

Малявина Людмила Сергеевна

кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры отечественной
и всеобщей истории
Тихоокеанского государственного университета

**РУССКО-КИТАЙСКИЙ
(ХАРБИНСКИЙ)
ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
НА ЭТАПЕ СТАНОВЛЕНИЯ
(1920–1925 ГГ.):
К 100-ЛЕТИЮ ОБРАЗОВАНИЯ**

Аннотация:

В статье рассматривается история становления Харбинского политехнического университета – одного из ведущих современных вузов Китайской Народной Республики и начальный период его работы как Русско-Китайского политехнического института (РКПИ). Основу исследования составили отчеты о деятельности РКПИ за 1920–1925 гг., подготовленные для харбинских печатных изданий его первым директором, российским инженером Алексеем Алексеевичем Щелковым (1876–1942 гг.), оказавшимся в Китае (с 1920 г.) на волне послеоктябрьской эмиграции. Использованные источники дали возможность представить организацию института как результат совместной деятельности Российской и китайской администрации Правления Китайско-Восточной железной дороги и представителей эмигрантского научного сообщества по обеспечению дороги квалифицированными инженерными кадрами, уточнить сведения о персональном составе Общества по учреждению Русско-Китайского института с китайской стороны. В статье дана характеристика структуры института, выделены особенности финансирования РКПИ, организации образовательного процесса. Представлены данные о численности и персональном составе первых преподавателей РКПИ (по состоянию на 1923 г.), динамика роста количества студентов за 1920–1924 гг., включающая сведения о численности обучающихся в вузе китайских студентов. Приведены фамилии первых выпускников, окончивших институт в октябре 1924 г. и январе 1925 г.

Ключевые слова:

Харбин, Китайско-Восточная железная дорога, русско-китайские отношения, Русско-китайский политехнический институт, Харбинский политехнический институт, А.А. Щелков, российское высшее образование за рубежом, российская эмиграция в Китае, российское научное зарубежье

Malyavina Lyudmila Sergeevna

PhD in History,
Associate Professor,
National and Universal History Department,
Pacific National University

**RUSSIAN-CHINESE (HARBIN)
POLYTECHNIC INSTITUTE
AT THE STAGE
OF ITS CREATION (1920–1925):
TO THE 100TH ANNIVERSARY
OF ITS ESTABLISHMENT**

Summary:

The paper examines the history of the formation of Harbin poly-technical university, which is one of the leading modern universities of the People's Republic of China and the initial period of its operation as the Russian-Chinese Polytechnic Institute (RCPI). The research is based on reports on the activities of the RCPI for the 1920–1925s, prepared for the Harbin press by its first principle, Russian engineer Alexey Alekseyevich Schelkoff (1876–1942), who found himself in China (since 1920) on the wave of post-October emigration. The studied sources made it possible to present the Institute's organization as a result of joint activities of the Russian and Chinese administration of the Board of the China-Eastern railway and representatives of the emigrant scientific community to provide the road with qualified engineering personnel, to clarify information about the personal composition of the Society for the establishment of the Russian-Chinese Institute from the Chinese side. The article describes the structure of the Institute, highlights the features of financing RCPI and the organization of the educational process. The data on the number and personal of the first RCPI teachers (as of 1923), the dynamics of growth in the number of students in 1920–1924, including information on the number of Chinese students studying at the University, are presented. The names of the first graduates who graduated from the Institute in October 1924 and January 1925 are given.

Keywords:

Harbin, China-Eastern railway, Russian-Chinese relations, Russian-Chinese Polytechnic Institute, Harbin Polytechnic Institute, A.A. Schelkoff, Russian higher education abroad, Russian emigration in China, the Russian scientific Diaspora

7 июня 2020 г. отметил 100-летие со дня своего образования Харбинский политехнический университет (Harbin Institute of Technology (HIT)) – крупнейший вуз Китайской Народной Республики, расположенный в северо-восточной провинции Хэйлунцзян. HIT входит в группу девяти наиболее авторитетных государственных университетов страны, признается ведущим национальным многопрофильным научно-образовательным центром, работающим во всех областях современных научных направлений, включая аэрокосмическую отрасль. Университет активно развивает международное академическое сотрудничество. По данным своего сайта [1], он имеет соглашения с высшими учебными заведениями в 39 странах, включая российские вузы. Вместе с тем, с российской высшей школой Харбинский политехнический университет объединяют не только современные научно-образовательные контакты, но и история его создания. Его перво-

начальные страницы связаны с именами известных российских инженеров, проживавших в Северо-Восточном Китае (Маньчжурия) со времен строительства Китайско-Восточной железной дороги (далее – КВЖД) – совместного железнодорожного проекта, реализованного Россией и Китаем в 1897–1903 гг., или переселившихся туда на волне послеоктябрьской эмиграции.

История современного китайского университета с «российскими корнями» уже неоднократно привлекала внимание отечественных исследователей [2], восстанавливающих ее на основе различных источников. Основу представляемого исследования составили отчеты о работе института за 1920–1925 гг., подготовленные его первым директором, российским инженером Алексеем Алексеевичем Щелковым (1876–1942 гг.) [3]. Содержащиеся в них детали дают возможность дополнить историю института новыми фактами, уточнить сведения о его первоначальной структуре, первых преподавателях, студентах, выпускниках, что позволяет сделать ее более объективной и объемной. Автор отчетов – инженер А.А. Щелков, уроженец г. Ярославля, являлся выпускником Императорского Московского инженерного училища (ИМИУ, с 1913 г. – Московский институт инженеров путей сообщения им. Николая II (МИИТ)*) – второго (после петербургского) транспортно-строительного вуза России, который готовил инженерные кадры для российских железных дорог. По данным справочно-информационного издания о выпускниках МИИТ [4, с. 7], институт входил в состав группы первого выпуска училища (18 человек), хотя в отдельных публикациях содержится ошибочное утверждение об окончании А.А. Щелковым Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения [5, с. 205]. Как и другие выпускники ИМИУ/МИИТ, работал на постройке дорог Общества Московско-Казанской железной дороги, прокладываемых по территориям Московской, Рязанской и Нижегородской губерний. С 1910 по 1913 г. руководил училищем техников путей сообщения в г. Вышний Волочек (Тверская губерния), готовивших специалистов среднего звена для обеспечения проектных работ по строительству водных и шоссейных путей и гидросооружений. С 1914 г. по 1918 гг. участвовал в проектно-исследовательских работах по строительству железнодорожных линий в Прикамье (Нижний Новгород – Котельнич; Агрыз – Ижевск – Воткинск), которые должны были связать Центральную Россию с Транссибирской железной дорогой [6, с. 358]. В декабре 1918 г. был назначен помощником главного инженера по строительству железной дороги Казань – Екатеринбург, оказавшись с новым назначением вместе с семьей в одной из самых ожесточенных зон боевых действий между «белыми» и «красными». В Харбине, как следует из личного дела А.А. Щелкова, сформированного в 1935 г. Бюро по делам российских эмигрантов в Маньчжурской империи (БРЭМ), он оказался в феврале 1920 г. Этому предшествовала организованная Министерством путей сообщения омского правительства А.В. Колчака эвакуация подведомственных железнодорожных служащих из Екатеринбурга в Иркутск. Из Иркутска, где, как отмечено в документах дела, «в декабре 1919 г. сдал имущество и должность» [7, л. 6] с женой Клеопатрой Александровной (1879 г. р.) и сыном Петром (1900 г. р.), вместе с эшелонами отступающих из Сибири остатков «белой армии» через пограничную с Китаем станцию «Маньчжурия» эмигрировал в Харбин. По данным собственноручно заполненных анкет [8], в 1920 г. был избран первым директором Российско-китайского техникума (родоначальника РКПИ), в 1921 г. организовал железнодорожное техническое училище и двухгодичные технические курсы для китайской молодежи по подготовке к сдаче экзаменов на звание техника путей сообщения. До 1925 г. был заместителем председателя Союза русских инженеров в Харбине, входил в состав академической группы Харбина – объединения российских ученых-эмигрантов, созданного для оказания помощи соотечественникам в научной деятельности. Как первый директор института (1920–1925 гг.)**, подготовил ряд отчетов о его работе, которые были опубликованы в харбинских изданиях («Высшая школа в Харбине», «Известия Юридического института»). Их использование позволяет, прежде всего, вернуть ему его первоначальное название – «Русско-Китайский политехнический институт» (РКПИ). Название вуза свидетельствовало, что он изначально создавался как совместное российско-китайское образовательное учреждение, «одинаково важное» (по оценке его организаторов) «как для русского, так и для китайского населения» [11, с. 8, 242]. Не случайно в Китае его официально признают «колыбелью китайских инженерно-технических кадров» [12]. «Харбинским политехническим институтом» (ХПИ) РКПИ

* В настоящее время – Российский университет транспорта (РУТ, г. Москва).

** В 1926 г. из-за отсутствия советского гражданства А.А. Щелков оставил пост директора института. Был заменен российским инженером Л.А. Уструговым (1877–1938 гг.), руководившим РПКИ/ХПИ до 1935 г. До 1931 гг. оставался профессором ХПИ по кафедре геодезии, заведующим мастерскими института и директором технического училища. В ноябре 1931 г. как эмигрант был уволен со всех должностей. С сентября 1932 г. до октября 1935 г. работал директором и профессором геодезии Северо-Маньчжурского политехнического института при Христианском Союзе молодых людей (ХСМЛ), с 1936 г. – декан политехнического факультета Института Св. Владимира в Харбине [9]. После закрытия института японскими властями (февраль 1938 г.) переехал в Шанхай. По данным Н.П. Крадина [10], умер в Шанхае 28 ноября 1942 г.

стал в 1928 г., когда он был передан от Учебного отдела Управления КВЖД Департаменту народного просвещения Особого района Восточных провинций (ОРВП) Китайской Республики, получив статус китайского казенного (государственного) образовательного учреждения. Российско-китайский характер вуза подтверждает перечисленный в источниках персональный состав руководящего органа института – Правления Общества по учреждению РКПИ. Правление (коллегиальный орган) формировалось из членов Общества по учреждению РКПИ. Включало представителей харбинской общественности (Биржевого комитета, Харбинского общественного управления), представителей вуза (директор, часть профессоров), должностных лиц от русской и китайской части Правления Общества КВЖД. Так, на 1 ноября 1923 г. китайской частью Правления КВЖД для участия в управлении вузом в состав Правления института (25 человек) были делегированы семь китайских чиновников и политических деятелей, занимавших ответственные посты на КВЖД. Среди них председатель Ревизионного комитета правления Общества КВЖД инженер Чэнь Хан и член комитета генерал Ян-Чжоу (Ян Чжо), два чиновника из правления Общества Жэ-Шоу-Жэнь и Юань Цзинь-Кай (в дальнейшем – член Распорядительного Комитета по переходу КВЖД в советско-китайское совместное управление). Членом Правления Общества по учреждению РКПИ являлся опытный китайский дипломат Ли Тьяо, известный в дореволюционный период как представитель китайского правительства в Санкт-Петербурге (секретарь китайской миссии) и коммерческий агент во Владивостоке (1897–1906 гг.). К работе в Правлении были привлечены член Харбинского общественного управления, он же комиссар по иностранным делам в Харбине Ли Шао-Гэн (впоследствии председатель Правления КВЖД (1931–1933 гг.) и помощник заведующего Счетно-финансовым отделом Правления Общества КВЖД Лю Цзэжун, который признавался влиятельным политиком и хорошим знатоком русского языка, так как учился в России, окончил Петербургский университет (в 1914 г.), в 1917–1920 гг. возглавлял Союз китайских граждан в России, участвовал в работе I и II Конгрессов Коминтерна [13].

«Только молниеносная быстрота и чрезвычайная энергия, которую проявило Правление», – как отмечал А.А. Щелков, – «дали возможность положить начало созданию Русско-Китайского Политехнического института в Харбине» [14]. Уже к концу 1923 г. институт обладал организационной устойчивостью, штатом преподавателей, материальной базой. Его структуру составляли два отделения – дорожно-строительное и электромеханическое с пятилетним сроком обучения. Право поступления в институт имели мужчины и женщины без ограничения по возрасту, окончившие полный курс средних учебных заведений и прошедшие вступительные испытания по физике и математике. Учебные планы включали 39 дисциплин на дорожно-строительном отделении и 42 – на электромеханическом, которые изучались в течение пяти лет. Подбор дисциплин определялся профилем отделения, но обязательно предусматривал изучение на 1–2 курсах ряда общих профессиональных дисциплин («Плотнично-столярное ремесло» (с работой в мастерских), «Черчение», «Рисование»). На старших курсах обязательно изучался один из иностранных языков (китайский, французский, английский) и ряд социально-экономических дисциплин («Политическая экономия», «Торговля Дальнего Востока», «Составление смет», «Организация счетоводства и отчетности промышленных предприятий»). Теоретическая подготовка, которая была непродолжительной (в целом за 5 лет она составляла 154 часа: по 36 часов на 1 и 4 курсах, 33 часа – на 2 и 3 курсах и 16 часов – на 5-м курсе), дополнялась ежегодным прохождением всеми студентами летней оплачиваемой практики сроком от 1-го до 3-х месяцев (в зависимости от курса). Местом практики выступали различные подразделения КВЖД (служба пути, служба телеграфа, депо, железнодорожные мастерские и пр.), где студенты обязаны были пройти все стадии обслуживания дороги (соответственно профилю) – от рабочих специальностей до руководителей участков. По ее итогам предусматривалось предоставление технического отчета о проведенных работах и сдача экзамена железнодорожной комиссии.

Помощь Управления КВЖД и поддержка института влиятельными лицами, входящими в Правление РКПИ, обеспечивали благоприятное начало работы института. Он имел собственное помещение, выделенное КВЖД (с бесплатным содержанием, освещением и отоплением), содержал учебные мастерские (плотнично-столярную и слесарно-механическую), рассчитанные на одновременное обучение от 40 до 60 студентов. При институте действовал подготовительный класс для китайской молодежи (с младшим и старшим отделениями), техническое железнодорожное училище и курсы по подготовке к экзаменам на звание техника путей сообщения. За короткий срок были организованы электротехническая лаборатория и механическая лаборатория по испытанию цемента и строительных растворов; физический, химический и геодезический кабинеты; научно-техническая библиотека и литография, что позволяло обеспечивать студентов необходимым учебным материалом. Многие подразделения использовались не только для учебных, но и для коммерческих целей. В частности, силами учебных мастерских изготавливались мебель для аудиторий, чертежные доски, учебные модели, проводился ремонт инструментария, принимались частные заказы от фирм и населения на изготовление мебели и металлических изделий. В механической лаборатории проводились испытания строительных материалов для

КВЖД, строительных организаций и других заинтересованных учреждений Харбина. Смета доходов бюджета РКПИ (данные 1923 г.), представленная в таблице 1 (составлена на основании данных отчетов А.А. Щелкова [15]), отражает значимость помощи КВЖД для вуза.

Таблица 1 – Смета доходов бюджета РКПИ на 1923 г.

Плата за обучение со студентов	40 000 золотых руб.
Субсидия от КВЖД	75 000 золотых руб.
Разные доходы	10 000 золотых руб.
Всего	125 000 золотых руб.

Показатели таблицы демонстрируют, что доля средств КВЖД составляла 60 % в общих годовых доходах института, что дает основание приблизить его по статусу (пользуясь современной терминологией) к ведомственному железнодорожному вузу. Финансовые отношения института с КВЖД в рассматриваемый период выстраивались через Учебный отдел Управления КВЖД (руководитель – Н.В. Борзов) и созданный в его структуре Комитет по делам высших и специального типа учебных заведений, председателем которого являлся Н.Л. Гондатти (последний генерал-губернатор Приамурского края), он же председатель Правления Общества по учреждению РКПИ. Помимо субсидий КВЖД, содержание института поддерживалось платностью обучения (32 % доходов) и средствами от благотворительных мероприятий, пожертвований и коммерческой деятельности мастерских (8 % в общем бюджете). Общее представление об использовании поступающих средств дает таблица 2 [16].

Таблица 2 – Смета расходов института на 1923 г.

Содержание личного штата института	84 375 золотых руб.
Учебная часть института	18 150 золотых руб.
Первоначальное оборудование института	8 250 золотых руб.
Хозяйственные и канцелярские расходы	4 225 золотых руб.
Расходы Правления института (освобождение от платы, непредвиденные расходы)	10 000 золотых руб.
Всего	125 000 золотых руб.

Как свидетельствуют цифры, большая часть расходов института (68 %) использовалась на содержание его штата, включающего в 1923 г. 39 преподавателей-лекторов [17], оцениваемых директором как «счастлирое сочетание людей с большой научной подготовкой и серьезным инженерным стажем» [18]. Материалы справочно-библиографических изданий по российскому научному зарубежью [19] подтверждают, что с самого начала преподавательский состав института был укомплектован лицами, которые, как и сам А.А. Щелков, имели опыт преподавательской или инженерно-технической работы, научные труды. В эмиграции оказались по разным причинам (от политических взглядов до жизненных обстоятельств). Так, первый декан электромеханического отделения РКПИ профессор Н.М. Обухов (1873–1950), специалист по механике, гидравлике и электротехнике, получил всестороннее инженерное образование в трех вузах (Университете Св. Владимира в Киеве, Московском университете и Высшей электротехнической школе в Париже). До переезда в Харбин в 1914–1918 гг. преподавал на физико-математическом факультете Иркутского университета и в Томском технологическом университете [20, с. 168]. Первый декан дорожно-строительного отделения П.Ф. Козловский (1887–1949 гг.), выпускник Института инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге (1912 г.), руководивший дипломными проектами «Портовые сооружения» и «Изыскания железных дорог», принимал участие в проектировании Туапсинского порта [21]. Профессор Ф.Н. Индриксон, читавший курсы по физике и высшей математике, имел 25-летний опыт работы в учебных заведениях Петербурга, Полтавы, Иркутска и Владивостока. По данным исследователя В.Г. Шароновой, имел более 20 опубликованных работ (статьи, переводы, учебники физики) [22]. Его коллега профессор С.Н. Петров ранее был деканом и профессором кафедры горнозаводской механики в Уральском горном институте (г. Екатеринбург). После эвакуации института во Владивосток (1919 г.) и до эмиграции в Китай руководил механическим факультетом Владивостокского политехнического института и исполнял обязанности декана инженерно-строительного факультета. Лектор по курсам «Детали машин», «Техническое черчение» и «Теория механизмов» инженер Н.К. Пафнунтьев до эмиграции преподавал в Императорском Московском техническом училище (ИМТУ, в настоящее время – Московский государственный технический университет им. Н.Э. Баумана) [23]. Лектор Д.А. Борейко (инженер, военный летчик) в 1917 г. являлся начальником Военной авиационной школы в Гатчине, имел ряд публикаций по основам авиации и эксплуатации летной техники. Преподаватель Н.С. Кислицын (руководитель дипломных проектов «Водяные и портовые сооружения» в РКПИ) имел опыт работы в Харькове (с 1902 г.) и Иркутске (с 1913 г.), читал лекции для студентов Харьковского технологического института. Более половины преподавателей первого состава (21 человек из 39 или 54 %) составляли лица, ранее занимавшие инженерные и технические должности на рос-

сийских железных дорогах (Забайкальской, Амурской и др.), в службах КВЖД, имевшие опыт проектирования железнодорожных объектов (мосты, виадуки) и гражданских сооружений, участвовавшие в изыскательских и строительных работах [24]. Такой опыт практической работы имели первые преподаватели РКПИ инженеры путей сообщения В.А. Барри, Ю.А. Григорович, П.Н. Радищев, С.А. Савин, Л.А. Устругов, В.С. Фаворский, В.Н. Флеров и В.О. Фрейберг; инженеры-технологи А.А. Боголюбский, В.А. Белобродский и М.П. Извеков; архитекторы и строители А.А. Бернардацци, С.Н. Дружинин и Ф.Ф. Ильин, инженер-электрик В.В. Кулябко-Корецкий и др. Не менее опытные преподаватели были привлечены к преподаванию иностранных языков и нетехнических дисциплин. В частности, курс французского языка в институте вел доцент Р.И. Аппель, ранее работавший в Юрьевском (Дерптском) университете. Английский язык преподавал выпускник Владивостокского Восточного института Я.А. Здыб, китайский язык – выпускник Харбинского коммерческого училища (1913 г.) и Юридического факультета в Харбине (1924 г.) приват-доцент С.Н. Усов и приглашенный из Пекина лектор Чжэй Ай Тан. Преподавателями социально-экономических дисциплин являлись кандидат права А.И. Коробов (выпускник медицинского (1905 г.) и юридического факультетов Казанского университета, юрисконсульт Главного управления Российского общества Красного Креста (1918 г.)) и А.А. Ягубов (лектор института Японо-Русского общества в Харбине). В подготовительных классах для китайских юношей работали секретарь института, горный инженер П.А. Иванов (вел курсы черчения и каллиграфии), инженер-технолог С.Э. Груздинский (курс математики), лектор Хуан Гу-Фу (выпускник Восточного института во Владивостоке, переводчик (драгоман) китайского помощника Управляющего КВЖД читал курсы физики, обществознания и общеобразовательных предметов). Ценные и яркие воспоминания о преподавателях РКПИ оставил один из первых выпускников института (1925 г.) В.Г. Мелихов (опубликованы в исследовании его сына, доктора исторических наук Г.В. Мелихова, специалиста по истории российской эмиграции в Китае) [25, с. 336–346].

Хорошие условия обучения, сильный состав преподавателей, гарантированное трудоустройство обеспечивали институту постоянный приток студентов, что можно проиллюстрировать данными таблицы 3 [26].

Таблица 3 – Динамика численности студентов Русско-Китайского политехнического института с 1920 по 1924 гг. (по состоянию на 1 ноября)

Год	Дорожно-строительное отделение	Электромеханическое отделение	Подготовительные классы	Китайские студенты-служащие КВЖД	Всего
1920	63	35	12	–	110
1921	97	77	7	–	181
1922	135	125	7	9	276
1923	155	125	31	8	319
1924	192	174	71	8	445

Комментарии А.А. Щелкова свидетельствуют, что основной контингент студентов института (55–60 %) составляли выпускники средних учебных заведений Харбина (украинской гимназии; железнодорожной гимназии им. Хорвата; частных гимназий Я.А. Дризуля и В.Л. Андерса; мужского и женского Коммерческих училищ КВЖД и др.). Регулярно росла доля обучающейся в институте китайской молодежи. В 1924 г. в РКПИ в подготовительных классах и на отделениях суммарно обучалось 125 китайцев (из 445 человек), что составляло 28 % от общего числа студентов. Одним из факторов, объясняющим рост китайских студентов, с точки зрения А.А. Щелкова, являлась доброжелательное отношение китайского правительства к институту и «доверие к его авторитету», выражавшееся в ежегодном выделении 20 лучшим китайским студентам государственных стипендий в размере от 600 до 1 000 долларов.

По информации А.А. Щелкова, свой первый выпуск инженеров институт смог сделать 12 октября 1924 г., когда обучение закончили шесть студентов, набранные осенью 1920 г. на 1 курс дорожно-строительного отделения Российско-китайского политехникума. Список выпускников составили Е.П. Топорнин (с занесением на Золотую доску), К.И. Погодин, В.С. Фалькенштейн, Н.П. Калугин, Д.Н. Долматов, М.В. Карбышев. В январе 1925 г. состоялся второй выпуск студентов этого же отделения (16 человек). В него вошли В.Г. Мелехов, Ю.М. Грабовский, братья М.Н. и С.Н. Покровские, В.В. Корягин, В.В. Яценко-Хмелевский, В.Н. Агуров, А.Н. Бабаев, И.К. Богданов, Л.С. Будагян, Н.А. Воскресенский, В.В. Дистерло, С.К. Иваницкий, И.С. Скоблин, С.В. Шешуков. Одним из выпускников данной группы был сын А.А. Щелкова Петр Алексеевич Щелков (1900–1993 гг.)*. Все они, как отмечал А.А. Щелков, «в настоящее время уже состоят на службе частью на КВЖД, частью – в

* Щелков (Schelkoff) Петр Алексеевич в 1926 г. переехал в Японию, работал инженером-строителем во многих кампаниях. С 1950 г. проживал в США. Скончался в возрасте 93 лет (1993 г.). По данным базы русских захоронений Музея-архива русской культуры в Сан-Франциско, похоронен на Сербском кладбище в окрестностях Сан-Франциско.

частных предприятиях, что указывает на жизнеспособность института для края» [27]. Многие из числа первых выпускников РКПИ сохранили приверженность профессии до конца жизни, внесли большой вклад в развитие экономики и промышленности не только Китая, но и США, Австралии, Филиппин, куда они со временем были приглашены работать.

Заключением отчета, датированного 24 января 1925 г., стал вывод о том, что «Русско-Китайский политехнический институт имеет все данные для своего здорового и нормального роста в будущем» [28]. Анализ последующих этапов развития подтверждает обоснованность прогноза, сделанного его первым директором почти 100 лет назад. Заложенный за короткий срок научно-образовательный фундамент позволил институту в дальнейшем превратиться в один из крупнейших государственных вузов Китая, заслужить авторитет и признание считаться «кузницей китайских инженерных кадров», показать пример культурно-образовательного и научно-технического сотрудничества двух стран, сохраняющегося на протяжении многих лет. Память о «русском периоде» своей столетней истории хранит и сам вуз. Об этом свидетельствует его эмблема с обозначением даты образования (1920 г.) – года открытия Русско-китайского техникума (далее института) и специальная экспозиция музея института, где представлены фотографии его отцов-основателей. Новые исследовательские проекты, которые могут быть реализованы совместными усилиями российских и китайских ученых, дадут возможность обогатить историю вуза новыми фактами и персоналиями, сделав ее более насыщенной и многоликой.

Ссылки:

1. Harbin Institute of Technology. Facts and Figures [Электронный ресурс]. URL: <http://en.hit.edu.cn/> (дата обращения: 10.07.2020).
2. Каневская Г.И. Русский Харбинский политехнический институт и судьба его выпускников // Вестник ДВО РАН. 2010. № 2 (150). С. 25–33 ; Хисамутдинова Н.В. Русская инженерная школа в Китае // Профессиональное образование в России и за рубежом. Кемерово, 2016. № 4 (24). С. 204–212 ; Мещеряков А.Ю., Антропов О.К. Харбинский политехнический институт в 1920–1976 гг. // Манускрипт. Тамбов, 2019. Т. 12. № 6. С. 68–72 ; Бочарова З.С., Кротова М.В. Харбинский политехнический институт – центр русской науки и образования в Китае (1920–1950-е гг.) // Вестник РУДН. Серия: История России. М., 2019. Т. 18. № 4. С. 779–803 ; Шаронова В.Г. Роль русской эмиграции в подготовке китайских национальных кадров (на примере Харбинского политехнического института) (1920–1932 гг.) // Китай в мировой и региональной политике. История и современность. М., 2020. Т. 25. № 25. С. 400–416.
3. Щелков А.А. Русско-Китайский политехнический институт в Харбине. Его прошлое и настоящее к концу 1923 г. // Высшая школа в Харбине. 1923. № 2 ; Известия и труды Русско-Китайского политехнического института. Вып.1. 1922–1923 гг. Харбин, 1923. С. 3–36 ; Щелков А.А. Русско-Китайский политехнический институт к началу 1925 г. Город Харбин // Известия Юридического факультета. Харбин, 1925. Т. 1. С. 242–248.
4. Выпускники МИИТа. В 3-х томах. Т. 1. 1901–1966 гг. / под ред. Б.А. Лёвина. М., 2006. 327 с.
5. Хисамутдинова Н.В. Указ. соч. С. 214–212.
6. Крадин Н.П. Русские инженеры и архитекторы в Китае. Хабаровск, 2018. 380 с.
7. Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. 830. Оп. 3. Д. 55213.
8. Там же. Л. 1–2, 4–8.
9. Там же. Л. 7. 10–11
10. Крадин Н.П. Указ. соч. С. 538.
11. Щелков А.А. Указ. соч.
12. Ли Жэньнянь. Колыбель русских и китайских инженерно-технических кадров – Харбинский политехнический институт [Электронный ресурс]. URL: <http://russian.china.org.cn/russian/80151.htm> (дата обращения: 10.07.2020)
13. Щелков А.А. Указ. соч. С. 11–12.
14. Там же. С. 243.
15. Там же. С. 27.
16. Там же.
17. Там же. С. 13–16.
18. Там же. С. 35.
19. Российское научное зарубежье: материалы для библиографического словаря / авт.-сост. и предисл. М.Ю. Сорокина // Вып. 5 (пилотный). Инженерные науки: XIX – первая половина XX в. М., 2011. 290 с.
20. Там же. С. 168.
21. Там же. С. 115–116.
22. Шаронова В.Г. Кратер Индриксона на планете «Харбин» // Русская система обучения ремеслам. Истоки и традиции. Т. 5. М., 2019. С. 157–187.
23. Коршунов С.В. Профессор Н.К. Пафнютъев – из вятских купцов. Малмыж – Москва – Харбин – Сан-Франциско // Социокультурная среда российской провинции в прошлом и настоящем. Сб. науч. статей. Елабуга, 2015. С. 102–106.
24. Щелков А.А. Указ. соч. С. 13–16.
25. Мелихов Г.В. Белый Харбин. Середина 20-х. М., 2003. 440 с.
26. Щелков А.А. Указ. соч. С. 33, 247.
27. Там же. С. 247
28. Там же. С. 248.

Редактор: Шейхетова Ирина Александровна
Переводчик: Кочетова Дарья Андреевна