



<https://doi.org/10.22363/2312-8674-2019-18-4-779-803>

Научная статья / Research article

Харбинский политехнический институт – центр русской науки и образования в Китае (1920–1950-е гг.)

З.С. Бочарова^а, М.В. Кротова^б

^аМосковский государственный университет имени М.В. Ломоносова;
119991, Россия, Москва, ГСП-1, Ленинские горы, 1; kpzg@mail.ru

^бСанкт-Петербургский государственный экономический университет;
191023, Россия, Санкт-Петербург, ул. Садовая, 21; mary_krot@mail.ru

The Harbin Polytechnic Institute as a center of Russian science and education in China (1920–1950s)

Zoya S. Bocharova^a, Maria V. Krotova^b

^aLomonosov Moscow State University; 1, Leninsky mountains,
GSP-1, Moscow, 119991, Russia; kpzg@mail.ru

^bSaint-Petersburg State University of Economics;
21, Sadovaya St., St. Petersburg, 191023, Russia; mary_krot@mail.ru

Аннотация: Статья посвящена истории Харбинского политехнического института (ХПИ) – крупнейшего высшего учебного заведения Китая в период 1920–1940-х гг., созданного русскими эмигрантами для поддержания работы Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Судьбы дороги и вуза были тесно связаны: создание института было инициировано и поддержано железнодорожной администрацией, которая предоставила здание для института в Харбине и выделяла значительные средства на содержание ХПИ. В свою очередь, институт готовил кадры для железной дороги и строительства в Маньчжурии. История Харбинского политехнического института рассматривается в контексте истории Маньчжурии и российско-китайских отношений. За свою почти столетнюю историю институт несколько раз менял название. Зигзаги политической ситуации в Китае приводили к изменениям в структуре управления институтом, содержании образования, преподавательского состава. Исследование опирается на широкую историографическую и источниковую базу. Используются воспоминания выпускников ХПИ, материалы харбинской прессы, неопубликованные документы российских архивов, в том числе Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Российского государственного исторического архива (РГИА), Государственного архива Хабаровского края (ГАХК) и др. Изучение архивных материалов, и прежде всего документов Правления КВЖД и Китайско-Чанчуньской железной дороги (КЧЖД), отчетов, личных дел преподавателей позволяет показать разные стороны деятельности ХПИ: корпоративную академическую культуру, осо-

© Бочарова З.С., Кротова М.В., 2019



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

бенности студенческого состава, организацию учебного процесса, источники финансирования, прагматический подход СССР в отношении института. В ходе исследования авторы приходят к выводу о том, что Харбинский политехнический институт, основанный в 1920 г., пережив несколько кризисов, доказал свою жизнеспособность и сыграл важную роль в деле укрепления двусторонних связей и развития культурного разнообразия Китая. Институт способствовал сохранению национальной идентичности русской эмигрантской молодежи, ее адаптации и внес значительный вклад в становление системы высшего образования Зарубежной России и Китая.

Ключевые слова: Русско-Китайский политехнический институт (РКПИ), Харбинский политехнический институт (ХПИ), Русское зарубежье, русское высшее образование в Харбине, эмиграция, Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), русско-китайские отношения

Для цитирования: *Бочарова З.С., Кротова М.В.* Харбинский политехнический институт – центр русской науки и образования в Китае (1920–1950-е гг.) // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: История России. 2019. Т. 18. № 4. С. 779–803. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2019-18-4-779-803>

Abstract: This article analyzes the activities of the largest university in China in the 1920 to 1940s – the Harbin Polytechnic Institute (HPI), established by Russian emigrants to maintain the Chinese Eastern railway (CER). The fates of CER and HPI were closely associated. The establishment of the Institute was initiated and supported by the railway administration, which provided a building in Harbin and offered substantial funds for the maintenance of HPI. In turn, the Institute trained personnel for the railways and construction projects in Manchuria. The article places the history of the Institute in the context of the history of Manchuria and Russian-Chinese relations. Over its history of nearly one hundred years the Institute repeatedly changed its name. The turns in the political situation in China also led to changes in the governing structure of the Institute, in its educational activities and its teaching personnel. The present research builds on a broad historiographical and source base, including memories of graduates of the Institute, items from the Harbin press, and unpublished archival documents. Documents of the Board of CER, reports, personal files of teachers shed light on issues including the Institute's corporate academic culture, its student composition, the organization of the educational process, and its sources of funding, as well as the USSR's pragmatic approach towards the Institute. Established in 1920, the Institute survived several crises. The present case study reveals the role of higher education in strengthening Russian-Chinese relations and cultural diversity of China. In conclusion, the HPI made an important contribution to the preservation of national identity among the Russian youth in China and supported their adaptation. At the same time, it is fair to say that the Institute, and hence Russian emigrés, made a significant contribution to the establishment of a system of higher education in China.

Keywords: Russia Abroad, the Russian higher education in Harbin, emigration, Russian-Chinese relationships

For citation: Bocharova, Zoya S., Krotova, Maria V. "The Harbin Polytechnic Institute as a center of Russian science and education in China (1920 – 1950s)." *RUDN Journal of Russian History* 18, no. 4 (November 2019): 779–803. <https://doi.org/10.22363/2312-8674-2019-18-4-779-803>

Введение

Интерес к «восточной ветви» российской эмиграции и ее учебным заведениям продиктован присутствием многочисленного населения бывшей Российской империи в Китае, и прежде всего в Маньчжурии, своеобразием его правового положения, особенностями организации русской жизни, взаимоотношений с местным населением и властями. Особо следует отметить также культуртрегерскую роль русских в регионе, нуждавшемся в стабилизации и экономическом развитии. Но не только. Пожалуй, ни в какой другой стране внешнеполитическая конъюнктура, характер международных отношений не играли столь доминантную роль, как здесь.

Особое место в жизни российской эмиграции занял Харбин – научный, культурный и административный центр. С момента своего основания в 1898 г. Харбин формировался как русский город, жизнь которого сосредоточивалась вокруг Китайско-Восточной железной дороги, которая управлялась Правлением Общества КВЖД, базировавшемся в Петербурге. В Харбине – «столице» полосы отчуждения – находилось в тот период гражданское Управление КВЖД и Харбинское общественное управление. После революции русская колония в Харбине значительно увеличилась в связи с потоком беженцев, и город стал одним из центров русской эмиграции, убежищем, где спасались от большевистских преследований политические и военные деятели, предприниматели и коммерсанты. В результате после революции здесь оказалась существенная доля людей с высоким образовательным и культурным уровнем – военные, инженеры, ученые, журналисты, которые организовали учебные заведения, предприятия, привнесли в Харбин интенсивную интеллигентную жизнь. Они выступили инициаторами создания высшей школы в Харбине, которой не было до этого в Маньчжурии.

История высшей школы в Харбине отразила сложную политическую ситуацию в Маньчжурии после 1917 г. В 1918 г. КВЖД перешла в ведение Международного железнодорожного комитета и перестала быть русской железной дорогой, хотя русские продолжали здесь оставаться на службе. В довершение в 1920 г. декретом Президента Китайской республики русские в Маньчжурии были лишены права экстерриториальности и должны были впредь во всех отношениях подчиняться китайским властям и законам. Изменилось управление дорогой. Полоса отчуждения КВЖД стала называться «Особый район восточных провинций» (ОРВП), во главе которого стоял китайский Главноначальствующий. В результате трудных и затянутых переговоров СССР и Китай согласились в 1924 г. эксплуатировать дорогу на совместных, паритетных началах как «чисто коммерческое предприятие». По договору 1924 г. служить на дороге могли лишь китайские и советские граждане. Места эмигрантам на КВЖД не оставалось. Дальнейшие события – советско-китайский конфликт на КВЖД в 1929 г., оккупация Японией Маньчжурии в 1931–1932 гг., «уступка Маньчжоу-го прав СССР в отношении КВЖД (СМЖД)» (фактическая продажа КВЖД Японии) – привели к сокращению численности русской колонии. Судьба КВЖД определила и направления развития высших учебных заведений Харбина.

Таким образом, актуальность данной статьи обусловлена научной и практической значимостью темы, необходимостью изучения опыта и роли образовательного, кадрового потенциала российской эмиграции в регионе, изменения соотношения по мере его реализации цивилизационных и сугубо эмигрантских задач, в том числе по сохранению национальной идентичности, важности влияния внешнеполитического фактора и характера политических режимов на организацию и деятельность учебных заведений. Харбинский политехнический институт стал предметом научного исследования историков, поскольку занял особое место в ряду других учебных заведений, а русские эмигранты дали такой импульс его развитию, который позволил существовать вузу до сего времени.

История института интересна и с точки зрения сотрудничества в зоне культурного пограничья. Выпускники этого вуза разлетелись по миру, реализовав себя на профессиональном поприще, стали основателями новых научных школ, направлений, способствовали экономическому прогрессу стран проживания.

Историографический анализ показывает, что изучение истории русских учебных заведений в Китае имеет давнюю традицию. В разное время на протяжении 1920–1930-х гг. в Харбине существовали семь вузов, история которых рассматривалась как отечественными, так и зарубежными специалистами, в том числе в контексте истории Маньчжурии межвоенного периода¹. Харбинскому политехническому институту посвящен целый ряд научных работ, среди которых статьи выпускников вуза, а также их воспоминания². В научный оборот введен широкий круг опубликованных источников.

В частности, Г.И. Каневская через призму судеб выпускников проследила тенденции развития института и обосновала документальную ценность воспоминаний, несмотря на субъективный характер источника³. Материалы журнала «Политехник», который издавали выпускники ХПИ, были положены в основу статьи А.Ю. Мещерякова и О.К. Антропова. Авторы, заявив методы постструктурализма, попытались кратко представить векторы становления и развития ХПИ на более чем 50-летнем хронологическом отрезке времени⁴. Н.В. Хисамутдинова на осно-

¹ *Лазарева С.И., Штильва А.Н.* Русские школы и вузы в Маньчжурии 20–30-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2011. № 4. С. 10–20; *Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925–1932). М., 2007; *Орнацкая Т.А.* Деятельность юридического факультета в Харбине в 1920–1937 гг. // Право и образование. 2016. № 4. С. 148–156; *Хисамутдинов А.А.* Русское высшее образование в Китае // Вопросы образования. 2015. № 4. С. 274–291; Он же. Русский юридический факультет в Харбине // Право и образование. 2016. № 3. С. 105–113; *Bakich O.* Russian Education in Harbin: 1898–1962 // Записки русской академической группы в США. New York, 1994. С. 269–294; *Bakich O.* Harbin Russian Imprints: Bibliography as history, 1898–1961: materials for a definitive bibliography. New York; Paris, 2002; *Blaine R.* Administering the Colonizer: Manchuria's Russians under Chinese Rule, 1918–29. Vancouver, Toronto, 2010; *Gruner F., Ben-Canaan D.* Entangled Histories: The Transcultural Past of Northeast China. Cham, Heidelberg, New York, 2014; *Gruner F.* Russians in Manchuria: From Imperial to National Identity in Colonial and Semi-Colonial Space // Crossing Boundaries: Ethnicity, Race and National Belonginess in a Transnational World. Lanham: Lexington books, 2013. P. 183–205; *Matsuzato K.* Russia and Its Northeast Asian Neighbors: China, Japan, and Korea, 1858–1945. Lanham, 2017.

² *Автономов Н.П.* Высшая школа в Харбине. К истории ее возникновения // Харбинские коммерческие училища КВЖД. 1960. № 7. С. 26–33; *Анчугова Н.А.* О транспортно-экономическом факультете ХПИ // Русская Атлантида. 2009. № 35. С. 31–35; *Верижская Т.П.* Судьба моя – восточный факультет // Русская Атлантида. Челябинск, 2001. № 7. С. 39–42; *Гинце М.М.* Воспоминания о ХПИ (1948–1952) // Русская Атлантида. 2003. № 10. С. 37–46; *Зубарева Л.* Воспоминания о ХПИ // На сопках Маньчжурии. Новосибирское отделение ассоциации «Харбин». 1994. № 11. С. 5; *Маркизов Л.П.* Институт Св. Владимира и Политехнический в 1934–1938 гг. // Годы. Люди. Судьбы. История российской эмиграции в Китае: материалы междунар. науч. конф., посвящ. 100-летию г. Харбина и КВЖД (Москва, 19–21 мая 1998 г.). М., 1998. С. 43–45; *Vinocuroff V., Kamensky Yu.* Russian engineers in Australia. Melbourne, 1996.

³ *Каневская Г.И.* Русский Харбинский политехнический институт и судьба его выпускников // Вестник Дальневосточного отделения РАН. 2010. № 2. С. 25–33; *Она же.* Харбинский политехнический в воспоминаниях его выпускников // Рубеж: Тихоокеанский альм. Владивосток, 1998. № 3 (865). С. 309–316.

⁴ *Мещеряков А.Ю., Антропов О.К.* Харбинский политехнический институт в 1920–1976 гг. // Манускрипт. 2019. № 6. С. 68–72.

ве материалов русскоязычной прессы Китая, США и Австралии в своей работе показала преимущество традиций русского высшего инженерного образования в Китае⁵. А.А. Китунин в диссертации «Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в КНР (XX–XXI вв.)» еще раз совершенно справедливо доказал значимость КВЖД для колонизации Маньчжурии. Он показал, что факты свидетельствуют о большом вкладе России в развитие экономики и культуры региона. Приведя высказывание очевидца событий, выпускника Харбинского политехнического института Г.А. Мыслина, внука одного из руководителей строительства КВЖД, автор пишет: «Если это и была *колониальная* политика, то такая политика, которая поднимала образовательный, культурный уровень аборигена до уровня пришельца»⁶. В работе обозначен вклад ХПИ в подготовку квалифицированных инженеров-путейцев из числа иностранных и местных молодых людей.

Цель данной статьи – изучить место Харбинского политехнического института в жизни Зарубежной России и его роль в образовательном пространстве Маньчжурии, показать вклад выпускников вуза, наших соотечественников, создавших диаспоральное сообщество за рубежом, в развитие экономики и культуры региона.

Дополнительный корпус источников, наряду с обобщением накопленного материала, позволяет развить тему, реконструировать достаточно полную картину истории ХПИ, рассмотреть проблему в различных ракурсах. Источниковую базу настоящей статьи составили материалы Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Российского государственного исторического архива (РГИА), материалы харбинской прессы. Изучение архивов и периодической печати позволило проанализировать преподавательский и студенческий состав вуза, учебные программы, выявить политическую конъюнктуру и атмосферу его жизнедеятельности, подробно осветить все этапы развития и показать, насколько тесно судьба ХПИ была переплетена с жизнью Северо-Восточного Китая, России/СССР.

Становление Харбинского политехнического института

Первоначально институт назывался Русско-китайский политехнический институт (РКПИ). Название «Харбинский политехнический институт» он получил позже. Институт пережил несколько трансформаций под влиянием международной ситуации, когда он в разное время был под контролем Китая, СССР, Японии. Однако на протяжении трех десятков лет огромную роль в создании, администрировании, материальном обеспечении, образовательной деятельности института играл русский фактор.

Институт вырос из русско-китайского техникума, решение об открытии которого было принято на организационном собрании инициативной группы из числа русских инженеров 5 сентября 1920 г. Почетным председателем собрания был избран генерал Сун Сяолян – председатель Правления Общества КВЖД. Собрание

⁵ *Хисамутдинова Н.В.* Русская инженерная школа в Китае // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2016. № 4 (24). С. 204–212.

⁶ *Китунин А.А.* Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в КНР (XX–XXI вв.): дис. ... к.и.н. СПб., 2019. С. 48–50, 171–172.

постановило создать «Общество по учреждению Русско-Китайского техникума в Харбине» для русских и китайских слушателей с преподаванием на русском языке. Был принят Устав Общества, который на основании определения Пограничного окружного суда от 7 сентября 1920 г. под № 50 был внесен в реестр обществ и союзов, не имевших своей целью извлечение прибыли⁷.

Техникум открылся 17 октября 1920 г. Его главной задачей стала подготовка кадров по строительству и обслуживанию КВЖД. 2 апреля 1922 г. техникум был преобразован в Русско-китайский политехнический институт. Обе даты считаются днем основания института: китайцы годом основания института считают 1920 г., русские – 1922 г., когда РКПИ стал высшим учебным заведением.

Правление Общества и Управление КВЖД предоставили техникуму в 1920 г. здание бывшего Российского императорского консульства в Новом городе (главный корпус), двухэтажное здание Торговой школы и одноэтажный корпус с оборудованной механической мастерской. Официальный адрес техникума, потом института, значился так: Харбин, Новый город, Правленская улица, 43.

В 1921 г. было открыто Техническое училище для подготовки главным образом детей служащих КВЖД для работы на дороге в качестве младшего технического персонала. Директором техникума стал инженер А.А. Щелков. Благодаря выделяемым КВЖД средствам, наплыву желающих учиться, высококвалифицированному преподавательскому составу техникум быстро развивался, и было решено преобразовать его в Русско-Китайский Политехнический институт.

Со следующего, 1922 г., в институте велось обучение инженеров на двух отделениях – дорожно-строительном (декан – инженер путей сообщения П.Ф. Козловский) и электромеханическом (декан – проф. С.Н. Петров). Курс обучения был рассчитан на пять лет. Институт был организован с расчетом на то, что выпускники пригодятся новой, постбольшевистской России. В харбинском журнале «Студенческая жизнь» в феврале 1923 г. в редакционной статье подчеркивалось: «Нельзя ожидать, чтобы возобновление русской государственности совершилось легко и незаметно. Оно потребует много сил и работы, что почти целиком ляжет на плечи молодого поколения, пред которым расстилается широкая и далекая жизненная дорога, и пройти ее нужно с честью, во славу русского имени. ...Необходимые для этого старания и приобретенные знания получают, таким образом, первостепенное значение и являются долгом молодых людей, любящих свою родину и свой народ... Русская эмигрантская молодежь, рассыпанная по всем углам мира, среди чужих народов, уже научилась любить свое отечество. У нее пробудилось и желание быть полезной своей родине, возрождение которой представляется несомненным. Молодежь охвачена жаждой ученья, стараясь использовать время своего изгнания, чтобы потом во всеоружии выступить на жизненный путь, который одновременно является и путем родной страны. Ну, с Богом!»⁸.

Для организации института было создано Общество (Комитет) по учреждению (потом «по заведованию») РКПИ, которое являлось гласным коллегиальным

⁷ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 21–24.

⁸ Студенческая жизнь. 1923. № 1. С. 2.

органом, ведавшим материальной стороной и всем личным составом института. До 1928 г. Институт состоял в его ведении, а также избираемого этим Обществом Правления. На нем лежали организационные и административные функции, сношения с Управлением КВЖД. В состав Правления Общества, председателем которого стал Н.Л. Гондатти, входили 14 членов и 6 кандидатов – представители КВЖД, местной власти, Харбинского общественного управления, Биржевого комитета и других авторитетных организаций, ученые, инженеры, это были и русские, и китайцы. Так, в 1923 г. в Правление института входили: Н.Л. Гондатти, П.Ф. Козловский, В.К. Калабановский, Н.М. Обухов, М.И. Степунин, А.Х. Калина, Ян Чжо, Чен Хань. В Ревизионный комитет были выбраны: Л.С. Иванов, В.А. Барри, П.А. Шульце, К.А. Штенгель⁹.

«Положение о Русско-Китайском Политехническом Институте в городе Харбине» было рассмотрено общим собранием членов Общества по управлению РКПИ 30 марта 1924 г., затем Академическим советом 3 мая и утверждено Правлением Общества по управлению РКПИ 12 июня 1924 г.¹⁰ Управлялся Институт директором техникума/института, которого, согласно Положению о Русско-Китайском институте в Харбине 1924 г., избирало Правление Общества. Таковым стал инженер путей сообщения А.А. Щелков, «сумевший создать атмосферу успешного сотрудничества администрации, преподавателей и студентов, что и обеспечило высокую репутацию института среди русской и китайской общественности»¹¹.

В первом разделе Положения были обозначены цели института: «а) дать учащимся в нем высшее техническое образование, б) путем научно-технической деятельности Академической коллегии способствовать научно-техническому прогрессу». Также было указано, из чего слагаются средства института: из «а) платы за правоучение со студентов института, б) субсидии институту от Китайской Восточной железной дороги, Харбинского общественного управления, биржевого комитета и пр., в) поступлений от продажи лекций, изделий мастерских, платы за медицинское освидетельствование и держание вступительных экзаменов в институт, пожертвований и прочие поступления»¹².

РКПИ существовал преимущественно на субсидии КВЖД, впрочем, как и другие вузы Харбина¹³. Не случайно решающую роль в создании и деятельности института сыграло не только Правление, но и Управление КВЖД во главе с управляющим дорогой инженером путей сообщения Б.В. Остроумовым.

Борис Васильевич Остроумов (1880–1944) окончил Институт инженеров путей сообщения в Санкт-Петербурге (1902), работал на Бухарской, Южно-Сибирской железных дорогах, с 1 февраля 1921 г. – в качестве Управляющего КВЖД. Но 3 октя-

⁹ Русский голос. 1923. № 731.

¹⁰ Положение о Русско-Китайском политехническом институте в Харбине. Харбин, 1924. С. 3.

¹¹ Каневская Г.И. Русский Харбинский политехнический институт... С. 26.

¹² Положение о Русско-Китайском политехническом институте в Харбине... С. 3–4.

¹³ Хисамутдинов А.А. Русское высшее образование в Китае... С. 106; Ратманов П.Э. Высшая русская медицинская школа в Харбине (1921–1925 гг.) // Дальневосточный медицинский журнал. 2008. № 2. С. 125–127.

бря 1924 г. был уволен с этого поста «вследствие несоответствия общему направлению деятельности Правления»¹⁴.

Формально будучи частным учебным заведением, институт по существу был учебным заведением КВЖД, имевшим назначение, в первую очередь, «обслуживать нужды КВЖД»¹⁵. На этом основании дорога оплачивала отопление, освещение, ремонт и содержание зданий института. Например, при смете на 1920/1921 учебный год, исчислявшейся суммой 40 тыс. золотых рублей, субсидии КВЖД составили 20 тыс. золотых рублей, а в 1923 г. – 75 тыс. при смете 125 тыс.¹⁶ Студентам предоставлялись заграничные командировки для совершенствования их образования. Была учреждена стипендия имени генерал-лейтенанта Д.Л. Хорвата в размере 300 рублей, иногородним предоставлялось общежитие. В ряду «прочих поступлений» на содержание института можно назвать членские взносы, субсидии разных учреждений, доходы от лотерей, публичных лекций и т.п.¹⁷ Плата за обучение составляла 300 золотых рублей в год и 200 – для лиц льготных категорий.

С самого своего основания институт стал местом, где получали техническое образование также и китайцы, численность которых в 1923 г. составляла более 20 % и потом постепенно увеличивалась¹⁸. Передовая газеты «День Политехника» в ноябре 1924 г. отмечала: «Русско-китайский – это естественно: ведь сам Харбин – это стык, это спай двух великих народов. Здесь нужно жить вместе. И учиться вместе. А главное, учиться жить вместе». Инженер В.К. Калабановский здесь же пожелал студентам-политехникам следующее: «Не забывая своего происхождения и не теряя связи с родиной, питайте благодарность и уважение к тому народу, на гостеприимной земле которого возник и продолжает развиваться наш институт»¹⁹.

Для китайских студентов начиная с 1920 г. был учрежден подготовительный класс, где они осваивали русский язык и предметы, необходимые для дальнейшего поступления в вуз. Первоначально в классе училось 12 китайцев, к 1924 г. количество китайских студентов возросло до 71 человека. К 1925/1926 учебному году на курсах появилось младшее подготовительное отделение, куда принимались китайцы, окончившие китайскую среднюю школу и выдержавшие экзамен по математике, а также среднее и старшее отделение, где китайцам необходимо было сдать экзамены по русскому языку, математике и графическому искусству. В течение трех лет в этих классах опытные русские и китайские преподаватели готовили китайских юношей к поступлению на 1 курс института: для этого они должны были свободно говорить и писать по-русски, усвоить физику и математику в пределах программ средней школы, уметь чертить и рисовать. На подготовительных курсах плата составляла 150 и для льготных категорий – 100 золотых рублей в год. Китайская администрация учредила стипендии для китайских

¹⁴ РГИА. Ф. 323. Оп. 9. Д. 3892. Л. 3 об.

¹⁵ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 6–6 об.

¹⁶ Там же. Л. 5.

¹⁷ Устав Общества по заведованию в Харбине Русско-Китайским политехническим институтом. Харбин, 1922. С. 4.

¹⁸ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 5.

¹⁹ День политехника. Однодневная студенческая газета. Харбин. Ноябрь 1924. С. 1.

юношей, направлявшихся из провинции в институт для получения образования. Число таких студентов в 1926 г. достигало 70 человек²⁰. О значении этих классов говорил заведующий подготовительными курсами ХПИ С.Н. Усов: «Завязывается тесная личная и деловая связь молодых представителей китайской и русской интеллигенции, являющейся прообразом и немаловажным фактором истинной дружбы двух великих наций»²¹.

Программа РКПИ соответствовала программе Петербургского института инженеров путей сообщения. Второй раздел «Положения о РКПИ» дает представление о программе института. В частности, на дорожно-строительном отделении преподавались высшая математика, начертательная геометрия, физика, химия, теоретическая механика, геодезия, изыскания и постройка железных дорог, содержание и эксплуатация железных дорог, воздушные пути сообщения, торговля Дальнего Востока, плотнично-столярное ремесло, богословие (необязательный курс), всего – 37 дисциплин. На электромеханическом читалось 39 основных курсов (часть из которых дублировала курсы, которые преподавались на дорожно-строительном отделении), а также специальные – отопление и вентиляция, двигатели внутреннего сгорания, трамвай и освещение, телеграф и телефон и др.²²

Личный состав института назначался из лиц, окончивших университет или высшее техническое учебное заведение и имевших значительный технический, практический или научный стаж. Если претендент не имел двухлетнего опыта чтения лекций, то должен был прочитать пробные: одну на тему, предложенную Академическим комитетом, другую – по собственному выбору²³. О преподавательском составе в начальный период можно судить, изучив расписание экзаменов на дорожно-строительном и электромеханическом отделениях РКПИ в мае-июне 1923 г.²⁴ Алгебру, высшую математику и физику преподавал Ф.Н. Индриксон, тригонометрию – Н.А. Гейкинг, химию – Г.А. Житов, геодезию – директор института проф. А.А. Щелков, начертательную геометрию и мосты – П.Н. Радищев, аналитическую геометрию и статику сооружений – С.А. Савин, теоретическую механику и сопротивление материалов – С.Н. Петров, детали машин и паровые машины – М.П. Извеков, гидравлику и электротехнику – Н.М. Обухов, основания и фундаменты – Д.А. Борейко, строительное искусство, архитектура/сметы, водоснабжение, архитектурные формы – Ф.Ф. Ильин, мосты – Ю.О. Григорович, детали машин – Н.К. Пафнутьев, электротехнику – Головщиков, изыскания железных дорог – П.Ф. Козловский, железные дороги – Л.А. Устругов, железобетон – В.А. Барри, водяные сообщения, портовые сооружения – Н.С. Кислицын, торговлю Дальнего Востока – В.И. Сурин, орошение и осушение – А.А. Глебов, английский язык – Я.А. Здыб и Н.М. Обухов, китайский язык – С.Н. Усов.

В институте велась интенсивная исследовательская и академическая работа, издавались «Известия и труды Русско-китайского политехнического институ-

²⁰ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 3.

²¹ День политехника... С. 3.

²² Положение о Русско-Китайском политехническом институте в Харбине... С. 4–5.

²³ Там же. С. 6.

²⁴ РГИА. Ф. 1679. Оп. 1. Д. 23. Л. 1.

та» (всего шесть томов)²⁵, выпускались сборники лекций по отдельным дисциплинам, которые отчасти компенсировали нехватку учебников²⁶.

Четвертый раздел «Положения о РКПИ» определял категории учащихся, которые допускались к поступлению. Специально оговаривалось, что на обучение принимались лица обоего пола, а также имевшие аттестаты или свидетельства об окончании курса в высших учебных заведениях, окончившие гимназии, реальные, коммерческие училища и другие средние учебные заведения, программа которых признавалась Советом института достаточной для поступления. Предпочтение отдавалось абитуриентам, окончившим вузы. В случае образования конкурса проводился экзамен по математике и физике в пределах программы средней школы²⁷.

Первый набор в институт составил 110 студентов. В 1923/1924 учебном году в вузе числилось 278 студентов (в том числе 45 китайцев); 31 человек обучался на подготовительных курсах. В 1924/1925 учебном году обучалось уже 374 студента (из них 57 китайцев), а на подготовительных курсах – 71 человек. В 1925/1926 учебном году соотношение обучающихся составило соответственно: 420, 63 и 71 человек²⁸. Таким образом, налицо была положительная динамика численности студентов.

С 1922 г. было введено обязательное посещение лекций: студенты, не посетившие более 30 % лекций в течение года, не допускались к переводным экзаменам. В летнее время студенты проходили обязательную практику на КВЖД: студенты дорожно-строительного отделения – в службе пути, начиная с ремонтных рабочих до дорожных мастеров, в службе эксплуатации – на должностях весовщиков, составителей поездов, помощников таксировщика, кассиров; студенты электромеханического отделения – в службе телеграфа, в железнодорожных мастерских или депо в качестве слесарей, монтеров, кочегаров, помощников машинистов.

Первый выпуск института состоялся осенью 1924 г. Выпускники дорожно-строительного отделения должны были сдать четыре экзамена по предметам «Строительная механика», «Мосты», «Железные дороги», «Гидротехника», а также защитить четыре дипломных проекта по мостам, архитектуре, железным дорогам и гидротехнике. В этом первом выпуске 6 человек были удостоены звания инженера путей сообщения, во втором – в январе 1925 г. – 16 человек. Осенью 1925 г. состоялся первый выпуск электромеханического отделения, звание инженера-электрика тогда получили 20 человек. В государственную экзаменационную комиссию под председательством помощника управляющего КВЖД входили директор института, деканы факультетов, преподаватели-экзаменаторы, представители КВЖД и китайского правительства. Дипломы первых выпусков РКПИ также подписывались представителем Общества русских инженеров, куда входили «старые» инженеры, получившие образование в высших технических учебных заведениях Российской империи.

Выпускники, удостоенные звания инженера путей сообщения, могли производить разного рода строительные работы по постройке железных, шоссейных

²⁵ *Обухов Н.М.* Известия и труды Русско-китайского политехнического института. Харбин, 1923–1934.

²⁶ *Хисамутдинов А.А.* Русское высшее образование в Китае... С. 280.

²⁷ Положение о Русско-Китайском политехническом институте в Харбине... С. 8–9.

²⁸ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 8; День политехника. Харбин. Ноябрь 1924. С. 7.

и грунтовых дорог, мостов и гидротехнических сооружений, составлять проекты зданий и сооружений, заведовать эксплуатацией этих зданий. Выпускники, получившие звание инженера электрика-механика, имели право производить работы по проектированию машин и сооружений по механической и электротехнической специальностям, заведовать эксплуатацией этих сооружений. Одновременно выпускники обоих отделений имели право занимать должности штатных преподавателей как в высших технических, так и в средних учебных заведениях.

Под советско-китайским управлением

С установлением в 1924 г. дипломатических отношений между СССР и Китаем и переходом КВЖД в совместное советско-китайское управление произошли изменения в административном и преподавательском составе института. Председатель Правления Общества по заведованию РКПИ Н.Л. Гондатти в октябре 1924 г. был арестован китайскими властями вместе с Управляющим дорогой Б.В. Остроумовым. Одиннадцать месяцев они провели под арестом и были освобождены лишь после суда осенью 1925 г.

1 мая 1925 г. председателем правления Общества по заведованию РКПИ был избран генерал от инфантерии Чжу Цинлань, товарищами председателя стали инженер Фань Цигуань, Ли Шаоген, инженер путей сообщения В.К. Калабановский, секретарем – инженер путей сообщения П.Ф. Козловский. Ректором института был назначен инженер путей сообщения Л.А. Устругов, подавший к тому времени заявление о принятии в советское гражданство.

После 1924 г. плата за обучение для лиц, не имевших гражданства СССР или Китайской Республики, была повышена до 400 золотых рублей в год (200 рублей платили студенты с советским или китайским гражданством, находившиеся на иждивении служащих и пенсионеров КВЖД, лиц академического персонала и служащих института; для остальных студентов плата составляла 300 рублей в год)²⁹. От платы за учебу никто не освобождался, но Правление Общества по заведованию РКПИ оказывало помощь нуждавшимся в виде долгосрочных ссуд, для чего выделялся ежегодный кредит в сумме до 12 тыс. золотых рублей³⁰. Ссуды выдавались особой комиссией, состоявшей из академического персонала и студентов – представителей комиссии взаимопомощи, и должны были быть возвращены на льготных условиях.

В 1925 г. был издан приказ по КВЖД, согласно которому лица, окончившие институт, не могли пользоваться правами инженеров. Приказ был отменен только в 1929 г. во время советско-китайского конфликта³¹.

Преподавать в РКПИ теперь могли только люди с советским и китайским гражданством. Часть преподавателей подали заявления в Генконсульство СССР в Харбине о «восстановлении советского гражданства». Всем подавшим ходатайство о восстановлении гражданства были выданы квитанции от консульства, и до полу-

²⁹ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 405. Л. 109.

³⁰ Там же. Л. 184.

³¹ Мелихов Г.В. *Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925–1932)*. М., 2007. С. 141.

чения советского гражданства они числились как «квитподданные» и относились к советским гражданам. Несколько преподавателей приняли китайское гражданство, часть осталась эмигрантами. Из 50 человек академического персонала (23 профессора и доцента, 27 преподавателей и руководителей) 10 человек имели паспорта СССР, 14 человек были «квитподданными», 13 русских преподавателей и 3 китайца имели китайское гражданство, 10 человек оставались в статусе эмигрантов³².

К 1926 г. в РКПИ было учреждено 17 кафедр, из них 5 – общеинститутских. Заведующие кафедрами по должности стали именоваться профессорами. Деканом инженерно-строительного факультета был инженер, профессор П.Ф. Козловский (китайский подданный), деканом электротехнического факультета – С.Н. Петров («квитподданный»). Бывший ректор РКПИ профессор А.А. Щелков, оставшийся эмигрантом, тем не менее, был директором Технического железнодорожного училища. Институт аспирантов в 1926 г. насчитывал 14 человек. Некоторые получили командировки в США и Германию.

28 февраля 1927 г. на заседании Правления Общества по заведованию Русско-китайским политехническим институтом было утверждено Положение о РКПИ в Харбине, где были прописаны содержание и условия обучения в институте³³. На двух факультетах – дорожно-строительном и электромеханическом – учебный курс длился пять лет, из них четыре года отводилось теоретическим курсам и курсовым проектам, пятый год – на подготовку дипломной работы. В летние месяцы студенты должны были проходить производственную практику.

Ректор назначался Правлением Общества по заведованию РКПИ, помощником ректора должен был быть китаец, хорошо знающий русский язык. Деканы назначались Правлением общества на три года из числа профессоров. Учебной и научной жизнью руководил Академический совет института, состоявший из всех профессоров РКПИ, собиравшийся не реже двух раз в семестр. Исполнительным органом Академического совета, который собирался не реже двух раз в месяц, был академический комитет под председательством ректора, в который входили деканы факультетов и по одному представителю от каждого факультета (избиравшиеся на три года). Институт издавал свой научный журнал «Высшая школа в Харбине»³⁴.

Увеличение числа обучающихся и развитие учебно-вспомогательных учреждений потребовали ежегодного расширения помещений института. В 1920 г. КВЖД предоставила техникуму здания площадью 1251 кв. м; к 1927 г. площадь зданий достигла уже 8053 кв. м, а площади, используемые под подготовительные классы, выросли почти в 26 раз (с 23 кв. м в 1921 г. до 592 кв. м в 1927 г.)³⁵. С 1926 г. Правление КВЖД стало выдавать более значительные ежегодные субсидии РКПИ, сумма которых, включая оплату освещения, отопления и ремонта зданий, составляла соответственно (в рублях): в 1926 г. – 177 788,23 (при смете 250 тыс.), в 1927 – 156 822,99, в 1928 – 149 030,94, в 1929 – 251 598, в 1930 – 256 153³⁶. То есть к 1928 г. сумма сократилась

³² РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 405. Л. 149–150.

³³ Там же. Л. 110–121.

³⁴ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 5–5 об.

³⁵ Там же. Л. 5.

³⁶ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 405. Л. 10 а.

в 1,2 раза, а затем увеличилась почти в 1,7 раза. Пик субсидирования института пришелся на 1929–1930 гг., так как в этот период благодаря экономической конъюнктуре доходы КВЖД были максимальными за все время существования.

Новый период в истории института начался в 1928 г. Приказом Главного начальствующего Особого района восточных провинций (ОРВП) генерала Чжан Хуансяна от 4 февраля 1928 г. «в целях установления твердого порядка в области народного просвещения» Русско-китайский политехнический институт (РКПИ) был переименован в Политехнический институт Особого района восточных провинций (ОРВП)³⁷. Он перешел в ведение местной китайской администрации ОРВП. Чжан Хуансян стал исполнять обязанности ректора института. После этого Правление КВЖД прекратило оказание помощи институту, поскольку изменилось его правовое положение. Институт становился китайским казенным высшим учебным заведением³⁸, хотя на учебную жизнь это обстоятельство никак не повлияло.

20 октября 1928 г. было заключено Соглашение об институте между Мукденским провинциальным правительством и Правлением КВЖД, подписанное представителем Провинциального правительства Трех Восточных провинций Лю Чжэ и представителем правления КВЖД и.о. товарища председателя Правления КВЖД А.И. Геккером³⁹. Соглашение закрепляло, что Харбинский политехнический институт стал китайско-советским предприятием, которое субсидировалось из средств КВЖД.

ХПИ находился в ведении особого комитета образовательных учреждений под наблюдением Главного начальствующего ОРВП. Было организовано Правление по заведованию институтом на паритетных началах. Для непосредственного руководства и выполнения административных функций, направления академической и хозяйственной жизни назначался ректор института китайской национальности и проректор из числа граждан СССР. Средства, отпускаемые для института по постановлению Правления КВЖД, находились в совместном распоряжении китайской и советской частей Правления института. Все распоряжения и финансовые операции института должны были визироваться двумя подписями – ректора и проректора.

30 октября 1928 г. было организовано новое Правление ХПИ, состоявшее из 10 членов: по 5 человек от Мукденского провинциального правительства Трех Восточных провинций и от советской части Правления КВЖД. Председателем Правления ХПИ стал маршал Чжан Сюелян, товарищем председателя – В.Г. Чиркин. Правление назначило ректора института китайской национальности – Лю Чжэ и проректора института – советского гражданина инженера Л.А. Устругова.

По настоянию советской стороны в соглашение был включен пункт о необходимости «улучшения профессорского состава за счет привлечения советских и китайских профессоров и лекторов», а также положение об изменении программ института, приближении их «к требованиям современной жизни»⁴⁰. Административные вопросы находились в ведении Канцелярии института и инспектората; вопросами хозяйственной жизни и строительства ведал Хозяйственный коми-

³⁷ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 49.

³⁸ Там же. Л. 1–1 об.

³⁹ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 54.

⁴⁰ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 405. Л. 2.

тет; учебными вопросами – Совет профессоров (вместо Академического совета) и совет факультетов (вместо академического комитета). Дорожно-строительный факультет стал именоваться инженерно-строительным. В институте на равных условиях могли обучаться граждане Китайской республики и СССР, причем количество китайских и советских студентов должно было быть одинаковым, так же, как и правила приема для тех и других⁴¹. Но к началу 1928/1929 учебного года на двух факультетах (инженерно-строительном и электротехническом) обучалось 815 человек, из них только 85 китайцев⁴².

Студенты ХПИ с гордостью называли себя политехниками – новыми строителями жизни. Хотя учиться в институте было очень трудно: лекции и занятия проходили с 9 до 15 часов ежедневно, к ним добавлялись лабораторные работы по вечерам в электротехнической, паротехнической, испытательной, химической, теплофизической лабораториях, геодезическом кабинете, кабинете электрической связи (от 6–12 часов в неделю). Был также технический кружок. Летом – практика, работа на КВЖД или предприятиях. В году было три сессии – осенью, зимой и весной (около месяца). Всего за годы обучения студент должен был сдать 75 экзаменов⁴³. Наряду с учебной кипела и внеаудиторная жизнь, проводились вечера, выпускалась газета. Существовала касса взаимопомощи, работал выборный студенческий орган – Совет курсовых старост (старостат). Вся студенческая жизнь регламентировалась «Положением о совете курсовых старост», утвержденным Правлением Общества⁴⁴.

К 1930 г. ХПИ занимал несколько помещений в Новом городе: здание бывшего Российского генерального консульства (1365,7 кв. м), бывшей торговой школы (2731,4 кв. м), бывших мастерских железнодорожного училища (682,8 кв. м), а также два деревянных флигеля площадью около 228 кв. м. За зданием Железнодорожного собрания было построено общежитие, частично на средства, выделенные Главнначальствующим ОРВП. Здесь жили, в основном, китайские студенты. Общая стоимость зданий оценивалась в сумму около 400 тыс. рублей. После наплыва учащихся в 1928 и 1929 гг. было решено расширить здания и надстроить уже имеющиеся, для чего Правление КВЖД выделило в декабре 1929 г. 99 тыс. рублей. После советско-китайского вооруженного конфликта все здания ХПИ считались принадлежавшими КВЖД⁴⁵. При институте были созданы необходимые лаборатории, столярные и слесарные мастерские для практических занятий, техническая библиотека с читальным залом, музей учебных пособий.

Советско-китайский конфликт на КВЖД 1929 г., смена после конфликта советского руководства КВЖД изменили обстановку в ХПИ. Большинство преподавателей не стали увольняться с работы во время конфликта, как того требовали профсоюзные активисты, и вышли на занятия в октябре 1929 г. Такое поведение советская сторона посчитала «предательским», и после окончания конфликта в 1930 г. многим «квитподданным» преподавателям Генконсульство СССР в Харбине официально отказало

⁴¹ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 405. Л. 2.

⁴² Политехник. Однодневная студенческая газета. Харбин. 1929. 25 марта. С. 1.

⁴³ Шматов Е. Школа труда // Политехник. Харбин. 1929. 25 марта. С. 2.

⁴⁴ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 5.

⁴⁵ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 405. Л. 5.

в получении советского гражданства, в результате люди оказались в статусе эмигрантов. Часть из них вынуждена была уехать из Харбина, другая – уволиться. Один из основателей Политехнического института в Харбине, декан дорожно-строительного факультета П.Ф. Козловский (1887–1949) после 1924 г. принял китайское подданство. Во время советско-китайского конфликта он стал помощником Управляющего КВЖД, «правой рукой» врио Управляющего КВЖД Фань Цигуаня. По окончании конфликта, в 1930 г., Козловский был вынужден переехать во Францию, где в 1931 г. становится одним из основателей Русского высшего технического института в Париже и даже действительным членом Французской академии наук. Перед началом Второй мировой войны П.Ф. Козловский перебрался в Японию.

Советским руководством был поставлен вопрос о реорганизации института. В справке для Народного комиссариата путей сообщения (НКПС), составленной в апреле 1930 г. Правлением КВЖД, указывалось: «Местный вуз – Политехникум в Харбине совершенно не удовлетворяет требованиям, предъявляемым советской властью к вузам, и количество действительно полезных и лояльно относящихся к СССР абитуриентов его так ничтожно, что совершенно не оправдывает отпускаемых в виде субсидии сумм». Предлагалось прекратить субсидию ХПИ или значительно сократить ее, а на полученную экономию выдавать стипендии для обучающихся в СССР. При условии дальнейшего субсидирования ставилась задача «провести решительную реорганизацию ХПИ, личного состава учащихся и учащихся и направление его учебной работы»⁴⁶.

Советская часть Правления КВЖД была заинтересована в использовании ХПИ для набиравшей темпы индустриализации в СССР. С.М. Измайлов, командированный на КВЖД советским правительством, занимавший пост заместителя товарища председателя Правления КВЖД, отправил в Наркомат путей сообщения СССР записку «Китайская Восточная железная дорога и возможное ее содействие в разрешении проблемы кадров», датированную 18 июля 1930 г. В ней, в частности, автор предлагал использовать квалифицированный рабочий и технический персонал КВЖД, в том числе и выпускников ХПИ, для «успешного осуществления первого пятилетнего плана». Для этого учебные планы и программы необходимо было приблизить к программам технического образования в СССР, а задания дипломных проектов в ХПИ «увязать с потребностями транспорта СССР». С.М. Измайлов предложил также учредить ряд стипендий для студентов – граждан СССР на условиях отработки на советских дорогах по окончании института. Таким образом, заключал он, без затрат средств СССР в Харбине будет находиться «пункт, где будут готовить кадры для нашего грандиозного строительства»⁴⁷.

В архивных документах Правления КВЖД имеется также Меморандум (секретный) «Вопросы, кои желательно выяснить в Москве по отношению к Харбинскому Политехническому институту», относящийся, по-видимому, к 1931 г. В числе других в нем были подняты вопросы о проведении для студентов ХПИ летней практики на железных дорогах СССР, обмена научными изданиями, получения

⁴⁶ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 861. Л. 22.

⁴⁷ Там же. Д. 405. Л. 5–8.

от «соответствующих Комиссариатов, Правлений дорог и крупных заводов материалов для заданий по дипломному проектированию», устройства выпускников ХПИ на работу в СССР, приема аспирантов ХПИ в исследовательские институты ВТУЗов и НТК (научно-технических комитетов), пополнения преподавательского состава ХПИ за счет советских ВТУЗов и др.⁴⁸ Однако этим предложениям не суждено было осуществиться из-за сложного международного положения, затруднений с выдачами въездных виз в Китай и т.п. Попытки привлечь научных работников из СССР были неудачны из-за их отказа или запрета советской стороны (ОГПУ в частности) на въезд. В то же время увольнять опытных преподавателей из числа русских эмигрантов опасались, чтобы не усилить китайское влияние.

С осени 1931 г. в ХПИ начал функционировать третий факультет – транспортно-экономический. Тогда же советская часть администрации ХПИ предложила сократить обучение русскоязычных студентов с пяти до четырех лет, студентов-китайцев с семи до пяти лет, ввести узкую специализацию, сократив ряд кафедр и уволив преподавателей без советского гражданства. Но тут возмутилась китайская часть Правления ХПИ. Декан инженерно-строительного отделения Фань Цигуань заявил, что китайская часть администрации не считает возможным введение нового курса⁴⁹. В результате в 1932 г. из намеченных к увольнению 21 преподавателя-эмигранта было уволено 11 человек. В анкете Бюро по делам российских эмигрантов в Маньчжурии (БРЭМ) заведующий кафедрой железобетона, экстраординарный профессор В.А. Барри указал: «В 1932 г. администрацией института был намечен как эмигрант к увольнению по списку “21”. 11 лекторов уволили, но 10 оставили, т.к. ...не смогли заменить за неимением надлежащих специалистов»⁵⁰.

В 1931 г. на трех факультетах ХПИ насчитывалось 1026 студентов, в том числе более 50 женщин. К этому времени институт выпустил 101 инженера-строителя, 92 инженера-электромеханика. Число преподавателей с солидным научным и инженерным стажем достигло 65 человек. Это были специалисты горного дела, архитекторы, строители и др. В их число вошли: В.А. Барри, В.А. Белобродский, В.Н. Жернаков, Ф.Ф. Ильин, П.Е. Ковырьков, И.С. Коренев, В.А. Кулябко-Корецкий, Н.К. Пафнутьев, С.Н. Петров, А.К. Попов, П.Н. Радищев, В.А. Рязановский, С.А. Савин, П.С. Свиридов, Г.Г. Тельберг, С.П. Тимошенко, Л.А. Устругов, П.Ф. Федоровский, Е.М. Чепурковский, А.А. Щелков и др.

Но обострившаяся международная ситуация вновь нарушила деятельность института. В феврале 1932 г. Харбин оккупировала Квантунская армия, 1 марта японцами было объявлено о создании на территории Маньчжурии нового государства Маньчжоу-Го (Маньчжурское государство). Советская часть Правления КВЖД в марте 1932 г. признала нового председателя КВЖД Ли Шаогена, назначенного правительством Маньчжоу-Го, согласившись на прием новых членов Правления.

Японцы с 1932 г. ко всем начальникам служб КВЖД и к Управляющему дорогой приставили маньчжурских помощников, которые контролировали деятель-

⁴⁸ РГИА. Ф. 323. Оп. 4. Д. 861. Л. 4.

⁴⁹ Мелхов Г.В. Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке... С. 145–146.

⁵⁰ Государственный архив Хабаровского края (ГАХК). Ф. 830. Оп. 3. Д. 3023. Л. 3.

ность советских представителей. Ассигнования на институт значительно уменьшились. Число желавших поступать в ХПИ также резко сократилось. Если в 1931 г. на 200 мест подали 450 прошений, то в последующие годы конкурса не было вообще. Кроме того, часть абитуриентов оттянул на себя открывшийся в сентябре 1934 г. Институт св. Владимира. Новое руководство решило все-таки позволить оставшимся студентам окончить институт и получить диплом.

Харбинский политехнический институт под управлением японской администрации

В результате соглашения между СССР и Японией от 23 марта 1935 г. о передаче прав на КВЖД правительству Маньчжоу-Ди-Го советские граждане с семьями, в том числе и значительная часть русских студентов ХПИ, должны были эвакуироваться в СССР в течение трех месяцев после подписания соглашения. В сложившейся ситуации между маньчжурской стороной, в лице нового ректора ХПИ Ван-Цин-Юй и советника института К. Фурасава, и советской стороной, в лице проректора профессора Л.А. Устругова, была заключена договоренность о предоставлении студентам 1–3 курсов возможности раньше окончить учебный год, усилив интенсивность занятий. Для 4–5 курсов были назначены сжатые сроки для подготовки дипломов и проведено несколько внеочередных сессий по их защите. К концу июня 1935 г. советские преподаватели, служащие, студенты и только что защитившие дипломы молодые инженеры поспешно выехали в Советский Союз. В их числе был проректор института Л.А. Устругов, который переехал в Москву, где осенью 1937 г. был арестован, обвинен в шпионаже, связях с иностранными разведками и в феврале 1938 г. приговорен к высшей мере наказания (расстрелу).

В 1936 г. ХПИ продолжил свою работу, хотя прием новых студентов прекратился. Институт был принят на бюджет Министерства народного образования Маньчжоу-Ди-Го. Обучение полностью переводилось на японский язык. Хотя доступ в ХПИ для русских был открыт, желающих учиться на японском языке среди них было мало⁵¹. На места уехавших в СССР были приглашены бывшие преподаватели ХПИ, лишённые в советский период права работать в институте. Деканом инженерно-строительного факультета стал Ю.О. Григорович, деканом электромеханического – А.К. Попов, транспортно-экономический факультет был закрыт в 1935 г.

В связи с этими изменениями произошли изменения и в учебной программе. Помимо технических дисциплин были введены гражданствоведение, которое вел инспектор института С. Озава, японский язык (преподаватели К. Накагодзи, драгоман ХПИ В.Г. Савчик) и физкультура (Т. Ирие). На подготовительных курсах для китайцев вместо русского языка стали преподавать японский. На 1 января 1936 г. в институте обучалось 262 студента. В 1936 г. ХПИ выпустил 66 инженеров: 36 китайцев и 30 русских.

9 апреля 1937 г. пост ректора института занял японский инженер М. Судзуки, которому было поручено реорганизовать институт. ХПИ полностью перешел в

⁵¹ *Каневская Г.И.* Русский Харбинский политехнический институт... С. 16; *Корнев Б.Н.* Политехник // Объединение инженеров, окончивших Харбинский политехнический институт. 1979. № 10. С. 16.

ведение японской администрации с обучением на японском языке. К тому времени ХПИ имел уже шесть факультетов. В декабре 1937 г. дипломы получили 55 человек, в декабре 1938 г. – еще 76 человек. Это был последний выпуск студентов ХПИ, обучавшихся на русском языке. Всего с 1924 по 1938 гг. ХПИ окончили 1093 человека (из них по инженерно-строительному факультету – 458 чел., по электромеханическому – 635 чел.)⁵². Большинство русских студентов перешли в Северо-Маньчжурский университет (СМУ), открытый в 22 марта 1938 г. в Харбине, в котором существовал политехнический факультет с электромеханическим и инженерно-строительным отделениями. Деканом факультета стал инженер-электрик В.А. Кулябко-Корецкий, работавший в ХПИ. Обучение в нем велось на русском, а также японском и китайском языках. До 1945 г. СМУ оставался единственным высшим учебным заведением в Маньчжурии, в котором могла обучаться русская эмигрантская молодежь.

ХПИ в послевоенный период

После капитуляции Японии и освобождения Северо-Восточного Китая в августе 1945 г. начался новый период в истории ХПИ. Политехнический институт в Харбине был восстановлен с русским административным и академическим персоналом. Вопрос о возобновлении работы института «в целях плановой подготовки инженеров для хозяйства Китайско-Чанчуньской железной дороги»⁵³ (КЧЖД, бывшей КВЖД) решался на самом высоком уровне с одобрения наркома путей сообщения И.В. Ковалева. В записке от 10 ноября 1945 г. на имя вице-председателя Правления общества КЧЖД генерал-лейтенанта И.В. Каргина советский управляющий дорогой А.Ф. Журавлев сообщал: «Управлением КЧЖД принят Харбинский политехнический институт, принадлежавший КВЖД, затем Мантецу. В институте сохранились лаборатории, основное имущество, закончен ремонт учебных корпусов и общежитий. Совместно с консульством возвращены профессора и преподаватели, работавшие в институте при КВЖД». Кроме того, А.Ф. Журавлев предложил перевести в Политехнический институт 400 студентов из Северо-Маньчжурского университета⁵⁴.

Председателем приемной комиссии управляющий КЧЖД утвердил своего помощника, советского директора института полковника А.П. Ожигова, а его товарищем – А.Н. Логинова, заместителя генерального консула СССР в г. Харбине. Заместителем директора по учебной и научной работе стал бывший эмигрант, принявший советское гражданство, профессор Ю.О. Григорович.

В составе института в 1945 г. было три факультета: инженерно-строительный факультет (декан – профессор П.С. Свиридов) с отделениями городского и дорожного строительства, которые готовили инженеров путей сообщения, путейцев и строителей; электромеханический факультет (декан – профессор А.К. Попов) с механическим и электротехническим отделениями, которые готовили инженеров-механиков, электриков и связистов; и транспортно-экономический факультет, готовивший специалистов для всех служб (декан – экономист В.Н. Жернаков). С октя-

⁵² РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2115. Л. 12.

⁵³ Там же. Д. 2114. Л. 13.

⁵⁴ Там же. Л. 9–12.

бря 1946 г. функционировал восточно-экономический факультет (декан – инженер Тянь Сифу). Затем появились еще два факультета: химический (декан – профессор В.В. Шамраев) и горный (декан – инженер Ю.М. Зезюкевич).

В институте были открыты подготовительные курсы и вечернее отделение. Общее количество кафедр составляло 22, из них 8 были вакантны по причине отсутствия научных кадров. Проблема была не только в нехватке кадров (из-за чего, например, не читались дисциплины «История народов СССР», «Эксплуатация железных дорог», «Экономика транспорта», «История экономических учений» и др.), но и в отсутствии необходимой учебной литературы, в особенности технической.

Занятия проводились на русском языке, учебный план был вновь перестроен по образцу советских вузов. Все оборудование и помещения института принадлежали КЧЖД. Первоначально, согласно Временному положению о порядке приема и сроках обучения в ХПИ, плата за обучение составляла 50 юаней в месяц для технических факультетов, и 40 юаней – для транспортно-экономического факультета⁵⁵, но в связи с инфляцией эта сумма была очень незначительной. В конце 1945–1947 гг. цены повышались практически каждый день. Рост цен можно проследить по подписной плате на газету «Русское слово»: в декабре 1945 г. она составляла 12 юаней в месяц, с 1 апреля 1946 г. – 20 юаней, с 1 августа 1946 г. – 30 юаней, с октября 1946 г. – 50 юаней, с 1 января 1947 г. – 100 юаней, с 1 марта 1947 г. – 200 юаней, с 1 августа 1947 г. – 400 юаней. Таким образом, за неполных два года цены возросли в 40 раз⁵⁶.

ХПИ состоял на бюджете КЧЖД, обучение вскоре стало бесплатным. При подведении итогов первого учебного года 1945/1946 оказалось, что из общего числа студентов – 312 человек – экзамен держали только 286, из них сдали все экзамены только 182 студента. Остальные или не смогли сдать отдельные предметы, или вовсе не явились на экзамены⁵⁷. По разным причинам дневные занятия пропускал каждый десятый студент, а вечерние – каждый пятый. В следующем учебном году 1946/1947 после вступительных экзаменов на четыре факультета был принят 201 человек, из них 6 китайцев и 1 монгол. На подготовительное отделение было принято 20 русских и 60 китайцев. В числе поступивших были и «условно принятые» студенты – те русские, кто получил среднее образование в Маньчжурии и не изучал некоторых предметов «по советской программе». Им было предоставлено право сдать экзамены по всем этим предметам во время семестра.

В 1945 г. профессорско-преподавательский состав формировался за счет местных научных работников. Так, Владимир Андреевич Барри (1876–1959), состоявший с 1922 по 1935 гг. профессором РКПИ/ХПИ, автор проекта виадука между Новым городом и Пристанью Харбина, был вновь принят в штат ХПИ в декабре 1945 г., назначен заведующим кафедрой конструкций⁵⁸. Он читал лекции, руководил дипломной практикой студентов, участвовал в научных конференциях ХПИ

⁵⁵ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2114. Л. 14.

⁵⁶ АВП РФ. Ф. 308. Оп. 31. П. 27. Д. 22. Л. 11.

⁵⁷ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2114. Л. 2.

⁵⁸ РГИА. Ф. 323. Оп. 13. Д. 85. Л. 11.

вплоть до своего отъезда в СССР в 1954 г., где работал заведующим кафедрой железобетона в Иркутском институте народного хозяйства.

Основным ядром преподавательского состава института стал персонал Северо-Маньчжурского университета, кроме того были широко привлечены к работе инженеры-практики, бывшие выпускники ХПИ, среди них А.И. Бейер, И.А. Брагин, В. Войнюш, Г.А. Ефимов, В.Ф. Зайцев, С.И. Зуев, Н.П. Калугин, А.А. Копецкий, В.И. Коренев, А.А. Костин, А.А. и А.П. Логуновы, Б.К. Маркевич, В.Г. Мелихов, П.А. Небышенков, Г.Н. Писемский, Е.А. Пулле, П.В. Раменский, Г.Л. и Н.П. Ротенко, Ю.Г. Слюсаренко, Н.И. Чигринцев, К.И. Чистяков, Ю.Ф. Эйспу. В апреле 1946 г. несколько преподавателей уехали в СССР. Динамика численности преподавателей во второй половине 1940-х гг. была положительной и составила в 1945/1946 учебном году 60 человек, в 1946/1947 – 95, в 1947/1948 – 104. Учебную деятельность вели 5 профессоров, число доцентов увеличилось с 1 до 6 за счет того, что постановлением Совета института от 21 сентября 1946 г. пяти старшим преподавателям (в целом к 1948 г. их число уменьшилось с 15 до 12) было присвоено звание доцента, число преподавателей увеличилось с 38 до 81⁵⁹.

Численность студентов за тот же период выросла с 602 до 761, в том числе на основных факультетах – с 312 до 474. На подготовительном факультете русских студентов в 1946/1947 учебном году стало в 5,4 раза меньше, чем в 1945/1946. С 1947/1948 учебного года русское подготовительное отделение перестало функционировать. При этом число китайских студентов увеличилось на 56 человек – с 231 до 287 (хотя в 1946/1947 составляло всего 139)⁶⁰. В 1949 г. число всех выпускников ХПИ превысило 3500 человек. Диплом института признавался во всем мире.

С образованием КНР и подписанием 15 февраля 1950 г. Соглашения о дружбе между СССР и КНР, что предусматривало передачу Китаю прав на Китайскую Чанчуньскую железную дорогу, ХПИ перешел под руководство китайских властей. Политехнический институт, находившийся с 1949 г. в ведении Министерства промышленности Китая, состоял на бюджете КЧЖД. В 1950 г. было введено смешанное русско-китайское обучение и открыты подготовительные курсы, теперь уже для обучения китайскому языку русских студентов. Четыре года спустя начался массовый отъезд русских из Харбина. Последние русские преподаватели покинули ХПИ в самом конце 1950-х гг. Преподавание на русском языке здесь велось до 1954 г., затем постепенно переводилось на китайский язык.

Судьбы выпускников ХПИ

Судьбы выпускников ХПИ сложились по-разному, но практически всем образование помогло реализоваться в разных областях. Один из первых шести выпускников дорожно-строительного факультета РКПИ, окончивших институт в 1924 г., инженер Николай Петрович Калугин (1902–1987), принял советское гражданство, работал в техническом отделе Правления КВЖД до продажи дороги, затем возглавлял собственную фирму в Харбине, участвовал в постройке многих сооружений, работал на Филиппинах. После войны, в 1948–1953 гг., он читал лекции в

⁵⁹ РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 2114. Л. 14–15.

⁶⁰ Там же. Л. 15.

ХПИ, затем в 1954 г. реэмигрировал в Бразилию, где работал инженером, в 1958 г. – в США. До конца жизни Калугин собирал материалы, касавшиеся ХПИ, печатался в журнале «Политехник», выпускавшемся Правлением объединения инженеров, окончивших ХПИ/СМУ в Сиднее. Ему принадлежит наибольшее количество публикаций об истории ХПИ в этом журнале⁶¹.

Выпускник РКПИ 1925 г. инженер Василий Григорьевич Мелихов (1903–1994), отец известного востоковеда Г.В. Мелихова, после окончания института в 1925 г. работал управляющим лесными концессиями братьев Шевченко на станции Иректэ КВЖД. В 1925–1926 гг. он был преподавателем общественной гимназии на станции Бухеду, в 1926–1927 гг. работал на Хухайской железной дороге, в 1927–1929 гг. – заведующим изысканиями строительства, затем производителем работ на ветке Чол-Горигол. В 1930-х г. В.Г. Мелихов руководил геодезической практикой ХПИ, был проектировщиком частных строительных работ, даже работал переводчиком английского языка театра «Капитол» в Харбине⁶². После войны он, как и многие инженеры, работал на КЧЖД, после чего вернулся в СССР и жил в Магнитогорске.

Борис Евгеньевич Гросман (1903 – ?), окончивший электромеханический факультет РКПИ в 1925 г., работал какое-то время шофером в Харбине, затем с 1928 по 1941 гг. был заведующим механического отдела Мулинского угольного товарищества (МУТ). С 30 августа 1945 г. он работал на КЧЖД сначала главным механиком депо, в сентябре 1945 г. – начальником технического отдела паровозного депо. С мая 1946 по 1950 гг. он работал начальником локомотивного отделения Управления КЧЖД, с 1951 г. – инженером в лесном департаменте правительства Северо-Восточного Китая⁶³. Репатриировался в 1954 г. в СССР, в Новосибирск, где работал в проектной организации.

Необычная судьба сложилась у выпускника РКПИ 1927 г. Георгия Николаевича Вознесенского (1903–1985). Получив звание инженера-электромеханика, он работал преподавателем в первом реальном училище Харбина, но в 1931 г. по убеждениям стал монахом под именем Филарет. Это был один из самых уважаемых священников Харбинской епархии. В 1962 г. он выехал из Харбина в Австралию, где стал епископом Брисбенским, а в 1964 г. был избран первоиерархом Русской православной церкви за границей (РПЦЗ). Митрополит Филарет умер в Нью-Йорке, в 2008 г. он был канонизирован РПЦЗ.

Михаил Андреевич Бакич (1909–2002), сын белого генерала А.С. Бакича, в 1933 г. окончил инженерно-строительный факультет ХПИ, служил инженером-проектировщиком в частных строительных конторах Харбина и Чанчуна (Синьцзина). После 1945 г. по его проектам и при его участии были установлены памятники бойцам Красной Армии перед вокзалом в Харбине, в Мукдене и в Чанчуне, памятник перед зданием Управления дороги в Харбине. В 1950-х гг. М.А. Бакич работал главным архитектором отдела общественных зданий проектного департамента Хейлунцзянской провинции, спроектировал несколько зданий, в том числе Северо-Восточную сельскохозяйственную академию, Дворец молодежи и др. В 1958 г. по

⁶¹ Каневская Г.И. Харбинский политехнический в воспоминаниях ... С. 391.

⁶² РГИА. Ф. 323. Оп. 13. Д. 1004. Л. 1–2.

⁶³ Там же. Д. 373. Л. 3, 17.

его проекту был сооружен памятник на берегу реки Сунгари по случаю защиты города от наводнения 1956 г. Эта высокая стела с полукруглой колоннадой стала одним из главных символов современного Харбина. В 1958 г. М.А. Бакич с семьей выехал в Австралию, где был принят в члены Королевского Австралийского института архитекторов. По его проектам было построено множество зданий в Австралии, в том числе две часовни на русском кладбище Руквуд (Rookwood Cemetery).

Уже в послевоенное время, в 1957 г., окончил строительный факультет ХПИ Александр Яковлевич Самарин (род. в 1935 г.), сын выпускника ХПИ, Юрия Александровича Самарина. В 1957 г. он с семьей реэмигрировал в Австралию, где продолжил обучение в Институте технологии в Квисленде, Сиднейском университете, университете Нового Южного Уэльса. Он преподавал в разных университетах, сделал ряд открытий, в 1988 г. его избрали действительным членом Австралийской академии технологических и инженерных наук. Им опубликовано более трехсот научных и философских работ.

Выводы

В создании и работе Харбинского политехнического института участвовали многие выдающиеся русские ученые, преподаватели, инженеры, оказавшиеся в силу жизненных обстоятельств или по приглашению в Маньчжурии в 1920–1930-х гг. Около тридцати лет институтом руководили русские специалисты. Ими двигала надежда, что эмигрантская русская молодежь, получив образование, будет полезной для строительства новой России. Институту долгое время удавалось оставаться оплотом российского научного и культурного наследия, привлекать лучшие научные кадры, развивать образовательный потенциал.

С первых дней своего существования институт был русско-китайским. Тысячи студентов – русских, а также китайцев, корейцев и др. – получили не только высококлассное образование, но и воспитаны были в русских национальных традициях. Вместе с тем вуз стал плацдармом межкультурного взаимодействия. Выпускники института находили себе применение в разных уголках мира. Ныне существуют объединения выпускников ХПИ в Австралии, США, КНР, Японии, России, а в самом институте хранят память об истории заведения: в стенах института в Харбине существует музей, где отражена история создания ХПИ, в том числе и его «русский период». Институт продолжает в Китае существовать как высшее учебное заведение нового типа – Harbin Institute of Technology (HIT) (Харбинский технологический институт).

В истории Харбинского политехнического института отразилась непростая политическая история Северо-Восточного Китая XX в. ХПИ стал не только частью истории русской эмиграции в Китае, но и ярким примером русско-китайского сотрудничества и символом преемственности традиций.

Рукопись поступила: 11 июля 2019 г.

Submitted: 11 July 2019

Библиографический список

- Автономов Н.П.* Высшая школа в Харбине. К истории ее возникновения // Харбинские коммерческие училища КВЖД. 1960. № 7. С. 26–33.
- Анчугова Н.А.* О транспортно-экономическом факультете ХПИ // Русская Атлантида. 2009. № 35. С. 31–35.
- Верижская Т.П.* Судьба моя – восточный факультет // Русская Атлантида. 2001. № 7. С. 39–42.
- Гинце М.М.* Воспоминания о ХПИ (1948–1952) // Русская Атлантида. 2003. № 10. С. 37–46.
- Зубарева Л.* Воспоминания о ХПИ // На сопках Маньчжурии. Новосибирское отделение ассоциации «Харбин». 1994. № 11. С. 3–12.
- Каневская Г.И.* Русский Харбинский политехнический институт и судьба его выпускников // Вестник Дальневосточного отделения РАН. 2010. № 2. С. 25–33.
- Каневская Г.И.* Харбинский политехнический в воспоминаниях его выпускников // Рубеж: Тихоокеанский альманах Владивосток, 1998. № 3 (865). С. 309–316.
- Корнев Б.Н.* Политехник // Объединение инженеров, окончивших Харбинский политехнический институт. 1979. № 10. С. 5–12.
- Китунин А.А.* Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в КНР (XX–XXI вв.). СПб.: РГПУ им. А.И. Герцена, 2019. 200 с.
- Лазарева С.И., Шпилёва А.Н.* Русские школы и вузы в Маньчжурии 20–30-е гг. XX в. // Россия и АТР. 2011. № 4. С. 10–20.
- Маркизов Л.П.* Институт Св. Владимира и Политехнический в 1934–1938 гг. // Годы. Люди. Судьбы. История российской эмиграции в Китае: материалы междунар. науч. конф., посвящ. 100-летию г. Харбина и КВЖД (Москва, 19–21 мая 1998 г.). М.: ИРИ РАН, 1998. С. 43–45.
- Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925–1932). М.: Русский путь; Викмо-М, 2007. 317 с.
- Мецераков А.Ю., Антропов О.К.* Харбинский политехнический институт в 1920–1976 гг. // Манускрипт. 2019. № 6. С. 68–72.
- Мелихов Г.В.* Российская эмиграция в международных отношениях на Дальнем Востоке (1925–1932). М.: Викмо-М; Русский путь, 2007. 317 с.
- Обухов Н.М.* Известия и труды Русско-китайского политехнического института. Харбин: Русско-китайский политический институт, 1923–1934. 550 с.
- Орнацкая Т.А.* Деятельность юридического факультета в Харбине в 1920–1937 гг. // Право и образование. 2016. № 4. С. 148–156.
- Ратманов П.Э.* Высшая русская медицинская школа в Харбине (1921–1925 гг.) // Дальневосточный медицинский журнал. 2008. № 2. С. 125–127.
- Хисамутдинов А.А.* Русское высшее образование в Китае // Вопросы образования. 2015. № 4. С. 274–291.
- Хисамутдинов А.А.* Русский юридический факультет в Харбине // Право и образование. 2016. № 3. С. 105–113.
- Хисамутдинова Н.В.* Русская инженерная школа в Китае // Профессиональное образование в России и за рубежом. 2016. № 4 (24). С. 204–212.
- Шматов Е.* Школа труда // Политехник. Харбин. 25 марта 1929.
- Bakich O.* Russian Education in Harbin: 1898–1962 // Записки русской академической группы в США. New York: [N.s.], 1994. С. 269–294.
- Bakich O.* Harbin Russian Imprints: Bibliography as history, 1898–1961: materials for a definitive bibliography. New York; Paris: Norman Ross, 2002. 584 p.
- Blaine R.* Administering the Colonizer: Manchuria's Russians under Chinese Rule, 1918–1929. Vancouver, Toronto: UBCPress, 2010. 285 p.
- Gruner F., Ben-Canaan D.* Entangled Histories: The Transcultural Past of Northeast China. Cham, Heidelberg, New York: Springer publisher, 2014. 210 p.

- Gruner F. *Russians in Manchuria: From Imperial to National Identity in Colonial and Semi-Colonial Space // Crossing Boundaries: Ethnicity, Race and National Belonginess in a Transnational World*. Lanham: Lexington books, 2013. P. 183–205.
- Matsuzato K. *Russia and Its Northeast Asian Neighbors: China, Japan, and Korea, 1858–1945*. Lanham, MD: Lexington Books, 2017. 222 p.
- Vinocuroff V., Kamensky Yu. *Russian engineers in Australia*. Melbourne: Univ. of Melbourne, 1996. 107 p.

References

- Avtonomov, N.P. “Vysshaya shkola v Kharbine. K istorii yeye voznikoveniya.” *Kharbinskiye kommercheskiye uchilishcha KVZHD*, no. 7 (1960): 26–33 (in Russian).
- Anchugova, N.A. “O transportno-ekonomicheskom fakul'tete KHPI.” *Russkaya Atlantida*, no. 35 (2009): 31–35 (in Russian).
- Bakich, O. “Russkoye obrazovaniye v Kharbine: 1898–1962.” In *Zapiski russkoy akademicheskoy gruppy v SSHA*, 269–294. New York: [N.s.], 1994 (in Russian).
- Bakich, O. *Harbin Russian Imprints: Bibliography as history, 1898–1961: materials for a definitive bibliography*. New York; Paris: Norman Ross Publ., 2002.
- Blaine, R. *Administering the Colonizer: Manchuria's Russians under Chinese Rule, 1918–29*. Vancouver, Toronto: UBCPress Publ., 2010.
- Gintse, M.M. “Vospominaniya o KHPI (1948–1952).” *Russkaya Atlantida*, no. 10 (2003): 37–46 (in Russian).
- Gruner, F., and Ben-Canaan, D. *Entangled Histories: The Transcultural Past of Northeast China*. Cham, Heidelberg, New York: Springer publisher Publ., 2014.
- Gruner, F. “Russians in Manchuria: From Imperial to National Identity in Colonial and Semi-Colonial Space.” In *Crossing Boundaries: Ethnicity, Race and National Belonginess in a Transnational World*, 183–205. Lanham: Lexington books Publ., 2013.
- Kanevskaya, G.I. “Russkiy Kharbinskiy politekhnicheskiy institut i sud'ba yego vypusnikov.” *Vestnik of the Far East Branch of the Russian Academy of Sciences*, no. 2 (2010): 25–33 (in Russian).
- Kanevskaya, G.I. “Kharbinskiy politekhnicheskiy v vospominaniyakh yego vypusnikov.” *Rubezh: Tikhookeanskiy al'manakh Vladivostok*, no. 3 (865) (1998): 309–316 (in Russian).
- Korenev, B.N. “Politekhnik.” *Ob'yedineniye inzhenerov, okonchivshikh Kharbinskiy politekhnicheskiy institute*, no. 10 (1979): 5–12 (in Russian).
- Kitunin, A.A. *Razvitiye vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo dvizheniya v KNR (XX–XXI vv.)*. St. Petersburg: RGPU im. A.I. Gertsena Publ., 2019 (in Russian).
- Khisamutdinov, A.A. “Russkoye vyssheye obrazovaniye v Kitaye.” *Educational Studies*, no. 4 (2015): 274–291 (in Russian).
- Khisamutdinov, A.A. “Russkiy yuridicheskiy fakul'tet v Kharbine.” *Law and Education*, no. 3 (2016): 105–113 (in Russian).
- Khisamutdinova, N.V. “Russkaya inzhenernaya shkola v Kitaye.” *Professional Education in Russia and Abroad*, no. 4 (24) (2016): 204–212 (in Russian).
- Lazareva, S.I., and Shpilova, A.N. “Russkiye shkoly i vuzy v Man'chzhurii 20–30-ye gg. XX v.” *Russia and the Pacific*, no. 4 (2011): 10–20 (in Russian).
- Markizov, L.P. “Institut Sv. Vladimira i Politekhnicheskiy v 1934–1938 gg.” In *Gody. Lyudi. Sud'by. Istoriya rossiyskoy emigratsii v Kitaye: materialy mezhdunar. nauch. konf., posvyashch. 100-letiyu g. Kharbina i KVZHD (Moskva, 19–21 maya 1998 g.)*, 43–45. Moscow: IRI RAN Publ., 1998 (in Russian).
- Matsuzato, K. *Russia and Its Northeast Asian Neighbors: China, Japan, and Korea, 1858–1945*. Lanham, MD: Lexington Books, 2017.
- Melikhov, G.V. *Rossiyskaya emigratsiya v mezhdunarodnykh otmosheniyakh na Dal'nem Vostoke (1925–1932)*. Moscow: Russkiy put' Publ.; Vikmo-M Publ., 2007 (in Russian).

- Meshcheryakov, A.Yu., and Antropov, O.K. “Kharbinskiy politekhnicheskiy institut v 1920–1976 gg.” *Manuskript*, no. 6 (2019): 68–72 (in Russian).
- Obukhov, N.M. *Izvestiya i trudy Russko-kitayskogo politekhnicheskogo instituta*. Kharbin: Russian-Chinese Political Institute Publ., 1923–1934 (in Russian).
- Ornatskaya, T.A. “Deyatel’nost’ yuridicheskogo fakul’teta v Kharbine v 1920–1937 gg.” *Law and Education*, no. 4 (2016): 148–156 (in Russian).
- Ratmanov, P.E. “Vysshaya russkaya meditsinskaya shkola v Kharbine (1921–1925 gg.)” *Far East Medical Journal*, no. 2 (2008): 125–127 (in Russian).
- Shmatov, Ye. “Shkola truda.” *Politehnik. Kharbin* (March 25, 1929).
- Verizhskaya, T.P. “Sud’ba moya – vostochnyy fakul’tet.” *Russkaya Atlantida*, no. 7 (2001): 39–42 (in Russian).
- Vinocuroff, V., and Kamensky, Yu. *Russian engineers in Australia*. Melbourne: Univ. of Melbourne Publ., 1996.
- Zubareva, L. “Vospominaniya o KHPi.” *Na sopkakh Man’chzhurii. Novosibirskoye otdeleniye assot-siatsii «Kharbin»*, no. 11 (1994): 3–12 (in Russian).

Информация об авторах / Information about the authors

Бочарова Зоя Сергеевна, доктор исторических наук, профессор кафедры ЮНЕСКО по изучению глобальных проблем Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова.

Zoya S. Bocharova, Doktor istoricheskikh nauk [Dr. habil. hist.], Professor at the UNESCO Chair for the Study of Global Problems, Lomonosov Moscow State University.

Кротова Мария Владимировна, доктор исторических наук, профессор кафедры международных отношений, медиалогии, политологии Санкт-Петербургского государственного экономического университета.

Maria V. Krotova, Doktor istoricheskikh nauk [Dr. habil. hist.], Professor at the Department of International Relations, Medialogy, Political Science, St. Petersburg State University of Economics.