

НА ЧУЖИХ ПОЛЯХ

ИЗ ИСТОРИИ РУССКОЙ ГРАЖДАНСКОЙ ЗЕМЛЕДЕЛЬЧЕСКОЙ КОЛОНИЗАЦИИ МАНЬЧЖУРИИ В НАЧАЛЕ XX в.¹



Геннадий Петрович БЕЛОГЛАЗОВ,
кандидат исторических наук

В начале XX в. завершилось грандиозное строительство железнодорожной магистрали на территории Маньчжурии — Китайско-Восточной железной дороги. 1 июля 1903 г. она официально была передана в постоянную эксплуатацию соответствующим службам и управлениям Общества КВЖД. По завершении строительства и в связи с окончанием сроков контрактов часть рабочих-строителей и инженерно-технического состава из Строительного управления КВЖД вернулись на родину в Россию.

Большинство же служащих дороги, перезаключив договоры и личные контракты, продолжили свою деятельность на КВЖД. Многие рабочие, не владевшие необходимыми специальностями и не пожелавшие переквалифицироваться в железнодорожников, а также их семьи, не имевшие достаточных средств, чтобы выехать в пределы метрополии, остались не у дел. Они вынуждены были искать возможности и сферу приложения своих сил — в торговле, обслуживании, сезонной работе по найму, а многие — в земледелии. Сельскохозяйственная деятельность позволяла не только не умереть с голода, но и при благоприятном стечении обстоятельств обрести достаточно устойчивый доход и достаток. Обилие свободных земель, возможность в первое время практически бесплатно приобретать в пользование у Правления КВЖД значительные земельные наделы благоприятствовали становлению и расцвету земледелия. Стимулирующим фактором явился и устойчивый спрос местного рынка на продукцию, производимую в хозяйствах русских крестьян-фермеров. Немаловажное значение имел факт использования дешевой наемной силы в зажиточных хозяйствах, особенно в период осенней страды — при уборке урожая.

Со временем, особенно в начальный период столыпинской реформы, когда число русских земледельцев в полосе отчуждения дороги возросло, стали возникать определенные трудности. Связано это было в первую очередь с неопределенностью юридического положения русских подданных, при котором они не имели права приобретать в собственность земли, не только переданные китайским правительством в долгосрочную аренду железной дороге, но и арендовать у китайцев земельные наделы вне полосы отчуждения.

В то же время китайцы в полной мере пользовались правом аренды земель, находившихся в зоне влияния дороги. Постепенно это привело к тому,

что русские подданные, пожелавшие заняться сельским хозяйством, вынуждены были брать в субаренду земли у китайцев, особенно в пригородах и пристанционных поселках. Со временем свободный земельный клин здесь настолько истощился, что не мог обеспечить потребности спроса на землю даже китайских земледельцев, бравших в аренду, как правило, любые клочки земли, не говоря уже о русских крестьянах, ведших традиционное хозяйство, требовавшее значительных пахотных площадей, сенокосных угодий и пастбищ.

Следует отметить, что традиция русского крестьянина приобрести в пользование или захватить в собственность как можно больше по размеру участки земли (50 и более десятин в Маньчжурии) не всегда соответствовала реалиям экономической и политической жизни маньчжурского края, где китайский крестьянин показал свою жизнестойкость и не только на равных конкурировал с русским земледельцем в формах хозяйствования на земле, но и часто вытеснял русского хозяина, не имея очевидных экономических и финансовых преимуществ перед последним, но обладая упорным желанием трудиться, не жалея сил и времени.

В начале 10-х годов в Русском сельскохозяйственном обществе в Харбине* прошла дискуссия о возможностях и перспективах русского земледелия в крае, выработавшая ряд рекомендаций как для сельских хозяев, ведших свое дело, так и для тех, кто собирался заняться земледельческим трудом. Советы касались организации хозяйств типа латифундий. Им рекомендовалось не стремиться приобретать крупные участки земли для организации хозяйств фермерского или помещичьего типа. Последние изначально требовали использования в значительных размерах наемных работников, потому что силами семьи, состоявшей в среднем из 5—6 чел. (в отличие от крестьянской семьи в метрополии, где она состояла из членов нескольких поколений), обработать крупный надел в несколько десятков десятин не представлялось возможным. В местных условиях такое хозяйство вынуждено было нанимать батраков, в первую очередь китайцев, труд которых оценивался значительно дешевле, чем труд русских.

В рекомендациях общества разъяснялось, что хозяин крупного надела не всегда просчитывал политическую ситуацию, которая могла бы возникнуть в случае возможных недоразумений с китайскими властями, как это случилось в период восстания ихэтуаней в 1900 г. Очевидно, что в этом случае оно лишилось бы рабочих рук и тем самым русская диаспора в Маньчжурии оказалась бы в сложном положении. Обществу КВЖД и русской администрации на местах рекомендовалось поддерживать средние и относительно мелкие крестьянские хозяйства (фермы, хутора и т.д.), ведение которых обеспечивалось силами семьи и не требовало значительного количества наемных работников.

В дальнейшем по мере притока новых колонистов постепенное расселение русских земледельцев проходило за счет создания таких форм хозяйства, которые обеспечивали оптимальные для местных условий размеры ведения земледельческого дела, высокую производительность семейного труда и наивысший выход конечного продукта при минимальном привлечении работников со стороны. Средние и мелкие крестьянские хозяйства и фермы в условиях Маньчжурии, естественно, как раз и отвечали таким условиям.

Становление русского земледелия в полосе отчуждения КВЖД и ее концессиях сдерживалось малыми сроками аренды земли. Очевидно, что хозяйство может прочно стоять на ногах, чувствовать перспективу своего развития лишь на правах владения земельной площадью или ее долгосрочной аренды. Администрация дороги в лице ее Правления оказывала всемерное содействие развитию русского земледелия в подведомственной ей полосе отчуждения. Однако сдача земель в длительное пользование (практически в субаренду, т.к.

* Русское сельскохозяйственное общество было создано в Харбине в начале XX в.

формально, согласно Договору 1896 г., Общество КВЖД получило лишь право на распоряжение землями зоны отчуждения) не отвечала интересам администрации дороги по ряду причин. Экономическим (главным образом финансовым) — из-за нестабильности денежных единиц в Маньчжурии, юридическим — из-за необходимости согласования вопроса с китайскими властями и их противодействия длительной субаренде земли, административным — из-за невозможности быстрого изъятия земель в случае их неожиданной потребности для нужд дороги.

Следует указать и на определенную деструктивную роль и непоследовательность российского правительства. Если на первом этапе, в период военной колонизации (до 1905 г.), основные заинтересованные министерства и члены правительства, насаждая военные поселения и создавая «солдатские слободки», прибегали к протекционистским мерам, то в дальнейшем, после русско-японской войны и революционных событий 1905 г. правительство, ссылаясь на причины экономического, политического и военного порядка и финансовый кризис, перестало уделять внимание земледельческой колонизации полосы отчуждения КВЖД и «русским элементам». Некоторые видные сановники царского правительства прямо высказывались уже против гражданской колонизации.

Так, С.Ю. Витте, довольно активно ратуя за создание военных земледельческих поселений, в то же время отрицательно отнесся к гражданской земледельческой колонизации края. Еще в феврале 1903 г. он, выступая с докладом на правительственном совещании, призывал отдать приоритет в заселении полосы отчуждения дороги бывшим служащим и рабочим дороги, а также запасным и демобилизующимся солдатам и казакам из Охранной стражи как контингенту, наиболее освоившемуся с местными условиями. Витте отмечал, что нет необходимости широкого привлечения в осваиваемый край крестьян из центральных губерний России. По его мнению, они стали бы лишь «бременем для дороги» из-за своей «экономической слабости»². Участники совещания и правительство, согласившись с мнением С. Витте, в дальнейшем не разрабатывали специальные проекты и не проводили планомерной политики земледельческой колонизации маньчжурского края на государственном уровне. Хотя в ряде случаев отмечались определенные попытки регулирования правительством стихийного процесса переселения русских земледельцев, особенно из восточных регионов России на территорию, подведомственную КВЖД. Тем самым российское правительство, лишив русских переселенцев экономической поддержки, переложило все тяготы (главным образом финансового и организационного характера) по водворению русских земледельцев и их обустройству на местную администрацию КВЖД, что превратилось в тяжелое «бремя для дороги» и чего опасался С. Витте, отказывая переселенцам в финансировании их переезда и устройства на месте.

Все же, несмотря на многочисленные сложности и препятствия, русское земледелие в полосе отчуждения прогрессировало, расширялось, проявляя свою жизнеспособность и жизнестойкость. Стоит также учитывать, что русский земледелец, имевший опыт колонизации отдаленных территорий сибирской и дальневосточной тайги, вполне мог бы успешно культивировать земледелие в Северной Маньчжурии, где для ведения сельского хозяйства были вполне благоприятные почвенно-климатические условия. Учитывая то, что русская земледельческая культура основывалась на экстенсивных формах хозяйствования, вполне всестороннее и рациональное использование маньчжурского земельного фонда (пашен, сенокосных угодий, пастбищ), позволили бы русским земледельцам создать и укрепить свое производство, стимулировать становление сельскохозяйственного комплекса европейского типа в крае, естественно-климатичес-

кие условия которого благоприятствовали развитию этой отрасли хозяйства. Города, поселки и станции Маньчжурии могли бы стать емким рынком для их перерабатывающей промышленности. Однако в начале XX в. поток русской колонизации был перекрыт мощной волной китайских переселенцев.

Начало широкой китайской колонизации положили строительство и эксплуатация КВЖД, а также разработки ряда лесных и угольных концессий дороги, потребовавшие большого количества наемных работников, включая и неквалифицированную рабочую силу. Правление дороги нанимало рабочих-китайцев из северных провинций страны и провинции Шаньдун, обладавших достаточно емким рынком дешевых трудовых ресурсов. Кроме того, в Маньчжурию в значительном количестве прибывали отходники — сезонные работники. Их привлекала здесь возможность более высоких заработков. Источники свидетельствуют, что лишь незначительная часть отходников оседала в городах или нанималась на временные работы — строительство, заготовку леса, добычу угля и т.д. Большинство же пришлого элемента (свыше 75%) находили себе занятие в сфере сельскохозяйственного производства³.

С каждым годом число приезжающих увеличивалось. В конце XIX в. только из провинции Шаньдун ежегодно приходили на заработки в Маньчжурию не менее 30 тыс. работников, к середине 20-х годов XX в. сюда уже направлялись 300—500 тыс. чел., в том числе в Северную Маньчжурию не менее 70—100 тыс. чел.⁴.

Как правило, отходники двигались в Маньчжурию в едином потоке с переселенцами, и порой было трудно определить их число. Вместе с тем источники приводят данные за 20-е годы о количестве лиц, ежегодно въезжавших в Маньчжурию и возвращавшихся через морские порты и по железной дороге в собственно Китай после окончания сельскохозяйственных работ. В среднем ежегодно въезжали более 760 тыс. чел., выезжали 360 тыс.⁵. Таким образом, около половины всего числа пассажиров, ежегодно въезжавших в Маньчжурию, а точнее 340 тыс. чел. направлялись сюда на постоянное местожительство, становясь переселенцами. Учитывая, что 270 тыс. чел., т.е. 75% становились наемными работниками или батраками, арендаторами или владельцами земли, можно представить, какими высокими были темпы китайской земледельческой колонизации Маньчжурии.

Для оценки масштабов русской колонизации края обратимся к статистическим данным Земельного отдела КВЖД. В 1907 г. в полосе отчуждения дороги постоянно проживали около 50 тыс. лиц, официально зарегистрированных в административных органах КВЖД. Из них подданные России составляли около 50% (25% тыс. чел.). Исключая число служащих дороги — 10 тыс. чел.⁶, получаем цифру в 15 тыс. чел. — это те, кто жили за счет временных, случайных заработков, занимались отхожим промыслом или работали по найму в китайских учреждениях и хозяйствах. Остальные (20—30%) занимались земледелием, животноводством, садоводством, пчеловодством, работали в других отраслях сельского хозяйства, вели личное подсобное хозяйство (выращивание домашнего скота, молочное животноводство и т.п.), т.е. так или иначе были связаны с производством сельскохозяйственной продукции. В цифровом эквиваленте таких работников в тот период в зоне влияния дороги насчитывалось около 2—3 тыс. чел.

В 20-х годах русское население в Маньчжурии, главным образом по линии КВЖД, значительно возросло и составило, по некоторым данным, 150—200 тыс. чел. (для сравнения: в 1912—1914 гг. — 108—115 тыс. чел.)⁷. Экстраполируя приведенный выше статистический материал за 1907 г. на ситуацию 20-х годов, получим показатель числа русского населения, «условно» связанного с сельским хозяйством — 40—60 тыс. чел.

Следует отметить, что помимо полосы отчуждения КВЖД значительная колония русских поселенцев находилась в северо-западной части Маньчжурии — Барге (ныне Хулунбуирский аймак АРВМ). Она граничит с Россией и Монголией, а на северо-востоке отсекается Большим Хинганом. На севере отроги Б.Хингана подходят вплотную к р.Аргуни, долины притоков которой (реки Ган, Хаул и Дербул) образуют район Трехречья, наиболее плодородную территорию Барги. Ее черноземная почва дает возможность местному населению заниматься земледелием, а наличие пастбищных и сенокосных угодий позволяет вести скотоводство и стойловое животноводство.

В Барге вплоть до начала 30-х годов XX в. китайская колонизация не получила большого развития. Особенности климатических условий этой территории в значительной степени отличались от таковых в собственно Китае и других зонах Маньчжурии, откуда шли земледельцы, тем более, что тип хозяйства, основанный на культуре ранних злаков, был не свойствен китайскому крестьянину. Природные условия Барги позволяли развивать лишь экстенсивные формы хозяйствования в крае, при котором доход от земледелия дополнялся доходом от различных подсобных промыслов — животноводства, рыболовства, охоты, пчеловодства, извоза и др.

Китайский земледелец, переселяясь на новую территорию, переносил с собой свои навыки и привычки ведения хозяйства, но в условиях Барги трудоемкая система хозяйствования не давала возможности прокормить себя и свою семью лишь за счет ведения пашенного земледелия и огородничества. В целом еще долгое время китайская земледельческая культура практически не могла оказать влияние на местное население. Пионерами земледелия здесь стали русские крестьяне, в первую очередь забайкальские казаки, которые проникли сюда еще в XVII в., когда Барга считалась (до заключения Нерчинского договора в 1689 г.) окраинной территорией Российского государства.

Имеющиеся исторические источники прямо указывают, что управлял этой территорией России и ведал оборотом ясака в 1675 г. некто Никифор Черниговский⁸. В китайских исторических хрониках приводятся сведения о тунгусских племенах, как о коренных жителях Барги. Позднее пришли сюда монголы и русские. При этом монголы традиционно занимались скотоводством, а русские стали здесь первыми оседлыми жителями, основным занятием которых было земледелие⁹.

Следует согласиться с одним из авторитетных специалистов по истории и географии Маньчжурии, справедливо заметившим, что «пока нет достаточно сведений о первых русских людях, начавших селиться в Барге, и данных о первых русских, приступивших к распашке здешней земли, но все же можно утверждать, что русские в Барге появились задолго до начала железнодорожного строительства в Маньчжурии... Некоторое число русско-го населения жило в Барге среди кочевых монгольских и главным образом среди тунгусских племен задолго до появления железных дорог (по-видимому, с конца XVII — начала XVIII в.). Русские настолько сильно повлияли на язык, быт, нравы и весь хозяйственный уклад коренных жителей Барги — тунгусские племена, степень их влияния настолько глубока, что можно предполагать наличие длительного исторического периода, когда связи тунгусских племен Барги с русским населением были тесными. Конечно, население это не могло быть многочисленным, жило оно, видимо, полукочевой жизнью, ведя примитивное хозяйство с зачатками земледелия»¹⁰.

С постройкой КВЖД значительно увеличилось русское население Барги. Одни нашли работу на железной дороге, угольных шахтах и золотых приисках, другие занялись крестьянским трудом. После гражданской войны в России значительная часть российских эмигрантов осталась в Маньчжурии, по-

селившись в Барге. По некоторым данным, в конце 20-х годов здесь насчитывалось более 45 тыс. оседлого населения, около половины из них (23 тыс.) составляли русские. Численность земледельческого населения в это время определялась в 5 тыс.чел., большинство — 3200 чел. — составляли русские земледельцы, китайских крестьян насчитывалось 1100 чел., остальные — дауры и другие представители местных народов¹¹.

В 20-х годах основная масса русского населения Барги концентрировалась в Трехречье, большей частью в деревнях, располагавшихся по долинам рек Дербула и Гана, в меньшей степени — по берегам реки Хаул, где они в основном имели займки, занимались помимо земледелия (в виде огородничества) скотоводством, охотой, рыболовством, сбором дикоросов, заготовкой лекарственных трав, женьшеня, добычей пантов и прочими промыслами.

История Барги, как анклава расселения русских, перенесших сюда и поддерживавших здесь самобытность русской культуры в течение длительного времени исторического периода, не нашла еще должного освещения в отечественной научной литературе. В силу ограниченности объема данной статьи тема колонизации и хозяйственной деятельности русских в этом регионе Маньчжурии как составной части истории русской диаспоры за границей поставлена нами в качестве поисковой. Она требует дальнейшего и всестороннего изучения.

В целом, вплоть до начала 30-х годов XX в. динамика русской земледельческой колонизации имела тенденцию нарастания. Оккупация Маньчжурии Японией в 1931 г. прервала ход естественного исторического развития русского колонизационного процесса. Однако к этому времени русские поселенцы, создав здесь своеобразную зону русского земледелия, сделали возможным не только удовлетворять своих соотечественников привычными продуктами питания, но и передать опыт европейской агрокультуры местным китайским земледельцам, истоки и влияние которого прослеживаются вплоть до настоящего времени в аграрном комплексе Северо-Восточного Китая.

¹ Данная статья продолжает тему истории русской земледельческой колонизации Маньчжурии. В контексте этой проблематики нами уже опубликована работа, посвященная русской военной земледельческой колонизации Маньчжурии. См: ж. Россия и АТР. 1997. №4. С.35—40.

² КВЖД. Исторический обзор. 1896—1923. С.541.

³ Вестн. Маньчжурии. 1930. № 9. С.5; Chinese Economic Journal. Vol. VII. 1930. № 2. P.835.

⁴ Бэймань нунье (Сельское хозяйство Северной Маньчжурии). Харбин. 1928. С.248; Hsia H. Manchuria, Its People, Resources and Resent History. L., 1901. P.173.

⁵ The Manchuria Year Book. 1931—1933. Tokyo. 1931—1921. P.859.

⁶ КВЖД. Исторический обзор... С.618, 621.

⁷ Там же. С.466; Сельское хозяйство в Северной Маньчжурии. 1914. № 10—11. С.27.

⁸ Анучин В.А. Географические очерки Маньчжурии. М., 1948. С.140.

⁹ Там же.

¹⁰ Там же. С. 176—177.

¹¹ Любимов Л.И. Пути колонизации Северной Маньчжурии // Вестн. Маньчжурии. 1930. № 9. С.6—7.

SUMMARY. The article by Candidate of Historical Sciences G.Beloglazov «On the Fields of Manchuria» continues the series of his articles on the Russian agricultural colonization of Manchuria at the beginning of the 20th century (See «Russia and the Pacific», 1997, №4). The author examines the part of the Russians (in particular, the former workers who were building the Chinese Eastern Railway) who took part in the agricultural development of Manchuria. Their activity till the early 30s of the 20th century had a tendency of growth. The occupation of Manchuria by Japan interrupted the course of natural process of colonization.