

## Советская реформа школы на КВЖД (вторая половина 1920-х гг.)

**Светлана Борисовна Белоглазова,**

кандидат исторических наук, доцент, старший научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН, Владивосток.  
E-mail: beloglazov1@yandex.ru

Статья посвящена слабо изученному в отечественной историографии аспекту истории русских школ в ближнем зарубежье — советской школьной реформе на КВЖД. Ретроспективная рефлексия по поводу итогов современной реформы образования в РФ и дискуссии о перспективе российско-китайского взаимодействия актуализируют обращение к выбранной теме исследования. В научный оборот вводятся новые материалы из ведомственных изданий КВЖД. Впервые в отечественной историографии показана связь между реформой единой школы графа П.Н. Игнатьева, начатой в дореволюционный период и продолженной на КВЖД в 1917—1923 гг., и советской реформой единой трудовой школы, завершённой на линии дороги во второй половине 1920-х гг. Чертой, отличавшей советскую школьную реформу от преобразований предшествующего периода, являлась тесная связь учебно-воспитательного процесса с идеологией и политикой. При этом реформа на КВЖД коррелировалась с реформой единой трудовой школы, чтобы интегрировать ведомственные школы в образовательное пространство СССР и сформировать новую (советскую) идентичность. Комплекс мер по изменению сети ведомственных школ был реализован на линии КВЖД в довольно сжатые сроки и завершился введением единого типа образовательного учреждения, ростом численности ведомственных школ и контингента учащихся. Трансформация учебно-воспитательного процесса основывалась на новых принципах воспитания и формах повседневной практики, принятых в советских школах и адаптирующих учеников к современной социально-политической реальности. Вследствие соперничества СССР и Китая за обладание КВЖД система ведомственных школ функционировала в условиях нарастающего административного давления с китайской стороны и сокращения объёмов влияния советской администрации, что привело к свёртыванию реформы. Прямым следствием политических манифестаций китайского правительства стало перераспределение материальных ресурсов школьного строительства, сопровождавшееся нарушением прав русских детей — поданных СССР — на получение образования.

**Ключевые слова:** Китай, Маньчжурия, СССР, КВЖД, образовательная политика, реформа, школа.

**The Soviet school reform on the CER (the second half of the 1920s).**

**Svetlana Beloglazova**, Institute of History, Archaeology and Ethnography of the Peoples of the Far East, FEB RAS, Vladivostok, Russia. E-mail: beloglazov1@yandex.ru.

This article is devoted to the poorly studied in Russian historiography aspect of the history of Russian schools in the near abroad — the Soviet school reform on the CER. The retrospective reflection in connection with the results of the contemporary educational reform in Russia and discussions about the future of Russian-Chinese cooperation keep the research topic up to date. New materials from the departmental editions of the Chinese Eastern Railway are introduced into the scientific discourse. For the first time in the national historiography, the relationship is shown between the reform of the united school of the count P.N. Ignatyev, which had been launched during the prerevolutionary period and was continued on the CER in 1917–1923, and the Soviet reform of the united labour school, completed along the line of the road in the second half of the 1920s. A close connection between the teaching and educational process, ideology and politics was a distinctive feature of the Soviet school reform in comparison with the transformations of the previous period. At the same time, the school reform on the CER was correlated with the reform of the united labour school with the aim of integrating departmental schools in the educational space of the USSR and setting the formation of a new (Soviet) identity. The full range of measures for changing the network of departmental schools was implemented on the line of the CER in a very short time and finished with the introduction of a single type of the educational institution, the increase of departmental schools and pupils. The transformation of the educational process was based on new principles of training and forms of everyday practice adopted in Soviet schools and adapting pupils to a new socio-political reality. Due to the rivalry between the USSR and China for the possession of the CER, the system of departmental schools functioned in conditions of increasing administrative pressure from the Chinese side and the decline in influence of the Soviet administration, which led to the setback of the reform. A direct consequence of the political manifestations of the Chinese government was the redistribution of material resources of the school building accompanied by violation of rights of Russian children to get education who were the citizens of the USSR.

**Keywords:** China, Manchuria, USSR, CER, education policy, reform, school.

Образование является важным фактором формирования национально-культурной и гражданской идентичности, основным источником социализации личности и развития человеческого капитала. Набирающая силу ретроспективная рефлексия по поводу итогов современной реформы образования усиливает интерес общественности, экспертов, педагогов и части современной политической элиты к переосмыслению исторического феномена советской школы, актуализирует на современном переломном этапе развития российского общества обращение к историческому

опыту реформ национальной системы образования. Система русского образования, созданная в ближнем зарубежье на линии КВЖД в Маньчжурии, являлась частью образовательного пространства Российской империи, функционировавшего в инокультурной и иноэтнической среде. В рассматриваемый период она утратила гомогенность, расколовшись на эмигрантские и советские школы. В современной исследовательской традиции история русских учебных заведений периода 1920-х гг. в Маньчжурии позиционируется как составная часть истории восточной ветви российской эмиграции. При этом авторы делают упор на ведущую роль эмигрантских школ в трансляции национально-культурной идентичности, уделяя именно им преимущественное внимание, тогда как советский сегмент системы образования на КВЖД занимает в общем объёме таких работ довольно скромное место. Показательными в этом отношении являются опубликованные в последнее десятилетие исследования О.И. Еропкиной [4], О.А. Косиновой [7], И.В. Потаповой [11, с. 78—81, 83—87], китайской исследовательницы Чэ Чуньинь [17, с. 21—23] и коллективная монография по проблемам освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии в XVII — первой половине XX в., включающая раздел по истории русских школ в Маньчжурии [18, с. 239—242].

Основной источниковой базой данной статьи являются ведомственные издания КВЖД, материалы которых слабо востребованы в трудах по истории образования рассматриваемого периода в Маньчжурии. Извлечённые из них сведения современны происходившим событиям, зафиксированы лицами, непосредственно причастными к реформе, и поэтому имеют важную информационную ценность. Ставится задача проанализировать основные направления советской реформы системы образования на КВЖД, показать её связь с предшествующим периодом.

Изменения в системе ведомственных школ начались во время образовательной реформы П.Н. Игнатъева в 1915—1916 гг. Целью данной реформы являлось введение взамен школ старого типа новой унифицированной модели образования — единой школы в составе I и II ступеней [10, с. 4]. По данным руководителя Учебного отдела КВЖД Н.В. Борзова, первыми итогами реформы стало преобразование 14 ведомственных училищ в школы повышенного типа, соответствующие I ступени единой школы; к началу 1917 г. их число достигло 22 [ГАИО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 739. Л. 31—32; 8, с. 17]. После Февральской революции реформа единой школы на КВЖД была продолжена. Начались первые опыты по соединению обучения с трудовым воспитанием и введению школьного самоуправления, менявшего старый иерархический принцип управления [8, с. 17—18]. С сентября 1917 г. в учебных заведениях на линии дороги стали заниматься по утверждённому 17 августа 1916 г. министерством П.Н. Игнатъева программам высших начальных училищ и «Временным примерным программам начальных школ Китайской Восточной и Уссурийской железных дорог с четырёхгодичным курсом обучения» [ГАХК. НСБ. Ед. хр. 2303. Л. 1—61], разработанным Учебным Отделом Общества Распространения Технических Знаний, принципиально отличавшимся от действовавших с 1897 г. в России учебных курсов. Тради-

ционная предметная группировка учебного материала заменялась распределением его по четырём комплексам: 1) физика и химия, 2) земледелие, 3) ботаника, 4) зоология [ГАХК. НСБ. Ед. хр. 2303. Л. 14—31]. «Закон Божий» позиционировался как дисциплина по выбору: по заявлениям родителей ученики освобождались от его изучения [ГАХК. НСБ. Ед. хр. 2303. Л. 61].

Реформа единой школы касалась только подведомственных КВЖД школ. Школы Харбинского общественного самоуправления и частные учебные заведения продолжали работать в автономном режиме и выдавали аттестаты зрелости на основаниях, действовавших до 1917 г. Именно в таких школах из дореволюционной эпохи, воспринимавшихся в общественном сознании как оазис русской культуры, эмигранты предпочитали учить своих детей.

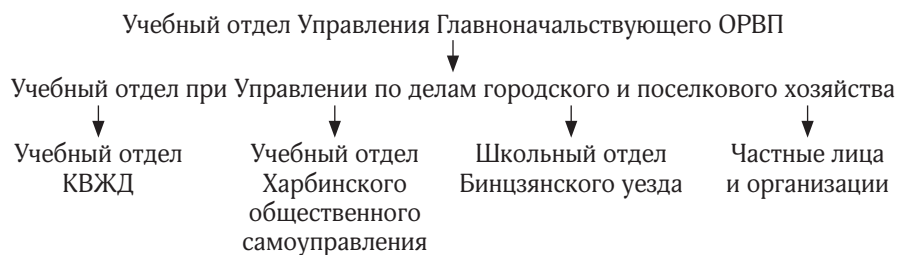
В 1920 г. указом президента Китайской Республики Сюй Шичана для подданных Российской империи отменялось право экстерриториальности; полоса отчуждения КВЖД вошла в состав Особого района Восточных провинций (ОРВП) — на неё распространилась власть китайской администрации. Вслед за этим китайское правительство заявило о своих правах на КВЖД, настаивая на «справедливом разделении» руководящих должностей между китайцами и русскими. Вопрос о том, кто будет владеть КВЖД, приобретал принципиальное значение. Приход китайцев в руководящие звенья изменил расстановку сил в правлении КВЖД, что позволило администрации ОРВП через своих агентов влиять на систему образования на линии дороги, в частности открывать за счёт бюджета КВЖД и Харбинского муниципалитета китайские учебные заведения. В 1923 г. на средства КВЖД были открыты две китайские школы, через год их стало десять [15, с. 39].

Ведомственные школы дороги становились основным источником подготовки кадров из среды местного русского и китайского населения, а соперничество за обладание железной дорогой побуждало русскую администрацию во главе с Б.В. Остроумовым принимать меры, купировавшие политику постепенной «китаизации» КВЖД, в т.ч. и в сфере образования. С этой целью была активирована деятельность по расширению сети ведомственных школ. В 1923 г. в ведение Учебного отдела КВЖД вошли 49 начальных школ (I степени) и 22 средние школы (II и III степени) — всего 71 школа, где получали образование около 10 тыс. детей [8, с. 20]. В 1921—1923 гг. провели работу по адаптации учебных программ к единой школе. С переходом на «Временные программы...» выяснилось, что предложенный в них способ изложения учебного материала оказался довольно сложным для применения в учебной практике. В школах единого типа не было единых требований к преподаванию дисциплин, отсутствовала преемственность в содержании учебного материала между школами I и II ступеней [8, с. 18]. Всё это противоречило сути единой школы. Составление согласованных между собой программ для школ I и II ступеней закончили в 1921 г., затем началась работа по составлению и согласованию с ними программ для школ III ступени.

Урегулирование финансовой деятельности дороги позволило полностью оплачивать по смете Земельного и Учебного отделов КВЖД содержание 66 железнодорожных и поселковых школ [8, с. 20], или почти 93%

ведомственной сети. Бюджет частных школ, подведомственных дороге, составляла плата за обучение и субсидии от поселковых правлений, культурно-просветительских организаций или правления КВЖД. Субсидию от КВЖД получали также три вуза, не входившие в ведомственную сеть: Русско-китайский политехникум, Юридический факультет и Высшая медицинская школа. Рассматривался вопрос о передаче Учебному отделу частных гимназий Я.А. Дризуля и М.А. Оксаковской. Передача не состоялась, но эта попытка отражает стремление русской администрации расширить учебную сеть и номенклатуру специальностей. Таким образом, ещё до установления на КВЖД совместного управления русская администрация стала переходить к единому типу образовательного учреждения и сумела сформировать независимую от китайской администрации ОРВП сеть ведомственных школ.

Переход дороги в совместное советско-китайское управление (окт. 1924) усилил политические позиции Китая. В декабре 1924 г. Главногоначальствующий ОРВП генерал Чжу Циньлан ввёл новую систему руководства учебными заведениями, расширяющую контроль китайской администрации над школами на КВЖД [16, с. 202]:



Русские школы получили статус *учебных заведений иностранных резидентов*. Для внесения изменений в учебные программы или в систему управления, приёма экстернов, открытия или закрытия школ требовалось согласование Учебного отдела при Управлении по делам городского и поселкового хозяйства. При этом советская администрация дороги и Учебный отдел КВЖД сохраняли за собой право оперативного управления сетью подведомственных им школ и свободу действий по реализации политики советского государства в сфере образования на КВЖД. Советскому управляющему КВЖД подчинялись Комитет образовательных учреждений (КОУ) и Комитет по делам высших образовательных и специального типа учебных заведений, которые наблюдали за общим состоянием дел в учебных заведениях, пользовавшихся субсидиями или получавших поддержку от дороги в виде бесплатного помещения, отопления, освещения и т.п. Все постановления комитетов вступали в силу после их установления советским управляющим КВЖД, который утверждал председателя первого комитета и назначал председателя второго. Вопросы организационной и учебно-воспитательной работы решались на совместных заседаниях обоих комитетов под председательством управляющего дорогой или его заместителя. Учебный отдел КВЖД, являясь исполнительным и распорядительным органом

КОУ, непосредственно заведовал образовательными учреждениями, содержащимися на средства КВЖД, и наблюдал за общим состоянием дел в учебных заведениях, пользующихся её субсидиями. Районные школьные комитеты (РШК), число которых соответствовало числу участков на КВЖД, контролировали исполнение решений КОУ учебными заведениями, расположенными на участках Службы пути.

Приход советской администрации сопровождался сменой руководящего состава на линии дороги. Вместо Н.В. Борзова, возглавлявшего Учебный отдел КВЖД с 1906 г., назначили независимо настроенного по отношению к советской власти сменевеховца Н.В. Устрялова. Законодательной основой советской школьной реформы стал декрет ВЦИК от 16 октября 1918 г., утвердивший «Положение о единой трудовой школе РСФСР» и «Основные принципы единой трудовой школы РСФСР». Реформирование ведомственных учебных заведений на КВЖД коррелировалось с реформой единой трудовой школы в СССР. Это стало одним из приоритетных направлений советского модернизационного проекта.

В соответствии с идеологической установкой ВКП(б) Китай и китайский пролетариат рассматривались как потенциальные партнёры СССР в борьбе за мировую революцию. Поэтому при формировании политики относительно подведомственной ей части образовательного потенциала советская администрация КВЖД руководствовалась принципом национального равноправия. Граждане СССР и Китая могли обучать и воспитывать детей в соответствии с законами своих стран, русские и китайские дети имели равные права на получение образования, китайские власти были полномочны осуществлять общий надзор за деятельностью всех учебных заведений на КВЖД [15, с. 38].

Реформа сопровождалась расширением сети ведомственных школ и модернизацией их материально-технической базы. При первом советском управляющем КВЖД А.Н. Иванове для этой цели выделили в 1925 и 1926 гг. «невиданный ещё на дороге» кредит на сумму 25 000 и 23 807 руб. соответственно. Школы II ступени получили целевое финансирование для переоборудования химических и физических лабораторий в размере 900 руб. на школу; на переоборудование естественно-исторических кабинетов 34 школам I ступени выделили по 200 руб., а школам II ступени — по 300 руб. [15, с. 28]. Часть средств направили на модернизацию школьных мастерских для обучения столярному, слесарному и картонажно-переплётному ремеслу, выпиливанию и выжиганию по дереву. Развитие получили пришкольные садово-огородные участки и приусадебные хозяйства, где школьники овладевали агротехническими и специальными ботаническими знаниями и научными методами ведения сельского хозяйства.

На 1 января 1926 г. ведомственная сеть включала 102 учебных заведения общего и профессионального образования с 13 814 учащимися [13, с. 312—314], в том числе 76 русских школ I, II и III ступеней (52, 19 и 5), 17 китайских школ, 7 профессиональных школ и 2 вуза. Для удовлетворения потребности в образовании детей из семей русских и китайских железнодорожных служащих, проживавших на отдалённых разъездах,

на линии дороги открыли 8 общежитий на 344 пансионера [15, с. 27]. Однако из-за отсутствия данных о численности русских и китайских пансионеров определить их соотношение по национальному признаку не представляется возможным.

По сравнению с 1925 г. смета школьного строительства в 1926 г. увеличилась на 60% [15, с. 36]. Из 93 общеобразовательных школ КВЖД оплачивала содержание 66 учебных заведений (54%), из них китайских школ — 25 и русских — 41. При этом 46% русских школ сами формировали свои бюджеты, основу которых составляла плата учащихся за обучение и дотация от Учебного отдела КВЖД на коммунальные услуги.

Таким образом, в начале модернизации системы образования на КВЖД наблюдались быстрый темп наращивания сети ведомственных учебных заведений, их финансовая стабилизация и укрепление материальной базы. В сравнении с 1923 г. общая численность ведомственных учебных заведений увеличилась на 44%, численность учащихся — на 38%. Динамика общего образования отражала тенденцию сокращения разрыва между численностью учеников в начальных и средних школах.

Целью первой реформы школы в Советской России провозглашалось воспитание человека новой эпохи, что, в частности, определило тесную связь советской системы образования с идейно-политическим компонентом. Новые идеи транслировались в советскую школу через содержание учебных программ и учебной литературы. Школьные библиотеки КВЖД пополняли советскими учебниками в централизованном порядке. Так, в 1926 г. из Москвы прислали 4 справочных библиотеки для учителей и 45 комплектов учебников [15, с. 27]. Следовательно, учебной литературой из СССР сумели обеспечить 48% ведомственных школ. Факт поставки советских учебников в Маньчжурию важен также для понимания того, по каким программам учились в школах КВЖД. Проведённый в своё время автором данной статьи сравнительный анализ «Временных примерных программ начальных школ Китайской Восточной и Уссурийской железных дорог...» и комплексных программ Наркомпроса 1923 г. показал, что моделью для них послужили учебные программы Игнатъева [1, с. 20—21]. Составители комплексных программ также отказались от предметного принципа подачи материала и сгруппировали его в предметные комплексы: природа и человек, общество, труд. От программ П.Н. Игнатъева (и созданных на их основе учебных программ для школ КВЖД) советские учебные программы отличались включением в естественно-научный цикл обществоведческого и политико-экономического компонента, дающего представление о государственном строе Советской России; марксистской политической экономии и современности; марксистского учения о государстве диктатуры пролетариата и основах экономической политики большевиков. В программах предшественников такая связь была исключена.

В октябре 1924 г. советская администрация упразднила Церковный отдел КВЖД, а с 1 января 1925 г. отменила кредиты на преподавание Закона Божия в ведомственных школах, закрыла церкви при учебных заведениях, отменила утреннюю молитву и вообще какое-либо присутствие РПЦ

в школе [9, с. 161—162]. Атеизм и марксистские идеи в учебных программах становились ключевыми моментами в формировании *новой (советской) идентичности*.

По данным Статистического бюро КВЖД, в 1925—1926 гг. по учебным программам школ СССР занимались в пяти частных русских школах III ступени (9-летках), подведомственных КВЖД и расположенных на станциях Бухэду, Цицикар, Имяньпо, Ханьдаохэцзы и Пограничная [13, с. 313]. В Харбине две неподведомственные Учебному отделу школы работали по программам школ II ступени СССР: 7-классная Смешанная русско-китайская реальная гимназия Г.А. Лас и 8-классная Первая харбинская общественная гимназия, включённые в сеть школ СССР [16, с. 203, 204].

Организация занятий в ведомственных школах по инновационным американским методикам — Дальтон-плану Е. Паркхерст и методу проектов Дж. Дьюи — ориентировала учеников на исследовательские задачи и самостоятельную работу. Методика предлагалась в качестве альтернативы дореволюционной классно-поурочной системе. Первой школой на КВЖД, организовавшей учебный процесс по Дальтон-плану, была школа II ступени им. инженера Юговича в Харбине (бывш. 3-я гимназия) [12, с. 40].

Поощрялось всемерное развитие ученической самодеятельности путём создания различных общественных организаций. Самоуправление, введённое в 1917 г. в ведомственных школах, с 1919 г. было свёрнуто, а Советы школ заменили традиционными педсоветами. В советский период стали вводить формы самоуправления, аналогичные принятым в учебных заведениях СССР: советы народного образования (*СНО*) и ученические комитеты (*учкомы*), которые получили равные права с администрацией и педагогическим советом школы. Поощрялось всемерное развитие ученической самодеятельности путём создания *санитарных комиссий* и разного рода *кружков*. В середине 1920-х гг. они работали во всех школах на линии дороги [15, с. 29].

Постоянно или эпизодически учащиеся выпускали оперативные издания — *стенгазеты, школьные газеты и школьные журналы*: «Красный Октябрь», «Труд и Школа», «К Труд и Знанию», «Наш санитар», «Наш живой уголок», «Ленинские Дни в Школе», «Два года без Ленина», «Как жил и работал Ленин», «Ленин и Октябрь», «Ленин ранен», «Что рассказали школьники о Ленине» и т.п. Тематические материалы таких изданий отражали новую политическую и социальную реальность. Наиболее удачными школьными журналами считались «Наше Эхо» и «Первопуток».

*Школьные кооперативы* базировались на самодеятельности детей и товарном или денежном кредите от действовавших кооперативных организаций. С помощью школьной кооперации учащиеся обеспечивали себя письменными принадлежностями и материалами для ручного труда, реже — учебниками. В 1926 г. кооперативное движение охватило 25—30% от общего числа учащихся на КВЖД, что являлось хорошим показателем для столь короткого срока существования школьной кооперации.

Советская школа вовлекалась в политическую жизнь. Первый съезд российского комсомола Северной Маньчжурии состоялся в марте 1921 г.,



а первая пионерская организация появилась здесь в 1923 г. [11, с. 86]. В советский период *пионерскому движению* старались придать массовый характер. Основной его костяк составляли дети служащих КВЖД, членов ВКП(б) или советских профсоюзов. В 1926 г. пионерская организация на КВЖД насчитывала 3 тыс. участников [9, с. 176], её удельный вес в общей численности учащихся железнодорожных школ составлял около 22%. В пионерском движении участвовал каждый пятый ученик, поэтому считать его в полном смысле массовым нельзя, но идейный потенциал делал его одним из ключевых факторов формирования советской идентичности.

Задачу модернизации материально-технической базы ведомственного образования в полном объёме решить не удалось. Собственными, специально построенными для школьных нужд помещениями, располагали 11% русских школ для граждан СССР. Остальные учебные заведения ещё с дореволюционного времени довольствовались приспособленными под учебный процесс воинскими казармами или арендовали помещения у частных лиц. В условиях дефицита школьных помещений и постоянного притока учащихся ввели занятия в две или в три смены.

Что же касается учебных заведений для китайцев, то ещё в дореволюционный период для них в Квантунской области, Харбине и посёлках на линии КВЖД открыли несколько русско-китайских школ, в которых занимались по программам русских учебных заведений [18, с. 224—227, 237—238]. С переходом полосы отчуждения под китайскую юрисдикцию на КВЖД появились китайские школы, работавшие по планам Министерства народного образования Китая. Новая китайская школа опиралась на естественно-научный цикл, ручной труд, изучение ремёсел технической специальности или другие профуклоны [5, с. 87]. Разделение школы на I и II ступени, введение таких дисциплин, как физика, химия, естествознание и трудовое обучение, делали новую китайскую школу отчасти схожей с русской (советской) моделью общеобразовательной школы. Сходство дополнялось организацией занятий в китайских школах по методу Дж. Дьюи, положенному в основу новой системы воспитания и образования [14, с. 62].

С 1926 г. началось обострение отношений между СССР и Китаем из-за попыток маршала Чжан Цзолина вытеснить СССР и захватить КВЖД. В контекст этой борьбы входило переподчинение китайским властям учебных заведений, подведомственных железной дороге. Националистически настроенная китайская администрация рассматривала новую русскую школу как опасный источник пропаганды коммунистических идей, влиявших на умонастроения китайского населения. 24 августа 1926 г. глава ОРВП генерал Чжан Хуансян упразднил Учебный отдел КВЖД и передал его дела и сметные суммы образованному Управлению народного просвещения ОРВП; 4 сентября китайцы захватили и опечатали помещение Учебного отдела КВЖД [6, с. 2].

Что же касается ответной реакции советского правительства на эти события, то принятые в марте — сентябре 1926 г. решения Политбюро ЦК ВКП(б) защищали в первую очередь экономические интересы государства, но мало способствовали защите интересов советских граждан в сфере образования.

18 марта было принято решение о передаче КВЖД Наркомату путей сообщения, а 13 мая — решение об изъятии части прибыли, принадлежавшей советской стороне, «на общегосударственные нужды СССР». После захвата Учебного отдела КВЖД китайцами на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 7 сентября 1926 г. решили «воздержаться от открытия новых школ» [9, с. 114]. Данное решение фактически остановило школьную реформу.

С декабря 1927 г. управление русскими железнодорожными школами перешло в 4-й отдел Департамента народного просвещения (ДНП). Руководителем этого отдела назначался советский чиновник, подчинявшийся теперь вышестоящему китайскому администратору. Все высшие учебные заведения, включая Русско-китайский политехнический институт и Юридический факультет, перешли в непосредственное ведение Управления Главного начальствующего ОРВП [3, с. 231]. Перераспределение властных полномочий способствовало усилению давления китайской администрации на железнодорожные школы для русских детей. Школьные мероприятия (концерты, спектакли, школьные вечера и собрания, заседания родительского комитета и т.п.) подвергались предварительной цензуре в ДНП за десять дней до начала проведения мероприятия. Переписка осуществлялась только на китайском языке через ДНП, минуя 4-й отдел. Приказами китайского начальника ДНП № 249 и № 421 от 5 февраля и 4 марта 1929 г. вводились правила, регламентирующие организационную жизнь школ, включая порядок и сроки проведения мероприятий. Под контроль китайской администрации была поставлена учебная работа в школах КВЖД, была проведена смена государственной символики [9, с. 125, 126].

Появились диспропорции в распределении финансовых средств для русских и китайских школ. Так, фонд оплаты труда по русским школам в 1926 г. вырос на 20,4%, а по китайским — на 70,4%. Стоимость содержания одного ученика в русских школах I ступени составила 69 руб. 87 коп., в китайских — 77 руб. 53 коп., в русских школах II ступени — 137 руб. 70 коп., в китайских — 272 руб. 25 коп. [15, с. 29, 36]. Официальное объяснение разницы в стоимостном содержании учащихся сводилось к тому, что школьное строительство для детей китайских рабочих и служащих началось в более благоприятных политических условиях, а также объяснялось более дорогой стоимостью китайских учебных пособий и материалов. Последний момент официальной версии воспринят и некоторыми современными исследователями [17, с. 23].

В 1928 г. советская администрация признала тот факт, что для русских детей в 1927—1928 учебном году КВЖД не открыла ни одной новой школы. Прекратилось выделение средств и на ремонт школ. При этом в школах для граждан СССР число учащихся за год увеличилось на 1100 чел. [12, с. 38, 46]. Вследствие дефицита школьных помещений в 1927—1928 учебном году появились случаи отказов в приёме в русские (советские) учебные заведения. По неполным данным в 1927—1928 учебном году в приёме отказали почти двум сотням русских детей [12, с. 40—42]. Русские ученики продолжали заниматься в переполненных классах в две—три смены; стала ощущаться нехватка мастерских ручного труда, спортивных залов, кабинетов

физики и химии. По официальным данным, 70% русских школ оставались в приспособленных помещениях, по размерам, кубатуре и расположению не соответствовавшим санитарно-гигиеническим нормам. Динамика снижения количества подведомственных железной дороге школ после установления фактического контроля над ними китайской администрации ОРВП приведена в следующей таблице, составленной на основании данных ведомственной статистики.

Таблица 1

**Ведомственные учебные заведения во второй половине 1920-х гг.  
(Харбин — станции КВЖД)**

Учебные заведения	Годы		
	1926	1927	1928
по г. Харбину	29	26	16
по станциям на линии КВЖД	73	нет свед.	19
Всего: учебных заведений	102	нет свед.	35

*Источник:* 2, с. 111—115; 3, с. 239—241; 12, с. 46; 13, с. 312—314.

В 1928 г. в распоряжении советской администрации осталось 35 ведомственных школ, или 1/3 часть от некогда принадлежавшей ей сети учебных заведений. В то же время растущий на КВЖД грузооборот требовал постоянного обновления и притока рабочей силы. Имеющиеся в распоряжении советской администрации ведомственные школы уже не восполняли потребности в воспроизводстве собственных квалифицированных специалистов [12, с. 38], это было чревато снижением производительности труда, а следовательно, и снижением доходов, получаемых от эксплуатации дороги. Последнее обстоятельство тревожило советское руководство, т.к. часть полученной от эксплуатации КВЖД советской стороной прибыли направлялась на решение задачи ускорения темпов индустриализации в СССР. В связи с чем советская администрация КВЖД объявила о начале реализации 5-летнего плана школьного строительства для детей железнодорожников — граждан СССР на период 1928—1932 гг. Упорядочение работы ведомственных школ вписывалось в контекст воспроизводства квалифицированной рабочей силы на КВЖД и реализации плановых заданий первой пятилетки в СССР. Однако из-за последовавших военно-политических событий (вооружённого конфликта на КВЖД между СССР и Китаем в 1929 г. и японской оккупации Маньчжурии в сентябре 1931 г.) поставленная задача решена не была.

Таким образом, комплекс мер по реформированию сети ведомственных школ, на практике воплощавший политику Советского государства в сфере образования, был реализован на линии КВЖД в довольно сжатые сроки, в 1924—1926 гг. В этот период был законодательно введён единый тип образовательного учреждения — «единая трудовая школа». Учебно-воспитательный процесс трансформировался на новых принципах воспитания и формах повседневной практики, принятых в советских школах

и адаптирующих учеников к новой социально-политической реальности. Реформа на КВЖД коррелировалась с реформой единой трудовой школы, ведомственные школы интегрировались в образовательное пространство СССР. Число их достигло своего максимума, существенно увеличился и контингент учащихся. В целом образовательная политика советской администрации обеспечила поступательную динамику школьного строительства и стабилизацию финансового положения ведомственных учебных заведений, хотя задача модернизации материально-технической базы железнодорожных школ из-за обострения военно-политической обстановки на КВЖД была решена не полностью.

Советская реформа единой трудовой школы на КВЖД непосредственно связана с реформой единой школы П.Н. Игнатъева (начата в 1915—1916 гг. и продолжена в 1917—1923 гг.). В данном контексте советские комплексные программы можно рассматривать как модифицированные на основе положений «Декларации о единой трудовой школе» и «Временных программ...» П.Н. Игнатъева. Отличительной чертой советской реформы являлась тесная связь учебно-воспитательного процесса с идеологией и политикой, которые трансформировали его содержание по аналогии со школами в СССР с целью формирования новой (советской) идентичности.

Преобразования в системе ведомственных школ осуществлялись на территории другого государства и зависели от военно-политической обстановки, складывавшейся на линии КВЖД. Соперничество между СССР и Китаем за обладание железной дорогой закончилось вытеснением советской стороны, а в сфере образования привело к свёртыванию школьной реформы. КВЖД утрачивала в глазах советского правительства свою актуальность из-за возможной её потери. В 1927—1929 гг. система ведомственных учебных заведений функционировала в условиях нарастающего идеологического и административного давления с китайской стороны, а также существенного снижения влияния советской администрации на школьное строительство на КВЖД. Прямым следствием политических манифестаций китайского руководства явилось перераспределение материальных ресурсов школьного строительства, повлёкшее нарушение прав русских детей, подданных СССР, на получение образования.

#### ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

1. Белоглазова С.Б. Тихоокеанская Россия в контексте социокультурных трансформаций в 20-е годы XX в. // Материалы XXXI Российско-японского симпозиума историков и экономистов ДВО РАН и района Кансай (Япония). 9—10 сентября 2015 г.: сб. ст. Владивосток: Дальнаука, 2016. С. 20—24.
2. Весь Харбин: адресная и справочная книга на 1926 год / ред.-издатель С.Т. Терновский. Харбин, 1926. 534 с.
3. Весь Харбин на 1927 год / ред.-издатель С.Т. Терновский. Харбин, 1927. 417 с.
4. Еропкина О.И. Русская школа в Маньчжурии первой трети XX века: тенденции развития и проблемы: автореф. дис. ... канд. пед. наук. М., 2002. 170 с. //

- LIB.UA-RU.NET: электронная библиотека. URL: <http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont/108124.html> (дата обращения: 20.08.2016).
5. Ершов М.Н. Индустриализация Китая и запросы технического образования // Вестник Маньчжурии. Харбин. 1928. № 7. С. 76—87.
  6. К положению на КВЖД // Вестник Маньчжурии. Харбин. 1926. № 7. С. 1—3.
  7. Косинова О.А. Традиции российского педагогического зарубежья на территории Китая в конце XIX — первой половине XX веков: автореф. дис. ... д-ра. пед. наук. М., 2009. 43 с.
  8. Краткий обзор деятельности Учебного отдела дороги // Экономический вестник Маньчжурии. Харбин. 1923. № 23—24. С. 16—20.
  9. Кротова М.В. СССР и российская эмиграция в Маньчжурии (1920-е — 1950-е гг.): дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2014. 536 с.
  10. Материалы по реформе средней школы: примерные программы и объяснительные записки, изданные по распоряжению г. Министра народного просвещения. Петроград: Сенатская тип., 1915. 553 с.
  11. Потапова И.В. Русская система образования в Маньчжурии. 1898—1945 годы: дис. ... канд. ист. наук. Хабаровск, 2006. 251 с.
  12. Пятилетний план строительства школ для детей железнодорожников — граждан СССР // Вестник Маньчжурии. Харбин. 1928. № 6. С. 38—49.
  13. Статистический ежегодник Экономического Бюро КВЖД. 1926. Харбин: Тип. КВЖД, 1926.
  14. Филиппович К.А. Система народного образования в Китае // Вестник Маньчжурии. Харбин. 1927. № 5. С. 61—71.
  15. Филиппович К. Советские и китайские школы на КВЖД // Вестник Маньчжурии. Харбин. 1926. № 5. С. 27—39.
  16. Харбин—Фуцзянь: торгово-промышленный железнодорожный справочник / под ред. К. Очеретина. Харбин: Изд. Харбинского Коммерческого Агентства «Транспечати» НКПС, 1925.
  17. Чэ Чуньинь. Научно-образовательная и духовно-культурная деятельность российской диаспоры в Китае (1920—1940-е годы): дис. ... канд. ист. наук. Владивосток, 2014. 187 с.
  18. Этнокультурные и социально-экономические проблемы освоения смежных территорий Северо-Восточной Азии: российский Дальний Восток, Северо-Восточный Китай, о. Хоккайдо (Япония) (XVII — первая половина XX в.). Владивосток: Рея, 2013. 256 с.
  19. ГАИО (Гос. арх. Иркутской области).
  20. ГАХК. НСБ (Гос. арх. Хабаровского края. Научно-справочная библиотека). Ед. хр. 2303.

## REFERENCES

1. Beloglazova S.B. Tihookeanskaja Rossija v kontekste sociokul'turnyh transformacij v 20-e gody XX v. [Pacific Russia within the framework of sociocultural transformations in the 1920s of the 20<sup>th</sup> century]. *Materialy XXXI Rossiisko—japonskogo simpoziuma istorikov i yekonomistov DVO RAN i raiona Kansai (Japonija). 9—10 sentjabrja 2015 g.: sbornik statej* [Proceedings of the 31<sup>st</sup> Russian-Japanese symposium of historians and economists of the FEB RAS and the Kansai region (Japan). September 9—10, 2015]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2016, pp. 20—24. (In Russ.)
2. *Ves' Harbin: adresnaja i spravocchnaja kniga na 1926 god* [All Harbin: the address book and the directory of 1926]. Ed. by S.T. Ternovskij, Harbin, 1926, 534 p. (In Russ.)
3. *Ves' Harbin na 1927 god* [All Harbin of 1927]. Ed. by S.T. Ternovskij, Harbin, 1927, 417 p. (In Russ.)

4. Eropkina O.I. *Russkaja shkola v Man'chzhurii pervoi treti XX veka: tendencii razvitiia i problemy*: avtoref. kand. ped. nauk. M., 2002, 170 p. [Russian school in Manchuria in the first third of the 20<sup>th</sup> century: development trends and issues: author's abstract for a PhD degree in Pedagogy]. Available at: <http://www.lib.ua-ru.net/diss/cont/108124.html> (accessed 20.08.2016). (In Russ.)
5. Ershov M.N. Industrializacija Kitaja i zaprosy tehničeskogo obrazovanija [Industrialization of China and requirements for technical education]. *Vestnik Man'chzhurii*, Harbin, 1926, no. 7, pp. 1–3. (In Russ.)
6. K položženiju na KVZhD [Regulations concerning the CER]. *Vestnik Man'chzhurii*, Harbin, 1926, no. 7, pp. 1–3. (In Russ.)
7. Kosinova O.A. *Tradicii rossijskogo pedagogičeskogo zarubezh'ja na territorii Kitaja v konce XIX — pervoj polovine XX vekov*: avtoref. diss. ... dokt. ped. nauk [Traditions of the Russian pedagogic expatriate community in China at the end of the 19<sup>th</sup> century — in the first half of the 20<sup>th</sup> century: author's abstract for a Doctor degree in Pedagogy]. Moscow, 2009, 43 p. (In Russ.)
8. Kratkij obzor dejatel'nosti Uchebnogo otdela dorogi [Brief overview of the activity of the railway academic office]. *Jekonomičeskij vestnik Man'chzhurii*, Harbin, 1923, no. 23–24, pp. 16–20. (In Russ.)
9. Krotova M.V. *SSSR i rossijskaja jemigracija v Man'chzhurii (1920—1950 gg.)*: dis. ... dokt. ist. nauk, [USSR and Russian emigration in Manchuria (the 1920<sup>s</sup> — the 1950<sup>s</sup>): Doctor thesis in History]. Saint-Petersburg, 2014, 536 p. (In Russ.)
10. *Materialy po reforme srednej shkoly: primernye programmy i obasnitel'nye zapiski, izdannye po rasporyazheniju g. Ministra narodnogo prosveshhenija* [Materials about the reform of the secondary school: exemplary programs and explanatory notes published under authority of the Minister of public education]. Petrograd, Senatskaja tip. Publ., 1915, 553 p. (In Russ.)
11. Potapova I.V. *Russkaja sistema obrazovanija v Man'chzhurii. 1898—1945 gody*: dis. ... kand. ist. nauk. [A Russian system of education in Manchuria. 1898—1945: PhD thesis in History]. Habarovsk, 2006, 251 p. (In Russ.)
12. Pjatiletnij plan stroitel'stva shkol dlja detej zheleznodorozhnikov — grazhdan SSSR [Five-year plan of school construction for the children of railway employees, citizens of the USSR]. *Vestnik Man'chzhurii*, Harbin, 1928, no. 6, pp. 38–49. (In Russ.)
13. *Statističeskij ezhegodnik Jekonomičeskogo Bjuro KVZhD. 1926* [Annual abstract of statistics of Economic office of the CER. 1926]. Harbin, Tip. KVZhD Publ., 1926. (In Russ.)
14. Filippovich K.A. *Sistema narodnogo obrazovanija v Kitae* [A system of public education in China]. *Vestnik Man'chzhurii*, Harbin, 1927, no. 5, pp. 61–71. (In Russ.)
15. Filippovich K. *Sovetskie i kitajskie shkoly na KVZhD* [Soviet and Chinese schools on the CER]. *Vestnik Man'chzhurii*, Harbin, 1926, no. 5, pp. 27–39. (In Russ.)
16. *Harbin—Fuczjadjan': torгово—promyšlennyj zheleznodorozhnyj spravocnik* [Harbin — Fujian: Industrial and commercial reference book]. Ed. by K. Ocheretina. Harbin, Izdatelstvo Harbinskogo Kommerčeskogo Agentstva "Transpečhati" NKPS Publ., 1925. (In Russ.)
17. Chje Chun'in'. *Naučno—obrazovatel'naja i duhovno—kul'turnaja dejatel'nost' rossijskoj diaspory v Kitae (1920—1940—e gody)*: dis. ... kand. ist. nauk [Academic and cultural activity of the Russian expatriate community in China (the 1920<sup>s</sup> — the 1940<sup>s</sup>): PhD thesis in History]. Vladivostok, 2014, 187 p. (In Russ.)
18. *Jetnokul'turnye i social'no—jekonomičeskie problemy osvoenija smezhnyh territorij Severo—Vostočnoj Azii: rossijskij Dal'nij Vostok, Severo—Vostočnyj Kitaj, o. Hokkajdo (Japonija) (XVII — pervaja polovina XX v.)* [Ethnocultural and socio-economic issues of the development of adjoining territories of Northeast Asia: the Russian Far East, Northeast China, Hokkaido (Japan) (the 17<sup>th</sup> century — the first half of the 20<sup>th</sup> century)]. Vladivostok, Reja Publ., 2013, 256 p. (In Russ.)