



В статье представлена систематизированная картина развития промышленной архитектуры крупных городов юга Дальнего Востока России во второй половине XIX – начале XX вв. На примере Владивостока и Уссурийска выявлены основные особенности архитектуры фабрично-заводских предприятий и других промышленных объектов, обусловленные спецификой развития региона и его отдельных городов. Рассмотрены основные типы промышленных объектов и принципы их размещения в условиях городской застройки.

Ключевые слова: промышленность; архитектура; Владивосток; Уссурийск. /

The article presents a systematic picture of the development of industrial architecture of large cities in the south of the Russian Far East in the second half of the XIX - early XX centuries. Using the example of Vladivostok and Ussuriysk, the main features of the architecture of factories and other industrial facilities are identified, due to the specifics of the development of the region and its individual cities. The main types of industrial facilities and the principles of their placement in urban areas are considered.

Keywords: industry; architecture; Vladivostok; Ussuriysk.

Промышленная архитектура Приморья. Владивосток, Уссурийск / Industrial architecture of Primorye. Vladivostok, Ussuriysk

текст

Михаил Базилевич
Николай Крадин /
text
Mikhail Bazilevich
Nikolai Kradin

Введение

Территория Приморья вошла в состав Российской империи после подписания Айгуньского (1858) и Пекинского (1860) договоров. В дореволюционный период эти земли обозначались географами и историками как Южно-Уссурийский край и вместе с другими территориями дальневосточного побережья входили в состав Приморской области. Отмена крепостного права в 1861 г. и, как следствие, увеличение миграционной подвижности населения способствовали постепенному заселению юга Дальнего Востока. Кроме того, наличие незамерзающего порта и выхода в Тихий океан, а также появление непрерывного железнодорожного сообщения с центральной частью страны и соседним Китаем создавали привлекательные условия для притока в регион не только капиталов, но и рабочей силы, роста численности населения.

Авторы предлагают рассмотреть особенности развития промышленной архитектуры Владивостока и Уссурийска как наиболее крупных городов среди всех поселений Приморского края. Если быть точными, то по существующей классификации к категории крупных городов (с населением от 1,0 млн. до 500 тыс.) относится только Владивосток, а Уссурийск с его численностью около 170 тыс. населения – к категории больших городов (от 100 до 500 тыс.).

Владивосток. Характер градостроительного, архитектурного, экономического и социокультурного развития Владивостока в период до 1917 г. в первую очередь был связан с геополитическим значением этого города как главного военного и коммерческого порта России на Тихоокеанском побережье. Наличие непрерывного железнодорожного сообщения с центральной частью страны, а также возможность торговли с азиатскими странами и США способствовали не только экономическому, но и быстрому территориальному росту города. Но развитие торговли и предпринимательства, изобилие иностранных товаров и продукции, привозимых из центральных регионов страны, негативно сказывались на развитии местной промышленности. На территории города фактически отсутствовали фабрики и заводы, а вся промышленная архитектура этого периода была представлена преимущественно объектами по обслуживанию порта и путей сообщения.

В настоящее время застройка Владивостокского порта состоит из множества разновременных построек, объединенных функциональным назначением в единый архитектурно-планировочный ансамбль. Планировочное решение всей портовой территории подчинено рельефу местности. Корпуса и строения расположены на поднимающихся от акватории ярусных террасах и ориентированы преимущественно вдоль направления береговой линии. Этот портовый ансамбль имеет несколько точек визуального восприятия: все сооружения хорошо просматриваются с акватории, противоположной стороны бухты и с верхних отметок рельефа, а также фрагментарно – с Корабельной, улицы Нижнепортовой, набережной Цесаревича и с территории Дальзавода.

Исторически территория Владивостокского порта разделена на две части. Первая, относящаяся к торговому порту, расположена в северо-западной части бухты Золотой Рог и примыкает к территории железнодорожного вокзала. Архитектура в этой части порта представлена в основном утилитарными постройками советского и современного периода. Вместе с тем, в застройке этой части Владивостока сохранилось и несколько зданий рубежа XIX – XX вв., в частности, здание Владивостокской таможни на улице Алеутской авторства известного на Дальнем Востоке гражданского инженера-архитектора В. А. Плансона [6]. Рассматривая сохранившееся изображение здания таможни (рис. 1), построенного по его проекту, сразу прочитывается не только назначение самого здания, но и почерк профессионального архитектора. В. А. Плансон работал во Владивостоке много лет, причем весьма плодотворно. Ему принадлежат многие здания в городе, в том числе красивейшее здание железнодорожного вокзала в русском стиле (рис. 2), которое он сам не проектировал, но контролировал ход строительных работ, их соответствие проектным предложениям автора, архитектора Н. В. Коновалова.

Для изучения промышленной архитектуры наибольший интерес представляет историческая застройка бывшего военного порта, расположенная на северном берегу бухты Золотой Рог в границах улиц Светланской, Экипажной и Корабельной набережной.

В начале XX в. на территории Владивостокского военного порта действовали механический завод, кора-

^ Рис. 1. Владивосток.
Здание Управления таможней. Арх. В. А. Плансон



< Рис. 2. Здание ж.-д. вокзала. Фото Николая Крадина

блестроительная, артиллерийская и минная мастерские. Одним из первых сооружений ансамбля является корпус механического завода, построенный в 1883–1887 гг. по проекту военного инженера полковника В. В. Иванова [1]. Завод строился для обслуживания судов тихоокеанской эскадры: предприятие занималось ремонтом судовых машин и котлов. Одноэтажный кирпичный прямоугольный в плане объем представляет собой пример так называемой «гарнизонной архитектуры» с характерным использованием отделки из лицевого красного кирпича в оформлении фасадов. Стены прорезают высокие, вытянутые оконные проемы, имеющие лучковые и полуциркулярные завершения. Рядом с заводом расположено еще одно краснокирпичное здание, ранее принадлежавшее железо-котельной мастерской (1904). Для обоих сооружений характерно использование контрфорсов, придающих их строгим объемам особую выразительность. Наличие контрфорсов обусловлено использованием большепролетных конструкций для перекрытия цехов и необходимостью усиления несущих стен. Выше по рельефу расположены минная (1895), парусная и малярная (1904) мастерские, «Шефнеровские» казармы (рис. 3) и здание новой станочно-сборочной мастерской (1909), выстроенные в стиле эклектики с элементами неоклассицизма и «гарнизонной архитектуры».

Наиболее масштабным сооружением порта является сухой док имени Цесаревича Николая (рис. 4, 4а). Строительство объекта осуществлялось в 1890–1897 гг. силами китайских рабочих под техническим руководством полковника В. В. Иванова [1]. Сооружение отвечало всем инженерным требованиям своего времени и могло принимать самые крупные военные корабли. Так, сразу же после окончания строительства дока в начале октября 1897 г. в него вошел броненосный крейсер «Дмитрий Донской». Это уникальное сооружение, типичное лишь для портовых городов, привлекает внимание не только самих горожан, но и многочисленных гостей, благо Владивосток – город открытый. С западной стороны от сухого дока расположены два корпуса бывших мастерских. Эти двухэтажные строения, как и остальные здания порта дореволюционного периода, выполнены в кирпиче, что позволяет говорить о стилистическом единстве построек исторического архитектурного ансамбля.



v Рис. 3. Шефнеровские казармы



^ Рис. 4. Вид сухого дока



^ Рис. 4а. Сухой док. Вид сверху



^ Рис. 6. Мясокомбинат. Фото Николая Крадина



^ Рис. 7. Изюминка холодильника

В районе центрального городского вокзала в глубине квартала исторической застройки между улицами 1-я Морская, Алеутская, Светланская и железной дорогой сохранилось здание старой водонапорной башни, построенной в 1893 г. и изначально предназначенной для размещения в ней металлических емкостей с водой для заправки паровозов. Трехъярусное кирпичное сооружение представляет собой характерный пример промышленной дореволюционной архитектуры. Некоторые исследователи [2] отмечают, что, несмотря на утилитарность своего предназначения, это здание не типовое; башня – авторский проект Михаила Вяземского. Она состоит из двух объемов, имеющих форму шестигранных призм. Пластическое решение ее симметричных фасадов строится на орнаментах из выпусков кирпича. Характер декора позволяет отнести данное сооружение к так называемой «гарнизонной архитектуре» (рис. 5).

По соседству с башней сохранилось сооружение, представляющее еще один тип промышленных сооружений, достаточно широко распространенный в архитектуре Дальнего Востока. Объект входит в реестр памятников архитектуры Приморской области [3] под названием «Склад-холодильник «Унион» (рис. 6). Его строительство относится к 1916 г. Склад-холодильник являлся совместным предприятием Русского электрического общества «Унион» и Русско-азиатского банка. Это трехэтажное прямоугольное в плане здание главным фасадом обра-

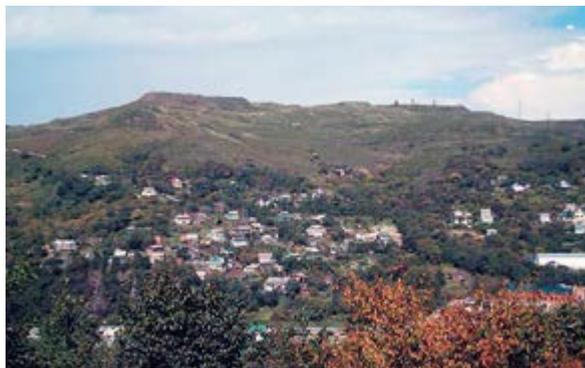
щено к железнодорожным путям. С северной стороны к основному объему пристроен трехэтажный административный корпус, а с западной – одноэтажный технический блок с деревянным мезонином. Архитектура сооружения отличается сдержанностью и простотой форм. Все довольно скромные декоративные элементы его оштукатуренных фасадов, включая венчающий карниз, фриз, лопатки, пилястры, обрамления окон и ниши, выполнены выступами из кирпича. Отличительными особенностями склада-холодильника являются щипцовый фронтон на восточном фасаде с узкими окнами со стрельчатым завершением и объемный декоративный элемент в виде головы коровы, размещенный на восточном фасаде (рис. 7). Благодаря этому объект стал своеобразной «изюминкой» Владивостока; пассажиры, впервые приезжающие во Владивосток на поезде, при выходе на привокзальную площадь обязательно видят здание холодильника и непременно задаются вопросом: а что это такое, что за объект? К сожалению, само здание холодильника пришло в запустение, в нем уже много лет ничего не хранится.

Еще один холодильник, сохранившийся во Владивостоке, был построен в 1914 г. в районе Первой речки у подножия холма, в народе получившего название «Сопка-холодильник» [4]. На его вершине (рис. 8) расположены форт Муравьева-Амурского и батарея «Четыре пушки», входящие в состав комплекса оборонительных

v Рис. 5. Ст. Владивосток. Водонапорная башня

v Рис. 8. Сопка-холодильник

v Рис. 9. Трамвай во Владивостоке. Открытка





< Рис. 13

сооружений Владивостокской крепости. Здание крепостного холодильника представляет собой двухэтажную казематированную бетонную постройку, внутри которой устроены помещения морозильных камер, машинный зал, лифтовая шахта, хранилища хладагента, мастерские и убежища военного времени для обслуживающего персонала. Прилегающая территория с расположенными на ней пакугаузами и караульным домом соединяется железнодорожными путями со станцией «Первая речка», по соседству с которой расположен еще один памятник промышленной архитектуры конца XIX в. – локомотивное депо.

Впервые электричество в Приморском крае было получено при помощи нескольких динамо-машин в 1885 г. и использовалось для подключения прожекторов артиллерийских береговых батарей. Первая электростанция города принадлежала торговому дому «Кунст и Альберс». Она работала с начала 1890-х, обслуживая только торговый центр. Но с 1897 г. к нему стали подключать других городских потребителей, и к началу XX в. работало уже пять частных электростанций, однако они не могли обеспечить электроэнергией весь быстро растущий город. Поэтому в 1911 г. в районе Безымянной батареи на ул. Тюремной (ныне Западная) по проекту инженера С. К. Токаржевского была построена городская электростанция.

Быстрые темпы развития электрификации способствовали тому, что Владивосток стал первым городом на Дальнем Востоке, где появился электротранспорт.

Первое вагонное депо было построено рядом с городской электростанцией в так называемом «Гнилом углу» (ныне пл. Луговая). Первая трамвайная линия протянулась сначала от депо до ул. Петра Великого, а затем от нее до железнодорожного вокзала. В 1915–1917 гг. была сооружена линия «Вокзал» – «Первая Речка». На сохранившихся старых открытках можно видеть этот новый для того времени городской транспорт (рис. 9). До наших дней сохранилось и двухэтажное здание первоначального трамвайного депо. Его архитектура отличается утилитарным характером; в качестве декоративных элементов на фасадах выполнены угловые лопатки и зубчатый карниз, опоясывающий здание по периметру (рис. 10).

Развитие золотодобывающей отрасли на Дальнем Востоке привело к появлению в архитектуре региона еще одного типа промышленных построек – золотосплавных лабораторий. Первая была построена в начале XX в. во Владивостоке на углу улиц Светланской и Посыетской по проекту гражданского инженера-архитектора В. К. Гольденштедта [5]. Г-образный двухэтажный объем здания вытянут длинным крылом вдоль улицы Светланской. В стилистике этого сооружения прослеживаются черты модерна и ренессанса. Первый этаж здания выглядит несколько массивным, а второй, напротив, смотрится облегченным за счет использования полуциркульных окон, сгруппированных по два и по три и украшенных ионическими каннелированными пилястрами. Отличи-



< Рис. 11. Владивосток. Золотосплавная лаборатория. Фото Николая Крадина



< Рис. 12. Артиллерийские мастерские. Главный фасад. Фото Николая Крадина



^ Рис. 14–15

тельной особенностью постройки является четырехугольный эркер, увенчанный восьмигранным бельведером-ротондой с куполом и высоким шпилем. Благодаря этому здание получило в народе название «дом с бельведером» (рис. 11). Золотосплавная лаборатория размещалась в здании до 1913 г.; после оно перешло в ведение городского общественного банка, а еще позднее – коммунального банка.

К примерам промышленной архитектуры Владивостока относятся также двухэтажное здание частной типографии-экспресс, построенное в Маркеловском переулке (ныне Краснознаменный) в начале XX в., и спичечная фабрика М. И. Суворова и К° на Седанке. Это была первая и единственная в дореволюционном Приморье спичечная фабрика. Строительство ее, начатое в 1892 г., было закончено спустя четыре года. Фабрика имела электрическое освещение, паровую машину, паровой котел, станки, привезенные из Германии. На производстве было занято более 200 рабочих, в т. ч. дети. Уже спустя пять лет выпуск составлял 48 тыс. ящиков спичек. В 1902 г. владелец сдал фабрику в аренду С. Меркулову, но до 1904 г. она не работала: пожары 1905 и 1912 гг. затрудняли ее функционирование. Тем не менее, уже в 1913 г. было произведено 15 тыс. ящиков спичек. С 1913 г. фабрика перешла в ведение Приморского ГОМХа. После окончания Гражданской войны в 1923 г. спичечную фабрику восстановили уже под названием «Красный Восток», и вновь начался выпуск ее продукции. Однако устаревшее оборудование и высокая себестоимость продукции не позволяли конкурировать с привозными из центра спичками, и фабрику «Красный Восток» пришлось закрыть. Пригодное имущество и оборудование передали на благовещенскую государственную спичечную фабрику «Искра», которая начала работать вскоре после окончания Гражданской войны, в 1925–1926 гг.

Многие промышленные предприятия Владивостока, открытые на рубеже XIX – XX столетий, продолжают успешно работать и в настоящее время. Правда, со смелой технологий и появлением всевозможных новшеств они стали более модернизированными, чем были прежде. Некоторые из зданий, как, например, артиллерийские мастерские, становятся памятниками архитектуры. Зда-

ние мастерских, расположенное недалеко от железнодорожного вокзала на улице Светланской, 72, представляет собой памятник архитектуры и доступно для обозрения (рис. 12–15). Его уличный фасад, очищенный от многолетних наслоений, предстает перед жителями города и его многочисленными гостями во всей своей красоте. Особый интерес представляет кирпичное узорочье на фасадах, благодаря которому фронтоны фланговых объемов и подкарнизная часть здания представляют наибольший интерес для проходящих на эту площадь.

В статье рассмотрена лишь небольшая часть промышленных объектов Владивостока, построенных на рубеже XIX – XX вв., но они дают представление и об особенностях и стилистике их архитектуры, и о типологии архитектуры, характерной для данного периода времени в этом портовом дальневосточном городе.

Уссурийск. Из исторических документов известно, что его основали переселенцы, прибывшие на дальневосточную окраину из Астраханской и Воронежской губерний в середине XIX столетия. Они дали этому новому селению название Никольское, сохранившееся в первой части названия города (Никольск-Уссурийский). Одним из первых промышленных производств в Уссурийске (в то время село Никольское) являлось мукомольное предприятие купца первой гильдии Отто Линдгольма, самого, пожалуй, богатейшего коммерсанта и судовладельца Приморья. Как свидетельствуют архивные и исторические документы, еще в 1879 г. он построил здесь первую на Дальнем Востоке паровую мельницу. Получаемая продукция стала успешно конкурировать с мукой, которую завозили в регион из Калифорнии, поэтому с мельницы Линдгольма снабжались все военные части Приморья, а уже с 1891 г. на базе предприятия заработала и первая динамо-машина, снабжавшая электроэнергией мукомольный завод [6].

Примечательно, что в Уссурийске отсутствуют официальные районы. Их заменяют исторически сложившиеся образования (территории), которые получили самые разные, порой даже необычные названия. Народная фантазия увековечила такие: 5-й километр, Восход, Доброполье, Железнодорожная слободка (Слобода), Междуречье, Сахарный поселок, Семь Ветров, Хенина сопка, Централь-

v Рис. 11. Владивосток. Золотосплавная лаборатория.
Фото Николая Крадина



^ Рис. 18. Уссурийск. Здание типографии и редакции газеты «Уссурийская окраина». Ул. Агеева, 75

ный или Черняховский (чаще Кирзавод) и др. Важно отметить, что все эти народные названия прижились и никого не коробят – ни представителей местной власти, ни самих жителей Уссурийска.

Активизацию развития Уссурийска и всей его инфраструктуры следует связывать со строительством восточной части Транссибирской железнодорожной магистрали. Функционирование нового транспортного сообщения способствовало появлению узловых станций вдоль новой дороги, развитию их архитектуры, торговли, экономики и предпринимательства, а также появлению в архитектуре пристанционных поселений новых типов зданий и сооружений. Так, в районе железнодорожного вокзала Уссурийска в 1895 г. были организованы Главные железнодорожные мастерские Уссурийской железной дороги, на базе которых в советский период был создан локомотиворемонтный завод, а в 1896 г. по соседству построено и вагоноремонтное депо. Созданный в тот период комплекс его сооружений в настоящее время является памятником промышленной архитектуры регионального значения. На территории комплекса сохранились постройки конца XIX – начала XX столетий, схожие по своей архитектуре с аналогичными промышленными постройками, распространенными в Дальневосточном регионе. В оформлении их фасадного декора прослеживается эклектичное сочетание элементов неоклассицизма и так называемой «гарнизонной архитектуры». В настоящее время Уссурийск является крупным городом – экономическим, научным и культурным центром не только Приморья, но и всего Дальнего Востока. В нем появилось немало архитектурных построек и градостроительных комплексов, буквально преобразивших город.

С преобразованием в 1898 г. селения Никольского в город Никольск-Уссурийский в нем была введена новая должность – городской архитектор. Им стал капитан Южно-Уссурийской инженерной дистанции военный инженер Дмитрий Владимирович Шебалин, в обязанности которого, кроме чисто архитектурных и проектных дел, вошел надзор за выполнением пожарных предписаний и норм при строительстве самых разных объектов. В Уссурийске этого периода процветал самострой: каждый хозяин выбирал себе подходящее место и строил,

как хотел и где хотел. Сложилась ситуация, при которой огромное количество частных домов строилось без соблюдения каких бы то ни было норм и правил (особенно противопожарных, санитарных и др.). Чтобы навести порядок, городскому архитектору предстояла серьезная борьба, вплоть до вынесения штрафов и сноса незаконно строений, возведенных с нарушением противопожарных и других норм. Уже спустя два года, в 1900 г. Д. В. Шебалин представил «План проектного расположения



< Рис. 16. Уссурийск. Пожарная каланча



> Рис. 20. Ремесленное училище. 1914

г. Никольска-Уссурийского Приморской области». В проектом документе указывалось, что территория города разделяется речкой Раковкой на две части: западную (которая уже существовала) и восточную, спроектированную городским архитектором. Одновременно стало осуществляться и новое строительство: появились величественный Свято-Николаевский собор, а вслед за ним большой по размерам католический костел, возведенный в неоготическом стиле. Вслед за этими сооружениями появились кирпичная кладбищенская церковь, деревянные храмы в военном городке и железнодорожной слободке. Так постепенно застройка Уссурийска обогатилась высотными акцентами, которые вносили в нее разнообразие и одновременно служили для жителей города своеобразными ориентирами. К примеру, каланча местной пожарной команды, построенная в 1914 г., была в тот период самым высоким зданием (рис. 16) городской застройки (ул. Ленина, 143). В последующие годы появились и другие здания, выделявшиеся своей высотой. Немало в Уссурийске объектов, интересных и по своей стилистике, и по типологии.

Красноречивым примером промышленной архитектуры в городе можно назвать слесарно-механическую мастерскую Т. М. Федоренко, построенную в начале XX в.

и расположенную на улице Хабаровской. Эта одноэтажная постройка с двухскатной крышей практически лишена декора; единственными элементами, украшающими объем здания, являются зубчатый карниз и замковые камни оконных перемычек на ее главном фасаде. Рядом с мастерской расположен двухэтажный дом Федоренко, архитектура которого также отличается сдержанностью и простотой форм, а для фасадного декора характерны мотивы неоклассицизма.

К началу XX в. относится строительство в Уссурийске зданий двух типографий. Оба сооружения выстроены в строгих формах с элементами классической архитектуры в фасадном декоре. Первое из них, расположенное на ул. Чичерина, 91, изначально двухэтажное, прямоугольное в плане, в советский период обрело надстройку в виде дополнительного этажа, существенно изменившую первоначальный облик объекта (рис. 17). Второе, построенное на ул. Бульварной (ныне Агеева), представляет п-образный объем переменной этажности. В этом здании (рис. 18, 19) размещались типография и редакция газеты «Уссурийская окраина» [3].

В Уссурийске было немало купцов-меценатов, финансовыми вливаниями помогавших развиваться городу. Они жертвовали средства на строительство различных



> Рис. 19. Типография газеты «Уссурийская окраина»

> Рис. 21. Детали декора. Фото Николая Крадина





< Рис. 22. Здание табачной фабрики Похингунчзы. Фото Николая Крадина

объектов, на открытие учебных и других просветительских учреждений. Благодаря их помощи в начале XX в. появились учебные заведения, в том числе и ремесленное училище для мальчиков. Для него построено довольно интересное по архитектуре здание ремесленного училища с необычным декором на стенах фасадов в виде элементов промышленных изделий (рис. 20, 21).

В 1906–1907 гг. на улице Унтербергерской (ныне Некрасовской) было построено представительное двухэтажное здание, принадлежавшее торговой фирме И. Я. Чурина. Первоначально в нем размещалась табачная фабрика «Похингунсы» (рис. 22). Здание кирпичное, прямоугольное в плане, двухэтажное с мансардным этажом. Построено в стиле модерн и обладает довольно выразительным архитектурным декором: главный фасад разделен лопатками на пять частей, каждая из них акцентирована аттиком прямоугольной формы. Уникальной особенностью объекта являются кровельные навесы над крайними аттиками главного фасада. Обращение к стилистике модерна при строительстве промышленных сооружений в целом не было характерным для архитектуры Дальнего Востока: в декоративном оформлении подобных объектов, как правило, использовались мотивы неоклассицизма или так называемой «гарнизонной архитектуры». В данном случае можно предположить, что подобное необычное архитектурное решение было обусловлено пожеланиями заказчика – торгового дома «И. Я. Чурин и К°». Существует предположение, что автором проекта фабрики являлся гражданский инженер, известный на Дальнем Востоке архитектор В. А. Плансон. Его авторству в Уссурийске принадлежит и здание торгового дома «Кунст и Альберс». Кроме того, в 1906–1907 гг. архитектор тесно сотрудничал с фирмой Чурина, по его проекту во Владивостоке построены общежитие для служащих этого Торгового дома и двухэтажный таможенный пакгауз [7]. Сам же архитектор в предыдущих работах уже обращался к модерну. В частности, мотивы и элементы этого нового стиля XX в. обнаруживаются в архитектуре его собственного дома по ул. Светланской, а также в здании, предназначенном под квартиры служащих Владивостокского отделения государственного банка.

Другое необычное по своей архитектуре промышлен-



^ Рис. 23. Здание городской электростанции. Фото Николая Крадина

ное сооружение находится в районе перекрестка улиц Октябрьской и Советской. Ранее оно принадлежало городской электростанции. Двухэтажное г-образное в плане здание из неоштукатуренного кирпича построено в 1909 г. в стиле эклектики. В элементах фасадного декора сочетаются элементы «гарнизонной архитектуры» и дальневосточной псевдоготики. Отличительной особенностью постройки является оформление венчающей части здания в виде аттиковых стен, имитирующих зубцы средневековых башен (рис. 23). К сожалению, бесхозное здание не используется, что приводит к его дальнейшему разрушению.

Не менее интересным по своей архитектуре является и здание бывшего китайского театра, построенное в начале XX в. китайским купцом по фамилии Панхиоза. В тот период на Дальнем Востоке, особенно в Приморье, было довольно много китайцев. Исторические документы свидетельствуют, что на территории театра находились опиумокурильни, в которых царил полумрак, а на стенах снаружи здания красовался плакат, начертанный вязью



< Рис. 25. Китайский театр. Современное состояние

иероглифов, с надписью: «Когда опийная трубка в твоих руках, ты – владыка колесницы в облаках счастья». Это так называемое китайское «облако счастья» летало здесь вплоть до революции и Гражданской войны (рис. 24, 25).

В Уссурийске в настоящее время функционирует около 20 крупных предприятий, среди которых заводы: локомотиворемонтный, комбайновый, авторемонтный, кирпичных изделий, Уссурийск-мебель. Кроме того, немало предприятий, обеспечивающих население города продуктами питания: рыбный, пивоваренный и хлебозавод, заводы «Приморский сахар», «Уссурийский бальзам» и др.

Своеобразным локомотивом среди промышленных предприятий города является паровозовагоноремонтный завод, основанный в 1895 г. как Главные железнодорожные мастерские Уссурийской железной дороги. Спустя 35 лет завод был преобразован в паровозовагоноремонтный с названием Ворошиловский, а еще через четверть века после реконструкции предприятие переключилось на ремонт магистральных паровозов и получило новое название – Уссурийский паровозовагоноремонтный завод (рис. 26, 27). В 1974 г. предприятию присвоили

новое название – Уссурийский локомотиворемонтный завод, а еще через 15 лет на нем стали ремонтировать и тепловозы. В последнее время, кроме ремонта тепловозов, на заводе производится также выпуск комплектующих изделий (закладные болты, колесные пары, дизели, тяговые электродвигатели и генераторы и др.). Завод по праву считается одним из лучших по показателям среди предприятий России в своей отрасли.

Заключение. Разумеется, на характер архитектуры и типологию промышленных объектов Приморья сильное влияние оказали местные условия. Известно, что основным и отчасти градообразующим предприятием Владивостока являлся и является морской порт, вследствие чего большая часть промышленных построек города сосредоточена именно на северном берегу бухты Золотой Рог; промышленная же архитектура Уссурийска представлена в значительной степени сооружениями по обслуживанию железной дороги. Тем не менее здесь созданы уникальные сооружения промышленного назначения, имеющие не только хозяйственное значение, но и отражающие стилистические особенности дальневосточной архитектуры конца XIX – начала XX столетий, разнообразную типологию сооружений, а также имена многих профессиональных зодчих, работавших в этом регионе.



< Рис. 24. Уссурийск. Китайский театр



^ Рис. 26. Уссурийский ЛРЗ. Административный корпус



^ Рис. 27. Один из цехов Уссурийского ЛРЗ

Литература

1. Крадин, Н. П., Базилевич, М. Е. Архитекторы и инженеры Дальнего Востока. Творческая деятельность архитекторов и инженеров – выпускников столичных учебных заведений – в Забайкалье, Якутии, Приамурье, Приморье и Китае: монография. – 2-е изд. – Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2020. – 236 с.
2. Тимчук, А. Дом недели: Водонапорная башня железнодорожной станции «Владивосток» // Городской лекторий Владивостока. – URL: <http://vladivostok3000.ru/city/656-dom-nedeli-vodonapornaya-bashnya-zheleznodorozhnoj-stancii-vladivostok/> (дата обращения: 28.06.202)
3. Инспекция по охране объектов культурного наследия Приморского края // Официальный сайт Правительства Приморского края и органов исполнительной власти приморского края. – URL: <https://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/offices/cultlegacy/passports%20of%20culture%20legacy/pasport-obekta-kulturnogo-naslediya-primorskogo-kraya-regionalnogo-znacheniya-zhiloy-dom-raspolozhen.php?type=original> (дата обращения: 28.06.202)
4. Холодильник крепостной казематированный // Интерактивная карта Владивостокская крепость. – URL: <http://fortvl.ru/all/obekty-infrastruktury/122-holodilnik.html> (дата обращения: 28.06.202)
5. Базилевич, М. Е., Крадин, Н. П. Творческая деятельность архитектора Владимира Карловича Гольденштедта (Ливина) во Владивостоке // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Серия «Науки о природе и технике». – 2015. – № 1 – 1 (21). – С. 106–110
6. Крадин, Н. П. Владивостокский архитектор Владимир Антонович Плансон (1871–1950 г.) // Баландинские чтения: сборник статей научных чтений памяти С. Н. Баландина. 15–18 апреля 2014. – Новосибирск: Новосиб. Гос.-худ. Акад., 2014. – Т. IX. – Ч. 1. – С. 90–94
7. Как электрическое освещение пришло на Дальний Восток. – URL: <https://news.ykt.ru/article/59311> (дата обращения: 28.06.202)
8. Франккен, Ив, Хисамутдинов, А. А. Владимир Плансон: от Владивостока до Сан-Франциско. – Владивосток: Издательство «Рубеж», 2014. – 160 с.

References

Bazilevich, M. E., & Kradin, N. P. (2015). *Tvorcheskaya deyatelnost arkhitekora Vladimira Karlovicha Goldshteina (Livina) vo Vladivostoke*

[Creative activity of architect Vladimir Karlovich Golstein (Livin) in Vladivostok]. *Uchenye zapiski Komsomolskogo-na-Amure gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya "Nauki o prirode i tekhnike"*, I-1(21), 106-110.

Fortress casemate refrigerator (n.d.). *Interactive map Vladivostok fortress*. Retrieved from <http://fortvl.ru/all/obekty-infrastruktury/122-holodilnik.html>

Frankyen, Iv, Khisamutdinov, A. A. (2014). *Vladimir Planson: ot Vladivostoka do San-Frantsisko [Vladimir Planson: from Vladivostok to San Francisco]*. Vladivostok: Izdatelstvo "Rubezh".

Inspektsiya po okhrane obyektov kulturnogo naslediya Primorskogo kraja [Inspection for protection of the cultural heritage sites of Primorsky Krai] (n.d.). *Ofitsialnyi sait Pravitelstva Primorskogo kraja i organov ispolnitelnoi vlasti primorskogo kraja*. Retrieved from <https://primorsky.ru/authorities/executive-agencies/offices/cultlegacy/passports%20of%20culture%20legacy/pasport-obekta-kulturnogo-naslediya-primorskogo-kraya-regionalnogo-znacheniya-zhiloy-dom-raspolozhen.php?type=original>

Kak elektricheskoe osveshchenie prishlo na Dalnii Vostok [How electric lighting came to the Far East] (2017, July 9). Retrieved from <https://news.ykt.ru/article/59311>

Kradin, N. P. (2014, April 15-18). *Vladivostokskii arkhitektor Vladimir Antonovich Planson (1871–1950 r.) [Vladivostok architect Vladimir Antonovich Planson (1871-1950)]*. In *Balandinskie chteniya: sbornik statei nauchnykh chtenii pamyati S. N. Balandina (Vol. IX, part 1, pp.90-94)*. Novosibirsk: Novosib. Gos.-khud. Akad.

Kradin, N. P., & Bazilevich, M. E. (2020). *Arkhitektory i inzhenery Dalnego Vostoka. Tvorcheskaya deyatelnost arkhitektorov i inzhenerov – vypusnikov stolichnykh uchebnykh zavedenii – v Zabaikalie, Yakutii, Priamurye, Primorye i Kitae: monografiya [Architects and engineers of the Far East. Creative activities of architects and engineers – graduates of capital educational institutions in Zabaikalye, Yakutia, Priamurye, Primorye and China: monograph]* (2nd ed.). Khabarovsk: Khabarovskaya kraevaya tipografiya.

Timchuk, A. (2014, January 18). *Dom nedeli: Vodonapornaya bashnya zheleznodorozhnoi stantsii [The house of the week: A water tower of the railway station "Vladivostok"]*. *Gorodskoi lektorii Vladivostoka*. Retrieved from <http://vladivostok3000.ru/city/656-dom-nedeli-vodonapornaya-bashnya-zheleznodorozhnoj-stancii-vladivostok/>