

中东铁路、十月革命与哈尔滨工业大学的诞生

黄进华

(哈尔滨工业大学 人文与社会科学学院, 哈尔滨 150001)

摘要: 哈尔滨工业大学诞生于1920年的哈尔滨,具有深刻的社会文化背景和时代动因。随着中东铁路的修建,哈尔滨在20世纪初崛起,成为一座拥有“中俄合璧”的城市文化环境的国际大都会,这为哈尔滨工业大学的诞生和发展提供了强大的空间支撑。1917年俄国十月革命,对以哈尔滨为中心的中东铁路附属地造成极大的冲击,使得中东铁路附属地与俄国国内的联系中断,并导致中东铁路附属地出现了严重的工程技术人才缺口。大批俄国侨民涌入中东铁路附属地,他们的子女迫切需要高等教育。在中东铁路管理局的主导下,哈尔滨工业大学应运而生,并迅速崛起。

关键词: 哈尔滨工业大学;中东铁路;十月革命;俄国侨民;中东铁路管理局

中图分类号: K261.2 **文献标志码:** A **文章编号:** 1009-1971(2010)01-0001-05

作为一所著名的高等教育学府,哈尔滨工业大学因何诞生?她为何诞生于1920年?她为什么诞生于哈尔滨,而非东北别的城市?她的诞生,与中东铁路有什么关联?与十月革命又有什么联系?

2010年,恰逢哈尔滨工业大学建校90周年。为了迎接这个喜庆的时刻,作为哈尔滨工业大学的一员,笔者不揣浅陋,试图深入解答上述疑问,从历史深处全面挖掘哈尔滨工业大学产生、成型的历史条件和具体过程,探究其背后深刻的社会文化背景和时代动因。这不仅有利于厘清哈尔滨工业大学校史上的一些疑问,也有助于我们更为深刻地理解现代大学的内在逻辑,更加准确地把握高等教育的运作规律。

一、空间支撑:中东铁路与近代哈尔滨的崛起

空间是历史的基本要素。历史是在一定的空间展开,空间是历史人物、历史事件演出的舞台和支撑。大学是近代高等教育的主体,虽然号称“象牙塔”,具有一定的封闭性,但也存在于一

定的地域空间(包括特定的地域文化)之中,她的产生和发展与社会相互作用,密不可分。作为一所著名的理工科大学,哈尔滨工业大学的诞生和茁壮成长,也势必要仰赖一定的地域空间作为支撑。

邓小平同志有一句经典名言:“科学技术是第一生产力。”^[1]作为松花江畔的一座新兴城市,哈尔滨崛起于20世纪初,与中东铁路的开通息息相关、密不可分。在中东铁路修筑前,经过清代近200年的“封禁”,哈尔滨人烟稀少,仅得到局部的初步开发,几乎感受不到多少现代气息。据1895年俄国人果科沙依斯基描绘的《松花江目测图》,哈尔滨地区依稀分布着73个村屯,总人口大约2万~2.5万,平均密度不过13人/平方公里^[2]。

1896年沙俄诱迫李鸿章签订《中俄密约》,攫取了在东北修筑中东铁路的特权。1898年沙俄把这条“丁”字形铁路的中枢设在哈尔滨,将中东铁路建设局(后改为中东铁路管理局)迁到这里,在铁路沿线圈占大片土地,作为“铁路附属地”,并投入巨资(大约2.6亿卢布^[3]),开展了以铁路建设局和铁路总站为主的开发建设,揭开了近代哈尔滨城市建设的序幕。

收稿日期:2009-10-12

基金项目:哈尔滨工业大学优秀青年教师培养计划支持项目“中东铁路与马克思主义在东北的传播”(HITQJNS 2008-038)

作者简介:黄进华(1976-),男,安徽巢湖人,讲师,历史学博士,中国社会科学院马克思主义研究院博士后,从事马克思主义中国化、中国近现代史、东北地方史研究。

1903年中东铁路建成通车,使得东北的开发进程全面加速,并产生了一个以哈尔滨为龙头的“中东铁路经济”^{[4][114]}。作为铁路枢纽,哈尔滨占尽了得天独厚的地利之便,人口急剧增长到38万(1922年)^[5]，“执东北商务牛耳”，号称“东方小巴黎”。时人即指出,哈尔滨“变迁之速,诚非当先一般人所能料及,饮水思源,建造哈埠灿烂之市场,首功当数诸东省铁路”^[6]。

随着中东铁路的修筑和开通,大批俄国侨民通过铁路涌入哈尔滨,使这座城市充满了俄国风情,街道上随处可见斯拉夫式、拜占庭式建筑。这些俄国侨民也带来了他们特有的文化,给哈尔滨烙上浓郁的俄罗斯色彩,塑造了城市文化生活的方方面面,社会风尚也因之发生变迁^{[7]574-586}。外来的俄国文化与当地中国人的生活相结合,形成了一种独特的、“中俄合璧”的城市文化环境:既颇具俄罗斯风情,号称“东方莫斯科”,又刻有深深的中国烙印^[8]。

中东铁路的修建,使哈尔滨地区发生了一场静悄悄的“社会革命”。哈尔滨从一个传统的、以农业文明为主的社区系统,一跃成为一座拥有“中俄合璧”的城市文化环境的国际大都会,这为哈尔滨工业大学的诞生和发展提供了强有力的空间支撑。

二、环境突变:十月革命对中东铁路附属地的冲击

十月革命前,中东铁路附属地的俄国侨民共20万,其中大约15万人集中在哈尔滨,其数量远远超过当地的中国居民^{[9]94}。这些俄国侨民离开祖国,来到哈尔滨,虽然身在异国他乡,但对自己的“母国”——俄国依然非常关注,俄国国内发生的事件往往会对中东铁路附属地的俄国侨民产生巨大的影响。

1917年的二月革命和十月革命,是俄国历史上的重大事件,其影响也扩大到中东铁路附属地,在当地的俄国侨民中引起深刻变化。尤其是这年11月,在列宁的领导下,俄国布尔什维克发动了十月革命,建立了无产阶级专政,开创了俄国历史的新纪元。这一消息当天就传到哈尔滨,被布尔什维克党人留金获知,由此引发了一起哈

尔滨工兵代表苏维埃夺权未遂的事件^[10]。事后,以中东铁路管理局局长霍尔瓦特为首的旧俄势力又重新控制了铁路附属地。

十月革命后,俄国爆发了三年内战,一方是列宁领导的苏维埃政权,另一方是反对苏维埃政权的旧俄势力。随着苏维埃政权在内战中逐步取胜,一方面,旧俄势力盘踞的中东铁路附属地与俄国国内的联系逐步被切断,另一方面,大批俄国侨民涌入中东铁路附属地。在苏维埃政权强大的威力下,许多仇视、恐惧无产阶级革命的白俄军官、贵族、地主、资本家、官僚和自由职业者,带着被他们裹胁的亲友和平民,纷纷逃离俄国。作为中东铁路附属地的中心,哈尔滨是沙皇俄国的“准殖民地”,又与俄国近在咫尺,自然成为白俄流亡海外的首选之地。与此同时,由于俄国的西伯利亚连年饥荒,大量俄国难民也如潮水般涌入哈尔滨。到1923年初,整个中东铁路附属地的俄国侨民达到40万之多^{[9]94},其中大约一半集中在哈尔滨,哈尔滨因而号称在华俄侨的“首都”^{[7]71}。

三、现实驱动之一:俄国侨民对高等教育的迫切需求

俄国人素有重视教育的传统。早在18世纪初,彼得一世就仿效西欧,创办了若干传授科学技术的专门学校,培养实用型科技人才。19世纪,俄国逐步建立了一套较为完整的近代教育体系;到1910年,学龄儿童入学率达到20%^[11]。

1917年十月革命后,大批俄国侨民涌入哈尔滨,使得哈尔滨人口暴涨,学生数量激增,而1916年哈尔滨只有19所俄国学校,它们承受了极大的压力。为此,各俄国学校纷纷超额招生,并开始实行二部制,而中东铁路管理局(简称“中东铁路局”)也相继开办了地包小学(1917年)、中东铁路第三高等小学(1917年)、普希金中学(1921年)等多所中、小学校。由于俄侨难民中有许多孤儿,中东铁路局还开办了波多力斯基孤儿学校,学制四年,系初小程度,让他们学习知识谋生^{[7]288}。

到1920年初,哈尔滨共有俄国学校40余所,初步形成了一套从小学到普通中学、中等专

业学校的较为完整的教育体系,同时形成了一套从教材、学制、经费,到最终目的的教育管理体系,可以基本满足大部分俄侨子女对初、中等教育的需求。遗憾的是,以哈尔滨为中心的中东铁路附属地竟然没有一所高等院校,无法满足俄国侨民对高等教育的需求。在 1917 年之前,俄侨子女中学毕业后,可以回到俄国继续接受高等教育;但在十月革命后,中东铁路附属地与俄国国内的联系逐步被切断,他们无法继续回到俄国大学深造。到 1920 年,许多俄侨子女相继从中等教育学校和专业技术教育学校毕业,迫切需要进入高等院校继续深造。

四、现实驱动之二:中东铁路工程技术人才的严重匮乏

20 世纪初,随着中东铁路的修筑和开通,在东北地区逐步形成了一个以中东铁路为骨架、以铁路枢纽——哈尔滨为龙头,主要分布在铁路两侧,包括商业、加工业、房地产、航运业、林业、矿产、电力、金融等在内的经济合作体——“中东铁路经济”^[4]^[114],对具有一定技术知识和文化素质的工程技术人员的需求量也越来越大。为此,铁路当局先后从俄国国内招募 20 余万工人,他们主要承担技术工作^[12]。在这些俄国工程技术人员中,不仅有勘察、筑路、气象等方面的专家,还有制材、机械、规划、建筑等方面的人才,以及数量众多的技术工人。史料记载,“这些工程技术人员迁居哈尔滨,一般多为政府指派”^[13]。此阶段的工程技术人员主要依靠俄国国内补充。

1914 年第一次世界大战爆发后,沙皇俄国将中东铁路附属地视为战略后方,从这里征集兵员,掠夺大量战争物资^[7]^[61],中东铁路承担了艰巨的军事运输任务。为了提高运输能力,中东铁路局准备对铁路进行技术改造,一是计划修建满洲里—哈尔滨间的铁路复线,并对线路、桥梁及车站进行全面的技术改造(1915 年),使列车运行达到 33 对/昼夜;二是从美国购入先进的“迭喀博脱”型蒸汽机车 800 台(1916 年),由哈尔滨总工厂分三年陆续装配,因而需要大批高素质的工程技术人员^[14]^[101-103]。

但在十月革命胜利后,中东铁路附属地依然

控制在旧俄势力之手,与新生的苏维埃俄国处于敌对状态,铁路附属地与俄国国内的技术联系随之中断,中东铁路局原定的技术改造计划也被打乱。加之铁路工人运动不断,1918—1919 年就先后发生了三次大罢工,中东铁路局又多次开除罢工工人。如 1918 年 9 月 10 日,中东铁路局“宣布开除未在限期内复工的 2 500 多名罢工工人”,导致铁路技术人员奇缺。为此,北洋政府交通部专门从京奉、京绥铁路抽调 50 余人前往哈尔滨支援^[15],以缓解中东铁路机车、乘务人员严重不足的困境。

因此,1918 年 3 月,中东铁路局局长霍尔瓦特求助于铁路技术比较发达的美国,聘请了以史蒂芬斯为首的 120 名工程师到中东铁路哈尔滨总工厂、海参崴工厂及铁路各主要站段担任顾问,控制了铁路技术权^[14]^[118-119]。不久,协约国联合出兵西伯利亚,干涉俄国革命,开始对中东铁路进行“国际监管”(1919 年),并在哈尔滨设立了一个以史蒂芬斯为部长的技术部,具有指挥路政之权^[16]。以美国强大的金融资本和铁路技术设备(如车辆、器材等)为后盾,史蒂芬斯一上任就下令整顿路务,协助军事运输。史蒂芬斯这样做虽为美国势力侵入东北创造了条件,但也在客观上改善了中东铁路路政,暂时缓解了铁路技术人才匮乏的困境。

至 1920 年春,红军大举东进,高尔察克政权垮台,苏维埃俄国的胜利已成定局。因此,美国通知日本,将以这一年 4 月 1 日为期,从西伯利亚撤军,中、英、法等国随即响应;日本虽不愿立即撤兵,但其撤兵也只是时间问题^[14]^[145]。一旦协约国完全从俄国撤军,结束对中东铁路的“国际监管”,技术部也将解散,这势必会使得中东铁路的技术人才缺口越发严重。

五、实践主体:中东铁路管理局

为了对中东铁路及其附属地进行有效的控制,沙皇俄国在哈尔滨设立中东铁路局,强行攫取铁路附属地的行政、司法、驻军和课税等权利。实际上,中东铁路局是沙皇俄国统治中东铁路附属地的“总督府”,更是哈尔滨至高无上的“太上皇”^[17]。对于俄侨子女的教育,中东铁路局异常

重视,专门成立学务处(1906年),并陆续开办多所小学、中学和专门学校^[18]。

早在 20 世纪初,为了培养工程技术人员,中东铁路局就积极筹划成立高等技术学院,但当时俄国侨民在哈尔滨登陆不久,第一代俄侨子女年纪尚小,只需接受初、中等教育,加之人才可以从俄国国内补充,技术人才短缺的问题尚不突出,此事便被暂时搁置。十月革命后,铁路附属地的俄国侨民与日俱增,许多俄侨子女(包括铁路职工子女)亟须进入高等院校深造,而铁路附属地与俄国本土的联系又逐渐中断。1920 年春,美、英等国相继从西伯利亚撤军,负责中东铁路监管的技术部也将撤销,铁路附属地工程技术人才不足的矛盾更为突出,中东铁路局深感“今之无人由于昔无培养;若今不培养,则后亦无人”^[19]。恰在此时,一大批俄国学者避乱来到哈尔滨,提供了师资条件,高等技术学校的建立遂成为一件水到渠成的事情^{[7][294]}。

从 1920 年 5 月开始,中东铁路局就开始酝酿建立中俄工业技术学校。8 月初,中东铁路的中俄工程师及地方的官商士绅,发起成立筹建协会,并选举中东铁路理事会理事长宋小濂为名誉主席,前任中东铁路局局长霍尔瓦特为主席,中东铁路理事会副理事长拉其沃夫工程师为副主席。经过紧张的筹备,9 月 9 日,哈尔滨中俄工业技术学校在边区法院公证,正式成立,并推选著名的大地测量学工程师阿·阿·摄罗阔夫为首任校长。10 月 17 日,举行开学典礼。由于中东铁路附属地不断发展,对学校提出了更高的要求,1922 年学校更名为“哈尔滨中俄工业大学”,将原先的两个科改为系,直接招收中学毕业生。1928 年学校改为“中苏合办”,校名先后改为“东省特区工业大学”、“哈尔滨工业大学”,由张学良将军兼任学校理事会理事长。同年,在校本科生达到 815 人,已经初具规模。

在哈尔滨工业大学的创建过程中,中东铁路局给予了特殊支持,将原来帝俄政府驻哈尔滨总领事馆的房产拨给学校,赠送部分设备,每年还补助 7.5 万金卢布(后增至 24 万金卢布),提供了充足的经费支持。当时,哈尔滨工业大学名为“私立”,实则由中东铁路局领导,按俄国规章办学,学制四年(后改为五年),使用俄语教学,采用俄文教材,主要招收俄国学生(第一批录取

103 人,仅 7 名中国学生)。任课教师主要是获得工程师、建筑师资格的俄侨专业教师,他们原先大多在中东铁路相关技术部门任职。

在中东铁路局的主导下,哈尔滨工业大学创建伊始,即定位为“为中东铁路及其附属地培养工程技术人才”,开设了铁路建筑和电气机械工程两个科(系)。其中,铁路建筑科(系)招收两个班,学生定额 80 名,培养交通工程师,为铁路运营培养人才;电气机械工程科(系)招收一个班,定额 40 名,培养电气工程师,为铁路附属地的建设服务^[20]。这样的办学初衷,决定了哈尔滨工业大学的早期教育更多地对应市场需求,学校所教、学生所学与中东铁路及其附属地的需求紧密结合。中东铁路沿线的车站、工厂、楼房等建筑现场,成为学生们学习、实践的“大课堂”,“是以(中)东(铁)路者俨然一工大之试验场也”^[21]。由于治学严谨,哈尔滨工业大学早期毕业生人数虽少(如 1924 年第一批毕业生仅 6 人,次年第二批毕业生也仅 16 人),但大都进入中东铁路及其附属地工作,表现卓越,令世人刮目相看。

总之,哈尔滨工业大学诞生于 1920 年的哈尔滨,并非一蹴而就,更非空穴来风。从根本上讲,哈尔滨工业大学得益于 20 世纪初哈尔滨的崛起,特别是十月革命后中东铁路附属地各方面条件的日渐成熟,以及依托中东铁路的强大优势。在这种情况下,哈尔滨工业大学应运而生,并迅速崛起。

参考文献:

- [1] 邓小平. 邓小平文选:第 3 卷 [M]. 北京:人民出版社, 1993: 274.
- [2] 石方. 黑龙江区域社会文明转型研究: 1861—1911 [M]. 哈尔滨:黑龙江人民出版社, 2006: 313.
- [3] 孙占文. 黑龙江省史探索 [M]. 哈尔滨:黑龙江人民出版社, 1983: 132.
- [4] 李延龄. 中东铁路是中国与俄罗斯两国共同建成 [J]. 辽宁师范大学学报:社会科学版, 2008, 31 (3).
- [5] 薛连举. 哈尔滨人口变迁 [M]. 哈尔滨:黑龙江人民出版社, 1998: 58.
- [6] 序存. 哈尔滨商业经济调查 [J]. 东省经济月刊, 1929, 5 (11). 现藏于辽宁省图书馆.
- [7] 石方,等. 哈尔滨俄侨史 [M]. 哈尔滨:黑龙江人民出版社, 2003.

- [8] 于湘琳. 民国时期哈尔滨的俄侨文化 [J]. 北京科技大学学报:社会科学版, 2002, 18 (1): 37 - 41.
- [9] 鄯燕顺. 苏联国内战争时期中国东北的俄侨 [J]. 东欧中亚研究, 1995, (3).
- [10] 李兴耕. 俄国十月革命的消息是怎样传到中国的 [J]. 马克思主义与现实, 1997, (5): 73 - 75.
- [11] 华东师范大学教育系. 列宁论教育 [M]. 北京: 人民教育出版社, 1990: 91.
- [12] 张大庸. 清末马克思主义在我国东北的传播 [J]. 党史纵横, 2006, (9): 50.
- [13] 张福山, 等. 哈尔滨与红色之路 [M]. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 2001: 12.
- [14] 中国人民政协黑龙江省委员会文史资料研究工作委员会编辑部. 中东铁路历史编年 (1895—1952) [M]. 哈尔滨: 黑龙江人民出版社, 1987.
- [15] 吉林师范学院古籍研究所. 霍尔瓦特与中东铁路 [M]. 长春: 吉林文史出版社, 1993: 284 - 285.
- [16] 黄定天, 潘晓伟. 协约国干涉西伯利亚革命时期美日矛盾探析 [J]. 学习与探索, 2008, (2): 232.
- [17] 石岩, 孙广梅. 中东铁路管理局的机构设置及其性质 [J]. 北方文物, 1997, (1): 85.
- [18] [俄] Q. 叶罗普金娜. 二十世纪中东铁路上的俄中学校 [G] / 黄纪莲. 近代史资料: 106 北京: 中国社会科学出版社, 2003: 240.
- [19] 何维民. 哈尔滨工业大学大事记 (1920—1999) [M]. 哈尔滨: 哈尔滨工业大学出版社, 2000: 1.
- [20] 马洪舒. 哈尔滨工业大学校史 [M]. 哈尔滨: 哈尔滨工业大学出版社, 2000: 5 - 11.
- [21] 陈颖, 刘德明. 哈尔滨工业大学早期建筑教育的实践教学 [J]. 华中建筑, 2007, (12): 175.

Chinese Eastern Railroad, October Revolution and Creation of Harbin Institute of Technology

HUANG Jin-hua

(School of Humanities and Social Sciences, Harbin Institute of Technology, Harbin 150001, China)

Abstract: Harbin Institute of Technology appeared at Harbin in 1920, that had deep social cultural background and age motivation. With Chinese Eastern Railroad being opened, Harbin emerged rapidly at the beginning of 20 century, and became the international metropolis having the city cultural environment of "combination of Sino - Russia", which provided forceful space pillar for the creation and development of Harbin Institute of Technology. Russian October Revolution in 1917 brought about very big impingement to Chinese Eastern Railroad Areas mainly in Harbin, which broke off the connection between the Railroad Areas and Russia local territory, and made the Railroad Areas in grave deficient of talented people in engineering and technology. A lot of Russia immigrants rushed into Chinese Eastern Railroad Areas, their children needed higher education urgently. Under the leadership of Chinese Eastern Railroad Administrative Bureau, Harbin Institute of Technology came into being at the historic moment, and emerged rapidly.

Key words: Harbin Institute of Technology; Chinese Eastern Railroad; October Revolution; Russia immigrants; Chinese Eastern Railroad Administrative Bureau

[责任编辑 张莲英]