

Статья посвящена анализу деятельности русских инженеров в контексте строительства и проектирования коммерческого порта Владивостока. Кратко рассмотрены исторические предпосылки его становления. Выявлены и проанализированы три этапа его дореволюционного развития, связанные с периодами становления, первой крупной модернизации и переосмысления деятельности порта в годы Первой мировой войны. Изучены генеральные планы развития портовой зоны, выявлено авторство инженеров, разрабатывающих эти проекты. Рассмотрены наиболее репрезентативные работы, установлено их авторство, а также проанализирован ряд нереализованных эскизных проектов как генеральных планов, так и отдельных объектов. В научный оборот введены новые персоналии инженеров, внесших значительный вклад в развитие города, а также выявлена ведущая роль инженеров путей сообщения в градостроительном развитии портовой зоны Владивостока.

Ключевые слова: архитектура; порт; инженеры; Владивосток; Приморский край; Дальний Восток./

The article is devoted to the analysis of the activities of Russian engineers in the context of the construction and design of the Commercial Port of Vladivostok. It provides a brief review of the historical prerequisites of its formation and subsequent development. The authors identify and analyze the three stages of its pre-revolutionary development associated with the periods of formation, the first major modernization and rethinking of the port's activities during the First World War. In this regard, the master plans for the development of the port zone have been studied, and the authorship of the engineers developing these projects has also been revealed. The most representative works have been considered in more detail, their authorship has been established, and a number of unrealized draft projects of both master plans and individual objects have been analyzed. During the research, new personalia of the engineers who made a significant contribution to the development of the city were introduced into scientific discourse, and a leading role of the railway engineers in the urban development of the port zone of Vladivostok was also revealed.

Keywords: architecture; port; engineers; Vladivostok; Primorsky Krai; Far East.

Торговый порт Владивостока в проектах первых зодчих / Vladivostok Commercial Port in the projects of the first architects

текст

Антон А. Ким

Тихоокеанский государственный университет
Михаил Базилевич

Тихоокеанский государственный университет / text

Anton A. Kim

Pacific National University
Mikhail Bazilevich
Pacific National University

Историческое освоение Дальнего Востока России было немислимо без использования его выгодного геоэкономического положения в Азиатско-Тихоокеанском регионе, заключавшегося в выходе к тихоокеанскому побережью, которое требовало развития и наращивания российского торгового и военного флотов. Требовалось строительство портов с незамерзающими акваториями и расположенными в относительной близости от существующих торговых маршрутов, тяготеющих к зонам международной торговли в странах Восточной Азии. Значительную роль в этом вопросе сыграло присоединение Приморья к России по Пекинскому договору 1860 года, которое дало возможность создания такой базы в заливе Петра Великого. Выгодное расположение привело к тому, что уже в 1871 году сюда была перенесена главная база Сибирской военной флотилии [1], и это дало импульс к дальнейшему развитию данной территории.

Для строительства причалов и доков была выбрана акватория бухты Золотой Рог, которая уже на ранних этапах получила функциональное зонирование, при котором северная часть отдавалась под военный порт, в то время как западная использовалась для коммерческой деятельности. Такое деление во многом было обусловлено завершением строительства в 1897 году Уссурийского участка Транссибирской магистрали, связавшего порт Владивосток с Хабаровском и, как следствие, речными торговыми путями Амурского бассейна. Расположение торговых причалов возле железнодорожной станции существенно повысило рентабельность морских грузоперевозок через порт, который фактически стал морскими торговыми воротами страны на Дальнем Востоке.

В то же время аренда в 1897 году у Китая Ляодунского полуострова и начало строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) приостановили интенсивное развитие торгового порта Владивостока в связи с частичным переносом его функции в Далянь, который находился ближе к международным торговым путям и был связан прямым железнодорожным сообщением с центральной частью Российской империи. Параллельная отмена режима порто-франко, действовавшего в 1862–1901 годах, привела к замедлению развития коммерческого порта Владивостока [2]. Такое положение

продолжалось до поражения России в Русско-японской войне (1904–1905), когда Квантунская область была уступлена Японии и статус главного торгового порта на Тихоокеанском побережье России снова перешел к Владивостоку.

Существенный вклад в новый этап развития внесло возвращение режима порто-франко в 1907–1909 годах, который по ряду товаров, в том числе стройматериалам, необходимым для развития Дальневосточного региона, продолжал фактически действовать до Первой мировой войны (1914–1918) [2]. Все это привело к стремительному росту товарооборота, что потребовало модернизации портовых сооружений, в особенности после увеличения импорта товаров из США во время Первой мировой войны [3]. Таким образом, в этот период была заложена база, позволившая осуществлять деятельность торгового порта Владивостока в начальный период советской власти, когда у молодого правительства не было средств на существенную модернизацию и расширение существующих построек.

Первый этап развития

Как было отмечено ранее, датой основания коммерческого порта Владивостока считается 28 сентября 1897 года, когда было начато строительство первых причалов. Однако начало его проектированию было положено 10 мая 1896 года утверждением положения о строительстве. На изыскательные, проектные и строительные работы было выделено 600 тыс. руб. Первые проектные работы были проведены под руководством Владимира Владимировича Сахарова, инженера путей сообщения, до этого служившего на Московско-Казанской железной дороге [4]. В положении о строительстве порта было предписано использовать в качестве участка для строительства бывшие пристани Уссурийской железной дороги, занимающие территорию длиной 530 м и шириной 50 м. Южнее него находилась пристань Добровольного флота и участок причалов КВЖД, которые занимали протяженную территорию и заканчивались в районе Эгершельда.

В целом именно при В. В. Сахарове был разработан генеральный план развития торговых причалов бухты

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда

№ 21–18–00281,

<https://rscf.ru/project/21-18-00281/>

Acknowledgements: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 21-18-00281, <https://rscf.ru/project/21-18-00281/>.

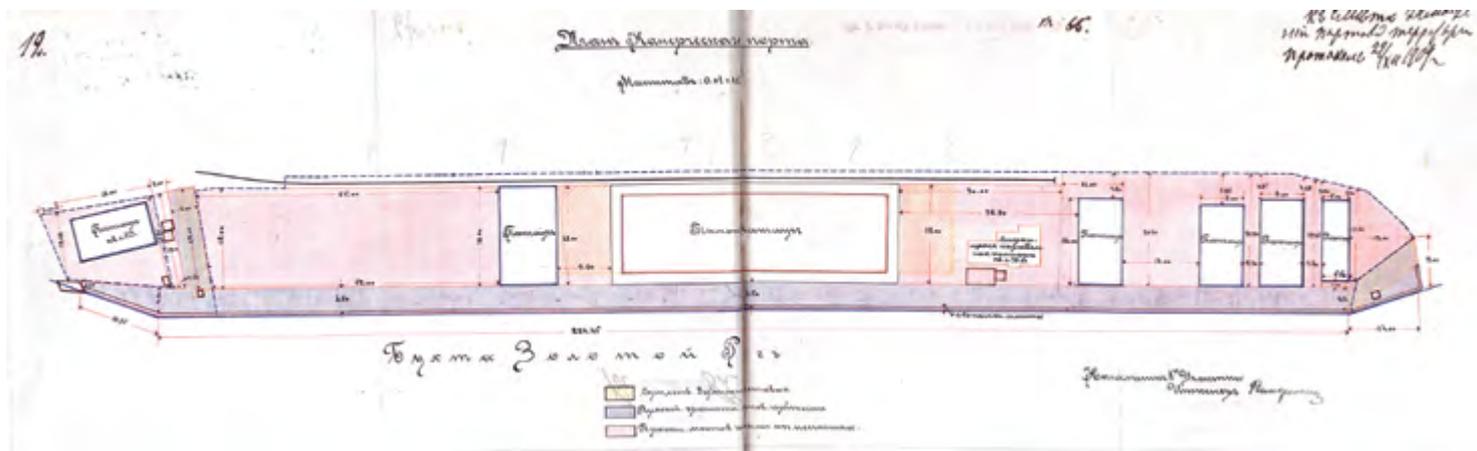
Золотой Рог, в котором учитывались не только технические требования для строительства инженерных сооружений, но и их экономическая целесообразность в условиях расположения порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Вскоре после окончания проектирования и начала строительных работ В. В. Сахаров был переведен на возведение порта в городе Дальнем, а завершение строительства Владивостокского коммерческого порта было поручено инженеру-строителю Владимиру Антоновичу Плансону, выпускнику Санкт-Петербургского института гражданских инженеров [4].

К окончанию первого этапа строительства на территории порта располагались исключительно утилитарные постройки. Центральную часть занимал двухэтажный таможенный пакгауз с площадью застройки 3400 м², представлявший собой краснокирпичное трехпролетное здание с повышенным средним пролетом, построенное в 1901 году. Его обращенный на море фасад был визуально разбит на пять частей в соответствии с ко-

личеством загрузочных ворот, при этом центральная часть акцентировалась массивным аттиком, в то время как крайние фланкировали здание за счет небольших ризалитов в районе входной группы, незначительно возвышающихся над абрисом пакгауза. Первый этаж был отдан под складские помещения, в первую очередь под таможенные грузы, на втором этаже располагались конторы различных фирм, занимающихся грузоперевозками. В то же время остальные пакгаузы, как на пристани порта, так и на участках Добровольного флота и КВЖД, были представлены одноэтажными сооружениями площадью 340–590 м² из оцинкованных металлических листов, стоящих перпендикулярно береговой линии. Многие из них устраивались прямо на земле без устройства пола и уже на момент постройки считались устаревшими [5]. В связи с этим единственное кирпичное двухэтажное здание в порту становилось доминантой в окружающей утилитарной застройке, что позволило позднее, в советское время, переоборудовать соору-



< Рис. 1. Проект развития коммерческого порта во Владивостоке. Авторы К. Вебер и Р. Левитский. 1908



^ Рис. 2. План коммерческого порта.
Автор У. К. Вильгельман-Кломан. 1909

жение в морской вокзал. Уже в 1959 году для строительства нового здания морвокзала были использованы фундамент и основания стен этого бывшего таможенного пакгауза.

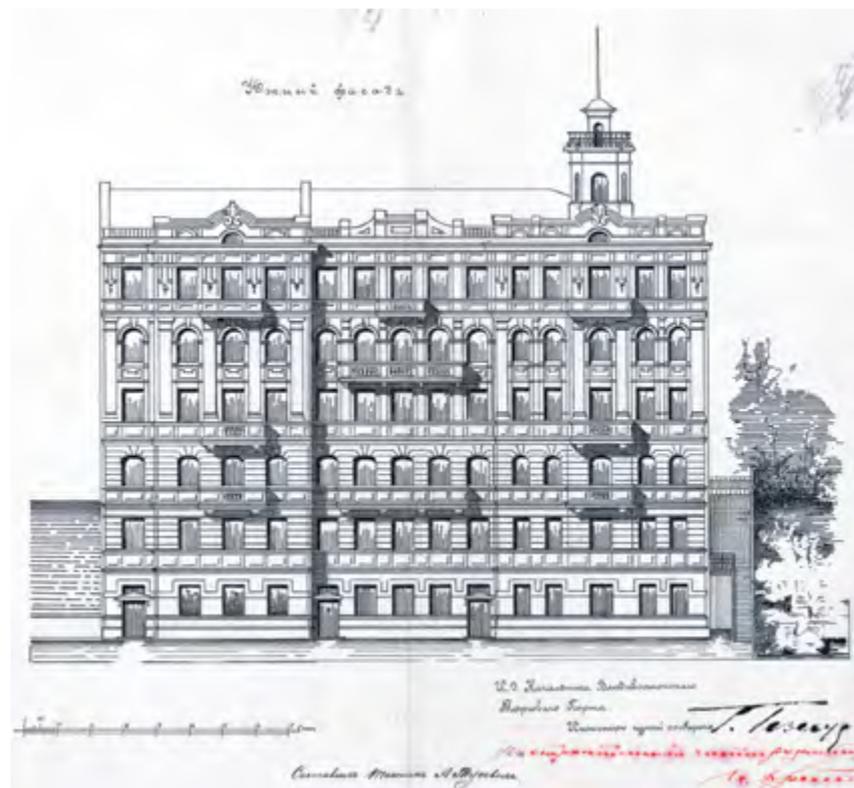
Второй этап развития

Второй этап связан с очередной реконструкцией коммерческого порта, который в 1909 году приобрел статус торгового и был передан из юрисдикции Министерства внутренних дел в ведение Министерства торговли и промышленности. Общий план работ с разбивкой на четыре этапа строительства приведен на генеральном плане развития торгового порта 1908 года, выполненном заве-

дующим судоходством КВЖД К. Вебером и начальником 8-го участка службы пути КВЖД инженером Р. Левитским (рис. 1) [6]. Привлечение к проектированию сотрудников КВЖД показывает существенную роль этой железнодорожной линии, оказывавшей огромное влияние на развитие не только Приморья, но и Маньчжурии [7, 8]. Во многом это было обусловлено тем, что на тот момент она единственная имела прямое сообщение с центральной частью России.

В этом проекте прослеживается комплексный подход, в котором рассматривается последовательное развитие всей береговой линии. На первых двух этапах проектом предполагалось объединить береговую линию бывшего коммерческого порта и примыкающего к нему участка Добровольного флота с портовой зоной на Эгершельде (чайные пристани) путем создания новой портовой набережной протяженностью 1200 м. Этот этап развития был реализован частично в виде модернизации набережной Эгершельда и примыкающей к ней южной зоны Новой набережной, позднее получившей название Бобовые пристани. Здесь были построены новые пакгаузы, расположенные параллельно береговой линии и способные осуществлять ускоренную разгрузку современных на тот момент трансокеанских кораблей, а также сооружен мол. В то же время северная часть Новой пристани, примыкающая к участку Добровольного флота, так и не была построена, и здесь разместилась лесо-угольная площадка. Бывшая Коммерческая набережная на этот момент практически не претерпела изменений. Так, на планах 1909 года (рис. 2) [9], составленных помощником начальника Владивостокского торгового порта инженером путей сообщения В. Шкетовым и начальником 1-го участка инженером У. К. Вильгельман-Кломаном, видно, что основные проектные работы были связаны с устройством нового мощения территории и строительством корабельной конторы, автором проекта которой стал В. А. Плансон [10].

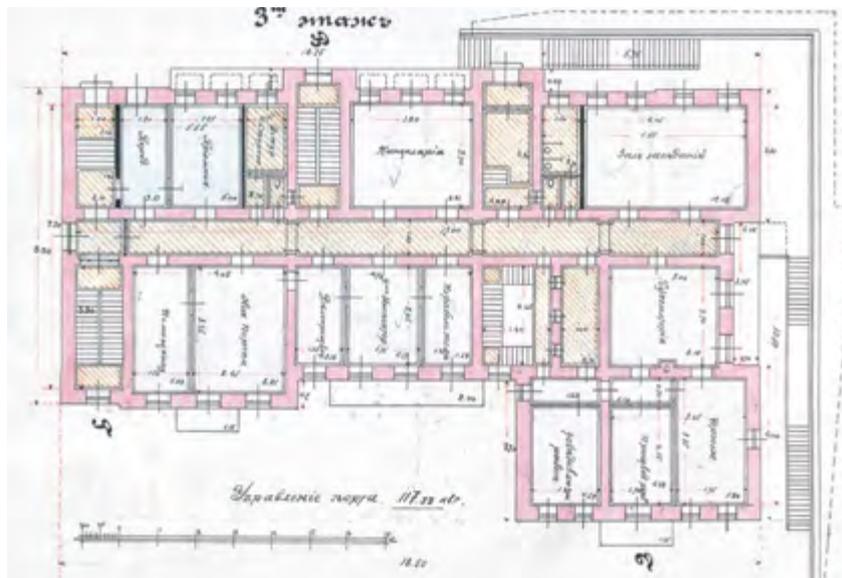
Это двухэтажное Г-образное в плане здание с площадью застройки 350 м², как и таможенный пакгауз значительно отличалось архитектурной выразительностью от остальной утилитарной застройки портовой зоны. Главный фасад был ориентирован на бухту Золотой



v Рис. 3. Проект здания управления Торгового порта: южный фасад.
Автор Е. Н. Гезехус. 1912



^ Рис. 4. Проект здания управления Торгового порта: северный фасад. Автор Е. Н. Гезехус. 1912



^ Рис. 5. Проект здания управления Торгового порта: план 3-го этажа. Автор Е. Н. Гезехус. 1912

Рог и акцентировался ризалитом со входной группой, смещенной от центральной оси симметрии. Вытянутые по вертикали арочные окна задавали метрическое членение композиции и придавали ей вертикальный характер. Интересным решением была комбинация кирпичной кладки и серой штукатурки, заполнявшей плоскости стены в простенках в виде квадратных ниш – элемента, утраченного после реконструкции, когда здание было полностью оштукатурено.

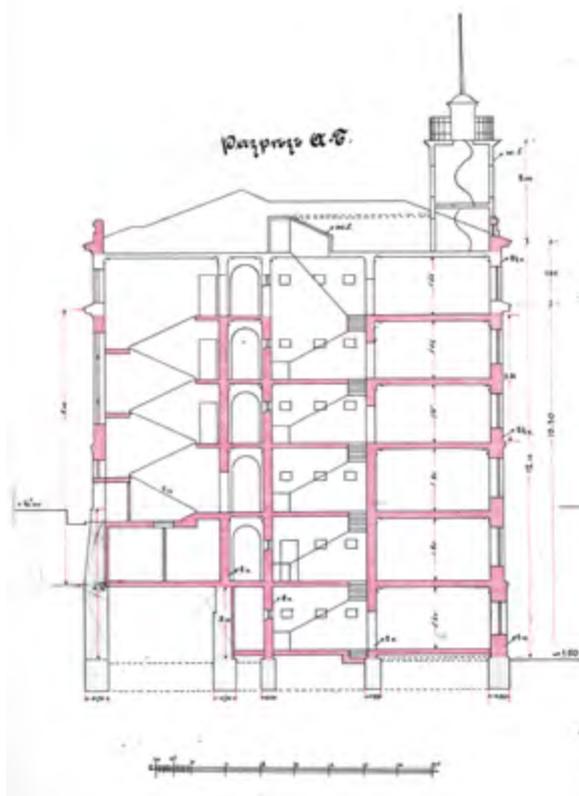
Третий этап строительства практически полностью был связан с сооружением пяти пирсов и перестройкой старых пакгаузов на участке Новой набережной и причалов Добровольного флота. Вторая проектная зона связана с увеличением торгового порта за счет включения в его состав Городской набережной, находящийся в северной части бухты Золотой Рог между Торговой набережной и Адмиральским сквером. На этом этапе здесь планировалось возвести пять пирсов и ряд пакгаузов, из которых было построено только два пирса, расположенных в западной части Городской набережной.

Четвертый этап развития порта был связан с перестройкой пакгаузов Торговой набережной и застройкой складских зон Городской набережной. Помимо этого, портовая зона должна была расширяться за счет задействования территории полуострова Черкасского, расположенного с другой стороны бухты Золотой Рог, где в районе мыса Чуркина предполагалось обустроить Южную набережную, состоящую из семи пирсов и 15 пакгаузов. В планы развития этого полуострова входило и сооружение угольных и керосиновых складов, максимально удаленных от города.

Многие эти идеи так и не удалось претворить в жизнь, однако ряд объектов все же был построен. Наиболее интересно здание управления торгового порта, которое размещается на Городской набережной у Адмиральского сквера. Существовало как минимум два эскизных варианта этого проекта, разработанного в 1912 году. В целом объемно-пространственная композиция обеих концепций была идентичной: здание находилось на склоне с перепадом в два этажа и имело Г-образную форму плана. Расположение на таком сложном рельефе

приводило к разному восприятию здания с южного (морского) и северного (городского) фасадов.

Автором нереализованного шестиэтажного проекта выступал и. о. начальника Владивостокского торгового порта инженер путей сообщения Евгений Николаевич Гезехус (рис. 3–6) [11, л. 19, 82–84], выпускник Института инженеров путей сообщения 1903 года. В этом проекте главную роль играл южный фасад, фланкированный двумя асимметричными ризалитами. Главенствующая композиционная ось проходила по восточному ризалиту, увенчанному восьмиугольной башенкой со шпилем. Для уравнивания тектоники здания первые три этажа предусматривалось отделявать



< Рис. 6. Проект здания управления торгового порта: план 3-го этажа. Автор Е. Н. Гезехус. 1912



^ Рис. 10. Проект здания портового надзирателя. Автор Соколов. 1912

знавали устаревшими и не отвечающими современным требованиям [5].

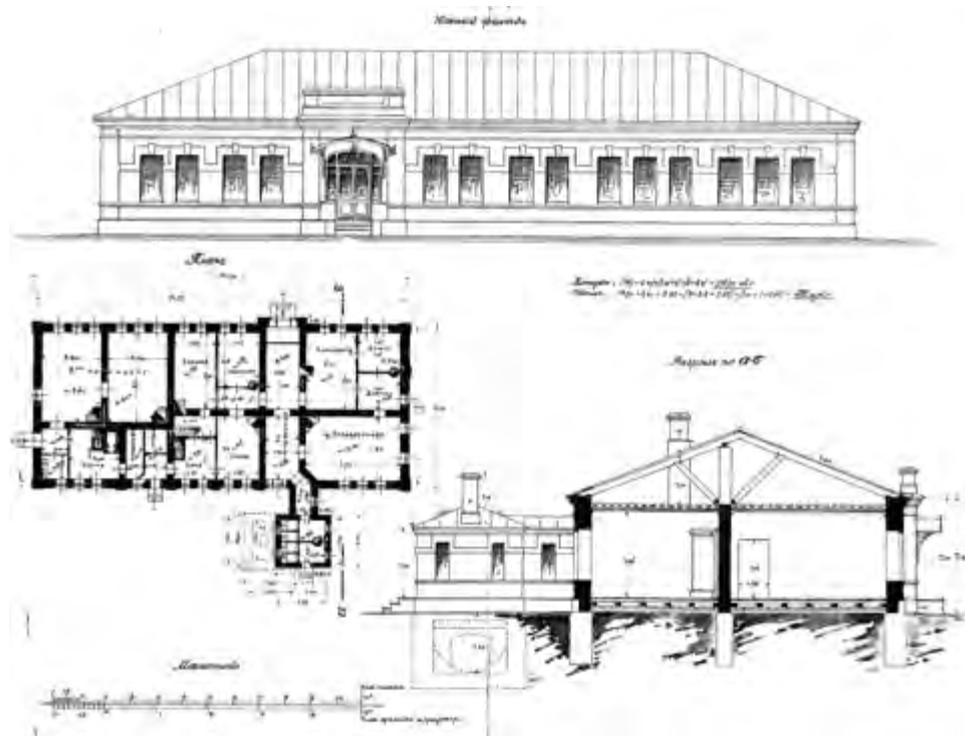
Отсутствие полной реализации проекта 1908 года во многом обусловлено включением в 1910 году торгового порта Владивостока в программу развития портов Российской империи. Для реализации этой программы инженером путей сообщения Е. Н. Гезехусом был подготовлен новый план развития стоимостью 6,76 млн руб. [2]. В его основе лежало создание Министерской набережной в районе лесных и угольных складов, которая наконец должна была связать зону Эгершельда и Коммерческой набережной, а также очередной вариант модернизации Городской набережной и расположения складских зон на территории полуострова Черкасского. Сохранился проект инженера путей сообщения Тадеуша-Александра-Ремигиуша Никлевича (рис. 11) [12], выпускника Института инженеров путей сообщения 1903 года, предусматривающий расположение лесных и угольных складов и рыбной пристани на месте предполагаемой Южной набережной, что говорит о высокой потребности переноса пожароопасных складов с городской территории. В целом проект модернизации являлся логическим продолжением вектора развития порта, направленного на увеличение грузооборота за счет создания новых причалов и складских зон.

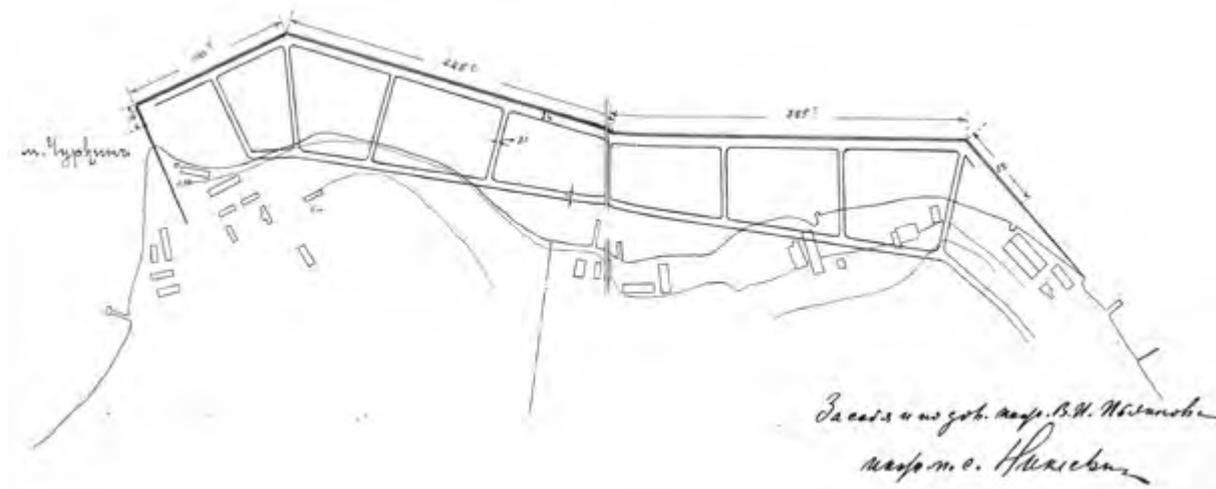
Третий этап развития

С началом Первой мировой войны эти планы были существенно скорректированы. До 1,7 млн руб. сократились инвестиции при существующей потребности увеличить грузооборот порта, в то же время произошла переориентация порта с экспорта на импорт [3]. В связи с этим в 1915 году утверждается откорректированный план развития порта, по которому предусматривается строительство лихтерных причалов на Городской набережной и Эгершельде (рис. 12) [13]. Также предполагается строительство понтонных причалов в зонах Добровольного флота, лесо-угольных площадок и на Эгершельде. Резкий переход от капитальных причалов к временным сооружениям показывает необходимость срочного увеличения грузооборота в местах уже действующих портовых зон.

Параллельно проектируются и строятся три новые гавани на внешней стороне полуострова Шкота, южнее мыса Щетининой, в качестве зоны причалов Уссурийской железной дороги, в районе современной Спортивной гавани, а также расширяется Лихтерная гавань, где до этого располагались керосиновые склады Восточно-Азиатского товарищества. На плане развития порта 1915 года полуостров Черкасского представлен без детальной проработки, что, вероятно, связано с уже проведенными изысканиями и начавшимися работами по обустройству портовой зоны на более ранних этапах. Это также подтверждается тем, что на исторических фотोगрафиях видно возведение капитальных причалов.

в Рис. 9. Проект здания портового надзирателя. Автор В. М. Тренюхин. 1912





> Рис. 11. Владивостокский порт. План устройства угольных и лесных складов и рыбного буяна. Автор Т.-А.-Р. Никлевич. 1913

Это говорит об использовании наработок ранних проектов развития порта. В целом все работы по модернизации порта были успешно завершены, что позволило многократно увеличить его пропускную способность и сделать одним из крупнейших в Российской империи. Обратной стороной такого экстренного строительства стал сугубо утилитарный подход к возводимым объектам, в результате чего на территории порта практически отсутствовали примеры объектов с выразительными архитектурными или объемно-планировочными решениями.

Развитие Владивостока неразрывно связано с созданием и функционированием портовых зон, которые сделали его одним из центров российского присутствия в Азиатском регионе. При этом наибольший вклад в формирование образа города внес торговый порт, находящийся в самом центре Владивостока и ставший своеобразными морскими воротами для прибывающих в город. Основные векторы его развития и, как следствие, эволюции окружающей застройки были заложены в конце XIX – первые десятилетия XX века, когда в целом сложился образ и функциональное зонирование крупнейшего на тот момент тихоокеанского порта России. Существенную роль в его развитии играла деятельность русских инженеров путей сообщения, базой которой стал Владивосток, откуда они проводили изыскания и проектные работы для других районов Дальневосточного региона.

В то же время потребность в ускоренном развитии, усугубившаяся после начала Первой мировой войны, привела к преобладанию утилитарного подхода в строительстве зданий и сооружений, находящихся в ведомстве порта. На этом фоне значительно выделяются здания управления торгового порта и корабельной конторы, единственные сохранившиеся объекты, дошедшие до наших дней. В связи с этим можно говорить о превалировании градостроительного значения формирования и развития торгового порта Владивостока над его архитектурной составляющей, что существенно отличает его от военного порта с судоремонтным комплексом нынешнего Дальзавода (бывшие Механические мастерские), где сформировался один из крупнейших и репрезентативных ансамблей промышленной архитектуры Дальнего Востока дореволюционного периода.

Литература

1. Власов, С. А. Очерки истории Владивостока. – Владивосток : Дальнаука, 2010. – 252 с.
2. Беляева, Н. А. Порто-франко в системе российской таможенной политики (к 150-летию введения порто-франко во Владивостоке) // Вестник Дальневост. отделения РАН. – 2013. – № 1. – С. 55–65.
3. Головин, С. А., Виноградов, П. В. Торговый порт Владивостока в системе транспортных связей стран Антанты в годы Первой мировой войны // Общество: философия, история, культура. – 2018. – № 1. – С. 63–67.
4. Bazilevich, M. E. The first builders of the Vladivostok port // IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering. – 2020. – Vol. 913, N 3. – P. 1–8.
5. РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2139. Л. 21–31.
6. РГИА. Ф. 95. Оп. 16. Д. 134. Л. 1.
7. Bazilevich, M. E., Tceluiko, D. S. The Influence of Professional Activities of Railway Engineers on the Development of Architecture in the Far East at the Turn of the 19th–20th Centuries // IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering. – 2020. – Vol. 753. Ch. 1. – P. 1–7.
8. Смольянинова, Т. Консульские комплексы на территории Маньчжурии // Проект Байкал. – 2022. – № 19 (73). – С. 159–163.
9. РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2146. Л. 12, 33.
10. Хисамутдинов, А. А., Франкьен, И. Архитектор В. А. Плансон во Владивостоке и Сан-Франциско // Архит. наследство. – 2014. – № 60. – С. 299–311.
11. РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2143.
12. РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 2158. Л. 232, 234.
13. План Владивостокского торгового порта. М-6 1:10 000 / Министерство торговли и промышленности. – Петроград : Техн. автолит. Г. де-Кельш, 1915. – 1 к.

References

- Bazilevich, M. E. (2020). The first builders of the Vladivostok port. *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 913(3), 1–8. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/913/3/032002>.
- Bazilevich, M. E., & Tceluiko, D. S. (2020). The Influence of Professional Activities of Railway Engineers on the Development of Architecture in the Far East at the Turn of the 19th–20th Centuries. *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*, 753(1), 1–7. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/753/2/022070>
- Belyaeva, N. A. (2013). Free ports in Russian customs policy system (150 anniversary of establishing a free port in Vladivostok). *Vestnik of Far Eastern Branch of Russian Academy of Sciences*, 1, 55–65.
- Golovin, S. A., & Vinogradov, P. V. (2018). Commercial port of Vladivostok in the system of transport links of the entente countries in the

World War I. *Society: Philosophy, History, Culture*, 1, 63–67. <https://doi.org/10.24158/fik.2018.1.12>

Khisamutdinov, A. A., & Franquien Y. (2014). Architect V. A. Planson in Vladivostok and San Francisco. *Architectural Heritage*, 60, 299–311.

Main Directorate of Merchant Shipping and Ports. (1908). *Poyasnitelnaya zapiska po rasshireniyu porta Vladivostok [Explanatory note on the expansion of the port of Vladivostok]* (Collection 95, Inventory 11, File 2139), Russian State Historical Archive, Saint Petersburg, Russia.

Main Directorate of Merchant Shipping and Ports. (1908–1911). *Tikhii Okean. Vladivostokskiy port. O zamosschenii territorii, prilgayuscshey k kamennoy neberezhnoy (5 chertezhey) [Pacific Ocean. Vladivostok port. About paving the territory adjacent to the stone embankment (5 drawings)]* (Collection 95, Inventory 11, File 2146), Russian State Historical Archive, Saint Petersburg, Russia.

Main Directorate of Merchant Shipping and Ports. (1910–1912). *Tikhii Okean. Vladivostokskiy port. O postroyke kamennykh zdaniy dlya sluzhasschikh porta (23 chertezha) [Pacific Ocean. Vladivostok port. About paving the territory adjacent to the stone embankment (23 drawings)]* (Collection 95, Inventory 11, File 2143), Russian State Historical Archive,

Saint Petersburg, Russia.

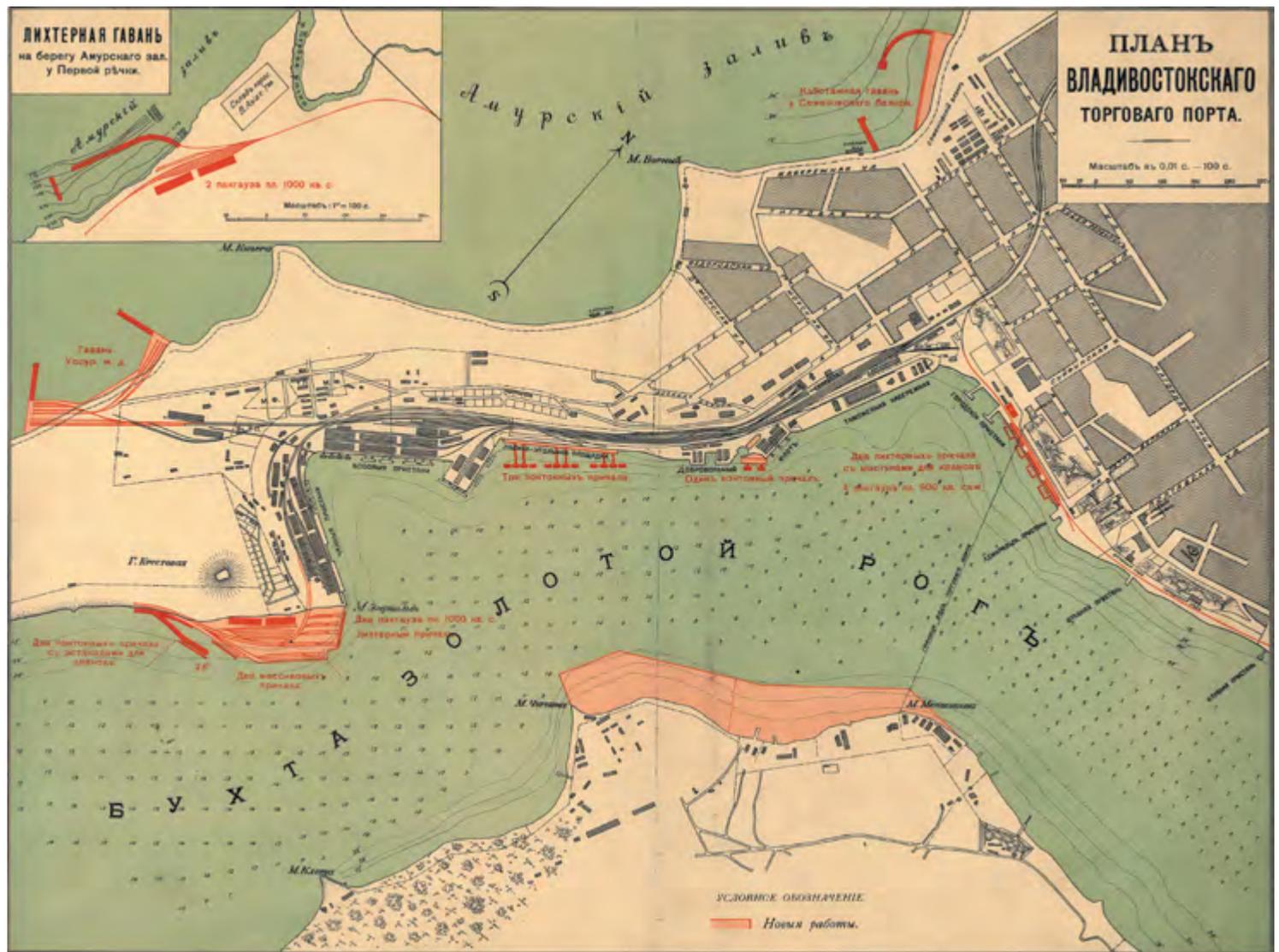
Main Directorate of Merchant Shipping and Ports (1913). *Tikhii Okean. Vladivostokskiy port. O proizvodstve trgov na sdachu i podryad rabot po rasshireniyu porta (5 chertezhey) [Pacific Ocean. Vladivostok port. About the bidding process for the delivery and contracting of works on the expansion of the port (5 drawings)]* (Collection 95, Inventory 11, File 2158), Russian State Historical Archive, Saint Petersburg, Russia.

Ministry of Trade and Industry. (1915). *Plan Vladivostokskogo torgovogo porta. Masshtab v 0,01 s.—100 s. [The plan of the Vladivostok commercial port. The scale is 0.01 fathoms—100 fathoms]*. Technical autolithography of George de-Kelsh

Smolianinova, T. (2022). Consular complexes on the territory of Manchuria. *Project Baikal*, 19(73), 159–163. <https://doi.org/10.51461/pb.73.27>

Veber, K., & Levitskii, R. (1908). *Proect razvitiya Kommercheskogo porta vo Vladivostoke. Masshtab: 1" = 50 saz [Commercial Port Development project in Vladivostok. Scale 1" = 50 fathoms]* (Collection 95, Inventory 16, File 134), Russian State Historical Archive, Saint Petersburg, Russia.

Vlasov, S. A. (2010). *Ocherki istorii Vladivostoka [Essays on the history of Vladivostok]*. Vladivostok: Dalnauka.



^ Рис. 12. План Владивостокского торгового порта. 1915