

КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: ОСОБЕННЫЙ СЛЕД В РАЗВИТИИ КУЛЬТУРЫ Г. ХАРБИНА¹

Фу Цзяо

старший преподаватель, Суйхуаский университет, КНР,
г. Суйхуа
fujiao@mail.ru

THE CHINESE-EASTERN RAILWAY: A DISTINCTIVE IMPRINT ON HARBIN'S CULTURAL DEVELOPMENT²

Fu Jiao

Summary: The Chinese Eastern Railway opened a path of cultural integration for the emerging city of Harbin. With the influx of many foreign immigrants, they integrated their languages, education, architectural styles, lifestyles and diets, into the local society, gradually transforming Harbin into a city with international characteristics and further enriching its cultural connotations. The Chinese Eastern Railway played a very important role in the early spread of Marxism in China. At the same time, this cultural exchange was not entirely positive. The existence of The Chinese Eastern Railway inevitably made some cultural elements show obvious foreign dominance, weakening the status of local traditional culture. Some traditional customs and social structures were thus impacted and even on the verge of disappearance. In today's increasingly globalized world, how to protect and rationally utilize these historical relics and make them a bridge connecting the past and the future is a question worthy of in-depth consideration.

Keywords: The Chinese Eastern Railway, Harbin, Construction History, Positive Cultural Impact, Negative Cultural Impact, Outlook.

Аннотация: Китайско-Восточная железная дорога (Далее - КВЖД) открыла путь для культурной интеграции в новом городе Харбине. С притоком иностранных иммигрантов, которые интегрировали свои языки, образование, архитектурные стили и образ жизни, национальную кухню в местное общество, Харбин постепенно превратился в город с международными характеристиками, что еще больше обогатило его культурный облик. КВЖД также сыграла очень важную роль в раннем распространении марксизма в Китае. В то же время этот культурный обмен был не совсем позитивен. Существование КВЖД неизбежно привело к явному иностранному доминированию, что ослабило статус местной традиционной культуры, и в результате некоторые традиционные обычаи и социальные структуры подверглись воздействию и даже оказались на грани исчезновения. В эпоху углубляющейся глобализации вопрос о том, как сохранить и рационально использовать эти исторические места, чтобы они стали мостом между прошлым и будущим, вызывает научный интерес.

Ключевые слова: КВЖД, Харбин, история строительства, положительное культурное влияние, отрицательное культурное влияние, перспективы.

КВЖД, построенная в конце XIX — начале XX веков, является историческим звеном, тесно связывающим Харбин со всем миром. Это волшебный ключ, который открыл уникальное культурное развитие Харбина, оставив в городе ряд уникальных культурных объектов, влияние которых можно оценивать как положительно, так и негативно. Со строительством и эксплуатацией железной дороги Харбин стал центром мультикультурной интеграции, объединив иммигрантов из многих стран вдоль железнодорожной линии, которые привнесли свои собственные традиции и образ жизни, принеся новую жизненную силу в общество и культуру Харбина.

1. Фон и первоначальные цели строительства КВЖД

Историю строительства КВЖД можно проследить с конца 19 века, когда Царская Россия решила построить железную дорогу через Северо-Восточную Азию, чтобы укрепить свое стратегическое положение на Дальнем Востоке. В августе 1897 года официально началось строительство, а в июле 1903 года железная дорога была официально открыта для эксплуатации. Она пересекла большую часть Северо-Восточного Китая: главная линия начиналась от Маньчжурии на западе, проходила через Харбин до Суйфэньхэ в центре, пересекая две провин-

1 Общий проект Государственного фонда социальных наук Китая 2024 года. «Сбор и исследование исторических материалов о раннем распространении марксизма в г. Харбине.» № 24BDJ030

2 General Project of National Social Science Foundation in 2024. «Historical materials collection and research on the early spread of Marxism in Harbin» № 24BDJ030

ции Цзилинь и Хэйлунцзян, а южная ветка шла на юго-запад, проходя через Куаньчэнцзы (Чанчунь), Шэнцзин (Шэньян), спускалась прямо к полуострову Ляодун и заканчивалась в Лушуньюкоу, причем две ветки образовывали форму буквы Т. Общее расстояние составило 2489,2 километра [Ли Ронгхуань, 2020, С. 27-31+35]. По первоначальному замыслу, главной целью, как отмечалось выше, строительства царской Россией КВЖД было укрепление ее стратегического положения на Дальнем Востоке. Построив железную дорогу с единой широкой колеей (1524 мм), Царская Россия смогла быстро мобилизовать войска и материалы и укрепить свой контроль над Дальним Востоком. Строительство железной дороги также предоставило России удобный канал сбыта товаров на внутренний рынок Китая. Однако этот план преследует не только экономические интересы, но и в большей степени направлен на то, чтобы справиться со все более ожесточенной международной конкуренцией, особенно перед лицом развивающихся стран, таких как Япония, и обеспечить стабильное положение царской России на Дальнем Востоке.

2. Положительное влияние КВЖД на культуру Харбина

Строительство КВЖД стало не только транспортной артерией, соединяющей Северо-Восточную Азию, но и коренным образом изменило облик и траекторию развития городов, расположенных вдоль маршрута. В качестве примера можно привести Харбин, который появился в результате строительства КВЖД и быстро превратился из обычной деревни в город с международным влиянием. До начала строительства КВЖД население Харбина в регионе составляло всего три-пять тысяч человек. В июне 1898 года началось строительство КВЖД, что привело к значительным изменениям в демографической ситуации Харбина. Когда в 1903 году было завершено строительство КВЖД и открыто движение, население Харбина достигло более 70 000 человек, а в 1932 году - 400 000 человек [https://www.hrbswszyjs.org.cn/news/250.html].

2.1. Многообразие и слияние архитектурных культур

Строительство КВЖД привлекло в Харбин приток строителей, инженеров и иммигрантов из разных стран. Эти люди из разных культурных слоев привнесли свои собственные архитектурные стили, благодаря чему архитектура Харбина демонстрирует характерные черты многообразия и слияния различных культур. Архитектурный стиль - одно из наиболее ярких проявлений влияния КВЖД на местную культуру. Исторические здания, расположенные вдоль железнодорожной линии, демонстрируют отличительные черты той эпохи.

Судя по архитектуре в русском стиле, Софийский собор является его типичным представителем. Согласно соответствующей информации, Софийский собор был построен в 1907 г. В свое время он был самым большим храмом не только в Харбине, но и на всем Дальнем Востоке и являлся священным местом, куда стремились попасть многие православные верующие. [Чжан Хуэйцин, Юй Чуньфань, 2020, С318] Этот великолепный православный собор с куполом в форме луковицы и изысканными фресками воплощает в себе сущность русского архитектурного искусства и стал знаковой достопримечательностью городской архитектуры Харбина. Это не только символ религиозной веры, но и важный символ русской культуры в Харбине в период строительства КВЖД.

Помимо зданий в русском стиле, в Харбине также много зданий в европейском стиле. В то время, со строительством КВЖД, Харбин стал важным узлом международной торговли. Сюда хлынули европейские купцы и капитал, привнеся европейские архитектурные концепции и технологии в сочетании с местными строительными материалами и ремесленными традициями для создания этих уникальных, очаровательных зданий. Например, обе стороны Центрального проспекта Харбина покрыты зданиями в европейском стиле, которые сочетают в себе различные западные стили, такие как барокко и ренессанс, образуя уникальный городской пейзаж. Снаружи эти здания красиво украшены сложными рельефами, цветным стеклом и уникальным кованным железом. Они стали результатом слияния европейской культуры, привезенной по КВЖД, и местной культуры Харбина.

2.2. Богатство культуры питания

Строительство КВЖД привело к огромным изменениям в культуре питания Харбина. Прибытие большого количества иностранцев принесло с собой их привычки в еде и избранные блюда, которые невероятным образом сочетаются с прежней северо-восточной культурой питания Харбина.

Что касается питания, то жители Харбина стали принимать западную пищу, такую как хлеб, вареные и копченые колбасы, а также пиво. Русские рестораны можно встретить повсюду на улицах и переулках Харбина. Большая булка хлеба под названием «Даляба» - типичный представитель заимствования русской культуры питания. Его производство было завезено в Харбин со строительством КВЖД, и постепенно его приняли и полюбили местные жители. Есть также харбинская красная колбаса, которая славится своим уникальным вкусом. На ее рецепт и процесс изготовления повлияло русское колбасное производство. Этот продукт с уникальным вкусом стал важным символом харбинской культуры

питания. Красная колбаса компании «Цю линь» стала визитной карточкой харбинской кухни. В ее приготовлении используется традиционный русский процесс приготовления колбас и для улучшения вкуса используются местные продукты. Ее любят горожане и туристы.

Слияние харбинской культуры питания отражается и на бизнес-модели ресторана, и на ассортименте блюд. Во многих ресторанах подают как традиционные блюда северо-восточной кухни - жареные блюда и тушеные блюда, так и блюда западной кухни в русском стиле. Такой комплексный подход к еде привлекает людей из разных регионов и культур, что еще больше обогащает культуру питания Харбина.

2.3. Развитие языка и образования

В период строительства КВЖД Харбин стал городом, где сосуществовало множество языков. В то время в Харбине широко использовался русский язык. По мере реализации проекта КВЖД в Харбин также прибыло большое количество российских технических специалистов и экспатов, которые активно открывают школы для удовлетворения образовательных потребностей детей российских экспатов. В некоторых из этих школ обучались не только русские, но и китайские ученики, и даже преподавание велось как на русском, так и на китайском языках [Фань Пинтин, Ду Юйцзе, 2024, С.85-87].

В то же время многие деловые мероприятия, международные связи и культурные обмены проводились на русском языке. Это побудило школы Харбина обратить внимание на обучение русскому языку. В некоторых школах специально открывались курсы русского языка для подготовки специалистов, которые понимают как китайский, так и русский языки. В этих школах не только преподавали язык, но и распространяли русскую культуру и научные знания. Такое развитие языкового образования сыграло положительную роль в развитии культурных и международных обменов в Харбине.

Благодаря тому, что в Харбине собрались люди с разным культурным происхождением, образование также приобрело разнообразные черты. В дополнение к традиционной китайской системе образования здесь существует также российская образовательная модель. Столкновение и обмен различными образовательными концепциями способствовали появлению специалистов с международным мировоззрением, что также придавало новую жизненную силу культурному развитию Харбина.

2.4. Процветание искусства и культуры

В период строительства КВЖД искусство и культура Харбина вступили в период расцвета. Что касается музы-

ки, то Харбин стал одним из важных мест зарождения современной китайской музыки. Благодаря приезду большого количества русских музыкантов, в Харбине широко распространилась западная классическая музыка.

Предшественник Харбинского симфонического оркестра был основан в 1908 году и являлся одним из первых коллективов, исполнявших западную музыку в Северо-Восточном Китае, а также важным культурным символом Дальнего Востока в первой половине XX века. За более чем сто лет Харбинский симфонический оркестр воспитал множество отечественных и даже всемирно известных музыкантов. В то время участники оркестра приезжали из разных стран, и благодаря их исполнению классических произведений Бетховена, Моцарта и других композиторов, жители Харбина познакомились с западной музыкой и искусством. В то время музыкальные представления в Харбине были очень частыми, и чудесная мелодия симфонии часто звучала в театре.

Русский балет также прижился в Харбине. В 1920-е годы в Харбин один за другим съезжались выдающиеся русские артисты балета из Петербурга, Москвы и других городов. Выступления артистов русского балета привлекали множество зрителей, а его прекрасные танцы и превосходное мастерство подарили Харбину новый художественный опыт.

2.5. Распространение марксизма

На раннем этапе распространения марксизм в Китай шел по трем каналам – из Японии, Франции и России. Российский канал возник, в основном, благодаря строительству КВЖД и развитию городов вдоль ее маршрута [Чжао Сюбинь, 2024, С. 20-24]. Уникальная роль, которую сыграла КВЖД в распространении марксизма, делает ее историческую ценность более глубокой. Особенно в период с 1917 по 1932 год КВЖД стала ключевым «красным маршрутом» для международного коммунистического движения. На число русских в Харбине сильно повлияла Октябрьская революция. После Октябрьской революции число русских эмигрантов резко возросло, и в 1922 году достигло 155 402 человек [Комитет по составлению местных хроник провинции Хэйлуцзян, 1992, С. 109], включая большое количество сторонников большевиков. Эти эмигранты принесли с собой новые идеи и способствовали распространению марксизма в Северо-Восточном Китае.

Строительство и эксплуатация КВЖД создали особую почву для распространения марксизма в Харбине. Со строительством железной дороги в Харбине постепенно вырос рабочий класс. В трудных условиях труда эти рабочие остро нуждались в идеологии, которая могла бы направить их борьбу на улучшение условий их жизни. После победы Октябрьской революции в России марк-

систская идеология быстро распространилась в Харбине через рабочих железной дороги. Некоторые русские коммунисты приехали в Харбин и тайно организовывали рабочих для изучения марксистской теории и пропаганды социалистических идей. Рабочие Харбина начали осознавать свой классовый статус и историческую миссию и постепенно организовывались для развития рабочего движения.

Некоторые прогрессивные представители интеллигенции в Харбине также находились под влиянием марксизма. Они распространяли марксистские идеи через публикации и организацию революционные сообщества. Эта деятельность заложила основу для дальнейшего распространения марксизма в северо-восточном Китае, а Харбин стал важным центром для распространения марксизма в Китае. В этом процессе КВЖД не только служила каналом для передачи информации, но и стала ключевым узлом в построении организационной сети революционной деятельности.

Влияние КВЖД на культуру Харбина всестороннее и многоуровневое. Оно сформировало уникальный городской культурный стиль Харбина: от архитектуры, питания, языка, искусства до распространения марксизма в области мысли - каждый аспект был глубоко связан с КВЖД. Эти культурные влияния стали не только ценным богатством Харбина, но и ярким примером мирового культурного обмена и слияния.

3. Отрицательное влияние КВЖД на культуру Харбина

Строительство КВЖД, хотя, в определенной степени и принесло в Харбин мультикультурное слияние, нельзя отрицать тот факт, что оно также оказало некоторое отрицательное влияние на культуру Харбина.

3.1. Влияние на местную культуру и образование

Строительство КВЖД привело к усилению разделения общественных слоев в Харбине того времени. Иностранцы железнодородные чиновники и богатые купцы стали высшим классом общества, пользующимся западными культурными, образовательными, медицинскими и развлекательными возможностями. С другой стороны, местные жители, особенно рабочие низшего класса, по-прежнему жили в бедности, и их культурная жизнь становилась все более скудной. Иностранная культура, привезенная КВЖД, быстро распространялась в Харбине, постепенно формируя культурную среду, в которой доминировала западная культура. Местная культура постепенно маргинализировалась в рамках этой культурной среды, а культурное разнообразие демонстрировало тенденцию к унификации.

До строительства КВЖД в Харбине была богатая местная народная культура. Местные маньчжуры, корейцы, монголы и другие этнические меньшинства имели уникальные культурные традиции, такие как фестивали, ремесла и народные сказки. Однако со строительством КВЖД в город прибыло большое количество иностранцев, в основном русских и других европейцев, которые привнесли с собой свои собственные культурные обычаи, такие как западные религиозные праздники Рождества и Пасхи, которые постепенно стали популярными в Харбине, в то время как местные традиционные праздники остались в стороне. В период после строительства КВЖД, по мере того как внимание общества все больше привлекали иностранные культуры, масштабы празднования многих местных праздников постепенно сокращались, а некоторые традиционные праздники и обычаи, а также некоторые традиционные ремесла были постепенно утрачены.

В сфере культуры и искусства - в музыке, живописи и танцах западный стиль занял доминирующее положение, тогда как местное народное художественное творчество оказалось оттесненным на задний план. Например, в театрах Харбина преимущественно ставились западные оперы, балеты и другие постановки, тогда как местные традиционные виды искусства, такие как маньчжурская театральная форма "бацзяогу" и корейский народный танец "ноляу", редко появлялись на сцене. Такая культурная унификация разрушала разнообразие харбинской культуры, приводя к ее дисбалансу. Мультикультурное влияние, принесенное КВЖД, привело к дезориентации носителей культурного наследия Харбина. Такие наследники местной культуры постепенно утратили доминирующее положение наследования культуры в новой культурной среде. Методы и содержание их культурного наследия подвергались сомнению со стороны иностранных культур. Из-за неконкурентоспособности местной культуры многим местным приходится отказываться от своих традиций, а вместо этого искать другие источники существования.

После завершения строительства КВЖД система образования в Харбине оказалась под сильным влиянием западной модели образования. Учебная программа и методы преподавания в школе были разработаны по образцу западного образования. При такой системе образование местной культуры серьезно игнорировалось. Харбин изначально был богат языками меньшинств и уникальными диалектами. Но с завершением строительства железной дороги русский язык стал одним из важных языков в Харбине того времени. В то время русский язык доминировал в строительстве железных дорог, торговле и социальных контактах. Многие деловые операции, официальные документы и культурные обмены осуществляются на русском языке. Это привело к тому, что сфера использования родного языка сузилась,

особенно в некоторых официальных случаях, а молодое поколение стало изучать русский язык чаще, чем родной, чтобы соответствовать потребностям социального развития. Например, некоторые маньчжурские семьи стали поощрять своих детей изучать русский язык, чтобы иметь больше возможностей для работы на железной дороге, что привело к нарушениям в наследовании маньчжурского языка.

3.2. Захват местных культурных пространств

Строительство КВЖД и связанное с ним городское планирование часто отдают приоритет потребностям западных стран и нуждам железнодорожного движения. Это не только привело к значительному посягательству на местное культурное пространство, но и к разрушению или изменению многих местных культурных объектов и традиционных деревень. Например, некоторые традиционные маньчжурские и корейские деревни были вынуждены переселиться из-за строительства железнодорожных линий, а традиционные здания и культурные ландшафты в деревнях были разрушены. Места, первоначально использовавшиеся для местных культурных мероприятий, такие как места жертвоприношений и представления народного творчества, были заменены зданиями и сооружениями в западном стиле. В результате местная культура лишилась пространства, на которое она опирается для выживания, а культурной экологии был нанесен серьезный ущерб.

Отрицательное влияние КВЖД на культуру Харбина многогранно: от влияния местной культуры до дисбаланса культурной экологии - эти отрицательные влияния оставили глубокий след в процессе культурного развития Харбина. Несмотря на то, что Харбин упорно трудился над сохранением и наследованием местной культуры и восстановлением разнообразной и гармоничной культурной среды с течением времени, об этом отрицательном культурном влиянии, вызванном КВЖД, все еще стоит задуматься.

4. Перспективы будущей культурной ценности

Культурный след, оставленный КВЖД в Харбине, имеет большой потенциал для будущей культурной ценности. В условиях современной глобализации Харбин может продолжать осваивать эти культурные ресурсы и постоянно повышать культурное очарование и конкурентоспособность города. Сотрудничество в области культуры и туризма также является одним из основных направлений будущего развития КВЖД. Как культурное наследие, имеющее столетнюю историю, вдоль КВЖД расположено множество исторических зданий и культурных пейзажей с уникальным очарованием. Совместное создание трансграничных туристических маршрутов позволит привлечь больше туристов к путешествию

по этой железной дороге, полной истории. Например, организация тематического тура под названием «Заново путешествие по КВЖД», который позволяет участникам узнать больше о местных обычаях городов, расположенных вдоль маршрута, и исторической траектории распространения марксизма, не только способствует культурному обмену, но и стимулирует развитие местной экономики.

Что касается архитектурной культуры, то можно усилить защиту в использовании исторических зданий. Благодаря разработке маршрутов культурного туризма здания в европейском стиле, КВЖД и другие культурные достопримечательности будут связаны между собой, чтобы туристы могли получить более глубокое впечатление об истории и культуре Харбина. Мы можем изучить опыт защиты и развития исторических зданий, сочетая исторические здания с современным бизнесом, культурой и творчеством, чтобы создать культурный индустриальный парк с чертами Харбина.

Что касается культуры питания, то можно и дальше продвигать фирменные блюда Харбина. Традиционные блюда, такие как красная колбаса и хлеб, можно брендировать и стандартизировать, чтобы расширить их влияние на рынке. Можно проводить такие мероприятия, как фестивали пищевой культуры, чтобы усилить обмен с другими культурами питания в стране и за рубежом, впитывая элементы культуры питания из других регионов и внедряя инновации в харбинскую культуру питания.

Что касается языка и образования, то многоязычие Харбина может быть использовано для расширения иностранных культурных обменов. Школам рекомендуется проводить программы международного образовательного сотрудничества, чтобы вырастить больше международных талантов. Можно создать многоязычный культурный исследовательский центр для глубокого изучения языковых и культурных явлений периода КВЖД и обеспечения теоретической поддержки культурного развития Харбина. Не следует пренебрегать сотрудничеством в области образования и научных исследований. Вдоль КВЖД собраны богатые научные ресурсы, включая известные колледжи и университеты, такие как Харбинский политехнический институт (ХПИ) и Хэйлунцзянский университет, а также профессиональные учреждения, такие как Музей железных дорог Харбина. Эти подразделения могут начать углубленное сотрудничество с соответствующими российскими университетами и научно-исследовательскими институтами для реализации совместных исследовательских проектов в области изучения и развития технологий железнодорожного транспорта и охраны культурного наследия. Благодаря обмену знаниями, достижениями и техническим опытом это может не только способствовать повышению уровня научных исследований обеих сторон, но и воспитывать

более талантливых специалистов и обеспечивать интеллектуальную поддержку устойчивого развития КВЖД.

Что касается наследия распространения марксизма, то историческое значение Харбина в раннем его распространении должно быть глубоко изучено. Можно создать соответствующие мемориальные залы и музеи, чтобы показать ход распространения марксизма в Харбине. Через проведение научных конференций, различных исследований и образовательных мероприятий по красной культуре необходимо продвигать теории марксизма,

обеспечивая духовную силу для социалистического культурного строительства Харбина.

Современная Китайско-Восточная железная дорога не только постоянно обновляет свои операционные модели, но и демонстрирует огромный потенциал на экономическом, культурном и других социальных уровнях. В будущем, по мере углубления строительства «Одного пояса, одного пути» и регионального экономического сотрудничества, эта столетняя железная дорога продолжит писать свою собственную славную главу.

ЛИТЕРАТУРА

1. Комитет по составлению местных хроник провинции Хэйлунцзян. Хроники провинции Хэйлунцзян: Население. /Комитет по составлению местных хроник провинции Хэйлунцзян – Харбин: Хэйлунцзянское народное издательство, 1992. С. 109.
2. Ли Ронгхуань, Ли Руовен. Китайско-Восточная железная дорога// Хэйлунцзянские исторические записи. 2020. №07. С. 27–31+35.
3. Фань Пинтин. Откровение опыта и раннее распространение марксизма в Харбине// Теория обучения. 2024. №06. С. 34–37.
4. Фань Пинтин, Ду Юйцзе. Практика и просвещение раннего распространения марксизма в Харбине// СМИ. 2024. №20. С.85-87.
5. Чжан Хуэйцин, Юй Чуньфань. Русский язык для гидов-переводчиков /Чжан Хуэйцин, Юй Чуньфань – Пекин: Пекинский Второй университет иностранных языков Издательство туризма и образования: 2020(1): 318
6. Чжао Сюбинь. Анализ влияния КВЖД на распространение марксизма в Харбине// Вестник Харбинского университета. 2024. №45 (08). С. 20–24
7. Ши Фан, Гао Лин, Лю Шуан. История русских эмигрантов в Харбине/ Ши Фан, Гао Лин, Лю Шуан – Харбин: Народное издательство Хэйлунцзяна, 2003, С. 156–189.
8. <https://www.hrbswszyjs.org.cn/news/250.html>

© Фу Цзяо (fujiao@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»