

Научная статья

УДК 811.161.1+81'363.21+811.581

DOI: 10.18384/2949-5008-2025-2-57-67

РУССКО-КИТАЙСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ В ТОПОНИМИИ ХАРБИНА (НА МАТЕРИАЛЕ КНИГИ В. П. ПЕТРОВА «ГОРОД НА СУНГАРИ»)

Цзян Синьхао

Волгоградский государственный социально-педагогический университет, г. Волгоград,

Российская Федерация

e-mail: 1229723750@qq.com

Поступила в редакцию 08.11.2024

После доработки 26.11.2024

Принята к публикации 27.11.2024

Аннотация

Цель. Исследование топонимии основанного в 1898 г. в результате строительства Китайской восточной железной дороги (КВЖД) города Харбина, единицами которой выражается специфика лингвокультурного пространства русско-китайского пограничья.

Процедура и методы. На основе полной выборки из текста книги очерков и рассказов русско-американского писателя В. П. Петрова «Город на Сунгари» топонимов, урбанонимов и других онимов определяется неповторимый ономастический ландшафт города, в котором в исторической перспективе переплетаются русские и китайские онимы. В качестве основного метода анализа использован описательный с его системой процедур сбора, первичного анализа и изложения данных и их характеристик, количественных подсчётов и т. п. При изучении функционирования китайских топонимов в русском тексте используются элементы сопоставительного метода, который позволяет выявить в разноструктурных языках общие и отличительные свойства и признаки.

Результаты. Анализ топонимов книги очерков и рассказов русско-американского писателя В. П. Петрова «Город на Сунгари» позволил установить их важную роль в построении текста: названия китайских городов и их частей ориентируют читателя в художественном пространстве. Выявлено, что русские и русскоязычные люди, проживавшие в Китае в конце XIX – первой трети XX вв., не только создавали свою урбанонимическую систему в «русском Харбине», но и использовали китайские топонимы для обозначения существовавших там географических объектов. Китайские названия городов становятся неотъемлемой частью ономоупотребления проживающих в Китае русских людей, отражая русско-китайское взаимодействие в топонимии, особенности функционирования имён собственных в русско-китайском пограничье.

Теоретическая и/или практическая значимость. В статье впервые осуществляется исследование топонимического пространства русско-китайского пограничья, что создаёт предпосылки для проведения фронтального анализа других подобных территорий; результаты могут быть использованы при изучении китайской и русской ономастики учащимися, а также при исследовании творчества писателей русского зарубежья.

Ключевые слова: В. П. Петров, дериват, олицетворение, русские эмигранты, топонимия, урбаноним, фронтир

Для цитирования:

Цзян Синьхао. Русско-китайское взаимодействие в топонимии Харбина (на материале книги В. П. Петрова «Город на Сунгари») // Отечественная филология. 2025. № 2. С. 57–67. <https://doi.org/10.18384/2949-5008-2025-2-57-67>

Original research article

RUSSIAN-CHINESE INTERACTION IN THE TOPONYMY OF HARBIN (BASED ON THE MATERIAL OF V. P. PETROV'S BOOK "THE CITY ON SUNGARI")

Jiang Xinhao

Volgograd State Socio-Pedagogical University, Volgograd, Russian Federation
e-mail: 1229723750@qq.com

Received by the editorial office 08.11.2024

Revised by the author 26.11.2024

Accepted for publication 27.11.2024

Abstract

Aim. To study the toponymy of Harbin city founded in 1898 as a result of the construction of the Chinese Eastern Railway (CER), which reflects the specifics of the linguistic and cultural space of the Russian-Chinese border area.

Methodology. Based on a complete selection from the texts of books and short stories of Russian-American writer V. P. Petrov's "The City on Sungari" of toponyms, urbanonyms and other units, the unique onomastic landscape of the city is determined, in which Russian and Chinese onyms are intertwined in a historical perspective. The descriptive method with its system of procedures for collecting data, primary analysis and presentation of data and their characteristics, quantitative calculations, etc. is used as the main method of analysis. When studying the functioning of Chinese toponyms in the Russian text, elements of a comparative method are used, which allows us to identify common and distinctive properties and signs in different structured languages.

Results. The analysis of toponyms of the book of essays and short stories by the Russian-American writer V. P. Petrov "The City on Sungari" allowed us to establish their important role in the construction of the text: the names of Chinese cities, their parts and objects standing out in them orient the reader in the artistic space. Russian Russians and Russian-speaking people living in China at the end of the XIX – first third of the XX century, not only create their own urbanonymic system in "Russian Harbin", but also use Chinese toponyms to designate geographical objects existing here. Russian names of cities are becoming an integral part of the usage of Russian people living in China, reflecting the Russian-Chinese interaction in toponymy, the peculiarities of the functioning of proper names in the Russian-Chinese border area.

Research implications. Russian-Chinese borderland toponymic space is being studied for the first time in the article, which creates prerequisites for conducting a frontier analysis of other similar territories; the results can be used in the study of Chinese and Russian onomastics by students, as well as in the study of the work of writers from Russian abroad.

Keywords: V. P. Petrov, derivative, personification, Russian emigrants, toponymy, urbanonym, frontier

For citation:

Jiang Xinhao (2025). Russian-Chinese Interaction in the Toponymy of Harbin (Based on the Material of V. P. Petrov's book "The City on Sungari"). In: *Russian Studies in Philology*, 2, pp. 57–67. <https://doi.org/10.18384/2949-5008-2025-2-57-67>

Введение

Целью настоящей статьи является исследование топонимии китайского города Харбина, основанного в 1898 г. в результате строительства Китайской восточной железной дороги (КВЖД). Топонимами и

другими именами собственными выражается специфика лингвокультурного пространства русско-китайского пограничья.

Материалом исследования послужила книга очерков и рассказов русско-американского писателя В. П. Петрова «Город на

Сунгари».¹ Используемые в тексте топонимы, урбанонимы и другие онимы определяют неповторимый ономастический ландшафт города, в котором в исторической перспективе переплетаются русские и китайские онимы. Основным исследовательским методом был описательный с его системой процедур сбора, первичного анализа и изложения данных и их характеристик, количественных подсчётов и т. п. При изучении функционирования китайских топонимов в русском тексте используются элементы сопоставительного метода.

Теоретическая значимость статьи определяется тем, что в ней впервые осуществляется исследование топонимического пространства русско-китайского пограничья, что создаёт предпосылки для проведения фронтального анализа других подобных территорий. Выводы работы могут быть применены при исследовании творчества писателей русского зарубежья. Практическая ценность работы заключается в возможности использования её результатов при изучении китайской и русской ономастики учащимися России и Китая продвинутого уровня владения языком.

Город Харбин – административный центр китайской провинции Хэйлунцзян – является неотъемлемой частью русско-китайского пограничья. Известно, что в межэтническом и межгосударственном пограничье происходит взаимодействие языков, проникновение единиц одного контактирующего языка в другой, возникновение особенностей в лексико-семантических системах пограничных диалектов и региолектов, что нуждается в осмыслении и выявлении сходств и отличий. Научная новизна нашей статьи определяется исследованием ономастического пространства русско-китайского пограничья, в котором в наибольшей степени проявляется специфика функционирования единиц, созданных на базе двух контактирующих языков.

На необходимость изучения особенностей языкового пространства погра-

ничья обращает внимание Н. В. Лабунец, отмечая задачу использования при этом идеографического комментария, историко-диалектологического экскурса, этимологического анализа, социолингвистических аспектов изучения языкового пограничья [1, с. 47]. Важной составляющей языка пограничья являются топонимы, которые позволяют жителям данной территории ориентироваться в пространстве, закрепляют за географическими объектами конкретные имена, которые могут варьироваться и преобразовываться в живой речи. При этом писатели используют в художественных текстах топонимы в их исконной и преобразованной форме для отражения топоса повествования.

Топонимическое пространство Харбина и окрестностей, особенности его формирования ещё не становились объектом научного исследования. Именно в этом городе с конца XIX в. существовало значительное по объёму русское и русскоязычное население, были российская администрация и полиция, что обуславливало активное использование русского языка в условиях прямого контакта русских с китайцами. О русско-китайских контактах в Харбине и на окрестной территории, в том числе о творческой деятельности русских эмигрантов, обосновавшихся после революции 1917 г. в северных провинциях Китая, публиковали свои исследования Н. П. Крадин (2003) [2], О. А. Бузуев (2013) [3], В. Г. Шаронова (2014) [4], Ю. Ястребова (2015) [5], Ли Линь (2023) [6].

Творчество

Виктора Порфирьевича Петрова

Российские и китайские филологи уделяют большое внимание творчеству писателей русской диаспоры в Харбине. Опубликованы монографии, энциклопедии, сборники статей, посвящённые анализу творчества русских поэтов и прозаиков, эмигрировавших в Китай [2; 3; 5]. Важное место в литературном процессе русской эмиграции занимает Виктор Порфирьевич Петров (1907–2000). Значительная часть

¹ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. 212 с.

его биографии была связана с Харбином: здесь он родился в семье православного священника, сюда вернулся в 1922 г. после обучения в гимназии и кадетском корпусе в Благовещенске. В Харбине В. П. Петров окончил русскую гимназию и Харбинский юридический факультет (самостоятельное учебное заведение), в котором преподавали крупные русские учёные, эмигрировавшие из России после революции 1917 г. Он начал свой путь в литературном творчестве в этом городе. Представители искусства и литературы создавали здесь различные объединения и общества. В. П. Петров стал одним из организаторов литературного общества «Молодая Чураевка».

Из-за японской агрессии в 1930 г. В. П. Петров переехал из Харбина в Шанхай, который в те времена был вторым городом по количеству проживающих русских людей. К середине 1930-х гг. численный состав эмигрантского населения в нём насчитывал уже более десяти тысяч человек. Благодаря знанию китайского, английского и немецкого языков В. П. Петров в Шанхае открыл торговую фирму. Молодой писатель продолжил в новом городе своё литературное творчество. По примеру Харбина в Шанхае создаются объединения «Понедельник», Литературно-артистическое общество и другие [4, с. 223–224], в которые входил В. П. Петров.

7 июля 1937 г. вспыхнул инцидент на мосту Лугоу (Марко Поло) (卢沟桥事变/蘆溝橋事變) в южном пригороде Пекина Фэнтай, который привёл к началу Второй японо-китайской войны (1937–1945). В ноябре 1938 г. Шанхай был захвачен японцами, в городе было создано марионеточное правительство [4].

В таких условиях В. П. Петров не мог там оставаться и в 1940 г. переехал в США. Здесь им были написаны многие художественные произведения на русском и английском языках, посвящённые главным образом истории русской эмиграции в Китае и Америке, русским первопроходцам в Америке и др.¹: «Лола» (1934),

«В Маньчжурии» (1937), «Албазинцы в Китае» (1956), «Китайские рассказы» (1962), «Российская духовная миссия в Китае: историческая справка» (1968), «Сага Форта Росс» (1961–1963; 2-е изд. – 1980), «Колумбы российские» (1971), «Камергер двора» (1973), «Русская Америка: историческая справка» (1975; 2-е изд. – 1978), «Форт Росс и его культурное значение» (1977, 1978), «Город на Сунгари» (1984, 2-е изд., доп. – 1987), «Шанхай на Вампу» (1985) и др. Им были изданы в США на английском языке «География Советского Союза» [7] и книга о Монголии [8].

Книга очерков и рассказов «Город на Сунгари»

Среди произведений В. П. Петрова важным для передачи и сохранения информации об истории его родного города Харбина является книга «Город на Сунгари», в которую включён цикл очерков «Первые годы», «После русско-японской войны», «Революция... перемены», «Культурный расцвет», «Нормальная жизнь», «Начало конца», «Пятьдесят лет спустя» и рассказы «Пикачи», «Две подружки», «Хунхузы», «На тигра», «Стёпка Рыжий Глаз», «Старый друг», а также отдельный очерк «Ханьдаохэцзы». По словам автора, в этой книге представлены вся история русского продвижения в Маньчжурию и жизнь в ней русских поселенцев до 1945 г.

Текст книги «Город на Сунгари» насыщен многими именами собственными, которые, с одной стороны, обозначают топонимы повествования, а с другой – свидетельствуют о русско-китайском взаимодействии в формировании топонимии Харбина, о процессах создания ономастического пространства русско-китайского пограничья. Рассмотрим топонимы, упомянутые писателем в этой книге, распределив их по разрядам.

Гидронимы

В библиониме – названии книги – использован гидроним *Сунгари*, наименования реки, на которой находится Харбин.

¹ Иवानян Э. А. Энциклопедия российско-американских отношений. XVIII–XX века. М.: Международные отношения, 2001. С. 397.

Она делит этот город на две части. Этот гидроним встречается в первой, очерковой, части книги, помимо названия, ещё 28 раз, из них 11 – в подписях под фотографиями. Ещё 3 раза он отмечен в рассказе «Две подруги» и один раз в рассказе «На тигра». Автор подробно характеризует реку: *трасса железной дороги пересекала могучую реку Сунгари¹; на стыке железных дорог и широкой, величественной реки Сунгари²; величавая, многоводная река Сунгари, несущая свои обильные жёлто-илистые воды на встречу с могучим Амуром³; на просторах желтоводной реки Сунгари⁴; на скрещении железной дороги и величественной, многоводной реки Сунгари⁵; на берегу замёрзшей реки Сунгари⁶; катанье на лодке по широким просторам могучей реки Сунгари⁷; на беслесных берегах мутно-жёлтой реки Сунгари.*⁸

Обратим внимание на то, что трижды в тексте подчёркивается жёлтый цвет воды реки, её илистый, мутный характер. Это соотносится с гипотезой о происхождении гидронима: В. А. Никонов считает, что название реки возникло в тунгусо-маньчжурских языках и обозначает 'молочная' по мутному цвету воды, но при этом добавляет: «Нуждается в критическом исследовании».⁹ По-китайски река называется Сунхуацзян (松花江 [sōnghuā jiāng]).¹⁰ Входящие в название морфемы многозначны, могут обозначать 'цветение сосны', но, скорее всего, первая слогоморфема является точной передачей соответствующего маньчжурского слога,

а вторая – приблизительной, третья морфема является традиционной для китайских гидронимов, она переводится 'река'. Е. А. Поспелов отметил, что маньчжуры называют реку *Гирин-Ула* (маньчж. *ула* 'большая река'), потамоним образован от астионима *Гирин*, название которого происходит от тунг.-маньчж. *гиринь* 'ряд домов, квартал'.¹¹

Кроме реки *Сунгари* в этом тексте отмечена другая речка, также тесно связанная с Харбином, – *Модягоу*, которая разделяет районы города и протекает на северо-восток, впадая в *Сунгари* [2, с. 83]. Гидроним *Модягоу* встретился 12 раз в тексте, из них 2 раза в подписях под фотографиями. В тексте автор так описал её: *Первые двадцать лет существования КВЖД этим отоплением были дрова, раз в месяц отпущавшиеся с дровяного склада, расположенного на берегу речки Модягоу.*¹²

В тексте эти две единицы встречаются также как названия посёлков, происходит трансонимизация, характерная для топонимии, когда название поселению даётся по реке. Подобный перенос названия является довольно типичным для разных этнокультур, ср.: *Москва-река – город Москва, река Лысьва – город Лысьва, река Лилонге – столица Малави Лилонге, река Миннесота – штат Миннесота* и мн. др. Отгидронимные топонимы *Сунгари* и *Мудягоу* встречаются в тексте 2 и 9 раз соответственно: *появился посёлок, названный Сунгари¹³; в железнодорожном посёлке Сунгари¹⁴; эти пригороды окружали Харбин со всех сторон. Особенно памятные бывшим харбинцам, теперь рассеянным по всему миру, пригороды: Модягоу, Гондатьевка, Саманный городок, Чинхэ, Корпусной городок, Госпитальный городок*

¹ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 8.

² Там же.

³ Там же. С. 11.

⁴ Там же. С. 30.

⁵ Там же. С. 121.

⁶ Там же. С. 125.

⁷ Там же. С. 129.

⁸ Там же. С. 165.

⁹ Сунгари // Никонов В. А. Краткий топонимический словарь. М.: Мысль, 1966. С. 399.

¹⁰ Сунхуацзян // Словарь географических названий Китая / сост. Я. А. Миропольский, Г. Е. Тихонова; ред. К. Н. Черножуков. М.: Наука, Главная редакция восточной литературы, 1982. С. 435.

¹¹ Гирин-Ула // Поспелов Е. М. Географические названия мира: топонимический словарь / отв. ред. Р. А. Агеева. 2-е изд., стереотип. М.: Русские словари; Астрель; АСТ, 2002. С. 118.

¹² Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 13.

¹³ Там же. С. 8.

¹⁴ Там же. С. 12.

и даже... Нахаловка¹; я объяснил ему, что прежде всего хочу поехать на кладбище, посмотреть, что от него осталось, а потом поехать в часть города, прежде называвшуюся **Модягоу**²; к счастью, мой молодой шофер слышал от бабушки, что был район под названием «**Ма-цзя-гоу**»³; последнее время появились автомашины – небольшие форды, фиаты, ситроены – но они ходили по определённой маршруту, из **Модягоу** в Новый Город и оттуда в торговую часть города, называвшуюся **Пристань**.⁴

Из этих контекстов мы можем узнать процесс развития Харбина, как он постепенно разделялся на части, вследствие чего появлялись микротопонимы: *Старый Харбин, Новый Город, Пристань*. Автор называет пригороды, в которых русские названия соседствуют с китайскими: *Модягоу, Гондатьевка, Саманный городок, Чинхэ, Корпусной городок, Госпитальный городок, Нахаловка, китайский пригород Фудзядянь*.

В тексте дважды употребляется прилагательное *сунгарийский* в названии железнодорожного моста (один раз – подпись под фото). Оно образовано суффиксом *-ск-* с добавлением интерфикса *-й-* от основы топонима, оканчивающегося на гласный *-и*, ср.: *Бали – балийский, Мали – малийский, Потти – потийский* и др.

Астионимы

Главным географическим объектом, упоминаемым в книге В. П. Петрова, является, разумеется, *Харбин*. Можно даже сказать, что этот город стал главным героем книги, поскольку автор с любовью и подробно описывает «город счастливой юности»⁵, относясь к нему как к живому существу, у которого есть чувства, который ведёт себя, как человек: *Харбин заметно вырос в культурном отношении*⁶; *Харбин застыл от*

*ужаса и полной беспомощности*⁷; *Молодой город Харбин мог также гордиться своим героем, О. П. Панкратовым*⁸; *Харбин продолжал жить так же, как он жил все 15 лет своего существования*⁹; *Харбин жадно прислушивался к сообщениям из центра – из революционного Петрограда*.¹⁰

До строительства железной дороги на месте Харбина был небольшой рыбацкий посёлок. Благодаря строительству КВЖД здесь вырос крупный город, превратившийся впоследствии во всемирно известный мегаполис. Железная дорога тянула за собой этот город, железнодорожные пути с поездами стали его неотъемлемой частью [6, с. 103].

Е. М. Поспелов считает, что исходным значением топонима было ‘переправа через реку’.¹¹ Это довольно типичная топонимическая модель, астионимы с подобным значением отмечены у многих народов: англ. Oxford, нем. Erfurt, Frankfurt, чеш. Uherský Brod, польск. Bród, укр. Брід, рус. Брод, Русский Брод и др. Китайские учёные предполагают, что у первоначального маньчжурского поселения было название, обозначающее ‘место сушки рыбацких сетей’.¹²

Астионим *Харбин* встретился в тексте 282 раза. В первой части книги название города отмечено 191 раз. Главная функция этого топонима в тексте – указывать на место действия повествования, поэтому регулярно используется словоформа в предложном падеже – 71 употребление; кроме того, винительный падеж (27 употреблений) косвенно указывает на место, называя направление движения героев в этом городе. В целом, на эти две словоформы приходится 51,3% использования астионима. Для идиостиля писателя характерно частое употребление словоформы ро-

¹ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 22.

² Там же. С. 64.

³ Там же. С. 65–66.

⁴ Там же. С. 144.

⁵ Там же. С. 71.

⁶ Там же. С. 10.

⁷ Там же. С. 14.

⁸ Там же.

⁹ Там же. С. 15.

¹⁰ Там же. С. 19.

¹¹ Харбин // Поспелов Е. М. Географические названия мира: топонимический словарь / отв. ред. Р. А. Агеева. 2-е изд., стереотип. М.: Русские словари; Астрель; АСТ, 2002. С. 446–447.

¹² 中国地图册: 地形版. 北京: 中国地图出版社, 2022. С. 74–75.

дительного падежа для обозначения 'принадлежности': *житель Харбина, население Харбина, в музыкальном мире Харбина, остатки прежнего Харбина* и др. (всего 49 случаев, 25,6%). Довольно часто употребляется астионим в именительном падеже – 37 раз (19,4 %), что также отражает особенности ономоупотребления автора. Остальные падежные словоформы представлены небольшим количеством случаев: дательный – 4 употребления, творительный – 2 случая. 25 раз название города употребляется в подписях под фотографиями, чаще всего – в предложном падеже.

Астионим *Харбин* в различных падежных формах встречается также в рассказах писателя: «Пикачи» – 8 случаев, «Две подружки» – 22 ономоупотребления, «Хунхузы» – 21 раз, «На тигра» – 2 раза, «Ханьдаохэцзы» – 14 употреблений, среди отмеченных преобладают словоформы предложного и родительного падежей.

От основы топонима с помощью суффикса *-ск-* образовано прилагательное *харбинский*, которое употребляется в сочетании с различными существительными: *харбинские коммерсанты, харбинский герой, харбинская оперетта, харбинская молодёжь, харбинские улицы* и др. Этот адъектив входит в состав эргонимов *Харбинский яхт-клуб, Харбинское коммерческое училище, Харбинский политехнический институт*, гемеронима «*Харбинский вестник*», урбанонима *Старохарбинское шоссе*, а также используется в титуле владыки Мефодия, митрополита Харбинского и Маньчжурского.

В книге 20 раз используется катойконим *харбинец*, чаще в формах множественного числа *харбинцы, харбинцев, харбинцам* и т. п.: *Харбинцы* и вообще дальневосточники, разбросанные теперь по всему свету, с грустью и ностальгией вспоминают о своей жизни в Харбине в дни своей юности.¹ Один раз автор использует форму обозначения жительницы Харбина: *Случайно мне в руки попало стихотворение поэтессы,*

*бывшей харбинки, Елены Никобадзе, в котором она ярко передаёт свои чувства, так остро переживаемые харбинцами.*²

Топонимическое пространство книги включает названия других городов Китая, России и США: *Шанхай, Пекин, Тяньцзинь, Чанчунь, Далянь* (японское название – *Дайрен*, русское название – *Дальний*), *Порт-Артур (Люйшунь), Владивосток, Чита, Сан-Франциско, Нью-Йорк* и др. Астионим *Шанхай* чаще других встречается в тексте – 48 раз, 4 раза отмечено оттопонимическое прилагательное *шанхайский*, в т. ч. один раз в составе гемеронима «*Шанхайская заря*». В. П. Петров пишет: *О Шанхае и шанхайском периоде русской эмиграции в Китае можно писать много, и это можно сделать только в отдельном очерке.*³ В 1985 г. он издал в США книгу «*Шанхай на Вампу*».

Астионимы *Владивосток, Чита, Чанчунь* и *Порт-Артур* тоже связаны с КВЖД, они являются названиями конечных пунктов разных линий КВЖД: *Постройка КВЖД началась в 1897 году, одновременно в нескольких направлениях: из Владивостока – в западном направлении на маньчжурскую границу и дальше, к пересечению трассы строящейся железной дороги с рекой Сунгари, в центре Северной Маньчжурии; и из Читы – на восток, для встречи со строителями, идущими из Владивостока. В то же самое время началась постройка железнодорожного пути от реки Сунгари на восток и запад, навстречу строителям из Владивостока и Читы*⁴; *начиная с 1898 года, когда от реки Сунгари строители пошли на юг, начав постройку южной ветки КВЖД в сторону Порт-Артура, Харбин стал центром железнодорожного строительства в Маньчжурии*⁵; *утром следующего дня он выехал из Харбина скорым поездом на Чанчунь, где нужно было пересаживаться на японский поезд Южно-маньчжурской железной доро-*

² Там же. С. 37.

³ Там же. С. 210.

⁴ Там же. С. 8.

⁵ Там же. С. 8.

¹ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 37.

ги, чтобы доехать до Дайрена, в прошлом русского Дальнего.¹

Чанчунь возник в начале XIX в. В 1901 г. через этот город прошла железная дорога, что способствовало его бурному развитию. После русско-японской войны 1904–1905 гг. по Портсмутскому договору южная ветка КВЖД от Чанчуна (станция Куанченцзы / Куаньчэнцзы) до Дальнего и Порт-Артура перешла к Японии. В сентябре 1931 г. Чанчунь был оккупирован японскими войсками. Учитывая выгодное географическое положение этого города, захватчики сделали его столицей своего марионеточного государства Маньчжоу-Го, переименовав Чанчунь в Синьцзин (буквально ‘Новая столица’).² Ныне Чанчунь является центром китайской провинции Цзилинь (Гирин).

Порт-Артур (кит. 旅顺 Люйшунь) – незамерзающий порт на Жёлтом море, который расположен на юго-западной оконечности Ляодунского полуострова. Порт-Артур является конечным пунктом южной ветки КВЖД.³

Названия этих городов, а также российских и американских значительно уступают по количеству онимоупотреблений Харбину и Шанхаю (табл. 1).

Таблица 1 / Table 1

Астони́мы в произведении «Город на Сунгари» / Astionims in “City on the Sungari”

| Астони́мы | Частотность | % от общего количества |
|-------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Харбин | 282 | 76,4 |
| Шанхай | 48 | 13,0 |
| Далянь/ Дайрен/ Дальний | 2 / 3 / 4, все- го 9 | 2,4 |

¹ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 156.

² Синьцзин // Большая советская энциклопедия: в 51 т. Т. 47. 2-е изд. / гл. ред. Б. А. Введенский. М.: Большая советская энциклопедия, 1957. Стб. 40.

³ Порт-Артур // Большая советская энциклопедия: в 51 т. Т. 34. 2-е изд. / гл. ред. Б. А. Введенский. М.: Большая советская энциклопедия, 1955. Стб. 188.

Окончание Таблицы 1

| | | |
|---------------|-----|-----|
| Владивосток | 8 | 2,3 |
| Пекин | 4 | 1,1 |
| Порт-Артур | 4 | 1,1 |
| Тяньцзинь | 3 | 0,8 |
| Чанчунь | 3 | 0,8 |
| Сан-Франциско | 3 | 0,8 |
| Нью-Йорк | 3 | 0,8 |
| Чита | 2 | 0,5 |
| Всего | 369 | 100 |

Источник: составлено автором

Дромони́мы

Одним из значительных событий в истории русско-китайского взаимодействия и формирования русско-китайского пограничья является строительство *Китайской восточной железной дороги*. Эта железнодорожная магистраль протянулась на северо-востоке Китая от станции Маньчжурия через Хайлар и Харбин до станции Пограничной (Суйфынхэ) с южной линией от Харбина через Чанчунь до Дальнего и Порт-Артура. КВЖД является важнейшей железнодорожной магистралью, которая связывает Китай с Россией, и одной из главных магистралей на северо-востоке Китая. 8 сентября 1896 г. между китайским послом и Русско-китайским банком был заключён контракт, по которому банку предоставлялось право строительства и эксплуатации КВЖД. В июле 1903 г. дорога была введена в эксплуатацию.⁴

Центральным узлом КВЖД стал Харбин [6, с. 104], поэтому в произведении В. П. Петрова отражается тесная связь между КВЖД и Харбином, а дромоним КВЖД в тексте встречается 23 раза: *Строительство железной дороги, называвшейся сокращённо КВЖД, было начато в*

⁴ Китайская восточная железная дорога // Большая советская энциклопедия: в 51 т. Т. 21. 2-е изд. / гл. ред. Б. А. Введенский. М.: Большая советская энциклопедия, 1955. Стб. 314.

1897 году, на основании Русско-китайского соглашения 1896 года¹; *Постройка КВЖД началась в 1897 году, одновременно в нескольких направлениях: из Владивостока – в западном направлении на маньчжурскую границу и дальше, к пересечению трассы строящейся железной дороги с рекой Сунгари, в центре Северной Маньчжурии; и из Читы – на восток, для встречи со строителями, идущими из Владивостока. В то же самое время началась постройка железнодорожного пути от реки Сунгари на восток и запад, навстречу строителям из Владивостока и Читы.*² Управляющий КВЖД генерал Хорват отказался подчиниться советскому правительству и, для того, чтобы спасти полосу отчуждения от советской власти, решился на отчаянный шаг.³

Кроме КВЖД, упоминается также дромомим *Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД, южная ветка КВЖД)*, которая проходит от Харбина (станция Куанченцзы) до Дальнего и Порт-Артура. Она была построена Россией в 1898–1903 гг. как часть КВЖД. По Портсмутскому договору 1905 г. ЮМЖД была передана Россией Японии и принадлежала последней до 1945 г. В сентябре 1906 г. японское правительство создало полуправительственную компанию для эксплуатации ЮМЖД. Компания ЮМДЖ владела, помимо железной дороги, также многочисленными предприятиями и являлась орудием экспансии японского империализма на северо-востоке Китая.

После разгрома империалистической Японии во второй мировой войне ЮМЖД в соответствии с советско-китайским соглашением от 14 августа 1945 г. была включена в состав Китайской Чанчуньской железной дороги (КЧЖД).⁴ В тексте трижды

рассказывается о строительстве этой железной дороги и один раз упомянут дромомим в полном виде: *начиная с 1898 года, когда от реки Сунгари строители пошли на юг, начав постройку южной ветки КВЖД в сторону Порт-Артура, Харбин стал центром железнодорожного строительства в Маньчжурии*⁵, почти все были служащими Китайской Восточной железной дороги, громадного предприятия, пересекающего всю огромную территорию Маньчжурии с запада на восток с веткой на юг от Харбина до Чанчуня, где южный отрезок дороги соединялся с другой линией – *Южно-Маньчжурской железной дороги*.⁶

Дромотопонимы

Со строительством КВЖД в северо-восточной части Китая появилось несколько новых железнодорожных станций. При них постепенно формировались пристанционные посёлки, которые в некоторых случаях превращались в крупные города. Мы предлагаем выделить названия станций в особый тип дромотопонимов (дромоастионимов), поскольку они неразрывно связаны с КВЖД, но при этом являются названиями населённых пунктов. В этих единицах отражается межъязыковое взаимодействие этнического пограничья: среди дромотопонимов встречаются китайские, иногда также маньчжурские и монгольские названия: *Ханьдаохэцзы, Маозриань, Сяолин, Хайлар, Маньчжурия* и др. Местным русским населением было дано название станции *Пограничной: В те годы, когда Китайской Восточной железной дорогой владели русские, станция Ханьдаохэцзы была крупным связующим звеном на восточной линии железнодорожной магистрали, между Харбином и Владивостоком*⁷; *мысленно можно перенестись, в мгновение ока, и на восточную линию, с её маленькими, чистыми, аккуратными станциями: Эрцэндзяндзы, Сяолин,*

¹ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 7.

² Там же. С. 8.

³ Там же. С. 20.

⁴ Южно-Маньчжурская железная дорога // Большая советская энциклопедия: в 51 т. Т. 49. 2-е изд. / гл. ред. Б. А. Введенский. М.: Большая советская энциклопедия, 1957. Стб. 380.

⁵ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 8.

⁶ Там же. С. 122.

⁷ Там же. С. 206.

Маоэршань – популярными летними дачными местами, где к каждому приходящему пассажирскому поезду китайские дети, китайчата, выносили на продажу маленькие плетёные корзиночки из зелёных прутьев, наполненные спелой, алой дикой малиной или красными речными раками¹; подобными же деповскими станциями, Харбином в миниатюре, были станции **Имяньпо, Мулин, Пограничная** – на восточной линии; **Аньда, Цицикар, Бухэду, Хайлар, Маньчжурия** – на западе; **Шуанченцу, Таолайжоу, Яомынь, Куанченцзы** – на юге.²

Одной из станций на КВЖД **Ханьдаохэцзы** автор посвящает отдельный очерк, в котором в качестве библионима выступает дромотопоним. Это название употребляется в тексте 28 раз в различных падежных формах, в большинстве случаев как словоформа предложного падежа с предлогом *в*. Обычно топоним выступает в качестве приложения к слову *станция*.³ Русская грамматика отмечает, что существительные, выступающие в роли приложения, обозначают географические названия, собственные имена предметов и пр.⁴ 5 раз слово **Ханьдаохэцзы** было употреблено как название места проживания железнодорожных рабочих: *многие железнодорожные служащие жили и работали в Ханьдаохэцзы с самого начала постройки Китайской восточной железной дороги*⁵; *жители Ханьдаохэцзы гордились тем, что во время Русско-японской войны в Ханьдаохэцзы жил капитан генерального штаба Деникин*⁶; *Население Ханьдаохэцзы представляло собой конгломерат всех народностей России. Кроме русских (великороссов) жили здесь и работали украинцы,*

*поляки, эстонцы, немцы, латыши, татары – кого только не было!*⁷

Названия других станций на КВЖД встречаются значительно реже, большая часть их – лишь один раз (в табл. 2 не включены).

Таблица 2 / Table 2

Дромотопонимы в произведении «Город на Сунгари» / Dromotoponyms in “The City on Sungari”

| Дромотопонимы | Частотность |
|----------------------|-------------|
| станция Ханьдаохэцзы | 28 |
| станция Маоэршань | 5 |
| станция Маньчжурия | 4 |
| станция Хайлар | 3 |
| станция Сяолин | 2 |

Источник: составлено автором

Заключение

Итак, поставленная цель статьи была достигнута. В книге В. П. Петрова «Город на Сунгари» были выявлены различные виды топонимов: гидронимы, астионимы, дромонимы и дромотопонимы. Все они играют важную роль в построении текста, называя китайские города и их части, ориентируя читателя в художественном пространстве. Построенная в конце XIX в. и введённая в эксплуатацию в 1903 г. КВЖД является важнейшей железнодорожной магистралью, которая связывает Китай с Россией, и одной из главных магистралей на северо-востоке Китая. Вокруг неё сложилось топонимическое пространство русско-китайского пограничья. Русские и русскоязычные люди, проживавшие в Китае в конце XIX – первой трети XX в., не только создали свою урбанонимическую систему в «русском Харбине», но и использовали китайские топонимы для обозначения географических объектов. Китайские названия городов становятся неотъемлемой ча-

¹ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 32.

² Там же. С. 210.

³ Там же. С. 13.

⁴ Краткая русская грамматика / под ред. Н. Ю. Шведовой, В. В. Лопатина. М.: Русский язык, 1989. С. 352.

⁵ Петров В. П. Город на Сунгари. Очерки и рассказы. Вашингтон: Издание Русско-Американского Исторического общества, 1987. С. 208.

⁶ Там же. С. 208.

⁷ Там же. С. 207.

стью ономоупотребления проживающих в Китае русских людей, отражая русско-китайское взаимодействие в топонимии, особенности функционирования имён собственных в русско-китайском пограничье. Перспективами фронтального исследования является обращение к текстам других писателей русского зарубежья, проживающих в Харбине, Шанхае и других городах Китая, для углубления знаний о топонимии пограничья.

ЛИТЕРАТУРА

1. Лабунец Н. В. Русская географическая терминология в ситуации языкового контакта: автореф. дис. ... д-ра филол. наук. Екатеринбург, 2007. 51 с.
2. Крадин Н. П. Русское архитектурное наследие в Харбине // Россия и АТР. 2003. № 1. С. 79–88.
3. Бузуев О. А. Литература русского зарубежья Дальнего Востока в национальном культурном процессе XX века. 2-е изд., перераб. и доп. Комсомольск-на-Амуре: Амурский гуманитарно-педагогический государственный университет, 2013. 379 с.
4. Шаронова В. Г. История русской эмиграции в Китае // Русское зарубежье. 2014. № 3. С. 217–231.
5. Ястребова Ю. Страницы воскресших книг: Литературная жизнь русской эмиграции в Китае в 1920–40-х // Словесница искусств: культурно-просветительский журнал (Хабаровск). 2015. № 2 (36). С. 9–20.
6. Ли Линь. Строительство КВЖД и возвышение Харбина // Вестник Томского государственного университета. 2023. № 487. С. 103–106. DOI: 10.17223/15617793/487/12
7. Petrov V. P. *Geography of the Soviet Union. Book I–VI*. Washington: V. P. Kamkin, sole distributors, 1964–1967.
8. Petrov V. P. *Mongolia: A Profile*. New York: Praeger, 1970. 186 p.

REFERENCES

1. Labunets, N. V. (2007). *Russian Geographical Terminology in the Situation of Language Contact* [dissertation]. Ekaterinburg (in Russ.).
2. Kradin, N. P. (2003). Russian Architectural Heritage in Harbin. In: *Russia and the Asia-Pacific Region*, 1, 79–88 (in Russ.).
3. Buzuev, O. A. (2013). *Literature of the Russian Diaspora in the Far East in the National Cultural Process of the 20th Century*. Komsomolsk-on-Amur: Amur State University of Humanities and Pedagogical Sciences Publ. (in Russ.).
4. Sharonova, V. G. (2014). History of Russian Emigration in China. In: *Russian Abroad*, 3, 217–231 (in Russ.).
5. Yastrebova, Yu. (2015). Pages of Resurrected Books: The Literary Life of Russian Emigration in China in the 1920s–40s. In: *Slovesnitsa iskusstv: cultural and educational journal (Khabarovsk)*, 2 (36), 9–20 (in Russ.).
6. Li, Lin. (2023). Construction of the Chinese Eastern Railway and the Rise of Harbin. In: *Tomsk State University Journal*, 487, 103–106. DOI: 10.17223/15617793/487/12 (in Russ.).
7. Petrov, V. P. (1964–1967). *Geography of the Soviet Union. Book I–VI*. Washington: V. P. Kamkin, sole distributors Publ., 1964–1967.
8. Petrov, V. P. (1970). *Mongolia: A Profile*. New York: Praeger, 1970 (in Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Цзян Синьхао – аспирант кафедры русского языка и методики его преподавания Волгоградского государственного социально-педагогического университета;
e-mail: 1229723750@qq.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Jiang Xinhao – Graduate Student, Department of Russian Language and Teaching Methods, Volgograd State Socio-Pedagogical University;
e-mail: 1229723750@qq.com