

ЯПОНСКАЯ ИСТОРИОГРАФИЯ ОТНОШЕНИЙ ЯПОНИИ И ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА РОССИИ

Последняя треть XIX в. — конец 1920-х годов XX в.



Тамура АЙКА, аспирантка
кафедры страноведения Вос-
точного института ДВГУ

В то время, когда во Владивостоке начали строить военные посты в 1860 г., в Японии, согласно Симодскому трактату в 1854 г. уже были открыты для иностранцев три порта: Нагасаки, Симода и Хакодате, и русские суда свободно заходили в эти порты. Япония все еще придерживалась курса политики изоляции от внешнего мира, и японцам было запрещено выезжать за границу. Однако в книге «Рококу оёби родзин кэнкю» (Изучение России и русских) О:ба Како: отмечает: «В 1862 г. впервые во Владивосток прибыли молодые японцы из Инаса в г. Нагасаки на русском судне «Маньчжурия»»¹.

С последней трети XIX в. и по 1920-е годы, во времена расцвета японской диаспоры во Владивостоке, в Японии был написан ряд книг и отчетов о Владивостоке. Опираясь на эти материалы, можно представить себе образ Владивостока глазами японцев и их жизнь в городе в эти годы.

Данная работа представляет собой краткий обзор японской историографии о Владивостоке и России с разделением по периодам. Особое внимание уделяется авторам, составившим материалы, и целям их составления.

СТАНОВЛЕНИЕ ЯПОНСКОЙ ДИАСПОРЫ (1860—1880 гг.)

Среди существующих материалов о Владивостоке на японском языке самым старым является отчет Сэваки Хисато «Урадзиосутоку кэмбундзасси» (Ведомость Владивостока). В 1875 г. Сэваки был отправлен во Владивосток для исследования положения дел в городе и в следующем 1876 г. был назначен первым агентом Японского коммерческого агентства. Отчеты такого рода составлялись чиновниками во время деловых визитов во Владивосток — Мурао Мотонага («Урадзио кико:» Путевые записки о Владивостоке, 1878 г.), Судзуки Дайсукэ («Урадзиосутоку кико:» Путевые записки о Владивостоке, 1879 г.), Курода Киётака («Канью никки» Отчет о поездке за границы, в трех томах, 1887 г.).

Хотя в 1880 г. Российский Добровольный флот открыл регулярное морское сообщение из Одессы во Владивосток через Нагасаки, однако обмена на гражданском уровне не были достаточно развиты. В числе

первых посетителей Владивостока был Эномото Такэаки. Его письменные материалы дают представление о первых впечатлениях модернизированной Японии о Владивостоке: «Сибэриа никки» (Эномото Такэаки. Сибирский путевой дневник // 1878).

Эномото Такэаки был основателем японского морского флота и политиком. Получивший образование в Голландии, Эномото в 1868 г. участвовал в последней гражданской войне, развернувшейся в южной части Хоккайдо, и противостоял сёгунским войскам. Затем он был арестован, но благодаря усилиям Курода Киётака (автор «Канью никки»), получил помилование. В 1874 г. Эномото был отправлен в Россию в качестве чрезвычайного полномочного посланника, в 1875 г. им было подписано Русско-японское соглашение о Курилах и Сахалине. Возвращаясь в Японию через Сибирь на повозке, на судне, он исследовал природные ресурсы, климат, обычаи и написал путевой дневник «Сибэриа никки». Дневник начат 26 июля 1878 г. в Петербурге и закончен 28 сентября того же года у оз. Ханка.

Судзуки Дайсукэ и Курода Киётака писали отчеты-исследования для Управления по освоению Хоккайдо. В конце 1870-х годов на Хоккайдо была введена политика ускорения промышленного развития, на острове стали производить различную сельскохозяйственную и промышленную продукцию. Хоккайдо нуждался в новом рынке. Курода, министр управления по освоению Хоккайдо, желал установить торговые отношения с Приморьем, и отправил своего секретаря Судзуки во Владивосток. Судзуки отправился в поездку вместе с Мурао Мотонага на судне «Хакода-те-мару», загруженном продуктами, произведенными на Хоккайдо. По прибытии в город была устроена ярмарка этих продуктов. «Урадзио-сутоку кико:» (Путевые записи о Владивостоке) состоят из трех частей: в первой описывается путешествие от Владивостока до Никольска, во второй — обзор тогдашнего Владивостока, в третьей — перспективы спроса на японские продукты в Приморье.

В отчете «Канью никки» (Отчет о поездке за границу) Курода Киётака описывает свои впечатления о 303-дневном путешествии. С 23 июня 1886 г. по 21 апреля 1887 г. он объехал Нагасаки, Пусан, Вонсан, Владивосток, проехал Сибирь, побывал в Петербурге, Берлине, Париже, Лондоне и других городах, после чего вернулся в Японию морским путем. Описанию Владивостока посвящен первый том.

ПЕРВЫЙ ЭТАП ФОРМИРОВАНИЯ ЯПОНСКОЙ ДИАСПОРЫ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ (1890-е годы — 1904 г.)

Этот этап характеризуется началом выпуска материалов с систематическим описанием местностей Сибири и множеством путевых записок. Произошло это в силу следующих причин: 1) благодаря открытию Транссибирской железнодорожной магистрали в 1903 г. Владивосток получил статус ключевого транспортного пункта; 2) в японских городах на побережье Японского моря прошел бум открытия морских рейсов на Владивосток: в 1889 г. Кобэ — Владивосток (пароходство «Нихон юсэн»), в 1896 г. Ниигата — Владивосток, в 1902 г. Цуруга — Владивосток (пароходство «Оя кисэн»). Большинство путевых записок было написано японцами при ознакомительной поездке на Корейский полуостров, Дальний Восток России, в Маньчжурию. Особенно много таких материалов вышло

за несколько лет до начала русско-японской войны. В этих путевых записках Владивосток отмечен как отправной или конечный пункт.

В этот период были написаны следующие материалы: «Урадзиосутоку» (Каваками Тосицунэ. Владивосток // 1892), «Урадзио но сёрай» (Хаттори То:роу. Будущее Владивостока // 1892), «Тёсэн сибэриа кико:» (Ядзу Сёэй. Путевые записки о Корее и Сибири // 1893), «То:ро ёко Урадзиосутоку» (Мацуура Мицусеси. Важнейший порт восточной России — Владивосток // 1897), «Урадзио аннай» (Редактор Цунода Тадзюро. Справочник по Владивостоку // 1902), «Нихонкай сю:ю:ки» (Кикути Ю:хо:. Путевые записки о городах на побережье Японского моря // 1903).

Каваками Тосицунэ окончил Токийский институт иностранных языков в 1884 г., и поступил на работу в МИД Японии. Каваками впервые соприкоснулся с Владивостоком в августе 1890 г. До сентября 1891 г. он работал коммерческим агентом во Владивостоке. В этот период Каваками ведет записи «Урадзиосутоку» (Владивосток). С сентября 1900 г. Каваками снова назначается агентом и работает в этой должности 4 года до сентября 1904 г. Когда вспыхнула русско-японская война, Каваками командовал эвакуацией японских переселенцев из России. Во время войны он служил переводчиком при штабе японской армии. В марте 1906 г. Каваками вновь назначается на работу во Владивостоке, а в феврале 1907 г. переводится на должность генерального консула в Харбине после открытия там консульства Японии. В общей сложности Каваками прожил во Владивостоке около 6 лет. В его книге «Урадзиосутоку» есть информация о численности населения города, численности японцев в Восточной Сибири, объеме товарооборота, числе судов, заходивших в порт Владивосток, иностранных торговых домах, японских коммерсантах и их деятельности.

Хаттори, Мацуура и Цунода составляют путеводители по Владивостоку для японцев, собиравшихся во Владивосток и Сибирь. В частности, материал «Урадзио но сёрай» (Будущее Владивостока) был издан частным лицом, путешественником-исследователем Хаттори. В предисловии он пишет: «Россия укрепляет Владивосток как стратегический пункт региона Тихого океана. Владивосток подобен второму Севастополю — крепости. В мирное время поощряются торговля, иммиграция. Однако в чрезвычайном случае через железную дорогу город будет связан с Европейской Россией... Владивосток является существенно важным для России стратегическим портом, но для нынешней Японской империи это перспективный торговый порт». В книге описана деятельность иностранных и японских торговцев во Владивостоке, экспорт товаров в Японию, положение японских проституток.

Мацуура, автор материала «То:ро ёко Урадзиосутоку» (Владивосток — важнейший порт Восточной России), был членом японского общества изучения Востока «То:хо кёкай», созданного в 1891 г. По поручению этого общества Мацуура отправился в Сибирь исследовать проекты сибирских железных дорог, где и написал свою книгу. Из предисловия становится ясно, на кого она ориентирована: «Я подробно описал все, начиная с положения Владивостока вплоть до японцев, проживающих в этом городе. Владивосток — это горловина, ворота в Азиатскую Россию. Рекомендую тем, кто собирается в Россию, взять с собой эту книгу». Книга состоит из 17 глав. В ней описываются история Владивостока, климат, экономическое положение города, морское сообщение, общество японцев «До:хо-кай», японская начальная школа и т.д.

«Урадзио аннай» (Путеводитель по Владивостоку) похож на предыдущий материал по содержанию. Он начинается с истории Владивостока и дальше затрагивает климат, японцев, китайцев, корейцев в городе, торговые дома, цены на продукты, зарплату людей разных профессий, банки, транспорт, общество японцев «Кёрюмин-кай» и т.д. В предисловии пишется: «Железнодорожный путь, связывающий Азию с Европой, проложен. По Японскому морю ходят пароходы, находящиеся в непосредственном ведении правительства. Сегодня из портов Цуруга и Нанао можно всего лишь за 40 с лишним часов доехать до Владивостока, заставы в конечном пункте этой великой железной дороги. Однако до сих пор не существует полноценного путеводителя по Владивостоку на японском языке. Для удобства чтения в путеводитель не были помещены статистические данные по внешней торговле и таможенные правила. Для редактора будет большая честь, если путеводитель пригодится лицам, впервые отправляющимся во Владивосток, или в Сибирь, Европу через него». Редактор также признает, что путеводитель составлен с помощью сотрудников Японского коммерческого агентства, в частности Каваками Тосицунэ и дирекции общества японцев «Кёрюмин-кай». Автор путеводителя, Цунода, родился в Кага (нынешней префектуре Исикава). В Саппоро он заведовал газетой «Хокумон-синпо» и участвовал в учреждении школы русского и китайского языка.

Материалы «Тёсэн сибэриа кико:» и «Нихонкай сю:ю:ки» относятся к категории путевых записок. Ядзу, автор «Тёсэн Сибэриа кико:», путешествовал по маршруту Хаката — Модзи — Пусан — Вонсан — Владивосток — Вонсан — Нагасаки и записывал свои наблюдения в пути. Ядзу пишет: «Летом в 1893 г. мне удалось взять отпуск. Я решил поехать в Корею и ознакомиться с местной природой и жизнью, а потом дальше, во Владивосток...» Во Владивостоке он остановился в японской гостинице «Фусося»: «Фусося является единственной японской гостиницей в городе. Приезжающие сюда японцы непременно останавливаются здесь, так что свободных номеров всегда нет». Также он пишет: «Я посетил Японское коммерческое агентство и встретился с агентами Футахаси и Номура. Расспросил их подробно о положении дел во Владивостоке». Таким образом, Ядзу получил от агентов информацию о городе. В конце книги он посвятил несколько страниц тем, кто собирается во Владивосток. Там указана необходимая информация — почтовый, телеграфный тариф, маршруты и расписание морских рейсов, морские тарифы, стоимость номеров в гостиницах, а также перечислены необходимые вещи для путешествия по Сибири.

Спустя примерно 10 лет после издания «Тёсэн Сибэриа кико:» (Путевых записок о Корее и Сибири), летом 1902 г., Кикичи Ю:хо: объехал города на побережье Японского моря и в память о путешествии составил «Нихонкай сю:ю:ки» (Путевые записки о городах на побережье Японского моря). Они были изданы в 1903 г. В августе 1902 г. Кикичи, писатель эпох Мэйдзи-Тайсё, работал в газете «Осака майнити симбун». Он сел на линейное морское судно «Коцу-мару» в Цуруга, и посетил японские порты Нанао, Фусики, Ниигага, Хакодате, Муроран, Саппоро и Отару. Из Отару Кикичи прибыл во Владивосток, где остановился на несколько дней. Далее он путешествовал в Вонсан, Пусан, Модзи, Хамада, Сакаи, Миядзу и вернулся в Цуруга через месяц после отъезда. Книга разделена на две части. Первая посвящена описанию побережья Северной Японии

и Хоккайдо, а вторая — Сибири. Сам автор признает, что его больше интересовала вторая часть. Путевые записки Кикиути публиковались по частям в газете «Осака майнити симбун» в течение трех месяцев, с сентября по декабрь 1902 г. Кикиути описывает судно «Коцу-мару»: «Валовой тоннаж 1 600 тонн. Для океанского парохода «Коцу-мару» не такой большой, но зато со всеми удобствами для пассажиров. Зал кают первого и второго класса очень чист и приятно декорирован. Бортпроводники аккуратны. В каютах первого и второго класса установлена ванна, в любое время можно набрать в ванну горячей воды, которую получают, выпаривая морскую воду. Палуба служит местом физических упражнений и развлечений — люди играют в кольцеброс. На палубе же пассажиры пьют чай, кофе, пиво, лимонад. Летом на Японском море полный штиль, поэтому даже женщинам и детям рекомендуется морское купание. Судно постоянно заходит в порты, самый длинный переход — два дня из последнего порта в Японии во Владивосток». Здесь же Кикиути подробно пишет о японских проститутках в Сибири.

ВТОРОЙ ЭТАП ФОРМИРОВАНИЯ ЯПОНСКОЙ ДИАСПОРЫ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ (1905—1917 гг.)

Победа Японии в русско-японской войне намного усилила интерес японских городов побережья Японского моря к внешней торговле. Все чаще ознакомительные делегации направляются за границу, и каждая по завершении программы составляет отчет. Можно с достоверностью предположить, что увеличилось число японцев, отправлявшихся во Владивосток, судя по тиражу справочников с расписанием морских и сухопутных маршрутов.

В это время были выпущены материалы: «Урако:-Карафутто сисацу хо:коку» (Губернаторство Ниигата. Отчет об ознакомительном посещении порта Владивосток и Сахалина. 1907), «Дайэй ю:ки» (Сугимура Содзинкан. Путевые записки по дороге в Англию. 1908), «Урадзио ко:ро аннай» (Пароходство «Осака сёсэн». Путеводитель по Владивостоку с расписанием морских рейсов. 1908), «Урадзио сё:ко:гё тёса хо:коку» (Ассоциация выпускников Коммерческого училища г. Хакодате. Отчет о положении дел в торговле и промышленности Владивостока. 1908), «Сибэриа тэцудо: рёмо: аннай» (АО «Управление Южно-маньчжурской железной дороги». Путеводитель по Сибири железнодорожным путем. 1911), «Исикава-кэн Нанао-ко: ё:ран» (Губернаторство Исикава. Справочник порта Нанао, префектура Исикава. 1912), «Сибэриа кэйдзай дзётэй то нитиро бо:эки сирё:» (Исследовательский сектор АО «Управление Южно-Маньчжурской железной дороги». Экономика Сибири и данные по японско-русской торговле. 1917).

Материалы «Урако:-Карафутто сисацу хо:коку» (Отчет об ознакомительном посещении порта Владивосток и Сахалина) представляют собой отчет ознакомительной делегации префектуры Ниигата, а «Урадзио сё:ко:гё тёса хо:коку» (Отчет о положении дел в торговле и промышленности Владивостока) — отчет поездки учеников Коммерческого училища г. Хакодате во Владивосток с учебной целью. В состав делегации Ниигата входили агрономы, агенты судоходных компаний, врачи, производители соевого соуса, торговцы товарами бытового назначения, производители поваренной соли, чая, студенты, корреспонденты газет,

торговцы фруктами, служащие мэрии г. Ниигата и Нагаока, банкиры и т.д. Они двигались по маршруту Ниигата — Владивосток — Ольга — Отару — Корсаков — Отару — Хакодате — Ниигата и осмотрели Владивосток и южную часть Сахалина. Во Владивостоке делегация посетила торговый дом второго ранга, владельцем которого являлась Мукаи Эйко, уроженка Ниигаты. Отчет состоит из 2 частей — «Владивосток» и «Южная часть Сахалина». В части о Владивостоке упомянуты история города, климат, географическое положение, портовое оборудование, улицы города, транспорт, японцы в городе, рыболовство, горная промышленность, сельское хозяйство, скотоводство, лесная промышленность, торговля, финансы, гигиена. Что же касается морских рейсов из Ниигаты во Владивосток, то их открывали дважды — в 1893 г. и 1896 г., но рентабельность была низкой. С целью содействия развитию порта Ниигата Губернаторство субсидировало АО «Пароходство Эсса кисэн» с 1907 г., сначала 4, затем 6 раз в год пароходы этой компании совершали регулярные прямые рейсы Ниигата — Владивосток. В том же году делегация Ниигата поехала этим морским путем. Их трехнедельную поездку сопровождал Кобаяси Нагао, корреспондент газеты «Ниигата симбун». Впоследствии Кобаяси опубликовал в газете серию занимательных репортажей под заголовком «Записки далекого пути». Спустя некоторое время, в 1913 г., губернаторские субсидии АО «Пароходство Эсса кисэн» прекратились, и прямые морские рейсы из Ниигата во Владивосток были ликвидированы до 1926 г.²

«Урадзю сё:ко:гё тёса хо:коку» (Отчет о положении дел в торговле и промышленности Владивостока) был составлен во время учебной поездки 40 с лишним учеников Коммерческого училища г. Хакодате во Владивосток в августе 1908 г. на судне «Коцу-мару». В этом училище в 1898 г. началось преподавание русского языка, как второго иностранного, и продолжалось оно до начала второй мировой войны³. Поскольку училище коммерческое, главное внимание в отчете уделено торговому положению, сравнению японских торговцев с иностранными (особенно немецкими) торговцами во Владивостоке. В конце отчета помещены сочинения учеников об их впечатлениях. Эта поездка была финансирована родителями учеников, а также пожертвованиями заинтересованных в проекте лиц. Приобретая билеты, члены делегации использовали пятидесятипроцентную студенческую скидку на группу более 30 человек, предоставлявшуюся пароходством «Осака сёсэн».

Сугимура Содзинкан, автор материалов «Дайэй ю:ки» (Путевые записки по дороге в Англию), был журналистом. В 1903 г. Сугимура поступил на работу в газету «Токио Асахи симбун» и в 1907 г. был командирован в Лондон в качестве специального корреспондента. Во время путешествия Сугимура написал серию путевых заметок, которые впоследствии были опубликованы в Японии под названием «Дайэй ю:ки» (Путевые записки по дороге в Англию). Он прибыл из Цуруга во Владивосток и там остановился на три дня. Видимо, автор получил негативное впечатление о Владивостоке. Он пишет: «Во Владивостоке я точно сократил жизнь на 3 года. То, что я вижу и слышу здесь, меня ужасает». По пути в гостиницу он услышал выстрел из пистолета, в гостинице измучился от вони, а перед сном администратор попросил у него погасить свет для предотвращения грабежа. На следующее утро, когда он посетил торговый дом «Кобаяси сётэн», ему рассказывали, что два дня назад русская семья, живущая по соседству, была ограблена разбойниками и все

члены семьи убиты. Дом по соседству с торговым домом «Сугиура сётэн» облили керосином и чуть было не подожгли. Его также предупредили, что небезопасно выходить на улицу после заката солнца. Затем он увидел «странно одетых японских дам». Сугимура уделил всего три страницы описанию Владивостока, заканчивая их, он пишет: «Я поспешу в Петербург, покидая этот страшный, отвратительный Владивосток». Из Владивостока он отправился по маршруту Харбин — Иркутск, Томск, Урал, Москва — Петербург — Берлин — Париж — Лондон — Варшава, затем обратно через Владивосток вернулся в Цуруга.

Документы «Урадзио ко:ро аннай» (Путеводитель по Владивостоку с описанием морских рейсов), «Сибэриа тэцуо: рёко: аннай» (Путеводитель по Сибирскому железнодорожному пути), «Исикава-кэн Нанао-ко: ё:ран» (Справочник порта Нанао префектуры Исикава) были составлены сотрудниками транспортных управлений Японии. Путеводитель «Урадзио ко:ро аннай» был издан пароходством «Осака сёсэн», учрежденным в 1884 г. Линия Цуруга — Владивосток и рейсы Отару — Владивосток находились под контролем правительства и выполняло их пароходство «Осака сёсэн». Рейс из Цуруги во Владивосток выполнялся один раз в неделю. А пароход Отару — Владивосток ходил по маршруту Отару — Хакодате — Нанао — Ниигата — Фусики — Аомори — Владивосток 12 раз в год. Агентированием пароходов «Осака сёсэн» во Владивостоке занимался торговый дом «Сугиура сётэн». В этом путеводителе указывались стоимость номеров в разных гостиницах, время работы банков.

«Исикава-кэн Нанао-ко: ё:ран» (Справочник порта Нанао префектуры Исикава) также был издан в связи с тем, что порт Нанао префектуры Исикава был одним из портов для захода курсирующих судов.

«Сибэриа тэцуо: рёко: аннай» (Путеводитель по Сибирскому железнодорожному пути) был составлен компанией «Управление Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД)». Эта компания была создана после русско-японской войны по условиям Портсмутского мирного договора. Согласно пунктам 5 и 6 Портсмутского мирного договора в сентябре 1905 г., Россия передала Японии права на аренду Ляодунского полуострова, включая Порт-Артур, Дальний и часть КВЖД (Чанчунь — Порт-Артур) по соглашению с Китаем⁴. В ноябре 1906 г. для управления этой частью КВЖД было учреждено предприятие с долями государства и частного капитала — АО «ЮМЖД». Уставной фонд компании был сформирован за счет 100 млн. иен от государства, 100 млн. иен от частного капитала. АО «ЮМЖД» в принципе была основана для развития коммерции в Маньчжурии. Однако Япония преследовала и свои военные интересы — установление контроля над Маньчжурией⁵. В путеводителе также указывается летнее расписание морских рейсов между Цуруга и Владивостоком 1911 г. — рейсы компании «Осака сёсэн» и Добровольного флота России планировались в соответствии с графиком поездов Транссибирской железнодорожной магистрали. В то время между Цуругой и Владивостоком 3 раза в неделю курсировали три новых парохода — «Хэдзан-мару» пароходства «Осака сёсэн», а также «Пенза» и «Симбирск» Добровольного флота.

С самого начала учреждения компании в АО «ЮМЖД» имелся исследовательский сектор. Он занимался изучением сельского хозяйства, экономики и социального положения в Маньчжурии. Кроме того здесь же исследовались социология, экономика, природные ресурсы Китая

и России. Сектор выпускал много печатных изданий, немало из них имеет научно-академическое значение⁶.

«Сибэриа кэйдзай дзэтай то нитиро бо:эки сирё:» (Экономика Сибири и данные по японо-русской торговле) относится к важным изданиям АО «ЮМЖД». Это книга, состоящая из 4 частей: I — Экономическое положение Сибири, II — Влияние экономики Сибири на 1-ю мировую войну, III — Влияние 1-й мировой войны на японско-русскую торговлю, IV — Заключение. В книге собраны и опубликованы подробные данные того времени.

СИБИРСКАЯ ИНТЕРВЕНЦИЯ И ПЕРИОД РАСЦВЕТА ЯПОНСКОЙ ДИАСПОРЫ (1918—1922 гг.)

С началом интервенции японской армии во Владивосток число японских иммигрантов в городе возросло до исторического максимума. Появилось множество книг на японском языке о Дальнем Востоке России и о Владивостоке: «Урадзиосутоку дзидзэ» (Мисима Айносукэ. Положение дел во Владивостоке, третье издание. 1918), «Сибэриа юйдзай дзидзэ гайё» (Исследовательский департамент банка «Тёсэн гинио». Обзор экономического положения Сибири. 1918), «Сибэриа» (Редактор Исикава Рокуро. Сибирь. 1919), «Урадзиосутоку сё:ко:» (Исследовательский сектор АО «ЮМЖД». Торговый порт Владивосток. 1921).

В июне 1915 г. Мисима опубликовал брошюру-путеводитель «Урадзиосутоку дзидзэ» (Положение дел во Владивостоке), которая сразу была распродана. После этого было выпущено второе издание, которое тоже сразу было раскуплено. Третье издание того же путеводителя было ориентировано на японских торговцев, прибывавших во Владивосток для обслуживания армии японских интервентов. В путеводителе описывается все, что связано с жизнью во Владивостоке: численность населения, внешняя торговля, положение китайцев, корейцев и японцев, таблица учащихся в японской школе по разделению мест рождения, инструкции торговцам и т.д.

В 1919 г. банк «Тёсэн гинко», цессионарий банка «Мацуда гинко», официально открыл свой филиал во Владивостоке. После аннексии Кореи Японией в августе 1910 г. центральный корейский банк был переименован в банк «Тёсэн гинко». Япония развивала деятельность банка «Тёсэн гинко» путем открытия филиалов в Маньчжурии, Китае и Сибири⁷. Из предисловия становится очевидна цель составления «Сибэриа кэйдзай дзидзэ гайё» (Обзор экономического положения Сибири): «Имперское правительство приняло резолюцию по отправке японской армии во Владивосток вместе с английской, американской и французской армиями, часть нашей армии уже находится там... несомненно, интересы Японской Империи в будущем будут охватывать этот город и будут повышаться. С этой точки зрения в настоящее время очень важно исследование экономического положения Сибири». В книге упомянуто о промышленности, торговле, разных городах Сибири. О Владивостоке написано очень мало.

Материал «Сибэриа» (Сибирь) был отредактирован главным редактором японской газеты «Кокумин симбун» Исикава Рокуро. Здесь особое внимание уделяется аспекту исторического развития Сибири. В предисловии пишется: «Мировая война подарила Японии неожиданный

подарок — нетронутую сокровищницу — Сибирь. Японцам не нужно иметь территориальную претензию на Циндао, южно-азиатские острова — следует осваивать сибирскую сокровищницу. Тогда сама по себе будет решена демографическая проблема, продовольственный вопрос, проблема укрепления государственной силы. Сибирь освобождена от тяги России и уже вошла на арену мировых интересов. Присоединить ее к Японии — не в смысле вторжения, а в экономическом смысле — зависит от умения японцев. Автор этой книги, Хисинума, работает в отделе иностранной корреспонденции и специализируется на исследованиях Сибири. Он был военным корреспондентом во время интервенции японских войск в Сибири и посетил разные места Дальнего Востока». Первая часть книги «Сибэриа» (Сибирь) посвящена истории Сибири (до интервенции японских войск), вторая — Транссибирской железнодорожной магистрали, третья — городам Сибири, а четвертая — промышленности в Сибири.

Отчет «Урадзиосутоку сё:ко:» (Торговый порт Владивосток) очень богат числовыми данными. Здесь сообщается о портовом оборудовании, морском и сухопутном транспорте, торговле и т.д.

ЭВАКУАЦИЯ ЯПОНСКОЙ АРМИИ (1920-е годы)

После завершения интервенции и эвакуации японской армии число японцев во Владивостоке значительно уменьшилось. К тому же Россия перешла к социалистическому строю, торговля на индивидуальном, региональном уровне стала нереальной. В то же время АО «ЮМЖД» продолжало выпускать свои отчеты (например, «Сибэриа кэйдзай-тири» (Экономическая география Сибири, 1943 г.).

В 1925 г. был издан сборник произведений О:ба Како: «Рококу оёби родзин кэнкю» (Изучение России и русских). О:ба приехал во Владивосток в 1896 г. и проработал два года в японском торговом доме. Затем О:ба стал переводчиком при генеральном штабе и во время русско-японской войны служил в качестве военного переводчика, после войны работал переводчиком в лагере для военнопленных в Японии, затем ушел с работы. В 1906 г. О:ба вновь посещает Владивосток, но его арестовывают за провоз революционных материалов, переданных из Японии народником Николаем Русселем. О:ба просидел в тюрьме 19 дней, позже был депортирован из Владивостока. Вернувшись в Японию, он работал иностранным корреспондентом газеты «Осака майнити симбун», после работал в «Асахи симбун», а в 1919 г. стал главным редактором газеты «Ёмиури симбун». В мае 1921 г. О:ба снова отправляется в Россию, теперь уже СССР. В 1922 г. в Москве он участвует в съезде профсоюзов Дальнего Востока, но вскоре пропадает без вести. Долгое время сведения об О:ба хранились в тайне, однако в 1996 г. в московском архиве нашлась подшивка, свидетельствующая о том, что О:ба был арестован ГПУ в апреле 1922 г., а в июле того же года был изгнан из СССР. Книга О:ба была отредактирована и издана в виде сборника «Рококу оёби родзин кэнкю» (Изучение России и русских) в 1925 г. уже после того, как он пропал без вести.

В 1927 г. муниципалитет г. Отару составил материал под заглавием «Нитиро бо:эки оёби кёкуто: сибэриа но сигэн» (Японо-русская торговля и природные ресурсы Сибири и Дальнего Востока). В нем обобщена

динамика японо-русской торговли 1878—1924 гг., так что он очень полезен при анализе экономических отношений обеих стран.

На основе анализа японских материалов раннего периода о Владивостоке можно проследить взаимоотношения Японии и Дальнего Востока России, в частности Японии и Владивостока. Кроме того, можно составить представление о том, какую роль играл Владивосток для Японии в это время.

Выделяются следующие аспекты:

- 1) до 1880 годов Владивосток для японцев был малознакомым городом. Мало кто из простых граждан Японии решался посетить его, но в то же время японские чиновники часто отправлялись сюда в составе делегаций с целью исследования возможностей торговли с Россией. Именно чиновниками и были составлены отчеты, дошедшие до нас. Можно предположить, что Япония в первую очередь проявила интерес к Владивостоку с экономической точки зрения;
- 2) до начала русско-японской войны (1-й этап формирования японской диаспоры во Владивостоке), в связи с ростом числа японских переселенцев во Владивостоке, стали появляться путевые записки и путеводители по Владивостоку;
- 3) в период с 1905 по 1917 г. было отмечено следующее явление — местные администрации японских провинций стали отправлять делегации своих представителей во Владивосток. На региональном уровне был начат поиск выгодных путей торговли с Россией через Владивосток;
- 4) с началом интервенции японской армии в Сибири наступил период наибольшего расцвета японской диаспоры во Владивостоке. В АО «ЮМЖД» был выпущен ряд отчетов не только о Владивостоке, но и о Сибири;
- 5) после эвакуации японской армии японское общество во Владивостоке пришло в упадок. Перестали печатать книги типа путеводителей, путевых заметок. Тем не менее Япония не прекращала свою колониальную политику на материке, и АО «ЮМЖД», организация с непосредственным интересом правительства Японии, продолжала издавать свои отчеты. С 1920-х годов. Владивосток и Япония теряют близкие связи в силу новой социально-политической ситуации, активность японцев во Владивостоке угасает.

¹ Под редакцией Като Кюдзо. 20 сэйки Ёакэ но Энкайсю (XX век — Приморье на рассвете) // Хоккайдо. 2000. С. 4.

² Савада Кадзухико. Ниигата то Росиа 1900—1945 гг. (Ниигата и Россия) // Росиа бунка то киндай нихон (Русская культура и Япония в современности). Токио. 1998. С. 187—188.

³ Японская ассоциация русской литературы (ред.). Нихондзин то Росиа-го (Японцы и русский язык) // Токио. 2000. С. 60.

⁴ ИВ РАН. История Японии II // Москва. 1999. С. 204.

⁵ Архив МИД Японии (ред.). Нихон гайко-си дзитэн (Энциклопедия истории японской дипломатии) // Токио. 1979. С. 911—912.

⁶ Архив МИД Японии (ред.). Нихон гайко-си дзитэн (Энциклопедия истории японской дипломатии) // Токио. 1979. С. 913.

⁷ Архив МИД Японии (ред.). Нихон гайко-си дзитэн (Энциклопедия истории японской дипломатии) // Токио. 1979. С. 567.

SUMMARY. A post-graduate of the Far Eastern State University Tamura Aika called her article “Japanese Historiography of Relations of Japan and the Russian Far East”. The article depicts the peculiarities and the level of their relations at the last third of the 19th — the end of the 20th of 20th century.