

Статья написана по результатам полевого сезона 2023 года в Северо-Восточном Китае. Рассматриваются три сюжета в истории вестернизации Маньчжурии: строительство железных дорог, деятельность католических миссионеров и озеленение Ляодунского полуострова. Делается вывод о том, что иезуитам удалось внедрить в китайский культурный ландшафт главный архитектурный символ западной цивилизации – готический собор. Идеология оказалась эффективнее веры в технический прогресс, которой последовательно руководствовались и русские, и японцы, осваивая Маньчжурию.

Ключевые слова: Маньчжурия; Чанчунь; Мукден; Порт-Артур; Дальний; иезуиты; католические миссии; КВЖД; ЮМЖД. /

The article is based on the results of the 2023 field season in Northeast China. Three stories in the history of westernization of Manchuria are examined: the construction of railroads, the activities of Catholic missionaries, and the greening of the Liaodong Peninsula. It is concluded that the Jesuits managed to introduce the main architectural symbol of Western civilization, the Gothic cathedral, into the Chinese cultural landscape. Ideology proved to be more effective than faith in technical progress, which consistently guided both the Russians and the Japanese in their exploration of Manchuria.

Keywords: Manchuria, Changchun, Mukden, Port Arthur, Far, Jesuits, Catholic missions, CER, South Manchurian Railway.

Образы Родины в культурном ландшафте Северо-Восточного Китая / Images of the Homeland in the Cultural Landscape of Northeast China

текст

Алина Иванова

Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск) /

text

Alina Ivanova

Pacific National University (Khabarovsk)

Введение

Исследование вестернизации культурного ландшафта северо-восточных провинций Китая 1890–1930-х годов выполнено в рамках международного проекта «Архитектурный образ Родины: Будапешт – Петербург – Харбин», реализующегося с 2021 года при поддержке гранта РФФИ. В 2021–2022 годах команда проекта не имела возможности проводить натурные обследования в Китае, поэтому основные публикации касались конструирования архитектурного образа Родины в России и Венгрии, но сразу же после открытия российско-китайской границы фронт работ переместился в Китай (провинции Цзилинь, Ляонин и Хейлуцзян).

Эти территории интересны тем, что являлись пространством последовательно реализуемых геополитических проектов – русского (Китайско-Восточная железная дорога) и японского (Маньчжоу-Го). Оба государства пытались построить на базе исходного, автохтонного культурного ландшафта убедительный образ своего цивилизационного проекта, причем японский вариант, как палимпсест, писался поверх русского. Помимо трех основных акторов – китайского, российского и японского государств, в процессе вестернизации Маньчжурии принимали активное участие агенты соперничающих европейских держав – Великобритании, Франции, Германии, в меньшей степени Бельгии, Австро-Венгрии, Италии (как осуждающе писали современники, «политический дебют Италии в Китае по захвату пирога окончился крупным скандалом») и, разумеется, США. Все это способствовало превращению малозаселенной глухой окраины Срединной империи в арену Большой игры, эпицентр которой, вопреки устоявшемуся заблуждению, находился не в глубине Центральной Азии, а на северо-востоке Китая. Сложные и неоднозначные процессы взаимовлияния метрополий и провинций, центров и периферий, ориентального и окцидентального исследовались командой проекта на примерах застройки крупных инфраструктурных узлов Китайской-Восточной железной дороги (КВЖД) и ее южной ветки, идущей до Порт-Артура и называвшейся с 1905 года Южно-Маньчжурской железной дорогой (ЮМЖД). Фотофиксации и натурные обследования проводились в городах Чанчунь, Цзилинь

(бывший Гирин), Шэньян (Мукден), Далянь (Дальний), Люйшунь (Порт-Артур), а также в Харбине.

Степень изученности проблемы

Тема Маньчжурии как перекрестка европейских (русской, германской, англосаксонской) и азиатских (китайской, японской, корейской) культур привлекает пристальное внимание зарубежных исследователей. Широко известность приобрела концепция Дэвида Вольфа, предложившего рассматривать Маньчжурию как экспериментальную площадку либеральных реформ, которые петербургская администрация не решалась инициировать в метрополии [1]. Историкам архитектуры, интересующимся северо-восточными провинциями Китая, хорошо известна монография Э. Дэнисона и Р. Гуанью «Ультрамодернизм: архитектура и современность в Маньчжурии» (Гонконг, 2017) и коллективный сборник Гонконгского университета «От Харбина до Ханоя: колониальное строительство Азии. 1840–1940 гг.» (Гонконг, 2013).

Архитектурно-градостроительное наследие КВЖД активно изучается русскими историками из Санкт-Петербургского университета. Хабаровские коллеги ведут самостоятельные исследования. В 2018 году при финансовой поддержке РФФИ Е. В. Глатоленкова проехала вдоль главной линии КВЖД, останавливаясь на станциях второго класса Маньчжурия, Бухэду, Хайлар, Цицикар, Ханьдаохэцзы, Суйфэньхэ. На основе собранного материала и фотофиксаций студенты-дипломники выполнили проекты восстановления этих станций [2].

Подробную библиографию англоязычных источников по истории ЮМЖД опубликовал доктор исторических наук из Бурятского государственного университета им. Д. Банзарова П. Н. Дудин [3]. В своей работе, выполненной в контексте «войн памяти» при поддержке РНФ, П. Н. Дудин упоминает интереснейшие, но, увы, пока нам недоступные источники визуальной информации: цикл китайских архивных материалов под общим названием «Иллюстрированные записи о династии Цин» (A Pictorial Record of the Qing Dynasty), где городская среда представлена фотографиями и документами старого Шэньяна в книге «Старая столица Маньчжурии» (Шэньян, 2008), а инфраструктура ЮМЖД – в аналогичных материалах

книги «Маньчжурская железная дорога» (Пекин, 2009), а также существующий киноархив документальной хроники, снимавшейся по заказу управляющей компанией ЮМЖД «Мантэцу» и проанализированной в 2014 году сотрудником Гарвардского университета. П. Н. Дудин совершенно справедливо указывает, что англоязычные авторы игнорируют существующий обширный русскоязычный пласт архивных источников и современных академических работ, посвященных Маньчжурии как перекрестку цивилизаций. Справедливости ради отметим, что профессор Чикагского университета В. Зацепин, издавший монографию про амурский фронт между Россией и Китаем (University of British Columbia Press, 2017) и активно интересующийся Маньчжурией, ссылается на публикации наших молодых коллег из Тихоокеанского государственного университета: А. А. Кима, Т. А. Смоляниновой и М. Е. Базилевича – участника нашего проекта «Архитектурный образ Родины». Это свидетельствует о существовании общего проблемного поля и взаимной проницаемости англо- и русскоязычного научных дискурсов.

При работе над циклом текстов о северо-восточных провинциях Китая основным источником информации для нас служил журнал «Вестник Маньчжурии», издававшийся в Дайрене, и подшивки газеты «Новый край», выходившей в Порт-Артуре с 1900 по 1904 год. Изучение русскоязычной прессы первой половины XX века помогает реконструировать процесс формирования русского культурного поля на побережье Желтого моря и в маньчжурских городах.

Благодаря руководству Цицилинского технологического университета, мы имели возможность ознакомиться с китайскими монографиями и сборниками научных конференций, посвященных интересующей нас проблеме (ориентальные трансферы и трансформации европейской архитектуры в Китае). Крайне поучительно сравнить формирующиеся нарративы – русский и китайский: сопоставление разных точек зрения позволяет получить более объективную картину развития северо-восточных китайских территорий первой трети XX века. Мы не будем подробно перечислять китайские источники, чтобы не загромождать библиографию иероглифами, но на основе изученных публикаций сделаем несколько обобщений.

Китайские авторы предпочитают не использовать термины «западные», «иностранные», «европейские» влияния, а называют этот культурный пласт «современной архитектурой». В заголовках десятков книг, посвященных интересующей нас проблеме, так или иначе варьируется словосочетание «история развития современной архитектуры в Китае». Сборники межвузовской академической биеннале 2010, 2012 и 2014 годов называются The Journal of the conference of Chinese Modern Architectural History, хотя речь в большинстве статей идет об иностранном архитектурно-градостроительном наследии конца XIX – первой половины XX века на территории Китая.

Китайские исследователи выделяют два основных направления проникновения европейской архитектуры в Китай – иезуитские католические (гораздо реже протестантские) миссии и железные дороги, строившиеся по концессиям. Остановимся на этих сюжетах подробнее.

Железные дороги Китая

Попытка организовать железнодорожную концессию была предпринята в 1863 году английским инженером Макдональсом Стивенсоном, обратившимся к пекинскому правительству с предложением строительства трех линий и получившим категорический отказ. Первая железная дорога («зачаток линии Пекин – Мукден») была введена в эксплуатацию в 1881 году; дальнейшее развитие железнодорожного строительства связано с альянсом

английского инженера Кинда, работавшего в Тяньцзине и генерал-губернатора провинции Чжили (Гири) Ли Хуан Чжана. В исключительно информативной статье, опубликованной в 1934 году в журнале «Вестник Маньчжурии» [4], приводится следующая статистика заключенных в 1896–1899 годах договоров на строительство железных дорог: Великобритания – 9 (4,5 тыс. км железнодорожного пути), Россия – 3 (2400 км), Германия – 2 (1700 км), Бельгия – 1 (1200 км), Франция – 3 (670 км), США – 1 (480 км). Итого – 19 концессий с общей протяженностью формирующейся железнодорожной сети 10400 км. Не все ветки были построены, но размах проникновения европейских агентов влияния на территории Средней империи впечатляет. КВЖД и ЮМЖД с сопутствующей инфраструктурой служили не только «инструментом российской экспансии» (по мнению доцента Сю Чьяинь [3]) и «нервной системы всего грандиозного механизма японского присутствия», но и генерировали мгновенно опознаваемый архитектурно-градостроительный (и шире – цивилизационный) ландшафт. И сейчас, проезжая по линии Харбин – Далянь, фиксируешь взглядом остатки русской и японской «железнодорожной» архитектуры, а на современников КВЖД производила впечатление «линейной России». «Теперь, зимой, по внешнему виду вся эта местность, покрытая тонким слоем снега, напоминала мне одну из южных наших губерний», – писал безымянный корреспондент «Нового края», уточняя, впрочем: «растительности, как и в окрестностях Артура, никакой» [5]. Сопоставляя свои дорожные впечатления с описаниями русских корреспондентов, путешествовавших по тем же маршрутам 120 лет назад, мы испытывали эффект машины времени. Поездка из Порт-Артура в Мукден и обратно занимала четверо суток (900 верст). Весь этот путь подробнейшим образом зафиксировал в серии очерков «По русской Маньчжурии» некий Ф. Г. Мавров. Позволим себе обширную цитату: «Вам знакомо это чувство, вам, живущим в Артуре, Харбине, Гирине, Цицикаре: сидишь в красном-рессорном пульмановском вагоне и катишь себе по узкой полосе территории таинственной, неведомой, чуждой страны, где гладь пустырей, камни Хингана да реки и тропы лесов с хунзузами, где дичь, произвол, разбой и насилие да пытки. Сидишь и катишь, лениво поглядывая в окна. Там все такое же, свое: и мелькание телеграфных столбов, и перила мостов, и откосы, и красивые с виду домики военных постов, перед ними часовые... Успокоительно, хорошо. Но жутко становится – как узок этот бесконечный перешеек, соединяющий отечество с отечеством! Он тоже отечество – этот узкий, длинный, железный край, орошенный не только потом, но и родной кровью». Мавров противопоставляет островки цивилизации и прогресса («военно-русская жизнь на станциях») хаосу, архаике и антисанитарии «туземного» края [6].

Это обычный прием «колониального нарратива», типичный для всех путешественников и непосредственных участников событий на осваиваемых новых территориях империй в XIX – начале XX века. Характерным примером отношения к местному населению является заметка возмущенного корреспондента «Нового края» по поводу лежащего «в десяти шагах от нового дома для арестованных» трупа китайца: «...хоть и китаец, а тоже человек, а не падаль какая-нибудь».

Католические миссии

Если русские делали ставку на технический прогресс, предполагая, что строительство КВЖД с южной веткой, ведущей к незамерзающим портам Квантунского полуострова, даст мощный импульс развитию экономики региона, европейцы действовали более тонко, «перепрошивая» базовые настройки автохтонного населения

с помощью активной миссионерской деятельности. Папа Павел III благословил иезуитов на миссионерскую деятельность в 1540 году, первые попытки проповеди католицизма среди китайцев были предприняты португальцами в 1579 году, в 1599-м открылась миссия в Нанкине, в 1606-м – в Шанзае. Трактат конфуцианство как «предхристианство», католические проповедники удачно вписались в местный культурный контекст. С помощью высокопоставленных китайцев-неофитов иезуиты привлекались к управлению империей, например исполняя обязанность советников/переводчиков при заключении Нерчинского договора в 1689 году (интересно, что сам договор был написан на латыни). Итогом успешной политики иезуитов в Средней империи стал эдикт о веротерпимости, принятый в 1692 году и разрешивший китайцам принимать христианство. Иезуиты активно действовали на северо-востоке Китая до 1773 года, пока орден не был официально распущен, но в 1842 году иезуиты снова вернулись в Китай, продолжив политику прозелитизма.

Что касается архитектурного оформления миссионерской деятельности, то церковь Святого Доминика была возведена португальцами в Макао в 1587 году (через 15 лет после виньоловской Иль-Джезу, ставшей образцом для всей иезуитской архитектуры), а собор Святого Павла, чей сохранившийся до сегодняшнего дня западный фасад является самым известным памятником европейской архитектуры на Дальнем Востоке, – в 1640 году. Однако традиция барочной католической архитектуры была вытеснена неоготикой, триумфальное шествие которой началось из Шанхая, где в 1860 году на набережной Бунд был построен однобашенный неоготический кафедрал Святого Иосифа. В Гонконге на Мид-Левелс прекрасно сохранился памятник викторианской неоготики – кафедрал Непорочного Зачатия (1883); в Пекине кафедрал достроили в 1897 году, в Тяньцзине – в 1904-м. В конце XIX – первом десятилетии XX века в Китае



> Рис. 1. Собор, построенный Анри Ламмасом в 1917–1926 годах. Цзилинь (Гирин), КНР. Фото автора, 2023

насчитывалось 12 монастырей и 3200 церковных школ римско-католической конфессии, некоторые из которых (например, обитель Сестер Святого Винсента в Пекине) были открыты венгерским епископом Петером Ваем, о котором речь пойдет в следующем разделе.

По всему Китаю активно шло строительство готических соборов, но нас в первую очередь интересуют костелы в инфраструктурных узлах КВЖД и ЮМЖД. «Известно, что в пределах Маньчжурии рассеяно немало католических миссий и монастырей», – писала газета «Наш край» в 1903 году. (Там же в заметке «Евреи в г. Дальнем» сообщалось, что «свежей новостью для Квантуна является разрешение евреям селиться и приобретать имущество в г. Дальнем»).

Мы уже упоминали концепцию, в которой Маньчжурия рассматривается как территория либеральных экспериментов, в первую очередь касавшихся толерантности и веротерпимости. В цитируемой выше статье «Католицизм в Квантуне» сообщалось, что «в Харбине и Дальнем поднялся вопрос о строительстве католического собора. <...> Ввиду предполагаемого интернационального значения и будущего положения г. Дальнего наличие в этом городе костела вполне необходимо <...> но как можно допустить учреждение католической епархии, когда у нас нет епархии православной» (1900). В Харбине однобашенный костел Святого Станислава (перестроенный сегодня до неузнаваемости в собор Святейшего Сердца Иисуса) был возведен в 1906–1907 годах по проекту Николая Казы-Гирея, а костел в Далине появился только в 1926-м.

Архитектором самого известного собора на территории Маньчжурии – кафедрала в Мукдене – был французский иезуит Анри Ламмас (1869–1952). В обширном биографическом очерке об Анри Ламмассе, размещенном на сайте Institut de recherche France-Asie в разделе «Миссионеры», сообщается, что он прибыл в Маньчжурию в 1894 году. Ламмас назван автором готических соборов в Мукдене (1910) и Гирине (1926), провинция Цзилинь, в Тьелине, провинция Лаоян, и в d'An-Sin-T'ai, de Heichan (французская транскрипция исходного китайского названия, которое нам не удалось опознать). По-видимому, помимо незаурядного архитектурного дарования, А. Ламмас обладал множеством других талантов: он установил органы в костелах Мукдена и Сеула, обучив местного притч искусству органной музыки, был выдающимся синологом и переводчиком с китайского (и между делом разработывал переход с иероглифической письменности на сконструированный им китайский алфавит), успешно занимался сельским хозяйством, завез в Маньчжурию швейцарских коз и французские виноградные лозы, организовал первые сыроварни и винодельни. В 1930–1932 годах в Чанчуне было закончено возведение однобашенного собора Святой Терезы, очень напоминающего костелы в Мукдене и Гирине. Авторство Ламмаса не указывается, но, вероятно, его проект послужил источником вдохновения.

Предприимчивые католические миссионеры проникли и в германский Циндао, над которым до сих пор возвышается неороманский собор Святого Михаила с мощным вестверком на западном фасаде, построенный в 1934 году на крутом холме Чжуншань. Его 80-метровые башни доминируют над Старым городом.

Подвижническая деятельность европейских миссионеров оставила глубокий след в коллективной памяти: исторические костелы в Мукдене, Гирине, Чанчуне, Харбине, Далине, пережившие на своем веку не меньше, чем русские храмы при советской власти, бережно реконструированы; их живописные готические силуэты с высокими шатрами и шпилями являются неотъемлемой частью местного архитектурного ландшафта.



^ Рис. 3. Современный католический собор. Чанчунь, КНР. Фото автора, 2023



^ Рис. 2. Современный католический собор. Цзилинь (Гирин), КНР. Фото автора, 2023

Драматичная судьба Мукденского костела, разрушенного во время Боксерского восстания, упоминается во всех просмотренных нами китайских источниках по архитектуре Маньчжурии. Собственно, именно от этого иконолического объекта китайские авторы и отсчитывают начало «современной архитектуры» северо-восточных провинций. В Гирине, где практически вся историческая застройка полностью уничтожена, собор, построенный Анри Ламмасом в 1917–1926 годах на участке, купленном им еще в 1902 году, по-прежнему возвышается на берегу Сунгари, формируя парадный фасад города и являясь главной смысловой и композиционной доминантой бесконечной набережной (рис. 1). В 1999 году ему присвоен статус культурной реликвии регионального, а в 2013 г. – государственного значения.

В крупных городах провинций Цзилинь, Хейлуцзян и Ляонин не только сохраняют памятники миссионерской деятельности иезуитов и баптистов, но и строят новые неоготические костелы, повторяющие исходную культурную матрицу (рис. 2, 3). К глубокому сожалению, мы не заметили такого же наглядного (в виде храмового строительства) доказательства эффективности миссионерской политики православной церкви. Это отмечали еще современники строительства КВЖД: «Позади нас суровая и угрюмая Маньчжурия. Хотя в ней и работает теперь мысль русского инженера и слышен звон копыт казачьей лошади <...> и уже звенит русская лопата и русский топор, но до тягучего звона русских колоколов там еще очень далеко», – писала газета «Новый край» в пасхальном номере за 1900 год. А вот иезуитам удалось внедрить в китайский культурный ландшафт главный архитектурный символ западной цивилизации – готический собор. Идеология оказалась эффективнее веры в технический прогресс, которой последовательно руководствовались и русские, и японцы, осваивая Маньчжурию.

Венгерский след

Поскольку исследование проводится при поддержке русско-венгерского гранта РФФИ, вспомним двух венгров, чья деятельность в Юго-Восточной Азии была связана с обеими – миссионерской и железнодорожной – темами, рассмотренными выше. Продолжая рассказ

о дальневосточных католических миссионерах, остановимся на важном участнике Большой игры – венгерском епископе графе Петере Вае (1868–1949), который по поручению Ватикана открывал и инспектировал римско-католические миссии по всему миру, в том числе в Китае и Японии. В 1902 году Петер Вай проехал по Транссибу от Санкт-Петербурга до Иркутска, потом через Кяхту по только что открытой КВЖД добрался до Маньчжурии, встретился в Мукдене с китайским регентом и русским генерал-губернатором, посетил Харбин и строящийся Дальний, побывал в Тяньцзине и Пекине, затем отправился в Сеул, а оттуда – в Токио и Иокогаму. Он неоднократно (1902, 1907, 1914 годы) бывал в Японии. Накануне Первой мировой войны Петер Вай вернулся в Юго-Восточную Азию; официальной целью путешествия являлись открытия пасторских центров для быстро растущих общин азиатских рабочих из числа католиков-мигрантов, о неофициальной можно только догадываться. Вероятно, Петер Вай был наделен Ватиканом серьезными полномочиями, так как и в России, и в Китае, и в Корее, и в Японии его принимали на самом высоком (императорском) уровне. Венгерский епископ из аристократической семьи с большими связями (достаточно упомянуть, что еще в юности он был приглашен на Бриллиантовый юбилей королевы Виктории) сыграл значительную роль в развитии европейского ориентализма. Наряду с Эрнстом Ф. Феноллозом Петера Вая можно рассматривать как важнейшего актора культурных трансферов Восток – Запад / Запад – Восток. Он одним из первых в Европе написал книгу об истории искусства Восточной Азии (The Art and Artistic Taste of the East), опубликованную в Будапеште в 1908 году. Коллекция японского искусства, собранная Петером Веем, насчитывает 2337 единиц (1093 гравюры, 338 свитков с живописью, 719 скульптур, 11 деревянных статуй), включая гравюры таких известных мастеров, как Кацусика Хокусай и Хиросигэ Утагава. В мае 2023 года в будапештском Музее искусства Восточной Азии им. Ференца Хоппа открылась выставка «Луна над облаками», где была представлена лишь малая часть первоклассных объектов из японской коллекции венгерского епископа (некоторые факты, упомянутые в статье, были заимствованы автором со стендов этой выставки).

> Рис. 4. Здание управы города и порта Дальний. 1900. Иллюстрация из японского издания Album of Ryojun and Dairen (Токио, 1944)



Возвращаясь к железнодорожной теме, остановимся подробнее на малоизвестном источнике, посвященном строительству КВЖД, – это мемуары венгерского инженера Кароли Губани, участвующего под руководством А. И. Юговича в сооружении мостов и тоннелей восточного участка главной линии в 1897–1903 годах. Заметим, что свою карьеру К. Губани начал со строительства железнодорожной линии Бакони (Bakonyvasút) (Австро-Венгрия). Ландшафты этой гористой, заросшей густым еловым лесом местности схожи с природой юга Приморья и северо-востока Китая. Именно на Дальнем Востоке венгерский инженер смог бы применить полученный при трассировке пути и возведении тоннелей в сложных условиях опыт – это и стало определяющим в выборе места дальнейшей службы. Вышедшая в 1906 году в Будапеште его книга *Öt Év Mandzsuországban* («Пять лет в Маньчжурии») [7] до сих пор не переведена на русский язык. Между тем это интереснейший источник, ценный отстраненной оптикой нарратора: венгерский инженер максимально объективен в своих оценках и сообщает информацию, которую не приводят русские мемуаристы. Будучи далекими от конспирологии, тем не менее напомним, что венгерская разведка считалась лучшей в мире, а Австро-Венгрия была крайне заинтересована в появлении емких рынков сбыта для экспорта товаров своей развивающейся промышленности. В то время когда К. Губани работал на строительстве КВЖД, знаменитый венгерский путешественник Армин Вамбери исследовал Туркестан – территорию, которая практически одновременно с Северо-Восточным Китаем вошла в состав Российской империи. В онлайн-докладе, прозвучавшем на заседании клуба «Любимый Харбин» 28 августа 2021 года, польским исследователем Ежи Чаевским были представлены материалы, раскрывающие факты биографии незаслуженно забытого в России венгерского инженера, тесно связанного со строительством Великого сибирского пути, свидетеля и участника важнейших событий рубежа XIX – XX веков. Пока изданию книги на русском языке препятствует неурегулированная ситуация с авторскими правами, мы считаем полезным обратить внимание профессионального сообщества на мемуары Кароли Губани и благодарим Ежи Чаевского

за его открытие российской аудитории фигуры венгерского инженера, участвовавшего в создании сложнейших объектов на КВЖД.

Русские рощи Ляодуня

Переходим к самой важной части статьи, продолжающей исследование русского присутствия на Ляодунском полуострове, начатое в предыдущих текстах «тихоокеанского цикла» [8, 9]. Если рассматривать Маньчжурию в целом, то больше всего русского архитектурного наследия сохранилось в Харбине; в Мукдене в первоначальном виде существует застройка кварталов, прилегающих к вокзальной площади (1912–1929); в Чанчуне русское эхо слабо слышно в некоторых постройках гарнизонной архитектуры, а в Гирине, как уже упоминалось, исторический культурный слой уничтожен практически полностью, за исключением готического костела и нескольких объектов, связанных с памятью о видных коммунистах. В Дальнем (Даляне) и Порт-Артуре (Люйшуне) уцелело несколько первостепенных для русской истории объектов, но они находятся в плачевном состоянии (рис. 4, 5). Гораздо лучше сохранились градостроительные памятники русского периода. Собственно, все города, упоминаемые в статье, обязаны своей планировкой русской градостроительной школе, что в отношении Харбина и Даляня признают и некоторые западные ученые [1]. В курортном Люйшуне, где, казалось бы, ничего, кроме нескольких пушек, не напоминает о том, что 120 лет назад здесь была лучшая крепость восточного побережья Тихого океана, неожиданно возникает эффект узнавания, городской ландшафт считается как свой, родной, русский. Сохранились бульвары, основные планировочные оси и видовые точки, заложенные инженерами Порт-Артура, рощи, высаженные русскими поселенцами, разрослись и превратились в зеленые холмы некогда голые скалы (об отсутствии леса вокруг Порт-Артура косвенно свидетельствует замечание корреспондента «Нового края» о том, что китайцы «растаскивают кресты с русских могил себе на топливо»).

Остановимся подробнее на проблеме озеленения тихоокеанского форпоста России, которая ощущалась современниками, мечтавшими о «будущих садах и ле-



< Рис. 5. Здание управы города и порта Дальний. Фото автора, 2023

сах Квантуна», как важная цивилизационная миссия и часть создания Русского мира: «Почти два года сеем мы русскую культуру в Новом крае, и результаты нашего пребывания здесь становятся все ощутительней: созданы и вооружены могучие батареи, с каждым днем растут, очищаются и украшаются русский Артур, свисток паровоза уже будит окрестные холмы и долины <...> но не раз русский культуртрегер, заброшенный в далекую окраину, утомленный лихорадочной деятельностью, в досужий часок, бродя по пыльным улицам города или карабкаясь с охотничьим ружьем за плечами по унылым холмам окрестностей, искренне вздохнет, вспомнив о зеленых лугах и веселых перелесках далекой родины... Неужели мы, сумевшие создать в несколько месяцев эти огромные батареи, мы, перебросившие сюда тысячи тонн чугуна и стали, сумевшие врезаться железным путем в самое сердце Китая, неужели мы не сумеем пробудить к жизни эти мертвые скалы?» – вопрошал у читателей редактор городского еженедельника.

Первые попытки ландшафтного благоустройства Порт-Артура были сделаны весной 1900 года, когда «на многих улицах города, а также и за городом, усиленно рылись ямки, предназначенные для высадки привезенных откуда-то из Японии красиво-декоративных кустарничков» и «на некоторое время улицы Артура зазеленели» (10 марта 1900 года журналист «Нового края» отмечал, что «крайне скудная растительность николаевского бульвара немного усилена»), «но уже через месяц можно было видеть постепенную гибель этой красивой декорации». Проанализировав ошибки, допущенные на первом этапе, портартурцы взялись за дело с научной основательностью, понимая, «какое огромное значение имеет для Квантуна вообще и Порт-Артура в частности древесная растительность хотя бы с гигиенической точки зрения». Звучали призывы обратиться к опыту «наших лесоводов на юге России в Крыму (Феодосийские горы)» и «отцов лесоводства – немцев» (русские пристально следили за развитием немецкой колонии в соседнем Циндао, и «Новый край» извещал читателей о том, что вокруг Циндао «на окрестных горах правительственным чиновником разводятся леса»). Была намечена программа, реализованная позже и в Дальнем: 1) выбрать место

для питомника; 2) выбрать породы наиболее подходящие («леса южной Маньчжурии и северной Кореи, вот откуда надо брать семена, хотя всего желательней сделать опыты с нашими русскими видами древесной растительности») и «в течение по крайней мере трех лет заботиться о них», попутно выясняя, насколько удачен выбор; 3) провести террасирование холмов и окультуривание почвы.

Понимая, что пройдут десятки лет, прежде чем на «голых холмах, от которых веет безнадежной мертвящей тоской, появятся леса и сады», «Новый край» взывал к горожанам и администрации Порт-Артура: «... чем раньше будет лесоразведение на верную дорогу, тем больше будет заслуга тех, кто положил начало делу и направил его верную рукою на благо Квантунских граждан». Корреспондент, скрывающийся под псевдонимом «Любитель зелени», регулярно наблюдал за ситуацией, указывая на необходимость «освобождать корни деревьев от мощения» («...а то выходит так, что каждый вновь насаждаемый прутик пользуется правом родного сына, а уже выросшее дерево, дающее тень, – лишь пасынок»), предлагая обнести разросшиеся посадки «у дешевых квартир» решеткой и организовать «скверик», советуя отвести намечающуюся дорогу от сосновой рощи у морских казарм («обойти рощу, свернув в сторону, чтобы не жертвовать такими редкими экземплярами, не составит такого уж расхода») и проч.

Вероятно, администрация города прислушивалась к общественному мнению, и в «Кратком обзоре городских дел за 1902 год» сообщалось, что «городской сад и питомник в Новом городе поставлены в очень выгодные условия, при том уходе, которым они пользовались в 1902 г., садик скоро станет любимым местом прогулок публики. <...> В существующем питомнике разводятся различные породы декоративных и фруктовых деревьев, которые предназначаются для нужд города. <...> Вопрос озеленения города считается в нашем городском управлении весьма существенным, но <...> чтобы рассаживать аллеи вдоль улиц, надо иметь эти улицы, а они у нас еще только намечены» [8].

В самых оптимистичных тонах описывалось устройство сада при Пушкинском училище («...так как это всего



^ Рис. 6. Имитация исторической застройки в общественном пространстве спального района Чистая Луна. Чанчунь, КНР. Фото автора, 2023

второй сад в старом Артуре, включая Николаевский бульвар, который очень стеснен местом и ввиду этого не обещает развиваться в будущем»), для разбивки которого «потребовалось сделать в сплошь каменистой почве более чем саженную выемку на довольно большом пространстве, так что подготовительные работы надо бы назвать не земляными, а скалистыми». Труд громадный! Затем, чтоб создать почву, годную для насаждения, предстоит доставить землю». Осмотрев площадку, «где будут устроены различные детские развлечения и гимнастика», журналисты поднялись на насыпной курган, «где спроектирована беседка! Чудесный вид открывается оттуда на весь Артур, он виден как на ладони. <...> По склону кургана аллея будет извиваться бесконечной лентой в виде спиральной пружины. Со временем сад обнесут каменной стеной, на которую будет наложена ажурная чугунная решетка» [8].

Описав прекрасные каменные лестницы и куртины, корреспонденты (благодаря любезности управления по гражданской части) делятся информацией об источниках финансирования этого великолепия: «Когда возникла мысль об устройстве сада, представители местных фирм <...> пришли на помощь. Подписка среди них дала сверхблестящие результаты. В два дня образовалась сумма в 7665 рублей» (ТД «Кунст и Альберс» и М. Гинсбург дали по 1500 р., ТД «Сийетас и Блок» и С. Г. Райлле – по 1000 р., Русско-Китайский банк – 500 р., Чурин – 400 р. и т. д.). Смета составила 9940 р., их них две трети – 7650 р. – пришлось на земляные («скалистые») работы и 2290 р. на насаждения. Устройством сада по подряду занялись садовники Зелененко и Недзельский [8]. Вероятно, это первое упоминание ландшафтных дизайнеров, работавших на русском Дальнем Востоке. Если имена военных инженеров и архитекторов, оставивших свой след в Тихоокеанской России, хорошо известны, мастеров зеленого строительства еще предстоит выявлять.

В Дальнем, о котором «Новый край» упоминает с явным предубеждением, справедливо подозревая в нем удачливого конкурента Порт-Артура, проблема озеленения также решалась эффективными методами. Вот как описывает свои впечатления корреспондент, укрывшийся под инициалами Б. П.: «Однако незавидная у вас

в нем природа, – сказал я своему спутнику, показывавшему мне город, – ни клочка зелени, ни деревца, кроме вашего тощего городского сада". "А, вы не видели, значит, нашего питомника, – сказал он. – Поедем!"» Вместо ожидаемого «голового пространства с чахлыми саженцами» Б. П. увидел «сад в несколько десятин с большими тенистыми деревьями и зелеными полянами». Обойдя посадки и цветники, полюбовавшись на виноградник с крупными гроздьями винограда и, наконец, усевшись на скамейку, он «услышал шум листьев над головой, который не слышал со времени отъезда из России» [8].

Мы тоже услышали в Порт-Артуре «зеленый шум» разросшихся русских садов. Это, трудно передаваемое в академической статье, чувство безошибочного узнавания стоило того, чтоб ехать буквально на край света.

Конструирование «образа Родины» в современных китайских мегаполисах

Кратко проанализировав попытки католических миссионеров и русских военных инженеров выстроить убедительный архитектурно-градостроительный ландшафт, манифестирующий идею привлекательности культуры исходной метрополии, остановимся в заключение на современных приемах конструирования «архитектурного образа родины» китайскими коллегами. В качестве примера рассмотрим недавно открытые (и частично находящиеся в процессе строительства) внутриквартальные общественные пространства с функциями мелочной торговли, фуд-корт, детских игровых зон и променадов, архитектурно-планировочное решение которых воспроизводит историческую высокоплотную застройку китайских кварталов (хутунов) первой трети XX века. Именно типовая среда, а не памятники архитектуры является предметом рефлексии в районе Фудзядзэн (Харбин) и в кварталах, прилегающих к Северному вокзалу Чанчуна. Интересно, что эта высокоплотная, лишенная стационарного озеленения, разноэтажная застройка хутунами, с декоративными фасадами, выходящими на торговые криволинейные улочки, и лабиринтами внутренних проходных дворов, окруженных по периметру навесными галереями с резными деревянными солнцезащитными решетками, рассматривается как «память места», противопоставляемая



^ Рис. 7. Имитация исторической застройки в общественном пространстве спального района Чистая Луна. Чанчунь, КНР. Фото автора, 2023

«османовским» планировкам русских и – позже – японских градостроителей, разбивавших в железнодорожных узлах бесконечные, прямые, как стрелы, проспекты, круглые площади с расходящимися лучами магистральями, тенистые бульвары и парки с теннисными кортами.

Если в Фудзядяне (Харбин) и привокзальных районах Чанчуня делается попытка реконструкции пусть и не исторических объектов, но хотя бы памяти места с учетом пятен исторической застройки, соблюдением исходного колористического ключа, ритма членений и оконных проемов, то в спальном районе Чанчуня Чистая Луна внутридворовые пространства оформлены совершенно фантастическими декорациями, не имеющими никакого отношения к окружающей селитбе и воспроизводящими, как уверяют баннеры, легендарные шанхайские трущобы первой трети XX века (рис. 6; 7). Перекрытые на высоте четвертого этажа стеклянными фонарями пассажи рассчитаны на жителей новеньких окрестных 30-этажных башен. Качественно выполненные 2–3-этажные декорации, образующие высокоплотную, сверх насыщенную детализированную среду, предназначены для внутреннего пользования, а не для туристов (как «исторические» индийские и китайские кварталы в Сингапуре, организованные по схожему принципу, но имеющие функцию туристических аттракционов). Локацию, более далекую от туристических потоков, чем новый спальный район на периферийных выселках Чанчуня, трудно придумать. О том, что возможность турпотоков не рассматривается, свидетельствует полное отсутствие сувенирных лавок.

Этот же, узнаваемый сеттинг используется в китайской 40-серийной драме 2023 года «Тонкий лед» (по роману Хай Фэя) о борьбе патриотов-подпольщиков в Шанхае против японских интервентов в 1943 году. Лабиринты хутунов с резными деревянными фасадами, где скрываются китайские инсургенты, трактуются как родные и безопасные, в то время как регулярные планировочные структуры с ордерными фасадными декорациями маркируют враждебное японское присутствие. Образ хутунов как архитектурного символа Родины удачно внедряется в коллективное сознание жителей КНР.

Литература

1. Wolff, D. *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898–1914*. – Palo Alto : Stanford University Press, 1999. – 276 p.
2. Глатоленкова, Е. В. Реконструкция архитектурно-исторической среды в городах северо-востока Китая // *Архитектон: известия вузов*. – 2020. – № 1 (69). – URL: http://archvuz.ru/2020_1/22 (дата обращения: 20.09.2023).
3. Дудин, П. Н. Кто и как сегодня изучает русское присутствие на Южно-Маньчжурской железной дороге // *Вестник СПбГУ. История*. – 2022. – Т. 67, вып. 4. – С. 1329–1349.
4. Железные дороги Китая : общий очерк // *Вестник Маньчжурии*. – 1934. – С. 82–87.
5. По железной дороге в Мукден // *Новый край*. – 1900. – № 23. – 27 февр.
6. Мавров, Ф. Г. По русской Маньчжурии // *Новый край*. – 1903. – № 120. – 19 окт.
7. Gubányi, K. *Öt Év Mandzsuoországban*. – Budapest : Könyvkiadóvállalata Lampel R. Kk. (Wodianer F. és Fiai) R. T., 1906. – 330 c.
8. Краткий обзор городских дел за 1902 г. // *Новый край*. – 1902. – № 67. – 23 июня; 1903. – № 85. – 4 авг.
9. Иванова, А. П. Русские военные инженеры Порт-Артура // *Проект Байкал*. – 2022. – № 73. – С. 142–149.
10. Иванова, А. П. Военные инженеры и А. И. фон Гоген – создатели Порт-Артура // *Проект Байкал*. – 2023. – № 76. – С. 86–93.

References

- Dudin, P. N. (2022). Who and how is studying the Russian presence on the South Manchurian Railway. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*, 67(4), 1329-1349. <https://doi.org/10.21638/spbu02.2022.416>
- Glatolenkova, E. V. (2020). Reconstruction of the historical architectural environment in north-eastern cities of China // *Architecton: Proceedings of Higher Education*, 1(69). Retrieved September 20, 2023, from http://archvuz.ru/2020_1/22
- Gubányi, K. (1906). *Öt Év Mandzsuoországban*. Budapest : Könyvkiadóvállalata Lampel R. Kk. (Wodianer F. és Fiai) R. T.
- Ivanova, A. (2022). Russian military engineers of Port Arthur. *Project Baikal*, 19(73), 142-149. <https://doi.org/10.51461/pb.73.25>
- Ivanova, A. (2023). The creators of Port Arthur: Military engineers and A. I. von Gogen. *Project Baikal*, 20(76), 86-93. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/76.2152>
- Kratkii obzor gorodskikh del za 1902 g. [A brief review of city affairs for 1902]. (1902, June 23; 1903, August 4). *Novy Krai*, 67, 85.
- Mavrov, F. G. (1903, October 19). Po russkoi Manchzhurii [Around Russian Manchuria]. *Novy Krai*, 120. Po zheleznoi doroge v Mukden [On the railway to Mukden]. (1900, February 27). *Novy Krai*, 23.
- Wolff, D. (1999). *To the Harbin Station: The Liberal Alternative in Russian Manchuria, 1898-1914*. Palo Alto: Stanford University Press.
- Zheleznye dorogi Kitaya: Obshchii ocherk [Railways of China: A general sketch]. (1934). *Vestnik of Manchuria*, 82-87.