskoj sem’i (1920—1930-e gody)” [“Eveningly Protecting the Freedom of Family Center”: Culture of Everyday Emigrant Family (1920—1930-s)] // *Vestnik Moskovskogo gosudarstvennogo universiteta kul’tury i iskusstv* [Bulletin of the Moscow State University of Culture and Arts], no. 2 (82): 52—64. URL: [http://vestnik.mgik.org/arkhiv-zhurnala/maketVM/2018-2\(82\)VESTNIK_MGUKI.pdf](http://vestnik.mgik.org/arkhiv-zhurnala/maketVM/2018-2(82)VESTNIK_MGUKI.pdf) (accessed on 01.09.2021). (In Russ.)

Ivanova A.P. (2013) *Stilisticheskij analiz. Regional’nyj aspekt* [Stylistic Analysis. Regional Aspect]. Khabarovsk: Izd-vo TOGU. (In Russ.)

Karetina G.S. (1984) *Chzhan Tszolin’ i politicheskaja bor’ba v Kitae v 20-e gody 20 v.* [Zhang Zuolin and the Political Struggle in China in the 20s of the 20th Century]. Moscow: Nauka. (In Russ.)

Kaspe S.I. (2007) *Tsentry i ierarkhii: prostranstvennyye metafory vlasti i zapadnaja politicheskaja forma* [Centers and Hierarchies: The Spatial Metaphors of Power and the Western Political Form]. Moscow: MShPI. (In Russ.)

Kaspe S.I. (2020) “This Is not a Centre: Post-Soviet States in the Quest for Political Values” // Filippov A., N.Hayoz, and J.Herlth, eds. *Centres and Peripheries in the Post-Soviet Space: Relevance and Meanings of a Classical Distinction*. Bern: Peter Lang: 43–61.

Kaufman T. (2008) “Kitaj i evrei” [China and the Jews] // *Bulletin Igud Yotzei Sin*, no. 396: 76.

Keven V. and T.V.Bernyukevich. (2013) “Faktory, etapy stanovlenija i razvitiya russoj kul'tury Kharbina” [Factors, Stages of Formation and Development of Russian Culture in Harbin] // *Vestnik Zabajkal'skogo gosudarstvennogo universiteta* [Transbaikal State University Journal], no. 5: 105–109. (In Russ.)

Kovalchuk A.M. (2016) “Status Kitajskoj Vostochnoj zheleznoj dorogi: formal'no-juridicheskij i fakticheskij aspekty” [The Status of Chinese Eastern Railway: Formal-Legal and Real Aspects] // *Sotsial'nye i gumanitarnye nauki na Dal'nem Vostoke* [The Humanities and Social Studies in the Far East], no. 1: 42–49. (In Russ.)

Kradin N.P. (2001) *Kharbin — russkaja Atlantida* [Harbin — Russian Atlantis]. Khabarovsk: Izd-vo A.Yu.Khvorova. (In Russ.)

Krotova M.V. (2010a) “„Vstrecha s rodinoj“ v memuarakh reemigrantov iz Kitaja” [“Meeting with the Motherland” in the Memoirs of Re-emigrants from China] // Danilensky A., ed. *Memuary v kul'ture russkogo zarubezh'ja* [Memoirs in the Culture of the Russian Abroad]. Moscow: Flinta; Nauka: 227–239. (In Russ.)

Krotova M.V. (2010b) *Kharbin — tsentr russkogo vlijaniya v Man'chzhurii (1898—1917 gg.)* [Harbin — the Center of Russian Influence in Manchuria (1898–1917)]. St Petersburg: Izd-vo Sankt-Peterburgskogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i finansov. (In Russ.)

Krotova M.V. (2015) “Osobennosti sozdaniya i funkcionirovaniya gosudarstva Man'chzhou-Go (1932–1945 gg.)” [Features of the Creation and Functioning of the State of Manchukuo] // Mitupov K., ed. *Gosudarstvennost' narodov Vnutrennej Azii (20 vek)* [Statehood of the Peoples of Inner Asia (20th Century)]. Prague: Vědecko vydavatelské centrum “Sociosféra-CZ”: 162–189. (In Russ.)

Lazareva S.I. and A.N.Shpileva. (2011) “Russkie shkoly i vuzy v Man'chzhurii 20–30-e gg. 20 v.” [Russian Schools and Universities in Manchuria in the 20–30s of the 20th Century] // *Rossija i ATR* [Russia and the Pacific], no. 4: 10–20. (In Russ.)

Levitsky V.V. (2019) *Istorija v mifakh i vospominanijakh: Vokrug KVZhD* [History in Myths and Memories: Around the Chinese Eastern Railway]. Kharkiv: PARK. URL: http://dspace.univer.kharkov.ua/bitstream/123456789/15855/2/%D0%98%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F_%D0%9A%D0%92%D0%96%D0%94.pdf (accessed on 01.09.2021). (In Russ.)

Ma Weiyun. (2019) “Kitajsko-vostochnaja zheleznoj doroga v period mezhdunarodnogo sovmestnogo upravlenija v 1917–1922 gg.” [The Chinese

Eastern Railway during the Period of International Co-management form 1917 to 1922] // *Istoricheskaja i sotsial'no-obrazovatel'naja mysl'* [Historical and Social-Educational Idea], vol. 11, no. 3: 54–65. (In Russ.)

Melikhov G.V. (1997) *Rossijskaja emigratsija v Kitae (1917–1924 gg.)* [Russian Emigration to China (1917–1924)]. Moscow: IRI RAN. (In Russ.)

Mezhuyev B.V. (1997) “Ponjatie „natsional'nyj interes“ v rossijskoj obshchestvenno-politicheskoy zhizni” [The “National Interest” Concept in Russian Socio-Political Thought] // *Polis. Politicheskie issledovanija* [Polis. Political Studies], no. 1: 5–31. (In Russ.)

Miller A.I. (2004) “Imperija i sovremennyy mir — nekotorye paradoksy i zabluzhdenija” [Empire and the Modern World — Some Paradoxes and Misconceptions] // *Politicheskaja nauka* [Political Science], no. 3: 4–11. (In Russ.)

Petrov V.P. (1984) *Gorod na Sungari* [A City on Sungari]. Washington: Izdanie Russko-Amerikanskogo istoricheskogo obshchestva. (In Russ.)

Remnev A.V. (2013) “Geopoliticheskie i natsional'nye komponenty rossijskoj imperskoj politiki na Dal'nem Vostoke (1905–1917 gg.)” [Geopolitical and National Components of Russian Imperial Policy in the Far East (1905–1917)] // *Sibirskaja Zaimka: Istorija Sibiri v nauchnykh publikatsijakh* [Siberian Zaimka: The History of Siberia in Scientific Publications], 28.04. URL: <https://zaimka.ru/remnev-fareast/> (accessed on 01.09.2021). (In Russ.)

Romanova G.N. (2018) “Sostojanie promyshlennosti rossijskogo predpriimatel'stva v Severo-Vostochnom Kitae posle Oktjabr'skoj revoljutsii” [The State of the Industry of the Russian Entrepreneurship in North-East China after the October Revolution] // *Tamozhennaja politika Rossii na Dal'nem Vostoke* [Customs Policy of Russia in the Far East], no. 1 (82): 76–85. URL: http://vfrta.customs.ru/vfrta/images/stories/journal_2018-1_07romanovs.pdf (accessed on 01.09.2021). (In Russ.)

Semenov P.P. (1855) “Obozrenie Amura v fiziko-geograficheskom ot-noshenii” [Review of the Amur in Physical and Geographical Terms] // *Vestnik RGO* [Bulletin of the Russian Geographical Society], part 15, ed. 2: 227–254. (In Russ.)

Skrabnevskaya E.S. (2017) “K voprosu ob organizatsii mestnogo samo-upravljenija v polose otchuzhdenija KVZhD” [On the Issue of the Organization of Local Self-government in the Exclusion Zone of the Chinese Eastern Railway] // *V mire nauki i innovatsij: Sbornik statej mezhdunarodnoj nauchno-practicheskoy konferentsii* [In the World of Science and Innovation: A Collection of Articles of the International Scientific and Practical Conference]. Ufa: Aeterna: 178–184. (In Russ.)

Starodubtseva N.S. (2013) “Istorija evrejskoj obshchiny Kharbina” [History of the Jewish Community of Harbin] // *Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta. Serija: Gumanitarnye nauki* [Bulletin of the Amur State University. Series: Humanities], no. 60: 15–26. (In Russ.)

Tilly Ch. (1997) “How Empires End” // Barkey K. and M. von Hagen, eds. *After Empire: Multiethnic Societies and Nation-Building: The Soviet Union and the Russian, Ottoman and Habsburg Empires*. Boulder, Oxford: Westview Press: 1–11.

Turovsky R.F. (1996) “Russkaja geopoliticheskaja traditsija” [Russian Geopolitical Tradition] // *Vestnik Moskovskogo universiteta. Serija 12: Politicheskie nauki* [Moscow University Bulletin. Series 12: Political Science], no. 5: 51—64. (In Russ.)

Voronova E.V. (2007) “Chelovek v sisteme aksiologicheskikh koordinat povsednevnoj kul'tury russkoj emigratsii” [A Person in the System of Axiological Coordinates of the Everyday Culture of Russian Emigration] // *Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta* [Vestnik of Kostroma State University], vol. 13, no. 2: 189—193. (In Russ.)

Wolff D. (1999) *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898—1914*. Stanford: Stanford University Press.

Zabiyako A.A., A.P.Zabiyako, S.S.Levoshko, and A.A.Khisamutdinov. (2015) *Russkij Kharbin: opyt zhiznestroitel'stva v uslovijakh dal'nevostochnogo frontira* [Russian Harbin: the Experience of Life-building in the Conditions of the Far Eastern Frontier]. Blagoveshchensk: Amurskij gosudarstvennyj universitet. URL: https://irbis.amursu.ru/DigitalLibrary/AmurSU_Edition/7320.pdf (accessed on 01.09.2021). (In Russ.)

Zabiyako A.P. and A.A.Zabiyako. (2013) “Istoricheskij opyt Grazhdanskoj vojny v proizvedenijakh pisatelej-emigrantov russkogo Kharbina” [The Historical Experience of the Russian Civil War in the Works of Expatriate Writers of the Russian Harbin] // *Gumanitarnye issledovanija v Vostochnoj Sibiri i na Dal'nem Vostoke* [Humanities Research in the Russian Far East], no. 5 (25): 123—130. (In Russ.)