

У Яньцю  
Шаосин, КНР

## НАЦИОНАЛЬНЫЙ СОСТАВ И КУЛЬТУРНО-ЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ДИАСПОРЫ В КИТАЕ ДО 1917 ГОДА

**АННОТАЦИЯ.** Автором ставится цель рассмотреть в социально-политическом, этническом, культурологическом, лингвистическом ракурсах российскую диаспору в Китае в дореволюционный период, т. е. до 1917 г. Автором полностью раскрыты политические и национальные характеристики диаспоры того времени. Новизна научной статьи очевидна, поскольку автор четко указывает начало периода формирования российских этнических диаспор в Китае, а именно конец XIX в. Этот процесс был связан со строительством Китайско-Восточной железной дороги. Среди строителей Китайско-Восточной железной дороги были представители самых разных национальностей Российской империи. Рассматриваемые автором предреволюционные годы жизни многонациональной российской диаспоры в Китае были периодом бурных событий, политической и трудовой активности россиян-мигрантов. Реализация такого крупного проекта, как строительство КВЖД, привлекала в Маньчжурию не только обычных строителей разных национальностей, желающих улучшить свое материальное положение, убежать от политических преследований и национального гнета, но и немало представителей частного капитала самого разнообразного национального состава — таким предпринимателям требовалось придать некоторое организационное единство и заинтересовать их во внешнеполитических и внешнеэкономических успехах России на Дальнем Востоке. На рубеже XIX—XX вв. идет сложный и противоречивый процесс формирования и становления национальных диаспор в Китае, их адаптации к новым условиям азиатской жизни. Однако они не растворились, не ассимилировались в «желтом» Китае, сохранив свою этническую, в том числе языковую идентичность, свою национальную культуру, свою веру и т. д. Несомненно, объединял и консолидировал эти этнические группы в одну российскую большую диаспору великий русский язык и литература.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** национальный вопрос; лингвокультурология; русский язык; российская диаспора; национальная идентичность; этносы; этнолингвистика.

**СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ:** У Яньцю, кандидат исторических наук, старший преподаватель, заведующий кафедрой русского языка, Чжэцзянский институт иностранных языков «Юесяо»; 312000, Unit 1001, China, Zhejiang Province, Shaoxing City, Yuecheng District, Jinghu campus of Zhejiang Yuexiu university of foreign language; e-mail: 254319172@qq.com.

Формирование российских этнических диаспор в Китае начинается в конце XIX в. в связи со строительством Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и образованием в Маньчжурии русской полосы отчуждения.

Среди строителей Китайско-Восточной железной дороги были представители самых разных национальностей Российской империи. По данным известного исследователя русского Китая, бывшего эмигранта Г. В. Мелихова, в 1899 г. в полосе отчуждения проживали 14 тысяч человек, представлявших 28 национальностей [Мелихов 1991: 75].

Высокие заработки, неплохие условия для развития предпринимательства плюс романтика новой жизни на неосвоенных далеких территориях привлекали на строительство железной дороги представителей разных национальностей.

Уже к 1910 г. из 32 320 человек, проживавших в Харбине, русских было 31 269, евреев — 452 человека [Василенко 1995: 68]. По мнению профессора Е. Н. Чернолуцкой, к группе русскоподанных (32 320) могли быть отнесены и представители других российских национальностей — украинцы, белорусы, татары, представители кавказских народов [Чернолуцкая 1999: 26—33].

Большой приток в Маньчжурию национальных меньшинств, особенно евреев и поляков, подвергавшихся дискриминации в России, не случаен. Так, не имевшие прав на жительство во многих частях России евреи с удовольствием уезжали в

Маньчжурию и Шанхай. Строительство КВЖД сулило немалую выгоду, что не могло не привлечь евреев.

«Вместе с тем, — пишет профессор В. В. Романова, — неясным был их правовой статус на новой территории. С одной стороны, Маньчжурия находилась в пределах 100-верстовой пограничной полосы, куда евреям, как известно, въезд запрещался. В декабре 1898 г. военный министр Сахаров своей телеграммой специально уведомил Приамурского генерал-губернатора Гродекова о том, что он „признает соответствующим не допускать вовсе евреев к водворению на Квантун впредь до решения сего вопроса в установленном порядке“» [Романова 2011: 193]. Такова была, как известно, общегосударственная позиция в «еврейском вопросе» в целом, и, следовательно, требовалась ее корректировка в связи с необходимостью скорейшего строительства КВЖД и улучшения экономической ситуации в регионе. Это обуславливало известный прагматизм взглядов представителей власти на пути и методы колонизации данной территории.

Следовательно, приток еврейских мигрантов в Маньчжурию был во многом обусловлен толерантной политикой царского правительства в отношении переселения евреев из черты оседлости в районы, имеющие стратегическую важность для Российской империи [ZviaShiclman 1999: 187]. По оценке С. Ю. Витте, еврейские поселенцы, обладающие изначальным капиталом,

предпринимательским талантом, знаниями и желанием, способные расширить формальные границы Российской империи через Маньчжурию с первыми стратегическими центрами в Харбине, Мукдене и Далайне, были крайне необходимы. Именно евреи, с точки зрения С. Ю. Витте, были тем необходимым «социальным инструментом», который мог в полном объеме способствовать реализации этой задачи [Владимирский 2008: 44].

Еврейские торговцы поставляли различные материалы для КВЖД, обеспечивали ее строителей продовольствием, бытовыми товарами. Они создали лесную и лесоперерабатывающую промышленность, организовали торговлю зерном.

Крупными торговцами и промышленниками были евреи Л. С. Скидельский, Роман и Яков Кабалкины, братья Семен, Харитон и Исаак Соскины, братья Илья и Абрам Лопато, братья Бреннер, Гольдмены, Голды, Зондовичи, Ульманы и многие другие.

Еще до 1917 г. в еврейской общине в Харбине начала формироваться разветвленная социальная система с различными комитетами, благотворительными организациями, имевшими немалые денежные средства. Уже в 1903 г. в Харбине возникло более десяти торговых предприятий с еврейским капиталом, и число их быстро росло. В городе существовала еврейская общественная библиотека, которая к 1912 г. насчитывала 13 тысяч томов.

Еврейская община была первой национальной общиной, основанной в Харбине выходцами из Российской империи [Мелихов 1991: 294—295]. Еврейская община, во главе которой с 1912 г. стоял известный доктор Е. С. Кауфман, была колонией крупных предпринимателей, концессионеров, банкиров, владельцев контор, мельниц, складов [Кауфман 1958: 107]. В Харбине российские евреи преимущественно занимались недвижимостью, они открыли мелкие перерабатывающие заводы, создали мукомольное дело, винокурение, маслостроение и табачное дело. Кроме того, среди них было немало юристов, врачей, художников, артистов и т. д., многие работали в сфере обслуживания [Балакшин 1958: 107].

В начале XX в. под эгидой еврейской буржуазии возникает Русско-китайский, а затем Русско-азиатский банк, филиалы которых открылись в Китае. Оба эти учреждения находились в теснейшем контакте с российским правительством, да и отдельные представители правящей элиты при царе играли в них важную роль. Можно упомянуть министра финансов, а позднее премьер-

министра С. Ю. Витте, который понимал, что без привлечения крупного международного капитала, тесно связанного с еврейскими кругами в России и за рубежом, осилить такой проект, как КВЖД, невозможно.

В целях успешной реализации строительства КВЖД упомянутый чиновник считал необходимым создание максимально благоприятных условий для предпринимательской деятельности, что исключало введение каких-либо ограничений по национальному или религиозному признаку. При этом следует отметить, что, несмотря на все обвинения правых, С. Ю. Витте никогда не был филосемитом. Представляется, что его воззрения на «еврейский вопрос» можно квалифицировать как сугубо прагматичный взгляд политика. Об этом он со свойственным ему цинизмом писал в своих воспоминаниях: «Я всегда смотрел и смотрю на еврейский вопрос не с точки зрения, что приятно для евреев, а с точки зрения, что полезно для нас, для русских, и для Российской империи» [Витте 1960: 211].

Проблема легитимизации участия евреев в колонизации Маньчжурии представляла для царского правительства известную сложность: как привлечь их деньги и предпринимчивость и при этом остаться в рамках антиеврейских российских законов, дабы не создавать прецедента их нарушения? «Выход был найден, — пишет В. В. Романова. — В соответствии с разработанным Комитетом министров и Высочайше утвержденным 13 марта 1898 г. положением, правом выдачи соответствующих паспортов наделялись: канцелярия Приамурского генерал-губернатора, губернаторы Забайкальской и Приморской областей, а также, как отмечалось, в „исключительных случаях“ — главный инженер КВЖД. Основанием являлось письменное приглашение администрации дороги. Следовательно, решение вопроса о пребывании лиц еврейской национальности на КВЖД в целях экономической целесообразности отдавалось на откуп не властям, а администрации дороги» [Романова 2001: 194—195].

Большинство еврейских предпринимателей Маньчжурии были законопослушными и честно трудились. Обогащая себя, они исправно платили налоги. Однако некоторые из них были замечены и в неблагоприятных поступках, в том числе в контрабанде. По свидетельству П. Балакшина, некоторые из них увлеклись перевозом опиума, золота, драгоценностей. Операциями по перевозке опиума из Приморья ведали, кроме корейцев, еврейские предприниматели. Одним из

самых крупных из них был некто Вульфович [Балакшин 1958: 107].

Отношения русской и еврейской общин Харбина складывались по-разному. Особых трений между ними не было. В Маньчжурии отсутствовала черта оседлости, тогда как в соседнем Уссурийском крае это ограничение неукоснительно соблюдалось и распространялось на всех евреев, в том числе на крупных купцов и предпринимателей. Даже глава крупнейшей и известнейшей на всем Дальнем Востоке фирмы Л. С. Скидельский не имел права свободного передвижения по краю. Значительно позже это право было ему даровано. Вместе с тем в Маньчжурии он ничем стеснен не был [Чжао Си Ганн 1994: 19].

Начальник КВЖД Д. Л. Хорват «не выделял» евреев, не обращал на них особого внимания; для него «евреи отдельно от прочих не существовали». Естественно, такая «цивилизованная» точка зрения всячески поддерживалась представителями этого народа, в том числе и через местную русскоязычную прессу, которую они постепенно взяли под контроль. Так, 4 сентября 1911 г. издававшаяся в Харбине под редакцией Е. Л. Дыновского «Маньчжурская газета» писала: «Неуместно переносить еврейский вопрос сюда, в русскую колонию, где мы должны поддерживать престиж культурной страны и, как таковой, долженствующей признавать равноправными между собой все народности, населяющие ее».

Во время Русско-японской войны 1904—1905 гг. в Маньчжурии, особенно в Харбине, осели многие еврейские солдаты и снабженцы русской армии, способствовавшие развитию торговли в этом крае. Они основали фабрики соевого масла, мельницы, магазины, участвовали в добыче угля, в заготовке леса. Уже в 1913 г., согласно переписи, в Харбине из 44 147 человек проживало 5032 еврея [Северная Маньчжурия 1916: 614—615].

Значительной была еврейская колония Шанхая. В огромном мегаполисе с крупным международным открытым портом предпринимчивые евреи могли полностью реализовать свои способности к торговле. Здесь их никто не притеснял и не преследовал за веру. В 1902 г. численность российских шанхайских евреев составила 25 семей, они избрали своего лидера, построили синагогу «Храм Моисея», а затем и другие культовые сооружения, в которых вели активную религиозную деятельность, обменивались информацией, помогали друг другу [Тан Пэйцзи 1992: 115].

В 1916 г. шанхайские евреи организовали Общество вспомоществования, которое

открыло приют для бедных [Ван Чжичэн 2008: 19].

Вообще российская колония в Шанхае была очень разнообразной в национальном отношении. Кроме русских, евреев, украинцев, здесь проживали десятки других национальностей. Ван Чжичэн пишет: «Перед Первой мировой войной общая численность россиян в Шанхае составляла 402 человека» [Ван Чжичэн 2008: 19].

К 1917 г. численность национальных диаспор в Маньчжурии еще больше увеличилась. По данным Е. Н. Чернолуцкой, число украинцев составляло примерно 22 тысячи, поляков — более 6 тысяч, евреев — от 7 до 10 тысяч, грузин — более одной тысячи [Чернолуцкая 1999: 26—33].

С этими цифрами согласна Е. Е. Аурилене, которая между тем подчеркивает, что более объективная количественная характеристика национальных обществ не представляется возможной по ряду причин. *Во-первых*, эмигранты в поисках лучшей жизни меняли место жительства, что в условиях плохо организованного статистического учета населения Маньчжурии не могло не сказаться на качестве подсчета; *во-вторых*, полная количественная характеристика национальных обществ невозможна по причине отсутствия необходимых архивных источников; *в-третьих*, в статистических отчетах этих лет, как и позднего послереволюционного периода, все выходцы из России чаще всего именуется «русскими», исключения в ряде случаев делаются лишь для наиболее крупных этнических групп [Аурилене 2003: 32].

Крупной национальной диаспорой в Маньчжурии были также украинцы. Как и русские с евреями, они начали активно заселять северо-восток Китая в конце XIX в. Этому способствовало не только строительство КВЖД, но и в целом переселенческая политика царского правительства на рубеже XIX—XX вв. Всего до 1917 г. в Маньчжурию переселилось свыше 20 тысяч украинцев, основная масса которых осела в Харбине [Черномаз 1999: 34].

Пути и мотивы приезда в этот край представителей украинской нации были различными. Например, первая крупная группа украинцев прибыла на строительство КВЖД из Туркестана, где под руководством генерала Д. Л. Хорвата она участвовала в строительстве Закаспийской железной дороги [Черномаз 1999: 34]. Строителей из Украины привлекали хорошие заработки, перспектива участия в эксплуатации магистрали. Привлекательной Маньчжурия была и для массы безземельного украинского крестьянства, которое охотно переселялось в азиатскую

часть России, где было много свободной земли. По мнению В. А. Черномаза, «относительно благоприятные, по сравнению с территорией России, условия для украинской деятельности в Маньчжурии объясняются более либеральным порядком, царившим здесь даже в годы Первой мировой войны» [Черномаз 1999: 35]. Кроме того, в администрации КВЖД большим влиянием пользовались лица, в том числе руководители железной дороги, имевшие имущественные и семейные связи с Украиной. Это относилось к генералу Д. Л. Хорвату, командующему войсками охраны дороги генералу Переверзеву, начальнику Штаба войск генералу А. В. Ивашкевичу и др. [Черномаз 1999: 35].

В Маньчжурии, и в первую очередь в Харбине, украинские колонисты создали свои комитеты, организации и общества. Среди этих структур выделялось общество «Просвита», которое являлось самым крупным объединением украинцев. Председателем «Просвиты» был известный харбинский общественный деятель профессор В. А. Кулябко-Корецкий. С 1907 г. общество имело собственный национальный клуб «Украинский национальный дом», в котором разместились Покровская церковь, начальная украинская школа и театр. Позже на базе национальной украинской школы были открыты высшее начальное училище и украинская гимназия. Плодотворной была издательская деятельность украинцев. В Харбине издавались украинские газеты и журналы. Наиболее авторитетными и массовыми были газета «Вести украинского клуба» и журналы «Засів» и «Поступ». В жизни украинской колонии наблюдалась острая вражда «ширых украинцев» и «малороссов» [ГАХК 1999: 13]. Но, несмотря на все внутренние политические столкновения, подчеркивает Г. В. Мелихов, украинская колония придавала Харбину свой яркий колорит: украинцы осуществляли в Харбине активную культурную деятельность, стремились сохранить национальную самобытность, вели крупную благотворительную работу, оказывали населению широкую правовую помощь, чему способствовало то, что среди украинцев было много видных профессоров, юристов, учителей, предпринимателей, известных артистов.

Театральная деятельность являлась наиболее активной формой украинской общественной жизни. На крупных станциях КВЖД, где проживали компактные группы украинцев, были созданы любительские театральные и хоровые кружки. Популярностью среди строителей и работников КВЖД пользовался украинский кружок на станции Ляоян

во главе с Ф. Тоцким. Много творческих коллективов работало в Харбине, именно здесь было образовано музыкально-литературно-драматическое общество, где звучали стихи Т. Г. Шевченко, красивые и задушевные украинские народные песни, ставились драматические постановки по мотивам произведений Н. В. Гоголя.

20 января 1908 г. в Харбине был торжественно открыт Украинский клуб, который стал первым украинским клубом в Российской империи, получившим официальное разрешение на свою деятельность. В состав первого правления Харбинского украинского клуба вошли: М. Панчеха (председатель), В. Яновский, И. Лисуренко, А. Демко, И. Шахрай. В последующие годы клуб поочередно возглавляли известный харбинский журналист И. А. Добровольский, журналист Е. Г. Воловик, Е. В. Полетико. Клуб объединил около 300 членов. При нем была открыта библиотека-читальня, действовал театральный кружок во главе с известным режиссером А. Украинцевым, хор под руководством регента Харбинского Свято-Никольского кафедрального собора П. М. Машина.

Украинцы Харбина жили общей духовной жизнью с украинцами всей Российской империи, являясь неотъемлемой частью всего общеукраинского национального движения. Они поддерживали тесные связи с родиной, с украинскими организациями Москвы и Петербурга. Из Киева в Харбин приходила газета «Рада» [Черномаз 2001: 110].

В годы Первой мировой войны Украинский клуб развернул активную деятельность по сбору средств для раненых российских воинов, устраивал благотворительные вечера, собранные на которых средства шли на помощь жертвам войны.

В годы войны численность клуба возросла до 400 человек, при нем была открыта начальная школа для детей железнодорожников и фронтовиков [Черномаз 2001: 110].

После Февральской революции 1917 г. члены клуба во главе с П. М. Машиной активно включились в общественно-политическую деятельность [Черномаз 2001: 110].

Свержение царизма в России резко усилило национально-освободительное движение, в том числе украинского народа. На Украине было создано независимое Украинское государство. Бурные события на родине не могли не всколыхнуть бывшие окраины царской империи — Дальний Восток, где проживало большое количество украинцев, а также полосу отчуждения в Маньчжурии. Первые политические выступления харбинских украинцев с требованием независимости

Украины прошли в марте 1917 г. На состоявшемся массовом митинге 12 марта 1917 г. был избран украинский национальный представительный орган — Украинская рада во главе с Ф. Соболевым [Черномаз 1999: 35], призванная отстаивать общенациональные интересы украинцев Маньчжурии.

При окружной раде была создана военная секция, состоящая из украинских солдат и офицеров, которая насчитывала около 200 человек [Черномаз 1999: 35]. В конце 1917 г. украинская рота во главе с поручиком П. Твардовским выехала на Родину для участия в национально-освободительной борьбе.

До революции 1917 г. в Маньчжурии, Северном Китае и Шанхае оказались и представители других национальных меньшинств Российской империи. Они мигрировали в Китай по разным причинам, в основном по экономическим. Нужда, возможность заработка и, конечно, поиски более свободной жизни толкали их в чужие края. Хотя в царской империи национальные меньшинства страдали от великорусского шовинизма, политические мотивы не были главными при их отъезде за рубеж. Начало XX в. — период бурных событий, связанных с Первой русской революцией, Русско-японской войной, Февральской революцией, которые вызвали всплеск хаотичной миграции и общественно-политической активности россиян, в том числе национальных меньшинств, у которых появилась надежда на национальное освобождение. Всё это отразилось на жизни многих российских этнических групп, в том числе поляков, латышей, татар, кавказцев и др.

Крупной этнической группой в Китае еще до революции были татары. По свидетельству китайских источников, первые татарские купцы и коммерсанты появились в Синьцзяне в 1850-х гг. Уже к концу XIX в. во всех крупных городах Синьцзяна существовали татарские торговые кварталы.

Кроме торговли, основными видами их занятости были ремесла (скорняжное дело и выделка кож). В городе Кульдже существовал обособленный татарский район — Ногай-город. Здесь действовали татарская школа, мечеть, работал татарский самодельный театр, музыкальный, танцевальный и изобразительный кружки. Именно в Ногай-городе возникло первое татарское движение. Татарская диаспора считалась наиболее образованной, организованной и предприимчивой. Позже в Кульдже была открыта русская школа, в которой преподавали татарские учителя.

В первые годы XX столетия в Харбине, Хайларе, Мукдене и других городах стали создаваться мусульманские духовные общины. Старейшей во всей Восточной Азии

была мусульманская духовная община Харбина, основанная в 1906 г.

В этом же году была возведена и первая державная мечеть. Позже духовная община Харбина была переименована в Тюрко-татарскую духовную национальную общину. Одновременно создавались образовательные учреждения, общественные организации по пропаганде национальных культурно-исторических традиций. В 1908 г. была открыта первая в Маньчжурии тюрко-татарская смешанная школа «Гинаят». Основатели общины в Харбине большей частью были выходцами из Пензенской губернии. Вдохновителем и духовным пастырем тюркской общины был Гинаятулла Селихмеда (Селихметов). В 1916 г. харбинская община оказалась во главе всех тюрко-татарских общин Китая, Японии и Кореи [Амрулла 2003: 13].

Интересна и драматична история происхождения тюрко-мусульманской общины в Шанхае. Татары попадали в этот международный город разными путями. Здесь они быстро устанавливали связь друг с другом и самоорганизовывались. В плане веротерпимости им было легче, чем другим мигрантам. В Шанхае еще с конца XIX в. существовали мечети и мусульманские школы больших мусульманских, в том числе индусской и ближневосточной, общин — выходцев из Синьцзяна и Средней Азии. В Шанхае тюрко-татары в основном занимались предпринимательством. В. Г. Мелихов выделяет торговую деятельность татарских коммерсантов как один из существенных побудительных мотивов их пребывания в Китае [Мелихов 1991: 296—297].

Казанский исследователь Р. Гильфанов обращает внимание на существование двух локальных татарских групп на территории Северного Китая. Одна из них образовалась в начале XX в. на северо-западе в китайском Восточном Туркестане из числа татар, занимавшихся торговлей со Средней Азией. Другая большая группа татар заселила Маньчжурию. Это были выходцы в основном из Тамбовской и Пензенской губернии. После завершения строительства КВЖД они остались на обслуживании КВЖД, где также занимались активной коммерческой деятельностью. Эта колония постоянно пополнялась за счет новоприбывших [Гильфанов 1995: 83].

Общины оказывали помощь прибывшим немущим тюрко-татарам, а также всем тем, кто в ней нуждался. Они хлопотали о выдаче этим людям паспортов, устраивали их на службу, снабжали талонами на бесплатные обеды, устраивали на квартиры.

«Тюрко-татары, как и представители других этнических групп в Маньчжурии, —

пишет Е. Н. Чернолуцкая, — не были изолированы друг от друга... Они ощущали себя единым сообществом россиян, занятых общим делом — строительством и обустройством железной дороги, городов и поселков полосы отчуждения. Владение, наряду с родным, русским языком, полученное в России воспитание и образование, совместное проживание и трудовая деятельность способствовали сохранению их культурного единения вне границ России» [Чернолуцкая 1999: 32].

Польские колонии в Шанхае, Северном Китае не были многочисленными, кроме Маньчжурии, но оставили значительный след в хозяйственной и особенно в духовно-культурной жизни российской эмиграции. Как представители Российской империи, до 1917 г. поляки приезжали в Маньчжурию и другие места Китая по разным мотивам, включая политические, но большинство заставляли приехать в Китай нужда, материальные затруднения.

В 1897 г. в Харбин с большой группой инженеров-изыскателей, изучавших геологические условия для строительства железной дороги, прибыли первые поляки-строители. Многие приехали с семьями. Позже их количество резко возросло. Приток поляков в Маньчжурию в конце XIX в. был не случаен.

После очередного раздела Польши между Россией, Австрией и Пруссией в царстве Польском, попавшем под юрисдикцию России, стала проводиться жесткая русификация, которая вынуждала поляков уезжать в надежде, что на новых землях будет жить свободнее. Следует добавить, что после Польского восстания 1863—1864 гг. царское правительство отменило все привилегии для жителей царства Польского, и десятки тысяч молодых поляков, литовцев, белорусов были рекрутированы в русскую армию. Поскольку воинские подразделения такого состава высылались в самые далекие губернии и районы Российской империи, то и в Маньчжурии оказалось много поляков в составе корпуса пограничной стражи, который размещался вдоль трассы строительства КВЖД [Ефимова 1999: 179—180].

Как и всякая другая, эта крупная стройка требовала развития инфраструктуры, и в Харбин стали съезжаться деловые люди, которые открывали промышленные предприятия и торговые центры. В связи с этим в польской колонии произошло пополнение: Игантий (Игнацы) Чаевский основал в Харбине водочный завод, пивной завод открыл Александр Врублевский, первую паровую мельницу запустила польская фирма «Рыновский-Ковальский», а предприниматель Богдан Бронковский построил крупный сахар-

ный завод, оборудование для которого было поставлено из Польши фирмой Шпоньтанского, Бормала и Сведа, а также фабрикой паровых котлов Красиньских. Уже через три года польская диаспора в Харбине насчитывала 7 тысяч человек [Crochowski 1935: 44].

Много поляков трудилось на самой железной дороге. Они были заняты на различных должностях: кондукторами, машинистами, начальниками станций. Польские инженеры и архитекторы строили столицу КВЖД — Харбин. Наибольший вклад в градостроительство Харбина внесли поляки Константином Йокиш и вице-бургомистр Эугений Дыновский. А польского инженера-изыскателя Адама Шидловского не без основания считали основателем города Харбина. Он первый во главе экспедиции вышел на высокий берег Сунгари и разбил лагерь под будущий город.

Постепенно на рубеже XIX—XX вв. в Маньчжурии сложилась большая колония выходцев из Польши — носителей католической веры. Поляки не были первыми католиками в северной части Китая. Католицизм имел здесь уже давние корни: еще в XVII в. сюда прибыли французские миссионеры, которые подчинялись Пекинскому епископату. В 30-х гг. XIX в. Ватикан для Северного Китая, лежащего на восток от Великой Китайской стены, основал новый викариат, который называли «За стеной». Он охватывал три провинции: Мукденскую, Гиринскую, Цицикарскую. Эту огромную территорию викариата в 1898 г. разделили на две части: апостольский викариат Северной Маньчжурии с престолом в Гирине и апостольский викариат Южной Маньчжурии с престолом в Мукдене. Католические священники викариатов, преимущественно французы, распространяли католицизм среди китайцев [Crochowski 1935: 44].

В отсутствие польских священников и польских католических храмов в первые годы образования общины поляки за совершением обрядов обращались к французским миссионерам. Однако уже в начале XX в. в Харбине был образован Комитет строительства костела, который существовал вплоть до постройки храма. В комитете работали авторитетные поляки, обладавшие выдающимися деловыми качествами, такие как, например, генерал-лейтенант Гронбчевский — известный путешественник по Средней Азии, а позднее атаман астраханских казаков и автор многих книг [Ефимова 1999: 180]. Деньги на строительство первого католического храма собирали всем миром, добровольные помощники проводили различные благотворительные мероприятия: лотереи, любительские спектакли, костюмированные балы. В этом активно помогала местная

польская пресса, дававшая красочные рекламные оповещения о таких событиях. Вскоре была накоплена достаточная сумма, и комитет решил заложить фундамент костела. Это произошло 1 сентября 1906 г., состоялось торжественное освящение «углового камня». Событие привлекло всю польскую колонию. Ровно в 12 часов дня прибыл управляющий КВЖД Д. Л. Хорват с супругой, представители дипломатических миссий, духовенство. Капеллан Соборного военного корпуса ксендз Доминик Пшилуцкий и его ассистенты совершили церемонию освящения «углового камня». На тот период в Харбине и его окрестностях проживало уже около 4000 поляков-католиков [Ефимова 1999: 181].

Для сбора средств на строительство храма проводились, в частности, благотворительные балы и концерты, немалые суммы давали состоятельные люди. В результате довольно быстро было собрано 3 тысячи рублей. Директор железной дороги А. Югович и предприниматель Шалом Скидельский безвозмездно помогли строительными материалами [Сапелкин 2002: 466].

Первым настоятелем храма стал о. Антон Мачук. Летом 1907 г. в Харбин прибыла миссия отцов-редемптористов, членов ордена Искупителя. Цель редемптористов — подражать примеру Иисуса Христа в проповеди народу истин веры. Это событие прихожане захотели увековечить, для чего в ограде храма установили огромный деревянный черный крест, на котором поместили табличку с именами присутствующих прихожан. Торжественное освящение нового костела Святого Станислава осуществил в 1909 г. генеральный викарий Могилевской архиепархии епископ Ян Цепляк, который совершал инспекционную поездку по приходам Сибири, Дальнего Востока, Сахалина и Маньчжурии [Ефимова 1909: 181].

В конце декабря 1909 г. в Харбин прибыл новый католический священник, отец Владислав Островский, который прежде служил настоятелем римско-католического прихода в г. Вятке. Благодаря его разнообразным задумкам, уже перед Рождеством произошло много важных событий, например было учреждено Общество св. Винcentия а Пауло (Викентия де Поля), члены которого занимались филантропией, культурной и научной деятельностью. Появление такого общества самым положительным образом сказалось на духовной и культурной жизни поляков-католиков Харбина. Возникла польская начальная школа им. Св. Винcentия (Викентия), установились культурные связи с филантропическими учреждениями Польши, благодаря чему расширилось и

укрепилось сообщество католической молодежи в отрядах харцеров. Члены правления Общества св. Винcentия поддерживали все положительные начинания молодых, обеспечивали их мероприятия сценами, залами, давали возможность бесплатного пользования библиотеками и читальными залами [Ефимова 1909: 181].

Польская колония в Маньчжурии искала тесные контакты с апостольской администрацией, чтобы обеспечить новый статус католическим парафиям Маньчжурии. Однако связь с единственной в России римско-католической Могилевской архиепархией была весьма проблематична из-за огромных расстояний и сложностей поездок. Отец Владислав Островский слал послания и Папе Римскому, и в Могилевскую архиепархию, но ничего не менялось. Даже в Польше священник не находил понимания, так как в польских католических кругах мало интересовались духовными потребностями далеких имперских окраин [Ефимова 1909: 182].

Нельзя не вспомнить выдающихся представителей польской интеллигенции, оставивших заметный след в истории российской эмиграции в Китае. Среди них врачи Вацлав Лазовский и Тодеуш Новкуньский, спасшие многие жизни в годы Русско-японской войны, известный писатель и путешественник Антоний Оссендовский. Опубликованные им интересные и глубокие путевые заметки о Китае были переведены на европейские языки.

Одним из активнейших членов польского национально-культурного объединения «Господа Польска» был ученый и генерал Бронислав Громбчевский. Сын польского повстанца, он родился в Варшаве в 1855 г. и стал генералом русской армии. Был членом Русского географического общества, проводил географические исследования в Средней Азии. В 1885 г. возглавлял комиссию по уточнению китайско-российской границы, а через год был назначен Генеральным комиссаром Северной Маньчжурии. В этой должности он оставался до 1903 г. [Сапелкин 1999: 467].

В 1914 г. в Харбин прибыл еще один видный деятель польской диаспоры — геолог и путешественник Казимир Гроховский. Он родился в 1873 г. в Галиции, окончил гимназию во Львове, затем — университет в Вене, где получил специальность инженера-геолога. С 1906 г. Гроховский участвовал в работе геологических экспедиций в Азии. Несколько лет он занимался поисками золота в уссурийской тайге, прошел изыскательский маршрут по Сихотэ-Алиню вдоль Японского моря. Совмещая работу геолога с археологическими и этнографическими иссле-

дованиями, изучал материальную и духовную культуру якутов, тунгусов, орочей, гольдов и других аборигенов, собрав ценный коллекционный материал. Им был создан словарь тунгусского (эвенкийского) и якутского языков [Сапелкин 1999: 467].

В годы Первой мировой войны польская колония в Маньчжурии заметно выросла. Тысячи поляков, бывшие жители царства Польского и Галиции, высланные из родных мест в 1915—1916 гг. в связи с военным положением, а также поляки-военнопленные, рекрутированные в немецкие войска и сражавшиеся на стороне немцев, оказались на Дальнем Востоке, в том числе в Маньчжурии. В этой беженской волне, растянувшейся по всей Сибири и Дальнему Востоку, насчитывалось, по некоторым данным, до 50 тысяч поляков. На пути их следования царил анархия, люди гибли не столько от пуль, сколько от голода и болезней, много среди них было детей-сирот и бездомных [Czapowski 1993: 59]. Героические усилия прилагал Общественный комитет спасения поляков, куда входили Анна Белькович, И. Якубович, В. Пиотровский. По данным польского историка М. Цабановского, им удалось спасти от голода и болезней тысячи поляков.

Февральскую революцию польская колония в Маньчжурии встретила с радостью. С развалом Российской империи у поляков появилась надежда на получение независимости от России. Поэтому на многочисленных митингах и демонстрациях по всем станциям КВЖД, в которых самое активное участие принимали поляки, звучали их справедливые требования свободы и независимости.

Революционное лихолетье начала XX в. занесло на Дальний Восток, в том числе и в далекую Маньчжурию, немало других этнических групп, среди них были и латыши. Вдали от родины одни из них решали свои насущные жизненные проблемы, другие были активными участниками революционных событий. Выход из состава Российской империи и образование независимых государств Прибалтики было их главным лозунгом.

События Первой русской революции 1905—1907 гг., естественно, способствовали обострению национального самосознания латышских мигрантов, повышали политическую активность, усиливали настроения репатриации. После Февральской революции 1917 г. в Маньчжурии, как и в других округах России, создавались латышские национальные советы и комитеты. Как отмечает Е. Н. Чернолуцкая, они делали энергичные попытки объединить латышей вокруг национальных организаций, которые бы защищали их интересы, налаживали культурно-националь-

ное просвещение, организовывали латышские воинские подразделения [Чернолуцкая 2001: 124].

Основная культурно-просветительская и общественно-политическая деятельность латышских колонистов Маньчжурии концентрировалась вокруг консульства Латвии в Харбине, которое возглавлял Э. И. Зилгалв. В национальный комитет, который заседал в помещении консульства, входили известные латышские общественные деятели: Я. Декаер, Я. Гравис, К. Спренна, А. Озолинь.

Характеристика национального состава российской дореволюционной общины в Цинской империи будет неполной без рассмотрения армянской общины. Точных данных о численности армян в Китае автору не удалось обнаружить, так как значительная часть источников, связанных с жизнью диаспоры того времени, не сохранилась. Данные о количестве армян в Китае весьма приблизительны. При этом эмигрантская пресса имела тенденции сознательно занижать численность армянской колонии. Историки эмиграции объясняют этот факт тем, что сами армяне-эмигранты по разным причинам избегали официальной регистрации.

В немногочисленных источниках зачастую фигурирует лишь понятие «русская эмиграция», применяемое ко всем без исключения выходцам из царской России, независимо от их этнической принадлежности, что также, безусловно, негативно влияет на достоверность статистики. Профессор Е. Е. Аурилене и другие отмечают, что численность армянской общины, как и других национальных общин, не поддается объективному подсчету из-за отсутствия архивных данных [Аурилене 2003: 33].

Тем не менее имеющиеся сведения, почерпнутые из китайских источников и материалов, а также публикации армянских авторов позволяют нам в какой-то степени восстановить наиболее значимые события и процессы, происходившие в армянских общинах Китая.

До массового переселения в Цинскую империю в конце XIX в. небольшие группы этнических армян проживали в Макао и Гонконге. Здесь, а также в Кантоне армяне благожелательно принимались китайцами. Являясь купцами, не привязанными к крупным монопольным компаниям, что было основанием для ведения свободной деятельности, армяне занимались грузовыми перевозками, торговали предметами роскоши, изделиями из драгоценных камней, жемчугом, агатом, янтарем. Это приносило им большие доходы [Миносян 2012: 112—122].

Появление первых относительно крупных армянских общин на территории Китая



также связано с постройкой и последующей работой КВЖД, когда в Харбине и на станциях дороги селятся подданные Российской империи. Позже к ним присоединятся армянские беженцы, перебравшиеся в Маньчжурию в ходе Гражданской войны. Армянская диаспора в Китае в те годы имела несколько центров расселения. Самой крупной была маньчжурская община с центром в Харбине. Немногочисленные армянские общины были основаны в Шанхае, Чанчуне, Тяньцзине, Циндао и других городах [Миносян 2012: 112—122].

В начале XX в. в Харбине было основано Армянское национальное общество под председательством видного деятеля армянской общины доктора С. Мигдисова. В городе действовал армянский молитвенный дом, где регулярно проводились богослужения. У Общества армян Харбина в дальнейшем появились свои отделения в городах и на станциях Маньчжурии — Синьцзине (совр. Чанчунь), Цицикаре и других [Миносян 2012: 114].

Армяне были одной из наиболее деятельных и предприимчивых групп в составе российских эмигрантов. Так, в центре Харбина за короткий срок появились армянские торговые предприятия, фабрики, фотоателье, пекарни и рестораны, гостиницы. Несколько обувных фабрик — «Армения» и «Т-во Адаянц» — расположились на Китайской, 49, и Китайской, 63, на Китайской, 5; магазины принадлежали купцу П. А. Сукоянцу. Несколько ресторанов «Самсон» принадлежало З. Аветикову.

Со временем армянские торговые фирмы и предприятия возникли почти по всей Маньчжурии. Так, в Синьцзине существовали кафе-кондитерские и конфетно-шоколадные фабрики «Армения», «Аракс», С. А. Пашиньянц, «Арарат». Здесь также необходимо упомянуть старейший в городе ресторан «Империаль» А. А. Исаянца, основанный еще в 1899 г. [Время 1944: 03.01].

Небольшие, но хорошо консолидированные армянские общины Шанхая, Северного Китая и особенно Маньчжурии сумели обеспечить достаточно богатую армянскую культурную и общественную жизнь в Китае. Им была предоставлена широкая духовная свобода и возможность сохранять свой уклад жизни: армяне создавали молодежные кружки, различные организации социальной защиты и другие общественные объединения.

Однако обратной стороной такой «свободы» эмигранта, пишет Ирина Минасян, были его правовая и социальная незащищенность, особенно остро ощущавшиеся в условиях тяжелой социальной и экономической ситуации в Китае тех лет (страна была охва-

чена Гражданской войной, царил правовой произвол, большие масштабы приобрела преступность) [Время 1944: 12.06].

Армянские эмигранты в поисках лучшей доли, а также из соображений безопасности вынуждены были или уезжать из Китая, или мигрировать в более безопасные места в пределах страны, например в Шанхай, который стал вторым по величине центром армянской эмиграции в Китае. Сюда армяне, вместе с другими российскими эмигрантами, переселялись из северо-восточных районов страны. Это объясняется, во-первых, в целом более благоприятной экономической ситуацией в Шанхае; во-вторых, большей правовой защищенностью жителей международного сэттльмента и Французской концессии [Миносян 2012: 116].

Разнообразной и продуктивной была благотворительная деятельность армян в Китае, причем она велась не только внутри общины, но и за ее пределами. Примером бескорыстного служения обездоленным был доктор С. Г. Мигдисов. В Харбине, например, существовал ночлежный дом, названный его именем [Миносян 2012: 116]. Естественно, деятельность армянской общины в Китае до революции не ограничивалась только хозяйственной и благотворительной сферами, она была шире и разнообразнее. Армянская община Китая была частью многонациональной эмиграции в Китай с территорией бывшей Российской империи, и во многом имела с ней общую судьбу, несмотря на сохранение языка, религии, культуры и исторической памяти. Проявив себя опытными и предприимчивыми работниками и располагая уникальными товарами и услугами, члены общины сумели оставить после себя значительное наследие, а также завоевать уважение и расположение к себе всей эмигрантской общественности и контактировавших с ними китайцев [Миносян 2012: 117].

Итак, рассматриваемые предреволюционные годы жизни многонациональной российской диаспоры в Китае были периодом бурных событий, исторической и трудовой активности россиян-мигрантов, что было связано со строительством КВЖД, царской переселенческой политикой и другими факторами.

Реализация такого крупного проекта, как строительство КВЖД, привлекала в Маньчжурию не только обычных строителей разных национальностей, желающих улучшить свое материальное положение, сбежать от политических преследований и национального гнета, но и представителей частного капитала разнообразного национального состава, которым требовалось придать некоторое организационное единство и кото-

рых нужно было заинтересовать во внешне-политических и внешнеэкономических успехах России на Дальнем Востоке.

На рубеже XIX—XX вв. идет сложный и противоречивый процесс формирования и становления национальных диаспор в Китае, их адаптации к новым условиям азиатской жизни. Однако они не растворились, не ассимилировались в «желтом» Китае, сохранив свою этническую идентичность, свою национальную культуру, свою веру. Объединяли и консолидировали эти этнические группы в одну большую российскую диаспору великий русский язык и литература.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Амрулла Аги. Жизнь одного человека. — Казань, 2003.
2. Аурилене Е. Е. Российская диаспора в Китае: Маньчжурия. Северный Китай. Шанхай, 1920—1950-е гг. — Хабаровск, 2003. С. 32—35.
3. Балакшин П. Финал в Китае: (Возникновение, развитие и исчезновение белой эмиграции на Дальнем Востоке). — Сан-Франциско, Париж, Нью-Йорк, 1958.
4. Ван Чжичэн. История русской эмиграции в Шанхае. — М., 2008.
5. Василенко Н. А. Кто строил КВЖД // Россия и АТР. 1995. № 2.
6. Витте С. Ю. Воспоминания. — М., 1960. Т. 2.
7. Владимирский И. Еврейская диаспора и вклад в экономическое развитие Маньчжурии (90-е гг. XIX — 30-е гг. XX в.) // Актуальные проблемы исследования истории КВЖД и российской экспансии в Китае : материалы научного семинара, 21—22 нояб. 2008 г. в г. Хабаровске. — Хабаровск, 2008.
8. Время (Харбин). 1944. 3 янв.
9. ГАХК. Ф. 830. Оп. 1. Предисловие. Л. 4.
10. Гильфанов Р. Татарская эмиграция // Татарстан. 1995. № 5—6.
11. Ефимова М. И. Польские католики в Харбине (1897—1933 гг.) // Россия в АТР. Сотрудничество на рубеже веков : материалы I Междунар. науч.-практ. конф., 24—26 сент. 1997. — Владивосток, 1999. Кн. 2. С. 179—180.
12. Жизнь национальных колоний. Армянская // Время (Харбин). 1944 12 июня.

Wu Yanqiu

Shaoxing, China

#### THE ETHNIC COMPOSITION, CULTURAL AND LINGUISTIC PECULIARITIES OF THE RUSSIAN COMMUNITY IN CHINA BEFORE 1917

**ABSTRACT.** *The article is aimed at explaining the problems of social political, ethnic, cultural and linguistic issues that existed in the Russian expatriate groups before the October revolution in 1917. The author fully puts forward the national problems at that time and the political scene of the Russian diaspora. The innovation of the articles is obvious, because the author clearly defines the emergence of Russian ethnic groups in China at the of the nineteenth century. This is due to the construction of the Middle East railway. Among the builders of the Middle East Railway there were people of different nationalities of the Russian empire. The author researched into the period before the revolution, when many Russian multi-ethnic groups scattered in China, it was a period of high labor activity of Russian immigrants. The Middle East Railway Construction was a big project, it attracted the ordinary builders of different nationalities to Manchuria who wanted to earn money and to get rid of political persecution and national anger, it also attracted a large number of private capital made up of quite a plurality of ethnic groups, which made it have certain management unity and interests in the Russian Far East's foreign policy and the success of foreign economy. During the time from the nineteenth century to the twentieth century, they need to adapt to the new living conditions in China. Formation and development of ethnic groups is a complex and relatively contradictory process. However, they neither dissolve, nor integrated into the "yellow skin" of China, but retained their national characteristics, including language identity, national culture, beliefs and so on. There is no doubt that the great Russian language and literature have united and consolidated these ethnic groups into a large Russian community.*

**KEYWORDS:** *nationality problem; linguoculturology; Russian; Russian diaspora; national identity; ethnic group; ethnic linguistics.*

**ABOUT THE AUTHOR:** *Wu Yanqiu, Candidate of History, Senior Lecturer, Head of Department of the Russian Language, Zhejiang Institute of Foreign Languages, Shaoxing, China.*

#### REFERENCES

1. Amrulla Agi. Zhizn' odnogo cheloveka. — Kazan', 2003.
2. Aurilene E. E. Rossiyskaya diaspora v Kitae: Man'chzhuriya. Severnyy Kitay. Shankhay, 1920—1950-e gg. — Khabarovsk, 2003. S. 32—35.

13. Мелихов Г. В. Маньчжурия далекая и близкая. — М., 1991.
14. Миносян И. Д. Китайско-армянские контакты // 21-й век. 2012. № 1 (21). С. 112—122.
15. Романова В. В. Власть и евреи на ДВ России: история взаимоотношений (вторая половина XIX — 20-е гг. XX в.). — Красноярск, 2011.
16. Романова В. В. Еврейские общины Сибири и Дальнего Востока. — Красноярск, 2001.
17. Сапелкин А. А. Из истории польской колонии Харбина (1896—1932 гг.) // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. — Благовещенск, 2002. Кн. 3.
18. Северная Маньчжурия. Гиринская провинция. Т. 1. — Харбин, 1916.
19. Тан Пэйцзи. Евреи в Шанхае. — Шанхай : Сань Лянь шу дань, 1992.
20. Чернолуцкая Е. Н. Из истории латышской общины Харбина (конец 1910 г. — начало 1920-х гг.) // Российские соотечественники в АТР: перспективы сотрудничества : материалы 3-й Междунар. науч.-практ. конф., Владивосток, 5—7 сент. 2001 г.
21. Чернолуцкая Е. Н. К вопросу о численном составе национальных колоний в Маньчжурии до 1917 г. // Россия и АТР. Содружество на рубеже веков : материалы 1-й Междунар. науч.-практ. конф. — Владивосток, 1999. Кн. 2. С. 26—33.
22. Чернолуцкая Е. Н. К вопросу о численном составе российских национальных колоний в Маньчжурии до 1917 г. // Россияне в АТР. Сотрудничество на рубеже веков. — Владивосток, 1999. Кн. 2.
23. Черномаз В. А. Общественно-политическая деятельность украинской эмиграции в Китае (первая половина XX в.) // Россия в АТР. Сотрудничество на рубеже веков. — Владивосток, 1999. Кн. 2.
24. Черномаз В. А. Украинский клуб в Харбине (1907—1927) // Российские соотечественники в АТР: перспективы сотрудничества : материалы науч.-практ. конф., Владивосток, 5—7 сент. 2001.
25. Чжао Си Ганн. Китай и евреи. — Харбин, 1994.
26. Cabanowski M. Tajemnice Manazurii: Policy Hatbinie. — Warszawa, 1993.
27. Crochowski K. Polacy na Dalekim Wschodzie. — Harbin, 1935.
28. Zvia Shiclman. The Construction of the Chinese Eastern Runway and the Origin of the Harbin Jewish Community, 1898—1931 // The Jews of China. Historical and Comparative perspectives. Vol. 1 / ed. and with an Introduction by Jonathan Goldstein, M. E. Sharpe. — Armonk, New York, London, England, 1999.

5. Vasilenko N. A. Kto stroil KVZhD // Rossiya i ATR. 1995. № 2.
6. Vitte S. Yu. Vospominaniya. — M., 1960. T. 2.
7. Vladimirovskiy I. Evreyskaya diaspora i vklad v ekonomicheskoe razvitiye Man'chzhurii (90-e gg. XIX — 30-e gg. XX v.) // Aktual'nye problemy issledovaniya istorii KVZhD i rossiyskoy ekspansii v Kitae : materialy nauchnogo seminar, 21—22 noyab. 2008 g. v g. Khabarovske. — Khabarovsk, 2008.
8. Vremya (Kharbin). 1944. 3 yanv.
9. GAKhK. F. 830. Op. 1. Predislovie. L. 4.
10. Gil'fanov R. Tatarskaya emigratsiya // Tatarstan. 1995. № 5—6.
11. Efimova M. I. Pol'skie katoliki v Kharbine (1897—1933 gg.) // Rossiya v ATR. Sotrudnichestvo na rubezhe vekov : materialy I Mezhdunar. nauch.-prakt. konf., 24—26 sent. 1997. — Vladivostok, 1999. Kn. 2. S. 179—180.
12. Zhizn' natsional'nykh koloniy. Armyanskaya // Vremya (Kharbin). 1944 12 iyunya.
13. Melikhov G. V. Man'chzhuriya dalekaya i blizkaya. — M., 1991.
14. Minosyan I. D. Kitaysko-armyanskie kontakty // 21-y vek. 2012. № 1 (21). S. 112—122.
15. Romanova V. V. Vlast' i evrei na DV Rossii: istoriya vzaimootnosheniy (vtoraya polovina XIX — 20-e gg. XX v.). — Krasnoyarsk, 2011.
16. Romanova V. V. Evreyskie obshchiny Sibiri i Dal'nego Vostoka. — Krasnoyarsk, 2001.
17. Sapelkin A. A. Iz istorii pol'skoy kolonii Kharbina (1896—1932 gg.) // Rossiya i Kitay na dal'nevostochnykh rubezhakh. — Blagoveshchensk, 2002. Kn. 3.
18. Severnaya Man'chzhuriya. Girinskaya provintsiya. T. 1. — Kharbin, 1916.
19. Tan Peytszi. Evrei v Shankhae. — Shankhay : San'Lyan' shu dan', 1992.
20. Chernolutsкая E. N. Iz istorii latyshskoy obshchiny Kharbina (konets 1910 g. — nachalo 1920-kh gg.) // Rossiyskie sootchestvenniki v ATR: perspektivy sotrudnichestva : materialy 3-y Mezhdunar. nauch.-prakt. konf., Vladivostok, 5—7 sent. 2001 g.
21. Chernolutsкая E. N. K voprosu o chislennom sostave natsional'nykh koloniy v Man'chzhurii do 1917 g. // Rossiya i ATR. Sotrudnichestvo na rubezhe vekov : materialy 1-y Mezhdunar. nauch.-prakt. konf. — Vladivostok, 1999. Kn. 2. S. 26—33.
22. Chernolutsкая E. N. K voprosu o chislennom sostave rossiyskikh natsional'nykh koloniy v Man'chzhurii do 1917 g. // Rossiyanе v ATR. Sotrudnichestvo na rubezhe vekov. — Vladivostok, 1999. Kn. 2.
23. Chernomaz V. A. Obshchestvenno-politicheskaya deyatel'nost' ukrainской emigratsii v Kitae (pervaya polovina XX v.) // Rossiya v ATR. Sotrudnichestvo na rubezhe vekov. — Vladivostok, 1999. Kn. 2.
24. Chernomaz V. A. Ukrainskiy klub v Kharbine (1907—1927) // Rossiyskie sootchestvenniki v ATR: perspektivy sotrudnichestva : materialy nauch.-prakt. konf., Vladivostok, 5—7 sent. 2001.
25. Chzhao Si Gann. Kitay i evrei. — Kharbin, 1994.
26. Cabanowski M. Tajemnice Manazurii: Policy Hatbinie. — Warszawa, 1993.
27. Crochowski K. Polacy na Dalekim Wschodzie. — Harbin, 1935.
28. Zvia Shiclman. The Construction of the Chinese Eastern Runway and the Origin of the Harbin Jewish Community, 1898—1931 // The Jews of China. Historical and Comparative perspectives. Vol. 1 / ed. and with an Introduction by Jonathan Goldstein, M. E. Sharpe. — Armonk, New York, London, England, 1999.