

Всероссийский конкурс исследовательских и проектных работ школьников
«Высший пилотаж»

**Формирование экономического и социального образа Харбина
в 20-х годах XX века на основе материалов издания
«Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга»**

Исследовательская работа

Направление «Востоковедение»

2023 г.

Введение

Научная работа посвящена исследованию материалов периодического издания «Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга»¹, первый выпуск которого вышел в свет в Харбине в 1923 году. Бесменным издателем и редактором книги был Сергей Тимофеевич Тернавский – отставной полковник, участник «белого» движения царской армии, эмигрировавший в Китай в 1920 году².

Справочник явился подобием книг «Вся Москва» и «Весь Петроград», издаваемых под редакцией А.С. Суворина, и в 1923 году насчитывал 336 страниц. Спустя два года объем издания увеличился до 470 страниц, а к 1926 году – до 882³.

Финансирование издания осуществлялось за счет собственных средств Сергея Тимофеевича, а также средств, вырученных от продажи справочника и рекламы, размещенной на его страницах. Однако, этих средств катастрофически не хватало и Тернавский в 1926 году обращается со страниц справочника к «пользующимся настоящей книгой» с призывом: «дайте средства изданию, дайте и продолжайте давать гораздо больше, чем платили до сих пор и не бойтесь этого, т.к. все сторицей, через рекламу и широкую осведомленность о Вас, вернется Вам обратно самыми разнообразными путями, источником которых будут, с уверенностью говорим, эти представленные Вами изданию средства»⁴. Все попытки Тернавского найти постоянные источники финансирования не увенчались успехом и спустя год его масштабный проект был завершен.

Объектом исследования является издание «Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга», на страницах которого размещена информация экономического и социального характера, в том числе сведения о работе предприятий, социальных и культурных учреждений, общественных и торговых организаций, расположенных в городе. **Предметом исследования** является экономический и социальный образ Харбина в 20-х годах XX века. Из указанного предмета исследования возникает **исследовательский вопрос**: возможно ли сформировать представление об экономической и социальной жизни Харбина в 1926 году основываясь на справочной информации, полученной лишь из одного выпуска исследуемого издания?

¹ Тернавский С.Т. Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга – 1926. – 882 с. / [Электронный ресурс] // URL: <https://archive.org/details/VesHarbin> (дата обращения: 25.01.2023).

² Тернавский С.Т. Офицеры РИА. – 2021. / [Электронный ресурс] // URL: https://www.ria1914.info/index.php/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A1%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B5%D0%B9_%D0%A2%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D1%84%D0%B5%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87 (дата обращения: 25.01.2023).

³ Тернавский С.Т. Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга – 1926. – 882 с. / [Электронный ресурс] // URL: <https://archive.org/details/VesHarbin> (дата обращения: 25.01.2023). С. 1.

⁴ Там же. С. 25.

Целью исследования является формирование социального и экономического образа Харбина в 20-х годах XX столетия на основе единственного источника – ежегодного периодического издания «Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга». Для достижения поставленной цели были использованы следующие **методы исследования**: анализ, систематизация и обобщение сведений, содержащихся в справочнике.

Для достижения поставленной цели и ответа на исследовательский вопрос нами были определены **задачи**:

1. Изучить работы авторов, занимающихся исследованием периодических изданий, выпускаемых в Харбине в первой половине XX века;
2. Проанализировать материал, взятый из различных разделов издания «Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга» и систематизировать полученную информацию по следующим направлениям: Китайская Восточная железная дорога, экономика Харбина и его социально-культурная жизнь;
3. Обобщить материал и сформировать социально-экономический образ Харбина в 20-х годах XX столетия.

Сегодня, в век глобальной цифровизации, научному сообществу предоставляется все больше возможностей использовать в исследованиях периодические печатные издания, имеющиеся в распоряжении различных архивов и библиотек. Все чаще электронные образы этих документов можно найти на просторах Интернета, однако, со стороны исследователей не всем изданиям уделяется должное внимание. Между тем, изучение периодики позволяет сформировать исторически-обоснованное представление о предмете исследования.

Изучением периодических изданий Харбина занимался А.А. Хисамудинов. В своей работе «Российская периодическая печать в Харбине»⁵ он рассмотрел более 160 печатных изданий, однако, ежегодный справочник «Весь Харбин: Адресная и справочная книга» в ней не упоминался. К материалам периодических изданий Харбина в своих работах также обращались Бабкина Е.С.⁶, Говердовская Л.Ф.⁷, Гараева Л.А.⁸ и другие научные деятели. Проанализировав

⁵ Хисамудинов А.А. Российская периодическая печать в Харбине // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2016. №2 (37). [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskaya-periodicheskaya-pechat-v-harbine> (дата обращения: 26.01.2023).

⁶ Бабкина Е. С. Периодическая печать, выпускавшаяся русскими учебными заведениями в Китае (1900-1930-е гг.) // Текст. Книга. Книгоиздание. 2018. №17. [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/periodicheskaya-pechat-vypuskavshayasya-russkimi-uchebnyimi-zavedeniyami-v-kitae-1900-1930-e-gg> (дата обращения: 26.01.2023).

⁷ Говердовская Л. Ф. Развитие периодической печати и библиотечного дела русскими эмигрантами в Китае в 20-40 годы XX столетия // Вестник ассоциации вузов туризма и сервиса. 2007. №2. [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-periodicheskoy-pechati-i-bibliotechnogo-dela-russkimi-emigrantami-v-kitae-v-20-40-gody-xx-stoletiya> (дата обращения: 26.01.2023).

⁸ Гараева Л. М. Русский Харбин: опыт сохранения педагогического наследия России // Россия и АТР. 2007. №3. [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/russkiy-harbin-opyt-sohraneniya-pedagogicheskogo-naslediya-rossii> (дата обращения: 26.01.2023).

работы указанных авторов, можем утверждать, что ими также не уделено должного внимания исследуемому нами изданию. Таким образом, тема настоящей исследовательской работы является **актуальной и имеет научную новизну**.

Основным **источником исследования** является книга Тернавского С.Т. «Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга», а также опубликованные источники по исследуемой тематике, введенные в научный оборот.

1. Китайская Восточная железная дорога

Говоря об экономической и социальной жизни Харбина, в первую очередь следует упомянуть о Китайской Восточной железной дороге (КВЖД), которая представляла собой мощное градообразующее предприятие с развитой промышленной и линейной инфраструктурой. Общее руководство дорогой осуществлялось Правлением КВЖД под председательством Лю Шан Цин – высшего должностного лица, наделенного военно-административными функциями. В распоряжении председателя Правления было пять советников, четыре начальника по дипломатическим делам, пять драгманов (переводчиков-дипломатов) и пять чиновников. Все эти служащие были гражданами Китая.

Здание Правления размещалось в доме 40 на Хорватском проспекте. Здесь же располагался ревизионный комитет КВЖД, а также канцелярия, счетно-финансовый, коммерческий и юридический отделы.

Управляющим дорогой был Алексей Николаевич Иванов. Управление дорогой располагалось в доме 60 на Большом проспекте. В этом же здании находились канцелярия, главная бухгалтерия, русско-китайский секретариат и другие службы⁹.

Одним из основных подразделений КВЖД была служба тяги и подвижного состава, возглавляемая Андреем Хрисанфовичем Калиной. Служба включала в себя административно-управленческий аппарат (технический, паровозный, вагонный и статистический отделы, службу тяги, калькуляционную часть и гараж Управления), расположенный в здании Управления дороги, а также 4-й участок службы тяги в депо Харбин и главные мастерские на Пристани.

В главных мастерских дороги осуществлялась сборка паровозов, а также пассажирских и грузовых вагонов. Обеспечение производственного процесса мастерских осуществлялось рабочими мощностями литейного, механического, котельного и колесного цехов, а также лесопильного завода и центральной кладовой. Для нужд главных мастерских была выделена отдельная электрическая станция. Качество выполняемых работ контролировала испытательная станция, находящаяся при мастерских¹⁰.

⁹ Там же. С. 126.

¹⁰ Там же. С. 133-134.

Не менее значимым подразделением КВЖД была служба пути и сооружений железной дороги под руководством Владимира Ивановича Александрова. В состав службы входили городской и восьмой участки службы, осуществляющие осмотр и ремонт инфраструктуры дороги, а также технический отдел, осуществляющий развитие линейных участков и прилегающих к ним сооружений¹¹.

Служба эксплуатации дороги также являлась одной из важнейших на КВЖД. Возглавлял службу Евгений Николаевич Войтов. В штате службы числились ревизоры движения, счетоводы, диспетчеры, весовые мастера, распорядители движения, билетные, багажные и товарные кассиры, заведующие маневрами, смотрители пакгаузов (временных складов) и другие. Рабочие и служащие трудились в конторе службы, которая размещалась в здании Управления дорогой, а также в восточном отделении, на станциях – Харбин-Центральный, Харбин-Пристань и на разъездах – Харбин-Старый и Харбин-Интендантский¹².

Защиту служебно-правовых и профессиональных интересов работников дороги осуществлял Союз работников железнодорожного и водного транспорта КВЖД, в который входило более 9,5 тысяч человек. Высшим органом Союза был Дорожный (делегатский) Съезд, а в промежутках между съездами – Дорожный Комитет, состоящий из 25-ти выбранных членов Союза. Непосредственная работа с работниками велась двенадцатью месткомами (в том числе семью – на линии дороги) через делегатов от служб и цехов¹³.

Службы и отделы железной дороги размещались не только в здании Управления КВЖД, но и по всей территории Харбина. Вне стен главного здания дороги располагались ее вспомогательные подразделения: харбинское коммерческое агентство, пенсионный отдел, типография, санитарная часть и другие.

При исследовании сведений, содержащихся в справочнике, по некоторым службам и отделам удалось найти данные, отражающие особенности их работы того времени. Так, в типографии, помимо печати изданий также осуществлялась печать билетов и различных счетов. С учетом особенностей труда в типографии рабочим предоставлялась возможность посещать баню, находящуюся при ней¹⁴.

Имеются в справочнике и сведения о работе телеграфа. Например, центральная телеграфная станция КВЖД объединяла телеграфные станции четырех железнодорожных станций города. Обслуживание и ремонт телеграфного оборудования осуществлялось работниками технической части и мастерской телеграфа. Подготовкой телеграфистов

¹¹ Там же. С. 133.

¹² Там же. С. 128-129.

¹³ Там же. С. 156.

¹⁴ Там же. С. 134, 195.

занималась телеграфная школа при станции Харбин-Центральный, а ведением отчетности работы телеграфа – отдел контроля и статистики¹⁵.

Удалось также найти материалы о работе земельного отдела КВЖД. В его состав, помимо прочего, входили маслодельный и сыроваренный заводы, обеспечивающие харбинцев молочной продукцией, а также опытное поле для производства улучшенных сортов сельскохозяйственных семян, заготовки сена, выращивания древесных, кустарниковых и ягодных растений. Показные фермы земельного отдела осуществляли племенное разведение молочного скота. Проведением анализов пищевой и сельскохозяйственной продукции занималась сельскохозяйственная лаборатория. Кроме того, земельный отдел также курировал производство паркета, скипидара, различных смол, древесных масел, вара, древесного угля и прочих товаров¹⁶.

Ветеринарно-санитарный отдел, согласно справочнику, располагал ветеринарно-санитарной и противочумной станциями, предназначенными для диагностики и лечения болезней животных, в том числе заразных (сап, бешенство, туберкулез и прочих), а также их профилактики. Также противочумная станция занималась выработкой ветеринарных сывороток и других прививочных материалов, препаратов для медицинской протеинотерапии, а также культур крысиного и мышиноного тифа. Ветеринарно-санитарная станция осуществляла выделку и переработку шкур, продажу кожи, собачьих мехов, рукавиц, полушубков, шапок, ремней, обуви, костяной и кровяной муки, рогов и их стружки, а также технического сала¹⁷.

Следует отметить, что помимо выполнения непосредственных задач по эксплуатации и обслуживанию железной дороги, управлением КВЖД уделялось большое внимание на решение социальных вопросов для своих рабочих и служащих, а также членов их семей: предоставлялось служебное жилье, медицинское и пенсионное обслуживание, проводилось обучение работников и их детей.

Оказание медицинских услуг осуществлялось в Центральной больнице КВЖД, которая представляла собой комплекс из восьми барakov, расположенных на Больничной улице. В них размещались хирургическое, детское, родильное, мужское и женское отделения, зубоврачебный кабинет с лабораторией и прочие¹⁸. Прием пациентов также велся в амбулатории при главных мастерских.

Медицинская помощь в условиях стационара оказывалась работникам железной дороги и членам их семей на безвозмездной и возмездной основе, в зависимости от размера ежегодного оклада работника. Так, при ежегодном заработке менее 1800 рублей работник получал

¹⁵ Там же. С. 134.

¹⁶ Там же. С. 14,16.

¹⁷ Там же. С. 20.

¹⁸ Там же. С. 127-128, 173.

бесплатную медицинскую помощь, а его близкие родственники вносили посуточную плату в размере 2 рубля. В случае, если размер ежегодного оклада работника составлял более 1800 рублей, посуточная плата взималась как с самого работника, так и с каждого члена его семьи в размере от 2,5 до 5 рублей в зависимости от размера ежегодного заработка¹⁹.

Помимо этого, в летний период времени работникам КВЖД предоставлялась возможность восстановить свое здоровье на общедоступных климатических станциях (в санаториях), расположенных в Лаошаогоу, Чжаланьтунь и Хинган. Стоимость одного месяца лечения составляла от 25 до 70 рублей с человека, при этом служащим дороги предоставлялась 30-ти процентная скидка на оплату услуг. Для лечения на климатических станциях применялись водные процедуры (купание) и верховая езда, проводились различные спортивные мероприятия, предоставлялось сбалансированное питание, назначалось употребление кумыса, изготовленного на кумысном производстве ветеринарно-санитарного отдела КВЖД, применялись и другие естественные методы лечения²⁰.

Большое внимание со стороны дороги уделялось подготовке кадров для нужд железной дороги, начиная уже с первых классов. Так, в Харбине действовало 22 учебных заведения, состоящих на полном обеспечении КВЖД: 15 школ первой ступени с четырехгодичным курсом обучения, 7 школ второй ступени (высшие начальные училища) с трехлетним сроком обучения. Ученики, окончившие школы второй ступени имели право поступить без экзамена в пятый класс средних учебных заведений²¹.

Первая Железнодорожная гимназия им. Генерала Хорвата смешанного типа (для мальчиков и девочек) с девятилетним курсом обучения относилась к средним учебным заведениям. Она не состояла на полном обеспечении КВЖД, однако получала субсидии и поддержку со стороны дороги в виде бесплатного предоставления помещений, оплаты за освещение и отопление, а также другую помощь. При поддержке железной дороги для служащих и мастеровых китайской национальности были организованы и проводились вечерние курсы русского языка, а для русскоговорящих работников - курсы китайского языка²².

Заведывание железнодорожными учебными заведениями осуществлялось комитетом образовательных учреждений (распорядительным и контролирующим органом), а также учебным отделом КВЖД (исполнительным органом), фактически ответственным за текущую деятельность школ.

¹⁹ Там же С. 174.

²⁰ Там же. С. 20.

²¹ Там же. С. 140-142.

²² Там же. С. 143.

Рабочую специальность будущие железнодорожники получали в Мужском и Женском Коммерческих училищах, имеющих подготовительные классы и 8 основных, а также в Техническом железнодорожном училище²³.

Программа подготовки Технического железнодорожного училища предусматривала трехгодичный теоретический курс непосредственно в училище и двухлетний практический курс на железной дороге. В процессе обучения кроме общеобразовательных и технических предметов студентам преподавали графическое искусство, прививали практические навыки плотнично-столярного дела, обучали кузнечно-слесарному мастерству, строительному искусству и геодезической съемке. В первый класс училища принимались по экзаменам физически здоровые юноши в возрасте от 15 до 18 лет, окончившие школы второй ступени, либо перешедшие в пятый класс средних учебных заведений, либо обучавшиеся в соответственных классах школ второй ступени. Стоимость обучения составляла 100 золотых рублей в год для детей железнодорожных служащих и 150 золотых рублей для всех остальных лиц. Замещение вакансий в первый класс училища осуществлялось в порядке старшинства выдержавших конкурсные экзамены, то есть по рейтингу²⁴.

Высшее образование получали студенты Русско-Китайского политехнического института и юридического факультета. Заведывание этими образовательными учреждениями возлагалось на комитет по делам высших и специального типа учебных заведений КВЖД. Деятельность этого комитета, как и комитета образовательных учреждений, по учебно-воспитательным вопросам и вопросам, связанным с организацией профессионального образования, осуществлялось при непосредственном участии управляющего железной дорогой или его заместителя²⁵.

2. Экономика Харбина

Экономический образ Харбина сформирован по результатам исследования сведений, содержащихся в торгово-промышленном и справочном указателе. В частности, изучены данные о торговых, промышленных и транспортных предприятиях.

Представляя торговый сектор экономики, в первую очередь, следует упомянуть о Харбинской бирже, организованной Харбинским биржевым комитетом. При биржевом комитете осуществляли свою деятельность котировочная комиссия, регистрирующая цены на такие товары как зерно, мука, масло, сахар, мясо, пушнина, чай, лес и прочие, а также бюро присяжных бухгалтеров, осуществляющее аудит ценообразования. Опубликование котировок

²³ Там же. С. 139-140, 143.

²⁴ Там же. С. 143-144.

²⁵ Там же. С. 140, 143, 150.

осуществлялось в еженедельнике «Торговый бюллетень Харбинской биржи». Обобщенные сводки товарных бюллетеней за 1925 год также представлены в исследуемом справочнике²⁶.

Следует отметить, что в торговом и повседневном обороте помимо рублей также использовалась и другая валюта: золото, крупное и мелкое серебро, мексиканский и американский доллар, йена, дяо. Курсы денежных знаков устанавливались Харбинским биржевым комитетом.²⁷

На бирже были представлены учреждения КВЖД, Харбинское коммерческое агентство Уссурийской железной дороги, а также конторы Торговых представительств, Госторга, Центросоюза, Дальлеса, Текстильсиндиката и Нефтесиндиката. Партнерами Харбинской биржи были Русско-Азиатский банк, Дальневосточный еврейский коммерческий банк, Дальневосточный банк и Дальневосточный взаимный кредит.

На территории Харбина осуществляли торговлю не только советские и китайские фирмы, но и фирмы других государств, такие как Английское акционерное общество «Донлоп», Американское акционерное общество «Г.А. Башаров и К^о», «Американская торгово-промышленная фармацевтическая К^о», «Франко-китайское сберегательное общество» и другие. Для защиты прав и интересов иностранных торговых фирм в Харбине осуществляли деятельность Торговые Палаты США, Великобритании, Германии, Франции и Японии²⁸.

Для расширения торговых связей между СССР и Японией в Харбине был открыт Японский торговый музей, который являлся представителем всех крупных торгово-промышленных фирм Японии. В музее были представлены образцы товаров лучших фабрик Японии²⁹.

Согласно справочнику, значительная часть торгового сообщества Харбина представлена мелкими частными продавцами и лавочниками, осуществляющими продажу или оказание услуг узкой направленности. В наши дни этих людей можно было бы смело отнести к «индивидуальным предпринимателям». Реализация ими товаров осуществлялась через торговые лавки, а также на базарах и в торговых рядах.

Представителям «малого и среднего бизнеса» являлись оптовые фирмы, а также различные торговые (торгово-промышленные) дома, товарищества и компании. Наиболее успешным представителем «бизнеса» являлся Торговый дом «Чурин И.Я. и К^о». На его прилавках можно было найти продовольственные товары, алкогольную продукцию, табак,

²⁶ Там же. С. 92-97, 184.

²⁷ Там же. С. 99-104.

²⁸ Там же. С. 184.

²⁹ Там же. С. 161.

парфюмерию и косметику, обувь, одежду, краски, игрушки, книги и прочие товары широкого потребления, часть из которых изготавливалась на собственном производстве³⁰.

Производственный потенциал Харбина (помимо КВЖД) представлен различными заводами, фабриками, а также небольшими мастерскими. На территории города осуществлялось изготовление пищевых продуктов - колбас, консервов, масла, молочной продукции, конфет, макарон сахара, алкоголя, а также промышленных товаров - мыла, строительных материалов (кирпича, клея, стекла, фанеры, красок), ткани, одежды, и прочих товаров.

Транспортная инфраструктура Харбина была представлена железнодорожным, автомобильным и речным видами транспорта. В 1918 году фирма «Антай» впервые попыталась организовать автобусное сообщение между Харбином и Фуцзянянем, которое оказалось безуспешным из-за непостоянства в работе автобусов, но уже спустя 4 года в сентябре 1922 года в Харбине стали курсировать пять постоянных линий автобусного сообщения с действующими льготами на проезд для детей и учеников низших и средних учебных заведений. Стоимость проезда определялась таксой, которая удваивалась в ночное время.

Также по городу курсировали легковые автомобили, оплата за проезд на которых варьировалась в зависимости от района: Харбин-Пристань или Новый Город. Следует отметить, что оплата за проезд производилась исходя из количества наезженного времени при условии езды от одного до шести часов, при этом извозчик не мог отказаться от заказа. В ночное время (с 00:00 до 6:00 часов) извозчиками взималась полуторная плата за проезд³¹.

При исследовании материалов установлено, что в Харбине было размещено четыре железнодорожные станции КВЖД: Харбин-Центральный, Харбин-Пристань, Харбин-Старый и Харбин-Интендантский. Оправляющиеся с этих станций поезда следовали по маршрутам: Маньчжурия-Владивосток, Харбин-Чанунь и Харбин-Аньда.

Говоря о железнодорожном транспорте, необходимо упомянуть, что при организации пассажирских перевозок использовались вагоны следующих классов: I, II, III и IV (как спальные, так и не спальные), а также вагон-ресторан. Все вагоны были оборудованы электричеством. Кроме того существовали вагоны частного пользования «Private cars», пассажиры которых имели возможность получить дополнительные удобства. Вагон был рассчитан для провоза шести пассажиров и состоял из салона, двух купе, кухни, оборудованной столовой и чайной посудой. Для обслуживания пассажиров к такому вагону был представлен

³⁰ Там же. С. 188, 193, 195, 240.

³¹ Там же. С. 48-50.

особый проводник. На железнодорожных станциях пассажирам за символическую плату представлялись услуги носильщиков³².

Также железнодорожный транспорт широко использовался для организации грузоперевозок, в том числе с использованием цистерн для перевозки грузов в сжиженном виде. Следует отметить, что экспортируемый груз облагался дополнительным железнодорожным сбором³³.

Пароходство Харбина насчитывало пять пароходств китайского флота: Северо-Восточное Пароходство «Тун Бей Цуан У Чю», Пароходство «Ван Уй-Чин», Пароходное Товарищество «Фын-Тен Ханье Кун-Сы», Пароходство «Куан Син Кунсы», Гириновское Правительственное Пароходство «Ю Чуань Цзю» и флот КВЖД, которое проходило по всей реке Сунгари. Для посадки и высадки пассажиров, а также перевалки грузов было оборудовано 64 пристани³⁴.

При исследовании было установлено, что между пароходствами существовала конкуренция. Для предотвращения возможных конфликтов на время навигации устанавливался минимум фрахтовых ставок, который, согласно специальному соглашению, принятому в сентябре 1925 года на общем собрании пароходоладельцев, нельзя было снижать. При нарушении такого соглашения пароходство обязано было выплатить администрации Северо-восточного государственного пароходства штраф в размере 1000-3000 долларов, при этом пароход задерживался на срок от 1 до 3 недель. После четырех нарушений пароход подлежал аресту³⁵.

Пароходства, как источник доходов городской казны, должны были оплачивать различные налоги и дополнительные сборы, такие как: налог за пользование пристанью, портовые сборы, сборы за хранение в портах, сборы при перевозках леса (для круглого леса фрахт увеличивался на 50%) и зерна³⁶.

Таким образом, в 20-х годах XX века Харбин представлял собой экономически развитый административный центр Маньчжурии с развитой промышленной и транспортной инфраструктурой, а также международной торговлей.

3. Социально-культурная жизнь Харбина

Харбин был многонациональным городом: после революции он приютил не только русских, но и украинцев, японцев, греков, евреев, татар, грузин, армян, немцев, чехов и

³² Там же. С. 14, 51, 52, 57.

³³ Там же. С. 75-77.

³⁴ Там же. С. 59-60, 135-136.

³⁵ Там же. С. 71-73.

³⁶ Там же. С. 51, 74, 77.

представителей других национальностей, поэтому в городе располагались не только православные церкви, но и храмовые строения иных конфессий.

В силу определяющего влияния русскоязычной среды в Харбине преобладала православная церковь. В харбинскую епархию во главе с высокопреосвященным Мефодием архиепископом Харбинским и Маньчжурским входило девятнадцать соборов, церквей и монастырей, которые были доступны местному населению.

Помимо этого, верующие жители Харбина посещали: старообрядческие, римско-католические, евангелическо-лютеранские, армянские, методистские епископальные, китайские, японские храмы и церкви, а также: молитвенные дома христиан адвентистов, церковь евангелических христиан, молитвенные дома баптистов, христианскую американскую миссию, мечети, синагоги и еврейские молельни, которые не имели постоянного местонахождения, а организовались лишь на время больших праздников, по инициативе молящихся³⁷.

Исследуя материалы справочника установлено, что на территории Харбина действовали религиозные общества, занимающиеся как культурно-просветительской деятельностью, так и благотворительностью. Среди таких обществ были: иверское свято-богородицкое братство, теософическое общество методистская епископальная церковь, миссия христиан адвентистов седьмого дня, христианский союз молодых людей (ХСМЛ) и христианский союз китайских молодых людей. Некоторые из них выпускали собственные печатные издания³⁸.

В благотворительных целях в Харбине было создано пятнадцать организаций, где безвозмездно оказывалась помощь бедным, больным, инвалидам, беженцам, а также детям-сиротам³⁹. Существовали такие заведения в основном на пожертвования, однако были случаи, когда услуги детского патроната осуществлялась на возмездной основе. Такими услугами пользовались многодетные родители, не имеющими возможность воспитывать детей у себя дома, при этом размер ежемесячной оплаты составлял от семи рублей и выше. Благотворительностью занималось и дамское еврейское благотворительное общество, которое бесплатно обучало еврейских девушек кройке и шитью платья и белья.

В городе также осуществляли свою деятельность национальные общества, такие как: японское, корейское, армянское, грузинское и греческое общество, а также украинский, немецкий и японский клубы, «Господа польска» и мусульманская духовная община. Целью существования этих обществ было оказание взаимопомощи, проведение культурно-просветительской работы, а также поддержание связи с Родиной⁴⁰.

³⁷ Там же. С. 136-139.

³⁸ Там же. С. 162-163.

³⁹ Там же. С. 164-166.

⁴⁰ Там же. С. 158-159, 168.

Кроме того, следует отметить существование культурно-промышленных обществ, таких как: общество ориенталистов, Маньчжурское общество эсперантистов, дружина польских бойскаутов, кружок молодежи тюрко-татар, общество поощрения коннозаводства в Маньчжурии, Маньчжурское сельско-хозяйственное общество и союз польской молодежи. В последнем еженедельно устраивалась разнообразные встречи «чашка чаю», на которых проводились литературные суды и концерты⁴¹.

Помимо культурного и общественного направления, в Харбине было развито спортивное движение. В городе существовало пять любительских спортивных организации: ХСМЛ, яхт-клуб, Маккаби и Атлетик-Фильд. Координатором спортивного движения был центральный спортивный комитет Харбина, в состав которого входили по три представителя из каждой спортивной организации. Основной задачей комитета было популяризация и нормирование спорта в Харбине, а также разрешение недоразумения и проведение соревнований по всем видам спорта⁴².

Говоря о социально-культурной жизни Харбина невозможно обойти стороной вопрос организации образовательного процесса. В 1926 году все учебные заведения города делились на: учебные заведения китайского министерства народного просвещения, образовательные учреждения КВЖД, образовательные учреждения учебного отдела Харбинского общественного управления и частные учебные заведения. Общее руководство деятельностью учебных заведений было сосредоточено в учебном отделе управления по делам городского и поселкового хозяйства⁴³.

Имеющаяся в справочнике информация позволяет детально установить особенности организации образовательного процесса в частных учебных заведениях того времени. Так, в справочнике приведена подробная информация об обучении в первом объединенном среднем учебном заведении М.А. Оксаковской⁴⁴, в состав которого входили гимназия с утренней занятостью, а также вечерняя женская гимназия.

В старших классах ребята изучали ремесло, английский и китайский языки, бухгалтерию, стенографию, теорию выразительного чтения и музыку. При гимназии функционировали детский сад на английском языке, бухгалтерские курсы, торговые классы и летняя подготовительная школа. Для малоимущих учеников и воспитанников гимназии, находящихся в составе училищного оркестра, существовали льготные условия платежа.

⁴¹ Там же. С. 162.

⁴² Там же. С. 166.

⁴³ Там же. С. 140-152.

⁴⁴ Там же. С. 146.

Следует отметить, что система скидок за обучение применялась и в других образовательных учреждениях Харбина. Так, в смешанной Мацзягоуской гимназии им. А.С. Пушкина⁴⁵, каждый третий учащийся из одной семьи проходил обучение бесплатно.

В городе располагались учебные заведения, которые тесно сотрудничали с иностранными государствами. Одним из таких учреждений была гимназия Христианского союза молодых людей⁴⁶, зарегистрированная как соответствующее учебное заведение в американском консульстве. Качество обучения в таких гимназиях было на высоком уровне. Так, выпускники, окончившие польскую частную смешанную гимназию им. Генриха Сенкевича⁴⁷ принимались во все высшие учебные заведения Европы без сдачи экзаменов.

После окончания учебных заведений в некоторых гимназиях выпускникам выдавались свидетельства зрелости⁴⁸, однако молодежь нуждалась в продолжении образования. Высшие учебные заведения, такие как институт ориентальных и коммерческих наук и педагогический институт, принимали действительными студентами выпускников обоего пола разных национальностей, окончивших полный курс средних учебных заведений. Лица - не имеющие среднего образования принимались вольнослушателями. Людям, желающим усовершенствовать свои познания в какой-либо отрасли, предоставлялась возможность прослушать дополнительно два семестра в институте по выбранной специальности⁴⁹.

В Харбине было широко развито дополнительное образование: курсы английского языка и литературы, коммерческой корреспонденции, художественно-прикладной промышленности и коммерческой экономии, уроки бухгалтерии, коммерческой арифметики, машинописи и стенографии. Существовали и летние курсы, включающие в себя уроки пчеловодства, садоводства и огородничества. Кроме того, действовали автошколы, а также школы массажа и врачебной гимнастики⁵⁰.

Среди научно-просветительских обществ были как маленькие общественные организации, так и крупные, такие как общество изучения Маньчжурского края (ОИМК)⁵¹. Оно состояло из двенадцати секций: торгово-промышленной, естественно-исторической, историко-этнографической, геологической, искусств, медицинской, экскурсионной, редакционно-издательской, социологии, культурного развития края, фотографической, бонифилателистической и имело семь отраслевых музеев, две библиотеки, отдел местной печати, архив, ботанический сад, сунгарийскую биологическую станцию и издательство.

⁴⁵ Там же. С. 151.

⁴⁶ Там же. С. 150.

⁴⁷ Там же. С. 152.

⁴⁸ Там же. С. 150.

⁴⁹ Там же. С. 147-153.

⁵⁰ Там же. С. 153-155.

⁵¹ Там же. С. 160-161.

Таким образом, наличие в Харбине большого количества социальных, культурных и общественных организаций обусловлено многонациональностью населения города и необходимостью сохранения его национальной самобытности в условиях чуждой этнической среды.

Выводы

1. Изучение работ авторов, занимающихся исследованием периодики, выпускаемой в Харбине в первой половине XX века, показало, что периодическое издание «Весь Харбин: Адресная и справочная книга» не было всесторонне исследовано и введено в научный оборот.

2. По результатам проведенного анализа сведений, содержащихся в справочнике, установлено, что в 20-х годах XX века Харбин представлял собой экономически развитый административный центр Маньчжурии с устойчивой промышленной и транспортной инфраструктурой, а также международной торговлей. Социально-культурный образ города определен многонациональностью населения, а также его самобытностью в условиях чуждой этнической среды. Локомотивом экономического и социального развития города была Китайская Восточная железная дорога.

3. Исследовав единственный выпуск издания, можно утверждать, что содержащиеся в нем сведения стали достаточными для успешного формирования экономического и социального образа Харбина в 20-х годах XX века.

Список источников

1. Бабкина Е. С. Периодическая печать, выпускавшаяся русскими учебными заведениями в Китае (1900-1930-е гг.) // Текст. Книга. Книгоиздание. 2018. №17. / [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/periodicheskaya-pechat-vypuskavshayasya-russkimi-uchebnymi-zavedeniyami-v-kitae-1900-1930-e-gg> (дата обращения: 26.01.2023).
2. Гараева Л. М. Русский Харбин: опыт сохранения педагогического наследия России // Россия и АТР. 2007. №3. / [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/russkiy-harbin-opyt-sohraneniya-pedagogicheskogo-naslediya-rossii> (дата обращения: 26.01.2023).
3. Говердовская Л. Ф. Развитие периодической печати и библиотечного дела русскими эмигрантами в Китае в 20-40 годы XX столетия // Вестник ассоциации вузов туризма и сервиса. 2007. №2. / [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-periodicheskoy-pechati-i-bibliotchnogo-dela-russkimi-emigrantami-v-kitae-v-20-40-gody-xx-stoletiya> (дата обращения: 26.01.2023).
4. Тернавский С.Т. Весь Харбин на 1926 год: Адресная и справочная книга – 1926. – 882 с. / [Электронный ресурс] // URL: <https://archive.org/details/VesHarbin> (дата обращения: 25.01.2023).
5. Тернавский С.Т. Офицеры РИА. – 2021. / [Электронный ресурс] // URL: https://www.ria1914.info/index.php/%D0%A2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D0%B0%D0%B2%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A1%D0%B5%D1%80%D0%B3%D0%B5%D0%B9_%D0%A2%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D1%84%D0%B5%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87 (дата обращения: 25.01.2023).
6. Хисамудинов А.А. Российская периодическая печать в Харбине // Ойкумена. Регионоведческие исследования. 2016. №2 (37). / [Электронный ресурс] // URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskaya-periodicheskaya-pechat-v-harbine> (дата обращения: 26.01.2023).