

STUDIA RELIGIOSA

КСЕНИЯ РОДИОНОВА

ХАРБИН.

ВЕРА

И ОТЧУЖДЕНИЕ _____

ХРИСТИАНСКИЕ МЕНЬШИНСТВА
РОССИЙСКОЙ ДИАСПОРЫ
СЕВЕРО-ВОСТОЧНОГО КИТАЯ



Новое
Литературное
Обозрение

2024

УДК [323.3.(518.3)(=161.1)](091)«19»
ББК 63.3(5Кит=411.2)6
Р60

Редактор серии
С. Елагин

Исследование осуществлено в рамках Программы
фундаментальных исследований НИУ ВШЭ

Родионова, К.

Р60 Харбин. Вера и отчуждение: Христианские меньшинства российской диаспоры Северо-Восточного Китая / Ксения Родионова. — М.: Новое литературное обозрение, 2024. — 272 с.: ил. (Серия «Studia religiosa»)

ISBN 978-5-4448-2209-8

В 1898 году на территории Северо-Восточного Китая был основан Харбин—станция Китайско-Восточной железной дороги. В будущем ей предстояло стать русскоязычным центром КВЖД, пристанищем для русских эмигрантов и огромным китайским мегаполисом, а еще городом, население которого в XX веке жило в условиях постоянной смены политических режимов. Исследование историка и религиоведа Ксении Родионовой объединило истории тех, кто стал в этом городе меньшинством среди русскоговорящего христианского населения,—католиков и протестантов. Конфессиональное разнообразие и управление им—центральная тема книги. На основе обширной базы архивных документов автор показывает трансформацию религиозной политики на территории Маньчжурии и историю христианских общин Харбина. Ксения Родионова—кандидат исторических наук, научный сотрудник Центра исторических исследований НИУ ВШЭ в Санкт-Петербурге, дальневосточница, родившаяся и выросшая на границе с Китаем.

УДК [323.3.(518.3)(=161.1)](091)«19»
ББК 63.3(5Кит=411.2)6

© К. Родионова, 2024
© Д. Черногаев, дизайн серии, 2024
© ООО «Новое литературное обозрение», 2024

Содержание

Благодарности	7
Введение	9
Китайско-Восточная железная дорога: краткая историческая справка	9
Многонациональный, поликонфессиональный, веротерпимый: население Харбина и станций КВЖД	15
Глава I. Религиозная политика в отношении российских христианских меньшинств.	22
Религиозная политика Российской империи на КВЖД	23
Особый район Восточных провинций и конфессиональная политика Китая	32
Контроль над религией: религиозная политика Маньчжоу-Го	38
Глава II. Римско-католическая церковь в Маньчжурии	49
Формирование католического прихода на КВЖД	49
Российские католики на китайской земле	56
Изменения в управлении епархией латинского обряда в Маньчжурии.	63
Русская католическая епархия византийско-славянского обряда в Маньчжурии	66
Католическое образование	79
Ватикан, Польша и Маньчжоу-Го	88
Глава III. Евангелическо-лютеранская церковь в Маньчжурии	96
Единая община: история лютеранского прихода Харбина	96
Раскол среди лютеран	106
«Для меня Гитлер выше Христа»: пастор-нацист Герман Розин	112

Глава IV. Евангельские верующие в Харбине	118
Евангельские христиане	118
Русские баптисты в Маньчжурии	125
Баптистская миссия среди китайцев	142
Пятидесятники	146
Меннониты	160
Глава V. Адвентисты седьмого дня в Маньчжурии	164
Центр дальневосточного адвентизма	164
Служение пастора Феофила Бабиенко	167
Сунгарийская миссия адвентистов седьмого дня	174
Семья Бражниковых	179
Глава VI. Методистская епископальная церковь	184
Сибирско-Маньчжурская миссия Методистской епископальной церкви Юг.	184
Образовательная и воспитательная работа методистов	193
Методистская печать	201
«Мы как дети без родителей»: русское продолжение методистской проповеди	203
Заключение	211
Коммунистический Харбин и религия	211
Харбин сейчас	218
Приложение	225
Список используемых аббревиатур	241
Библиография	243
Географический указатель	258
Указатель улиц и районов Харбина	261
Указатель имен	262

Благодарности

Книга, которую Вы, уважаемый читатель, держите в руках, — глубоко личная. Откровенно говоря, именно работа над ней вернула меня к любимой научной стезе, вернула азарт исследователя.

Основа книги — моя кандидатская диссертация, которую пришлось защищать дважды. Ошибка в дате обсуждения работы в отзыве ведущей организации обернулась отменой решения диссертационного совета, потерей моральных, физических сил, финансов, упущенной работой мечты (впрочем, я все равно на нее попала через год). Именно поэтому особенно ценна в этой работе поддержка и помощь близких мне людей.

В первую очередь благодарю свою семью, поддерживающую меня во всех научных авантюрах, маму Галину Родионову за преданность, безусловную любовь и помощь в моей работе, сына Николая Копорушко за честность и терпение, сестру Светлану Родионову за пример безграничной силы духа. Этой книге не было бы без моих друзей, которые для меня вторая семья: спасибо Валентине Пинигиной, Анастасии Якуниной, Любви Куменок, Анастасии Коршуновой, Александре Николаевой. Вы — мое сокровище!

Благодарю моего научного руководителя Марию Борисовну Сердюк, именно она подтолкнула меня к этой теме, объединив мои научные интересы в сфере истории дальневосточной эмиграции и религии, прошла весь сложный путь со мной, привела к интересным рассуждениям, которые я сформулировала и развивала впоследствии.

Благодарю оппонентов по кандидатской диссертации, которая легла в основу этой книги, — Елену Евлампиевну Аурилене и Яну Леонидовну Салогуб, они помогли сделать исследование лучше.

Особая признательность исследователям и сотрудникам архивов, в которых мне удалось поработать: Государственный архив Российской Федерации, Российский государственный исторический архив, Российский государственный исторический архив Дальнего Востока, Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга, Государственный архив Хабаровского края, Государственный архив Забайкальского края, Архив новых документов (Archiwum Act Nowich).

Отдельное спасибо хочу сказать моим зарубежным коллегам, которые очень помогли со сбором материала для исследования: Мацею Вырве (Maciej Wyrwa), Павлу Либере (Paweł Libera), Тадеушу Кравчаку (Tadeusz Krawczak), Малгожате Петросяк (Małgorzata Pietrasiak), Ежи Чаевски (Jerzy Czajewski).

Благодарю за поддержку, помощь, обсуждение работы, отдельные советы и веру в меня замечательных ученых и коллег: Илью Владимировича Купряшкина, Наталью Алексеевну Шабельникову, Евгения Владимировича Нолева, Адриана Александровича Селина, Александра Валерьевича Резника, Дмитрия Михайловича Перцева, Андрея Викторовича Друзяка, Андрея Александровича Сапёлкина, Анастасию Васильевну Котюкову, Ирину Анатольевну Приходько.

Выражаю благодарность редактору серии «*Studia religiosa*» Сергею Елагину и литературному редактору Татьяне Тиماковой за профессиональную помощь.

Я глубоко признательна издательству «Новое литературное обозрение» и Российскому религиозоведческому обществу (РРО) за проведение конкурса диссертаций по теме религии и высокую оценку моей работы. Выпустить книгу в издательстве такого уровня для меня огромное достижение.

Введение

Китайско-Восточная железная дорога: краткая историческая справка

В конце XIX века в Маньчжурии заметно увеличилось количество подданных Российской империи. Это было связано с постройкой железнодорожной магистрали. Заключенный 22 мая (3 июня) 1896 года секретный союзный договор между Российской и Цинской империями предоставил России право на постройку железной дороги в Северо-Восточном Китае.

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) задумывалась как ветка Транссибирской железнодорожной магистрали, соединявшая Читу и Владивосток; таким образом сокращалось время следования поездов. Помимо этого, русское присутствие в Китае должно было усилить влияние Российской империи на Дальнем Востоке. Главным идеологом строительства КВЖД был министр финансов С.Ю. Витте.

По условиям договора территории вдоль железной дороги и ее станций входили в полосу отчуждения. Подданные Российской империи, проживающие там, получали право экстерриториальности, так как попадали под действие законов российского государства. Срок действия договора — 80 лет, именно в течение этого времени Россия могла пользоваться КВЖД.

В 1898 году, после подписания конвенции о Ляодунском полуострове, Россия получила в аренду территорию с незамерзающими портами Порт-Артур и Талиенвань (Дальняньвань, Дальний)¹. В том же году на реке Сунгари была

1. *Казанцев В.П.* Формирование системы гражданского управления на арендованных Россией территориях: полоса отчуждения КВЖД, Квантунская область (середина 90-х гг. XIX в. — февраль 1917 г.). СПб.: Росток, 2015. С. 110–111.

заложена станция КВЖД, получившая позже название Харбин и ставшая центром российского присутствия в Китае.

КВЖД была официально открыта 1 (14) июня 1903 года. Жизнь вдоль полосы редко была спокойной. В 1900–1901 годах эти территории затронуло восстание ихэтуаней. Маньчжурию потрясла и прошедшая в 1904–1905 годах Русско-японская война. Важную роль в функционировании КВЖД выполняла ее Охранная стража (с 1901 года — Заамурский округ Отдельного корпуса пограничной стражи), защищавшая магистраль от нападений.

В августе 1905 года был подписан Портсмутский мирный договор, по условиям которого Россия отдавала Японии, с согласия Китая, арендное право на Ляодунский полуостров с портами Дальний и с Порт-Артуром. Также японцам отходило 740 верст южной линии КВЖД: от Порт-Артура до станции Куаньчэнцзы¹.

КВЖД находилась под государственным контролем до 1917 года. Революционные события изменили привычный ход жизни не только в Российской империи, но и на Северо-Востоке Китая. Свержение Временного правительства привело к установлению новой власти в стране, а связь с Правлением Общества КВЖД в Петрограде была практически полностью прервана. Гражданская война в России привела к полной потере контроля над территорией полосы отчуждения.

В ход событий вмешалась Китайская Республика. 16 марта 1920 года китайские войска во главе с майором Ло Бинем заняли здание штаба охранной стражи железной дороги. Функция полицейского управления перешла в руки китайских военных сил. 23 сентября 1920 года президент Китайской Республики Сюй Шичан издал Декрет о прекращении официальных сношений с российскими дипломатическими представительствами в Китае. В ответ на это советское правительство заявило об отказе от права экстерриториальности. Полоса отчуждения КВЖД была

1. *Слободчиков В.А.* О судьбе изгнанников печальной... Харбин. Шанхай. М.: Центрполиграф, 2005. С. 39.

переименована в Особый район Восточных провинций (также употребляется — Особый район трех Восточных провинций)¹. Российское население оказалось в эмиграции.

Был назначен новый управляющий КВЖД — на эту должность пригласили инженера Бориса Васильевича Остроумова. В начале 1921 года собранием акционеров Русско-Азиатского банка и представителями администрации железной дороги было подписано соглашение о новой структуре Правления КВЖД². Советская власть начала разработку плана управления дорогой совместно с Китаем. Такой план был необходим из-за опасности использования КВЖД войсками белоэмигрантов.

В апреле 1921 года китайское правительство согласилось на переговоры с представителями Российской Советской Федеративной Социалистической Республики. Пекин вступил в переговоры с делегацией РСФСР 16 декабря 1921 года. Одной из главных обсуждаемых проблем было управление КВЖД тремя сторонами — Китаем, РСФСР и ДВР³. Однако этот вопрос был официально урегулирован только после установления власти Советов на дальневосточных территориях.

В начале 1920-х годов в Маньчжурию устремился поток российских беженцев, не принявших советскую власть. Харбин становится центром русской эмиграции на Востоке. В столице КВЖД сохранялся дореволюционный уклад жизни, эмигранты здесь чувствовали себя привычнее, чем в других иностранных городах⁴. В 1921 году был принят декрет РСФСР «О лишении российских беженцев гражданства», а в 1924 году повторно закреплен в законодательстве

1. *Наземцева Е.Н.* Правовое бесправие в восприятии русской эмиграции в Китае в 1920-е гг. // *Общество и государство в Китае*. М.: ИВ РАН, 2015. Т. XLV. Ч. 2. С. 698.
2. Там же. С. 83.
3. *Орнацкая Т.А., Ципкин Ю.Н.* Отношения Дальневосточной республики с Китаем // *Россия и АТР*. 2007. № 3. С. 23.
4. *Капран И.К.* Повседневная жизнь русского населения Харбина: конец XIX — 50-е гг. XX вв.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2007. С. 19.

СССР и дополнен¹. Русские эмигранты потеряли последнюю юридическую связь с Отчиной.

Но для советской власти первостепенной задачей на Востоке оставалось управление КВЖД. 31 мая 1924 года было заключено «Соглашение об общих принципах для урегулирования вопросов между СССР и Китайской Республикой». В четвертой статье соглашения все договоренности с бывшим царским российским правительством лишались силы. Советский Союз отказывался от прав и привилегий, таких как право экстерриториальности и консульская юрисдикция². Управление железной дорогой перешло к Китайской Республике и СССР. КВЖД переходила в собственность Китая.

В октябре 1924 года в Особом районе Восточных провинций появились советские представители, а 5 октября в Харбине открылось Генеральное консульство СССР. С этого момента на КВЖД могли работать только китайские и советские граждане³. Многие рабочие железной дороги получали советские паспорта.

Ситуация резко меняется в 1928 году. Политическая обстановка в Китае становится крайне нестабильной, что приводит к гражданской войне и столкновению правительства Китайской Республики и китайских коммунистов. В декабре 1928 года было подписано соглашение между Нанкинским правительством и маршалом Чжан Сюэляном, одним из ведущих политических деятелей Гоминьдана. Маршал был назначен главнокомандующим войсками Северо-Восточного Китая. В стране устанавливался гоминдановский режим во главе с Чан Кайши. В декабре того же года Чан Кайши, выступавший за единоличное

1. *Шаронова В.Г.* История русской эмиграции в Китае // Русское зарубежье: История и современность: Сб. ст. М., 2014. Вып. 3. С. 219.
2. *Войтинский Г.Н., Гальперин А.Л., Губер А.А. и др.* Международные отношения на Дальнем Востоке (1870–1945 гг.). М.: Госполитиздат, 1951. С. 365–366.
3. *Кротова М.В.* Русские эмигранты в межвоенной Маньчжурии: Манипуляции с гражданством как стратегия выживания // Новый исторический вестник. 2012. № 32 (2). С. 67.

управление КВЖД Китаем, объявил советско-китайский договор неравноправным¹.

На железной дороге начинаются столкновения. Китайская полиция в конце 1928 года захватила телефонную станцию КВЖД, а в конце мая 1929 года на Генеральное консульство СССР в Харбине произвели вооруженный налет. 10–11 июля железнодорожная магистраль уже была захвачена, советское руководство отстранено от должностей, а многие работники арестованы². На границе начались столкновения армий Чжан Сюэляна и РККА. Эти события стали известны как советско-китайский конфликт 1929 года. Проблема требовала решения и согласия обеих сторон. 13 декабря 1929 года в Хабаровск для введения переговоров прибыл дипломат Министерства иностранных дел Китая Цай Юньшэн. 22 декабря стороны подписали «Хабаровский протокол об урегулировании конфликта на КВЖД»³, восстановивший совместное советско-китайское управление железной дорогой. После «конфликта на КВЖД» советская сторона начала процесс укрепления границ.

В 1931 году Япония вторглась в пределы Маньчжурии и оккупировала территорию. По решению Всеманьчжурской Ассамблеи, проведенной 1 марта 1932 года, было образовано государство Маньчжоу-Го.

СССР не признал новое государство, японские вооруженные силы в Маньчжурии угрожали безопасности советских границ. До 12 декабря 1932 года дипломатические отношения с Китаем были прерваны⁴, что немедленно отразилось и на работе КВЖД. Начались беспорядки, советских служащих железной дороги арестовывали, к 1933 году

1. *Дацзышен В.Г.* «Конфликт на КВЖД 1926 г.» и «Конфликт на КВЖД 1929 г.»: Сравнительно-исторический анализ советской политики // Сравнительная политика. 2018. Т. 9. № 4. С. 74–75.

2. *Войтинский Г.Н., Гальперин А.Л., Губер А.А. и др.* Указ. соч. С. 365–366.

3. *Дацзышен В.Г.* Указ. соч. С. 74–75.

4. *Войтинский Г.Н., Гальперин А.Л., Губер А.А. и др.* Указ. соч. С. 729.

провокации со стороны японской администрации только усилились. Путем к прекращению постоянных конфликтов стала продажа КВЖД Маньчжоу-Го. Для Японии покупка КВЖД означала полный контроль над Маньчжурией. Переговоры о продаже КВЖД начались 25 июня 1933 года в Токио. И только 23 марта 1935 года было подписано соглашение между СССР и Маньчжоу-Го об уступке Маньчжоу-Го прав СССР в отношении КВЖД¹.

Соглашение фактически стало началом дипломатических отношений двух стран. Юридически же дипломатические отношения между СССР и Маньчжоу-Го установились лишь 13 апреля 1941 года. В Харбине и Синьцзине открылись консульства СССР, а с 1933 года в Москве, Чите и Благовещенске — консульства Маньчжоу-Го².

К окончанию Второй мировой войны, 14 августа 1945 года был подписан советско-китайский Договор о дружбе и союзе и Соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге (КЧЖД)³ как совместно управляемой общей собственности СССР и Китайской Республики сроком на 30 лет. С 1 сентября 1945 года возобновилось регулярное движение на дороге⁴. Дорога находилась в совместной советско-китайской собственности еще 7 лет.

14 февраля 1950 года, уже после установления коммунистической власти и образования Китайской Народной Республики, был подписан Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи и Соглашение о Китайской Чанчуньской железной дороге, Порт-Артуре и Дальнем. Документ предусматривал передачу СССР прав по совместному управлению

1. *Кротова М.В.* К вопросу о продаже КВЖД СССР Маньчжоу-Го в 1935 г. // Социальные и гуманитарные науки на Дальнем Востоке. 2014. № 1 (41). С. 108–109.
2. *Курас Л.В.* Российская военно-политическая эмиграция в Маньчжоу-Го (по материалам советской разведки) // Гуманитарный вектор. 2016. Т. II. № 4. С. 164.
3. Наименование Китайско-Восточной железной дороги с 1945 года.
4. *Романова Г.Н.* Экономические связи СССР и Китая в сфере железнодорожного транспорта в 30–40-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2015. № 2 (88). С. 145–147.

КЧЖД КНР безвозмездно. 31 декабря 1952 года КЧЖД была передана КНР на безвозмездной основе¹. Конец управления дорогой означал и конец феномена послереволюционной российской эмиграции в Китае.

Многонациональный, поликонфессиональный, веротерпимый: население Харбина и станций КВЖД

Если вы прочитаете любые мемуары о Харбине, то с большой долей вероятности этот город будет описываться как населенный разными народами, застроенный храмами разных конфессий, а главное — веротерпимый.

На многонациональность и поликонфессиональность столицы КВЖД — Харбина — указывали в своих работах как бывшие харбинцы (Г.В. Мелихов, Е.П. Таскина), так и крупные исследователи восточной ветви русского зарубежья (А.А. Хисамутдинов, Е.Е. Аурилене, Н.Е. Аблова, В.Ф. Печерица).

Строительством железной дороги занимались российские и китайские подданные, они же и заселяли станции КВЖД. Среди приезжих россиян были представители самых разных национальностей империи. Поскольку Россия являлась многонациональной и поликонфессиональной страной, то и на осваиваемой ею полосе отчуждения КВЖД население было этнически и религиозно разнообразным. Кроме подданных Российской империи на строительстве магистрали трудились и иностранцы.

Главное, что их объединяло, — жизнь с нуля, как бытовая, так и духовная. Абсолютно все российские религиозные общины начинали в полосе отчуждения КВЖД церковную жизнь с нуля. Даже Русская православная церковь (РПЦ), имевшая неоспоримые преимущества перед всеми другими церквями, начала развиваться на станциях

1. *Аблова Н.Е.* КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории: Первая половина XX в.: Автореф. дис. ... д-ра ист. наук. М., 2005. С. 34.

КВЖД с чистого листа. Этот смысл вложил в свою речь и благочинный Маньчжурских церквей Владивостокской епархии РПЦ Леонтий Феодосиевич Пекарский, упоминавший о конфессиональном разнообразии региона:

Состав приходов здесь не обычный, не то что в матушке России. Здесь нет коренных жителей, исключая туземцев, китайцев, маньчжур, монголов и других народов, в преобладающем большинстве непросвещенных христианским учением. Прихожане рассеяны на большом протяжении узкой полосы КВЖД и состоят из представителей всех почти народов обширной нашей дороги страны России и из уроженцев всех почти ее епархий. Встречаются здесь всевозможные характеры, сталкиваются разные взгляды на религию и жизнь. Нет здесь традиций, нет обычаев объединившегося старого прихода. Таковы условия, в которых нам, пастырям, приходится работать а пасомым нравственно усовершенствоваться¹.

В 1900–1901 годах, во время восстания ихэтуаней, и в 1904–1905 годах, во время Русско-японской войны, на станциях КВЖД расквартировывались российские военные части. В их числе были представители разных национальностей и вероисповеданий. Именно нахождение военных на этой территории временно активизировало религиозную жизнь россиян, которая до этого шла тихо и плавно. Увеличилось количество паствы и клира.

Центральным районом, где в это время кипела церковная жизнь, был харбинский район Корпусный городок. Он образовался из расквартировавшихся там российских военных частей и сконцентрировал наибольшее количество верующих (преимущественно православных, католиков и лютеран). Именно в этом районе Правление Общества КВЖД выделяло пространства для духовных нужд, которые религиозные общины устраивали под церкви и молитвенные дома. После вывода военных

1. Цит. по: *Нилус Е.Х.* Деятельность Церковного отдела Управления КВЖД // Русская Атлантида. 2009. № 32. С. 17.

полков необходимость в церковных помещениях отпадала. Верующие собирали средства на постройку храмов и возводили их в других, теперь более густонаселенных районах города.

После Русско-японской войны Харбин стал открытым для проживания иностранцев городом, в нем развернулась свободная торговля¹. Приток населения в полосу отчуждения КВЖД был связан с экономическими выгодами, которые сулило строительство железной дороги². В состав национальных диаспор входили представители самых разных вероисповеданий.

В 1910-х годах среди подданных Российской империи, проживавших в Маньчжурии, имелись православные, католики, мусульмане, протестанты (лютеране, баптисты, адвентисты, евангельские христиане), иудеи. Многие общины возводили там культовые здания. Земельные участки на строительство церквей выделяло Управление КВЖД. Религиозная жизнь в полосе отчуждения и на Дальнем Востоке России была схожа: состав населения обеих территорий с самого начала являлся многонациональным и поликонфессиональным.

Обязательной была регистрация религиозных и национальных обществ. Она осуществлялась через Управление Китайско-Восточной железной дороги. Каждое общество должно было выполнить требования администрации КВЖД, составить проект своего устава и подать документы в Управление. Созданные общества в целом поддерживались, некоторые из них (например, польское благотворительное и мусульманское общества³) получали из

1. *Василенко Н.А.* Из истории формирования российского населения в Маньчжурии (1897–1917 гг.) // Россияне в Азиатско-Тихоокеанском регионе на рубеже веков: Материалы первой междунар. науч.-практич. конф. Владивосток: Изд-во ДВГУ, 1998. Кн. 2. С. 9.
2. *Яньцю У.* Национальный состав и культурно-лингвистические особенности российской диаспоры в Китае до 1917 года // Политическая лингвистика. 2017. № 6 (66). С. 212–222.
3. Хроника // Харбинский вестник. 1912. № 2483. С. 2.

городского бюджета пособия, особенно если их деятельность была связана с образованием.

К этому времени местом сосредоточения церковной жизни сделалась центральная часть города — район Новый город. На Большом проспекте, одной из основных улиц города, Правление Общества КВЖД выделило земельные участки нескольким христианским приходам. Буквально на одном пяточке оказалось несколько красивых крупных храмов, создававших новый облик города. В дальнейшем на Большом проспекте появлялись и другие церковные постройки.

Это место до сих пор называют церковной улицей, церковным районом или церковным кварталом Харбина, это один из туристических центров города, а китайские порталы пишут про него так:

В церковном районе улицы Аньшань расположены три церкви в разных архитектурных стилях на площади более 100 квадратных метров. Эта уникальная ситуация может быть реализована только в Харбине. Красота церквей в одной точке станет обязательным местом для посещения туристами, которые приезжают в Харбин¹.

Да и сам Харбин как только не именовали. Его называли Восточной Москвой из-за русского облика и Русской Атлантидой из-за судьбы его российского населения.

Частью образа города стали его праздники. Их разнообразие и количество Г.В. Мелихов связывал именно с многонациональностью города:

Что хотелось бы сказать вообще о праздниках в Харбине? Прежде всего то, что их было много. Число праздников диктовала особенность жизни большой многонациональной колонии в Китае — прежде всего присутствие здесь последователей

1. 刘畅言. 哈尔滨耶稣圣心教堂:当年唯一的 «暖教堂» // 凤凰新媒体介绍. http://hlj.ifeng.com/culture/art/detail_2014_08/27/2834735_1.shtml (дата обращения 01.04.2023).

многих конфессий — православия, католичества, лютеранства, иудаизма, ислама. Было сильно влияние Японии. Наконец, это был именно Китай со своими национальными и государственными праздниками. Таким образом, праздничные дни были русские, китайские, еврейские, японские, польские и другие (в Харбине проживали представители 35 различных национальностей). После 1924 года — перехода КВЖД в совместное советско-китайское управление — к ним добавились еще и государственные праздники СССР. И все они — русские православные, китайские, советские — входили в Табель праздничных дней на КВЖД, который в 1928 году, например, насчитывал 90 (!) таких дней¹.

Мусульмане могли прийти полюбоваться ярким празднеством православных, те специально выходили на улицы, чтобы посмотреть католическую процессию на праздник «Тела Господня», а верующие Римско-католической церкви активно праздновали Масленицу.

Особенно разнообразной и открытой в конфессиональном плане столица КВЖД была в 1920-х годах, при китайской власти.

Насколько же реален «веротерпимый» образ Харбина? Безусловно, в городе происходили конфликты на национальной или религиозной почве, но они воспринимались как нечто из ряда вон выходящее, в прессе о них писали как о чем-то скандальном, а город в основном оправдывал свою «терпимость».

В действительности, именно русскоязычное население и сформировало эту атмосферу молодого города. Приезжая в Харбин, эмигранты не сталкивались с какой-либо межнациональной враждой, как в некоторых других частях Китая, к примеру в Кульдже. При этом речь не идет сейчас о вражде политической.

Все изменилось для российской эмиграции в 1930-х годах, в период Маньчжоу-Го, когда приверженность к одним

1. Мелихов Г.В. Белый Харбин: Середина 20-х. М.: Русский путь, 2003. С. 219.

конфессиям на всех уровнях власти поддерживалась, а к другим резко осуждалась. С рассветом в Харбине национализма и в годы Второй мировой войны случались и стычки, например, между русскими и немцами, но они оставались единичными, отчасти и по причине цензурирования событий войны властями. Е. Чаевски характеризовал это так:

Но, за исключением нескольких фанатичных нацистов, немцы и поляки, как и другие «белые» в оккупированной японцами Маньчжурии, в этой непредсказуемой азиатской среде были склонны к терпимости и сотрудничеству, а не к спорам. По крайней мере, в повседневной жизни можно было говорить о нейтралитете. Войны и оккупации в Европе были не очень известны из-за японской цензуры¹.

Как видно, политика играла ведущую роль в процессе построения нового общества в далекой Маньчжурии. На это указывала и Н.Е. Аблова:

История многонациональной российской колонии в Маньчжурии, отличавшейся особым духом взаимной терпимости, национального и религиозного равноправия, убедительно доказывает возможность добрососедского проживания и взаимовыгодного сотрудничества (при наличии к этому политической воли властей) представителей различных национальностей, конфессий и социальных групп.

Со сменой власти перестраивалась вся религиозная жизнь края. Историю русской общины, начиная от строительства КВЖД и заканчивая современным Харбином, пронизывают два понятия: «вера» и «власть». Начну и закончу я последним.

Книга «Харбин. Вера и отчуждение» состоит из нескольких блоков: религиозная политика в отношении российской

1. *Czajewski J.* Einige Skizzen über die Deutschen in Harbin und in der Mandschurei/Manchukuo 2. Teil (Schluß) // *StuDeO.* 2015. Dezember. В. 16.

диаспоры в Северо-Восточном Китае, история церковной жизни католиков и протестантов. Большая часть материала относится к Харбину — центру русской эмиграции в Азии, но, чтобы не ограничивать исследование и показать масштабы миссионерской деятельности, упоминаются и другие станции КВЖД, а также связь общин Харбина и других крупных городов Китая.

Работа адресована в первую очередь специалистам по истории эмиграции и истории религии, историкам, религиоведам, культурологам, краеведам и всем тем, кто увлечен русскими страницами города Харбина. Если эта книга вызовет интерес более широкого круга читателей, то это станет моей большой научной удачей.