

## РУССКОЕ АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ В ХАРБИНЕ



**Николай Петрович КРАДИН**, кандидат архитектуры, профессор Хабаровского государственного технического университета, автор 8 книг и более 320 статей по проблемам истории архитектуры и градостроительства Дальнего Востока и русского зарубежья в Китае, историко-культурного наследия в Забайкалье, Якутии и на Дальнем Востоке.

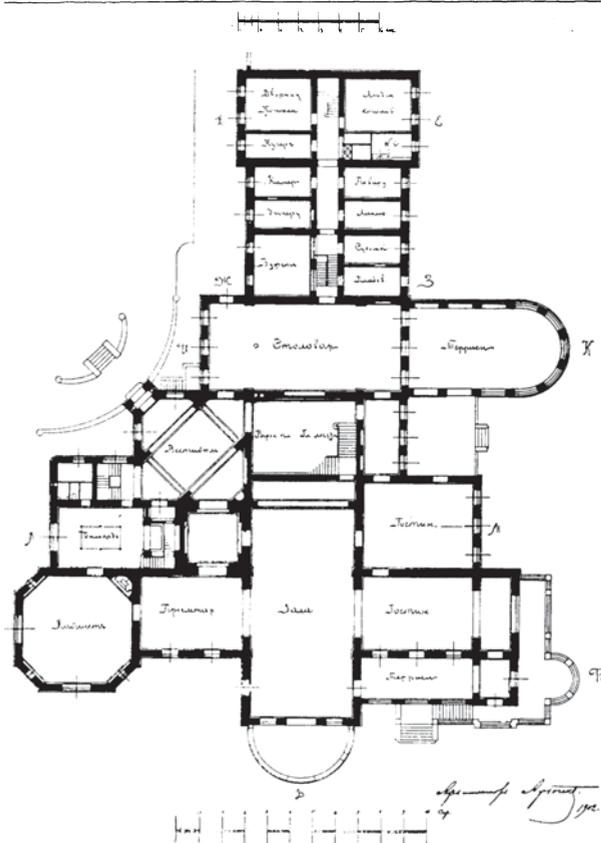
В статье излагаются результаты исследования, выполненные при финансовой поддержке гранта РГНФ в 2000—2001 гг., хотя темой русского архитектурного наследия в Китае автор активно занимается с середины 1990-х годов. Тема долго не рассматривалась не только в широком, но и в узком ракурсе в силу объективных причин, в том числе политического характера. Единственное в этом плане диссертационное исследование Т.Ю. Троицкой<sup>1</sup> об особенностях архитектуры положило начало разработке отмеченной проблематики, и привлекло внимание других исследователей истории отечественной архитектуры. Некоторое отношение к проблеме имеет диссертационная работа М.Ю. Кротовой<sup>2</sup>. Из-за отсутствия материалов трудно рассчитывать на глубокую разработку темы, поэтому на начальном этапе ставилась задача собрать как можно больше информации, чтобы представить общую картину развития русской архитектуры в Харбине, где в большей степени были сосредоточены и строительство, и архитектурно-инженерные кадры. Нельзя не согласиться с М.Ю. Кротовой, отмечавшей, что «изучение ... истории Харбина необходимо для анализа формирования уникального типа города, ставшего после революции одним из центров русского зарубежья»<sup>3</sup>.

История создания Китайско-Восточной железной дороги представляет огромный научный интерес, о чем свидетельствуют многочисленные публикации последних лет. Уникальность и грандиозность этого исторического события состоит в том, что на временно отчужденной территории по договору с Китаем русскими специалистами невероятно быстрыми темпами и широкомасштабно возводилась железная дорога со всей необходимой для ее функционирования инфраструктурой. Большие финансовые вложения России позволили в кратчайшие сроки не только построить дорогу протяженностью почти в 2,5 тыс. км, но и создать вдоль нее сеть поселений, среди которых выделялись узловые станции и города. Важными центрами дороги стали города Порт-Артур, Дальний и Харбин, каждый из которых представляет немалый интерес прежде всего с градостроительной точки зрения. Харбин, в частности, любопытен своим динамичным развитием как крупное городское поселение с раз-

\* Материал подготовлен при финансовой поддержке гранта РГНФ (проект 00-04-00275а) и японского гранта «Heiwa Nokajima Foundation» для совместного японо-китайско-русского исследования.



Рис 1. Дом наместника Дальнего Востока в Порт-Артуре. Фасад, план.



нообразными функциями и необычной планировкой — как градостроительная структура. Исследователю важно понять, как этот город развивался, под воздействием каких именно факторов, в чем его своеобразие и уникальность, что общего между ним и российскими городами Дальнего Востока<sup>4</sup>.

Все основные работы по изысканию, проектированию и строительству КВЖД и ее станций осуществлялись техническим отделом строительного управления. Они заключались в разработке и составлении общего проекта дороги, расчетов и смет как типовых, так и индивидуальных проектов сооружений различного назначения, включая жилые постройки, мастерские, вокзальные и пристанционные здания. Кроме того, строительное управление обеспечивало дорогу всеми необходимыми строительными материалами<sup>5</sup>. Сооружая дорогу далеко от границ России и ее культурных центров, руководители Общества КВЖД понимали, что вместе со строительством необходимо также «...создание

сносных условий общественной жизни в пределах самой линии», поэтому было принято решение устроить на главных станциях дороги «...соответственно оборудованные Общественные собрания как для старших, так и для младших агентов»<sup>6</sup>. На станциях строились и православные храмы, как это было принято в поселениях России.

Основное проектирование массовых зданий осуществлялось на месте архитекторами, прибывшими из Петербурга и городов Дальнего Востока. Проекты некоторых уникальных зданий разрабатывались непосредственно в Петербурге. Известно, в частности, несколько проектов академика архитектуры А.И. фон Гогена для Порт-Артур, выполненные им в 1899—1902 гг. Среди них проекты православного собора, дворца для наместника Дальнего Востока





Рис. 3. План района Модягоу в Харбине. 1920 г.

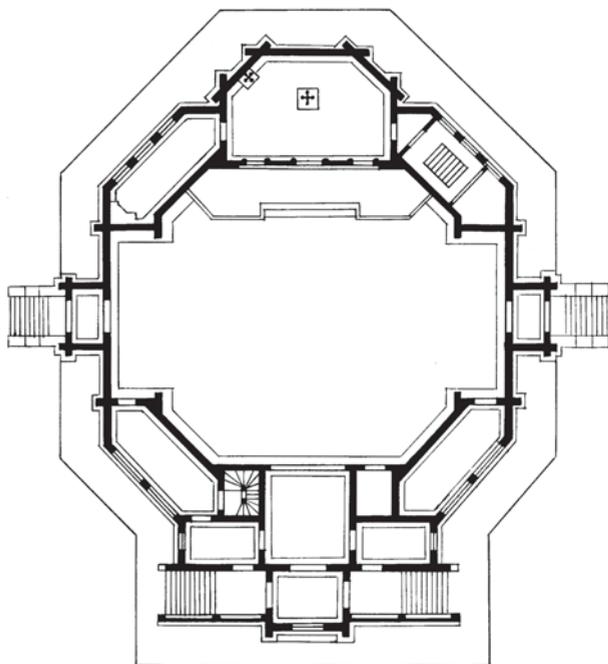
ной культур отражались более выпукло, концентрированно, поскольку вместе с российскими инженерами в Харбине и в целом на КВЖД работали представители западноевропейских стран, а также Америки и Японии, поэтому стилистический плюрализм нашел свое выражение во многих постройках и особенно — в планировочной структуре Харбина, Дальнего и некоторых других поселений. Чтобы понять и выявить конкретные стилистические предпочтения в архитектуре Харбина, необходимо провести более глубокий и детальный анализ самых разнообразных аспектов его развития, и в этом плане его изучение может иметь свое продолжение. Исследование проводилось одновременно по нескольким направлениям: поиски и изучение архивных материалов в отечественных хранилищах; натурное обследование городов Дальнего и Харбина с целью фотофиксации архитектурного наследия; изучение имеющейся литературы и периодики с целью сбора исторических сведений и выявления фамилий инженеров и архитекторов, а также других данных.

Натурное обследование и фотофиксация позволили определить масштабы сохранившегося архитектурного наследия Харбина, типологию зданий и их стилистику, проследить влияние первоначальной планировки города на его современную структуру. В результате изучения персоналий архивного фонда Бюро по делам российских эмигрантов (Государственный архив Хабаровского края) выявлено более 70 архитекторов и инженеров, а в совокупности с другими источниками — более 200 фамилий инженеров архитектурно-строительных специальностей. Просмотр периодической печати Харбина 1920—1940-х годов позволил значительно дополнить полученную архивную информацию конкретными данными о постройке отдельных сооружений и их авторстве, а также биографическими сведениями из жизни многих инженеров.

В развитии Харбина 1898—1945 гг. можно выделить несколько основных этапов, в соответствии с которыми город формировался и рос. Начальный охватывает два первых десятилетия его истории (1898—1917), когда город находился под управлением Российской империи. Период после 1917 г., когда китайцы захватили под свой контроль охрану КВЖД и до образования в 1926 г. самостоятельного управления Харбином относится ко 2 этапу. Следующий этап (1926—1932) был связан с особой политикой властей, провозгласивших город Великим Харбином. И, наконец, последний (1932—1945), когда после захвата японцами Маньчжурии здесь началось создание нового государства Маньчжоу-Го. В соответствии с политикой той или иной власти и развивался Харбин.



Рис. 4. Николаевский собор в Харбине. Общий вид, план.



Планировочная структура Харбина до середины 20-х годов представляла совокупность разрозненных, самостоятельно развивающихся районов и поселков в пределах отведенной для города полосы отчуждения. Естественными границами районов внутри этой полосы стала железная дорога, три ветки которой отходили от главного вокзала на северо-запад (Забайкалье), юго-восток (Приморье) и юго-запад (Дальний и Порт-Артур). Еще одной разделительной полосой районов служила небольшая речушка Модягоу, протекавшая на северо-восток и впадавшая в Сунгарь. Если главные районы (Пристань, Новый город, Старый Харбин и Модягоу) развивались планомерно, под контролем городского управления, то окраинные поселки, удаленные от центра и не имевшие с ним налаженной транспортной связи, развивались стихийно. Их запущенность тормозила общее развитие города и не способствовала выработке единого градостроительного решения. Только в связи с идеей создания «Великого Харбина» стало возможным провести комплекс работ по реконструкции планировки Харбина. Первым серьезным шагом к преобразованию города стали укрупнение административных органов управления, разработка проекта новых строительных правил и регламента-

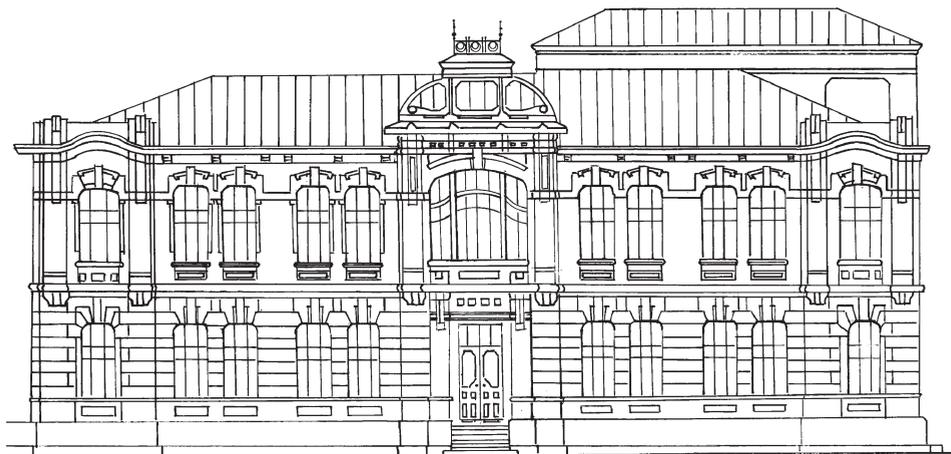


Рис. 5. Здание Гиринского дипломатического бюро в Харбине. Фасад, план 2-го этажа.

ция застройки. Основное внимание при разработке нового плана было уделено пригородам, которые согласно замыслам должны были стать новыми центрами расселения в Великом Харбине. По замыслу проектировщиков, возглавляемых японским инженером Ямазаки, весь город должен был состоять из прямых, параллельных друг другу улиц, с прямоугольной сеткой. Однако, как показала реальность, сложившаяся сетка улиц в таких районах, как Пристань и Новый город, осталась такой же, какой ее заложили русские инженеры с самого начала. Новым планом определялись точные границы Великого Харбина, предполагалось возведение укрепленной дамбы вдоль берега Сунгари для защиты города от наводнений. План предусматривал также полную перепланировку территории Сад-города в районе Модягоу с нарезкой новых кварталов и в пригородах Харбина. Хотя идея создания Великого Харбина не состоялась по политическим мотивам, реконструкция города тем не менее продолжалась и в конце 30-х годов.

Сравнительный анализ генеральных планов Харбина разных лет показал, что еще в 1910-е годы, планируя перспективное расширение города и объединение всей территории в единую структуру, инженеры технического отдела управления КВЖД разработали вариант с включением в планировочную ткань схемы идеального города. Фиксационные планы 20-х и особенно 30-х годов наглядно показали, что попытки практического осуществления этой идеи были предприняты. Особенно хорошо данная схема прочитывается на плане Модягоу, составленном на 1 января 1920 г. (рис. 3) и сохранившемся в архиве Правления КВЖД. Стремлением сделать на новом месте нечто необычное, не похожее на прямоугольную (шахматную) сетку планировки, набившую всем оскомину, можно объяснить обращение архитекторов к градостроительной практике классицизма, широко использовавшей радиальную систему планировки, а одновременно и к теоретическим трактатам и поискам эпохи Возрождения. Многие из архитекторов, входивших в руководящий состав строительства КВЖД и городов Харбина, Дальнего и Порт-Артура, имели европейскую выучку (в Англии, Бельгии, Германии), основательно знали градостроительный опыт Европы (К.Г. Сколимовский, К.К. Иокиш, К.И. Штемпер, С.Н. Дружинин и др.).

В общем виде идеальная схема перспективного развития Харбина представлена также и на плане 1916 г. в виде композиции, включавшей в себя три концентрических, восьмиугольных в плане бульвара с сетью диагональных и

перпендикулярных к ним улиц. Пространственным каркасом всей уличной системы в этой схеме служили 10 изначальных лучей, расходящихся от центрального ядра (площадь) всей композиции. Подобная схема имеет идентичные аналоги, например, филаретовский план города Сфорцинда (1460), идеальный город Д. Спекле (1608), а также типы образцовых и городов-садов Р. Пембертона (1848), Э. Хоурда (1898), А.Т. Эдвардза (1930) и др. Наиболее активное осуществление схемы идеального города в Харбине, названного Сад-городом, происходило во второй половине 20-х годов. Она хорошо прослеживается не только на фиксационных планах того времени, но и на планах 1920 и 1933-х годов. Однако уже на планах реконструкции Харбина, выполненных в 1935—1937 гг., следов этой утопической схемы сохранилось немного, и совсем их не осталось на современном генеральном плане Харбина. Таким образом, очередная попытка вживления в планировочную ткань схемы идеального города вновь не увенчалась успехом — слишком серьезными оказались противоречия между идеями и реальностью. Стремительный рост населения в городе решительно требовал уплотнения застройки и повышения этажности домов, так что частная застройка, оказавшаяся почти в центре города, с садами при каждом доме, была обречена. Для города с большим населением необходимы были мощные транспортные коммуникации, пронизывающие его в разных направлениях и связывающие районы друг с другом и с центром. Уместно отметить, что в период с 1932 по 1942 г. население Харбина увеличилось в пять раз, составив 740 тыс. чел.

В планировочной структуре Харбина на разных этапах ее формирования внимание уделялось культовым сооружениям, для которых в каждом из районов отводились специальные места. Жизнь эмигрантов в самых разных ее проявлениях имела тесную связь с православной верой. Именно с притоком эмиграции количество храмов в Харбине увеличилось почти в три раза, православные храмы придавали городу образ русского города, служили архитектурными доминантами, играя большую композиционную роль в формировании городских силуэтов и панорам. При этом создатели храмов опирались на традиционные для русской архитектуры XIX в. стилиевые направления — русское и византийское. Характерными примерами первого можно назвать шатровый деревянный Свято-Николаевский собор (рис. 4), Иверскую, Свято-Николаевскую в Модягоу, Успенскую на Новом кладбище, Николаевскую в Затоне и Софийскую церкви. Второе направление красноречиво иллюстрируют Свято-Покровская на Старом кладбище и новая Благовещенская церкви, а также часовня при Доме Милосердия.

Разрабатывая проекты, архитекторы чаще всего брали в качестве образца или прототипа какой-либо российский храм, хорошо им известный или особо почитаемый, но значительно его перерабатывали, с учетом вместимости и финансовых возможностей для строительства. Почти точным повторением церкви Богоявления в Петербурге (арх. В.А. Косяков) и такой же Троицкой церкви в Благовещенске стала Софийская церковь в Харбине, построенная в 1932 г. В некоторых храмах местные архитекторы значительно усовершенствовали отдельные конструктивные решения петербургских зодчих. Так, архитектор Б.М. Тустановский улучшил конструктивную систему перекрещивающихся арок, изобретенную гражданским инженером В.А. Косяковым, и успешно применил ее сначала в Благовещенской церкви, а затем повторил при строительстве Свято-Алексеевского храма в районе Модягоу<sup>9</sup>.

Православные церкви Харбина, построенные русскими инженерами и архитекторами, представляют не только огромную историко-культурную цен-

ность, но и научное значение, поскольку возводились они в период, когда в России культовое зодчество прекратило свое и развитие, и существование. В Харбине и в других поселениях Китая, где осела российская эмиграция, русская церковная архитектура продолжала жить, а построенные там храмы позволяют увидеть, в каком именно направлении эта интересная ветвь отечественного зодчества продолжала свое существование. Детальное обследование нескольких сохранившихся в Харбине православных церквей наглядно демонстрирует приверженность русских зодчих, работавших в зарубежье, устоявшимся на протяжении сотен лет русским архитектурным и православным традициям в области церковного зодчества. Сохранившиеся до настоящего времени в Харбине и некоторых других местах Китая русские православные храмы свидетельствуют, что эта замечательная ветвь русского зодчества не умерла, а продолжила свое развитие в эмиграции (рис. 4).

Всей строительной деятельностью на КВЖД и в населенных пунктах ведало строительное управление дороги. С началом активного заселения Харбина и других поселений вдоль дороги активизировалось и частное домостроительство, которое контролировалось городским и районными органами управления после их образования в 1908 г. Многие здания торгового, культурного и производственного назначения по заказам купечества и промышленников разрабатывали инженеры строительного управления. С наплывом в Харбин эмиграции после 1918 г. в городе появилось довольно большое количество частных фирм, предлагавших заказчикам выполнение проектов разных типов зданий и их строительство. Проблемы с кадрами инженеров архитектурно-строительного профиля в Харбине не существовало. Уже в начале 30-х годов в городе работали архитекторы трех поколений. Это те, кто приехали на рубеже XIX—XX вв. на строительство дороги и остался после революции здесь жить, затем специалисты, попавшие с эмигрантской волной, и, наконец, первые выпускники открытого в Харбине политехнического института, которых с каждым годом становилось все больше.

Необходимо отметить, что некоторые из архитекторов-эмигрантов сразу же заняли в Харбине высокие административные должности, продолжая оставаться на них в течение длительного времени. К примеру, известный иркутский архитектор В.А. Рассушин стал городским архитектором в Харбине, а М.М. Осколков, работавший до революции городским инженером в Хабаровске, занял такую же должность и в Харбине. Заведующим кафедрой архитектуры был назначен бывший много лет городским архитектором в Томске и Тамбове П.П. Федоровский<sup>10</sup>. Подобных примеров можно привести немало.

В процессе изучения материалов удалось выявить фамилии многих талантливых инженеров и архитекторов, строивших не только в Маньчжурии, но и в России до своей эмиграции. Постройки их сохранились во многих городах. Среди специалистов ранней волны было немало тех, кто принимал участие в строительстве дальневосточных городов (Владивосток, Хабаровск, Уссурийск, Чита, Благовещенск и др.) в конце XIX — начале XX в., а также в Петербурге. Эти архитекторы и инженеры способствовали европеизации дальневосточных городов как проводники передовой культуры и прогрессивных достижений в области архитектуры и градостроительства.

Исследованиями выявлено немало архитекторов, всю свою творческую жизнь посвятивших работе в Харбине, результатом чего стали их многочисленные постройки, составившие огромный пласт русской архитектурной культуры в Китае. Основанием Харбинского политехнического института русские инженеры внесли огромный вклад в развитие профессионального архитектурного

образования в Китае. Среди немалого числа инженеров следует выделить прежде всего таких, как Ю.П. Жданов, К.Х. Денисов, И.И. Обломиевский, В.К. Вельс, С.А. Венсан, К.К. Иокиш, А.К. Левтеев, М.М. Осколков, Б.М. Тустановский, В.А. Рассушин, П.С. Свиридов, чьи постройки еще и сегодня придают русский облик Харбину во многих его местах, особенно в исторических районах. Имена и работы этих и других архитекторов должны быть обнародованы и введены в научный оборот, благодаря чему эта пока еще малоизвестная в России ветвь общерусского зодчества станет его составной и неотъемлемой частью.

Проведенное на последнем этапе исследования сплошное обследование памятников архитектуры в Харбине с целью выявления всего массива наследия и общей стилистической характеристики показало его богатое содержание<sup>11</sup>. В разных типах зданий и комплексов обнаружено активное увлечение зодчих модерном, вплоть до конца 20-х годов. В качестве характерных особенностей архитектуры административных и учебных комплексов отмечается их крупный масштаб и расплывчатость (например, комплекс зданий Управления КВЖД, комплекс мужского и женского коммерческих училищ, городской больницы и др.). Можно утверждать, что модерн являлся ведущим стилем архитектуры КВЖД на протяжении более чем двух десятилетий. При этом следует отметить, что в модерне были построены здания вокзалов в Харбине, Дальнем, на станциях Маньчжурия и Пограничная. В этом же стиле возводились особняки, административные, общественные и учебные заведения, торговые здания и комплексы, гостиницы, даже промышленные постройки (мастерские). В модерне на КВЖД проектировали не только местные (харбинские) архитекторы и инженеры.

В качестве примера следует назвать сохранившиеся в Харбине постройки архитектора С.А. Венсана, известного своими работами также во Владивостоке и Петербурге. В Харбине удалось выявить четыре его крупные постройки. Это комплекс отеля, ресторана и театра под общим названием «Модерн» (1913), здание Гиринаского дипломатического бюро (1919), роскошный особняк В.Ф. Ковальского (1920), где в период Маньчжоу-Го находилась резиденция японского консула, и, наконец, вторая Благовещенская церковь, проект которой он разработал в 1918 г. Все выше названные работы Венсана, кроме несохранившейся церкви, отличает единое стилистическое решение. Они представляют собой яркие образцы модерна. Единое стилистическое решение этих построек не помешало автору в каждой из них создать неповторяющийся, свой композиционный образ. Любопытно, что во всех трех объектах главные фасады имеют симметричную схему композиции, что для модерна не характерно. Наглядным примером его работ может служить здание Гиринаского дипломатического бюро в Харбине (рис. 5).

Наряду с модерном наиболее заметны в архитектуре Харбина и других городов проявления неоклассицизма (особенно в банковских зданиях) и русского стиля (как правило, в церковной архитектуре). Эти и другие проявления, однако, следует рассматривать не как самостоятельные стилистические изыски, а как элементы композиционных приемов того же модерна. Нельзя не отметить в некоторых постройках, прежде всего в зданиях вокзалов на тех станциях, где преобладало китайское население, сочетания элементов модерна и китайского традиционного стиля. Такой сплав восточных и западных мотивов в архитектуре следует понимать как результат взаимодействия двух культур. Примечательно, что именно такой стилистический сплав архитекторы и инженеры закладывали в постройки данного типа еще в процессе разработки проектов.

Архитектурное наследие современного Харбина — это и постройки русских архитекторов и инженеров первой половины XX в. Сегодня трудно разобраться и определить, чем было то или иное здание, кто его проектировал и строил, как оно выглядело первоначально. Архивные материалы разбросаны по разным городам и странам, многое безвозвратно утрачено. Вместе с тем, поиски необходимо продолжать, чтобы не пропал бесследно огромный пласт русской культуры. Среди более 200 исторических зданий в Харбине, представляющих архитектурно-художественную ценность, особое место занимают такие, как гостиница «Модерн» (арх. С.А. Венсан), торговый дом Мацууры (инж. А.А. Мясковский), здание Железнодорожного собрания (арх. К.Х. Денисов), комплексы Управления КВЖД, коммерческих училищ и политехнического института, здание Московских торговых рядов (арх. К.К. Иокиш), целый ряд роскошных особняков для высокопоставленных чиновников и состоятельных горожан, здания торговых домов известных на Дальнем Востоке фирм И.Я. Чурина, Кунста и Альберса, Лопато, Г. Опица, А.П. Гурченко, кинотеатры «Арс» (арх. Г.Г. Дориан), «Гигант» (арх. Р.М. Ратбиль) и многие другие постройки. В них ярко отражены характерные для своего времени стилевые и конструктивные поиски, взаимовлияния восточной и западной культур, индивидуальные предпочтения и вкусы авторов проектов и заказчиков.

Градостроительное развитие Харбина и других поселений Маньчжурии в первой трети XX в. — яркий пример экспериментов, ошибок и достижений одновременно. За три десятилетия на пустынном месте появился новый город с многотысячным населением. Город, в котором переплелось многое, — судьбы людей востока и запада, небывалый для региона всплеск градостроительной деятельности, смена правительств и военные столкновения. Толчком такой активной и многообразной деятельности стала Китайско-Восточная железная дорога, протянувшаяся через всю Маньчжурию и открывшая порты Тихого океана странам Западной Европы, дорога, ставшая стержнем всей жизни и деятельности в регионе и соединившая две культуры — западную и восточную.

<sup>1</sup> Троицкая Т.Ю. Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (конец XIX — первая треть XX вв.): Автореф. дис. ... канд. архитектуры. Новосибирск, 1996.

<sup>2</sup> Кротова М.В. Харбин — аванпост русской промышленности, торговли и культуры в Маньчжурии (1898—1917): Автореф. дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1996.

<sup>3</sup> Там же. С. 3.

<sup>4</sup> Там же. С. 4.

<sup>5</sup> РГИА. Ф. 323. Оп. 10. Д. 959. Л. 6, 15.

<sup>6</sup> Там же. Оп. 11. Д. 458. Л. 142.

<sup>7</sup> Строитель. 1902. № 7—8. С. 242.

<sup>8</sup> Там же. С. 254, 255.

<sup>9</sup> Крадин Н.П. Благовещенский храм в Харбине // Россия и АТР. Владивосток, 2001. № 1. С. 89—95; Он же. Харбин — русская Атлантида. Хабаровск, 2001. С. 113—122.

<sup>10</sup> Крадин Н.П. Приморские архитекторы-эмигранты в Харбине // Вестн. ДВО РАН. 2001. № 4. С. 112—124.

<sup>11</sup> Крадин Н.П. Харбин — русская Атлантида. С. 229—317.

**SUMMARY:** The article «The Russian Architecture Heritage in China», Candidate of Architecture, Professor Nikolai Kradin gives an account of the results of researches of 2000—2001 on city-building development in Harbin and the other settlements in Manchuria in the first third of the 20<sup>th</sup> century. The author thinks that the Chinese Eastern Railway was a powerful spur to the active and various activities of Harbin-city and the region as a whole. The Chinese Eastern Railway opened the ports of the Pacific Ocean to the countries of the Western Europe.