

А. А. Хисамутдинов

«Билет в одну сторону»:
станции
Китайско-восточной
железной дороги.
История в иллюстрациях.



А. А Хисамутдинов

**«Билет в одну сторону»:
станции Китайско-восточной железной дороги.
История в иллюстрациях.**

A. A Khisamutdinov

**"One way ticket".
Stations of the Chinese Eastern railway.
A history in illustrations.**

Монография
Научное электронное издание

Издательство Дальневосточного
федерального университета
Владивосток
2017

УДК:94(571.6)
ББК: 78.33(5Кит)
Х51

Хисамутдинов, Амир Александрович.

X51 «Билет в одну сторону»: станции Китайско-восточной железной дороги. История в иллюстрациях [Электронный ресурс] = "One way ticket". Stations of the Chinese Eastern railway. A history in illustrations.: монография / А.А. Хисамутдинов.—Владивосток: Издательство Дальневосточного университета, 2017.—44 с.: ил. Режим доступа: <https://evols.library.manoa.hawaii.edu/>.

ISBN

Иллюстрированное издание посвящено станциям Китайско-восточной железной дороги. За основу взят Фотоальбом «Китайская восточная железная дорога», подготовленный фотографом Б.М. Подольским к десятилетию строительства дороги (около 1913). Также использованы старинные почтовые открытки и эмигрантские публикации. Кратко рассказаны истории русских общин (Аньда, Ашихе, Барим, Бухэду / Бухеду, Именьпо, Чанчунь / Куаньчензы, Маньчжурия, Муданьцзян, Пограничная, Хайлар, Харбин и др.).

Ключевые слова: Русские в Китае, станции КВЖД, Харбин.

An illustrated edition devoted to the stations of the Chinese Eastern Railway, based on the Album "Chinese Eastern Railway" prepared by photographer B.M. Podol'sky after a decade of construction (about 1913). Also used are rare postcards and emigre publications. There are brief histories of the Russian communities in Āndá, Ashihe, Barim, Buhedu, Imen'po, Changchun/ Kuangchengzi, Manchuria, Mudanjiang, Pogranichnaya, Hailar, Harbin, etc.

Key words: Russians in China, Stations of the Chinese Eastern Railway.

На обложке изображены станции КВЖД (станции: Бухэду, Фулярди, Барим, Джаланьтун).

УДК:94(571.6)
ББК: 78.33(5Кит)

ISBN

© Хисамутдинов А.А., 2017
© Поздеева А.Е., редактирование,
обложка
и художественное оформление. 2017
© ООО «Издательство
Дальневосточного университета», 2017

Предисловие автора

«Билет в одну сторону»: станции Китайско-восточной железной дороги. История в иллюстрациях.

Глубокая осень 1922 г. Приморье. Десятки тысяч русских покидали Россию. Подавляющему большинству казалось, что они скоро вернуться домой. Они думали, что отъезд в другую страну будет временным, как бы станет простой остановкой на станции КВЖД или же сход с судна...

Уехать за пределы России тогда были вынуждены яркие политические фигуры,

писатели и поэты. Жизнь российских эмигрантов в Китае остается одной из самых трудных страниц в изучении истории нашей страны. Что касается Европы, там сохранилось множество свидетельств, оставленных беженцами о своей жизни на чужбине. На основании их в последнее время вышло немало фундаментальных трудов. Менее изученной является деятельность эмиграции в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В основу данной работы легла идея собрать как можно больше сведений о русских общинах в Китае.

Эта книга является как бы обобщением соответствующего справочника, который увидел свет в издательстве Дальневосточного университета.

Настоящую работу нужно считать предварительной. Исследование русской эмиграции в общем жанре только начинается. Автор не ставил задачу написать подробную историю российской эмиграции в Китае или дать исчерпывающую информацию о ее деятельности, а только очертил проблематику. Только частично в ней затронут диалог культур - русской и китайской. После того, как окончательно определятся подходы к истории эмиграции во всех странах, оценки ее достижений или же идеологических провалов во всех взаимоисключающих аспектах, только тогда можно приблизиться к всеобъемлющему описанию истории русской эмиграции.

Около 50 лет тому назад состоялся последний массовый исход русских из Китая. Поэтому Автор посвящает эту книгу тем, кто, уехав из России, не имел обратного билета.



Общий очерк



22 мая 1896 г. был заключен договор с Китаем, который разрешал провести дорогу по своей территории от Читы до Владивостока. Концессия на нее была предоставлена Русско-Китайскому банку (27 авг. 1896). Изыскания начаты летом 1897 г. По Портсмутскому договору к Японии отошел участок дороги Чанчунь – Порт-Артур. 20 октября 1920 г. заключено соглашение между Русско-Азиатским банком и правительством Китая, по которому в состав правления и ревизионного комитета входили китайцы. Первое соглашение между СССР и КНР заключено 31 мая 1924 г. Согласно нему 80-летний срок концессии сокращался до 60 лет. Распорядительный комитет (правление) состоял из 5-ти советских и 5-ти китайских. После продажи в 1935 г. японским властям, КВЖД стала называться Северо-Маньчжурская железная дорога (СМЖД). После 2-й мировой войны стала называться Китайско-Чанчунская ж.д.



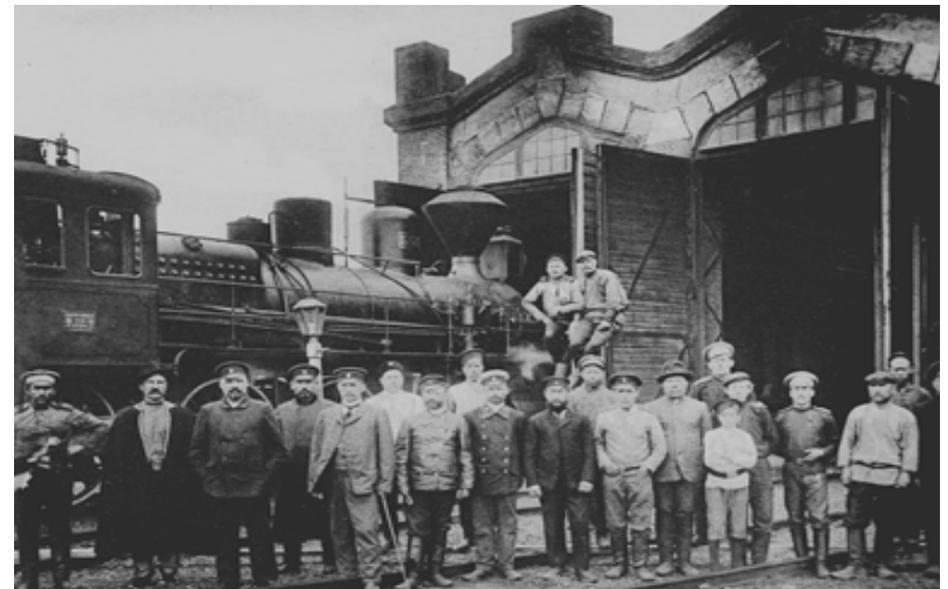
Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), также Китайская Чанчуньская железная дорога. (КЧЖД; с 1953— Харбинская железная дорога), железнодорожная магистраль в Северо-Восточном Китае, от станции

Манжурия через Харбин до Суйфыньхэ и от Харбина до Даляня (Дальнего), с ветками: Ляоян – Бэньси, Суцзятунь – Фушунь, Дашицяо – Инкоу, Цзинь-чжоу – Чэньцзытун, Чжоушуйцзы – Люйшунь (Порт-Артур). Под названием КВЖД построена Россией в 1897–1903.

По окончании Русско-японской войны южное направление от Куанчэн-цзы (Чанчуня) до Даляня и Люйшуня по Портсмутскому мирному договору 1905 отошло к Японии, и было названо Южно-Маньчжурской железной дорогой (ЮМЖД). В 1918 Япония ввела войска в район КВЖД и в 1920 пыталась завладеть ею. По советско-китайскому соглашению 31 мая 1924 КВЖД признана коммерческим предприятием, совместно управляемым СССР и Китаем. В 1929 китайские милитаристы совершили нападение на КВЖД и

границы СССР, но были отбиты частями Красной Армии. После оккупации в 1931 Северо-Восточного Китая (Манчжурии) Японией КВЖД превращена японскими империалистами в район антисоветских провокаций. В 1935 СССР пришлось продать КВЖД властям Маньчжоу-Го за небольшую сумму (140 млн. йен). После освобождения Красной Армией Северо-Восточного Китая и поражения Японии во 2-й мировой войне ЮМЖД и КВЖД по советско-китайскому соглашению от 14 августа 1945 поступили в совместное управление СССР и Китая, получив общее название — КЧЖД. После образования КНР в соответствии с новым советско-китайским соглашением о КЧЖД от 14 февраля 1950 Советское правительство безвозмездно передало правительству КНР все свои права по совместно управлению КЧЖД со всем принадлежащим ей имуществом (передача оформлена протоколом от 31 декабря 1952).

Аньда, станция КВЖД.



Станция Аньда находилась на западной линии, в 4 часах езды от Харбина. «Почти вся служба движения, - писал ее бывший житель, - так же как и служба пути, товарная контора обслуживалась русскими. Порядок на работе, дисциплина поддерживались на высоком уровне. На станции имелось отличное помещение Желсоба с приличной библиотекой, бильярдной. Была хорошая сцена, рояль еще кавэжэдековских времен, очень приличный зрительный зал. Режиссер Т.Я.Онофрийчук на этой сцене ставил пьесы Чехова, водевили. Пели хорошие голоса: тенор А.Д.Кириллов, сопрано Н.П.Каблукова. Я был их постоянным аккомпаниатором. Здесь кипела культурная жизнь аньдинцев, устраивались вечера, лекции, доклады, танцы, позже демонстрировались кинофильмы.

Молодые железнодорожники жили в общежитии, здесь и столовались (функционировала кухня с поваром при ней). В церкви пел прекрасный хор, и шли торжественные службы».[1] Недалеко от станции находилось русское село, жители которого в основном занимались животноводством.

На полигоне Аньда производились испытания действия бактерий на живых людях в полевых условиях. Заключенных привязывали к столбам в пяти метрах один от другого, а метрах в пятидесяти от них с помощью электрического тока взрывалась осколочная бомба. Заключенные были ранены осколками бомбы и одновременно заражены бактериями сибирской язвы. Опыт заражения бактериями чумы производился посредством взрыва баллона, помещенного в десяти метрах от привязанных к столбам подопытных людей. Там же производили опыты по заражению газовой гангреной, после чего заключенные умирали в недельный срок в тяжелых мучениях. Чтобы заключенные не

были убиты при опытах, их головы и спины защищались металлическими щитами и толстыми ватными одеялами, а ноги и ягодицы оставались оголенными. Над другими заключенными производились опыты по действию героина,



кореяского вьюнка, бактала и зерен касторниха. В пищу клали около грамма героина, после чего подопытный терял сознание, а через несколько часов умирал в тяжелых мучениях. Опыты по обмораживанию производились над заключенными на дворе отряда при низкой температуре или в специально устроенных помещениях. Подопытных выводили в теплой одежде, закованных в ножные кандалы, оголяли им руки и ноги, опускали в воду, после чего выставляли на ветер или под вентилятор для ускорения обмораживания. Время от времени производивший опыт ударял по обмороженным рукам и ногам палочкой, чтобы по звуку убедиться в степени обмораживания. Затем подопытных вводили в комнату и заставляли опускать ноги или руки в теплую воду, температура которой постепенно повышалась. Среди заключенных в лагере Хогоин было много людей с ампутированными пальцами и ногами, с обнаженными костями рук и ног, с гангренозными конечностями. Трупы умерших сжигались в крематории отряда. Обессиленных от опытов, как ни на что уже не годных, травили ядом или расстреливали. Невозможно точно подсчитать число жертв отрядов 100 и 731, но обычно за год туда отправлялось от 400 до 600 человек. С началом военных действий, вернее,

перед концом войны, японские отряды бактериологической войны были упразднены, а личный состав их был эвакуирован в Корею. 11-12 августа 1945 года были сожжены все служебные и жилые помещения, лаборатории, камеры заключенных, оборудование, материалы, документы, фильмы и т. д. и только по частичным материалам, захваченным в военных миссиях и жандармских отделениях и по показаниям участников была восстановлена картина деятельности этих двух отрядов. Советское правительство не раз обвиняло иностранные державы в подготовке бактериологической войны против Советского Союза. При составлении обвинительного акта по делу ген. Тоодзии и других военных и политических деятелей Японии советский прокурор настаивал на включение пункта о подготовке ими бактериологической войны. Но обвинение оказалось необоснованным, и поэтому не было включено в обвинительный акт. Вполне возможно считать, что суд в Хабаровске над рядом старших офицеров Квантунской Армии по подготовке ими бактериологической войны против СССР был инсценирован исключительно ради показательной, пропагандистской цели. Признание вины подсудимыми мало что могло означать, принимая во внимание неизменную технику советских показательных судов. Существование же лагеря «Приют» подтверждается показаниями многих бывших заключенных, советских перебежчиков и белых эмигрантов.



АШИХЭ, станция КВЖД.

На А. имелась небольшая русская община. В 1920 находился свеклосахарный завод товарищества на паях «Ашихэ» и мельница. При станции почтовая контора.

Церковь на станции Китайско-Восточной железной дороги Ашихэ в восточной Маньчжурии была оборудована в 1916 году при бывшей 2 железнодорожной роте командиром капитаном Некрашевичем. В 1937 году прихожане приобрели собственное здание для церкви. На 1 октября 1939 года настоятелем

БАРИМ (по-кит. Па-Лиэм).



Барим станция, дачное селение в 468 км от Харбина. Жили в основном крестьяне. Располагался курорт, на который приезжало много русских со всего Китая. Находился летний лагерь ХСМЛ. Занимались охотой. Наиболее удачливым был Д.Д.Пинегин.

Дачный сезон в Бариме.

Дачный сезон в Бариме в этом году, как и в прежние годы, прошел оживленно и весело. Хотя к 1 сентября сезон уже заканчивается, - многие дачники, съехавшиеся не только со всех городов Маньчжу-Ди-Го, но также и из Китая, еще не собираются покидать Барима, так как наступила хорошая погода, и все стремятся наверстать потерянное из-за дождливых дней в течении лета.

Пикники, рыбная ловля, верховая езда, собирание грибов и орехов, купанье в чудесном Яле, прогулки в сопки, где масса живописных уголков, - вот главное времяпровождение дачников, которых в Бариме в течение нескольких месяцев было свыше трехсот человек.

По-прежнему пользуются большой популярностью скала «Екатерина», восхождение на которую является любимым занятием дачников, и источник «Слезы Чингисхана», находящийся в живописном месте, в пяти километрах от Барима. По словам, как местных жителей, так и дачников, кристальная вода этого источника обладает целебными свойствами.

Большим событием для всего населения Барима было посещение станции так называемым « утешительным поездом».

В этом поезде три вагона занимал магазин, где можно было приобрести все, как в большом универсальном магазине; в отдельных вагонах были ресторан, госпиталь-амбулатория, кино и театр.

Местные жители и дачники получили много удовольствия, посетив представления приехавшей с этим поездом труппы японских артисток и маньчжурских фокусников, развлекавших публику своими номерами в течении двух часов.

В день Святого Владимира, настоятель Баримской церкви отец Климент, отслужил в местном храме обедню, после него состоялся крестный ход и молебен с водосвятием на реке.

7 августа, при содействии отделения Бюро по делам Российских эмигрантов на ст. Бухэду, - в Бариме, с благотворительной целью, был устроен вечер. Приехавшими артистами - главным образом, молодежью, - было разыграно две пьесы. И постановка, и игра участвующих в спектакле превзошли все ожидания зрителей. После спектакля состоялись танцы под струнный оркестр и электроду.

Барим является постоянным местом летнего лагеря Костровых Братьев ХСМЛ, который, располагаясь в больших палатках около поселка, вносит большое оживление среди дачников, устраивая всевозможные игры и развлечения, а вечерами - беседы у костра.

День в Бариме обыкновенно заканчивается встречей харбинского поезда, к прибытию которого на перрон собирается много дачников встретить знакомых, посылку или, просто, погулять перед сном, подышав живительным воздухом, наполненным запахом цветов, и полюбоваться звездным небом, которое особенно красиво в этом чудном уголке Маньчжурской Империи, напоминая по укладу жизни русскую деревню старого доброго времени, а природой и климатом - предгорья среднего Урала.



Лето в предгорьях Хингана. Большой сезон в Бариме[2].

В этом году в Бариме большой сезон. Это не Циндао, не Дайрен, даже не Чжалантунь. Там – комфорт для дачников. Здесь – только охотничья деревушка и воздух. Какой воздух!..

Ночью звезды – как светящиеся ягоды на синем фоне горного неба. А днем прохладно и ясно почти всегда. Прошел дождь, отгромыхала гроза, – уже и сухо.

Съезд на курорт начался с июня, и к концу июля в Бариме было посторонней публики человек 400. Конечно, на три четверти – дамы и дети. Сначала приехали одетыми по-городски, выхаживали важно в пижамах, затем преобразились, – приняли деревенский вид. И понятно: прогулки верст за 10-20, ночевки в сопках, охота, рыбная ловля, катанье верхом, собиранье грибов несовместимы с городским стилем.

БУХЭДУ, станция КВЖД.



В 1920 здесь находились Русское общественное управление, железнодорожная больница на 60 коек, почта, двухклассная и одноклассная общественная школы, церковь во имя царицы Александры и ветеринарный пункт, так как недалеко проходил скотопрогонный тракт на Благовещенск.

Храм располагался на самой верхней точке

невысокой сопки, на которой располагалось селение, возникшее вокруг станции Китайско-Восточной железной дороги Бухэду в северо-западной Маньчжурии. Церковь была деревянная, крестообразная, вместимостью до 1000 человек. Имелось пять серебряных колоколов, большое серебряное Евангелие весом около пуда с дарственной надписью, две чаши золотая и серебряная – дары императрицы Александры Феодоровны. С западного угла церкви находился дом священника; рядом с церковью располагалось кладбище для захоронения заслуженных людей с разрешения настоятеля. Храм был построен управлением железной дороги для русской воинской части. Освящение состоялось 11 декабря 1902. Главным приходским благотворителем был дипломат Павел Федорович Тидеман. На 1 октября 1939 ктиторм (старостой) храма был Г. И. Санников.

Мы с мужем долго гуляли сегодня по Бухеду. Это – большой, почти сплошь железнодорожный поселок, расположенный на горе и поэтому весь открытый солнцу. Дома казенной постройки, но не казенного типа: очень веселые, яркие, из розового, белого и серого камня, с застекленными верандами и балконами, окруженные густыми тополевыми садами. Тополей масса кругом, летом улицы, вероятно, представляют собой настоящие аллеи. Очень оригинальная церковь, похожая на жилой дом: украшенная резьбой, с большими итальянскими окнами, длинная, одноэтажная. Если бы не крест, можно было бы принять ее за маленький «дворец». Большое Железнодорожное собрание, солидной каменной стройки. На входной двери висит объявление, что сегодня состоится спектакль и танцы. Совсем культурный город![3]



ВЕЙШАХЭ, станция КВЖД.

Храм во имя Пресвятой Троицы на станции Вейшахэ (недейств.). Храм был построен на станции Китайско-Восточной железной дороги Вейшахэ в восточной Маньчжурии в 1936 году на средства прихожан и освящен архиепископом Мелетием. На 1 октября 1939 года ктиторм (старостой) церкви был М. Н. Кибардин. Настоятели Илия Новокрещеных (до 1 октября 1939 – 1940/1941) свящ. Герасимов, В., свящ., «Обзор состояния Харбинской Епархии на 1 Октября 1939 г.», Хлеб Небесный, Харбин, 1939, № 10, 106.



Г И Р И Н (Цзилинь).

Гирин и станция КВЖД, город. Административный центр одноименной провинции. Располагается на левом берегу реки Сунгари, где имелся порт. Здесь в основном осуществлялись торговые операции по хлебу. Действовало

Российское консульство. Русская колония была весьма незначительна. Располагалась католическая миссия епископа Северной Маньчжурии. 19 августа 1945 спущен воздушный десант Забайкальского фронта.

ДЖАЛАЙНОР (ЧЖАЙЛАЙНАР), станция КВЖД.

Чжалантунь. монгольский поселок и железнодорожная станция Китайской Восточной железной дороги через Маньчжурию. Расположен в живописной долине горной реки Ял, в том месте, где последний прорезает восточные отроги хребта Большой Хинган.



ИМЯНЬПО, станция КВЖД.

Издавна служила дачным районом для харбинцев: горный воздух, рек, лес, в котором было много хвойных деревьев. В поселке имелась старая Сергиевская церковь. В 1920 г. работал пивоваренный и стекольный заводы, также крупная мельница. Здесь располагалось двухклассное железнодорожное училище, преобразованное в гимназию, была группа бой-скаутов.



Русские дети в Маньчжу-Ди-Го. Масленичные развлечения для детей в Имяньпо. [4]

На утреннике же была пьеска на английском языке, постановкой которой руководила Н. С. Логинова, и дивертисмент, в котором было три балетных номера, поставленных В. М. Людикормин: матросский танец в исп. З. Ракитиной, «Коломбина» - Н. Власова и «Матрешки» - В. Ракитина и А. Лапшакова.

В английской пьеске играли учащиеся всех классов, причем главная роль, в лице Л. Игнатенко, нашла прекрасного исполнителя. Очень удачны были



стильные костюмы артистов; над шитьем их немало потрудились Е. В. Колесникова.

Масляная неделя не только в Харбине, но и в более мелких пунктах расселения русских в Маньчжу-Ди-Го прошла в вихре спектаклей, балов, маскарадов и пр. В частности, в поселке при станции Имяньпо на Масленице состоялись детский костюмированный бал, устроенный скаутской организацией, и детский утренник Имяньповской Гимназии.

Бал скаутов прощел очень весело и доставил много радости детям. Призами за лучшие костюмы были награждены: боярышня— В. Ракитина и «микки-маус на балу» - А. Людимормин.

Имяньпо. С 1923 существовала русская общественная гимназия, которая зарегистрирована в Харбинском учебном департаменте.

ИРЕКТЕ, станция КВЖД.



МАНЬЧЖУРИЯ, город и станция КВЖД.



ЧАНЧУНЬ, станция КВЖД или КУАНЬЧЕНЦЫ.

Находится на р. Итунхэ. Являлся одним из торговых центров Гиринской провинции, ныне административный центр. В 1920 г. здесь соединялись 3 дороги: русская, японская и китайская на Гирин. По площади не уступал Харбину. Тогда в нем жило около 150 тысяч человек, из них 5000 японцев и 500 русских. Располагалось Российское консульство, коммерческое агентство КВЖД, отделение Русско-Азиатского банка. Недалеко от станции находился небольшой русский поселок.



В 1920 г. жило около 3 тыс. русских эмигрантов и 20 тыс. китайцев. Находилось общественное управление, почтово-телеграфная контора, железнодорожная больница на 50 коек. Из учебных заведений - двухклассное железнодорожное училище и поселковое общественное училище. В 1923 г. получил статус города.

Имелось 3 православных храма: Свято-Иннокентьевский кафедральный собор, Свято-Серафимовская церковь (построена в 1903) и Свято-Казанско-Богородицкая церковь.[5]

В 1922 г. Пекинская духовная миссия направила сюда молодого епископа Иона. «Рассказывают, что своим вдохновенным словом, с которым он обращался к прихожанам церкви, он как бы созывал народ в храм, что храм стал полон молящихся, что его призыв о помощи привлек много добровольных работников. И оперился детский приют. Общественная столовая стала кормить сотни ребятишек. Была реформирована гимназия, и при ней возникли ремесленные курсы. Обветшалый храм был обновлен трудами прихожан, пришедших на зов своего вдохновенного пастыря». [6] Иона одним из первых в эмиграции в Китае подготовил и издал свои проповеди. [7] Всего в эмиграции прожил 3 года до своей неожиданной смерти, но оставил большой след в жизни эмигрантов. Спустя 40 лет они создали в Сан-Франциско «Объединение бывших маньчжурцев - религиозный кружок им. епископа Ионы», регулярно печатали статьи-воспоминания о нем. Другим подвижником был врач Н.Н.Саханский. После отставки он работал на КВЖД (с 1907) и был городским врачом на ст. М. Умер при исполнении служебных обязанностей, заразившись тифом. [8] В М. имелись Русская гимназия (открыта в 1917), находилась в двухэтажном здании и реальное училище.

Одной из первых эмигрантских организаций стало Собрание уполномоченных М. общественного управления. Начальник М. отделения БРЭМа С.И.Эпов, затем А.М.Заалов. Устраивались благотворительные вечера, весь сбор отдавали японцам для улучшения воздушной обороны. [9] При содействии японских властей были организованы курсы по изучению японского языка., читались доклады по истории и политике Японии, ставились спектакли на японском языке. [10] В августе 1945 г. положение русской колонии изменилось. Подавляющее большинство подало заявление на получение советского гражданства. Они основали Общество советских граждан, которое заняло здание польского костела, где открыли Советский клуб. Школа перешла на советскую систему образования, был создан Союз Советской молодежи. С началом мероприятий по отправке на целину население Маньчжурии стало быстро уменьшаться. 14 июля 1954 г. ушел последний поезд с репатриантами. [11] Переехавшие в США бывшие жители М. основали свое общество – Объединение бывших жителей города Маньчжурии. Они регулярно проводили свои заседания, читали лекции, занимались благотворительной работой, стали инициаторами увековечивания памяти епископа Ионы. [12]

МОЦИОХЕ (МАЦЯОХЭ), станция КВЖД.



МАЭОРШАНЬ, станция КВЖД.



МОДАОШИ (МОДАШИ), станция КВЖД.



МУДАНЬЦЗЯН, город.



П о л у ч и л развитие во время японской оккупации. Находилось большое число предприятий. Город слился с железнодорожной станцией Эхо. Располагалось отделение БРЭМа Восточного района (руководил

М.М.Носов): зарегистрировано несколько тысяч эмигрантов. В основном занимались молочным хозяйством и перевозкой груза. При районном бюро существовал кооператив, амбулатория, Клуб российских эмигрантов и библиотека. Еженедельно издавались газета «На границе» и журнал «На штурм». Имелось представительство Монархического объединения, при нем открыт кружок молодежи и отряды Союза мушкетеров. Из предприятий в основном магазины («Байкал», «Волга», «Камчатка», «Лондон» В.Н.Мичкова, «Универсаль» Н.Ф.Лактионова, «Восточная компания» В.И.Емельянова, «Сибирский меховой магазин», «Урал», «Казань» и др.) и кафэ («Владивосток» С.Г.Ощепкова и др.).



Один из друзей Шепунова, японец с русским именем «Никифор Павлович», порекомендовал того перевести на пост начальника Бюро в городе Муданьцзян. Шепунова перевели туда, а его советником назначили «Никифора Павловича».

Шепунов привлек к себе в сотрудники одного из своих полицейских надзирателей на ст. Пограничной, отличавшегося садистскими наклонностями.

В районе Муданьцзяна начались аресты людей по подозрению, обычно не имевшим никакого основания. Доносы, клевета, сведение личных счетов, угодничество перед японскими властями, старание доказать свое служебное рвение и «незыблемую позицию стойкого антикоммуниста и национальномыслящего человека» приняли узаконенный характер.

МУЛИН, станция КВЖД.



МУЛИНСКИЕ УГЛЕПРОМЫШЛЕННЫЕ КОПИ (Маньчжурия).

Разработка начата компанией Скидельских. Здесь жили рабочие и служащие, которые участвовали в разработке копей. Находилась отделение БРЭМа, начальник капитан Титов, затем В.Хохлов. Находилась могила священника П.Галионко, убитого хунхузами. [13] Имелась Высшая народная школа, директором которой много лет был В.Н.Алякрицкий.

ПЕТЛЯ, станция КВЖД.



ПОГРАНИЧНАЯ, станция КВЖД.

Китайская и русская таможни, больница на 50 коек, почта. В 1915 г. здесь открыта гимназия, которая стала единственным учебным заведением от станции Именьпо на восток до самой границы. Много лет директором являлся А.Т.Лузин. [14]

Представителем БРЭМа в Пограничной долгое время был Б.Н.Шепунов. 15 февраля 1935 г. на съезде русских национальных организаций на восточной линии СМЖД он рассказал о целях и задачах БРЭМа. Особенно он напирал на вредительскую деятельность.



СИЛИНЬХЭ, станция КВЖД.



СЯОСУЙФЫН, станция КВЖД.



СЯОЛИН, станция КВЖД.



ТАЙПИНЛИН, станция КВЖД.



УЗРИМИ, станция КВЖД.



ТОЛАЙЧЖАО, станция КВЖД.



УЦЗИМИ, станция КВЖД.



ФУЛЯРДИ (ФУЛЛАРДИ), станция КВЖД.



ХАЙЛАР, станция КВЖД.



Хуйлунь, город в Северо-восточном Китае, в долине р. Х., провинция Хэйлунцзян. Являлся основным пунктом, через который осуществлялась торговля с Монголией. Через него проходил тракт из Ганьчжура, известного своей ярмаркой, до Благовещенска. В первые годы русская эмиграция, в основном казаки, находилась под Общественным управлением.



В 1920 г. здесь имелись двухклассное училище с интернатом, железнодорожная больница на 80 коек, почта и отделение Русско-Азиатского банка. На станции размещались торгово-экспортные конторы, 2 пивоваренных, 2 мыловаренных и водочный завод. [15]

Здесь были подворье Русской духовной миссии (основано в 1928) и церковь во имя Казанской Божьей матери [16] При ней открыли приют для престарелых. Кроме этого существовал детский приют, открытый еще в 1922 г. Им заведовал Благотворительный кружок, многолетним председателем которого был юрист И.К.Громаковский. «За 16 лет существования, - писал он, - приют многих детей вырастили поставил



В 1933 г. прошло учредительное собрание, на котором был образован отдел Союза казаков на Дальнем Востоке. Председатель хорунжий Е.В.Волгин.

«Все было рассчитано для удобства русского населения, - вспоминал очевидец. - Извозчики чисто русскими пролетками, тоже говорящие по-русски. Большинство же русских, живших в Китае, так и не могло двух слов связать по-китайски. Поселок железнодорожников, расположенный по другую сторону линии железной дороги, был заселен рабочими и служащими КВЖД. Здесь было больше благоустройства. Много зелени – вязы, тополя, акации. Каменные одноэтажные дома и мощенные булыжником улицы. Административные здания в два этажа, баня, магазин. Просторная двухэтажная школа для детей железнодорожников и большой театр с зимним садом и киноустановкой. Этот театр носил название «Желсоб». При нем – большой сад и библиотека. Здесь же была красивая деревянная церковь. Напротив нее китайский суд и тюрьма. На западной стороне – депо, склады и военный городок для гарнизона, состоявший до революции из частей русской армии». [17] В Х. имелась и еврейская община, которая построила синагогу в 1938 г. [18]



ХАЙЛИН, станция КВЖД.



Храм во имя святого Георгия на станции Хайлин (недейств.). Церковь на станции Китайско-Восточной железной дороги Хайлин в восточной Маньчжурии была основана трудами и средствами отца С. Нежинцева. На 1 октября 1939 года храм временно являлся молитвенным домом и был приписан к церкви на станции Эхо. Герасимов, В., свящ., «Обзор состояния Харбинской Епархии на 1 Октября 1939 г.», Хлеб Небесный, Харбин, 1939, № 10, 105.

ХАЛАСУ, станция КВЖД.



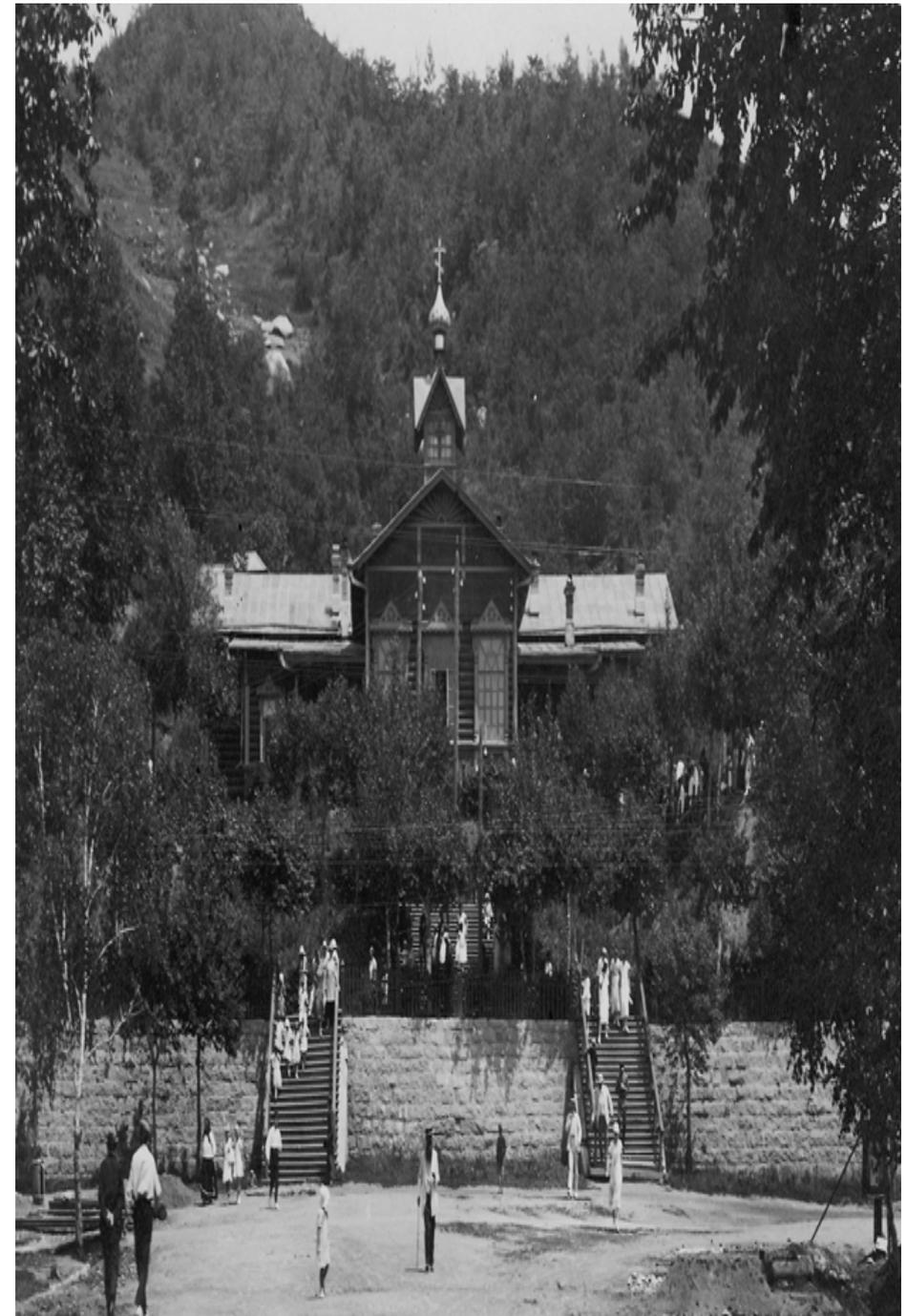
ХАНЬДАОХЕЦЗЫ, станция КВЖД.



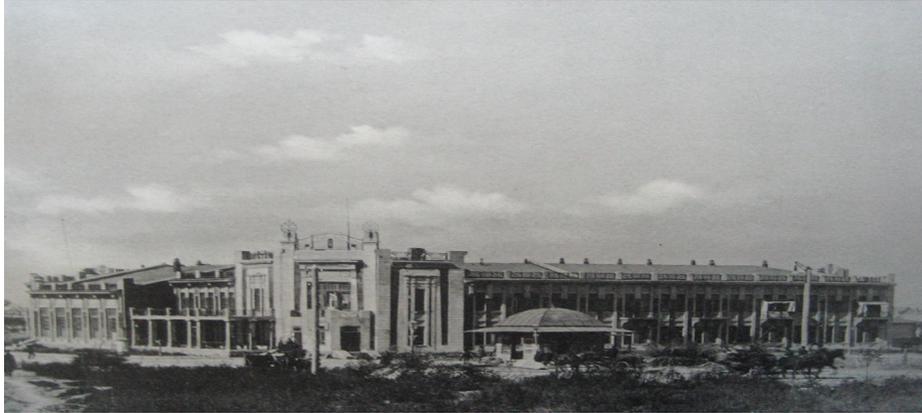
Недалеко от нее находился крупный русский поселок, жители которого работали в основном на станции или на лесной концессии. В 1920 г. здесь имелись бойни, дегтярный завод, 25 лавок, Введенская церковь, двухклассная железнодорожная и одноклассная общественная школы. Вблизи располагалась лесная концессия Бяловесского (200 кв. верст).

В начале 20-х годов русское население стало уменьшаться. «Одновременно с сокращением работ на концессиях, - писал «Экономический бюллетень», - наблюдался наплыв в Маньчжурию переселенцев - китайцев. Таким образом, как на концессиях, так равно и на предприятиях вообще, появились в большом количестве китайские рабочие, быстро вытеснившие русский труд, так как цены на рабочие руки упали до минимума, создав для русских тяжелые условия конкуренции. Отсутствие заработка в районе Ханьдаохецзы вынудило русских рабочих искать его на других станциях или заняться самостоятельным трудом». [19] Здесь располагался лагерь русского военного отряда (командир майор А.Н.Гукаев), который сформировали по приказанию Японской военной миссии в январе 1944 г. В отряде (около 200 человек) служили представители из Харбина, Эхо, Муданьцзяна, Романовки и Медяны. [20]

После прихода Советской армии отряд полностью перешел на ее сторону. Через некоторое время все командование арестовали и депортировали в СССР.



ХАРБИН, станция КВЖД. Город и станция КВЖД.



Располагался на правом берегу Сунгари, являлся важнейшим узлом КВЖД. 23 апреля 1898 г. в деревушку Хаобин (имеются разночтения) пришла партия инженера А.И.Шидловского, которая приступила к строительству первого барака. 30 мая прибыла группа главного инженера Юговича, который купил у китайцев небольшой участок земли с развалинами ханшинного завода. Впоследствии это место получило название Старый город. С течением времени железнодорожные учреждения перевели в Новый город, торгово-промышленные предприятия расположились в прибрежной части - Харбин-пристань.

К 1920 г. население 200 тыс., из них свыше 50 тыс. русских жителей, в 1931 г. - 332 тыс., из них 64 тыс. европейцев (русских) и 5 тыс. японцев и корейцев. [21] Во время японской оккупации Маньчжурии произошли изменения. «Несмотря на то, - писала газета «Новая заря», - что белые выиграли политически больше прав в некоторых областях, экономически же они потеряли все после создания Маньчжу-Го. Японцы предоставили русским лишь некоторые незначительные профессии и занятия в виде компенсации, в то время, как русские надеялись занять места уволенных советских служащих КВЖД, когда Маньчжу-Го полностью взяло бы дорогу в свои руки. Но эти места были заняты главным образом японцами и китайцами». [22] Стала все более четко проявляться японизация жизни. Чтобы получить какую-либо работу, нужно было знать японский язык. Торговля также переходила к японцам или китайцам. Почти вся молочная промышленность перешла в руки японцев. Стала ограничиваться торговля с русским Шанхаем, куда разрешалось ездить только один раз в год. «С момента японской оккупации, - писал Н.Лидин, высланный из Харбина за инакомыслие, - стало очевидным для всех, что русские в этом крае доживают последние дни, что русские перспективы безрадостны. С каждым месяцем все больше и больше там суживается поле для применения русского труда, русских технических сил, русской хозяйственной инициативы». [23] Особенно трудно пришлось бывшим

советским гражданам. Японские власти неохотно переводили их в эмигрантское состояние. Тогда же происходил обмен китайских паспортов. Русская эмиграция стала переезжать в Шанхай. Их большим недостатком было то, что они совсем не знали иностранных языков. По этой причине они пополнили ряды безработных. Весьма ограничивалась свобода русской молодежи. Звучали призывы записываться на курсы по военной переподготовке, происходила грубая «промывка мозгов». Естественно, это сказалось на политических пристрастиях молодежи, которая была целиком охвачена советским патриотизмом. [24]

18 августа 1945 г. в Х. был спущен воздушный десант 1-го Дальневосточного фронта. К этому времени штаб обороны Х., организованный за 2 дня до этого, захватил один из японских арсеналов и вооружил русских добровольцев, были взяты под охрану многие объекты. В 1946 г. преобразовали Х. муниципалитет, в который вошли и русские: секретарь - С.Н.Усов, советник - Я.И.Баранов, консультант иностранного отдела - И.С.Большаков. [25] Особенно оживилась профсоюзная деятельность. На всех предприятиях были открыты месткомы. Деятельно развивалась и КЧЖД, управляющим которой был А.Ф.Журавлев.



Большую культурную программу проводили Советский клуб и Дом Красной Армии (бывшее Железнодорожное собрание) при них работало много кружков. В кинотеатрах шли советские фильмы, в театрах - постановки В.И.Томского и Н.Н.Энгельгарт, с детской труппой выступала А.Н.Андреева. После ухода советских войск положение изменилось, начался произвол, значительно увеличилась преступность. С наступлением темноты город вымирал. Каждый день происходили грабежи и убийства. [26] Из учебных заведений существовали только ХПИ и Коммерческое училище. Несмотря на это, культурная жизнь продолжалась, существовал симфонический оркестр С.И.Швайковского. [27] К 1947 г. русских в Х. жило около 35 тыс., из них 6 тыс. еще не взяли паспортов, так как надеялись уехать к родственникам в США. [28]

ХИНГАН, станция КВЖД.

Хинган (Большой и Малый), горная цепь, ограничивает пустыню Гоби и отделяет ее от Маньчжурии. Вблизи находилась лесная концессия бр. Шевченко (3500 кв. саженей). В 1920 г. в поселке располагались часовня и частная школа бр. Шевченко, в которой обучалось более 40 детей. В версте от нее начинался самый большой туннель КВЖД длиной 1442, 25 саженей.

Туннель через Большой Хинган построен на Западной линии Китайско-Восточной железной дороги в 1901–1903. Проложен на высоте 972,6 м над уровнем моря.



ЦИЦИКАР, станция КВЖД.

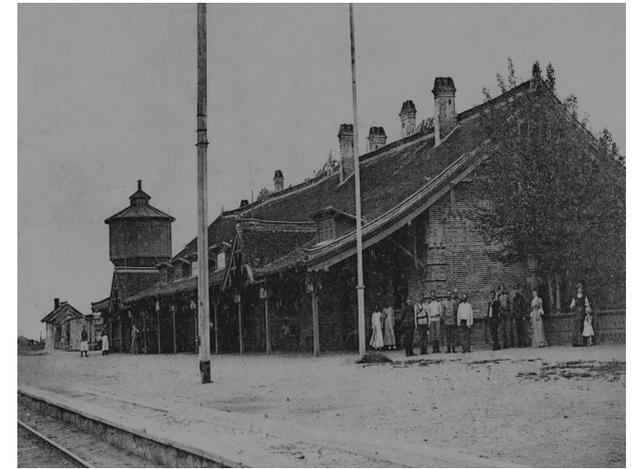
Станция КВЖД и город в провинции Хэйлунцзян (на Северо-Востоке Китая) на левом берегу р. Нуньцзян (Нонни) в 288 км от Харбин. Центр сельскохозяйственного района. В 1920 административный центр Хэйлунцзянской провинции. Располагались Русское консульство, отделение Русско-Азиатского банка и правление лесного предприятия Шевченко. Имелись церковь Святых Апостолов Петра и Павла, двухклассная железнодорожная школа, метеостанция, почта, поселковая общественная бойня, так как недалеко проходил скотопрогонный тракт на Амур.

Метеостанция. В это время город (в просторечьи Бу-куй) являлся административным центром Хэйлунцзянской провинции. Здесь располагались Русское консульство, отделение Русско-Азиатского банка и правление лесного предприятия Шевченко. Начальник Ц. отделения БРЭМа А.А.Шильников. [29]

ЧАНЧУНЬ, станция КВЖД.

Чанчунь (Чаньчунь) (или Куаньченцзы) – город и станция КВЖД, находится на р. Итунхэ. Один из торговых центров Гиринской провинции, ныне административный центр. В 1920 здесь соединялись 3 дороги: русская, японская и китайская на Гирин. По площади не уступал Харбину. Население около 150 тыс. человек, из них 5000 японцев и 500 русских.

Располагались Российское консульство, коммерческое агентство КВЖД, отделение Русско-Азиатского банка. Недалеко от станции находился небольшой русский поселок. С 1932 по 1945 г. Чанчунь под названием Синьцзин являлся столицей государства Маньчжу-Го.



ЧЖАЛАЙНОР, станция КВЖД.

От нее шла ветка на копи Броиково и Находка. В поселке находилась церковь, двухклассное училище и почта.



ЧЖАЛАНЬТУНЬ, станция КВЖД.



Находится на Западной линии КВЖД, у самой границы Хэйлунцзяна и Внутренней Монголии. Расстояние от Харбина - 416 км. Имелась Свято-Никольская церковь, построенная в 1915 г. Церковь на станции Китайско-Восточной железной дороги Чжалаңтунь в северо-западной Маньчжурии была построена в 1915 году на средства прихожан. На 1 октября 1939 года настоятелем храма был священник Е. Баньковский, ктиторм (старостой) – Н. П. Кривеня. 37.



На КВЖД было немало станций, где исторически сложились русские общины, хотя и небольшие по численности. Жизнь русских железнодорожников проходила в завидных условиях: они имели отличное жалование, казенные квартиры с отоплением, всевозможные привилегии. Край был богат зверем, птицей, рыбой, хлебом; жизнь была дешевой и привольной, о какой большинство железнодорожников, приехавших в Полосу отчуждения из бедных центральных и украинских губерний, не могли и мечтать. На всех станциях КВЖД и поселках при них имелись русские школы, медицинские учреждения, церкви.



Ил.: Курорт на станции Эрцэндяньцзы. Открытка. МРК

ЭХО, станция КВЖД.

Находилась в 360 км от Харбина. Здесь располагалось Опытное поле, которым руководил земельный отдел КВЖД. Заведующий А.Д.Воейков. Печатались «Труды агрономической организации. Опытное поле Эхо». «Привозную пыльцой плодовых деревьев хороших пород он искусственно опыляет цветы местных деревьев; затем, когда плоды созревают, собирает их семена, и из них выращивает новые растения, которые соединяют признаки родителей в разных комбинациях. Произведя дальнейший отбор и гибридизацию, садоводы в короткий сравнительно срок достигают поразительных результатов». [30]

ЯКЭШИ, станция КВЖД.

Недалеко от тракта Хайлар – Цицикар. Казаки основали здесь станицу (атаман А.Д.Аникеев). Здесь находилась большая гимназия, многолетним директором которой был С.А.Таскин. [31] Он деятельно занимался в драматическом кружке, поставил несколько спектаклей. [32] Японские военные власти открыли в 1939 г. бесплатные курсы японского языка. [33]



Примечания

- [1] Ст. Аньда // На сопках Маньчжурии. – 1994. – № 9 (Июнь). – С. 1 – 2; См. также: Логинова Г. Поездка в Аньда // На сопках Маньчжурии. – 1996. – № 35 (Сент.). – С. 5: фот.
- [2] См. об этом: Лето в предгорьях Хингана. Большой сезон в Бариме // Рубеж. 1936. № 36 (1 сент.). С. 19, ил.; Р.В. Дачный сезон в Бариме // Рубеж. 1938. № 37 (10 сент.). С. 15: фот.; Арамис. Барим – жемчужина Северной Маньчжурии // Рубеж. – 1941. – № 38/11 (20 сент.). – С. 11–12: фот.; Антонова Л.М. Охотничье раздолье: Район Барима в этом году богат всяким ценным зверьем // Рубеж. – 1941. – № 51/24 (20 дек.). – С. 19: фот.
- [3] На рубеже новой жизни // Рубеж. 1942. № 6 (7 февр.). С. 17, ил.
БУХЭДИНСКИЙ АЛЕКСАНДРИНСКИЙ ХРАМ <http://drevo-info.ru/articles/10743.html>
Берзин, Г. П., "Бухэду - столица Хинганского хребта," Русская Атлантида, 18 июля 2004:
- [4] Русские дети в Маньчжу-Ди-Го: Масленичные развлечения для детей в Имяньпо // Рубеж. 1936. № 17 (18 апр.). – С. 18: фот.; Кожевников Л. Имяньпо // На сопках Маньчжурии. – 1996. – № 34 (авг.). – С. 5: фот.
- [5] Скопиченко О. Светильник нашей русской веры // Рус. жизнь. - 1973. - 4 апр.
- [6] Иона. «Слово здоровое»: Памятка епископа Ионы. - Маньчжурия, 1925. - 196 с.
- [7] [Сапелкин В.В.] Светлой памяти Н.Н.Саханского, 1876 - 1923 гг.: Сб. ст. - Харбин: Изд. ком. по увековечиванию памяти Н.Н.Саханского, электротип. В.В.Сапелкина, [1923]. - 40
- [8] Русский вечер в Маньчжурии, устроенный на масленице Бюро эмигрантов // Рубеж. – 1936. – № 14 (28 марта). – С. 18: фот.
- [9] Благовещенский И. Знание языка – лучший путь к познанию народа // Рубеж. – 1940. – № 23 (1 июня). – С. 18: фот.
- [10] Зайнитдинов Е. Перед отъездом // На сопках Маньчжурии. – 1994. – № 8 (Июнь). – С. 2; Педагог Милостию Божией // На сопках Маньчжурии. – 1996. – № 28 (Февр.). – С. 6: портр.
- Жданов К. Благодарность от бывших жителей города Маньчжурия // Новая заря. – 1972. – 25 марта.
- [11] Памяти о. Павла Голионко // Рубеж. - 1936. - № 34 (15 авг.). - С. 20: фот.
- [12] В.Д. В новую жизнь: Выпускной акт в гимназии на Мулинских коях // Рубеж. – 1942. – № 7 (14 февр.). – С. 19: фот.
- [13] Аргус. Очаг просвещения на рубеже России // Рубеж. – 1935. – № 33 (10 авг.). – С. 18: фот.
- [14] Бюро по делам российских эмигрантов Маньчжу-Ди-Го // Луч Азии. – 1935. – № 6 (Февр.). – С. 55 – 56: фот
- [15] Цит. по: Шапошников В. Хайларский приют // Рус. новости. – 1938. – 1 июля.
- [16] Д.С. Казачий праздник в Хайларе // Луч Азии. – 1937. – Апр. – С. 18 – 22: фот.; Парад казаков-джигитов: На конном празднике в Хайларе // Рубеж. – 1943. – № 20 (10 июля). – С. 5: фот.
- [17] Иогель И. Работа Пекинской духовной миссии в Маньчжурии: Три подворья // Рубеж. – 1935. – № 26 (22 июня). – С. 5: фот.
- [18] Тулакин Е. Мой Хайлар // На сопках Маньчжурии. – 1996. – № 28 (Февр.). – С. 2.

[19]Еврейская община в Хайларе: (Из доклада 1-ому съезду еврейских общин Дальнего Востока) // Игуд иоцей син. – 1998. – № 353 (Март-апр.). – С. 44 – 45.

[20]С-в. Ст. Ханьдаохэцзы: (по материалам эконом. бюро КВЖД) // Эконом. вестн. – 1929. – № 18 (28 сент.). – С. 9.

[21]В гостях у храбрых русских воинов: На празднике русского отряда армии Маньчжу-Го в Ханьдаохэцзы // Рубеж. – 1944. – № 16 (30 мая). – С. 12 – 13: фот.; См. также: Русские эмигранты на службе Квантунской армии. Справка 1-го управления НКВД о Русском военном отряде в Ханьдаохэцзы // Воен-ист. журн. – 1997. – № 5 (Сент.-окт.). – С. 60 – 62.

[22]Маньчжурия: Экономическо-географич. описание. Ч. 1. – Харбин: Тип. КВЖД, 1934. – С. 123; см. также: Авенариус Г.Г. К тридцатипятилетию Харбина // Вестн. Маньчжурии. – 1933. – № 13 (15 июля). – С. 63 – 70.

[23]Русские эмигранты на Дальнем Востоке // Новая заря. – 1937. – 21 авг.

[24]Лидин Н. Русская эмиграция в Шанхае // Рус. записки. – 1937. – № 2. – С. 311.

[25]Крайский Н. Харбин теперь // Новая заря. – 1941. – 17 апр.

[26]Новости Харбина // Новая заря. – 1946. – 3 авг.

[27]В Харбине // Новая заря. – 1947. – 5 февр.

[28]Языков Н. О жизни в Харбине // Новая заря. – 1947. – 4 дек.

[29]Языков Н. Беседа с А.В.Власовой, прибывшей из Харбина // Новая заря. – 1947. – 29 нояб.

[30]С.Маньчжурия со своими фруктами // Рубеж. – 1937. – № 26 (26 июня). – С. 10: портр.

[31]Аргус. Гордость русских в Якэши: Русская гимназия там растет и богатеет // Рубеж. 1939. № 4 (21 янв.). – С. 19: фот.

[32]В.Д. «Русская свадьба» в Якэши // Рубеж. 1939. № 10 (11 марта). С. 19: фот.

[33]Дементьев В. Знание языка сближает...: Открытие курсов японского языка для русских в Якэши // Рубеж. – 1940. – № 11 (9 марта). – С. 19: фот.

Дементьев В. Маскарад в Якэши // Рубеж. 1941. № 8 (15 февр.). С. 14, ил.

День Русской культуры в казачьем поселке // Рубеж. 1939. № 30 (22 июля). С. 17, ил.

Содержание

Общий очерк.....	6
АНЬДА, станция КВЖД.....	7
АШИХЭ, станция КВЖД.....	9
БАРИМ (по-кит. Па-Лиэм).....	10
БУХЭДУ, станция КВЖД.....	12
ВЕЙШАХЭ, станция КВЖД.....	13
ГИРИН (Цзилинь).....	14
ДЖАЛАЙНОР (ЧЖАЙЛАЙНАР), станция КВЖД.....	14
ИМЯНЬПО, станция КВЖД.....	14
ИРЕКТЕ, станция КВЖД.....	16
ЧАНЧУНЬ, станция КВЖД или КУАНЬЧЕНЦЗЫ.....	16
МАНЬЧЖУРИЯ, город и станция КВЖД.....	17
МОЦИОХЕ (МАЦЯОХЭ), станция КВЖД.....	18
МАЭОРШАНЬ, станция КВЖД.....	19
МОДАОШИ (МОДАШИ), станция КВЖД.....	19
МУДАНЬЦЗЯН, город.....	20
МУЛИН, станция КВЖД.....	21
ПЕТЛЯ, станция КВЖД.....	22
ПОГРАНИЧНАЯ, станция КВЖД.....	23
СИЛИНЬХЭ, станция КВЖД.....	23
СЯОСУЙФЫН, станция КВЖД.....	24
СЯОЛИН, станция КВЖД.....	25
ТАЙПИНЛИН, станция КВЖД.....	26
ТОЛАЙЧЖАО, станция КВЖД.....	26
УЗРИМИ, станция КВЖД.....	27
УЦЗИМИ, станция КВЖД.....	27
ФУЛЯРДИ (ФУЛАРДИ), станция КВЖД.....	28
ХАЙЛАР, станция КВЖД.....	28
ХАЙЛИН, станция КВЖД.....	31
ХАЛАСУ, станция КВЖД.....	31
ХАНЬДАОХЭЦЗЫ, станция КВЖД.....	32
ХАРБИН, станция КВЖД. Город и станция КВЖД.....	34
ХИНГАН, станция КВЖД.....	36
ЦИЦИКАР, станция КВЖД.....	36
ЧАНЧУНЬ, станция КВЖД.....	37
ЧЖАЛАЙНОР, станция КВЖД.....	37
ЧЖАЛАНЬТУНЬ, станция КВЖД.....	38
ЭХО, станция КВЖД.....	39
ЯКЭШИ, станция КВЖД.....	40
Примечания.....	41-42

Электронное издание

Хисамутдинов Амир Александрович

A. A Khisamutdinov

«Билет в одну сторону»:
станции Китайско-восточной железной дороги.
История в иллюстрациях.

"One way ticket".
Stations of the Chinese Eastern railway.
A history in illustrations.

*Редактор А. Е. Поздеева
Компьютерная верстка А. Е. Поздеева*

Подписано в печать 5.02.2017 г.
Формат 60×90/16
Усл. печ. л. 9,8
Гарнитура Minion Pro.

Издательство Дальневосточного университета,
690091, г. Владивосток, ул. Фонтанная, 47
Тел. 8 (423) 254-48-14. E-mail: tvpress@mail.ru