

## ЗИГЗАГИ СУДЬБЫ ИНЖЕНЕРА ВЛАДИМИРА БАРРИ

---

Статья посвящена истории жизни инженера путей сообщения Владимира Андреевича Барри (1876–1959), который, оказавшись в эмиграции в Маньчжурии, служил профессором Харбинского политехнического института. Барри был типичным представителем русской интеллигенции, сформировавшейся до революции: высокообразованный, не обошедший увлечений социальными вопросами, но беспомощный в политике. Его биография является отражением противоречивых событий российской истории, состоит из неожиданных поворотов, а жизненный путь Барри является примером служения раз и навсегда избранному делу. Статья основана на неопубликованных материалах архивов РГИА, ЦГИА СПб, ГАХК.

**Ключевые слова:** В.А. Барри, Харбинский политехнический институт, КВЖД, Северная Маньчжурия, Харбин, русская эмиграция

---

Владимир Андреевич Барри (1876–1959) был известен в среде харбинской эмиграции в основном как автор виадука, соединившего две части города, разделенного железнодорожными путями. В существующих сегодня справочниках и энциклопедиях по истории русской эмиграции в Китае о нем так и пишут: инженер, строитель виадука в Харбине<sup>1</sup>. Однако за несколькими строками, как это часто бывает, скрывается полная внутреннего драматизма жизнь. Судьба В.А. Барри является отражением противоречивых событий российской истории первой половины XX в. Половина его жизни прошла в дореволюционной России, затем судьба забросила его в эмиграцию, но упокоился он на родине. Можно прочертить линию его судьбы: Москва – Митава<sup>2</sup> – Санкт-Петербург – Воронеж – Санкт-Петербург – Пермь – Владивосток – Харбин – Иркутск. Талантливым инженер-путеец, он старался держаться подальше от политики, считая, что его задача – служить России, но так или иначе оказался втянут в водоворот истории.

Владимир Барри родился в Москве 1 февраля 1876 г. Отец – Андрей Антонович Барри был французом (к сожалению, не удалось проследить его родословную). Согласно личному делу В.А. Барри, его отец был коллежским ассессором, штатным преподавателем 2-ой московской военной гимназии<sup>3</sup>. Мать – Софья Петровна Чагина – происходила из старинного дворянского рода Тверской губернии. Владимир был кре-

---

<sup>1</sup> В биобиблиографическом словаре А.А. Хисамутдинова о нем сказано только несколько слов, причем фамилия указана неправильно: «Бари Владимир Андреевич (? – ?) – инженер. Профессор Харбинского политехнического института. Строитель виадука в Харбине». См.: Хисамутдинов 2001. С. 48.

<sup>2</sup> Сегодня – г. Елгава в Латвии.

<sup>3</sup> ЦГИА СПб. Ф. 381. Оп. 1. Д. 585. Л. 54.

щен в православии, обучался до 5 класса в московском реальном училище. Отец вскоре умер, и Софья Петровна вынуждена была переехать в г. Шавли Ковенской губернии. Владимир был переведен в Митавское реальное училище, полный курс которого окончил в 1896 г., и в том же году поступил в Петербургский институт инженеров путей сообщения императора Александра Первого – одно из лучших высших учебных заведений России.

Профессия инженера транспорта на рубеже веков, когда в стране активно строились железные дороги, была и престижной, и востребованной. На протяжении долгих лет, даже в эмиграции, сохранялось их корпоративное братство. Н.А. Тахтамышева в исследовании о судьбах инженеров-путейцев указала на типические черты их судеб: в основном это были молодые люди из небогатых и незнатных семей, выросшие в провинции, вынужденные рассчитывать только на себя, добившиеся многого своим трудом<sup>4</sup>. Таким был и В.А. Барри. Курс, на котором он учился, был одним из самых сильных. Многие из выпускников 1902 г. (всего институт в том году окончило 136 человек) стали видными учеными, инженерами, политическими деятелями. Один из самых известных – Николай Виссарионович Некрасов, кадет, министр путей сообщения Временного правительства. Несколько однокашников Владимира Андреевича оказались вместе с ним в 1920-х гг. в Харбине, на КВЖД: Б.В. Остроумов, Л.А. Устругов, В.П. Максимов, В.Ф. Бучацкий<sup>5</sup>.

После окончания института Барри был назначен начальником дистанции на строительстве железнодорожной линии Вологда – Вятка. 14 июля 1902 г. он вступил в брак с Ольгой Николаевной Котляревской (1881–1937). Она родилась в 1881 г. в Перми, окончила Павловский институт благородных девиц в Петербурге, где учились девочки из дворянских семей, преимущественно сироты, дочери офицеров, по окончании института получавшие диплом со званием домашних учительниц. Ольга Николаевна знала французский, немецкий, английский, была романтической натурой, увлекалась литературой и искусством.

С 1 марта 1905 г. В.А. Барри поступил на службу в управление Юго-Восточной железной дороги в Воронеже, в технический отдел службы пути. В декабре 1905 г. он был арестован в составе группы из шести человек за участие в железнодорожной забастовке в поддержку восстания. Вся группа была помещена в Острожскую каторжную тюрьму, где они содержались в течение месяца, а затем наш герой через этапные тюрьмы был переведен в Орловскую политическую тюрьму, где провел около семи месяцев<sup>6</sup>. Видимо, это обстоятельство повредило его

---

<sup>4</sup> Тахтамышева 2014. С. 311.

<sup>5</sup> Там же. С. 312.

<sup>6</sup> Титов 1996. № 14. С. 8.

репутации. Сам Барри об этом факте ни в одной из своих автобиографий не упоминал. Но в бумагах эмигранта-антибольшевика М.П. Головачева в списках «ответственных коммунистических работников Правления КВЖД» за 1928 год под номером 32 числился Барри Владимир Андреевич с пометкой «бывший каторжный»<sup>7</sup>.

После освобождения Барри пришлось оставить государственную службу на железной дороге. Он переехал в Санкт-Петербург, где занялся изучением железобетона и железобетонных сооружений. В апреле 1907 г. он организовал строительную контору по производству железобетонных и строительных работ ВЕАБИ, которая просуществовала до весны 1918 года. Барри участвовал в подготовке проектов и строительстве ряда значимых объектов Санкт-Петербурга: Народного дома, здания Азовско-Донского банка, надстройки четвертого этажа Европейской гостиницы, стапелей и мастерских Балтийского судостроительного завода, здания Невской ниточной мануфактуры, железобетонных сводчатых перекрытий 4 храмов в Петербурге, нескольких мостов и др.<sup>8</sup>

Дела шли успешно, Владимир Андреевич выстроил для себя чудесный особняк на Петроградской стороне. Ольга Николаевна окончила императорские драматические курсы при театральном училище, видимо, пробовалась в театре, занималась литературным творчеством, общественной и благотворительной деятельностью. Когда началась война, Ольга Николаевна окончила курсы сестер милосердия, была товарищем секретаря Петроградского общества попечения о душевнобольных<sup>9</sup>.

В конце 1915 года по решению министерства торговли и промышленности Барри был направлен на Урал для строительства заводских корпусов (Пермский пушечный завод, Гороблагодатский округ). За два года по его проектам и под его руководством было возведено более двадцати заводских зданий в Мотовилихе, Верхней Туре, Нижней Туре, Кушве и др. на общую стоимость 8 млн. рублей<sup>10</sup>. Семья жила в Перми. Преуспевающий инженер Барри был далек от политики, увлекшись работой и грандиозными проектами. Но, судя по всему, к октябрьскому перевороту 1917 г. он отнесся отрицательно. Во всяком случае, с установлением советской власти в Пермской губернии он предпочел увезти семью в более безопасное место. В автобиографии 1949 года он указал: «С прекращением работ к весне 1918 г. переехал во Владивосток»<sup>11</sup>.

Владивосток с весны 1918 года находился под контролем союзнических войск и различных антибольшевистских правительств. В августе 1918 года Л.А. Устругов, его однокурсник, в то время член правле-

<sup>7</sup> Golovachev Collection. Box #4. Bakhmeteff Archive...

<sup>8</sup> РГИА. Оп. 13. Д. 85. Л. 8.

<sup>9</sup> Весь Петроград на 1917 год... С. 47.

<sup>10</sup> ГАХК. Ф. 830. Оп. 3. Д. 3023. Л. 8.

<sup>11</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 13. Д. 85. Л. 9.

ния Общества КВЖД, назначил Барри инженером с поручением обследовать возможность реорганизации Владивостокских портовых мастерских Морского ведомства<sup>12</sup>. На базе мастерских Барри создал Дальневосточный механический и судоремонтный завод (Дальзавод) и занял пост Председателя его Правления. Однако и на краю России его настигла политика: образование заводского комитета подвигло его на то, чтобы подать в отставку<sup>13</sup>. К сожалению, в современной истории Дальзавода во Владивостоке его имя даже не упоминается.

В начале февраля 1921 г. 45-летний В.А. Барри прибыл в Харбин, скорее всего, по приглашению нового управляющего КВЖД Б.В. Остроумова, еще одного своего однокурсника. В Харбине уже было много инженеров-путейцев, здесь существовал Союз инженеров полосы отчуждения КВЖД. С 1 января 1922 г. Барри поступил на службу в Правление КВЖД инженером технического отдела с окладом 6 тыс. рублей, а с августа он начал преподавание в Харбинском политехническом институте (ХПИ)<sup>14</sup>, которому посвятит 22 года своей жизни.

ХПИ был одним из лучших высших учебных заведений, созданных русской эмиграцией в Китае. Здесь сохранялись традиции русского высшего образования, уклад академической жизни. Студенты ХПИ называли себя с гордостью «политехниками», инженерами – новыми строителями жизни, «новыми механиками сложной жизненной машины»<sup>15</sup>. Барри стал заведующим кафедрой железобетона (всем заведующим присваивали звание профессора), читал курсы по своей специальности, руководил дипломными проектами. Один из первых выпускников ХПИ, Г.В. Мелихов вспоминал: «Владимир Андреевич Барри... научил, в частности, меня не только “понимать” железобетон, но и навсегда полюбить его, относиться к нему как к живому существу»<sup>16</sup>.

Кроме службы на КВЖД и работы в институте Барри проектировал здания и сооружения в Харбине. Многие сохранились до наших дней. Его считали выдающимся строителем. В Харбине по его проекту был перекрыт вагонный цех Главных мастерских КВЖД. В 1926 г. вместо существовавшего ранее деревянного моста был возведен виадук между Новым городом и Пристанью, соединивший две части города. Инженерное сооружение длиной 51 м, шириной 27,6 м, с проезжей частью в 21,4 м и тротуарами с обеих сторон по 3,1 м было построено всего

---

<sup>12</sup> ГАХК. Ф. 830. Оп. 3. Д. 3023 Л. 6.

<sup>13</sup> Там же. Л. 7.

<sup>14</sup> Русско-Китайский Политехникум был открыт в Харбине 17 октября 1920 г., с апреля 1922 г. он стал называться Русско-Китайский Политехнический институт, с 1 ноября 1928 г. – Харбинский политехнический институт (ХПИ). Сначала он готовил техников путей сообщения, с 1922 г. – инженеров.

<sup>15</sup> Шматов 1929. С. 2.

<sup>16</sup> Мелихов 2003. С. 88.

за 5 месяцев без заклепок и болтов. На торжественном открытии путепровода присутствовала вся администрация Харбина. Он сохранился до сегодняшнего дня, признан памятником истории и культуры, о чем свидетельствует памятная доска, установленная на специальном обелиске<sup>17</sup>.

Политическая обстановка в Маньчжурии, усиление влияния СССР в Китае заставили русских изгнанников приспосабливаться к новым условиям. По условиям соглашений 1924 г. между СССР и Китайской республикой о совместном управлении КВЖД работать на дороге могли только советские или китайские граждане. Барри и другие «спецы» подали заявления в Генконсульство СССР в Харбине о «восстановлении советского гражданства», часть служащих предпочли принять китайское подданство. Принятие решения советскими властями занимало порой годы, на это время консульство выдавало квитанции. Положение «квитподданных» позволило служащим до поры сохранить свои места на КВЖД. Решение Барри о принятии советского гражданства сделало его подозрительной фигурой для эмиграции. Эмигрант И.С. Ильин оставил в своем дневнике желчную запись от 24 октября 1924 г.: «Старший инженер Барри, который был правее правого, теперь стал явным сторонником большевиков и подал заявление о желании перейти в совподданство»<sup>18</sup>. Но и для советского лагеря он оставался чужим, «бывшим», «спецом», «редиской» – «красным» снаружи, «белым» внутри.

Ситуация обострилась в период советско-китайского конфликта на КВЖД в 1929 г. В июле местные власти отстранили «советскую верхушку» от работы на КВЖД и выслали ее из страны. Стремясь сорвать работу дороги, профсоюзные активисты призвали всех служащих к увольнению с их должностей. Но большинство работников КВЖД, в числе которых был и Барри, отказались выполнить это распоряжение. Временно и.о. Управляющего КВЖД стал китаец Фан Цигуань, также выпускник Петербургского института путей сообщения, с которым Барри и другие инженеры-путейцы были близко знакомы. Они продолжили работу на КВЖД, что советская администрация посчитала предательством. После окончания конфликта в октябре 1930 г. о предоставлении советского гражданства речи уже идти не могло, о чем Барри и получил уведомление Президиума ЦИК СССР<sup>19</sup>. В числе других высших служащих он был уволен с дороги вследствие «несостояния в гражданстве СССР или Китая». Теперь в его китайском виде на жительство в графе «подданство» было указано: «эмигрант». При увольнении он был лишен заштатного пособия, которое составляло внушительную сумму. Он подал иск в суд на КВЖД, но, по-видимому, ничего не добился.

---

<sup>17</sup> Крадин 2010. С. 224.

<sup>18</sup> ГАРФ. Ф. Р-6599. Оп. 1. Д. 8. Л. 243.

<sup>19</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 9. Д. 1097. Л. 127.

Служба на КВЖД давала большие преференции. Помимо значительной зарплаты, дорога предоставляла жилье. Барри жили в просторном особняке в Новом городе на Новоторговой улице<sup>20</sup>, пользовались репутацией людей «с большими средствами и большой квартирой»<sup>21</sup>. В гостеприимном доме встречались как эмигранты, так и советские граждане<sup>22</sup>. Ольга Николаевна держала литературный салон, покровительствовала молодым поэтам<sup>23</sup>. В.А. Слободчиков вспоминал, что в салоне «немного веяло декадентством и авангардизмом»<sup>24</sup>. Дочь Зина<sup>25</sup> училась в гимназии Христианского союза молодых людей, окончив ее в 1931 году. После увольнения В.А. Барри с КВЖД семье пришлось оставить казенный особняк и перебраться в менее престижный эмигрантский район Модягоу, прозванный в Харбине «Царским селом».

В 1932 г. осложнилось положение Барри и в Политехническом институте. Смена советского руководства КВЖД, переход значительной части преподавателей в эмигрантский лагерь привели к постановке вопроса о реорганизации ХПИ. Предполагалось прекратить его субсидирование, а полученную экономию направить на выплату стипендий для студентов, обучающихся в СССР<sup>26</sup>. Однако такому решению воспротивилась китайская администрация. Более того, десять преподавателей-эмигрантов (из намеченных советской администрацией к увольнению 21) были оставлены на службе – их не смогли заменить «за неимением надлежащих специалистов»<sup>27</sup>.

Дальнейшие события – оккупация Маньчжурии Японией, образование государства Маньчжоу-Го, продажа КВЖД – изменили жизнь русской колонии. В 1935 г. Барри подал заявление в Бюро по делам российских эмигрантов в Маньчжурии (БРЭМ), где он зарегистрировался как эмигрант, получив маньчжурский (годовой) паспорт № 16724. Барри продолжал работать профессором ХПИ, получая 3500 гоби в месяц<sup>28</sup>. Однако вскоре, в октябре 1935 г. история с готовностью принять советское гражданство бумерангом настигла его. Вследствие доноса, в котором приводились факты его «просоветской деятельности», он все же потерял работу в институте<sup>29</sup>. В 1936 г., перешагнув 60-летний рубеж,

---

<sup>20</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 268. Л. 24.

<sup>21</sup> «Нам не уйти от Родины навеки...». С. 165.

<sup>22</sup> Так, дочь Барри Зина дружила с сестрами Ильиными из семьи эмигрантов.

<sup>23</sup> Когда жизнь так дешево стоит... С. 317.

<sup>24</sup> Слободчиков 2005. С. 136.

<sup>25</sup> По сведениям О.И. Ильиной-Лаиль, Зина Барри (1915–1993) была приемной дочерью в семье Барри. См.: Русская семья... С. 89.

<sup>26</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 861. Л. 22.

<sup>27</sup> ГАХК. Ф. 830. Оп. 3. Д. 3023. Л. 3.

<sup>28</sup> ГАХК. Ф. 830. Оп. 3. Д. 3023. Л. 1.

<sup>29</sup> Там же. Л. 5.

Барри стал безработным, и два года существовал случайными работами по проектированию и производству работ для частных лиц.

Не перенеся обрушившихся на семью испытаний, в январе 1937 г. покончила с собой Ольга Николаевна. В расследовании БРЭМ было указано: «Причина смерти Барри Ольги Николаевны – самоубийство (приняла веронал), связанное с тем, что супруг проиграл всё имущество в карты»<sup>30</sup>. Здесь же была указана характеристика на В.А. Барри, который искал работу: «Барри... большой специалист по вопросам железобетонного строительства, но известен пристрастием к карточной игре. В моральном и политическом отношении ничего плохого сказать нельзя»<sup>31</sup>. В конце концов, он был назначен председателем союза подрядчиков и поставщиков при Бюро. В это же время он выполнял частные заказы – например, реконструировал здание кинотеатра «Модерн». В годы Второй мировой войны он, как и многие эмигранты, на волне антияпонских настроений перешел в лагерь «оборонцев», для которых СССР и Родина стали идентичными понятиями.

Новый период жизни В.А. Барри наступил осенью 1945 г., после победы Красной армии в советско-японской войне и советской оккупации Маньчжурии. В связи с нехваткой специалистов в октябре 1945 г. Барри был принят на работу в Управление Китайской Чанчуньской железной дороги (КЧЖД)<sup>32</sup> главным инженером проектной конторы службы пути. Он вновь, как и многие русские жители Маньчжурии, подал заявление в Генконсульство СССР в Харбине с просьбой о восстановлении гражданства СССР и получил советский паспорт от 17 мая 1946 г. № 030427/ГХР31097<sup>33</sup>. Барри был также привлечен к преподаванию в восстановленном ХПИ. Приказом от 24 декабря 1945 г. он был назначен заведующим кафедрой конструкций<sup>34</sup>. В этот период он активно работал: читал лекции, руководил дипломной практикой, участвовал в научных конференциях, написал несколько статей (всего В.А. Барри опубликовал более 40 работ).

До начала 1950-х выехать из Маньчжурии из-за гражданской войны в Китае было практически невозможно. Но после передачи КЧЖД КНР, а также на фоне растущих антирусских настроений в Китае, в апреле 1954 г. русским жителям Маньчжурии был разрешен въезд на территорию СССР для работы на целине. 12 августа 1954 г. 78-летний

<sup>30</sup> Там же. Л. 29. В записных книжках Вс.Н. Иванова за 1961 год есть выразительная фраза: «Любовь, не кончившаяся смертью, - пошлость! Ольга Николаевна Барри». См.: «Непрерывное движение духа...» С. 360.

<sup>31</sup> ГАХК. Ф. 830. Оп. 3. Д. 3023. Л. 32.

<sup>32</sup> Китайская Чанчуньская железная дорога – это объединенные КВЖД и ЮМЖД, которые перешли в совместное советско-китайское управление в августе 1945 года.

<sup>33</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 13. Д. 85. Л. 4.

<sup>34</sup> Там же. Л. 10-11.

Барри с дочерью и двумя внуками (в анкетном листе от 1950 г. было указано: дочь вдова с 2 детьми)<sup>35</sup> выехал в СССР. Он поселился в Иркутске, где работал заведующим кафедрой железобетона в Иркутском институте народного хозяйства<sup>36</sup>. В 82 года Владимир Андреевич ушел на пенсию, подарив институту свою библиотеку на 8 языках. Через год, 18 мая 1959 г. он скончался и был похоронен на кладбище Иркутска<sup>37</sup>. Внуки и правнуки В.А. Барри занимаются поиском корней, историей фамилии, восстановлением биографии деда.

История жизни инженера-путейца Владимира Андреевича Барри, на первый взгляд, ничем не примечательная, полная зигзагов, является частью общего портрета российской интеллигенции, жившей на сломе эпох. Но будучи прекрасным специалистом, Барри воспитал плеяду инженеров, сохранив традиции дореволюционного технического образования. Символично то, что имя инженера В.А. Барри в памяти харбинцев связано именно с виадуком – мосты все-таки соединяют, а дело инженера – в первую очередь, «устройство земли».

#### БИБЛИОГРАФИЯ

- ГАРФ. Ф. Р-6599. Оп. 1. Д. 8.  
ГАХК. Ф. 830. Оп. 3. Д. 3023.  
РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 268.  
РГИА. Ф. 323. Оп. 9. Д. 1097; Оп. 13. Д. 85.  
ЦГИА СПб. Ф. 381. Оп. 1. Д. 585.  
Весь Петроград на 1917 год: адресная и справочная книга г. Петрограда. [Пг.]: издание т-ва А.С. Суворина «Новое время», [1917]. 930 с.  
Когда жизнь так дешево стоит... Письма О.А. Толстой-Воейковой, 1931 – 1933 гг. /публ. и коммент. В.П. Жобер. СПб.: Нестор-История. 2012. 360 с.  
*Крадин Н.П.* Харбин – русская Атлантида: очерки. Хабаровск: КГУП «Хабаровская краевая типография», 2010. 368 с.  
*Мелихов Г.В.* Белый Харбин: середина 20-х. М.: «Русский путь», 2003. 440 с.  
*Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925-1932). М.: «Русский путь»; «Викмо-М», 2007. 320 с.  
«Нам не уйти от Родины навеки...». Дневники, письма, воспоминания Е.Д. Воейковой-Ильиной. М: Русский путь, 2010. 384 с.  
«Непрерывное движение духа...». Дневник и записные книжки Вс.Н. Иванова. Хабаровск: КГБНУК «Хабаровский краевой музей им. Н.И. Гродекова», 2012. 380 с.  
Русская семья “dans la tourmente déchâinée...”: Письма О.А. Толстой-Воейковой, 1927 – 1930 гг. / Публ. и коммент. В. Жобер. Изд. 2-е. СПб.: Нестор-История, 2009. 526 с.  
Слободчиков В.А. О судьбе изгнанников печальной... Харбин, Шанхай. М.: ЗАО Центрполиграф, 2005. 431 с.  
Таскина Е., Мухин И. Русские из Китая. Судьбы репатриантов 40-х – 50-х гг. XX в. // Проблемы Дальнего Востока. Москва, 2009. № 2. С. 91–99.  
Тахтамышева Н.А. Инженеры путей сообщения. Три портрета на фоне времени. М.: Изд-во Триумф, 2014. 520 с.  
Титов В. Памяти строителя – профессора Барри В.А. //Русские в Китае. Екатеринбург, 1996. № 14. С. 8–9.

<sup>35</sup> РГИА. Оп. 13. Д. 85. Л. 2-3.

<sup>36</sup> Таскина, Мухин 2009. С. 96.

<sup>37</sup> Титов 1996. С. 9.

- Хисамутдинов А.А. Российская эмиграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Южной Америке: Биобиблиографический словарь. Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 2001. 384 с.
- Шматов Е. Школа труда // Политехник. Харбин, 1929. 25 марта. С. 2.
- Bakhmeteff Archive of Russian and East European History and Culture, Rare Book and Manuscript Library, Columbia University. Golovachev Collection. Box 4.

### REFERENCES

- Ves' Petrograd na 1917 god: adretnaya i spravoch'naya kniga g. Petrograda. [Pg.]: izdanie t-va A.S. Suvorina «Novoe vremya», [1917]. 930 s.
- Kogda zhizn' tak deshevo stoit... Pis'ma O.A. Tolstoj-Voejkovoj, 1931 – 1933 gg. /publ. i komment. V.P. Zhober. SPb.: Nestor-Istoriya. 2012. 360 s.
- Kradin N.P. Harbin – russkaya Atlantida: ocherki. Habarovsk: KGUP «Ha-barovskaya kraevaya tipografiya», 2010. 368 s.
- Melihov G.V. Belyj Harbin: seredina 20-h. M.: «Russkij put'», 2003. 440 s.
- Melihov G.V. Rossijskaya emigraciya v mezhdunarodnyh odnosnieniyah na Dal'-nem Vostoke (1925-1932). M.: «Russkij put'»; «Vikmo-M», 2007. 320 s.
- «Nam ne ujtj ot Rodiny naveki...». Dnevnik, pis'ma, vospominaniya E.D. Voejkovoj-Il'inoj. M: Russkij put', 2010. 384 s.
- «Nepreryvnoe dvizhenie duha...». Dnevnik i zapisnye knizhki Vs.N. Iva-nova. Habarovsk: KGBNUK «Habarovskij kraevoj muzej im. N.I. Grodekova», 2012. 380 s.
- Russkaya sem'ya “dans la tourmente déchainée...”: Pis'ma O.A. Tolstoj-Voejkovoj, 1927 – 1930 gg. / Publ. i komment. V. Zhober. Izd. 2-e, ispr. i dop. SPb.: Nestor-Istoriya, 2009. 526 s.
- Slobodchikov V.A. O sud'be izgnannikov pechal'noj... Harbin, Shanhaj. M.: ZAO Centrpoligraf, 2005. 431 s.
- Taskina E. Muhin I. Russkie iz Kitaya. Sud'by repatriantov 40-h – 50-h gg. HH v. // Problemy Dal'nego Vostoka. Moskva, 2009. №. 2. S. 91–99.
- Tahtamyshcheva N.A. Inzhenerij putej soobshcheniya. Tri portreta na fone vre-meni. M.: Izd-vo Triumf, 2014. 520 s.
- Titov V. Pamyati stroitel'ya – professora Barri // Russkie v Kitae. Ekaterinburg, 1996. № 14. S. 8–9.
- Hisamutdinov A.A. Rossijskaya emigraciya v Aziatsko-Tihookeanskom regione i Yuzhnoj Amerike: Biobibliograficheskij slovar'. Vladivostok: Izd-vo Dal'nevost. un-ta, 2001. 384 s.
- Shmatov E. Shkola truda // Politehnik. Harbin, 1929. 25 marta. S. 2.
- Bakhmeteff Archive of Russian and East European History and Culture, Rare Book and Manuscript Library, Columbia University. Golovachev Collection. Box 4.

*Мария Владимировна Кротова, доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры международных отношений, медиологии, политологии и истории, Санкт-Петербургского государственного экономического университета (СПбГЭУ): mary\_krot@mail.ru*

### Twists of the fate of engineer Vladimir Barry

The article discusses the life story of a transport engineer Vladimir Andreyevich Barry Статъя (1876–1959) who emigrated to Manchuria and taught at the Harbin Polytechnic Institute. Barry was a typical Russian pre-revolutionary intellectual: highly educated, but without interest in social issues, but rather helpless in the world of real politics. His life reflects dramatic events of the Russian history, is full of unexpected turns but also serves as an example of dedication to one's life goal. The article is based on unpublished documents from the Russian State Historical Archive, Central State Historical Archive at St Petersburg, State Archive of the Khabarovsk region.

**Keywords:** V.A. Barry, Harbin Polytechnic Institute, Chinese Eastern Railway. North Manchuria, Harbin, Russian emigration

*Maria Krotova, Dr. Sc. (History), Professor, Department of International Relations, Medi-ology, Political Science and History, St. Petersburg State University of Economics: mary\_krot@mail.ru*