



Метаморфозы истории 2013-2024

ISSN 2079-8784

URL - <http://ras.jes.su>

Все права защищены

Выпуск 31 Том . 2024

## Изменение траектории связи между Европой и Китаем в межвоенный период

**Щеголихина Светлана Николаевна**

*доцент кафедры всеобщей истории, Российский государственный педагогический университет им.А.И.Герцена*

*Санкт-Петербург, 191186, г. Санкт-Петербург, набережная реки Мойки, 48*

### Аннотация

*На основе системно-сравнительного анализа рассматривается проблема изменения взаимоотношений «Восток-Запад» в межвоенный период. Предметом исследования является система связи Европы и Китая; объектом выступает изменение отношений между двумя обществами в межвоенный период. На основе разных типов источников, в числе которых путеводители и другие справочники, визуальные материалы, документы личного происхождения и т.п., делается вывод о сущностном изменении системы взаимоотношений между Китаем и Европой.*

**Ключевые слова:** межвоенный период, Китай, Европа, коммуникация

**Дата публикации:** 29.03.2024

### Ссылка для цитирования:

Щеголихина С. Н. Изменение траектории связи между Европой и Китаем в межвоенный период // Метаморфозы истории – 2024. – Выпуск 31 [Электронный ресурс]. URL: <https://history-metamorph.ru/S241436770027601-1-1> (дата обращения: 04.07.2024). DOI: 10.37490/S241436770027601-1

<sup>1</sup> Глобальная трансформация после Первой мировой войны коснулась всего – границ государств, людей, вещей и идей. Выбор траектории пути дальнейшего развития (в самом широком смысле) стал повседневной необходимостью. Ярким

проявлением новой тенденции стали изменения направления, смысла и сущности связи между Западом и Востоком.

2 Политические события межвоенного периода в Китае, как и взаимоотношения с иностранными государствами, традиционно привлекали внимание отечественных и зарубежных исследователей (А. В. Милексетов, А. А. Писарев, Н. Е. Аблова, Т. Н. Акатова, В. А. Богословский, В. Н. Усов, И. Л. Мамаева, К. Шоппа, О. Шелл, А. Уолдрон, С. Хэлси, М. Линч и др.) В последние десятилетия наметилась тенденция рассмотрения ситуации первой трети XX века в более широком контексте – социальном, гендерном, личностном, культурном, межнациональном (А. Д. Воскресенский, Г. В. Мелихов, Н. А. Самойлов, Т. Йеспersen, Дж. Рансмейер, Д. Чен, М. Куо, Э. Хиллиер и др.). Но целый комплекс вопросов – экономические и социальные взаимоотношения внутри китайского общества и с иностранцами, культурные взаимосвязи, личностные и цивилизационные восприятия происходящих событий и явлений, требуют более глубокого анализа для понимания истоков и смысла цивилизационных изменений в XX веке, в которых Китай занимал не последнее место.

3 В рамках системного анализа, используя историко-антропологический подход рассмотрим проблему перемещения центра тяжести во взаимоотношениях между Европой и Китаем в межвоенный период. Взяв за основу типичное понятие «путь, дорога», необходимо определить, какие факторы повлияли на смену вектора взаимоотношений? Имелись ли на то уже заранее сформировавшиеся основы? В каких областях и в каких формах проявляли себя новые тенденции? Отметим, что методологическая основа позволяет в широком объеме использовать, помимо прочего, так называемые «маргинальные источники» – путеводители, постеры, скетчбуки, рекламные буклеты, предоставляющие информацию о повседневности того времени.

4 \*\*\*

5 На Парижской мирной конференции китайские делегаты ничего не добились в определении новой основы взаимоотношений с европейцами. Гораздо результативнее этот процесс стал развиваться в самом Китае.

6 Одним из первых знаков изменения вектора связи Китая с остальным миром стало соглашение по КВЖД<sup>1</sup>. В 1920 г. в Харбине состоялась первая встреча нового Совета директоров железной дороги. Совет директоров состоял из 5 китайских и 5 русских представителей и решение считалось принятым, если за него проголосовало как минимум 7 членов Совета. Значимым актом Совета стала официальная замена рубля китайским серебряным долларом в качестве основной расчетной единицы и соглашение об использовании железнодорожного транспорта исключительно в коммерческих целях<sup>2</sup>.

7 Позже это решение было подтверждено в статье 5 «Договора девяти», подписанного на Вашингтонской конференции в 1922 году<sup>3</sup>. Начиная с этой инициативы, в 1920-е гг. усиливается практика китайских властей в демонстрации самостоятельного контроля над ситуацией, без практической помощи европейцев<sup>4</sup>.

8 После Первой мировой войны Китай по-прежнему привлекал европейцев, как предпринимателей, так и туристов. Туристическая компания Томаса Кука продолжала издавать подробные путеводители по странам Дальнего Востока. Но им пришлось скорректировать справочную информацию, исходя из новых послевоенных условия. В частности, срочно пришлось поменять информацию, связанную с вопросами транспорта. В путеводителе 1913 года самым быстрым, дешевым и удобным – с электричеством, водяным отоплением, качественным питанием, переводчиками и т. п. предлагался путь из Европы в Китай по Транссибирской магистрали. Из Лондона до Шанхая через Дайрен предполагалось доехать за 13,5 дней<sup>5</sup>. В издании 1924 г. подобного предложения уже не было, хотя оставалась реклама «люксовых» железнодорожных и водных путешествий по Китаю<sup>6</sup>. Тем не менее, сухопутное сообщение продолжало действовать. После мировой войны, изменений в России и событий в Китае самой быстрой, как утверждалось, все-таки была поездка по Транссибирской магистрали, которая занимала 14 дней<sup>7</sup>. Однако, стоит полагать, двухнедельный срок можно рассматривать как некий идеальный вариант, реальный в спокойных условиях. Полностью железнодорожным маршрутом мог быть путь из Лондона в Гонконг<sup>8</sup>, который проектировался еще с 1910 г., но из-за разных политических событий начал тестироваться лишь в 1936 г., все еще не заработав в полном объеме. Так, в 1936 г. в гонконгской газете была помещена статья профессора Фостера о его поездке из Лондона в Гонконг, занявшей 22 дня. Путешествовал он по Транссибирской магистрали и, как отмечал путешественник, «если бы не задержки, не поломка локомотива в Ханькоу, поездка заняла бы 17 дней»<sup>9</sup>. Транссибом и КВЖД продолжали пользоваться европейцы, отправлявшиеся по службе, или более неприхотливые и смелые. Примером могут послужить прекрасные мемуары электроинженера Гарри Лотта о его служебном кругосветном путешествии, которое началось с поездки по Транссибирской магистрали в Китай<sup>10</sup>.

9 Когда сооружалась Транссибирская магистраль в иностранных вагонах предусматривался весь комплекс привычного европейцам антуража и комфорта. В 1920-е годы ситуация резко изменилась. Так как «Транссибирский путь полностью дезорганизован», и если в поезде вас не захватят бандиты или боевые командиры, то точно вы будете заживо сожраны клопами и перспектив на ближайшее восстановление не предвиделось, то европейцам пришлось искать иные пути на Восток<sup>11</sup>. Они не стали рисковать и менять привычный образ путешествия, а предпочли другие маршруты.

10 Для англичан, французов, немцев путь на Дальний Восток теперь состоял из комбинации морского и железнодорожного транспорта. Из Европы в Китай можно было добраться или через Суэцкий канал, или через Атлантику, Северную Америку и Тихий океан. Обычно путешествие занимало от 28 до 34 дней, но из-за стыковок или типа судна поездка могла затянуться до 7 недель<sup>12</sup>. Из-за возникших трудностей с сухопутными перемещениями в Китай и в то же время возросшим интересом к странам Дальнего Востока туристическое агентство Томаса Кука

открыло офисы в Пекине и наняло лайнер «Франкония» для перевозки туристов<sup>13</sup>. Все страны, участвовавшие в международных перевозках, были заинтересованы в привлечении платежеспособных пассажиров. В 1930 г. компания Кука предлагала совершить кругосветное путешествие на «Франконии» продолжительностью 4,5 месяца (с января по май) с выходом из порта Нью-Йорка. Особое предложение делалось пассажирам, которые присоединялись к путешествующим из США в Гибралтаре, Неаполе, Монако и других портах Европы и Северной Африки. В Китае планировалось «встретить весну» с 31 марта по 13 апреля и посетить все достопримечательности Шанхая, Кантона, Пекина и, конечно, Великую китайскую стену<sup>14</sup>. Стоимость круиза начиналась от 2000 американских долларов – суммы немаленькой, но покрывавшей абсолютно все потребности, включая даже регулярные познавательные лекции на борту парохода<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Таким образом, во-первых, неудовлетворительное состояние вагонов и путей Транссибирской железной дороги, которое, по мнению некоторых, «не сможет быть урегулировано еще долгие годы»<sup>16</sup>; во-вторых, довольно высокая плата за поездку в таких довольно опасных условиях; в-третьих, ситуация на севере Китая и в самом СССР переориентировали потенциальных европейских путешественников на поиск других возможностей поездки. Стоит также отметить, что из-за указанных выше причин скорректировался национальный состав иностранцев, прибывающих в Китай. Если раньше в их числе преобладали англичане, французы, немцы, то теперь наблюдалось увеличение числа американских туристов и предпринимателей.

<sup>12</sup> \*\*\*

<sup>13</sup> После прибытия в Китай транспортная проблема уже не была такой острой. Долгое время проживший в Шанхае журналист и бизнесмен Карл Кроу в «Справочнике путешественника по Китаю (включая Гонконг)» (1921 г.) указывал, что в стране 5000 миль железных дорог, которые, конечно, не покрывают страну плотной сетью. Но их достаточно для обычного путешественника, и они вполне (за некоторым исключением) «удобны и комфортабельны»<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> Отдельного внимания заслуживает вопрос размещения европейцев по прибытии в Китай. Европейские районы в городах страны стали дополняться новыми отелями. На плане иностранного сэттльмента Шанхая, опубликованном компанией Томас Кук и сыновья в 1924 году, отмечалось наличие всей необходимой инфраструктура. Отели находились в доступной близости от железнодорожной станции, банки соседствовали с полицией и церковью. Появлялись также новые районы, в которых размещались менее обеспеченные европейцы, приехавшие в страну, главным образом, для работы<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> Отправляясь на Восток, европейцы буквально переносили часть своей цивилизации: интерьер, аксессуары, питание, службы и т. п. В рекламных разделах путеводителей, буклетов и проспектов давались объявления об ателье и парикмахерских, кондитерских и книжных магазинах, способных удовлетворить потребности европейцев на самом современном уровне. Так, например,

предлагались косметические услуги от агентов салонов Элизабет Арден, выпечка от «Патисье Франсез», услуги фотографа от компании «Кодак». В рекламах отелей и ресторанов обязательно указывалось, что китайский персонал говорит на немецком и французском (сама реклама отпечатана на английском) языках<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> Но появилась одна существенная особенность - инициатива в коммуникации между европейцами и китайцами все чаще идет от китайцев. У европейских предпринимателей появился новый соперник – сам китайский бизнес. В сувенирной лавке Гранд отеля в Пекине продавались китайские шкатулки, ширмы, шелка, ювелирные изделия, нефрит и т. п.<sup>20</sup> Типичные артефакты, которые иностранцы покупали как дань ориентальной моде и воспоминание о путешествии. Но эти товары постоянно дорожали. Если до войны они были чрезвычайно дешевы – серебро, шелк, нефрит, меха и ковры практически ничего не стоили держателям валюты, то уже в 1921 году отмечалось, что цены выросли, и ничего уже нельзя купить так же дешево, как было раньше<sup>21</sup>. К концу 1920-х в отношении цен на потребительские китайские товары стало употребляться словосочетание «умеренная цена»<sup>22</sup>. Местные китайцы быстро определяли свою выгоду из пребывания европейцев. Не всегда стоит говорить, что они были жертвами эксплуатации иностранных компаний. Получить максимальную выгоду с малопонимающих в китайских условиях иностранцев было не так сложно. Например, можно было продать землю за максимально дорогую цену, утверждая, что это «кладбище предков»<sup>23</sup>.

<sup>17</sup> Пышным цветом расцветает реклама китайских достопримечательностей. Создавались буклеты, делались атмосферные фотографии, менялся дизайн наклейки на чемоданы и названия отелей – «Гранд отели» и «Астор Хаусы» сменились на «Янцзы» (1934 год открытия, «Третий величайший отель на Дальнем Востоке», место встречи знаменитостей, магнатов и даже гангстеров<sup>24</sup>) и «Мандарин отели». Так, китайские владельцы железной дороги Шанхай-Гуанчжоу выкупили Могашан-отель, ранее бывший эксклюзивным пристанищем для европейцев. Теперь он и весь курортный район стали доступны для всех желающих, независимо от происхождения<sup>25</sup>. В Гранд-отеле Пекина в 1920-х годах останавливались французский маршал Ф. Фош и английский драматург Б. Шоу. И в это же время отель стал местом встреч будущих китайских знаменитостей. Красивая история повествует о любви с первого взгляда между будущим маршалом Чжаном Цзолинем и его второй женой, которая случилась именно в танцзале Гранд-отеля Пекина под фортепианные звуки Бёзендорфера<sup>26</sup>.

<sup>18</sup> Изменилось изображение Китая, предназначенное для привлечения европейской публики. Первое изменение было связано с авторами. Если раньше просто брались китайские рисунки и картинки, то теперь созданием нового образа страны занялись не китайцы. Наиболее известными были американцы, среди которых выделялась Берта Лум<sup>27</sup>. Ее буклеты с изображением природы пользовались большой популярностью и неоднократно переиздавались. Изменилась тематика изображения. Если раньше на западных рекламах и наклейках «экзотика» страны изображалась в виде пагод и кули, то теперь все

чаще встречается образ полного достоинства китайца и современные черты китайской жизни. Например, в путеводителе для любителей делать покупки («шоппинг-путеводитель») на страницах, посвященных Шанхаю и Пекину, изображен дородный, по-современному одетый китаец-продавец, перед которым демонстрируют примеряемые обновки европейские женщина и мужчина<sup>28</sup>. Самым известным автором множества рекламных проспектов, гостиничных наклеек на чемоданы и т. п. стал художник - американец Дэн Суини, создавший полный достоинства и самодостаточности образ Дальнего Востока.

<sup>19</sup> Даже в таком «европейском» городе как Шанхай<sup>29</sup> стала заметна усиливающаяся самостоятельность китайцев. Интересным примером может являться индустрия развлечений. 1920-е годы – это время распространения джаза. «Джаз – это сама суть его [Шанхая] существования», - писал в 1922 году американский журналист Б. Херши<sup>30</sup>. Считалось, что джаз интересен европейцам и американцам, и потому он исполнялся прежде всего для них. Местное население предпочитало традиционную инструментальную музыку. Но этот стереотип стал размываться вместе с размыванием социальных и национальных границ иностранного сэттльмента, в котором все чаще можно было встретить китайцев-аристократов, китайцев-политиков и бизнесменов, просто празднующую китайскую публику. К началу 1930-х гг. национальные мелодии выдерживались в традиционном стиле, но аранжировку имели явно европейскую, пока окончательно не превратилась в шидайцю – сплав китайской и джазовой музыки, исполняемой китайцами<sup>31</sup>. Шанхай стал родиной китайского джаза.

<sup>20</sup> Начал развиваться туризм в самом Китае. В 1923 году была создана Служба туризма Китая (China Travel Service), начавшая выпуск журнала «Китайский путешественник». Интересно, что поводом для ее создания послужил конфликт. Достаточно обеспеченному, хорошо образованному, руководившему банковским делом китайцу Чен Гуанфу (Chen Guangfu) отказали в офисе агентства Томаса Кука в продаже билета, когда он с сыном находились в Гонконге. Причиной была их национальность. Тогда Чен Гуанфу решил основать собственную туристическую компанию, чтобы предоставить возможность всем, независимо от национальности, перемещаться по стране и миру<sup>32</sup>. За 10 лет, используя растущую сеть железных дорог, Служба туризма организовала 43 отделения, включая таковые в Гонконге, Сингапуре и США (в последнем оказывали помощь китайским студентам, отправлявшимся на учебу в Америку).

<sup>21</sup> Таким образом, увлечение Востоком, характерное для Европы межвоенного периода, получило новое направление. Если до войны восточные артефакты и экзотические влияния приходили в Европу, то после войны европейцам самим приходилось ехать за ними в загадочные страны Дальнего Востока. Большую роль в этой трансформации сыграли сами китайцы.

<sup>22</sup> \*\*\*

<sup>23</sup> Показателем смены направления взаимоотношений являются потоки китайцев, направлявшихся в Европу. Отметим четыре основные характеристики этого явления: 1) ехали они, пользуясь более быстрым и дешевым транспортом –

КВЖД и Транссибом; 2) основными причинами по-прежнему были предпринимательство и заработок, но к ним добавился культурный компонент; 3) миграция поддерживалась самими европейцами, но в тесном и равноправном (что важно) сотрудничестве с влиятельными китайцами; 4) численность отправлявшихся в Европу китайцев постоянно снижалась.

<sup>24</sup> В отличие от европейцев, китайцы активно использовали Транссибирскую магистраль. Условия поездки, относительная дешевизна, скорость привлекали небогатых китайцев, направлявшихся в Европу на заработки. В этом оказались заинтересованы и европейские компании, базировавшиеся в Китае. Так, известен случай, когда Китайско-французская компания в 1925-1926 гг. организовала перемещение групп китайских торговцев (обеспечив их билетами, деньгами, контактами) в Европу для торговли фальшивым жемчугом. Сотни китайцев появились в Германии (Берлин), Испании (Мадрид), Италии, других городах и странах, торгуя вразнос фальшивым жемчугом<sup>33</sup>.

<sup>25</sup> Китайцы, уезжавшие в Европу, считали свой вояж временным<sup>34</sup>. Китайские диаспоры имелись во всех европейских странах, и везде их обитатели сохраняли традиционный образ жизни, язык, отношения и не теряли связей с родиной. В межвоенный период несколько изменился характер китайских посещений западных стран. Прежде всего, китайский поток стал более малочисленным.

<sup>26</sup> Во-вторых, в это время траектория сместилась в сторону близлежащих государств, а также в США, Канаду, Австралию, несмотря на строгие законодательные ограничения последних. В качестве одной из причин является именно близость этих территорий – можно быстрее и проще вернуться домой.

<sup>27</sup> В-третьих, экономическое состояние Европы после мировой войны оставалось достаточно зыбким и потому менее привлекательным для китайского бизнеса и заработка. Снижение китайской активности в печально знаменитом благодаря Саксу Ромеру<sup>35</sup> Лаймхаусе в Лондоне, перемещение его жителей в Вест-Энд, помимо прочего, имело причиной снижение числа прибывающих на кораблях китайцев и сложности с традиционным ведением дел из-за послевоенной экономической нестабильности.

<sup>28</sup> В-четвертых, китайская миграция в Европу приобретает все более организованный и «национально ориентированный» характер. Например, небольшая, но сплоченная группа китайцев в Германии тесно сотрудничала с Коминтерном, и китайцы, приезжавшие в эту страну, оказывались вовлеченными в политическую деятельность<sup>36</sup>. В Великобритании именно в это же время Лао Ше пишет трагикомическую историю «Мистер Ма и сын» (1929), открыто обвиняя британцев в презрении к китайцам-иммигрантам и насмехаясь над существовавшим мифом о «желтой опасности»<sup>37</sup>. Показателен факт, что во время войны в Испании китайские добровольцы присоединялись к Интернациональным бригадам<sup>38</sup>. В Нидерландах в течение 1920-х гг. возросло число студентов-китайцев – от 50 человек в 1920 году до 150 в 1930 году<sup>39</sup>. Во Францию китайцы

отправлялись не только с целью продажи фальшивого жемчуга, но и за получением художественного образования. Большой класс китайских талантливых живописцев соединял традиции запада и востока в лионской школе изящных искусств<sup>40</sup>.

<sup>29</sup> Наконец, с начала 1930-х годов поток иммигрантов из Китая в Европу начал иссякать<sup>41</sup>. Чайна-таун в Роттердаме, признанный самым большим в Европе в то время, практически исчез к началу 1940-х годов<sup>42</sup>. Этому способствовали несколько условий: начавшийся экономический кризис в европейских государствах, усилившаяся борьба между Гоминьданом и Коммунистической партией Китая, японо-китайская война и, наконец, Вторая мировая война, заставившие эмигрантов вернуться на родину.

<sup>30</sup> Итак, изменение траектории связей между Европой и Китаем носило двоякий характер. Во-первых - территориальный. Отказ европейцев от Транссиба и КВЖД сделало основным транспортным путем перемещение через Суэцкий канал или Атлантику (водно-железнодорожный путь). КВЖД и Транссиб использовались китайцами, в том числе для перемещения в Европу. Но в обоих случаях пространство становится фактором снижения интереса друг к другу. Китайская миграция смещается на восток и юго-восток; европейцы уступают первенство присутствия американцам и японцам. Во-вторых – сущностное изменение связи. Если раньше Восток «привозили» в Европу, то теперь едут туда сами (например, с лекциями в Китае были С. Моэм, Б. Шоу и А. Эйнштейн). Направленность и характер взаимосвязи в дихотомии «Восток-Запад» смещается в сторону Востока, чему способствовали мировые политические события. Как отмечают специалисты, в Китае, исходя из многовекового опыта общения с другими цивилизациями, выработался особый способ культурного обмена: быстрая реакция на изменения во внешнем мире, моментальная проверка новаций для использования в собственной культуре и последующее их внедрение в структуру национальной жизни<sup>43</sup>. К началу Первой мировой войны образ Китая представлялся европейцам враждебным, прекрасным и ужасным одновременно, но однозначно маргинальным, исходя из концепции европоцентричности. С развитием мировой ситуации и международных отношений в первой трети XX века образ Китая в восприятии европейцев меняется. Китайцы теперь предстают как люди с другим образом жизни и мировосприятием, но вполне сходные с европейцами<sup>44</sup>. Безусловно, стереотипы так просто не изживаются, но процесс трансформации связей между Западом и Востоком получил мощный импульс именно с этого времени.

<sup>31</sup> Примечания.

---

#### Примечания:

1. Романова Г. Н. Вопрос собственности КВЖД и роль ДВР в российско-китайских отношениях// Россия и АТР. 2022. №3. С. 72-74.

2. Chin-Chun Wan. The Chinese Eastern Railway//The Annals of the American Academy of Political and Social Science. November. 1925. Vol. 122. The Far East. P. 65-66.



3. Treaty Between the United States of America, Belgium, the British Empire, China, France, Italy, Japan, the Netherlands, and Portugal, Signed at Washington February 6, 1922. URL: >>>> (accessed 25.11.2022)
4. Koll, Elisabeth. Railroads and the Transformation of China. Cambridge, 2019. P. 19.
5. Cook's Tourist's Handbook of Peking, Tientsin, Shan-Hai-Kwan, Mukden, Dairen, Port Arthur and Keijyo (Seoul). London, 1913.
6. Cook's Guide to Peking. North China, South Manchuria, Korea. Peking, 1924.
7. Crow, Carl. The Traveler's Handbook for China (including Hongkong). New York, 1921. P. 34.
8. Morris, Jan. Hong Cong. New York, 1997. P. 154.
9. From London to Hong Kong by Rail. Prof. Foster's Experience. Attractive Adventures //Hong Kong Daily Press. 1936, 15 September. P. 1.
10. Harry C. Lott, Harry. The Colourful Life of an Engineer: Vol. 5. World travels and London Life Between the Wars (1924-1933). Tolworth, 2021. 270 p.
11. Crow, Carl. Op.cit. P. 34.
12. Crow, Carl. Op.cit. P. 34.
13. **Hotel Business in the 19-20 Century in China URL: >>>> (accessed 15.12.2022)**
14. The Supreme Travel Adventure, Around the World in the "Frankonia". New York, 1929. P. 10.
15. The Supreme Travel Adventure, Around the World in the "Frankonia". P. 14.
16. Crow, Carl. Op.cit. P. 32.
17. Crow, Carl. Op.cit. P. 16.
18. Cook's Guide to Peking. North China, South Manchuria, Korea. Peking: Thos.Cook & Son, 1924.
19. Cook's Guide to Peking. North China, South Manchuria, Korea. Peking, 1924; Guide to Peking. Peking, 1938.
20. Guide to Peking. Peking, 1938
21. Crow, Carl. Op.cit. P. 24
22. The Supreme Travel Adventure, Around the World in the "Frankonia". P. 61.
23. Koll, Elisabeth. Railroads and the Transformation of China. Cambridge, 2019. P. 21.
24. The Historical Yangtze Hotel (The Predecessor of the Yangtze Boutique Hotel Shanghai) is a Witness of Shanghai's History URL: >>>> (accessed 15.12.2022)
25. Carter, James. The Patriotic Roots of China's Domestic Tourism Industry/The China Project. August 10, 2022. URL: >>>> (accessed 12.11.2022)
26. **Hotel Business in the 19-20 Century in China URL: >>>> (accessed 15.12.2022)**
27. Peiping and North China. Tientsin, 1934. w/p
28. Shopping Around the World: The Key to the Shops Around the World. NYK Line, Dan Sweeney. Tokyo, 1938. 32 p.
29. Burnet Hershey. Jazz Latitude.//New York Times. 1922. June 25. T5.
30. Burnet Hershey. Jazz Latitude.//New York Times. 1922. June 25. T5.
31. Чжао Ифэй, О роли Шанхая в становлении китайского джазового искусства //Музыкальное образование и наука. 2019. № 2 (11). С. 38.
32. Mo, Yajun, and Eric G. E. Zuelow. Touring China: A History of Travel Culture, 1912-1949. New York, 2021. P. 21.
33. Pearls from China. Mobility and Humanities. Centre for Advanced Studies. University of Padova. URL: >>>> (accessed 15.12.2022)
34. The Chinese in Europe. Ed. by Gregor Benton, Franck N. Pieke et al. London, 1998. P. 3.
35. Romer, Sax. The Mystery of Dr Fu-Manchu. London, 1913. 308 p.

36. Belogurova A. The Nanyang Revolution: The Comintern and Chinese Networks in Southeast Asia, 1890-1957. Cambridge University Press, 2019. P. 22 URL: >>>> (accessed 13.12.2022)
37. Lao She. Mr Ma and Son. London, 2013. 344 p.
38. The Chinese in Europe. Ed. by Gregor Benton, Franck N. Pieke et al. London, 1998. P. 4.
39. С началом экономического кризиса к середине 1930-х их число сократилось до 100 человек. In: Li Minghuan. 'We Need Two Worlds': Chinese Immigrant Association in a Western Society. Amsterdam, 1999. P. 29.
40. Wang Yiyan. Art and Chinese Modernity in Connection with Lyon, 1920s - 1940s /Transtext(e)s Transcultures: Journal of Global Cultural Studies. 2014. № 9 URL: >>>> (accessed 17.11.2022)
41. Skeldon, Ronald. Migration from China//Journal of International Affairs. Winter 1996. Vol. 49. Issue 2. P. 453
42. Li Minghuan. Op.cit. P. 33.
43. Арташкина Т. А., Ху Яньли. Специфика взаимодействия китайской и западной культур в контексте социокультурной глобализации//Теория и практика общественного развития. 2015. № 8. С. 175.
44. Инь Пин, Ци Гоцзян. Образ Китая в западной культуре 20 века//Мир науки, культуры, образования. 2022. № 2 (93) С. 409.
- 

### **Библиография:**

1. Источники Burnet Hershey. Jazz Latitude//New York Times. 1922. June 25. T5.  
Chin-Chun Wan. The Chinese Eastern Railway//The Annals of the American Academy of Political and Social Science. November. 1925. Vol. 122. Issue 1. The Far East. P. 57-69.  
Cook's Guide to Peking. North China, South Manchuria, Korea. Peking: Thos. Cook & Son, 1924. 180 p.  
Cook's Tourist's Handbook of Peking, Tientsin, Shan-Hai-Kwan, Mukden, Dairen, Port Arthur and Keijyo (Seoul). London: Thos. Cook & Son, 1913. 144 p.  
Crow, Carl. The Traveler's Handbook for China (including Hongkong). New York: Dodd, Mead & Co, 1921. 314 p.  
From London to Hong Kong by Rail. Prof. Foster's Experience. Attractive Adventures //Hong Kong Daily Press. 1936, 15 September. P. 1.  
Guide to Peking. Peking: Peking Chronicle Press, 1938. 61 p.  
Lott, Harry. The Colourful Life of an Engineer: Vol. 5. World travels and London Life Between the Wars (1924-1933). Tolworth: Grosvenor House Publishing Ltd, 2021. 270 p.  
Lao She. Mr Ma and Son. London: Penguin Books, 2013. 344 p.  
Peiping and North China. Tientsin: The Tientsin Press Ltd, 1934. w/p Romer, Sax. The Mystery of Dr Fu-Manchu. London: Methuen, 1913. 308 p.  
Shopping Around the World: The Key to the Shops Around the World. NYK Line, Dan Sweeney. Tokyo: Dai-Nippon Printing Co., 1938. 32 p.  
The Supreme Travel Adventure, Around the World in the "Frankonia". N.Y.: Thomas Cook Ltd, 1929. 99 p.  
Treaty Between the United States of America, Belgium, the British Empire, China, France, Italy, Japan, the Netherlands, and Portugal, Signed at Washington February 6, 1922 URL: [http://www.ibiblio.org/pha/policy/pre-war/9\\_power.html](http://www.ibiblio.org/pha/policy/pre-war/9_power.html) (accessed 25.11.2022)  
Литература Арташкина Т. А., Ху Яньли. Специфика взаимодействия китайской и западной культур в контексте социокультурной глобализации//Теория и практика общественного развития. 2015. № 8. С. 170-176.  
Инь Пин, Ци Гоцзян. Образ Китая в западной культуре 20 века//Мир науки, культуры, образования. 2022. №2 (93) С. 407 - 409.  
Романова Г. Н. Вопрос о собственности КВЖД и роль ДВР в российско-китайских отношениях//Россия и АТР. 2022. № 3. С. 68 – 82. DOI 10.24412/1026-8804-2022-3-68-82  
Чжао Ифэй. О роли Шанхая в становлении китайского джазового искусства//Музыкальное образование и наука. 2019. № 2 (11). С. 34-39.  
Belogurova A. The Nanyang Revolution: The Comintern and Chinese Networks in Southeast Asia, 1890-

1957. Cambridge University Press, 2019. P. 22 URL:  
<https://www.cambridge.org/core/books/nanyang-revolution/global-world-of-chinese-networks-in-the-1920s/21E7CF98B4265489E38B9B0548361E76> (accessed 13.12.2022) DOI:10.1017/9781108635059.002 Carter, James. The Patriotic Roots of China's Domestic Tourism Industry/The China Project. August 10, 2022. URL:  
<https://thechinaproject.com/2022/08/10/the-patriotic-roots-of-chinas-domestic-tourism-industry/> (accessed 12.11.2022) Hotel Business in the 19-20 Century in China URL:  
<https://famoushotels.org/news/hotel-business-in-the-19-20-century-in-china> (accessed 15.12.2022) Koll, Elisabeth. Railroads and the transformation of China. Cambridge: Harvard University Press, 2019. 416 p. Li Minghuan. 'We Need Two Worlds': Chinese Immigrant Association in a Western Society. Amsterdam: Amsterdam University Press, 1999. 289 p. Mo, Yajun, and Eric G. E. Zuelow, Touring China: A History of Travel Culture, 1912-1949. New York: Ithaca, 2021. 318 p. Morris, Jan. Hong Kong. New York: Penguin Books, 1997. 320 p. Pearls from China. Mobility and Humanities. Centre for Advanced Studies. University of Padova. URL:  
<https://www.mobilityandhumanities.it/2020/05/15/peals-from-china-mobility-of-goods-and-migration-flows-from-china-to-europe-in-the-1920s-progress-post-1/> (accessed 15.12.2022) Skeldon, Ronald. Migration from China//Journal of International Affairs. Winter 1996. Vol. 49. Issue 2. P. 434-455. The Chinese in Europe. Ed. by Gregor Benton, Franck N. Pieke et al. London: Pelgrave Macmillan, 1998. 401 p. The Historical Yangtze Hotel (The Predecessor of the Yangtze Boutique Hotel Shanghai) is a Witness of Shanghai's History URL: <https://www.theyangtzehotel.com/legend> (accessed 15.12.2022) Wang Yiyan. Art and Chinese Modernity in Connection with Lyon, 1920s - 1940s /Transtext(e)s Transcultures: Journal of Global Cultural Studies. 2014. № 9 URL: <https://journals.openedition.org/transtexts/512> (accessed 17.11.2022) DOI : <https://doi.org/10.4000/transtexts.512>

# Changing the Trajectory of Communication Between Europe and China in the Interwar Period

**Svetlana Shchegolikhina**

*Associate Professor, The Herzen State Pedagogical University of Russia  
Saint-Petersburg, 48 Moika Embankment, St. Petersburg, 191186, Russia*

## **Abstract**

*The transformation that took place after the First World War touched everything. The relations between the West and the East changed their directions, essence, meaning. The reasons for visiting China during the interwar period were traditional - tourism and business. However, firstly, the poor condition of the carriages and railways of Trans-Siberia; secondly, the rather high cost of travel in such conditions; thirdly, the situation in northern China and the USSR have reoriented potential travelers to search for other travel opportunities. For Europeans, therefore, the path to the Far East now consisted of a combination of sea and rail transport in the vicinity of problematic territories. The movement of Chinese into Europe is an indicator of the directionality of flows. Note three main characteristics of this phenomenon: 1) they traveled using faster and cheaper transport - CER; 2) migration was supported by Europeans themselves, but in close and equal (importantly) cooperation with influential Chinese.*

*The East's fascination with Europe's interwar period has taken a new direction. Going to the East, Europeans literally moved part of their civilization. But one essential feature has emerged - the initiative to create the environment that Europeans need is increasingly coming from the Chinese.*

*So, the change in the trajectory of relations between Europe and China was twofold. First - territorial. European rejection of the Trans-Siberian Railway and the CFF made transportation through the Suez Canal the main route. CFF and Trans-Siberia are beginning to be actively used by the Chinese, including for travel to Europe. Secondly, an essential change in the relationship. The orientation and nature of the relationship in the «East-West» dichotomy shifts in favor of the East.*

**Keywords:** interwar period, China, Europe, communication

**Publication date:** 29.03.2024

**Citation link:**

Shchegolikhina S. Changing the Trajectory of Communication Between Europe and China in the Interwar Period // *Metamorphoses of History – 2024. – Issue 31* [Electronic resource]. URL: <https://history-metamorph.ru/S241436770027601-1-1> (circulation date: 04.07.2024). DOI: 10.37490/S241436770027601-1

