

Архитектура Просвещения – производная от архитектуры дальневосточного фронта; она складывается из гарнизонных и железнодорожных построек. Анализируются проекты дальневосточных школ и училищ, впервые выявленные в архивных фондах. Для объяснения феномена школ в «русском стиле» выдвигается версия существования корпоративного «железнодорожного русского стиля», объединяющего ряд построек 1900–1926 годов. Повторяющиеся элементы говорят о замысле, реализованном в течение четверти века. Железнодорожные школы КВЖД можно рассматривать вместе с дальневосточными вокзалами как составную часть единого ансамбля.

Ключевые слова: архитектура Просвещения; гарнизонная архитектура; дальневосточный русский стиль; Порт-Артур; Маньчжурия; КВЖД. /

The architecture of the Enlightenment is considered as a derivative of the architecture of the Far Eastern frontier, which consists of garrison and railway buildings. The article analyzes the projects of Far Eastern schools and colleges first identified in archival funds. To explain the phenomenon of “Russian style” schools, the author puts forward a version of the existence of a corporate “railroad Russian style” uniting a number of buildings from 1900 to 1926. Repeated elements speak of a plan, which was realized during a quarter of a century. The railway schools of the CER can be considered together with the Far Eastern railway stations as an integral part of a single ensemble.

Keywords: Enlightenment architecture; garrison architecture; Far Eastern Russian style; Port Arthur; Manchuria; CER.

## Архитектура Просвещения Дальнего Востока первой трети XX века / Architecture of the Far East in the first third of the XX century

текст

**Алина Иванова**

Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск)

text

**Alina Ivanova**

Pacific National University (Khabarovsk)

**Введение.** Это четвертая статья из «тихоокеанского цикла», публикующегося в Проекте Байкал с 2021 года. Цикл написан на основе работы в фондах Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА), Российского государственного исторического архива (РШИА), Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива военно-морского флота (РГАВМФ), Российской научной библиотеки (РНБ) и Государственной публичной исторической библиотеки России (ГГПИБР). В июне 2023 года автор имела возможность обследовать города Маньчжурии, расположенные вдоль КВЖД и ЮМЖД, в том числе города, когда-то называвшиеся Дальним и Порт-Артуром.

В статье рассматривается несколько пересекающихся сюжетов: архитектура Просвещения, гарнизонная архитектура и дальневосточный «русский стиль» вне православного зодчества.

Проблема организации образования в Приморье, Харбине и Маньчжурии подробно изучена дальневосточными историками (О. Б. Лынша, И. В. Потапова, А. А. Хисамутдинов). Переселенцы, пытавшиеся выжить в тяжелых условиях, смотрели на школы как на дополнительное бремя расходов. В отличие от материковой России, где ответственность за народное образование государство делегировало земским органам, на дальневосточном фронтире из-за отсутствия земств и прочих институтов местного самоуправления школы строили военное и железнодорожное ведомства. В 349 фонде РГВИА (оп. 50, д. 1229) хранится карандашный эскиз первой гарнизонной школы Владивостока, сделанный на осьмушке писчей бумаги в конце 1870-х: это обычная срубная изба без намека на излишества. Но уже к началу нового, XX в., школы и училища стали важнейшей частью «городского конструктора», с помощью которого русская цивилизационная матрица воспроизводилась на окраинах империи от Ташкента до Харбина и от Дальнего до Верного.

**Школы Квантунского полуострова.** Основным источником информации о русском Порт-Артуре, помимо архивных фондов, служит газета «Новый край». Добросовестно изучив подшивку, хранящуюся в зале периодики РНБ на Фонтанке, мы прониклись культуртре-

герским пафосом ее журналистов, начинавших передовицы стандартным зачином: «Каждый новый удар кирки все дальше отодвигает от нас неприглядный призрак былого Артура – китайского. А впереди все рельефнее выступают очертания Артура русского, явившегося на пелище своего предшественника». Порт-Артур, «возникший одновременно с окончанием Великого Сибирского пути», рассматривался как «первый чисто русский город на востоке, где иностранцев можно будет видеть только гостями и поэтому не имеющих никакой роли в придании городу какой-либо нерусской окраски». Этим, по мнению «Нового края», Порт-Артур выгодно отличался от Владивостока и Дальнего, «который имеет свою, слишком определенную задачу, и в его интересах утратить как можно скорее свой, пока еще вполне русский вид».

16 марта 1900 года в редакторской колонке, посвященной второй годовщине русского Порт-Артура, описывались благотворные изменения, сопутствующие приходу русских: «незаметно, как по мановению магического жезла, грязные китайские фанзы частью преобразились на европейский манер, а частью полностью снесены и заменены европейскими домами, вместо импаней появились в изобилии казармы для войск, с такими удобствами, какие не везде найдешь и в метрополии, имеется храм, хоть и небольшой, и две школы низшего разряда; и ожидается в скором времени школа средняя».

А уже 11 декабря 1900 года начальник Квантунского полуострова (1898–1899) генерал-майор Деан Иванович Субботич, чья жена «приняла школьное дело под свое покровительство», пишет заведующему Азиатской частью Главного штаба генерал-майору Дмитрию Васильевичу Путята представление о награждении черногорца Пламенаца серебряной медалью с подписью «За усердие», мотивируя тем, что «при возникновении вопроса о постройке порт-артурской Пушкинской школы в ознаменование столетней годовщины со дня рождения великого русского поэта А. С. Пушкина, все труды по этому сооружению добровольно принял на себя проживающий в Порт-Артуре черногорец Филипп Маркович Пламенец, проникнувшийся чувством благоговения к русскому престолу и желанием распространить русское просвещение среди китайцев. Постройка школы нача-



> Рис. 1. Пушкинская школа. Порт-Артур

та в августе и окончена в начале октября; срок весьма незначительный для постройки большого капитального здания по местным условиям. Такую быструю постройку можно объяснить только особой энергией и замечательной бескорыстностью Пламенца, благодаря чему такая постройка здания обошлась дешево» [1]. Колоритная фигура Ф. М. Пламенца (1827–1909), долгие годы сражавшегося с турками на Балканах и внезапно – в 1900 году – примкнувшего к русским войскам, подавлявшим в Маньчжурии Ихэтуаньское восстание, судя по публикациям в газете «Новый край», была весьма популярна в Порт-Артуре. Но удивительно, что именно черногорец взял на себя ответственность за открытие первой русской школы. В июне 1902 года корреспондент газеты «Новый край» подробно описывает устройство террасного сада и спортивной площадки, примыкающих к полностью готовой Пушкинской школе (в газете она названа училищем). Еще через год Пушкинское училище было реорганизовано в «4-классное училище для мальчиков и начальное училище для девочек, под заведыванием М. С. Савельевой». Это косвенно свидетельствует об оптимизме русских обитателей Порт-Артура (офицеров и чиновников), вызывавших из метрополии на Квантунский полуостров семьи с маленькими детьми.

В художественном альбоме «Манджурия. Русско-Японская война» (Санкт-Петербург: А. В. Мартынов; хранится в зале эстампов РНБ) есть фотографии трех образовательных учреждений Порт-Артура: военное училище, городское реальное училище и Пушкинская школа (рис. 1). Все три одноэтажных длинных здания с призматическими силуэтами очень напоминают казармы, и лишь приглядевшись, можно обнаружить попытки облагородить исходную «гарнизонную матрицу». Фасад военного училища расчленен лопатками, отмечающими поперечные несущие стены; ризалиты на флангах акцентированы ступенчатыми аттиками; фасад реального училища сплошь расшит горизонтальным рустом; главный вход выделен дорическим портиком; большие «французские» окна, откуда открывался вид на внутренний рейд, очерчены фризом; в качестве декора используются контрастные (выбеленные) диски. Еще более репрезентативно выглядит на фотографиях Пушкинская школа, возведен-

ная на высоком стилобате. Ее фасад также расчленен на блоки широкими лопатками и украшен рельефными кругами, но «многоэтажный» карниз и высокий «готический» фронтоны на оси симметрии резко повышают символический статус объекта. На фотографиях виден садик с тоненькими саженцами, разбитый на нижней террасе, и резные ворота, ведущие на школьный двор; на заднем плане можно разглядеть гимнастические снаряды, что свидетельствует о полноценной школьной инфраструктуре.

Гарнизонная архитектура использовалась в образовательной системе минимум до 1927 года; в качестве примера можно сослаться на здание китайской железнодорожной школы в московских казармах (Харбин).

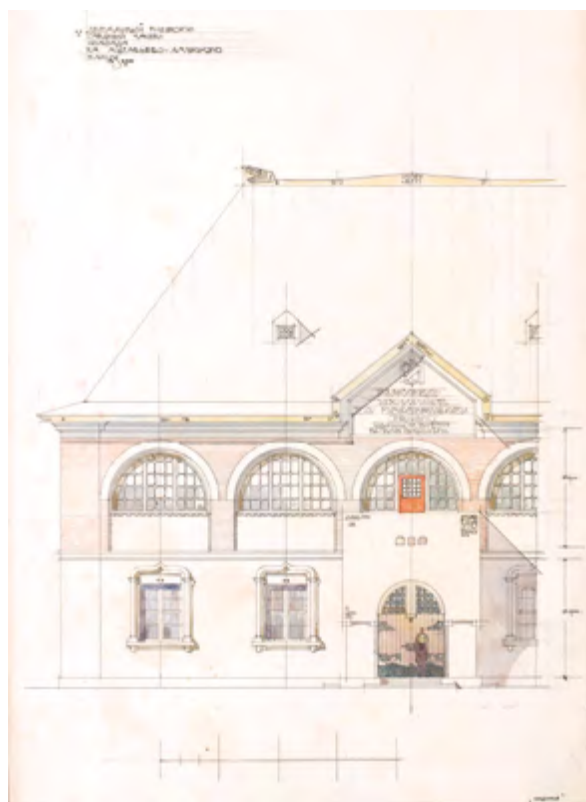
В 1901 году началось обсуждение о выделении из Пушкинского училища особой русско-китайской школы. В «Новом крае» есть упоминания об открытии в 1901 году «на Дальнем Востоке русско-китайских школ в количестве 12. Все школы предполагают обучение детей чтению, письму и счету как на русском, так и на китайском языке».

Развитие образования на Дальнем Востоке. 15 января 1900 года газета «Новый край» в обозрении «Русская Азия» сообщила, что «Потребность изучении русского языка в Японии увеличивается» и что по инициативе Д. Е. Емельянова рассматривается разрешение на открытие частной школы в Нагасаки, которая станет первой русской школой в Японии. Бухта в Нагасаки с 1850-х годов использовалась для зимовки русской Тихоокеанской эскадры, на горе Инаса была построена «русская деревня», до сих пор оказывающаяся в туристических путеводителях. Странно, что первое образовательное учреждение решили открыть через полвека русского присутствия. В это же время газета «Владивосток» информировала читателей, что военный губернатор Сахалина генерал Ляпунов ходатайствует перед Приамурским генерал-губернатором об учреждении на острове прогимназии.

На всей огромной территории Тихоокеанской России (этим сомнительным топонимом мы для краткости объединяем Приморье, Приамурье, Камчатку, Сахалин, Маньчжурию и Квантунский полуостров) примеры гражданского русского стиля крайне малочисленны, поэтому



^ v Рис. 2. Конкурсный проект ремесленного училища им. Александра III в Хабаровске. 1907



рассматриваются не только реализованные постройки, но и проекты. В фондах РГВИА хранятся три метровых подрамника с работами, выполненными для конкурса проекта ремесленного училища им. Александра III в Хабаровске (1907). Училище, которое предполагалось построить на главной улице (Муравьева-Амурского), должно было стать градообразующим объектом. Судя по тому, что проекты хранятся в военно-историческом архиве, их авторы были военными инженерами. К сожалению, несмотря на консультации с московскими и петербургскими историками архитектуры, нам не удалось выяснить авторство проекта в русском стиле (нам наиболее импонирует версия с авторством Н. В. Васильева). Судя по контрольным листкам в архивном деле, этот проект ранее не публиковался; надеемся, что более опытные коллеги установят имя его создателя (рис. 2).

**Школы КВЖД.** Рассмотрим постройки раннего, довоенного (до 1904–1905) и позднего, советского (1924–1927) периодов развития КВЖД, чтобы выявить изменения архитектуры школьных зданий за четверть века, а также попытаемся наметить основные трансляции русского стиля в Приморье, Приамурье и Манчжурию. Как было замечено выше, на Дальнем Востоке не было развито уездное просвещение, его заменяли «железнодорожные» школы.

Первая железнодорожная школа была открыта в Старом Харбине в 1898 году, и по 1916 год на дороге имелось всего лишь 19 начальных школ исключительно для детей русских служащих и то при условии платного



в них обучения, однако эта статистика из раннесоветского источника не учитывает гимназии и училища.

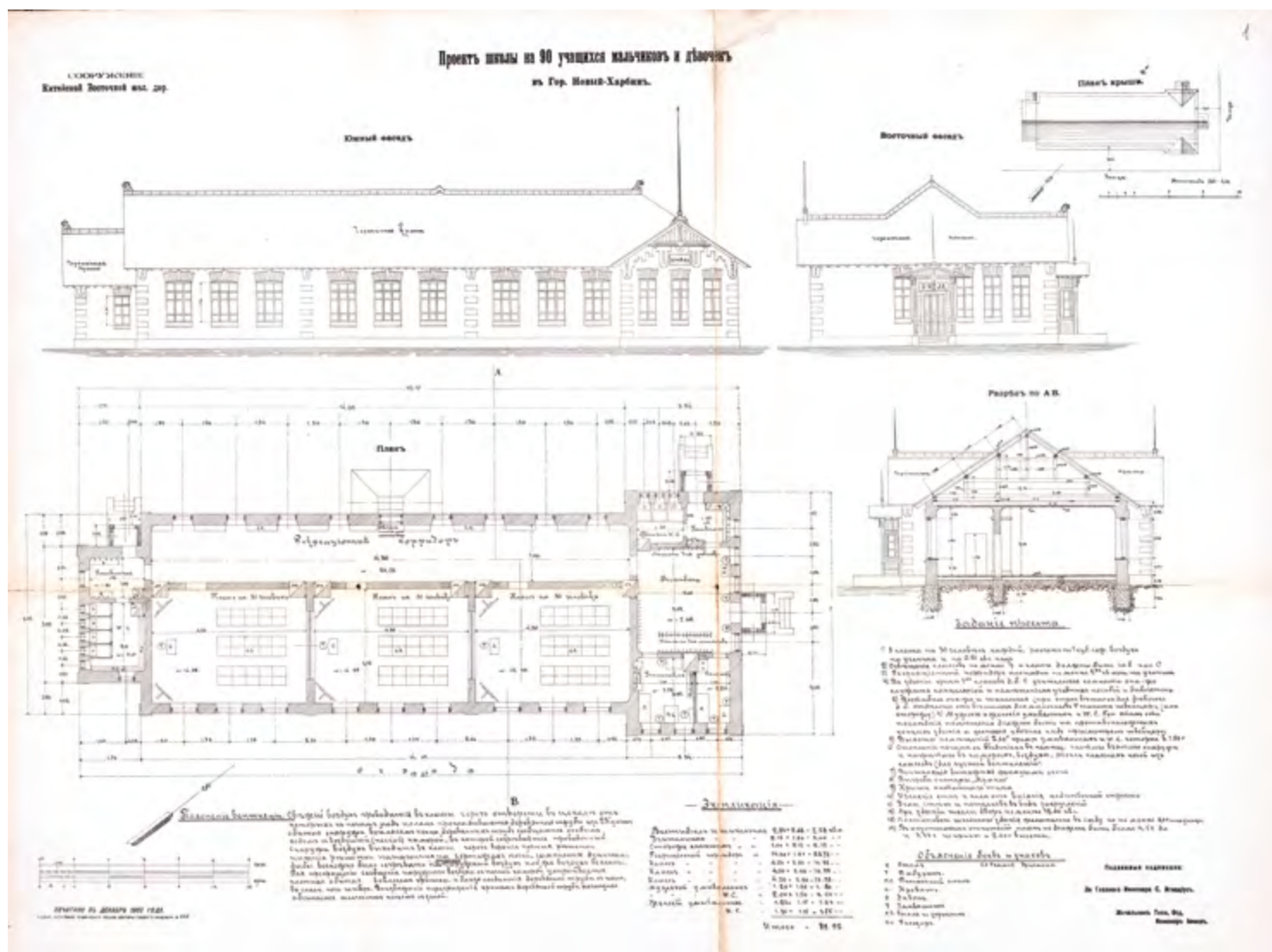
В 350 (железнодорожном) фонде РГИА хранятся два проекта образовательных учреждений для Харбина и Дальнего, на примере которых можно рассмотреть «колониальный» и «имперский» вариант оформления функции Просвещения.

Рассмотрим чертеж школы на 90 человек (мальчиков и девочек) общей площадью 89,92 кв. саженей для Нового Харбина (литографирован в декабре 1902 [2]) (рис. 3). Проект, согласованный с С. В. Игнацусом, главным инженером Управления КВЖД и помощником начальника КВЖД генерала Д. Л. Хорвата, вероятно, предполагал тиражирование на всю трассу КВЖД.

Объемно-планировочное решение этого здания дает представление о типичной железнодорожной школе: слабовыраженный Т-образный план, основной объем делится на главный корпус (с рекреацией и тремя выходящими в нее классными комнатами на 30 человек) и короткий,

перпендикулярно расположенный блок входной группы и учительской (которая одновременно служила канцелярией, библиотекой и помещением для учебных пособий) с собственным санузлом. Во входной группе санузлы и гардеробы (шинельные) были разделены по гендерному признаку; в вестибюле также находилось помещение для швейцара, которому, помимо прочего, вменялось в обязанность присматривать за женским санузлом. Мужской санузел был вынесен на противоположный фланг здания. Площадь рекреации рассчитывалась, исходя из норматива 2 кв. аршина на человека, площадь классных помещений – из расчета 1 куб. саж. воздуха и 0,5 кв. саж. пола на ученика). Чертеж дополняли подробные указания градостроительного (о необходимости пришкольного двора не менее 12 кв. саж., о расположении школьного здания желательнее в саду, но не менее 3 м от улицы), инженерного (отопление, акустика, гидроизоляция) и сангигиенического характера (вентиляция вытяжная фрамугами окон, выгребная системы «Муаньо»).

в Рис. 3. Проект школы на 90 учащихся мальчиков и девочек в городе Новый Харбин. 1903 [2]



> Рис. 5. Школа 2-й ступени на ст. Харбин-Пристань. 1924 [4]



Интересно, что в примечаниях специально оговаривалось устройство крыш «китайского типа». Вероятно, при проектировании интерьеров учитывалось модное веяние модерна, на что указывает примечание «углы стен и потолков в виде закруглений».

В целом же школа представляла собой типичный образец «гарнизонной архитектуры», лишь немного приспособленной для просветительской функции. От обычной казармы ее отличал фронтон со шпилем, акцентирующий расположение учительской. На раннем (до 1904–1905) этапе развития КВЖД железнодорожные школы обычно устраивали в зданиях казарм, что объединяло «архитектуру Просвещения» с «архитектурой фронта» (этим термином мы описываем характерные для дальневосточного культурного ландшафта гарнизонные и железнодорожные постройки из красного и серого кирпича с использованием гранитной бутовой кладки).

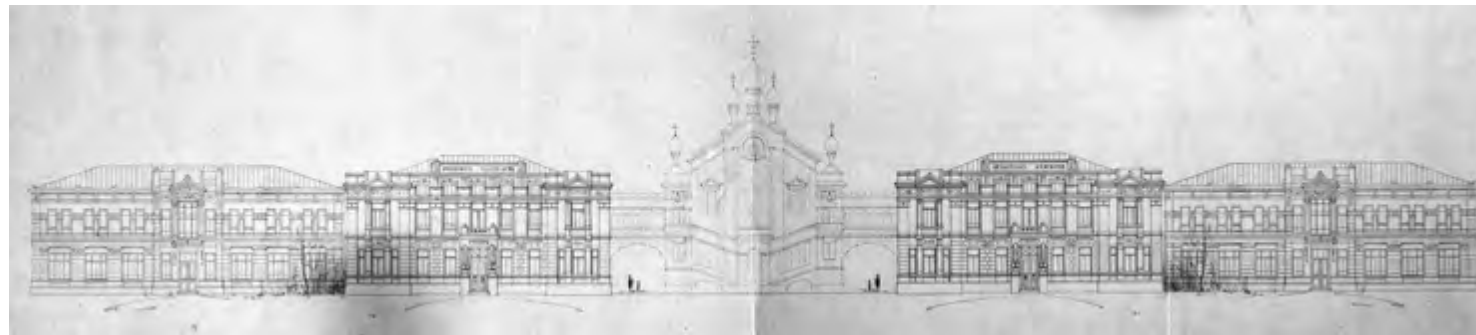
Гораздо более величественно выглядит проект гимназий для Харбина и Даляня с корпусами для учащихся мужского и женского пола [3] (рис. 4). В деле содержатся листы с планами 1-го, 2-го, 3-го этажей, генплан, фасады. На генплане показаны два корпуса, симметрично расположенные относительно церкви. Между церковью и корпусами имеются переходы на уровне второго этажа колокольни. На улицу комплекс выходит торцами зданий мужской и женской гимназий, озелененной территорией; в глубине участка находятся интернаты для проживания обучающихся. При каждом корпусе разбиты сады, имеются надворные постройки. На главный двор ориентиро-

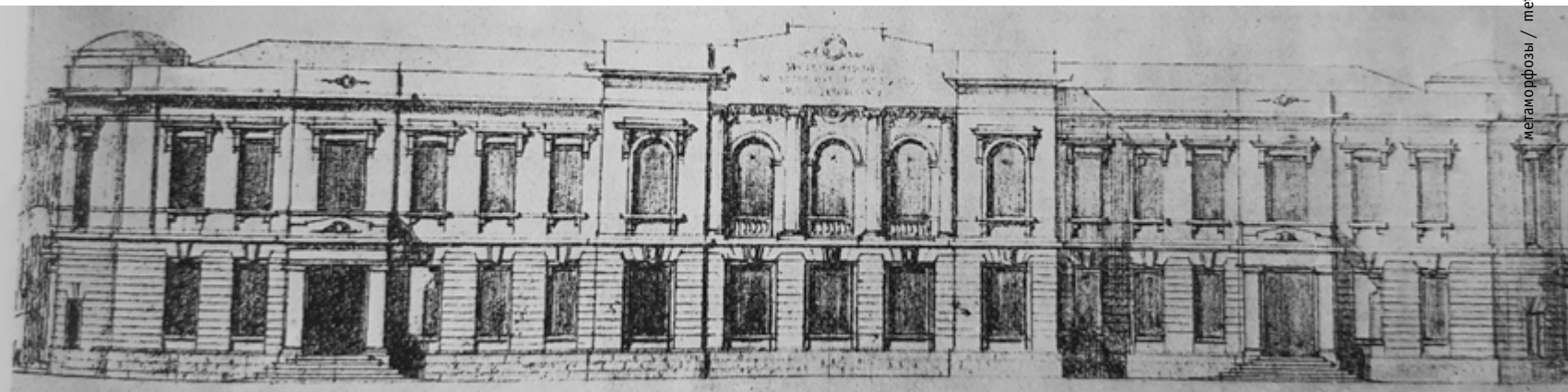
v Рис. 4. Проект гимназий в городах Дальнем и Харбине [3]

ваны здания гимназий и жилой корпус администрации. Интернат был рассчитан на проживание 160 человек (80 юношей и 80 девушек). В каждом корпусе имелось 8 одинаковых классов на 1-м и 2-м этажах. Судя по плану, и гимназия, и интернат имели возможность расширения. В каждом корпусе также были кабинет для рисования, физический и естественно-исторический кабинеты, актовые залы, приемные и учительские, методические кабинеты (библиотеки). При интернате планировались столовые на 80 человек, гостевые спальни (для навещающих?), комнаты прислуги, отделение приемного покоя и подсобные помещения (бельевые, кухни).

Чертежи подписаны гражданским инженером А. Кир... (неразборч.), начальником технического отдела Н. Кругликовым; проект одобрен протоколом заседания Техническо-распределительной комиссии Правления Общества КВЖД от 22 мая 1902 года за № 2119.

Проект был частично реализован в Харбине в 1906 году. К сожалению, церковь, объединяющая своим высоким стройным силуэтом монументальные корпуса в единый ансамбль, так и не была построена, и гимназический комплекс не получил необходимую вертикальную доминанту. Тем не менее возведенные корпуса своим четким ритмом окон, благородной сдержанностью декора и классицистской строгостью объемно-пространственной композиции напоминали обывателям Петербург. Говоря о других – более приземленных – достоинствах новой гимназии, следует отметить наличие в каждом корпусе столовых с горячими обедами. В открывшейся гимназии





в две смены занимались 650 учеников, образование велось по десятилетней программе, которая, помимо изучения иностранных языков и бухгалтерии, включала востоковедение и китайский язык.

В архитектуре проанализированных образовательных объектов нет ничего, намекающего на национальную традицию (за исключением православной церкви на проекте гимназии, имеющей, впрочем, барочный, «растреллиевский», силуэт).

Рассмотрев проекты школ «имперского» периода строительства КВЖД, обратимся к первому десятилетию советской власти. Источником информации по этой эпохе послужили подшивки журнала «Вестник Манчжурии» (хранятся в открытом доступе в зале периодики ГПИБР, Москва). Журнал издавался в Харбине Экономическим бюро КВЖД в 1923–1924, а затем, после перехода КВЖД в советское подчинение, он являлся до 1930-х инструментом пропаганды социалистического строя. Уникальность Маньчжурии в том, что там была «законсервирована» довоенная русская культура. В то время, когда в Советском Союзе от Москвы до Хабаровска победно шествовал конструктивизм, русские экспаты в бывшей «Желтороссии» (топоним «приобрел права гражданства <...> с легкой руки Левидова», – сокрушается просоветский автор «Вестника Манчжурии») продолжали реализовывать эстетическую программу рубежа «серебряного века».

В № 5 «Вестника Манчжурии» (1926) была опубликована статья К. Филипповича «Советские и китайские школы на КВЖД», начинающаяся с утверждения, что 1924 год «можно назвать годом новой эпохи школьного строительства на КВЖД», потому что «царское правительство мало заботилось о народном образовании как в самой метрополии, так и в своей колонии – на КВЖД», и только «докатившиеся до Маньчжурии отзвуки Октября заставили старую администрацию» отменить плату за обучение и значительно увеличить число школ [4, с. 33]. К 1924 году КВЖД содержала около ста учебно-воспитательных учреждений. Общая площадь школьных помещений, где учились 12500 русских и китайских детей, составляла 67320 кв. аршин, т. е. 5,38 кв. аршин на ученика, что было лишь немногим больше

нормы (0,5 кв. аршин/человека), по которой проектировалась харбинская школа в 1902 году. Филиппович упоминает, что еще в 1919 году комиссия Наркомздрава/Наркомпроса установила «правильную» норму в 19 кв. аршин, но из-за тяжелой экономической ситуации «Советская Россия была вынуждена довольствоваться дореволюционной «голодной» нормой в 0,5 кв. аршин».

Все учебно-воспитательные учреждения КВЖД делились на две категории: полностью содержащиеся на средства КВЖД (66 школ 1-й и 2-й степеней, «расположенные как в городе, так и на линии, в трех ее направлениях – на запад, восток и юг») и частично субсидируемые дорогой (такие школы содержались за счет платы за обучение). Площадей не хватало, во многих школах были двух- и трехсменные режимы. Практически везде отсутствовали лаборатории и физические кабинеты, так как «большинство школьных зданий – это приспособленные воинские казармы прежнего времени и арендованные у частных лиц помещения <...> почти все они требуют основательного ремонта и перестройки». Автор статьи перечисляет типичные недостатки приспособленных под школы казарм: теснота, узкие коридоры, низкие потолки («отсюда духота и головные боли у детей»), «цементные полы и обилие пыли из-за этого, несмотря на тщательную уборку», отсутствие теплых уборных, рекреаций и проч. Заметим, что на рассмотренном выше проекте 1903 года все это учитывалось, высота классных помещений закладывалась в 2 сажени и особо тщательно было прописано устройство вентиляции. Статья Филипповича содержит обзор четырех направлений просветительской работы на КВЖД в 1924–1926 годы: школьной, дошкольной, внешкольной деятельности и профессионально-технического образования; автор подробно рассказывает о кружках и стенгазетах и радуется, что школьные библиотеки наконец-то «пополнились выписанной из Москвы, а ранее совершенно отсутствовавшей советской литературой». Из этого можно заключить, что советское государство всерьез взялось за воспитание нового поколения. Но главное, чем для историков архитектуры интересна статья в «Вестнике Манчжурии» – воспроизведение двух проектов: школы 2 степени на ст. Харбин-Пристань, по-

^ Рис. 6. Китайская школа в Чинхэ. 1924 [4]



> Рис. 7. Сунгарийская школа 1-й и 2-й ступени КВЖД [5]

строенная новой администрацией за истекший год (1924) (рис. 5) и китайской школы в Чинхэ (рис. 6), «построенные новой администрацией за истекший год» (1924).

Более обширный визуальный материал содержится в обзоре «Работа Китайской Восточной железной дороги за три года (3 октября 1924 – 3 октября 1927)» [5, с. 1]. Автор, скрывшийся под инициалами В. Г., сообщает, что за три года было сдано «23600 кв. м школ и общежитий» (в общежитиях проживали дети служащих, работавших на мелких станциях и находящихся все время в разъездах; в 1924 году на линии было 8 общежитий с 344 пансионерами). Статья журналиста была проиллюстрирована фотографиями 9 школ, которые (судя по заголовку текста) были построены в 1924–1927 году.

Так как нас интересуют прежде всего школьные здания в национальном стиле, рассмотрим подробнее проект для станции Харбин-Пристань (рис. 5). Это двухэтажное (с полуподвальным этажом и мансардными помещениями) здание, парадный фасад которого, обращенный на Казначейскую ул., имеет трехчастную классицистическую структуру: центральный ризалит с главной входной группой перекрыт высокой кубоватой кровлей с криволинейным коньком, увенчанным ажурной решеткой со шпильями и гербовым картушем, фиксирующим ось симметрии; боковые ризалиты акцентированы шатрами со шпильями. Кровли расшиты ромбами контрастных цветов. Полуфронтоны имеют характерные очертания – килевидные с расширением. Композиционным центром развитого по горизонтали фасада является центральная часть с тремя арками на колонках-двухъяках. Без плана трудно понять глубину входной группы – накладная ли это декорация или полноценная аркада – но в целом прочитывается отсылка к «крутицкому теремку». Тимпаны сдвоенных окон второго этажа украшены изразцами. Декор сконцентрирован в верхнем ярусе: профилированный карниз со ступенчатыми сухариками и накладной фриз, обрамляющий окна по всей длине фасада; на центральном и боковых ризалитах фриз украшен рельефным декором. Даже в черно-белом воспроизведении проект производит нарядное, «сказочное» впечатление, которому резко противоречит стаффаж – фигурки двух пионеров в форме бойскаутов, но в буденовках и галстуках. Эта

говорящая деталь подтверждает датировку: перед нами не эскиз 1900-х, реализованный четверть века спустя, а действительно, проект, сделанный по заказу новой, советской, власти. Здание вошло в харбинский нарратив как «розовая школа». На фотографиях заметно, что вместо рельефного декора, предполагаемого проектом, плоскость полуфронтонов была облицована изразцами.

Вероятно, именно по этому проекту была построена школа КВЖД первой и второй ступени в Сунгари (рис. 7). По фотографии можно предположить, что здание имело П-образный план с большим двором и минимум три архитектурно оформленных фасада. Главный фасад практически повторял проект для ст. Харбин-Пристань. Основное отличие – отсутствие эффектной аркады главного входа, вероятно, ориентированного во двор и применение вместо резных рельефных орнаментов майоликовой плитки. Различается оформление окон первого этажа, но в целом школы очень похожи между собой. Глядя на фотографию в ракурсе, при котором здание школы кажется более компактным, трудно избавиться от подозрения, что прототипом послужил упрощенный проект здания хабаровской городской думы (1906, гражд. инж. П. В. Барташевич). Однако принимая во внимание существование проекта, по которому на ст. Пограничная КВЖД был построен эффектный ансамбль «русских теремов», включая, помимо вокзала, здание дежурных, паровозных и кондукторских бригад и школу 2 ступени, мы склонны объяснять «железнодорожный русский стиль» корпоративной культурной программой, предполагающей, что Управление КВЖД пыталось сохранить образ Родины в постройках, выглядевших принципиально архаичными на фоне хабаровского конструктивизма и харбинского ар-деко эпохи интербеллума.

Историкам железных дорог хорошо известен феномен дальневосточных вокзалов: в Желтороссии вокзалы проектировались как «порталы в Европу» в передовых стилях – ар-нуво (Харбин, Порт-Артур) и ар-деко (Сунгари), а во Владивостоке (арх. В. А. Плансон, 1912), Благовещенске (арх. В. Л. Гофман, 1912) и Хабаровске (1924–1927) вокзалы были построены в национальном стиле, образуя понятную и убедительную метафору порталов на Родину. Владивостокский вокзал, по мнению



< Рис. 8. Школа 2-й ступени на ст. Пограничная КВЖД [5]

дальневосточников не уступающий Ярославскому вокзалу Ф. Шехтеля, диалог с которым выстраивал В. Плансон, представляет собой сложносоставное многоуровневое (хочется написать многопалубное) сооружение [6]. Однако его центральная часть своим высоким шатром с ажурной решеткой на гребне, входной группой в виде аркады на толстеньких колонках и фризом из поливных изразцов напоминает рассмотренный выше проект школы на ст. Харбин-Пристань. Автор благовещенского вокзала В. Л. Гофман вместе с А. И. фон Гогеном работал над гарнизонной церковью Николая Чудотворца в Павловске (1900–1902). Роль А. И. фон Гогена в создании Порт-Артура уже рассматривалась нами ранее [7]. А. И. фон Гоген выполнил генплан нового города («кварталы которого проектированы довольно затейливо без излишней прямоугольности, и обещают образовать между собою улицы с очень интересными перспективами» [8]) и проекты ключевых объектов: православный собор с семью золочеными куполами и высокой

колокольней, в 25 саж. длиною и 12 шириной «на возвышенном берегу р. Лунь-хэ» (о котором сообщалось, что он «будет иметь форму корабля, на постройку пойдет местный камень оранжевого цвета с жилками, характер постройки будет чисто московский, безо всякой примеси византийского или другого стиля», а также, что «при выполнении проекта имелось в виду, чтобы собор производил впечатление издали, с моря, по чему обращено особое внимание на красоту куполов» [8]), вокзал, дворцовые здания для Главного начальника Квантунской области и Военного собрания. Не имея документальных подтверждений, мы предположим, что он привлек к дальневосточному проекту и В. Л. Гофмана. Таким образом, хоть и косвенно, через «вторые руки», эхо Большого русского стиля дошло до Амура.

Интересен «запаздывающий» случай хабаровского вокзала, строительство которого велось в середине 1930-х годов параллельно с уничтожением исторической застройки главной городской улицы (Муравьева-



< Рис. 9. Здание дежурных, паровозных и кондукторских бригад на ст. Пограничная КВЖД [5]



Амурского/Карла Маркса) и заменой ее столичным конструктивизмом мастерской Моисея Гинзбурга. Историк дальневосточных железных дорог Е. Глатоленков, ссылаясь на историка дальневосточной советской архитектуры 1930-х годов К. Степанова, рассматривает версию о том, что в конкурсе на проект хабаровского вокзала в 1925 году победил самарский архитектор, выпускник петербургского института гражданских инженеров П. Шаманский, имевший опыт работы на железной дороге и, по некоторым сведениям, эмигрировавший в Шанхай. Здание хабаровского вокзала похоже на благовещенский, но его формы грубоваты, нет сложной игры с разновысотными объемами, характерными для проектов Плансона и Гофмана. Именно так – упрощенно, но вместе с тем более «весомо, грубо, зримо» выглядят постройки на ст. Пограничной КВЖД, к которым, после длинного отступления, мы вновь возвращаемся.

Двухэтажное здание школы на ст. Пограничная КВЖД (рис. 8) состоит из трех кубических объемов, перекрытых высокими шатровыми крышами и соединенных вставками-переходами пониженной этажности. Благодаря этому образуется сложный периметр с чередованием выступающих и западающих блоков. В отличие от рассмотренных выше примеров главный вход расположен не на оси симметрии, а на правом фланге. Фасад разделен на верхний и нижний ярус контрастной штукатуркой, в декоре используется майоликовая плитка. Если на проекте школы на ст. Харбин-Пристань (1902) мы видим классический «дворцовый» фасад, оживленный чуть выдвинутыми ризалитами, в структуре школы 1924 года, несмотря на шатры, чувствуется что-то «постконструктивистское». Так же брутально выглядит здание дежурных бригад (рис. 9) с мощной входной группой, расположенной на углу (в этом случае аркады, поддерживающие навес над высоким крыльцом,



опираются уже не на колонки-дыньки, а на каменные шары, установленные на гранитных тумбах) и высокими вальмовыми кровлями, отсылающими не столько к «русскому», сколько к восточноевропейскому средневековью. Венцом «позднерусско-маньчжурского» стиля является школа на ст. Маньчжурия – огромное здание, занимающее целый квартал, с мощными башнеобразными ризалитами, высокими шатрами и крышей с характерным гребнем (рис. 10). Интересны трехлопастные килевидные завершения «закомаров» на флангах боковых фасадов и монументальное оформление входных групп. К сожалению, многообещающие эксперименты с русским стилем на этом прекратились, и дальнейшее развитие советских школ шло по двум направлениям – модернистскому и классицистскому.

Кроме русских школ к 1924 году в Харбине и на линии функционировали учебные заведения детей служащих и рабочих китайской национальности (около 2000 учеников): 16 школ, полностью финансируемые КВЖД, 2 частные школы, «Юбилейное техническое училище имени первого Председателя Правления дороги Суй Цзинь-Чена» (2000 учеников) и среднее учебное заведение Пу-юй, соответствующее гимназии. В неоднократно цитировавшийся выше статье Филипповича целый параграф был посвящен тому, как заботлива советская власть к детям китайских служащих КВЖД, образование которых совершенно не интересовало «старую администрацию». Чтобы компенсировать эту историческую несправедливость, советские интернационалисты построили китайским детям в Чинхэ настоящий дворец в духе необарокко, которое в 1924–1926 годы выглядело таким же анахронизмом, как русский стиль (рис. 6). Молодая советская власть на КВЖД была заинтересована в лояльности местного населения и использовала школьную архитектуру как «мягкую силу». В это время Маньчжурию активно осваивали как европейцы, так и японцы; все акторы «нового колониализма» пытались с помощью архитектуры создать убедительный и привлекательный образ «культуры метрополии». С этой точки зрения школа в Чинхэ была программным заявлением, символически включающим маленьких китайцев в «большой классический нарратив». Если для русских учеников администрация КВЖД строила «Россию», то китайцам предлагалась «Европа» в целом.

Интересно сравнить школы, которые советская администрация строила для китайцев, с гимназией Пу-юй. В этом случае элементы национальной китайской архитектуры (изогнутые крыши и портик китайского ордера с объемными капителями) столь же механически были наложены на функциональный объем с большими прямоугольными окнами, как и «русские шатры» в рассмотренных выше вариантах. В условиях все усиливающейся турбулентности и перед угрозой неминуемого вторжения японцев китайцы (так же, как и русские) пытались через архитектуру школ транслировать молодому поколению образ Родины.

Заключение. Для объяснения феномена школ в «русском стиле», построенных в Маньчжурии в 1924–1927 годы, выдвигается версия существования корпоративного «железнодорожного русского стиля», объединяющего ряд построек 1900–1926 годов. Повторяющиеся, переходящие из проекта в проект элементы, использование в качестве декора майоликовых фризов (крайне редкий прием в дальневосточной архитектуре), выразительные силуэты, образованные высокими шатрами различных очертаний, общие объемно-композиционные решения – все это говорит о замысле, реализуемом в течении четверти века. Железнодорожные школы КВЖД можно рассматривать вместе с дальневосточными вокзалами как составную часть единого ансамбля.

## Литература

1. РГВИА. Ф. 400. оп. 12. д. 2126. Переписка наведывающего азиатской частью Главного штаба генерала-майора Путья от генерала-майора Субботича от 11.12.1900 о награждении черногорца Пламенаца серебряной медалью с подписью «За усердие».
2. РГИА. Ф. 350, оп. 16, д. 1420, л. 1. Проект школы на 90 учащихся мальчиков и девочек в городе Новый Харбин. 1903 г. Планы, фасад, разрез.
3. РГИА. Ф. 350, оп. 19, д. 528, л. 6. Проект гимназий в городах Дальнем и Харбине. Планы этажей, фасад, генеральный план расположения.
4. Филиппович, К. Советские и китайские школы на КВЖД // Вестник Маньчжурии. – 1926. – № 5. – Харбин : Типография КВЖД. – С. 27–37.
5. В. Г. Работа Китайской Восточной железной дороги за три года (3 октября 1924 – 3 октября 1927) // Вестник Маньчжурии. – 1927. – № 8. Отв. редактор И. С. Горшенин. Харбин : Типография КВЖД. – С. 1–5.
6. Базилевич, М., Глатоленкова, Е. (2023). Вокзал Владивостока: проекты и реконструкция начала XX века // Проект Байкал. – 2023. – № 76. – С. 82–85. – URL: <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/76.2151>.
7. Иванова, А. (2023). Военные инженеры и А. И. фон Гоген – создатели Порт-Артура // Проект Байкал. – 2023. – № 76. – С. 86–93. – URL: <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/76.2152>.
8. Порт-Артур и его общественные сооружения // Строитель. – 1900. №№ 11–14. – С. 526; Строитель. – 1902. – № 7–8 (апрель). – С. 241–262.

## References

- Bazilevich, M., & Glatolenkova, E. (2023). Vladivostok Railway Station: Designs and reconstruction of the early 20th century. *Project Baikal*, 20(76), 82-85. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/76.2151>
- Filippovich, K. (1926). Sovetskiye i kitayskiye shkoly na KVZhD [Soviet and Chinese schools on the CER]. *Vestnik Manchzhurii*, 5, 27-37. Harbin: Tipografiya KVZhD.
- 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>
- Port-Artur i ego obshchestvennyye sooruzheniya [Port Arthur and its public buildings]. (1900-1902, April). *Stroitel*, 11-14, 526; 7-8, 241-262. *Russian State Military History Archive*. Fund 350. Inv. 16. File 1420. L. 1. *Proyekt shkoly dlya 90 uchashchikhsya malchikov i devochek v gorode Novyi Kharbin*. 1903 g. Plany, fasad, razrez [The project of the school for 90 boys and girls in the city of New Harbin. 1903. Plans, facade, section].
- Russian State Military History Archive*. Fund 350. Inv. 19. File 528. L. 6. *Proyekt gimnazii v gorodakh Dalnem i Kharbine*. Plany etazhey, fasada, generalnyy plan raspolozheniya [Project of gymnasiums in the cities of Dalny and Harbin. Floor plans, facade, general layout plan].
- Russian State Military History Archive*. Fund 400. Inv.12. File 2126. *Perepiska navedyvayushchego aziatskoy chasti Glavnogo shtaba generala-mayora Putyata ot generala-mayora Subboticha ot 11.12.1900 o nagrazhdenii chernogortsa Plamenatsa serebryanoy medalyu s podpisu za userdiye* [Correspondence of the visiting the Asian part of the General Staff Major General Putyata from Major General Subbotich of 11.12.1900 on the awarding of Montenegrin Plamenac with a silver medal with a signature "for diligence"].
- V.G. (1927). *Rabota Kitayskoy vostochnoy dorogi za tri goda* (3 oktyabrya 1924 – 3 oktyabrya 1927 g.). [Work of the Chinese Eastern Railway for three years (October 3, 1924 – October 3, 1927)] (I. S. Gorshenin, Ed.). *Vestnik Manchzhurii*, 8, 1-5. Harbin: Tipografiya KVZhD.