

В статье отражены результаты исследования, проводимого авторами в рамках научного проекта «Архитектурный образ Родины: Будапешт, Петербург, Харбин. Европейские и национальные (локальные) аспекты в русской и венгерской архитектуре – сравнительное исследование рубежа XIX – начала XX века». На основе архивных данных и материалов собственных натуральных обследований представлена систематизированная картина формирования русского культурного ландшафта Порт-Артура и Харбина.

Ключевые слова: Порт-Артур; Харбин; культурный ландшафт; наследие; образ Родины. /

The article reflects the results of the research conducted by the authors within the framework of the scientific project “Architectural image of the Motherland: Budapest, St. Petersburg, Harbin. European and national (local) aspects in Russian and Hungarian architecture – a comparative study of the turn of the 19th – early 20th centuries”. Based on archival data and materials from the authors’ field surveys, a systematic picture of the formation of the Russian cultural landscape of Port Arthur and Harbin is presented.

Keywords: Port Arthur; Harbin; cultural landscape; heritage; image of the Motherland.

Русский историко-культурный ландшафт Порт-Артура и Харбина / Russian historical and cultural landscape of Port Arthur and Harbin

текст

Алина Иванова

Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)

Михаил Базилевич

Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)

text

Alina Ivanova

Pacific National University
(Khabarovsk)

Mikhail Bazilevich

Pacific National University
(Khabarovsk)

Это пятая статья тихоокеанского цикла, опубликованного в журнале «Проект Байкал» (2022–2024) и посвященного формированию «образа Родины» в инокультурном окружении. Цель статьи – ввести в научный оборот малоизвестный материал, иллюстрирующий процесс формирования городов русского Дальнего Востока в 1890–1917 годах. Источниковой базой исследования является 349-й фонд Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), где хранятся чертежи военного ведомства и натурные обследования авторов. Сопоставление выявленных в ходе архивных изысканий генпланов и проектов с фотографиями городских панорам, а также со свидетельствами очевидцев позволяет реконструировать русский культурный ландшафт, созданный в начале прошлого века на юго-восточных окраинах империи, а фотофиксации современного состояния Порт-Артура и Харбина выявляют степень сохранности русского исторического наследия.

Точки входа и основные маршруты

На Дальний Восток путешественники попадали из Сретенска, где находился главный переселенческий пункт. На пароходе можно было добраться от Благовещенска до Николаевска-на-Амуре (как А. П. Чехов в 1890 году), но в основном поворачивали у Хабаровска на юг, спускаясь вдоль Усури к побережью Японского моря. Маршрут Сретенск – Благовещенск – Хабаровск – Иман – Никольск-Уссурийский – Владивосток подробно описан А. А. Кауфманом в 1900–1901 годах и зафиксирован художником П. Я. Пясецким на панорамной картине «Транссибирская железнодорожная магистраль» (1894–1903).

Встречный маршрут – с юга на север – начинался во Владивостоке, куда из Одессы приходили корабли Доброфлота. Именно этим путем в 1891 году возвращался из Японии цесаревич, открывший во Владивостоке строительство восточной ветки Транссиба и отметивший там же 40-летнюю годовщину плавания Г. И. Невельского, следствием которого стало присоединение к России Приамурского края. Ключевые пункты дальневосточных маршрутов неоднократно описаны и засняты в фотохрониках. Военные городки (Раздольное, Барабаш, Красное и проч.), разбитые за пределами обычного

пути, не привлекали внимания путешественников, но мы имели возможность обследовать их во время экспедиций (2018–2022). С 1897 года, когда началось строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), «точкой входа» на границе Забайкалья стал поселок Маньчжурия, а на границе Приморья – станция Гродеково, до сих пор важнейший дальневосточный погранпереход. С 1898 года от Харбина пошла линия к незамерзающим гаваням Желтого моря (Южно-Маньчжурская железная дорога), и за какие-нибудь пять лет Дальний и Порт-Артур стали главными юго-восточными воротами России.

Начало освоения дальневосточных территорий

В Приморье русские столкнулись с двумя различными формами освоения территорий – корейской и китайской. Поселения в долинах Сихотэ-Алиня носили временный («вахтовый») характер. В. К. Арсеньев, являющийся главным «нарратором» дальневосточного фронта, упрекал китайцев в жестокой эксплуатации корейских поселенцев-аграриев, живших хуторами, в фанзах, обмазанных глиной изнутри и снаружи, с решетчатыми окнам, оклеенными бумагой, и под соломенными четырехскатными крышами, покрытыми сетями из сухой травы. Корейские фанзы стояли посередине полей и огородов на значительном расстоянии друг от друга. Вот почему, объясняет Арсеньев, «небольшая корейская деревня занимает пространство в несколько квадратных километров».

Старые маньчжурские поселения (Хайлар, Цицикар, Бодунэ), куда в ходе строительства КВЖД (1897–1903) пришли русские, подобно всем азиатским городам, были обнесены глинобитной стеной и прорезаны главной, торговой улицей; прочие пешеходно-транспортные связи представляли собой узкие криволинейные проходы внутри сплошной ковровой застройки. Несмотря на огромные расстояния, разделяющие Маньчжурию и Туркестан, оба региона имели общий культурный базис – цивилизацию Великого шелкового пути. Сходство усугублялось основным строительным материалом – кирпичом-сырцом.

Встреча с инокультурными (азиатскими) бытовыми практиками жизнеустройства, вероятно, вызвала у русских поселенцев «культурный шок». Структура vernacular жилища является, если верить антропологам,

моделью космоса, и привычный «русский мир» срубных заимок и хуторов принципиально отличался от глинобитной ковровой застройки хутонов и совершенно незнакомых русскому глазу импаней. Русская печь – универсальный шедевр народного дизайна – ядро и сердце русского дома, основа, вокруг которой после пожара можно заново отстроить избу. Она совмещала функции сна и отдыха, обогрева, приготовления пищи, сушильни и др., являлась основой русского жизнеустройства. Поэтому отсутствие в туземных жилищах печей неприятно поражаало первопроходцев и колонистов. Сетования на то, что в саклях/фанзах/махаллях/импанях нет печей имели широчайшую географию – от Красноводска до Приморья, где корейские и китайские фанзы обогревались невиданными в России канами – глиняными трубами-дымоходами, по которым теплый воздух подводился к низким глинобитным лежанкам – нарам, похожим на короба. В записке об отводе земель в Порт-Артуре упоминается, что в китайских постройках, «часть из которых занята разными управлениями и под размещение войск, а часть отведена под квартиры разных лиц», все новые постояльцы, «занявшие очищенные китайцами дома, сделали в них значительный ремонт и переделки, приспособляя такие на европейский манер, и приступили к обустройству печей для зимнего отопления» [1]¹. Уже после передачи СССР Южного Сахалина советские переселенцы, занимавшие японские дома бывшей провинции Карафутто, привычно жаловались, что у японцев нет печей и негде выпекать хлеб. Японские бытовые практики с переносными жаровнями воспринимались русскими переселенцами скептически, поэтому жилой фонд практически полностью перестраивался.

Второй – после отсутствия печей – неожиданно для колонистов были глинобитные строительные технологии, широко распространенные по всей Южной Евразии – от Голодной степи до Маньчжурии. «Из такого-то материала пришлось создавать жилище колонистам!» – горестно восклицает Д. Иванов, описывающий солдатское житье в Туркестане.. То, что жилье может не иметь окон и проветриваться, а вестись через распахнутые двери (раздвинутые стенки-ширмы), также нарушало базовую установку, в которой дом был моделью мироздания с глазами-окнами. Экспроприированные туземные постройки подвергались кастомизации.

Начало русского Порт-Артура

Не только жилища автохтонов, но и «туземные» города кардинально перестраивались на русский (европейский) лад. В фонде № 349 РГВИА был выявлен комплект документов (июнь – ноябрь 1898 года) об отводе земель в Порт-Артуре, 16 марта 1898 года перешедшего под русское управление. Дело (затребованное впервые, судя по отсутствию пометок на контрольном листке) содержит десяток планов расположения участков военного и морского ведомства на Квантунском полуострове, схемы предполагаемого развития Порт-Артура и Дальнего, а также обширную переписку, связанную с конфликтом интересов двух групп, одна из которых (собственно Комиссия по отводу земель под председательством военного инженера полковника Базилевского) намеревалась, «определив точные размеры участков, разбив территорию на кварталы и наметив основные улицы», строить новый «европейский поселок» на месте снесенных туземных построек, уже выкупленных к тому времени у китайцев Русско-Китайским банком за счет Министерства финансов за 225 тыс. руб. Другая партия, чьи интересы отстаивал инженер С. И. Кербедз, была связана с Правлением общества КВЖД, «при дружественном содействии всех заинтересованных лиц и некоторых предприимчивых частных лиц» (как несколько туманно обозначались бенефициары предприятия). Согласно

альтернативному проекту развития Порт-Артура, выдвинутому С. И. Кербедзом, предлагалось осваивать северо-западное побережье Западного бассейна и «занять для европейской, русской части города, новый, не загрязненный участок, вблизи железнодорожной станции, отделяя европейскую часть от торговой и китайского поселка» [1]. Эти документы интересны тем, что относятся к раннему этапу истории русского Порт-Артура и раскрывают роль С. И. Кербедза (1844–1910) в подготовке генплана Порт-Артура, позже взятого за основу А. И. фон Гогеном [2].

Станислав Ипполитович Кербедз активно лоббировал интересы крупного международного капитала, доказывая благотворность введения режима порто-франко и призывая к организации сэттлмента в Дальнем. Пропагандируемая им «триангулярная» модель: китайский город / новый европейский город / общая торговая часть – использовалась «в большинстве европейских сэттлментах, в открытых портах Китая, Японии и вообще на Дальнем Востоке», на опыт которых С. И. Кербедз активно ссылался к негодованию чиновников военного ведомства, рекомендовавших в переписке с настойчивым инженером вообще не использовать понятие «сэттлмент» применительно к русскому Ляодунскому полуострову. Одним из главных аргументов С. И. Кербедза (помимо финансовых спекуляций) в пользу территориальной сегрегации являлась санитарно-гигиеническая безопасность. Вероятно, давно невиданные в Европе азиатские эпидемии были свежи в памяти.

Кратко остановимся на этой проблеме, являющейся, наряду с тяжелым для европейских колонистов климатом и постоянно тлеющей партизанской войной автохтонного населения, регулярно перерастающей в полномасштабные боевые действия (Боксерское восстание, резня в Семиречье), серьезным фактором риска, который обязательно учитывался при планировании новых поселений. По мнению редакции газеты «Новый край», более или менее серьезно к эпидемиям холеры на Дальнем Востоке стали относиться только после Японо-китайской войны (1894–1895). В 1886 году в Японии холера унесла 39 тыс. чел. Японцы завезли эту болезнь из Китая, где в одном Пекине умерло тогда 40 тыс. чел. А вот как описывается уже в феврале 1911 года некая «китайская чума» (подозрительно напоминая ковид) в «Туркестанской военной газете». В рубрике «Из чужих краев» приводится мнение американского доктора, заведующего карантинным пунктом в Шанхае: «Чумная эпидемия, свирепствующая в Китае, носит очень серьезный характер и выражается в редко встречающихся формах. Не было ни одного случая выздоровления, сыворотки не помогают». То же говорит американский доктор Пек, наблюдавший эпидемию к северу от Великой стены (т. е. в Маньчжурии, контролировавшейся русскими войсками): «У эпидемии, несомненно, пневмоническая форма, попадая из зараженных легких в легкие здорового человека, бацилла производит быстрое смертоносное действие, процент смертности – 100». Далее в корреспонденции упоминается, что в Харбине сожжено две тысячи гробов с трупами, («земля настолько промерзла, что оказалось затруднительно рыть могилы»). Китайское правительство назначило на борьбу с эпидемией в Маньчжурии около 200 тыс. руб. Чтобы подогреть старания китайских врачей, правительство обещает им посмертные почести и приравнение к павшим на войне. В другом номере «Туркестанской военной газеты», внимательно следившей за обстановкой в Маньчжурии, сообщалось, что «в Харбине в последние две недели смертность от чумы понизилась, но одновременно пришли вести о начале чумы среди корейцев».

1. В деле [1] представлены машинописные копии, еще один экземпляр хранится в Российском государственном историческом архиве. На него ссылаются авторы сборника «Порт-Артур и Дальний, 1894–1904 гг.: последний колониальный проект Российской империи», однако варианты генпланов Порт-Артура в указанном сборнике не публиковались.

Неудивительно, что инженер С. И. Кербедз, критикуя идею строительства новых репрезентативных кварталов на месте существующей китайской застройки, акцентировал внимание на необходимости дорогостоящей санации почвы, «загрязненной донельзя прежними его обитателями», и неизбежных проблемах, связанных с наличием многочисленных могил, «трогать кои нежелательно ввиду существующего у китайцев исконного уважения к могилам» (и подразумеваемой опасности заражения). С. И. Кербедз предупреждал, что устройство европейского поселка в непосредственной близости с китайским приведет к тому, что «все нечистоты, грязь, вонь китайского квартала проникнут в европейскую часть и силою вещей для сохранения санитарных условий европейского квартала придется перестраивать и улучшать условия вылежащих китайских кварталов, что сопряжено с огромными и непосильными для бедного китайского населения затратами». Кроме того, существующая стихийная планировка совершенно не соответствовала статусу новой столицы Тихоокеанской России: «существующие улицы, переулки и проходы крайне узки и неправильны, поэтому «снос неизбежен».

Перечислив все хлопоты и убытки, которыми чреват первоначальный генплан, инженер убеждал командира Тихоокеанской эскадры, являвшегося главным хозяином Квантунского полуострова, «не трогая ныне существующих участков города», оставить китайскую часть «без ломки и переделки» («там будут сосредоточены все ремесленные заведения, лавки, трактиры и прочие заведения, неизбежные в портовом городе, присутствие коих своим разгулом не должно быть терпимо ни в европейской части города, ни в его соседстве»), а строить новый русский город на чистом, ровном, незагрязненном, покато южном склоне, обращенном к Западному бассейну, занятом пока «пахотными полями двух небольших китайских поселков». С. И. Кербедз, рекламируя выгодный Правлению КВЖД участок, указывал, что зимой он укрыт окрестными горами от северного ветра, а летом продувается юго-восточным бризом и что со всех его пунктов видно не только Западный бассейн, но и открытое море, поэтому тут же на насыпных территориях запланирована станция железной дороги («к строительству которой следует приступить немедленно») с пристанью и причалами.

В заключении своего проекта товарищ председатель Правления общества КВЖД выражал уверенность, что «крайне льготные условия» и дешевизна материалов и рабочей силы (китайцев), несомненно, «привлекут туда много русских людей... и многие семейные офицеры приобретут участки (отвод которых можно сделать еще в текущем году) и, построив собственные дома, будут иметь возможность жить там со своим семейством» уже к осени 1899 года, «если сейчас же начать заготовку стройматериалов». С. И. Кербедз, обещавший, что жителям поселка в самом скором времени «могут быть предоставлены все те удобства, которые имеют европейцы

в их селтльментах – Шанхае, Тяньцзине и др.», подкрепил свою записку «Правилами пользования землями в русской части», «Ведомостями расходов по устройству русской части города» и планом европейского поселка, копировавшим типичную регулярную планировку колониальных городов: участок в 300 десятин был разрезан на прямоугольные кварталы с намеченными местами для разных правительственных учреждений, собора, садов и проч. По приблизительным подсчетам, создание общей инфраструктуры (прокладка и замощение улиц с отводом дождевых вод, возведение мостов, устройство водоснабжения, разведение парков и садов, постройка зданий для почты и телеграфа, городского управления полиции, пожарной части и приемного покоя, устройство кладбищ и др.) должно было обойтись не дороже 420 тыс. руб.

Не всем радужным планам Правления общества КВЖД, рассчитывавшего, помимо прочего, «при взаимном соглашении заинтересованных сторон» разделить с новым европейским поселком свои расходы на водоснабжение, электричество, освещение и проч., было суждено сбыться. Вокзал (рис. 1) в итоге построили довольно далеко от береговой линии, но в целом спекуляци земельными участками в Новом городе приобрели большой размах. Неготовность крепостных укреплений Порт-Артура к обороне 1904 года хроникеры объясняли тем, что инженеры и строители были в первую очередь заняты собственными коттеджами в Новом городе.

Не менее успешно развивался новый китайский район Порт-Артура, туземные жители которого, судя по корреспонденциям в газете «Новый край», процветали и беспокоились только о том, как бы полнее «выразить преданность и симпатии русской власти, выражающиеся в различных родах поднесениях в китайском вкусе Начальнику края и другим лицам». По мнению редакции «Нового края», называвшей свое издание «первой выразительницей русской мысли в Китае», «китайцы в Порт-Артуре прежде всего озабочены тем, чтобы выстроить в честь нового Начальника вице-генерала Алексеева арку с приветственными надписями или увековечить на стенах своей новой кумирни имя их бывшего Цзянь-цзиня генерала Субботича». Эти «нормальные и добрососедские отношения между китайским населением и русской властью, установившиеся благодаря гуманному и просвещенному правлению бывшего начальника края генерал-майора Субботича», не без злорадства противопоставлялись сообщениям из соседнего немецкого Циндао, с которым Порт-Артур конкурировал с момента перехода под русское управление и где, «по сообщениям Кяочаосской газеты, не проходит ни дни или ночи, когда бы не было совершенно грабежа или разбоя, от которого страдают как немцы, так и китайцы и на протяжении нескольких месяцев усиливаются жалобы на недостаток общественной и имущественной безопасности в колонии».

Строительству и благоустройству нового китайского города газета посвятила цикл очерков в 1902–1903 годах, обещая, что там «тротуары будут одеты в мостовую, так как городское управление установило, чтобы каждый арендатор замаскивал свою половину улицы и устраивал тротуар» и что для снабжения жителей водой планируется устроить колодцы в разных частях предместья («с проведением же водопровода в Старый и Новый город, от магистральной трубы предполагается дать ветку в китайскую часть, однако домовых кранов, вероятно, не будет»). Порт-Артур стремительно превращался в европейский город, и местная экзотика исчезала на глазах: «Замечено, что среди китайцев все более и более распространяется желание строить жилие дома по европейскому образцу. В застроенных местах уже почти нет зданий китайского типа без окон». Корреспондентом

в Рис. 1. Здание первого железнодорожного вокзала Порт-Артура. 1903. Фото Михаила Базилевича





< Рис. 2. Застройка Китайской улицы в районе Пристань. Современное состояние. Фото Михаила Базилевича

упоминались участвовавшие случаи строительства «даже двухэтажных домов, относительно которых городское управление решило применять общее правило городского устава, т. е. чертеж двухэтажных домов должен предварительно предоставляться городскому архитектору». Таким образом, на смену стихийной вернакулярной застройке пришел вестернизированный строительный регулятив. «Новый край» уверял читателей, что «благодаря этому китайский город со временем будет иметь вполне европейский вид» [3].

Русский Харбин

Поражение в Русско-японской войне, утрата прав на аренду Ляодунского полуострова и, как следствие, потеря Порт-Артура и Дальнего не позволили российскому правительству в полной мере реализовать высокий градостроительный потенциал этих территорий. В то же время данные обстоятельства способствовали значительному усилению геополитического и экономического статуса Харбина как последнего оплота Российской империи в Маньчжурии.

Выгодное географическое положение города в месте пересечения трех линий КВЖД и наличие коммерческого порта на берегу судоходной реки Сунгари способствовали тому, что Харбин быстро превратился в крупнейший товарораспределительный узел на севере Северо-Восточного Китая. Благоприятные условия для развития торговли и предпринимательской деятельности способствовали привлечению крупных инвесторов и иностранных банковских учреждений, что, в свою очередь, давало мощный импульс городскому строительству [4]. Следует отметить, что на начальном этапе формирование планировочной структуры и застройки Харбина осуществлялись под руководством выпускников петербургской школы гражданских инженеров А. К. Левтеева, И. И. Обломиевского, В. Д. Смигельского, сменявших друг друга на посту городского архитектора и проводивших целенаправленную градостроительную политику по устройству и развитию городских кварталов [5]. Со строительством церквей, магазинов, гостиниц, жилых домов, административных зданий, железнодорожных больниц, штабов гарнизонов, школ и промышленных

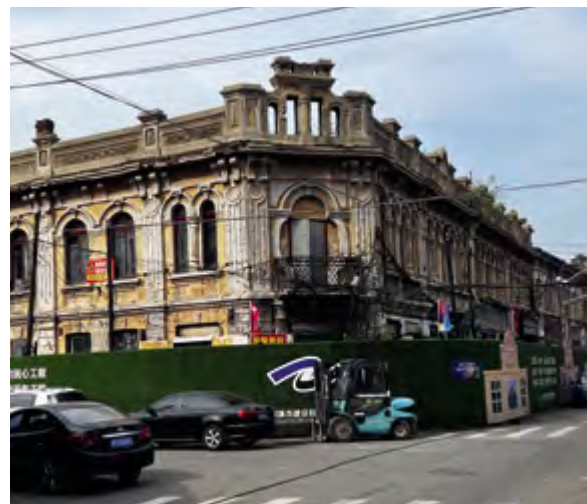
предприятий постепенно складывался архитектурный ландшафт города. В 1910-е годы в структуре Харбина выделились три обособленных района – Старый Харбин, Пристань и Новый Город, разделенные выемками железной дороги.

Старый Харбин сформировался на месте заброшенного ханшинного (водочного) завода, где на первых порах размещалась городская администрация, и находился в удалении от порта и железнодорожного вокзала. Район развивался достаточно активно, заброшенные фанзы и каменные постройки предприятия адаптировались и перестраивались под нужды новых владельцев, а с притоком рабочих и переселенцев развернулось строительство жилых и общественных зданий, и всего за два года численность населения городка Сунгари (в дальнейшем район Старый Харбин) составляла более двух тысяч человек [6]. В ходе Боксерского восстания 1900 года многие домовладения были разграблены и разрушены. Наиболее значимые учреждения КВЖД были перенесены в район Новый Город, и развитие Старого Харбина стало замедляться.

Коммерческим центром Харбина стал район Пристань, примыкавший к правому берегу Сунгари. Развитие его происходило стихийно, в первую очередь возводились складские и промышленные объекты, тяготевшие к береговой линии. В дальнейшем власти города провели межтерриторию и ее разбивку на регулярные кварталы. Застройка района представляла собой пестрый конгломерат из фанз, лачуг и неказистых построек, контрастирующих с капитальными каменными зданиями. Центром коммерческой жизни района была Китайская улица, которая начиналась от Диагональной улицы и, поднимаясь на север, упиралась в береговую линию (рис. 2). Удобство логистики и целенаправленная политика по снижению налогов и торговых сборов способствовали формированию здесь крупного рынка сбыта. В торговых домах и многочисленных мелких магазинчиках Пристань продавались русские меха, британские шерстяные изделия, французские духи, немецкие лекарства, японские хлопчатобумажные ткани, американские иностранные масла и швейцарские часы, а пестрые вывески и надписи на разных языках придавали этой части города интерна-



> Рис. 4. Застройка района Фуцзядянь (ныне Даовай). Современное состояние. Фото Михаила Базилевича



циональный колорит [7]. Еще одна особенность данного района была связана с неудобствами низкого рельефа. Русские инженеры отдавали предпочтение участкам, расположенным на более высоких отметках, а прибрежный район считали неперспективным, в то время как коммерсанты для удешевления логистики активно осваивали территорию, примыкающую к порту, где разгружались баржи и торговые суда. Частые наводнения наносили значительный ущерб жителям города и повреждали постройки. Впоследствии эта проблема была решена за счет строительства дамбы.

Район Новый Город располагался на возвышенном плато с южной стороны от центра пересечения веток железной дороги. Планировка и начало межевания его территории относятся к 1899 году, когда в этом месте началась реализация проекта железнодорожного административного поселка, предполагавшего дальнейшее расширение застройки. Регулярная сетка улиц Нового Города оживлялась за счет устройства круглых площадей, соединенных широкими радиальными проспектами, а с западной стороны скруглялась, повторяя изгиб линии железной дороги. В Новом городе размещались все ключевые административные и общественные здания, образовательные учреждения и дипломатические

в Рис. 3. Застройка Вокзального проспекта (Гарнизонное собрание). Современное состояние. Фото Михаила Базилевича



представительства. С 1907 по 1931 год 20 стран, включая Россию, Японию, Францию, США, Испанию, Германию, Великобританию, Данию, Португалию и др., открыли в Харбине свои консульства, большинство из которых находилось в границах Нового Города.

Особенно активно застраивались Вокзальный и Большой проспекты. В качестве основного, «программного» стиля при застройке Харбина русскими архитекторами был выбран модерн, внациональные универсальные формы которого прекрасно подходили для строительства нового русского города в Маньчжурии. Черты модерна прослеживаются практически во всех крупных харбинских постройках начала XX века, за исключением храмов, традиционно возводимых в формах русского православного зодчества. Одним из первых и наиболее ярких образцов модерна в Харбине долгое время было здание центрального вокзала, построенное в 1903 году по проекту И. Цитовича [6]. Его асимметричный, вытянутый вдоль железнодорожной линии объем с выразительным массивным порталом главного входа, обращенным на полукруглую привокзальную площадь, задавал тон остальной застройке района. Отдельные элементы архитектурного образа вокзала в виде омегаобразного окна, волнообразных аттиков, массивных пилонов и накладного декора многократно повторяются в фасадной пластике других общественных зданий Харбина.

От привокзальной площади в юго-восточном направлении, вверх по рельефу, была проложена ось Вокзального проспекта, упирающаяся в круглую площадь, в центре которой в 1900 году по проекту петербургского архитектора И. В. Падлевского был построен деревянный Свято-Николаевский собор. Фронт застройки проспекта сформирован крупными общественными зданиями, обслуживающими железную дорогу: больницами, гостиницами, банками и торговыми фирмами (рис. 3). Вторая градостроительная ось района – Большой проспект – проходила параллельно линии железной дороги. Вокруг нее концентрировались административные здания КВЖД, железнодорожные клубы, особняки, жилые дома и образовательные учреждения.

Важной частью Нового Города являлась система многоуровневого озеленения, включавшая комплекс

мероприятий по устройству парков, скверов, благоустройство проспектов и улиц, а также создание частных садов на приусадебных участках. С учетом особенностей сурового климата Северо-Востока Китая половину высаживаемых в городе деревьев составляли вязы, наиболее подходящие для местного произрастания, поэтому Харбин также известен как «город вязов».

Создание объектов железнодорожной инфраструктуры и развернувшееся вслед за ним масштабное городское строительство трех новых районов Харбина требовали вовлечения значительного количества рабочих, основную массу которых составляло китайское население из соседних провинций. Большинство из них селилось на участке восточнее Пристаней, за пределами зоны отчуждения КВЖД, носившем название Фуцзядянь. Следует отметить, что еще до прихода первых русских экспедиций на данной территории уже размещались немногочисленные хутора местных жителей. Быстрый рост Харбина и приток китайских рабочих привели к стремительному развитию этого района. Вплоть до 1933 года Фуцзядянь являлся городом-спутником Харбина и входил в состав провинции Гиринь, в то время как сам Харбин находился в особом составе Восточных провинций [5]. В начале XX века началось активное расширение поселения, поощрявшееся китайским правительством, которое по возможности переносило в Фуцзядянь коммерческие и административные учреждения из районов, находившихся в ведении КВЖД. Застройка района развивалась стихийно и без участия русских инженеров. В то же время соседство Фуцзядяня с русскими районами города способствовало проникновению отдельных мотивов и элементов модерна в архитектуру китайских крупных общественных зданий (рис. 4). Так, например, в фасадной пластике ряда объектов часто встречается геометрический орнамент в виде кулона, состоящего из комбинации прямых линий и колец, повторяющий рисунок декоративных элементов стен городского вокзала.

События Октябрьской революции и Гражданской войны в России знаменовали начало нового этапа развития Харбина. Значительный приток русских эмигрантов, снижение политической и экономической роли русской диаспоры на фоне усиления роли иностранного капитала способствовали изменению вектора развития архитектуры города [8]. Русские архитекторы по-прежнему занимали высокие посты в органах местного самоуправления и продолжали получать крупные заказы, которые, однако, все чаще стали носить локальный характер. В архитектурно-градостроительном оформлении города окончательно произошел переход от цельности замысла и ансамблевости застройки к точечному строительству и украшательству уличных фасадов прямоугольных в плане зданий и сооружений.

Архитектурно-градостроительное оформление восточных окраин Российской империи соответствовало лейтмотиву российского зодчества рубежа XIX – XX веков и в то же время имело свои отличительные особенности, связанные с удаленностью региона и отсутствием в нем собственных архитектурных школ и традиций. Освоение обширных территорий на Тихоокеанском побережье, строительство городов и создание транспортной инфраструктуры открывало уникальные возможности для реализации творческого потенциала проектировщиков. Амбициозные задачи Российской империи по реализации крупных градостроительных и инфраструктурных проектов требовали нестандартных подходов и высокой квалификации исполнителей. Царивший в те годы на Дальнем Востоке дух новаторства способствовал внедрению передовых архитектурных и инженерных практик, а также определял распространение в регионе интернациональной стилистики модерна, универсальные

формы и живые мотивы которого прекрасно подходили для создания нового культурного ландшафта на восточных окраинах.

Литература

1. Письмо товарища председателя Правления общества КВЖД С. В. Кербедза от 19 июля 1889 г. на имя командира Тихоокеанской Эскадры с приложением проекта устройства русского города на северо-западном берегу Западного Бассейна с присовокуплением плана, объяснительной записки, правил пользования землями в русской части и ведомостями расходов по устройству русской части города // РГВИА. Ф. 349. Оп. 2. Д. 410.
2. Иванова, А. П. Военные инженеры и А. И. фон Гоген – создатели Порт-Артура // Проект Байкал. – 2023. – № 76. – С. 86–93. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/76.2152
3. Новый китайский город в Артуре // Новый Край. – 1903. – № 4. – 10 января.
4. Базилевич, М. Е., Ким, А. А. Русские инженеры – строители банков Маньчжурии // Проект Байкал. – 2021. – № 68. – С. 147–151. – DOI: 10.51461/projectbaikal.68.1816
5. Базилевич, М. Е., Крадин, Н. П., Иванова, А. П. и др. Архитекторы и инженеры восточных окраин России второй половины XIX – начала XX века. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2023. – 271 с.
6. Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида : очерки. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 368 с.
7. Ли, Ч. Исследование по истории и культуре современной архитектуры в крупных городах Северо-Восточного Китая. – Чанчунь : Изд-во «Чанчунь», 2012 (на кит. яз.).
8. Козыренко, Н. Е., Иванова, А. П., Ян, Х. Градостроительное наследие Харбина. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 207 с.

References

- Bazilevich, M., & Kim, A. A. (2021). Russian engineers – builders of banks in Manchuria. *Project Baikal*, 18(68), 147-151. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1816>
- Bazilevich, M. E., Kradin, N. P., Ivanova, A. P. et al. (2023). *Arkhitektory i inzhenery vostochnykh okrain Rossii vtoroi poloviny XIX – nachala XX veka [Architects and engineers of the eastern outskirts of Russia in the second half of the 19th – early 20th centuries]*. Khabarovsk: Pacific National University.
- Ivanova, A. P. (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>
- Kozyrenko, N. E., Ivanova, A. P., & Yang, H. (2015). *Gradostroitelnoe nasledie Kharbina [Urban heritage of Harbin]*. Khabarovsk: Pacific National University.
- Kradin, N. P. (2010). *Kharbin – russkaya Atlantida: Ocherki [Harbin – Russian Atlantis: Essays]*. Khabarovsk: Khabarovsk Publishing House.
- Li, Zh. (2012). *Research on the history and culture of modern architecture in mainstream cities in Northeast China*. Changchun: Changchun Publishing House.
- Novyi kitaiskii gorod v Arture [New Chinese city in Arthur]. (1903, January 10). *Novyi Krai*, 4.
- Russian State Military Historical Archive*. Fund 349. Inventory 2. File 410.