

DOI: 10.21672/1818-510X-2021-68-3-085-093

### ОСОБЕННОСТИ СОЦИАЛИЗАЦИИ ПРОСТРАНСТВ В ХАРБИНЕ РОССИЯНАМИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

**Чжоу Лися**, заведующий кафедрой русского языка  
Хайнаньский институт экономики и бизнеса  
Китайская Народная Республика, 571127, г. Хайкоу, Университетский городок Гулиньян  
E-mail: 2689655292@qq.com

В конце XIX в. российские железнодорожники начали строительство узлового центра КВЖД, которое в итоге привело к появлению целого города на арендованной территории в Северной Маньчжурии. Территория, где прокладывалась КВЖД и строился Харбин, была арендована у Китая в результате российско-китайских переговоров в 1896 г. В данной статье обозначена очень важная и многоплановая проблема построения новых пространств на арендованной территории в Северной Маньчжурии в городе Харбине. Эти пространства приводили к социализации нового локуса и становились местами встречи различных культур и межкультурного взаимодействия. Российские эмигранты, как и служащие КВЖД, создавали новые пространства на китайской территории, где существовали иные правила и законы. На протяжении нескольких десятилетий XX в. Харбин представлял собой фронтальный город. История Северо-Восточного Китая конца XIX – первой половины XX в. – это история поездов и железнодорожников, путь от сельской глубинки до индустриальной цивилизации. В результате российской социализации пространства Харбин превратился из узлового центра КВЖД в инновационный город XX в., имеющий высокие темпы роста в Китае.

**Ключевые слова:** Харбин, социализация пространства, Северная Маньчжурия, арендованная территория, эмиграция, железнодорожники, КВЖД, российские эмигранты, межкультурная коммуникация, Сунгари.

**Цитирование.** Чжоу, Лися. Особенности социализации пространств в Харбине россиянами в конце XIX – начале XX в. / Лися Чжоу // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2021. – № 3 (68). – С. 85–93. – DOI: 10.21672/1818-510X-2021-68-3-085-093.

### SOCIALIZATION OF SPACES IN HARBIN BY RUSSIANS IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES

**Zhou Lixia**, the Head of the Russian language Department  
Hainan college of Economics and Business  
Gulinyan Campus, Haikou, 571127, People's Republic of China  
Email: 2689655292@qq.com

At the end of the XIX century. Russian railway workers started the construction works of the CER junction centre, which eventually led to the emergence of an entire city on a leased territory in Northern Manchuria. The territory where the Chinese Eastern Railway was laid and Harbin was built was leased from China as a result of Russian-Chinese negotiations in 1896. This article outlines a very important and multifaceted problem of building new spaces on the leased territory in Northern Manchuria in the city of Harbin. This resulted in socialization of a new locus that became a meeting place for different cultures and intercultural interactions. Russian emigrants, as well as the employees of the Chinese Eastern Railway, created new spaces on Chinese territory, with different rules and laws. For several decades of the XX century. Harbin was a frontier city. History of North-eastern China at the end of the 19th - first half of the 20th centuries is the history of trains and railroad workers, the road from rural hinterland to industrial civilization. As a result of socialization of space by Russians, Harbin has turned from a nodal center of the Chinese Eastern Railway into an innovative city of the 20th century with high growth rates in China.

**Keywords:** Harbin, socialization of space, Northern Manchuria, leased territory, emigration, railway workers, CER, Russian emigrants, intercultural communication, Songhua.

**Citation.** Zhou, Lixia. Socialization of spaces in Harbin by russians in the late XIX – early XX centuries. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture], 2021, no. 3 (68), pp. 85–93. DOI: 10.21672/1818-510X-2021-68-3-085-093.

#### Введение

Социализация пространства предполагает подстраивание пространства «под себя», изменение и формирование локуса, исходя из специфики собственной культуры с учётом местных этнокультурных особенностей, своеобразия территорий, специфики природных условий и мн. др. В конце XIX – начале XX в. в Северной Маньчжурии происходит подстраивание пространства под российскую культуру различными социальными группами российского общества. Нельзя не отметить, что в этот период времени Харбин был под сильным влиянием как России, так и Китая.

Актуальность данного исследования заключается в том, что в отличие от многих уже существующих работ по истории Харбина, данная статья отражает идеи создания новых пространств россиянами на территории Китая. В первую очередь, эта тема исследования связана с изучением железнодорожных, образовательных, сакральных, досуговых и других пространств.

Каждая социальная группа, сообщество или этнос социализирует новые пространства исходя из собственной культуры. Наша **цель** – показать особенности социализации пространства россиянами в Харбине в начале XX в. В фокус этого исследования включены железнодорожные пространства, так как город Харбин был основан как железнодорожный узловой центр и поселок для служащих КВЖД. В данной статье понятие «российская эмиграция» применяется для обозначения нескольких народов, эмигрировавших в Северную Маньчжурию после Октябрьской революции и Гражданской войны в России. Все эти народы имели собственную национальную идентичность и самоидентификацию, но их объединяла российская культура и владение русским языком. Также помимо российских эмигрантов нам интересно первоначальное население Харбина – казаки охранной стражи, инженеры, строители, архитекторы, китайские рабочие, торговцы и промышленники.

Изучение различных пространств в Харбине представлено в работах российских историков: Н. П. Крадина [21], С. С. Левашко [23], И. К. Капран [17], М. В. Кротовой [21; 22], А. А. Хисамутдинова [40], А. Ю. Мещерякова, О. К. Антропова [30] и др. В зарубежной историографии по истории Харбина и Северной Маньчжурии написано немало работ [50; 48; 51; 49] и мн. др.

#### *Основная часть*

В конце XIX в. российские железнодорожники создавали Харбин как узловой центр КВЖД, а в начале XX в. город стал крупным центром российской эмиграции в Северной Маньчжурии [34, с. 22]. Важно подчеркнуть, что территория, на которой прокладывалась КВЖД и строился Харбин, была арендована у Китая в результате российско-китайских переговоров в 1896 г. В результате принятого договора между Россией и Китаем в Москве Северо-Восточные территории перешли в сферу российского влияния для реализации постройки Транссибирской железной дороги [24, с. 100]. В 1898 г. на берега р. Сунгари высадились группа российских геодезистов около места Сянфан Тяньцзя. Они купили большой двор по цене 8 000 таелей серебра. К концу XIX в. там уже стоял город Тяньцзя, где китайцы (выходцы из Шаньдуна) построили винодельню вдоль р. Сунгари [5]. В этот период времени в Маньчжурию переселялись китайцы из внутренних, густонаселённых провинций Китая [39, с. 144]. Согласно сведениям российского учёного Э. Э. Анерта, проводившего геологические исследования в Северной Маньчжурии, Харбин был назван по аналогии местной деревни – «Хао-бин», которая являлась пристанью для поселка Ажехэ (Ашихэ). В 1897–1898 гг. окрестная земля была выкуплена для постройки железной дороги, пристани и железнодорожного поселка [13, с. 91; 8, с. 146–147]. Отметим, что в китайской истории территория Северной Маньчжурии, считается древней территорией маньчжурских племен, у которых была своя культура и социализация.

История Северо-Восточного Китая конца XIX – первой половины XX вв. – это история поездов и железнодорожников, путь от сельской глубинки до индустриальной цивилизации [5].

Российские кварталы были сосредоточены в трёх районах Харбина. Одним из самых первых районов города считается Пристань. Здесь многое напоминало Россию: светились купола православных церквей, по реке сновали пароходы, набережные по вечерам заполнялись людьми, одетыми в русскую одежду, по улицам спешили трамваи и дрожки, зимой – сани с извозчиками. На улицах – православные священники, казаки в полувоенной одежде, одетые в форму школьники, женщины с детьми в колясках, вывески на русском языке [9, с. 404].

Изначально российские инженеры реализовали в Харбине проекты постройки Управления КВЖД, железнодорожного вокзала, метеорологическую станцию, железнодорожную больницу, почтово-телеграфную контору, гостиницу, православную церковь и школу [33, с. 11–12]. Район «Новый город» был одним из самых популярных, так как сосредотачивал в себе музеи, галереи, театры, отели, административные здания [42, с. 15]. Этот район застраивался каменными строениями и проектировался как новая жилая зона с частными домами. Район Пристань формировался как торгово-промышленная зона города, так как располагался на берегу р. Сунгари [33, с. 12]. Этот район привлекал большое количество российских и китайских торговцев. Именно там были разнообразные магазины и лавки, наблюдался контраст дорогих особняков и дешёвых лачуг [17, с. 114].

После завершения строительства Транссибирской магистрали и КВЖД в Харбин устремились тысячи российских инженеров-железнодорожников, казаков, военнослужащих и членов их семей [3, с. 90–96]. Для многих россиян Маньчжурия являлась «золотым дном» – территорией высоких заработков, вольностей, развлечений и мн. др. Харбин сосредоточил в себе немало выдающихся личностей из России. Полковник русской армии казак, меньшевик Г. В. Енборисов писал: «Вскоре атаман Семёнов проехал через Харбин на юг, а за ним начали появляться люди с “золотишком”, с большими тысячами и даже миллионами; появлялись общества взаимной помощи, мастерские

и даже в Модягоу (предместье Харбина) кинематограф “Амбир”... Он, правда, вскоре был сожжён... Появился некий генерал Бырдин, с целым возом, пудов в 40 золота, были и “начальники снабжения”. Золото – рекой!...» [16, с. 138].

Китайский исследователь Син Линьчи в своей работе указывает, что до прихода россиян на Северо-Восточную равнину в обширной области к северу от Тиелина жили только китайские рыбаки, кочевники, ссыльные заключённые и имелось небольшое количество военных гарнизонов. После появления железнодорожников на берегах р. Сунгари в Северную Маньчжурию устремились предприниматели из разных стран с иностранным капиталом [5]. Эти сведения также подтверждаются в российском путеводителе по Транссибирской магистрали, составленном в 1900 г. [32, с. 545–550].

В течение первых двадцати лет правительство России израсходовало на развитие Северной Маньчжурии и строительство Харбина 260 миллионов золотых рублей [13, с. 98], при условии, что Харбин не входил в состав Российской империи. Конструируемая россиянами городская инфраструктура предполагала наличие театра, школ, высших учебных заведений, оперы, православной церкви, а также учреждений различных сообществ [21, с. 751].

Первоначально никто не мог представить, что Харбин станет центром российской эмиграции после 1917 г. Город имел важное стратегическое значение для военных и российских предпринимателей. Большая часть дальневосточных эмигрантов из России поселились в Харбине. Именно в этом городе в Северной Маньчжурии были более комфортные условия для жизни в эмиграции [10, с. 37]. Это не случайно, так как Харбин был построен несколькими поколениями российских «путейцев» с участием ханьцев. По мнению российского исследователя А. Ю. Мещерякова, «первоначальные идеи российских инженеров-железнодорожников, а также дальнейшие трудности, опасности маньчжурской тайги, с которыми им пришлось столкнуться, способствовали созданию модели идеального городского пространства, где сочетались современность, безопасность, комфорт, досуг и природная среда» [28, с. 193]. Одновременно с этим российские эмигранты принесли в Харбин различные национальные культуры, вероисповедания, образование, литературу, искусство, еду, одежду и мн. др. [3, с. 90–96]. Российская культура активно внедрялась в новое пространство Харбина. Россияне открывали школы и строили библиотеки, именно они наладили активную книготорговлю в Харбине. Благодаря их деятельности произошло взаимное влияние и расцвет письменной культуры и культурных обменов во фронтальной зоне [2, с. 55]. Фронтальный характер современного урбанистического ландшафта Харбина сохраняется при условии, что граница там отсутствует [27, с. 155–156].

Важно отметить, что многие пространства Харбина россияне стремились развивать в инновационном направлении. Многие идеи инновационного развития города сегодня не теряют своей актуальности в градостроительной концепции. Сейчас Харбин продолжает оживленно конкурировать с крупнейшими китайскими городами. Основная цель этого соперничества – возвыситься до современного мегаполиса. Согласно стратегии застройки город расширяется на север и юг, реставрируя центральные районы и укрепляя округ. Конечная цель – превратить Харбин в городское пространство с высокими технологиями, культурой, торговлей и коммерцией. На данный момент Харбин развивается по обеим сторонам р. Сунгари. Реставрация центральных районов города направлена на улучшение его объектов и восстановление европейского стиля города [49, с. 72].

Самой большой проблемой для россиян, прибывших в Харбин, было отсутствие привычных продуктов питания. Это приводило к появлению в Харбине сообщества торговцев-импортёров, которые начали завозить товары из Сибири и внутренних регионов России. Но важно понимать, что многие продукты питания появлялись с приходом первых россиян в Северную Маньчжурию. Транссибирская магистраль и КВЖД полноценно обеспечивали Харбин товарами из Европы и Центральной России. В Харбине активно открывались всевозможные магазины, склады и предприятия. Российские предприниматели создали в Харбине зону активной экономической деятельности. Е. Х. Нилус писал: «В Северной Маньчжурии открывается беспредельный простор общепризнанному китайскому колонизаторскому гению и русской возрожденной промышленности и культуре» [1, с. 210–211]. Так, в 1902 г. российский военный фотограф Кобучев основал первый кинотеатр в Китае имени Кобучева на Китайской улице. Польские евреи братья Лобач открыли первую сигаретную фабрику в Куаньцзе в 1903 г., ставшую Харбинской сигаретной фабрикой. Чешский эмигрант в 1900 г. открыл в Харбине первый местный пивоваренный завод [5]. В 1900 г. Торговый дом «И. Я. Чурин и Ко.» открыл своё отделение в Старом Харбине [14, с. 101]. За несколько десятилетий Харбин превратился в один из значимых деловых центров Северной Маньчжурии. Помимо созданных промышленных предприятий в нём сосредоточилось около 30 различных банков и финансовых концернов [13].

Быстрая застройка Харбина была связана с привлечением большого числа китайских рабочих. Российским инженерам никогда бы не удалось быстро построить Харбин без китайских грузчиков, каменщиков и плотников. Также в строительстве КВЖД и Харбина принимали участие

китайские инженеры. Железнодорожники нанимали на работу на КВЖД китайцев, отличавшихся физической силой и способностью к тяжёлой работе. Одним из первых китайцев, который устроился в Харбине на КВЖД, получил прозвище «Силач» [5]. В 1898 г. под влиянием Силача многие местные китайцы забросили свои рыбацкие сети и мелкие кустарные промыслы и стали устраиваться к железнодорожникам на КВЖД [4]. Китайцы жили в районе Фуцзядянь, а их труд в среднем оплачивался по 4 рубля за 1 000 кирпичей. Рассчитывались с китайцами ямбовым серебром. Обычно рабочие прибывали с Юга Китая целыми партиями [13, с. 95]. Путешественник Д. И. Шрейдер писал, что «присутствие манзы является абсолютным необходимым условием более или менее сносного существования европейца. Без него он сидел бы здесь без пищи, питья и топлива и нуждался бы в самых существенных и элементарно-необходимых предметах человеческого общежития. Без манзы европейскому колонисту нельзя здесь шагу ступить. Нужно ли вам строить дом или вскопать огород, имеете ли вы нужду в прислуге, мясе и овощах, имеете ли вы надобность в черно-рабочем, ремесленнике, подрядчике» [44, с. 48]. Россиянам было тяжело конкурировать с китайцами в качестве торговцев, рабочих и ремесленников [47, с. 55].

Среди российских эмигрантов в Харбине можно было встретить солдат, казаков, офицеров, промышленников, купцов, мещан, крестьян, ремесленников, дворян и разночинцев. На пике иммиграции в 1922 г. население Харбина составляло 300 000 человек, в том числе 155 000 россиян [1, с. 210–211].

Некоторые служащие КВЖД жили в особняках, построенных в новом архитектурном стиле. Некоторые особняки и многоквартирные дома проектировались с китайскими крышами [10, с. 39]. Использование гибридной планировки появилось при строительстве станций КВЖД. Китайские архитектурные решения соединяли с типовым проектом сооружения, характерным для центральной России [26, с. 84; 45, с. 504]. Жилые особняки и квартиры проектировали с учётом климата в Северной Маньчжурии. Подавляющее большинство домов строились как двухквартирные одноэтажные дома [13, с. 95].

В Харбине были очень популярны сады-рестораны, где подавались блюда русской кухни, прохладительные алкогольные напитки и играл оркестр из несколько человек [37, с. 3]. Одним из популярных мест была «Кавказская столовая», где готовили халяльную кухню. Одним из самых популярных досуговых мест в Харбине был яхт-клуб, распложенный на берегу Сунгари [48, с. 82–83; 18, с. 231–232]. Российский историк В. Г. Мелихов писал: «В городе работали 36 ресторанов... Русским принадлежали 32 гостиницы, 3 театра, 8 кинотеатров, 66 аптек и, что совершенно замечательно, – 34 писчебумажных и книжных магазина и 25 типографий и издательств» [25, с. 305].

Своеобразными пространствами в жизни российской диаспоры в Харбине являлись кабаре [30, с. 46]. Одним из первых кабаре, организованных в Новом городе, являлось «Помпея», которое отличалось наличием зеркального зала и «живыми статуями». На Пристани было популярное кабаре «Фантазия» на Офицерской улице. Это были одни из самых популярных досуговых мест среди харбинцев.

Новые образы городов – новый урбанизм – в Китае был связан с идеями освоения территории, новой жизни на арендованной территории и создания проекта города-сада. Города-сады представляли собой самостоятельные структуры, в их задачи не входило решение задач перенаселённого города [19, с. 668–675].

Харбин застраивался согласно определённому плану, который включал в себя повсеместное озеленение [23, с. 29]. Российский историк С. Н. Якушенков считает, что градостроительный проект Харбина, созданный российскими железнодорожниками, включал в себя концепцию «город-сад», предложенную английским социологом Э. Говардом [46, с. 17]. Реализация проекта города-сада позволяет увидеть в планировке современного города элементы градостроительных решений и частичного благоустройства того времени [19, с. 671]. «Малооплачиваемые служащие железной дороги, в отсутствие лишних средств на содержание садовников, коллективным трудом, с помощью своих семейств, добивались впечатляющих результатов по части озеленения прилегающих к их домам территорий. Всеобщим стремлением среди обитателей домов на Пристани было окружить новые дома густыми посадками, превратив их со временем в сады, сродни тем, что когда-то радовали глаз в родной Орловской и Саратовской губернии» [15, с. 71–72]. Парки, скверы, бульвары оформлялись как в стиле традиций садово-паркового искусства Китая, так и европейских [31, с. 147–148]. План озеленения Харбина предполагал сочетание европейской идеи города-сада и проектов китайской архитектуры. Российский архитектор С. С. Левовско отмечает, что первоначальный план Харбина так и не был реализован в полной мере [23, с. 30].

Сакральные пространства Харбина создавались российскими эмигрантами на протяжении нескольких лет. Массовый приток эмигрантов после октябрьской революции и гражданской войны в России продолжил эту особенность города: он оставался местом, где нашли прибежище беженцы

самых разных национальностей и религий [38, с. 122]. Среди российских эмигрантов были люди разных вероисповеданий – христианство, иудаизм, ислам. К началу 1940-х гг. в Харбине было более десятка культовых построек других конфессий. Российский историк М. В. Кротова пишет, что «характерной чертой Харбина являлась «чрезвычайная пестрота» состава населения города – здесь были представлены выходцы из всех частей Российской империи, а также значительное число китайцев и иностранцев. Национальные группы не растворялись в общей массе городского населения. Они основывали землячества, строили свои церкви (помимо православных храмов в Харбине действовали польский костёл, кирха, армянский молитвенный дом, мечеть, две синагоги, храм Конфуция, молитвенные дома), организовывали национальные школы и клубы» [22, с. 751].

Российский историк и архитектор Н. П. Крадин отмечает, что православная церковь стала своеобразным центром духовного притяжения. Сакральные пространства православных храмов создавались в Харбине не случайно. Повседневная жизнь харбинцев была тесно связана с православной верой. Огромный поток российских эмигрантов требовал не только строительства жилой зоны, но и храмов для церковных служб. По этой причине начиная с 1902 г. в городе стали возводиться новые церкви, по преимуществу каменные [20, с. 83–88].

Проектируя церкви, российские архитекторы использовали в качестве образца какой-либо храм, уже существовавший в России, но значительно его перерабатывали [20, с. 91]. В Харбине не было типовых проектов постройки зданий и застройки города, как в городах по линии Сибирской железной дороги. Каждый проект имел собственную специфику и своеобразие, которую было нельзя встретить в России. Отметим, что железнодорожники создавали православные церкви по всей линии Транссибирской магистрали на станциях. Также по линии Сибирской железной дороги курсировал особый вагон-церковь [43, с. 56–68]. Учитывая, что Харбин являлся главным узловым центром КВЖД, а железнодорожники инициаторами строительства многих сооружений в городе, то не случайно Харбин стал православным религиозным центром на Дальнем Востоке.

Помимо православных храмов в Харбине строились католические церкви. В числе первых строителей дороги, инженеров и рабочих были поляки, которые исповедовали католицизм. В Харбине поляки сохраняли собственную организацию пространства [35, с. 136]. В 1907 г. в Харбине было организовано национальное общество «Господа Польска», а в 1906 г. начато строительство первого харбинского католического храма в честь св. Станислава. Харбинский католический приход официально был создан в 1908 г. и относился к Могилёвской архиепархии [36, с. 108].

Учитывая то, что город имел высокие темпы развития, в нём всегда была потребность в квалифицированных кадрах. Образовательные пространства в Харбине формировались с 1898 г. Первая российская школа в Маньчжурии была открыта 6 декабря 1898 г. в Харбине, в районе Старый город. Школа состояла из 30 учеников, а первым учителем являлся И. С. Степанов [12, с. 5; 7, с. 356–359].

Главный инженер КВЖД А. И. Югович инициировал постройку гимназии, но в новом здании было открыто Коммерческое училище. Именно в нем в 1922 г. была основана высшая юридическая школа Харбина – юридический факультет [6, с. 5]. Одним из самых престижных высших технических учебных заведений в Харбине был Харбинский политехнический институт, открытый в 1920 г. [41, с. 184]. В этом институте преподавали многие выдающиеся российские учёные, преподаватели, инженеры, оказавшиеся в эмиграции в Северной Маньчжурии [11, с. 800].

#### *Выводы*

Изучение социализации различных пространств в Харбине позволяет лучше понять исторические особенности развития Северного Китая в конце XIX – начале XX в. Изначально центрами притяжения в Харбине были железнодорожные пространства, а в последующие годы их место заняли сакральные, досуговые, образовательные. В результате российской социализации пространства Харбин превратился из узлового центра КВЖД в инновационный город XX в., имеющий высокие темпы роста в Китае. На протяжении всей истории Харбина эти пространства выполняли разные функции и сосредоточивали в себе разные социальные группы. В конце XIX в. территория Северной Маньчжурии была китайской, которой управляли маньчжурские чиновники. Но за несколько лет россиянам удалось социализировать арендованную территорию «под себя».

#### **Список литературы**

1. 周晓倩 [Чжоу, Сяоцян]. 浅谈俄罗斯对哈尔滨的影响 [Анализ влияния русских на Харбин] // 江南文学 [Литература Цзяннани]. – 2011. – № 12. – Р. 210–211.
2. 段洁滨 [Дуан, Цзибин]. 世纪初俄罗斯人在哈尔滨的图书贸易活动和开办的图书馆 [Книжная торговля и библиотеки под управлением русских в Харбине в начале XX века] // 重庆图情研究 [Исследования библиотечного дела Чунцина]. – 2006. – № 4 (7). – Р. 14–22.

3. 王培英 [Ван, Пэйин]. 论俄罗斯文化对哈尔滨的影响 [Влияние русской культуры на Харбин] // 黑龙江教育学院学报 [Журнал Хэлуцзянского педагогического института]. – 2002. – № 14. – Р. 90–96.
4. 王树元 [Ван, Шуюань]. 中东铁路第一位中国工人是他 [Первый китайский рабочий на КВЖД – это был он]. – Режим доступа: [https://m.sohu.com/a/254082839\\_350855/?\\_f=index\\_chan13news\\_99&pvdiv=000115\\_3w\\_a](https://m.sohu.com/a/254082839_350855/?_f=index_chan13news_99&pvdiv=000115_3w_a), свободный. – Заглавие с экрана (дата обращения: 13.06.2021).
5. 邢林池 [Син Линьчи]. 中东铁路：百年东北起点站 [КВЖД: отправная станция Северо-Востока столетней давности] // Eye on history. – 2018. – Р. 23–26.
6. Автономов, Н. П. Юридический факультет в Харбине. Исторический очерк, 1920–1937 гг. / Н. П. Автономов. – Харбин, 1938. – 184 с.
7. Амурский, М. К. К десятилетию открытия начальных народных школ на территории Китайской Восточной железной дороги. 1898–1908 гг. / М. К. Амурский // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. – 1909. – № 8. – С. 356–359.
8. Анерт, Э. Э. Путешествие по Маньчжурии / Э. Э. Анерт. – Санкт-Петербург : Императорская академия наук, 1904. – 566 с.
9. Антропов, О. К. Российская эмиграция в поисках политического объединения (1921–1939 гг.) / О. К. Антропов. – Астрахань : Астраханский ун-т, 2008. – 464 с.
10. Антропов, О. К. Сунгарийский город вне границ: культурная гибридность в условиях трансграничного пространства Харбина / О. К. Антропов, А. Ю. Мещеряков // Каспийский регион: политика, экономика, культура. – 2018. – № 4 (57). – С. 35–41. – DOI: 10.21672/1818-510X-2018-57-4-035-041.
11. Бочарова, З. С. Харбинский политехнический институт – центр российской науки и образования в Китае (1920–1950-е гг.) / З. С. Бочарова, М. В. Кротова // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. – 2019. – № 4 (18). – С. 779–803. – DOI:10.22363/2312-8674-2019-18-4-779-803.
12. В. Б. Образование в Маньчжурии / В. Б. // Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. – 1908. – №1. – С. 4–6.
13. В. Г. К. Город Харбин. Как начался Харбин / В. Г. К. // Политехник. Юбилейный сборник. – 1969. – № 10. – С. 90–100.
14. В. Г. С. Харбин (исторический очерк) / В. Г. С. // Политехник. Юбилейный сборник. – 1969. – № 10. – С. 101–103.
15. Гончаренко, О. Г. Русский Харбин / О. Г. Гончаренко – Москва : Вече, 2009. – 256 с.
16. Енборисов, Г. В. От Урала до Харбина: Оренбургское казачье войско / Г. В. Енборисов. – Москва : Вече, 2014. – 288 с.
17. Капран, И. К. Повседневная жизнь русского населения Харбина, конец XIX в. – 50-е гг. XX в. / И. К. Капран. – Владивосток : Дальневосточный федер. ун-т, 2011. – 202 с.
18. Козловский, Б. Заметки о харбинской жизни / Б. Козловский // Политехник. Юбилейный сборник. – 1969. – № 10. – С. 231–233.
19. Корчагина, О. А. Города-сады Дальнего Востока в начале XX века: Дальний, Порт-Артур, Харбин / О. А. Корчагина // Актуальные проблемы теории и истории искусства. – 2016. – № 6. – С. 668–675.
20. Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида: город / Н. П. Крадин. – Хабаровск : Издатель Хворов А. Ю., 2001. – 352 с.
21. Кротова, М. В. Феномен Харбина как полифоничного города / М. В. Кротова // Historia Provinciae – Журнал региональной истории. – 2019. – № 2 (3). – С. 749–785.
22. Кротова, М. В. Харбин и Санкт-Петербург / М. В. Кротова // Вопросы истории Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства) : сб. науч. тр. – Владивосток : Владивостокский гос. ун-т экономики и сервиса, 2018. – С. 81–80.
23. Лешко, С. С. Русская архитектура в Маньчжурии конец XIX – первая половина XX веков. – Хабаровск : Частная коллекция, 2003. – 176 с.
24. Лукоянов, И. В. «Не отставать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. / И. В. Лукоянов. – Санкт-Петербург : Нестор-История, 2008. – 668 с.
25. Мелихов, Г. В. Белый Харбин: середина 1920-х гг. / Г. В. Мелихов. – Москва : Русский путь, 2003. – 440 с.
26. Мещеряков, А. Ю. Конструирование новых пространств российскими инженерами железнодорожниками на Транссибирской магистрали и КВЖД / А. Ю. Мещеряков // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества : мат-лы Междунар. науч.-практич. конф. – Благовещенск : Благовещенский гос. пед. ун-т, 2021. – С. 78–88. – DOI: 10.48344/BSPU.2021.18.38.098.
27. Мещеряков, А. Ю. Трансграничные города Китая и России: проблема фронтальной типологии / А. Ю. Мещеряков // Россия и Китай: история и перспективы сотрудничества : мат-алы Междунар. науч.-практич. конф. – Благовещенск : Благовещенский гос. пед. ун-т, 2018. – С. 150–157.
28. Мещеряков, А. Ю. Фронтальный кейс русского инженера КВЖД: письма Г. С. Москвитина (1898–1901) / А. Ю. Мещеряков // Журнал фронтальных исследований. – 2019. – № 4–1(16). – С. 172–197. – DOI: 10.24411/2500-0225-2019-10033.
29. Мещеряков, А. Ю. Особенности российской колонизации Маньчжурского края в конце XIX – начале XX в. / А. Ю. Мещеряков, О. К. Антропов // Манускрипт. – 2019. – № 4 (12). – С. 35–40. – DOI: 10.30853/manuscript.2019.4.6.

30. Мещеряков, А. Ю. Русская диаспора на китайской земле: вариант культурной гибридности / А. Ю. Мещеряков, О. К. Антропов // Журнал фронтальных исследований. – 2017. – № 2. – С. 30–58.
31. Козыренко, Н. Е. Градостроительное наследие Харбина / Н. Е. Козыренко, Хунаэй Ян, А. Иванова. – Хабаровск: Тихоокеанский гос. ун-т, 2005. – 205 с.
32. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге / Министерство путей сообщения; под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова и инженера А. Ф. Здыарского. – Санкт-Петербург: Т-во Художественной печати, 1900. – 600 с.
33. Путеводитель по Китайской Восточной железной дороге. – Санкт-Петербург: Т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1906. – 63 с.
34. Рар, Г. Зарубежная Россия / Г. Рар // Диалог. – 1991. – № 18. – С. 22.
35. Родионова, К. И. Католики в Маньчжурии: взгляд из Польши / К. И. Родионова // Общество: философия, история, культура. – 2019. – № 12. – С. 136–142.
36. Родионова, К. И. Католические учебные заведения в Маньчжурии / К. И. Родионова // Клио. – 2019. – № 1 (145). – С. 108–111.
37. Сад-ресторан // Восхождение Азии. – 1938. – № 1916. – С. 3.
38. Сердюк, М. Б. Религиозная жизнь Харбина: Католики / М. Б. Сердюк, К. И. Родионова // Вопросы истории Китайско-Восточной железной дороги и города Харбина (120-летие строительства). – Владивосток: Владивостокский гос. ун-т экономики и сервиса, 2018. – С. 122–127.
39. Сибирские вести о Сибирской железной дороге // Железнодорожное дело. – 1891. – № 3–4. – С. 144–145.
40. Хисамутдинов, А. А. Русские волны на Пасифике: из России через Китай, Корею и Японию в Новый Свет / А. А. Хисамутдинов. – Пекин; Владивосток: Рубеж, 2013. – 639 с.
41. Хисамутдинов, А. А. А. А. Шелков – первый директор Харбинского политехнического института (к 100-летию со дня открытия ВУЗа) / А. А. Хисамутдинов, Н. В. Хисамутдинова // Профессиональное образование в России и за рубежом. – 2020. – № 3 (39). – С. 183–191.
42. Хисамутдинов, А. А. Путеводитель по Новому городу. – Владивосток: Дальневосточный федер. ун-т, 2019. – 97 с.
43. Хобта, А. В. Вагоны-церкви Транссибирской магистрали (конец XIX – начало XX вв.) / А. В. Хобта // Культура. Наука. Образование. – 2013. – № 2 (27). – С. 55–68.
44. Шрейдер, Д. И. Наш Дальний Восток / Д. И. Шрейдер. – Санкт-Петербург: Издание А. Ф. Девриена, 1897. – 468 с.
45. Щеболева, Е. Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм / Е. Г. Щеболева // Градостроительство России середины XIX – начала XX века / под ред. Е. И. Кириченко. – Москва: Прогресс-Традиция, 2003. – Кн. 2. – С. 470–506.
46. Якушенков, С. Н. На границе тучи ходят хмуро, край суровый тишиной объят. Часть 2 / С. Н. Якушенков // Журнал фронтальных исследований. – 2017. – № 1 (5). – С. 8–36.
47. Beveridge, A. The Russian advance / A. Beveridge. – New York; London: Harper & Brothers, 1904. – 486 p.
48. Denison, E. Ultra-modernism: architecture and modernity in Manchuria / E. Denison, G. Ren. – Hong Kong: Hong Kong University Press, 2016. – 148 p.
49. Entangled Histories: The Transcultural Past of Northeast China / ed. D. Ben-Canaan, F. Grüner, I. Prodöhl. – Heidelberg; New York; London: Springer International Publ., 2014. – 238 p. – DOI: 10.1007/978-3-319-02048-8.
50. Manchester, L. Fusing Russian Nationalism with Soviet Patriotism: Changing Conceptions of Homeland and the Mass Repatriation of Manchurian Russians after Stalin's Death / L. Manchester // Kritika. – 2019. – № 3 (20). – P. 529–558.
51. Wolff, D. To the Harbin Station: the liberal alternative in Russian Manchuria, 1898–1914 / D. Wolff. – Stanford, Calif: Stanford University Press, 1999. – 255 p.

#### References

1. Zhou, Xiaoqian. Analysis of the influence of Russians on Harbin. *The Literature of Jiangnan*, 2011, no. 12, pp. 210–211.
2. Duan, Jiebin. Book trade and libraries opened by Russians in Harbin at the beginning of the century. *Chongqing Library Research*, 2006, no. 4 (7), pp. 14–22.
3. Wang, Peiyong. On the influence of Russian culture on Harbin. *Journal of Heilongjiang Institute of Education*, 2002, no. 14, pp. 90–96.
4. Wang, Shuyuan. He was the first Chinese worker on the Middle East Railway. Available at: [https://m.sohu.com/a/254082839\\_350855/?\\_f=index\\_chan13news\\_99&pvid=000115\\_3w\\_a](https://m.sohu.com/a/254082839_350855/?_f=index_chan13news_99&pvid=000115_3w_a) (accessed: 13 June 2021).
5. Xing, Linchi. Middle East Railway: Northeast starting point for a century. *Eye on history*, 2018, pp. 23–26.
6. Avtonomov, N. P. *Yuridicheskiy fakultet v Kharbine. Istoricheskiy ocherk, 1920–1937 gg.* [Law School in Harbin. Historical sketch, 1920–1937]. Harbin, 1938, 184 p.
7. Amurskiy, M. K. K desyatiletiyu otkrytiya nachalnykh narodnykh shkol na territorii Kitayskoy Vostochnoy zheleznoj dorogi. 1898–1908 gg. [To the tenth anniversary of opening of folk elementary schools on the territory of Chinese Eastern line. 1898–1908]. *Zheleznodorozhnaya zhizn na Dalnem Vostoke* [Railway life in Far East]. 1909, no. 8, pp. 356–359.
8. Anert, E. E. *Puteshestvie po Manchzhurii* [Journey to Manchuria]. St. Petersburg, Typography of the Imperial Academy of Sciences, 1904, 566 p.

9. Antropov, O. K. *Rossiyskaya emigratsiya v poiskakh politicheskogo obedineniya (1921–1939 gg.)* [Russian emigration in search of political unification (1921–1939)]. Astrakhan, Astrakhan State University, 2008, 464 p.
10. Antropov, O. K., Mescheryakov, A. Yu. *Sungariyskiy gorod vne granits: kulturnaya gibridnost v usloviyakh transgranichnogo prostranstva Kharbina* [Suganary city out of border: cultural hybridity under the conditions of trans-boundar space Harbin]. *Kaspiyskiy region: politika, ekonomika, kultura* [The Caspian Region: Politics, Economics, Culture], 2018, no. 4 (57), pp. 35–41. DOI: 10.21672/1818-510X-2018-57-4-035-041.
11. Bocharova, Z. S., Krotova, M. V. *Kharbinskiy politehnicheskiy institut – tsentr rossiyskoy nauki i obrazovaniya v Kitae (1920–1950-e gg.)* [The Harbin Polytechnic Institute as a center of Russian science and education in China (1920–1950s)]. *Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya "Istoriya Rossii"* [Bulletin of Peoples' Friendship University of Russia. Series "History of Russia"], 2019, no. 4 (18), pp. 779–803. DOI: 10.22363/2312-8674-2019-18-4-779-803.
12. V. B. *Obrazovanie v Manchzhurii* [Education in Manchuria]. *Zheleznodorozhnaya zhizn na Dalnem Vostoke* [Railway Life in the Far East], 1908, no. 1, pp. 4–6.
13. V. G. K. *Gorod Harbin. Kak nachalsya Kharbin* [Harbin city. How Harbin was beging]. *Politekhnik. Yubileynyy sbornik* [Polytechnic. Anniversary collection], 1969, no. 10, pp. 90–100.
14. V. G. S. *Kharbin (istoricheskij ocherk)* [Harbin (historical sketch)]. *Politekhnik. Yubileynyy sbornik* [Polytechnic. Anniversary collection], 1969, no. 10, pp. 101–103.
15. Goncharenko, O. G. *Russkiy Kharbin* [Russian Harbin]. Moscow, Veche Publ. House, 2009, 256 p.
16. Enboriosov, G. V. *Ot Urala do Kharbina: Orenburgskoe kazache voysko* [From the Urals to Harbin: The Orenburg Cossack Host]. Moscow, VechePubl. House, 2014, 288 p.
17. Kapran, I. K. *Povsednevnyaya zhizn russkogo naseleniya Kharbina, konets XIX v. – 50-e gg. XX v.* [Everyday life of the Russian population of Harbin, late XIX – 50s of XX]. Vladivostok, Far Eastern Federal University Publ. House, 2011, 202 p.
18. Kozlovsky, B. *Zametki o harbinskoy zhizni* [Notes on Harbin life]. *Politekhnik. Yubileynyy sbornik* [Polytechnic. Anniversary collection], 1969, no. 10, pp. 231–233.
19. Korchagina, O. A. *Goroda-sady Dalnego Vostoka v nachale XX veka: Dalniy, Port-Artur, Kharbin* [Garden Cities of the Far East in the early 20th century: Dalny, Port Arthur, Harbin]. *Aktualnye problemy teorii i istorii iskusstva* [Actual problems of art theory and history], 2016, no. 6, pp. 668–675.
20. Kradin, N. P. *Kharbin – russkaya Atlantida* [Harbin – Russian Atlantis]. Khabarovsk, Publisher Khvorov A. Yu., 2001, 352 p.
21. Krotova, M. V. *The phenomenon of Harbin as a polyphonic city* [The phenomenon of Harbin as a polyphonic city]. *Historia Provinciae – Zhurnal regionalnoy istorii* [Historia Provinciae – Journal of Regional History], 2019, no. 2 (3), pp. 749–785.
22. Krotova, M. V. *Kharbin i Sankt-Peterburg* [Harbin and Sankt-Petersburg]. *Voprosy istorii Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi i goroda Kharbina (120-letie stroitelstva)* [History questions of Chinese Eastern line and Harbin city (120th anniversary of building)]. Vladivostok, Vladivostok State University of Economics and Service Publ. House, 2018, pp. 81–80.
23. Levoshko, S. S. *Russkaya arhitektura v Manchzhurii, konets XIX – pervaya polovina XX vekov* [Russian architecture in Manchuria late 19th – first half of 20th centuries]. Khabarovsk, Chastnaya kollektsiya Publ. House, 2003, 176 p.
24. Lukoyanov, I. B. *"Ne otstavat ot derzhav...": Rossiya na Dalnem Vostoke v konce XIX – nachale XX vv.* ["Keeping up with the Powers...": Russia in the Far East in the late 19th and early 20th centuries]. St. Petersburg, Nestor-Istoriya Publ. House, 2008, 668 p.
25. Melikhov, G. V. *Belyy Kharbin: seredina 1920-kh* [White Harbin: the middle of 1920s]. Moscow, Russkiy put Publ. House, 2003, 440 p.
26. Meshcheryakov, A. Yu. *Konstruirovaniye novykh prostranstv rossiyskimi inzhenerami zheleznodorozhnikami na Transsibirskoy magistrali i KVZhD* [Construction of new spaces by Russian railway engineers on the Trans-Siberian Railway and CEL]. *Rossiya i Kitay: istoriya i perspektivy sotrudnichestva* [Russia and China: History and Prospects of Cooperation]. Blagoveshchensk, Blagoveshchenskiy State Pedagogical University Publ. House, 2021, pp. 78–88. DOI: 10.48344/BSPU.2021.18.38.098.
27. Meshcheryakov, A. Yu. *Transgranichnye goroda Kitaya i Rossii: problema frontirnoy tipologii* [Transboundary Cities of China and Russia: the Problem of Frontier Typology]. *Rossiya i Kitay: istoriya i perspektivy sotrudnichestva* [Russia and China: History and Prospects of Cooperation]. Blagoveshchensk, Blagoveshchenskiy State Pedagogical University Publ. House, 2018, pp. 150–157.
28. Mescheryakov, A. Yu. *Frontirnyy keys russkogo inzhenera KVZhD: pisma G. S. Moskvitina (1898–1901)* [Frontier Case of the Russian Engineer of the CEL: Letters of G. S. Moskvitin (1898–1901)]. *Zhurnal frontirnykh issledovaniy* [Journal of Frontier Studies], 2019, no. 4–1 (16), pp. 172–197.
29. Meshcheryakov, A. Yu., Antropov, O. K. *Osobennosti rossiyskoy kolonizatsii Manchzhurskogo kraya v kontse XIX – nachale XX v.* [Peculiarities of Russian colonization of Manchuria in the late XIX – early XX century]. *Manuskript* [Manuscript], 2019, no. 4 (12), pp. 35–40. DOI: 10.30853/manuskript.2019.4.6.
30. Meshcheryakov, A. Yu., Antropov, O. K. *Russkaya diaspora na kitayskoy zemle: variant kulturnoy gibridnosti* [The Russian diaspora on Chinese soil: a variant of cultural hybridity]. *Zhurnal frontirnykh issledovaniy* [Journal of Frontier Studies], 2017, no. 2, pp. 30–58.
31. Kozyrenko, N. E., Khunaei, Yang, Ivanova, A. *Gradostroitelnoe nasledie Kharbina* [Harbin's urban heritage]. Khabarovsk, Pacific State University Publ. House, 2005, 205 p.



32. *Putevoditel po Velikoy Sibirskoy zheleznoy doroge* [Guidebook to the Great Siberian Railway]. Partnership for Artistic Print Publ. House, 1900, 600 p.
33. *Putevoditel po Kitayskoy-Vostochnoy zheleznoy doroge* [Guidebook to Chinese Eastern Railway]. St. Petersburg, Partnership R. Golike and A. Vilborg Publ. House, 1906, 63 p.
34. Rakhr, G. Zarubezhnaya Rossiya [Foreign Russia]. *Dialog* [Dialogue], 1991, no. 18, p. 22.
35. Rodionova, K. I. Katoliki v Manchzhurii: vzglyad iz Polshi [Catholics in Manchuria: A View from Poland]. *Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kultura* [Society: Philosophy, History, Culture], 2019, no. 12, pp. 136–142.
36. Rodionova, K. I. Katolicheskie uchebnye zavedeniya v Man'chzhurii [Catholic Educational Institutions in Manchuria]. *Klio* [Clio], 2019, no. 1 (145), pp. 108–111.
37. Sad-restoran [Garden restaurant]. *Voshozhdenie Azii* [Asia's Ascent], 1938, no. 1916, p. 3.
38. Serdyuk, M. B., Rodionova, K. I. Religioznaya zhizn Khabina: Katoliki [Religious life in Harbin: Catholics]. *Voprosy istorii Kitaysko-Vostochnoy zheleznoy dorogi i goroda Khabina (120-letie stroitelstva)* [History issues of Chinese Eastern Railway and the city of Harbin (120th anniversary of construction)]. Vladivostok, Vladivostok State University of Economics and Service Publ. House, 2018, pp. 122–127.
39. Sibirskie vesti o Sibirskoy zheleznoy doroge [Siberian news about the Siberian railway]. *Zheleznodorozhnoe delo* [Railway business], 1891, no. 3–4, pp. 144–145.
40. Khisamutdinov, A. A. *Russkie volny na Pasifike: iz Rossii cherez Kitay, Koreyu i Yaponiyu v Novyy Svet* [Russian waves on the Pacific: from Russia through China, Korea and Japan to the New World]. Beijing, Vladivostok, Rubezh, 2013, 639 p.
41. Khisamutdinov, A. A., Khisamutdinova, N. V. A. A. Shchelkov – pervyy direktor Khabinskogo politekhnicheskogo instituta (k 100-letiyu so dnya otkrytiya VUZa) [A. A. Shchelkov – the first director of Harbin Polytechnic Institute (to the 100th anniversary of the university)]. *Professionalnoe obrazovanie v Rossii i za rubezhom* [Professional Education in Russia and abroad], 2020, no. 3 (39), pp. 183–191.
42. Khisamutdinov, A. A. *Putevoditel po Novomu gorodu* [Guide to the New City]. Vladivostok, Far Eastern Federal University Publ. House, 2019, 97 p.
43. Khobta, A. B. Vagony-tserkvi Transsibirskoy magistrali (konets XIX – nachalo XX vv.) [Wagon-churches on the Trans-Siberian Railway (late 19th – early 20th centuries)]. *Kultura. Nauka. Obrazovanie* [Culture. Science. Education], 2013, no. 2 (27), pp. 55–68.
44. Shrader, D. I. *Nash Dalniy Vostok* [Our Far East]. St. Petersburg, Edition A. F. Devrien, 1897, 468 p.
45. Shcheboleva, E. G. Ansambl zheleznoy dorogi kak novyy gradostroitelnyy organism [Ensemble of the railway as a new town-planning organism]. *Gradostroitelstvo Rossii sereдины XIX – nachala XX veka* [Town planning of Russia Middle XX - early twentieth century]. Ed. by E. I. Kirichenko. Moscow, Progress-Traditsiya Publ. House, 2003, pp. 470–506.
46. Yakushenkov, S. N. Na granitse tuchi khodyat khmuro, kray surovyy tishinoy obyat. Chast 2 [Gloomy clouds cover the border – the stern land is enveloped in silence. Part 2]. *Zhurnal frontimnykh issledovaniy* [Journal of Frontier Studies], 2017, no. 1 (5), pp. 8–36.
47. Beveridge, A. *The Russian advance*. New York, London, Harper & Brothers Publ. House, 1904, 486 p.
48. Denison, E., Ren, G. *Ultra-modernism: architecture and modernity in Manchuria*. Hong Kong, Hong Kong University Press, 2016, 148 p.
49. *Entangled Histories: The Transcultural Past of Northeast China*. Cham, Heidelberg, New York, Dordrecht, London, Springer International Publ., 2014, 238 p. DOI: 10.1007/978-3-319-02048-8.
50. Manchester, L. Fusing Russian Nationalism with Soviet Patriotism: Changing Conceptions of Homeland and the Mass Repatriation of Manchurian Russians after Stalin's Death. *Kritika*, 2019, no. 3 (20), pp. 529–558.
51. Wolff, D. *To the Harbin Station: the liberal alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*. Stanford, Calif, Stanford University Press, 1999, 255 p.