

Н. П. КРАДИН

# ХАРБИН-

РУССКАЯ АТЛАНТИДА





РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ  
АРХИТЕКТУРЫ И СТРОИТЕЛЬНЫХ НАУК  
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ  
ТЕОРИИ АРХИТЕКТУРЫ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА

**Н.П. Крадин**

# **ХАРБИН — РУССКАЯ АТЛАНТИДА**

Хабаровск  
Хворов А.Ю.  
2001

УДК 72.03(518)  
ББК НО(5-Р)  
К77

Рукопись книги подготовлена при финансовой поддержке  
Российского гуманитарного научного фонда (проект № 00-04-00275а)  
и Президентского гранта-2000.

Обследование памятников архитектуры Харбина в 2001 г. проводилось  
при поддержке «Heiwa Nokajima Foundation» (Япония).

Спонсор издания — Хабаровское краевое отделение Всероссийско-  
го общества охраны памятников истории и культуры.

Крадин Н.П.  
К77 Харбин — русская Атлантида. — Хабаровск: Издатель Хворов А.Ю.,  
2001. — 352 с., 291 ил.

ISBN 5-901725-01-8

В книге рассматриваются малоизвестные страницы развития  
русской архитектуры в Маньчжурии периода строительства  
и функционирования Китайско-Восточной железной дороги.  
Исследуются характер и стилистические особенности русских  
построек, творчество российских архитекторов, церковное  
православное зодчество, судьба и деятельность выходцев из России  
в период их эмиграции.

Судьбы россиян — архитекторов и инженеров, художников  
и священников — показаны автором в общей мозаике картины  
эмиграции, представленной им как русская Атлантида.

УДК 72.03(518)  
ББК НО(5-Р)

ISBN 5-901725-01-8



© Крадин Н.П., 2001  
© Хворов А.Ю., оформление, 2001

# Предисловие

Почти полвека прошло с тех пор, как Харбин — в недавнем прошлом крупный культурный центр русского зарубежья на Дальнем Востоке — был покинут его русскими жителями. Материальное свидетельство того, что было сделано русской интеллигенцией на этом уникальном островке — в русско-китайском городе, было частично унесено за его пределы: книги и журналы, альманахи и газеты, полотна художников, фотографии краеведов. Но основное осталось — в архивах Китая и... на улицах современного города Харбина.

Помимо железной дороги и всего связанного с этой магистралью как немые свидетели прошлого на фоне современных многоэтажных зданий еще существуют храмы и дома, построенные в первые десятилетия молодого города русскими инженерами и архитекторами.

Многие из этих памятников архитектуры уже исчезли, смытые рекой времени и политических перемен: в годы «культурной революции» снесены кладбища с уникальными надгробиями, дома, мешавшие современному городу. Забыты имена русских строителей, чьим талантом и энергией в сказочно быстрые сроки был построен этот город... Но кое-что еще осталось, и эти памятники прошлого привлекают к себе внимание не только туристов, приезжающих в Харбин, но и исследователей — историков, архитекторов и художников — русских, китайцев, японцев. И вот уже — как добрый знак — взято под охрану китайского государства свыше ста архитектурных памятников, проведена реставрация величественного Софийского храма и оформление его как центра одной из площадей города — площади Архитектуры.

Об этом пласте русской культуры в Харбине — архитектурном «следе» русских в Китае, почти не описанном в специальной литературе, — и рассказывают



очерки профессора Н.П. Крадина, собранные им в книге под названием «Харбин — русская Атлантида».

Автор пишет о памятниках русского церковного зодчества Харбина и других культовых сооружениях, оставшихся или существующих уже только на фотографиях и полотнах художников. Он пишет о целом ряде интереснейших харбинских зданий (Железнодорожном собрании, «Модерне», отелях, в том числе построенных и в «японском духе», магазинах Чурина и Мацууры), давая, что наиболее ценно, их историко-архитектурное описание. Он пишет о самых известных русских инженерах и архитекторах, представляя данные о их жизни и профессиональной деятельности (Жданове, Тустановском, Свиридове, Левтееве, Обломиевском и др.).

Достоинством книги является несомненная валидность всех сведений, представляемых автором (он не только сам посетил Харбин и другие города, но и трудился в российских архивах, скрупулезно собирая сведения). Убедительность излагаемого подкрепляют иллюстрации — репродукции фотографий существующего, а также ныне — увы! — исчезнувшего.

Несомненно, книга профессора Н.П. Крадина, уже известного по отдельным публикациям о градостроительстве на Дальнем Востоке, — ценный вклад в дело изучения истории культуры России, а также и контактов двух стран-соседей — России и Китая в XX веке.

*Елена Таскина,  
г. Москва*

# Введение

Немногим более ста лет назад, в 1898 году, в Маньчжурии был заложен российский форпост, ставший сегодня городом с многомиллионным населением. История Харбина — до конца еще не изученный феномен градостроительной практики. Возникший 40 лет спустя после основания Хабаровска и Владивостока, сегодня Харбин по количеству населения опережает оба города многократно. Наиболее стремительно вырос он за последние несколько десятилетий. В этот период кардинально изменился и архитектурный облик Харбина.

Сегодня многомиллионный, но уже китайский Харбин стал совершенно другим. Однако «русский дух» в нем все еще присутствует. Его пытаются сохранить, и наверняка из меркантильных соображений, чтобы привлечь как можно больше туристов из разных стран, прежде всего — из России. Уже взяты под охрану государства более 200 памятников архитектуры, построенных в период массового проживания здесь россиян. Есть даже несколько улиц, отнесенных к категории заповедных. Сохраняются названия чуринских магазинов. Что ж, Харбин, как и весь нынешний Китай, преобразуется стремительно, буквально на глазах.

Именно Харбин, построенный русскими, стал для них после революции эмигрантским пристанищем, «своим городом» на чужбине. Сюда стекались изгнанники из Забайкалья, Сибири и дальневосточных городов. Невозвращенцами в Россию стали по воле судьбы и те из русских, кто приехал строить Харбин задолго до революции. Для многих из них он давно уже стал постоянным местом жительства, однако и их стали именовать эмигрантами. Впрочем, судьбы всех этих людей — особая тема для исследования. Мы же попробуем рассмотреть лишь архитектурные аспекты истории Харбина, понять, как он развивался, кто его строил и что из исконно русского в нем



еще сохранилось. Вместе с тем русский Харбин — предмет особой любви автора, поэтому наряду с описанием русской архитектуры города в книге рассматриваются и другие аспекты эмигрантской эпопеи.

Среди десятков населенных пунктов, появившихся вдоль новой железной дороги, Харбин стал центром, а впоследствии и самым крупным городом Маньчжурии. В его строительстве ведущую роль сыграли русские инженеры и архитекторы. Причем как на начальном этапе градостроительства, так и в последующие годы, особенно в период эмиграции, вплоть до окончания Великой Отечественной войны.

Харбин начинали строить архитекторы Левтеев А.К., Вельс В.К., Обломиевский И.И. и другие. И если Левтеев считается первым строителем Харбина, то сменивший его в 1901 году Обломиевский по праву стал главным строителем Нового города — центрального административного района Великого Харбина. Город развивался по плану, который разрабатывался еще в 1898—1899 годах и предполагал комплексную застройку всей территории в границах отчуждения. Состоявший первоначально из обособленных районов (Пристань, Старый Харбин, Модягоу, Новый город, Госпитальный городок и др.), Харбин должен был стать в перспективе единым целым. Уже на раннем плане, изданном в Харбине в 1916 году, наряду с детальной планировкой основных районов и сложившейся к этому времени застройкой была выделена и новая планировка, объединявшая разрозненные прежде районы в единый город, который в 1930-е годы и был назван Великим Харбином.

Харбин можно без всякого преувеличения назвать историческим городом. Его планировочная структура, стилистика и типология архитектурных сооружений — все представляет интерес для исследователя. Но в Харбине привлекает не только архитектура. Весьма интересна и сама история его возникновения, необычайно быстрые темпы роста и территориального развития. В истории градостроительства того времени трудно отыскать нечто подобное. С полным основанием можно утверждать, что усилиями многих десятков архитекторов Харбин всего за каких-нибудь четыре-пять десятилетий превратился в город европейского уровня. У него сегодня и «лицо» во многом европейское. Об этом свидетельствуют не только названия отелей («Модерн», «Ориент», «Палас», «Версаль», «Селект», «Эрмитаж» и др.), но и сама архитектура общественных и торговых зданий. Строительство Харбина в первой половине XX столетия, без сомнения, можно считать уникальным международным градостроительным экспериментом.





Не секрет, что в значительной степени культурное и экономическое развитие Харбина стимулировал мощный приток эмигрантов. Эмиграция «занесла сюда много людей с большим разносторонним опытом и нередко с выдающимися дарованиями. Оказались здесь ученые, журналисты, артисты... Возникли высшие учебные заведения, библиотеки, музеи, музыкальные общества, театры. В Харбине зародились новые течения мысли...» — так писал в 1937 году харбинский профессор Г.К. Гинс. В Харбине, отмечал ученый, сложились наиболее благоприятные условия для сотрудничества и взаимообогащения японской, маньчжурской, монгольской и русской культур. Тогда, в 1930-е годы, прогрессивным деятелям науки и культуры казалось, что с точки зрения культурного своеобразия Харбин был тем местом, где можно было наилучшим образом «осуществить практическую культурную работу нескольких народов над вопросами, одинаково их всех интересующими»<sup>1</sup>. И именно это свое предназначение Харбин должен был сохранить в будущем.

Спустя 40 лет после основания Харбина авторы многих исследований по его истории отмечали весомый вклад в развитие города прежде всего русских людей, которые «приступили к домостроительству не медля ни одной минуты и в короткий срок выстроили город, ставший базой для разносторонней деятельности, направленной к насаждению европейской культуры в дикой неустроенной стране». Упомянувшийся выше профессор Гинс доказывал с уверенностью, что в будущем экономические и культурные взаимосвязи России с Китаем будут развиваться и укрепляться и, исходя из этого, «нельзя предполагать, что в Харбине вовсе не останется русского духа»<sup>2</sup>.

Русский «архитектурный дух» Харбина сохранялся многие десятилетия, однако период так называемой «культурной революции» не прошел бесследно. После Второй мировой войны в Харбине осталось совсем немного постоянного русского населения, во многих районах исчезла прежняя застройка. Город стремительно рос, в нем происходили новые процессы, вполне естественные, отвечающие запросам нашего времени. Он менял свое лицо столь быстрыми темпами, что вместе с фоновой «серой» застройкой прошлых лет сносились и неповторимые памятники архитектуры — немые свидетели рождения этого уникального в своем роде поселения.

Выпущенный в 1990 году в Харбине прекрасный цветной фотоальбом «Архитектура города Харбина» (автор — профессор архитектуры Чанг Хуайшэнг) дает нам хорошую возможность не только увидеть китайскую



ветвь русского зодчества, прочувствовать ее, но и с горечью признать, что этот огромный пласт русской культуры остался за бортом внимания наших исследователей. Эта архитектура не изучалась в силу разных причин, как субъективных, так и объективных. Но сегодня состояние оставшегося в Харбине наследия таково, что настоятельно требует пристального к себе внимания. Крайне необходимо зафиксировать в планах, чертежах, фотографиях и других документах то, что еще осталось, и по возможности не допустить дальнейших утрат. Тем более что китайский автор, восторгаясь архитектурой многих сооружений, построенных в Харбине, в целом негативно оценивает деятельность русских в Маньчжурии как вторжение «царского империализма в нашу страну», а сохранившиеся памятники архитектуры — как «следы распространения западной культуры». Такая позиция может привести к окончательной утрате остатков этого культурного пласта в истории России и Китая.

Основное строительство Харбина осуществлялось в первое его двадцатилетие, когда в архитектуре господствовала эклектика. Стилистическое многообразие, в целом характерное для периода эклектики, здесь, в Харбине, проявилось особенно ярко, хотя явное предпочтение отдавалось модерну в его различных вариациях. Наиболее характерны и интересны в этом плане отель «Модерн», целая группа зданий представительств, торговый дом Чурина, здание вокзала (утрачено). Постройки в стилях неоклассики, ложного барокко, с элементами готики, ренессанса и других — все это и составляло общую палитру архитектурного Харбина. Дополнительную яркость и композиционную многокрасочность в застройку вносили и здания в чисто китайском и японском духе, а также культовые постройки различных конфессий (синагоги, мечети, костелы и др.).

Очень емкую и точную рубрику придумали несколько лет назад журналисты хабаровской газеты «Тихоокеанская звезда» для материалов о Харбине, которые в ней публиковались в течение нескольких лет, — «Харбин, русская Атлантида». Исчезающий на глазах русский Харбин действительно представляется Атлантидой. Мне кажется, что сегодня, когда Харбин стал центром притяжения огромного количества иностранных туристов, харбинская правительственная элита понимает, что для туристов важны не столько товары ширпотреба, сколько культурные ценности, которые люди едут смотреть. Русский Харбин — это тоже уникальная ценность, и то, что пока еще сохранилось, необходимо приводить в порядок. Нет смысла



и нам оставаться безразличными к тому, что создано руками и разумом русских людей в начале XX столетия в другой стране. Наверное, следовало бы приложить какие-то совместные усилия, договориться на межгосударственном уровне, чтобы архитектурно-исторический пласт Харбина как результат совместной деятельности многих народов считался культурным достоянием не одного только Китая.

Вот уже несколько лет подряд почти все свое свободное время автор посвящает изучению русской эмиграции в Китае. Тема эта оказалась настолько интересной, мощной и разнообразной, что приходится всякий раз одергивать себя и останавливаться, наталкиваясь на материалы интересные, но не относящиеся непосредственно к исследуемой проблеме. А тема эта — судьба русских архитекторов, инженеров, художников, оказавшихся по воле рока на чужбине. Среди огромной массы людей, отторгнутых революцией и Гражданской войной, творческая и научная интеллигенция не затерялась, а наоборот, многое сделала для единения соотечественников, сохранения русского уклада и национальных традиций. Не случайно Харбин стал в Китае центром русской культуры. Подобного не существовало в других странах, где осели русские эмигранты. Об этом говорил, в частности, Николай Рерих при посещении Харбина в 1934 году. Сравнивая увиденное ранее в Париже, где сформировалась большая русская колония, он поразился тому, что обнаружил в Харбине: «...Я давно мечтал посетить этот единственный русский культурный центр. Я знал, что он в своем роде исключительный очаг, ни на что не похожий...»

Рассматривая Харбин и анализируя его историю, следует учитывать, что в ней имеются совершенно разные этапы, принципиально отличающиеся друг от друга. Этап до 1918 года — это период действительно русского города, когда и порядки, и власть функционировали в Харбине по российским законам, затем этап совместного советско-китайского владения дорогой и, наконец, этап (с 1932) японского владычества. За 30 лет существования, с 1913 по 1943 год, население города выросло с 63 до 735 тысяч человек. В городе преобладающим стало китайское население, да и японского стало в несколько раз больше, чем выходцев из России. Русское население значительно уменьшилось по сравнению с началом 1920-х годов в связи с отъездом после продажи дороги в 1935 году властям Маньчжоу-Го.

В многовековой истории мировой цивилизации харбинская эмиграция, просуществовавшая всего несколько десятилетий, казалось бы, мимолетный эпизод, краткое мгновение, однако для нас ее пример весьма поучителен.



Несколько десятков тысяч людей, оказавшихся на чужбине в невероятно сложных условиях, переживших крах своего жизненного уклада, оторванных от Родины, сумели объединиться и создать центр привычной им, национальной по духу атмосферы. Они объединялись в землячества, создавали общества и кружки по интересам, профессиональные союзы, комитеты поддержки и взаимопомощи. Они думали о будущем — открывали школы, гимназии и институты, где обучали своих детей, создавали музеи, театры, устраивали всевозможные выставки и творческие объединения, противопоставляя безысходности беженства созидательную силу и вдохновляясь надеждой на возрождение России.

Удивительный он, этот эмигрантский Харбин. Здесь собралось столько носителей фамилий, известных всему миру, сколько не встретить, наверное, ни в каком другом городе. Среди них были и простые однофамильцы известных людей, имелись и продолжатели рода, были и сами знаменитости. Такой сгусток великих имен делал Харбин еще более значимым и уникальным явлением. Одно только перечисление этих фамилий заняло бы несколько страниц книги.

Действительно, Харбин для нас сегодня представляется Атлантидой. Очерки, посвященные первостроителям Харбина, необычной планировке города и его районов, православным храмам, судьбе художников и священников, — все это складывается в книгу в пеструю мозаику событий и судеб, из которых вырисовываются очертания этого не существующего ныне континента — осколка России на сопках Маньчжурии.

Появление в свет этой книги стало возможным благодаря бескорыстной помощи работников Государственного архива Хабаровского края (Родинцева В.Д., Варакина Л.А., Бендик Н.А., Костырина Т.И., Косачева И.И., Сморгкова М.Г.), РГИАДВ (директор Торопов А.А.), РГИА в Санкт-Петербурге (Соколов А.Р., Варехова С.Н., Воронова Г.В., Берсенев В.В.). Особую признательность автор выражает Алексею Михайловичу Буякову за предоставление иллюстративных материалов (старые открытки) для книги и Елене Петровне Кирилловой (Таскиной), прочитавшей рукопись и написавшей к ней предисловие, а также заведующей сектором отдела фондов Хабаровского краевого краеведческого музея имени Гродекова Галине Александровне Радченковой и заведующей отделом редких фондов Дальневосточной государственной научной библиотеки Татьяне Александровне Щербаковой. Благодарен автор и Чэнь Шусянь за помощь в переводе китайских текстов на русский язык.

# Глава 1

*Предпосылки  
и история  
строительства  
Китайско-  
Восточной  
железной дороги*



## КВЖД — дорога к Тихому океану

В конце XIX века положение России на Дальнем Востоке было настолько шатким, что этим попытались воспользоваться западные страны, помышлявшие о новых территориальных приобретениях в этом огромном регионе. Главным объектом их внимания стал слабо развитый в экономическом отношении Китай и соседние с ним страны. Колониальные войны в бассейне Тихого океана сопровождались отторжением территорий, переделом их между США, Германией, Англией и Японией. Разработанная и провозглашенная американцами доктрина «открытых дверей» в Китае, целью которой был раздел его на сферы влияния, не нашла однозначной поддержки у многих стран. Россия, имевшая весьма протяженную границу с Китаем, не могла согласиться с подобной политикой, поэтому уклонилась от прямого ответа на ноту американского правительства относительно признания вышеуказанной доктрины. Россия по договоренности с Китаем уже получила экономические привилегии в Маньчжурии и должна была закрепить их постройкой там железнодорожной магистрали, получая тем самым выход к незамерзающим портам на Тихом океане<sup>1</sup>.

Оторванность значительных территорий Сибири и Дальнего Востока от центра Российской империи требовала неотложных мер по заселению окраин. Для этого



Карта Китайско-Восточной железной дороги

необходимо было связать их с центром обустроенными транспортными коммуникациями. Отсутствие железной дороги от Урала до Владивостока с каждым годом оказывало все более негативное влияние на экономическое развитие России, прежде всего ее восточных земель. Принятое в 1891 году решение о строительстве Транссибирской магистрали поставило давно назревшую проблему в плоскость ее скорейшего решения. Возведение дороги, начатое одновременно с двух сторон — из Владивостока и Челябинска, требовало вложения колоссальных средств, ведь



строилась она на государственные деньги. Тем не менее в течение 10 лет в тяжелейших условиях было проложено семь с половиной тысяч километров новой дороги. Ни по темпам строительства, ни по протяженности эта железная дорога не имела себе равных в мире.

С восточной стороны (Уссурийская железная дорога) участок магистрали был проложен до Хабаровска, для ее продолжения необходимо было возвести огромный по размерам (длиной почти три километра) мост через Амур, а с западной ее довели до Забайкалья. С самого начала строительства магистрали в российском правительстве рассматривались два варианта ее продолжения от Забайкалья на восток. Один — вдоль берега Амура и российско-китайской границы до Хабаровска, а второй — через территорию Маньчжурии к Тихому океану, в Даляньванскую бухту. Ярым сторонником второго варианта продолжения Транссибирской магистрали и выхода ее к теплomu морю через чужеземную территорию был российский министр финансов С.Ю. Витте. Весомым аргументом в пользу данного варианта стало усиление притязаний и распространение влияния Японии на Дальнем Востоке, чего не хотела допустить Россия, поскольку это угрожало и ее интересам, а не только суверенитету Китая. К тому же Россия рассчитывала, что с возведением дороги через Маньчжурию у нее появится хорошая возможность выхода на новые рынки сбыта продукции, в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Дорога, по мнению С.Ю. Витте и его сторонников, должна была способствовать «мирному завоеванию» Маньчжурии.

Следует заметить, что предложение о строительстве

*Конечный пункт КВЖД —  
незамерзающий  
Порт-Артур.  
Вид с Перепелочной  
горы*





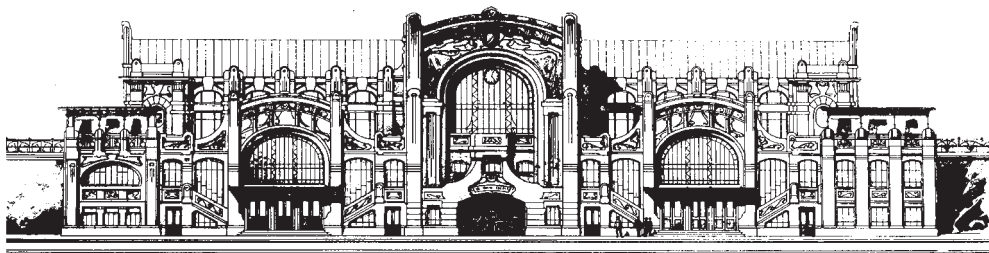
дороги по варианту Витте не являлось чем-то новым. Еще ранее, при проведении изысканий, а затем и строительстве Сибирской железнодорожной магистрали, обсуждался вопрос о ее продолжении от Иркутска на Кяхту и далее, через Монголию и Китай, в российское Приморье. Вариант Витте сокращал общее расстояние до конечного пункта более чем на 500 верст, что приводило к уменьшению сроков доставки грузов и стоимости их провоза. В конечном итоге перевес в пользу маньчжурского варианта и привел к началу строительства КВЖД в 1898 году.

Можно сказать, что новая дорога решала для России две основные задачи. Во-первых, она связывала наиболее коротким путем Забайкалье и Приморье, обеспечивая круглогодичную транспортную связь далекой окраины с центром, поскольку Приморье, обращенное открытым, незамерзающим берегом в сторону Японии и Кореи, было мало связано с Россией. Такая оторванность была чревата последствиями. Вторая задача при строительстве КВЖД обеспечивала выход в страны Азиатско-Тихоокеанского региона и влияние России на Северный и Центральный Китай. Однако поражение в войне с Японией заставило Россию отказаться от этого плана, а потеря части уже построенной дороги (южная ветка) со всей очевидностью продемонстрировала ошибочность варианта ее проведения через территорию Маньчжурии, в конечном итоге ускорив строительство Амурской железной дороги<sup>2</sup>.

*Крупнейший порт  
на южной ветке КВЖД —  
город Дальний.  
Вид на коттеджи  
в Административном  
городке*







*Железнодорожный вокзал  
в городе Дальнем*

Выбор специалистов для строительства КВЖД контролировал лично министр финансов С.Ю. Витте. По его предложению главным инженером КВЖД был назначен опытный инженер, строитель Рязанско-Уральской железной дороги А.И. Югович, а его помощниками — инженеры С.В. Игнациус, С.М. Ваховский, Н.Н. Бочаров и Н.С. Свиягин, также имевшие огромный опыт сооружения железных дорог в России. Югович набирал в штат строителей дороги прежде всего инженеров проверенных, известных ему и работавших рядом с ним на строительстве дорог в России. Кроме того, на КВЖД было приглашено большое количество молодых инженеров, окончивших институты транспорта в Петербурге и Москве и Институт гражданских инженеров в Петербурге. Привлечены были и инженеры, строившие Уссурийскую и Забайкальскую железные дороги. Среди них — упоминавшиеся выше Н.С. Свиягин и Н.Н. Бочаров. Эти инженеры не только проводили изыскания и строили, но затем и эксплуатировали новую дорогу на китайской территории. Пунктом расположения строительного управления по возведению КВЖД был выбран Харбин, вернее, место, где он вскоре возник. Отсюда сооружение дороги стартовало одновременно по трем направлениям. В это же время строительные работы начались из всех трех конечных пунктов — со станции Пограничная в Приморье, из Забайкалья и города Порт-Аргура.

Руководство возведением дороги общей протяженностью более 2400 верст невозможно было осуществлять одному главному инженеру, причем из одного пункта. Поэтому было принято решение о разукрупнении строительства на отдельные участки, с назначением на каждом из них своего руководителя. Административно всю линию между станциями Маньчжурия в Забайкалье и Пограничная в Приморье разделили на 13 строительных участков, появились восемь участков и на южной линии — от Харбина до Порт-Аргура. Уже после 1901 года, с вводом в действие дороги на отдельных участках, необходимость в разукрупнении отпала, участки стали сливаться в объединения, а вскоре упразднили и должности начальников отделений, вновь подчинив всю дорогу непосредственно главному инженеру.



*Контора главного инженера КВЖД в Старом Харбине*

Чрезвычайно сложными оказались горные участки, особенно Хинганский, где предстояло пробить тоннель протяженностью более трех километров. Для решения столь трудной задачи даже были приглашены итальянские специалисты, среди которых выделялся своим опытом инженер П.И. Джибелло-Сокко, имевший большую практику строительства в Турции, где он принимал участие в сооружении более 20 тоннелей, а также в России (на Кавказе). Всеми работами по устройству этого трехкилометрового подземного сооружения руководил один из опытнейших русских инженеров Н.Н. Бочаров. Двухпутный Хинганский тоннель оказался по тем временам в своем роде уникальным инженерным сооружением.

Завершение строительства КВЖД в 1903 году многократно приумножило выгоды экономического и географического положения Маньчжурии. Некогда отсталая территория стала заселяться и осваиваться, превратившись в экономически развитую часть Китая. Население ее за относительно короткий период (1891—1908) увеличилось вдвое — с 8,1 до 15,8 миллиона человек. Пронизав Маньчжурию с запада на восток, железная дорога стала своеобразным ее позвоночником, важнейшим звеном, связующим Европу и центр России с незамерзающими портами на Тихом океане. «Маньчжурия приобрела международное транзитное значение, что очень положительно отразилось на ее экономическом развитии, которое пошло необычайно быстрыми темпами»<sup>3</sup>.

Богатые природные ресурсы Маньчжурии наиболее интенсивно стали осваиваться в период японской



оккупации (с 1932). Японцы выкачивали из ее недр сырьевые ресурсы, вывозили производимую промышленную и сельскохозяйственную продукцию. Торговые связи Маньчжурии в этот период были преимущественно ориентированы в сторону Японии. Так, в 1934 году внешний торговый оборот Маньчжоу-Го с Японией и Кореей (находившейся под японским контролем) составил 47,8 миллиона юаней. Для сравнения: торговля с Китаем составляла всего 6,4 миллиона, с Германией — шесть миллионов юаней, с другими европейскими странами ее объем был еще меньше. В Японию вывозили продукцию мукомольной и маслобойной промышленности, уголь, железную руду. Главным экспортным товаром на долгие годы стали соевые бобы. Достаточно сказать, что из всей суммы экспорта в том же 1934 году бобы составляли примерно третью часть<sup>4</sup>. В результате подобной переориентации маньчжурской экономики КВЖД утратила свое бывшее международное значение. Японизация экономики Маньчжоу-Го продолжалась вплоть до окончания Второй мировой войны. Лишь с разгромом японских войск и освобождением территории Маньчжурии КВЖД вновь стала транспортным мостом, соединяющим Восток и Запад.

Трудно переоценить значение КВЖД для развития экономики Китая в XX веке. В исследованиях отечественных и зарубежных ученых и специалистов неоднократно отмечались, впрочем, все плюсы и минусы масштабной стройки, осуществленной на рубеже двух веков и связавшей Западную Европу через российскую территорию с Востоком. Довольно точно и полно о ее значении сказано было в специальной книге, посвященной обзору строительства

*Гужевой подвоз  
соевых бобов  
зимой по реке Сунгари  
к железнодорожной  
станции Харбин*





*Сунгарийская мельница  
в Харбине*

дороги, опубликованной в Харбине и давно уже ставшей библиографической редкостью.

«Эта дорога, пройдя в 1898—1900 годах через пустынную до того времени страну, подобно Суэцкому или Панамскому каналам, сливающим воды отдельных океанов, сопоставила лицом к лицу различные культуры Востока и Запада, создав новую возможность их мирного и плодотворного синтеза.

С другой стороны, эта же дорога пробудила и вызвала к пышному экономическому расцвету всю обширную область Маньчжурии, этой недавно почти безлюдной пустыни, которой суждено в настоящем сделаться новою житницею мира, житницею, так необходимой теперь в общем плане потрясенного мирового хозяйства.

Мы наблюдаем здесь воочию, как европейский Запад во всеоружии своей мощной науки и техники сам двинулся навстречу Востоку, одерживает в этом своем мирном наступлении одну за другой блестящие победы и приобщает новые земли и народы к совместной творческой работе на благо всего человечества»<sup>5</sup>.

Разумеется, с подобной оценкой значения дороги следовало бы согласиться, если не принимать во внимание интересы Дальнего Востока России. А они, эти интересы, оказались в значительной степени подорванными. И без того медленное развитие и особенно заселение самой дальней окраины России еще более затормозилось.

Анализируя положение дел на Дальнем Востоке и выражая свое отношение к строительству новой дороги через Маньчжурию, Приамурский генерал-губернатор



С.М. Духовской (1893—1898) отмечал, «что если бы даже вся Маньчжурия немедленно перешла в нашу власть, то и в таком случае Амурская линия сохранила бы за собою ее великое колонизационное, базоустроительное значение». Он пытался убедить российское правительство, «что с отменой постройки этой дороги колонизация, золотопромышленность, могучий подъем русской жизни — все повернет назад». Поэтому он полагает, что «ни в каком случае не следует бросать прежде намеченной русской, по Приамурью, железной дороги»<sup>6</sup>. Тем не менее новую дорогу стали строить по варианту министра финансов С.Ю. Витте и его единомышленников.

Пройдя через Маньчжурию, дорога создала стимулы для заселения этого некогда пустынного края, для его развития. И развитие это пошло такими стремительными темпами, каких никто не мог предположить даже в самых фантастических планах. Харбин, Дальний, Порт-Артур спустя всего несколько лет после своего основания обогнали по количеству населения такие дальневосточные города, как Благовещенск, Хабаровск и Владивосток. Избыток населения в Маньчжурии привел к тому, что в летнее время десятки тысяч китайцев стали ежегодно приезжать в Приморье на заработки. А русского населения на Дальнем Востоке по-прежнему не хватало, и это тоже тормозило его развитие.

Еще в 1908 году, будучи Тобольским губернатором, Н.Л. Гондатти писал в докладной записке, адресованной В. Плеве, что обязательно «должны быть приняты меры

*Управление КВЖД  
в Харбине*





Гондатти  
Николай Львович

против предоставления чернорабочего труда китайцам и корейцам». Николай Львович Гондатти прекрасно понимал, что Китайско-Восточная железная дорога при всех ее положительных качествах имела и немало отрицательных. Он писал в той же записке: «Если бы Маньчжурская железная дорога строилась русскими рабочими, как об этом я в свое время докладывал, то многие десятки миллионов русских рублей остались бы в России и, кроме того, наш Дальний Восток имел бы теперь гораздо больше русского населения, чем это наблюдается в настоящее время, не говоря уже про то, что и по линии железной дороги везде были бы русские поселки; быть может, не было бы и многого из того, что случилось за последнее время на этой окраине»<sup>7</sup>.

Как человек, прекрасно и разносторонне образованный и великолепно знавший Дальний Восток, Гондатти понимал, что для развития края и освоения его природных богатств необходима развитая сеть транспортных коммуникаций. После окончания строительства КВЖД стало совершенно очевидным, что она не решила проблем российского Дальнего Востока, не создала необходимых условий для его развития. Завершение ее строительства лишь доказало, что необходимо срочно продолжать Великую Сибирскую магистраль и вести ее на российской территории вдоль границы с Китаем до Хабаровска.

«...Для заселения края, равно как и для удовлетворения других его многих нужд, необходимы средства сообщения как в пределах края, так и для соединения его с другими частями Империи, поэтому надо, как можно скорее, приступить к постройке Амурской железной дороги, к прокладке второй колеи Сибирской и Забайкальской железных дорог, иначе Амурская дорога будет иметь значение лишь местное, так как при теперешнем состоянии этих дорог они не будут в силах удовлетворять требования Дальнего Востока», — писал Н.Л. Гондатти<sup>8</sup>.

Назначенный в 1911 году на должность Приамурского генерал-губернатора, Н.Л. Гондатти приложил немало усилий и энергии для того, чтобы Уссурийская железная дорога соединилась наконец-то с Амурской дорогой, а через нее и с Забайкальской. При нем был сооружен и грандиозный, уникальный для того времени мост через Амур.

Китайско-Восточная железная дорога, соединившись с Транссибирской магистралью, имела большое значение в период Русско-японской войны, обеспечив подвоз продовольствия, военного имущества, а затем эвакуацию с театра военных действий десятков тысяч раненых.

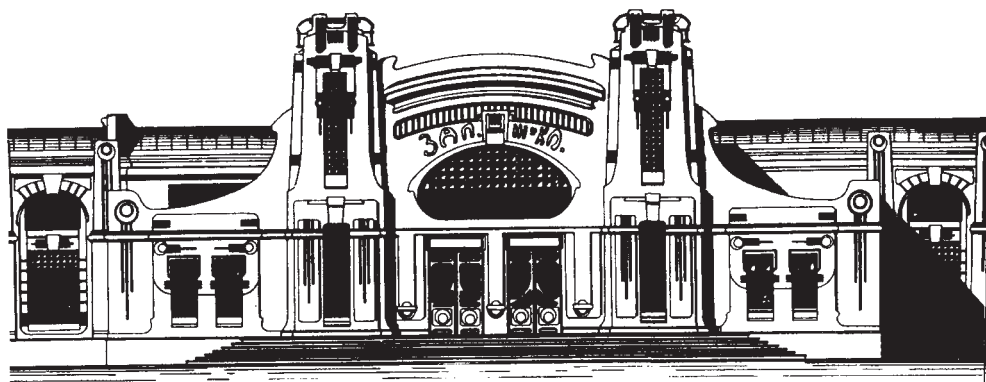


Вдоль дороги постепенно была создана развитая сеть центров, среди которых выделялись поселения городского типа. Среди них оказались и старинные, такие, как Цицикар, Муданьцзян, Чанчунь, Шэньян (Мукден). Большинство поселений, как прежних, так и новых, в 1930-е годы представляли собой «однообразную картину скученных построек, прорезаемых одной или несколькими центральными улицами, в промежутках между которыми располагается сеть мелких улочек, переулков и тупиков». Как правило, в центральной части китайских городов размещалась торговля. Лишь с конца 1920-х годов в центрах этих городов стали появляться капитальные постройки в европейском духе. Характерной чертой всех старинных маньчжурских поселений было то, что в городском строительстве отсутствовала строгая регламентация, и это «придавало большинству маньчжурских городов характер нестройного нагромождения построек разного рода»<sup>9</sup>.

Среди поселений заметно выделялись новые города, прежде всего Харбин и Дальний, а также подвергнувшиеся в 1930-е годы значительной реконструкции Шэньян и Чанчунь, переименованный в Синьцзинь и ставший столицей Маньчжоу-Го. Если Харбин и Дальний, строившиеся русскими инженерами, имели в своей структуре с самого начала градостроительную основу русских городов, то Синьцзинь и Шэньян лишь при реконструкции получили новую планировочную структуру европейского образца, и то лишь в центральной части.

Город Дальний, заложенный на выразительном рельефе, изрезанном многочисленными бухтами, заметно выделялся своими планировочными достоинствами среди всех поселений КВЖД, даже и среди новых городов в России он «только один был планирован и красиво, и интересно»<sup>10</sup>. Строительство города, начатое в 1896 году, уже через семь лет было в основном закончено.

*Фрагмент фасада  
железнодорожного вокзала  
в Харбине. Проект*





В дальнейшем, после передачи Японии по Портсмутскому соглашению, Дальний продолжал свое развитие по плану, разработанному русскими инженерами. Состоящий из трех частей (Административный городок, Европейский город, Китайский город) Дальний отражал характером планировки пеструю структуру своего населения. Хорошо оборудованный необходимыми средствами механизации, порт города принимал даже океанские корабли и по грузообороту вскоре занял второе место (после Шанхая) на всем континентальном побережье от Охотского до Южно-Китайского моря<sup>11</sup>. По количеству населения город также занимал второе место (после Мукдена) в Маньчжурии. Являясь конечным пунктом железнодорожной магистрали, Дальний стал не только крупным портом, но и мощным промышленным центром. Россия, затратив на строительство этого города 30 миллионов золотых рублей, потеряла его в 1905 году вместе с южной веткой дороги.

\* \* \*

Впрочем, у Китайско-Восточной железной дороги, у многих населенных пунктов, в том числе и города Дальнего, — своя судьба. А наш рассказ — о Харбине, его архитектуре и людях.



# Глава 2

*Старый Харбин*

*Пристань*

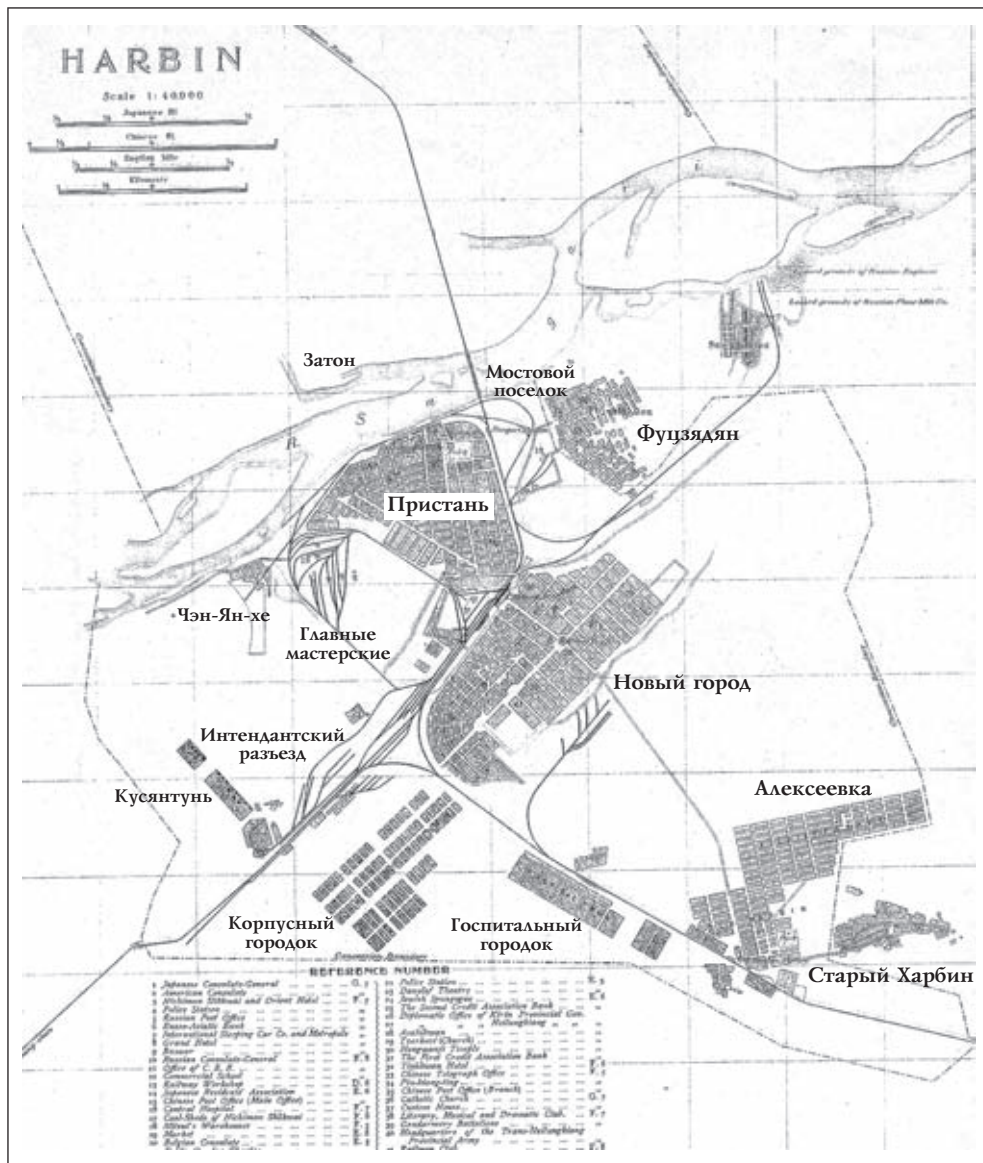
*Новый город*



## Районы и поселки Харбина

Название Харбин, касающееся выбранного для города места, было известно и ранее, еще до того, как сюда пришли изыскатели трассы. Например, оно упоминалось в 1864 году П.А. Кропоткиным, а затем спустя пять лет экспедицией Ржевина и Очередина. О существовании в местности Харбин винокуренного завода упоминал в 1872 году Барабаш, а в 1895 году — инженер Э.Э. Анерт<sup>1</sup>. В 1996 году китайский историк Ди Чэнхуй нашел документ, относящийся к 1864 году, в котором впервые упоминается слово «харбин», обозначающее «узкий остров», расположенный на противоположной стороне Сунгари, напротив пристани<sup>2</sup>.

Безлюдная пустынная местность, одиночные китайские фанзы и небольшие усадьбы, залитая водой местность с островками суши — вот что увидели перед собой члены экспедиции, первыми прибывшие на место, где предстояло обосноваться первостроителям Харбина. Поиски наиболее удобного участка для размещения основных сил первостроителей привели головную группу к заброшенному ханшинному (водочному) заводу, где находились более 30 построек фанзового типа. К тому же выбранное место оказалось незатапливаемым. Единственным неудобством была удаленность от причала, где находились все грузы, доставляемые по реке. Выбранный район с китайским



План Харбина с пригородами

названием Сян-Фан стал первым месторасположением города Сунгари (так первоначально назывался Харбин). Спустя немного времени, когда начнется строительство Нового города, вместо прежнего названия «город Сунгари» появится Старый Харбин, а само место, где обосновались первостроители, станет одним из районов Харбина.

Образование поселков и районов Харбина началось практически с самого его основания. Причал на берегу Сунгари, где разгружались баржи и пароходы, а также временный поселок на месте бывшего ханшинного завода

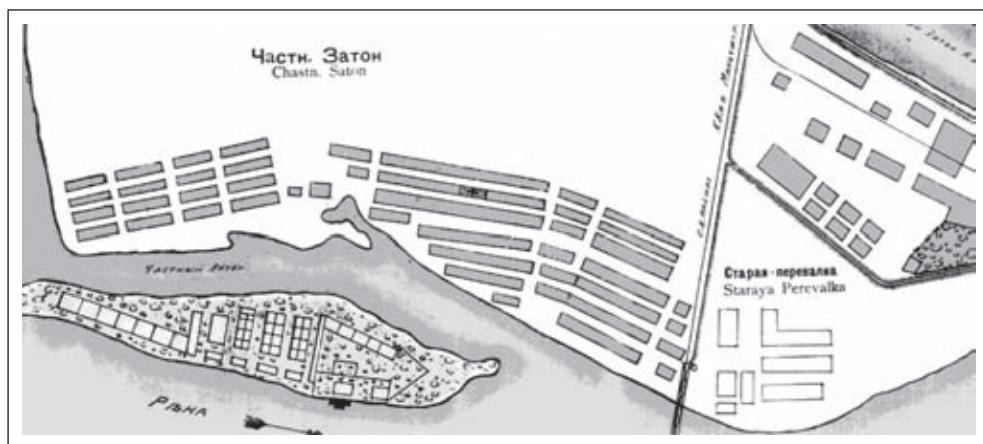


положили начало двум первым районам города, получившим названия Пристань и Старый Харбин.

Одним из самых крупных районов по численности населения стал участок на берегу Сунгари, где располагались пароходные причалы. Наибольшую активность в освоении прилегающей к пристани территории проявили первые коммерсанты, прибывшие вслед за строителями. В течение всего нескольких месяцев лета и осени 1898 года на берегу Сунгари и в Старом Харбине появилось много построек временного типа, без какого-либо комфорта. Несмотря на то что район Пристань во время подъема воды в Сунгари затапливался, купцы никак не хотели менять выбранное место — рядом находился причал, где складировались их товары. Ради такого удобства они готовы были терпеть дискомфорт, связанный с наводнениями, полагая, что в скором времени с ними будет покончено. Таким образом, район города, расположенный у пристани, получил одноименное название — Пристань.

Уже в первые годы существования Харбина одной из важных забот строителей стала защита территории от наводнений, поэтому сразу же были начаты работы по подсыпке береговой полосы, где одновременно стали возводить склады для прибывавших по реке материалов и оборудования. Река в первые годы была единственной транспортной артерией, что и предопределило появление и быстрое развитие на ее берегу одного из районов города. Для того чтобы склады с материалами и оборудованием не затапливало, была сделана обваловка всей территории с трех сторон. Землю, необходимую для устройства дамбы и обваловки, возили из района Чэнхэ, расположенного с западной стороны, выше по течению реки<sup>3</sup>.

Обосновавшись в Старом Харбине, первостроители прекрасно понимали, что центр города необходимо строить в другом месте. Для него выбрали самое возвышенное место, а строительство началось уже в первой половине 1899 года. Этот третий район получил название Новый город. В нем предполагалось разместить все административные учреждения, а также жилые дома для служащих. На должность руководителя строительства Нового города назначили гражданского инженера А.К. Левтеева. Он со своей командой инженеров и техников обосновался в небольшой китайской усадьбе, на территории будущего административного центра, и сразу же приступил к разбивке местности, а затем и к строительству. Первые дома появились в районе будущей Соборной площади, а вскоре и в других местах. Для Нового города был разработан генплан, по которому и осуществлялось строительство<sup>4</sup>.



План района Затон

Земляные работы в это же время стали проводиться и для устройства веток железной дороги. Самые разнообразные грузы, доставлявшиеся по реке, разгружались на правом берегу Сунгари, где было выбрано место для города. Уже в конце 1899 года, когда стали прибывать баржи с материалами и оборудованием для будущего моста через Сунгари, их решено было разгружать и складировать на другом берегу реки, где от Сунгари отходил узкий заливчик (затон). Название Казенный Затон получило место чуть ниже по реке, где должно было начинаться строительство левобережной части моста. Здесь складировались материалы и оборудование, здесь же поселились во временных бараках служащие и рабочие — строители моста. Рядом с временным поселком строителей, немного выше по течению, стали расселяться и переселенцы, а само это место получило название Частный Затон. В последующие годы, когда закончится строительство и моста, и всей дороги, здесь будут устроены дачи, левый берег станет излюбленным местом отдыха горожан. Однако начавшееся строительство моста было прервано в 1900 году вспыхнувшим в Китае боксерским восстанием, и Затон оказался незащищенным, поэтому всех рабочих поселка, а также оборудование и материалы пришлось спешно переправлять на правый берег.

В каждом из районов и поселков формировались свои группы населения, возводились соответствующие по функции сооружения и здания. После ликвидации боксерского восстания активизировалось строительство дороги и города, в связи с чем стали быстро возникать новые поселки на территории, отведенной под город и ограниченной полосой отчуждения. Возобновилось также строительство моста. На берегу Сунгари, на небольшом участке, отрезанном главной веткой дороги, ведущей к мосту, и полосой отчуждения, возник Мостовой поселок, где разместились контора



строителей моста, склады с материалами и оборудованием, казармы для рабочих. На базе этого поселка позднее получило развитие фабрично-заводской центр со складами, со своей сетью подъездных путей и пакгаузами<sup>5</sup>.

Ко времени строительства моста относится и образование китайского района Фудзядянь, расположившегося рядом с Мостовым поселком, но с внешней стороны полосы отчуждения. Компактный по своему плану и густонаселенный Фудзядянь всего через несколько лет после основания сравнялся по количеству населения со всем Харбином. Собственно, район этот в подчинение Управления КВЖД не входил и развивался без всякого плана, стихийно и более быстрыми темпами. Береговая и восточная стороны Фудзядяня были очерчены линией дамбы, а западная и южная его границы примыкали к полосе отчуждения. Западная половина Фудзядяня, как видно на плане, характерна более хаотичной планировкой и застройкой, а восточная выполнена в виде прямоугольной сетки на регулярной основе. Это более поздняя часть поселка, и здесь, видимо, при нарезке кварталов и разбивке улиц не обошлось без участия инженеров.

Поселки и городки возникали в Харбине один за другим в разных местах города. Первоначальное название

План Фудзядяня





города (Сунгари) было заменено уже в 1902 году, и в официальной переписке в употребление вошло новое название — Харбин — со следующими пригородами и поселками: Старый Харбин, Новый город, Пристань, Мостовой поселок и Затон. Как видим, уже через три года после основания в Харбине появилось несколько самостоятельных градостроительных образований, входящих в единое понятие «город Харбин»<sup>6</sup>.

Появление еще нескольких самостоятельных поселков в Харбине было связано с Русско-японской войной. Так, для временного расквартирования войск, прибывающих из России, к западу от Нового города за веткой железной дороги была отведена территория, получившая впоследствии название Корпусный городок. Здесь были сооружены полуземлянки для размещения 30 тысяч военнослужащих. После окончания войны, согласно статьям Портсмутского договора, все войска и имущество были передислоцированы в Хабаровск, а бывший военный городок стал заселяться жителями Харбина. В память о пребывании на этом месте корпусов российской армии поселок получил название Корпусный. Одновременно западнее от него, вдоль идущей во Владивосток ветки дороги раскинулся Госпитальный городок с постройками барачно-казарменного типа для госпиталя, в который привозили на излечение раненых с фронта Русско-японской войны. Поселок этот сохранил свое первоначальное название и после эвакуации госпиталя, а также и позднее, когда в прежних помещениях разместился медицинский персонал госпиталя охранной стражи КВЖД<sup>7</sup>.

Также для нужд войны недалеко от поселка Чэнхэ с северной стороны от железнодорожного вокзала появился поселок, в котором разместились чины Московского полка, входившего в состав действующей армии. Как и из Корпусного городка, военнослужащие Московского полка были эвакуированы в Россию, а за поселком, тоже заселенным после этого местными жителями, так и закрепилось название Московские казармы. Для обслуживания действующей армии в Харбине были отведены территории не только с целью размещения войск и госпиталя, но и для имущества и вооружения. Для этой цели были построены интендантские склады, пакгаузы, сделаны подъездные пути к ним. Появился, таким образом, целый район Интендантского разъезда, впоследствии разбитый на несколько фабрично-заводских участков. Дальнейшего развития это поселение не получило, за исключением нескольких промышленных предприятий на его территории<sup>8</sup>.



Разрозненные и удаленные друг от друга, городки и поселки не имели надежной и постоянной транспортной связи, поэтому уже в 1904–1905 годах в городе получил активное развитие извозный промысел. Решив сосредоточить всех лиц, занимавшихся извозом, в одном месте, Управление дороги выделило для их расселения небольшой свободный участок рядом со Старым Харбином, к северо-востоку от него. В это время наместником императора России на Дальнем Востоке был адмирал Алексеев. В честь него новый поселок и получил свое название — Алексеевка. Совсем скоро, правда, извозный промысел пошел на убыль, надобность в нем отпала, и жители Алексеевки оказались на отшибе, далеко от центра. По их просьбе в 1907 году руководство дороги отвело новую территорию для расселения, вернее — для переселения, ближе к Новому городу, с восточной стороны от района Модягоу. Здесь же стали отводить участки и китайцам. Границей двух городков (европейского и китайского) стала улица, получившая название Раздельная. Данная территория, которую в последующее время станут осваивать более активно, превратится в один из самых привлекательных «спальных» районов Харбина, с названием Модягоу<sup>9</sup>.

Западнее Интендантского разъезда и территории крупного кирпичного завода, недалеко от западной границы

*План Модягоу  
и Гондательевки*



Остроумов Б.В.

В 1921 г. поселок  
Чэн-Ян-Хэ переименован  
по просьбе жителей  
в Остроумовский городок



полосы отчуждения, разместился еще один район, в котором участки земли Управление дороги отдало в аренду китайским рабочим и служащим с близлежащих кирпичных заводов. Название Кусянтунь район получил по фамилии первого китайского поселенца из небольшой деревушки, которая здесь находилась раньше. Вытянутый вдоль небольшой речки Хэ-Дя-Гоу, притока Сунгари, район был разбит на прямоугольные, одинаковые по площади участки с взаимно перпендикулярными улицами. В северной части поселка разместилась вытянутой формы площадь, разделившая это небольшое поселение на две неравные части.

Рядом с территорией Главных мастерских, слева от ведущей к ним ветки железной дороги, длительное время оставалась свободной довольно большая площадь земли, откуда ее возили для подсыпки дамбы еще в первые годы после основания города. Этот свободный район Управление КВЖД решило использовать в 1910-е годы для расселения нуждающихся лиц. Часть территории, примыкающей непосредственно к Сунгарийскому городку, была отдана в арендное пользование на льготных условиях рабочим и служащим Главных мастерских. Раньше на этом месте существовал небольшой китайский хутор Чэн-Ян-Хэ

(Чэн-Ин-Хэ). Прежнее название бывшего китайского поселения закрепилось и за новым городком. Через 10 лет, в начале 1920-х годов, когда управляющим дороги стал Б.В. Остроумов, здесь были выстроены кирпичные дома, предназначенные для бесквартирных рабочих Главных мастерских. Новые жилые постройки располагались ниже поселка Чэн-Ян-Хэ, ближе к Сунгарийскому городку. Комплекс очередного поселения получил название Новый Чэн-Ян-Хэ, однако население стало его называть Остроумовским городком — в честь создателя. Название это закрепилось не только в обиходе, но и в официальных документах. Более того, когда население в Старом и Новом Чэн-Ян-Хэ заметно прибавилось, жители подняли вопрос о необходимости строительства для них храма. Идея, поддержанная Б.В. Остроумовым, вскоре обрела реальность, после чего название Остроумовский городок

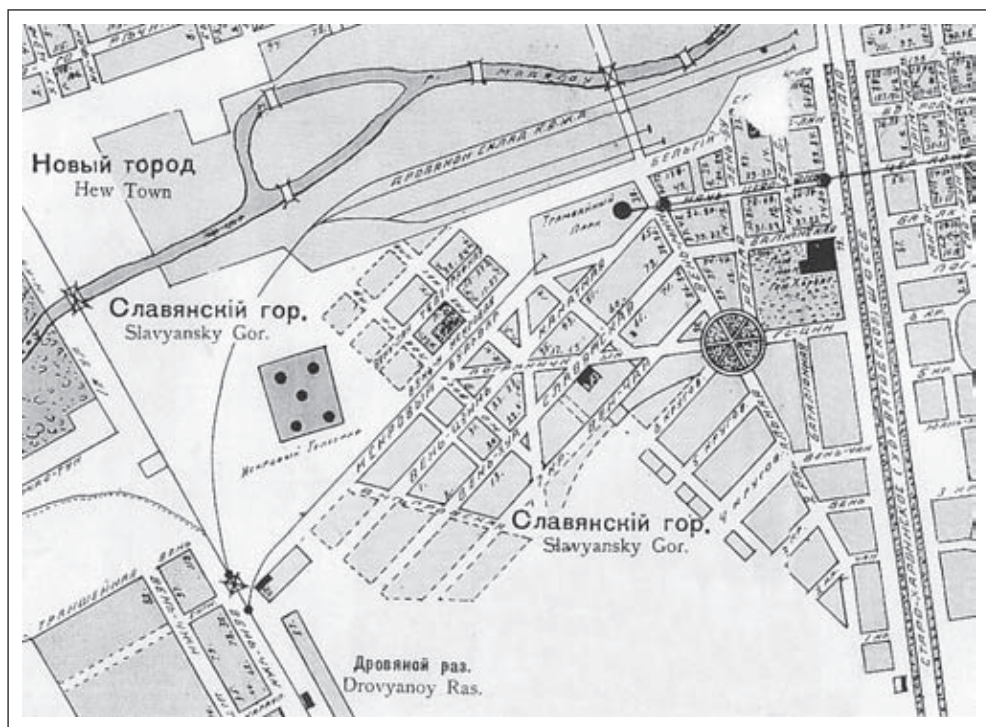




распространилось на оба поселка — Старый и Новый Чэн-Ян-Хэ. Правда, после 1924 года это название вышло из употребления, а осталось более простое — Чэнхэ, без слов «старый» и «новый». Северная часть поселка, прилегающая к берегу Сунгари, постоянно находилась под угрозой затопления, однако, несмотря на это, поселок разрастался<sup>10</sup>.

Под воздействием квартирного кризиса, который не прекращался довольно длительное время, Управление дороги изыскивало все новые и новые территории, отдавая их нуждающимся. Как правило, решения о раздаче участков принимались чаще всего на основании заявлений и просьб. В 1918—1919 годах в ответ на ходатайство служащих дороги Управление выделило в непосредственной близости с Корпусным городком еще некоторое количество участков, причем на них уже были построены саманные дома. Отдавая в аренду участки, Управление ставило условие об оплате в рассрочку на несколько лет построенных домов. Это очередное поселение жители стали называть Саманным городком<sup>11</sup>. Получая в аренду участки с готовыми домами, владельцы после выплаты их стоимости могли распоряжаться зданиями по своему усмотрению, в зависимости от срока аренды. Если аренда оказывалась долгосрочной, то пришедшие в ветхость дома перестраивали в более долговечных материалах, делали их просторными, чтобы сдавать свободные помещения в аренду и получать доход. Как правило, жители брали в аренду участки и строили на них жилые дома не столько для собственных нужд, сколько с целью получения дохода.

Любопытна история появления Сунгарийского городка. Начиная с 1919 года в Харбин хлынула волна беженцев, и квартирный кризис еще более обострился. Управление дороги не могло удовлетворить всех желающих, не имевших крова, поэтому люди стали самовольно (нахально) занимать участки в районе Пристани, на территории, прилегающей к ветке дороги, соединяющей станцию Харбин с Главными мастерскими. Оказавшийся здесь свободным участок был заболоченным и мало-пригодным для жилой застройки. Более того, на его территорию стекали дождевые и сточные воды от Нового города и от станции Харбин. Однако антисанитарные условия не остановили желающих поселиться на выбранном месте. Управление дороги не стало чинить серьезных препятствий, хотя запреты и были. Оно приняло инженерные меры по прокладке коллекторов, чтобы сточные воды здесь не задерживались. В короткое время были устроены деревянные подземные коллекторы трапециевидного сечения, проведенные вдоль нескольких



План Славянского городка

улиц, с выпуском вод в открытую канаву вдоль забора Главных мастерских и далее, в специальный бассейн, откуда воды сбрасывались уже в Сунгари. Поскольку поселение оказалось территориально связанным с рекой Сунгари, ему и дали соответствующее название — Сунгарийский городок. Правда, в народе за ним закрепилось более правдоподобное, хотя и нелицеприятное название — Нахаловка<sup>12</sup>.

Обострение кризиса в период наплыва в Харбин эмигрантов требовало новых мер по его снижению. Эту «головную боль» Управление дороги пыталось снять поиском и выделением новых территорий и участков для расселения. В 1922—1923 годах по инициативе Н.А. Гондатти, возглавлявшего в Управлении земельный отдел, была проведена конкурсная раздача (по жеребьевке) на льготных условиях земельных участков в двух новых районах — к востоку и западу от Модягоу. Среди желающих получить участки оказались и пенсионеры КВЖД. Разумеется, просьбы первостроителей Харбина и дороги Управление не могло оставить без внимания, и для них выделили к востоку от Модягоу несколько кварталов, ограниченных улицами Крестовоздвиженской, Борисовской, Львовской и Ильинским бульваром. Кварталы были прорезаны переулками на мелкие участки площадью 455 квадратных метров каждый и отданы в пользование нуждающимся



пенсионерам. В честь инициатора разрешения очередного квартирного кризиса Н.А. Гондатти поселок получил название Гондатьевка<sup>13</sup>.

В западной части от Модягоу, в треугольнике, ограниченном с севера рекой Модягоу, Старохарбинским шоссе с востока и железной дорогой с юго-западной стороны, образовался в это же время Славянский городок, получивший свое название по местоположению в нем детского приюта «Русский Дом». Воспитание и обучение в этом необычном учреждении базировалось на старорусских традициях и непременном почитании общеславянских идей<sup>14</sup>.

Территориальный рост Харбина требовал административного регулирования и «полицейского глаза», поэтому уже в 1904 году он был разделен на два санитарных участка, а спустя полгода — на четыре полицейских участка<sup>15</sup>. Управление КВЖД, ведавшее всеми делами в городе, в том числе и его застройкой, уже не могло справляться со все возникавшими новыми и новыми проблемами, поэтому в 1907 году встал вопрос о введении в Харбине городского самоуправления, а уже со следующего года начал функционировать городской совет. В основу проекта об этом органе управления было положено действовавшее в России Городовое положение 1902 года, которое частично изменили и переработали в соответствии с местными условиями и особенностями. Причем самоуправление было введено не во всех, а в наиболее крупных поселках Харбина.

Управление КВЖД, учреждая новые органы управления в Харбине, «имело в виду практику, как российскую, так и заграничную, указывавшую на то, что наибольшее процветание городов и поселков городского типа и наибольшее их торговое и промышленное развитие достигается при условии надлежащего благоустройства этих поселений путем заведывания таковыми со стороны местных органов самоуправления, то есть представителей самого заинтересованного населения, живущего в названных поселках»<sup>16</sup>. Собрание избирателей, проведенное в феврале 1908 года, избрало первый Харбинский горсовет во главе с председателем Е.Э. Бергом. Кроме председателя в совет вошли три выборных члена и два члена по назначению Управления дороги. Первому городскому совету предстояло решать такие важные проблемы, как благоустройство, пожарная и полицейская безопасность, санитарное состояние. Что касается застройки, то этой проблемой, кроме Общества КВЖД, стали заниматься гражданское управление и городской архитектор с подчиненными ему службами<sup>17</sup>.



Задачей горсовета стали не только организация благоустройства, контроль за строительством, но и, самое главное, поиск средств на благоустроительные работы. В первые же месяцы работы вышли в свет постановления о замощении улиц, тротуаров и содержании их в исправном состоянии. В 1912 году появилось решение о введении табличек на домах с указанием их номеров и названий улиц. Однодневная перепись, проведенная 24 февраля 1913 года, показала, что население Харбина составляет 63,1 тысячи человек, причем 53,4 тысячи харбинцев проживали в двух самых крупных районах — Пристань (32 тысячи) и Новый город (21,4 тысячи)<sup>18</sup>.

Анализируя проблему, связанную с источниками дохода, горсовет сделал упор на первоочередном строительстве «сооружений общепользных и доходных», от которых можно было иметь постоянный источник средств, сдавая их в аренду. Такими могли быть прежде всего торговые здания и доходные дома. До этого времени единственным источником дохода в городе были налоги. Общественное самоуправление и его горсовет прекрасно понимали, что бесконечно увеличивать налоговое бремя на население нельзя, поэтому первоочередным мероприятием стало строительство каменных торговых рядов. В 1910 году на участке Базарной площади, между улицами Водопроводной, Сквозной и Новогородней на Пристани были построены семь кирпичных корпусов, в которых в аренду сдавались 236 отдельных торговых секций. Спустя девять лет на Мостовой улице в этом же районе появился двухэтажный гостинный двор из кирпича и железобетона, а на Старопристанском базаре — два кирпичных торговых корпуса. Одно- и двухэтажные корпуса торговых рядов построили и в Новом городе, между улицами Новоторговой и Стрелковой. Упор на развитие торговых заведений себя оправдал, и в последующие годы городские власти продолжали развивать это строительство.

В развитии жилищного городского строительства большую роль играло частное домовладение. «Обращаясь к истории возникновения Харбина, мы можем ясно и отчетливо видеть, какую огромную роль сыграло в жизни города русское домовладение. Масса людей одновременно прибыла в местность совершенно пустынную и незастроенную. На месте нынешнего Харбина стояло несколько десятков китайских фанз, которые немедленно были заняты и приспособлены под канцелярии строительного управления, под квартиры старших агентов и офицерских чинов охраны. Перед прибывшими русскими людьми встал вопрос о неотложной необходимости строить сейчас же здания для проживания в них людей. Первая же зима



угрожала прибывшим людям непереносимыми бедствиями и страданиями, вследствие здешних лютых морозов»<sup>19</sup>. В первые годы земельные участки доставались владельцам скорее по символической цене, но строительство домов обходилось очень дорого из-за нехватки материалов — все они были привозными, причем доставляли их в большей степени из Америки и Западной Европы. В связи с этим построенные дома почти сразу же сдавались под квартиры, чтобы окупить расходы на их строительство. Несмотря на известные события 1900 года, а потом и депрессию, вызванную поражением России в Русско-японской войне, частное домостроительство в Харбине набирало силу.

Уже к концу первого десятилетия в Харбине появились грандиозные фабрично-заводские предприятия, солидные банки, роскошные магазины, здания общественного и учебного назначения, лечебные учреждения. Стремительное развитие города привело и к росту численности его населения. Наряду с этим в Харбине в течение длительного времени не уделяли должного внимания благоустройству. Плохие дороги, отсутствие надлежащего технического и санитарного надзора — эти проблемы стали для городских властей постоянной «головной болью». Некоторые обязанности по благоустройству стали возлагать на домовладельцев. Например, в 1904 году вышло постановление об устройстве за счет домовладельцев и квартиросъемщиков мостовых и тротуаров, содержании их в чистоте, а в следующем году новым постановлением домовладельцы и арендаторы обязывались производить освещение улиц и площадей, за их же счет ввели в конце года и институт ночных сторожей<sup>20</sup>.

Развитие частного домостроительства приводило к постоянным нарушениям строительных норм и правил, начиная от самовольного возведения построек и кончая пренебрежением установленными требованиями и нормами, касающимися строительных конструкций, и применения строительных материалов. На протяжении многих лет Харбинское общественное самоуправление и муниципалитет боролись с этими нарушениями в строительстве. Обычно при надзоре за осуществлением построек гражданское управление руководствовалось Строительным уставом и через своего архитектора контролировало городское строительство. При этом не все постройки общественного назначения находились в ведении управления. Самым сложным в градостроительной политике оказалось введение строительных правил — их разработка растянулась почти на семь лет. Впервые этот вопрос был внесен в Собрание уполномоченных 4 июня 1908 года и только 18 марта 1915 года правила увидели свет в виде постановления<sup>21</sup>.



Как показали практика и контрольные обследования построек, в процессе строительства наблюдалось множество нарушений. Наиболее характерными и типичными были нарушения строительных правил, прежде всего: отсутствие разрывов между отдельными зданиями и участками, несоблюдение размеров двора, недостаточная толщина наружных стен в каменных зданиях, уменьшение глубины заложения фундаментов<sup>22</sup>. Любопытно, что эти явления носили всеобщий характер. Так, с конца 1920-х годов строительный отдел городской управы в течение двух лет проводил обследование всех строений Харбина. В результате выяснилось, что 95 процентов всех построек имеют «вопиющие нарушения строительных правил»<sup>23</sup>. Принятые после этого управой неотложные карательные меры вылились в большинстве случаев в снос незаконно возведенных построек.

В период действия строительного отдела Харбинского горсовета (1908—1921) только в двух районах, Пристань и Новом городе, было утверждено более двух тысяч проектов построек для частных владельцев. Две трети всех строений составляли каменные дома, причем преобладали кирпичные двухэтажные здания. Следует также отметить, что из разрешенных к строительству объектов были осуществлены не более 77 процентов. Примерно с 1919 года, когда цены

*Дом Ягунова  
в Новом городе*





на земельные участки поднялись, здания высотой в три и более этажей стали преобладать<sup>24</sup>. Самыми высокими на Пристанях в начале 1920-х годов являлись торговый дом Мацууры, дома Гордона, Водянского, а в Новом городе — пятиэтажный доходный дом Ягунова, дом Мееровича, здание Общества маньчжурских мельниц и другие.

Строительство в разные годы то затухало, то активизировалось в зависимости от многих внешних факторов, например в связи с Русско-японской войной или Первой мировой. События в России после 1917 года и вызванная революцией и Гражданской войной массовая эмиграция населения также послужили мощным толчком к росту жилищного строительства в Харбине. Поднялся спрос и на торговые учреждения. Росту строительства способствовали и некоторые административно-юридические меры, в частности введение Управлением КВЖД с 1 января 1918 года льготного тарифа на провоз строительных материалов для Харбина (цокольный и бутовый камень, кирпич, песок, известь, лесные материалы и цемент).

Действие льготного тарифа контролировалось учреждениями, ведающими строительством в Харбине и имевшими возможность удостоверять использование ввозимых строительных материалов непосредственно на стройках, а не с целью извлечения прибыли путем их перепродажи по более высоким ценам. Каждый желающий ввозить материалы обязан был получить в городском общественном управлении специальное удостоверение на право пользования льготным тарифом. За весь период действия льготы (с 1 апреля 1918-го по 3 мая 1922 года) управой было выдано более 17 тысяч разрешений, а причиной отмены льготного тарифа послужило понижение с 1922 года всех тарифных ставок и доведение их до норм довоенного времени.

Таким образом, льготный тариф был поглощен новыми низкими ставками. Некоторые из них стали даже ниже ранее существовавших, например на лесоматериалы<sup>25</sup>. Однако, несмотря на введенные льготы, строительная горячка, охватившая Харбин в 1921 году, сменилась спадом, продолжавшимся три года. В конце концов спад сменился подъемом, и очередной строительный бум пришелся на 1928 год, который оказался рекордным для частного домостроительства. Только на Пристанях и в Новом городе за этот год были построены 200 кирпичных домов, а в следующем году за первые четыре месяца в строительный отдел управы поступило на утверждение более 150 проектов новых зданий, предполагаемых к строительству в тех же двух районах Харбина<sup>26</sup>.



Развитию, а затем и явному преобладанию каменного строительства в городе способствовало возведение в 1900 году крупного кирпичного завода взамен нескольких мелких с примитивной технологией, которые не могли удовлетворить ни требуемого качества, ни громадного спроса на этот наиболее популярный строительный материал. Строился завод по проекту инженера Кузнецова, который специально выезжал в Германию для изучения современной технологии кирпичного производства. Для изготовления качественного кирпича не ручным, а машинным способом были поставлены две гофмановские печи непрерывного действия. Производительность каждой из них составляла 20 тысяч штук кирпичей в сутки. Были также сооружены необходимые здания для машин и сушки кирпича, жилые постройки для рабочих. От станции Харбин к заводу протянулась железнодорожная ветка длиной около трех верст. Одна из гофмановских печей имела 16, а другая 18 камер общей площадью более 450 квадратных саженей. Две машины для изготовления (формовки) кирпича обеспечивали печам постоянную загрузку. Кроме гофмановских печей на заводе были устроены дополнительно 136 напольных печей (семь вместимостью на 110 тысяч и 129 вместимостью на 20 тысяч кирпичей)<sup>27</sup>. Проектная мощность завода составляла 12 миллионов кирпичей в год. Впоследствии оказалось, что изготовленный машинным способом сырец чутко реагирует на погодные изменения, поэтому наряду с машинным способом пришлось использовать и ручную формовку.

Уже в 1920-е годы в Харбине предпринимались активные попытки увеличения этажности в жилищном и общественном строительстве. Так, в 1923 году группой инженеров был разработан необычный по тем временам проект грандиозного десятиэтажного жилого дома с развитой сетью обслуживания и включавшего комфортабельную гостиницу на 500 номеров. По сути дела, это гигантское сооружение представляло собой «городок в одном доме». Проект был разработан инженерами в чисто американском духе, с размахом. Кроме гостиницы в доме размещались 600 квартир с количеством комнат от двух до семи. Из помещений общественного назначения в комплекс входили театр, кинозал на две тысячи мест, два концертных ресторана, 30 магазинов с открытой кафе-террасой, а также рефрижератор. Для обеспечения связью и электричеством в доме-комплексе предусматривалось оборудовать телефонную и электрическую станции, а также организовать почтовое отделение. Для детей планировалось устроить школу. По последнему слову медицинской техники была спроектирована и небольшая





больница со стационаром на 50 коек, хирургическим и рентгеновским кабинетами. В таком доме можно было проживать, получая все необходимое — работу, досуг, лечение, услуги почты и связи. Различные службы, начиная от прачечной и кондитерской, обеспечивали насущные потребности и нужды обитателей этого харбинского «небоскреба». В нем имелись также два больших бассейна для плавания, спроектированные по образцу мюнхенских бассейнов Мюллера, с душами, баней и электросветовыми ваннами. Для удобства жителей и доступности их во все обслуживающие учреждения и помещения из разных блоков дома-гиганта были сделаны подземные галереи, имелось большое количество лифтов. По размаху, качеству и степени обустроенности дом соответствовал новейшим стандартам, по которым строили в городах Западной Европы и Америки. Расчетная стоимость нового комплекса составляла 10 миллионов золотых рублей. Для осуществления этой грандиозной идеи предполагалось создать акционерное общество, устав которого был уже разработан.

Идеи подобного дома, нового не только для Харбина, имели распространение в архитектуре СССР послереволюционного периода, однако первый дом-коммуна, как известно, был построен в Москве лишь в 1926—1928 годах, хотя проекты таких комплексов выполнены еще в 1920 году архитекторами Н. Ладовским и В. Кринским. Откуда же возникла подобная идея у харбинских архитекторов в 1923 году? Оказывается, еще в 1914 году идею кооперативного дома-коммуны авторы проекта, а это были эмигрировавшие из России инженеры, разрабатывали для Хабаровска. Но тогда осуществлению их проекта помешала Первая мировая война, прервавшая связи с Германией, откуда предполагалось получать все необходимое оборудование для проектируемого дома<sup>28</sup>.

Примером подобного грандиозного замысла, но уже для административного учреждения, может служить проект строительства комплекса высших административных учреждений Особого района трех восточных провинций, разработанный в том же 1923 году китайскими инженерами. Авторы спроектировали здание в три-четыре этажа. Оно охватывало весь квартал по Лесной улице, между Участковой и Водопроводной улицами. Правда, подобных размеров здание в Харбине уже было построено, причем за 20 лет до этого, — Управление КВЖД. В новом здании-комплексе предполагалось сконцентрировать все высшие административные и судебные власти Особого района, включая канцелярию Главноначальствующего, суды и штабы, с тем чтобы облегчить работу по управлению краем<sup>29</sup>.

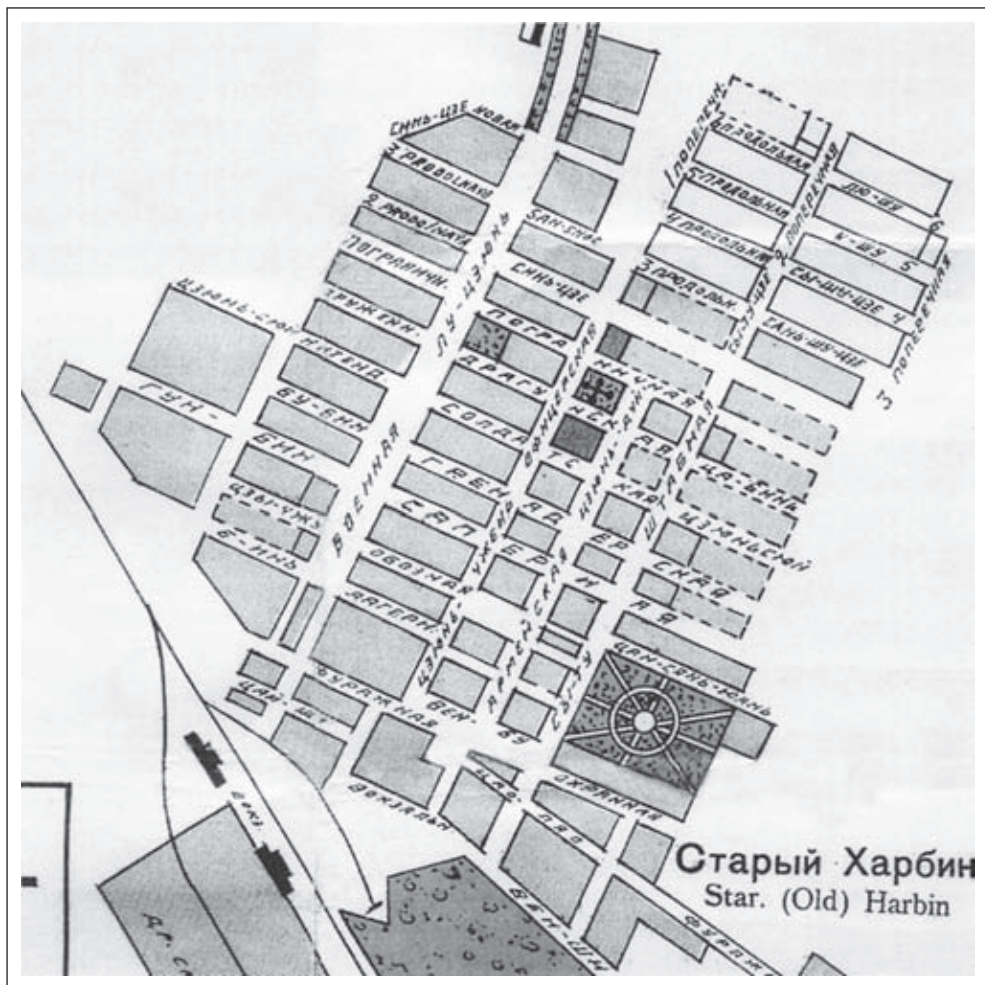


По данным муниципалитета, в середине 1930-х годов в Харбине насчитывалось 6 567 частных домовладений, из них русским принадлежало в Новом городе и на Пристанях 503 владения и 3 065 владений на окраинах и в пригородах. Все домовладения играли весомую роль в пополнении городского бюджета — арендаторы ежегодно приносили стабильный доход казне за аренду недвижимого имущества и земельных участков. В общей сумме сборов муниципальные налоги составляли две трети доходных статей Харбинского муниципалитета<sup>30</sup>. Наряду с заботой о сборе налогов и пополнении бюджета администрация города с конца 1920-х годов начинает уделять более серьезное внимание благоустройству Харбина и объединению его разрозненных районов и поселков. С 1929 года стали сдаваться под застройку оставшиеся к этому времени свободными территории и участки. Уже в 1930 году три больших по размерам каменных здания выросли на свободной территории в Модяоу между улицами Дачной и Брусилловской, которые получили свое продолжение. На свободном участке при соединении Сунгарийского и Большого проспектов, а также Речной улицы начато было строительство огромного каменного здания. Стали застраиваться ряд пустых участков за чуринскими магазинами в Новом городе и в Нахаловке, где огромная свободная и неблагоустроенная площадь в центре поселка прекратила свое существование. Пройдет еще несколько лет, и от прежних лоскутных районов и поселков Харбина не останется и следа.

## Старый Харбин

Чтобы попасть в этот первый район Харбина даже современным транспортом, требуется время. Можно лишь представить себе, как добирались жители Старого Харбина на Пристань или в Новый город в прежние годы, сколько времени они тратили каждодневно. Тем не менее современный Харбин так раздвинул свои границы, что и Старый Харбин уже трудно отыскать в огромном море сплошной застройки. Его можно узнать лишь по редким старинным каменным зданиям, все еще сохранившимся от 1920—1930-х годов XX века.

Территорию будущего Харбина детально обследовала изыскательская партия А.И. Шидловского зимой 1897—1898 годов, когда и было определено название будущего поселения — город Сунгари. Весной 1898 года, с открытием



План Старого Харбина

навигации по реке Сунгари, сюда планировалось перевести из Владивостока главную контору Управления строительством КВЖД. К ее прибытию необходимо было устроить хотя бы временное жилье и помещения для работы. С этой целью в феврале на выбранное место и отправилась экспедиция инженера Шидловского в составе нескольких техников, 20 рабочих, а также небольшого отряда охраны.

Участок для пионерного поселения находился в восьми верстах от берега Сунгари и выбранной пристани. Это обстоятельство объяснялось тем, что именно здесь, у ханшинного (водочного) завода, имелось наиболее крупное китайское селение, на базе которого можно было разместить экспедицию. Разоренный хунхузами ханшинный завод и 32 китайские фанзы (некоторые из них были даже кирпичными) более всего подходили для размещения Управления строительством. Вся территория



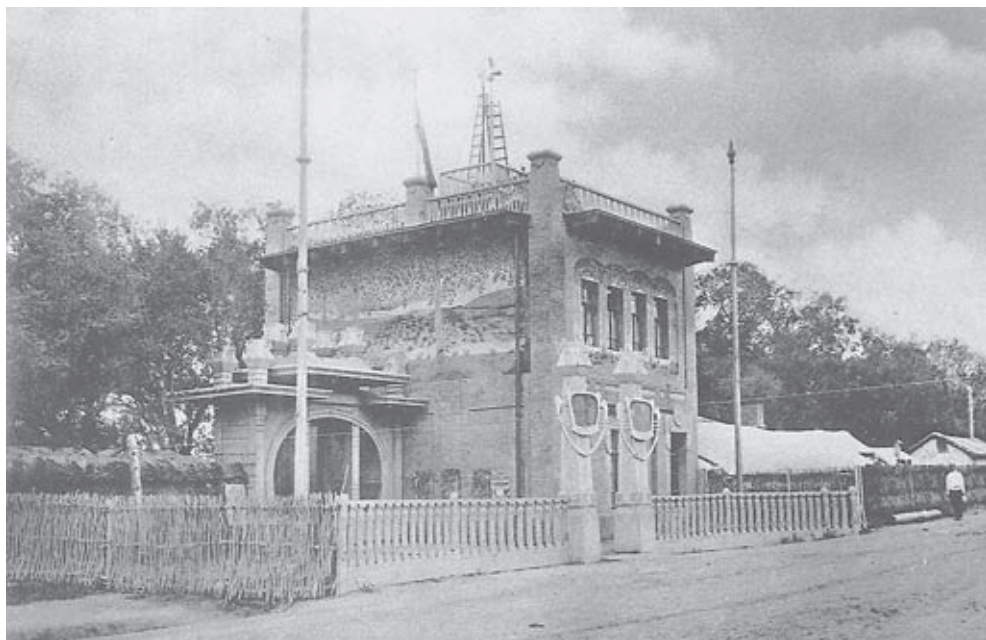
завода вместе с фанзами имела ограждение в виде стен с бойницами в них. Единственным неудобством была удаленность выбранного местечка Сян-Фан от пристани, тем более при отсутствии дорог.

На месте ханшинного завода прибывшие рабочие в течение нескольких дней приспособили бывшие китайские фанзы под жилье. Все постройки китайцы (владельцы завода и имения) продали железной дороге за 12 тысяч золотых рублей. Таким образом, служащие конторы Управления, прибывшие с первыми пароходами в середине мая 1898 года, могли устроиться на первое время в этих переоборудованных китайских фанзах. В них же обустроились и все прибывшие службы.

Харбин как место дислокации Управления строительством КВЖД был выбран не случайно. Пункт этот появился, во-первых, у места пересечения будущей магистрали с рекой Сунгари, единственной водной артерией, по которой доставлялись необходимые для строительства дороги материалы, механизмы и людские ресурсы, а, во-вторых, само место находилось почти в геометрическом центре будущей магистрали. Отсюда должны были отходить три ее ветки — на юг, к берегу Тихого океана (в порт Дальний), на запад (к станции Маньчжурия в Забайкалье) и на восток, в Приморье (к станции Пограничная). Как видим, на выбор места для Харбина оказали влияние прежде всего географические условия — едва ли не самый важный фактор, сыгравший впоследствии большую роль в экономическом развитии города.

С первыми пароходами и прибытием дополнительной рабочей силы стали возникать постройки и за пределами крепостной стены города Сунгари. В первую очередь возводились бараки — жилища для поселенцев и строителей. На берегу Сунгари, где образовалась пристань, разгружали и складировали материалы, продукты и оборудование, устраивали навесы и другие постройки временного характера. Летом и осенью 1898 года город Сунгари настолько расширился, что мог вместить несколько тысяч поселенцев, которые все прибывали и прибывали. Вслед за специалистами ехали их семьи, купцы и люди, желавшие подзаработать на новой грандиозной стройке, молва о которой прокатилась по всей матушке-России.

Ставший первым районом города, Старый Харбин активно развивался примерно в течение трех лет, однако во время боксерского восстания в 1900 году он был разграблен и сожжен, после чего темпы его роста заметно снизились. К этому времени в другом районе, Новом городе, был возведен целый ряд построек для нужд Общества КВЖД и Управления дороги, так что



административный центр города естественным образом переместился в Новый город.

Ну а первый район города очень скоро стал его дальней окраиной. Вся его первоначальная застройка состояла из временных сооружений, которые с годами перестраивались и заменялись новыми, более капитальными и долговечными. Еще до 1900 года здесь было начато строительство нескольких зданий, предназначенных для администрации дороги, — центр города в первоначальных замыслах предполагалось устроить в этом районе. В техническом отделе, находившемся в Старом Харбине, разрабатывались проекты для Нового города. Имелось здесь и несколько интересных построек, в частности усадебные дома главного инженера дороги и его заместителя. Именно в этом районе появился первый ресторан с европейским названием, который открыл обрусевший немец Кокель. Сюда приезжали покутить даже из Нового города.

*Первый ресторан  
Харбина*

Старый Харбин первостроители долго еще называли колыбелью города, и он действительно таковым был. Еще и 40 лет спустя здесь сохранялись старые здания, как память о тех далеких первых годах. На плане 1920-х годов можно видеть незатейливую, обычную прямоугольную планировку Старого Харбина с двумя десятками взаимно перпендикулярных улиц. По их названиям (Лагерная, Обозная, Солдатская, Гренадерская, Драгунская, Пограничная, Армейская, Офицерская, Военная и др.) район гораздо больше сходства имел с военным городком, нежели с административным



центром. На одном из участков, на пересечении улиц Офицерской и Пограничной, располагалась небольшая церковь в честь святителя Николая, построенная в стиле новгородской архитектуры и являвшаяся якобы копией одной из лагерных церквей Царского Села. В этом храме даже имелись иконы XVII—XVIII веков, пожертвованные жителями Старого Харбина.

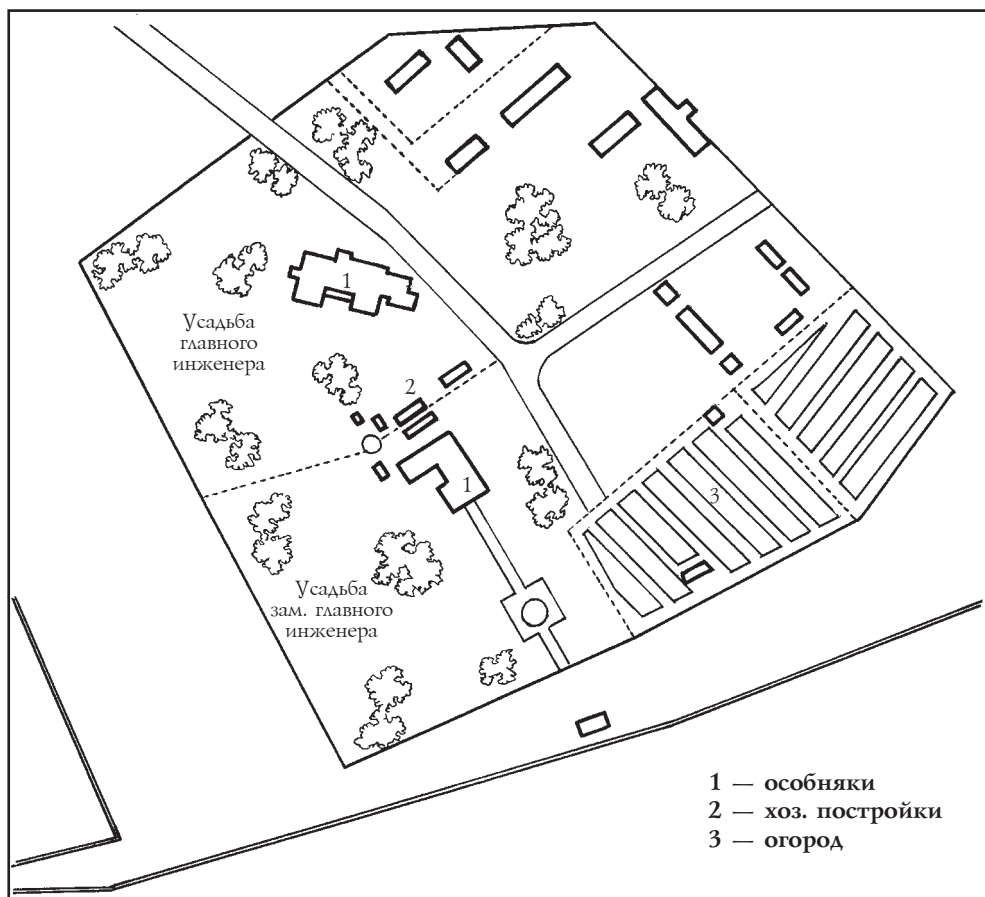
Как и в развитии всего Харбина, в строительстве его первого района следует отметить несколько периодов. Начальный продолжался примерно до Русско-японской войны, когда всеми работами по постройке руководили Югович и Игнациус. Затем наступило затишье, вся активность сосредоточилась в Новом городе и на Пристани, где широким фронтом развернулось частное домостроительство.

Следующий этап связан с деятельностью в городе генерала Д.Л. Хорвата, нового управляющего по эксплуатации дороги. Дмитрий Леонидович Хорват родился в городе Кременчуге в 1859 году в дворянской семье и связал свою карьеру с военной службой, окончив вначале инженерное училище, а затем академию. Как специалист по инженерному делу был направлен на строительство Закаспийской железной дороги. В возрасте 40 лет стал начальником Уссурийской железной дороги, а спустя четыре года вернулся опять в Среднюю Азию — начальником Закаспийской дороги. Оттуда его и командировали на КВЖД, назначив в 1903 году управляющим этой новой железнодорожной магистралью. Любопытно, что генерал поселился именно в Старом городе и каждодневно на своей двуколке, запряженной парой лошадей, утром и вечером преодолевал весь путь от дома в Управление и обратно. Он, как старый русский помещик, любил несуетную, размеренную жизнь. По вечерам его часто можно было видеть гуляющим, без всякой охраны, по пыльным улочкам Старого Харбина, как бы оглядывающим свои владения. По пути на работу, осматривая окрестности, он обдумывал планы, сравнивал, радовался новым постройкам, появлявшимся в городе как грибы после дождя.

Интересно, что Хорвату неоднократно предлагали построить новый, более роскошный особняк в Новом городе, но он наотрез отказывался. «Он знал что, живи он в Новом городе, его бы по всяким пустякам беспокоили бы в десять раз больше, чем в его старохарбинском отшельничестве. Конечно, он был связан телефоном с Управлением дороги, но телефон — это не то, что личный визит ретивого подчиненного. — Обойдется! Завтра буду в Управлении и все решу. Есть время подумать без стоящих над душой агентов. Есть время все обсудить и вникнуть в детали»<sup>31</sup>.



*Хорват  
Дмитрий Леонидович*



- 1 — особняки
- 2 — хоз. постройки
- 3 — огород

Район населен был в первые годы только русскими, и жили они очень дружно, открыто. Все знали друг друга и делали одно общее дело. В доме Хорвата часто устраивались обеды, балы и вечера, инициатором которых была жена генерала — Камилла Альбертовна. Здесь пели, устраивали выступления и сцены, музицировали и танцевали, а каждая артистическая знаменитость, приезжавшая в Харбин, один из вечеров непременно проводила в доме Хорватов. Душой общества на этих вечерах выступали хозяйка и веселый, остроумный доктор Ф.А. Ясинский, частым гостем здесь был и отец Камиллы Альбертовны — известный художник-акварелист А.Н. Бенуа. «В зимнее время в Старом Харбине устраивался каток, организовывалось катание с горки, очень любимое Дмитрием Леонидовичем. И нередко можно было видеть, как на спине генерала Хорвата, мчавшегося на салазках с ледяной горы, восседала хохочущая и визжащая детвора»<sup>32</sup>.

На плане Старого Харбина в южном углу можно увидеть прямоугольник парка с круглой площадью в центре и восемь радиальных аллей, расходящимися от нее.

*План усадьбы, где жил управляющий КВЖД Д.А. Хорват*



Парк занимал целый квартал в границах улиц Охранной, Штабной и Обозной. В те годы это был самый лучший парк во всем Харбине. Сам участок с особняками, в одном из которых поселился Д.А. Хорват, располагался несколько на отшибе от основного поселка, рядом с линией железной дороги, идущей на Владивосток. С западной стороны недалеко находилась территория материального склада, у забора которого долго еще ютились хаотично разбросанные старые военные бараки. С северо-западной стороны от усадьбы Хорвата на расстоянии 80 саженей стояли расположенные в линию здания охранной стражи (штаб округа, военное собрание, гауптвахта), а также пожарное депо, водокачка и другие строения. Кроме двух больших жилых особняков на усадебной территории размещались многочисленные хозяйственные постройки, было отведено место для небольшого огорода.

Жители Старого Харбина, как правило, имели собственное хозяйство, с коровами и лошадьми, свиньями и птицами, на огородах выращивали овощи. Сложности с добыванием корма для скота очень скоро привели к сокращению подсобных хозяйств, к тому же плохая дорога и отсутствие налаженной транспортной связи с Новым городом и Пристанью затрудняло жителям возможность отвозить на продажу излишки продукции своего хозяйства. Долгое время в районе не было и налаженной телефонной связи, поэтому вся связь в Старом Харбине осуществлялась записочками. Многие годы в этом удаленном от центра районе жители не имели и медицинской помощи. Только к началу 1940-х годов положение стало изменяться. С застройкой свободных территорий между городками и районами расстояние как бы сокращалось, а с появлением транспорта и улучшенных дорог Старый Харбин получил надежную связь с центром и другими районами.

В 1913 году, согласно переписи населения, в Старом Харбине проживало 2 559 человек. В последующие годы численность населения росла слабо, лишь после 1918 года, в связи с наплывом эмигрантов, она увеличилась, как, впрочем, и во всем Харбине.

Детальной планировки в Старом Харбине тоже долго не существовало. Большинство земельных участков находились в долгосрочной аренде, однако их владельцы еще много лет не возводили капитальных строений, поскольку постояльцев в этот удаленный от центра район найти было трудно. Определенным стимулом для развития Старого Харбина послужила идея создания Великого Харбина и связанная с ней перепланировка города, в результате которой в первую очередь стали застраиваться свободные





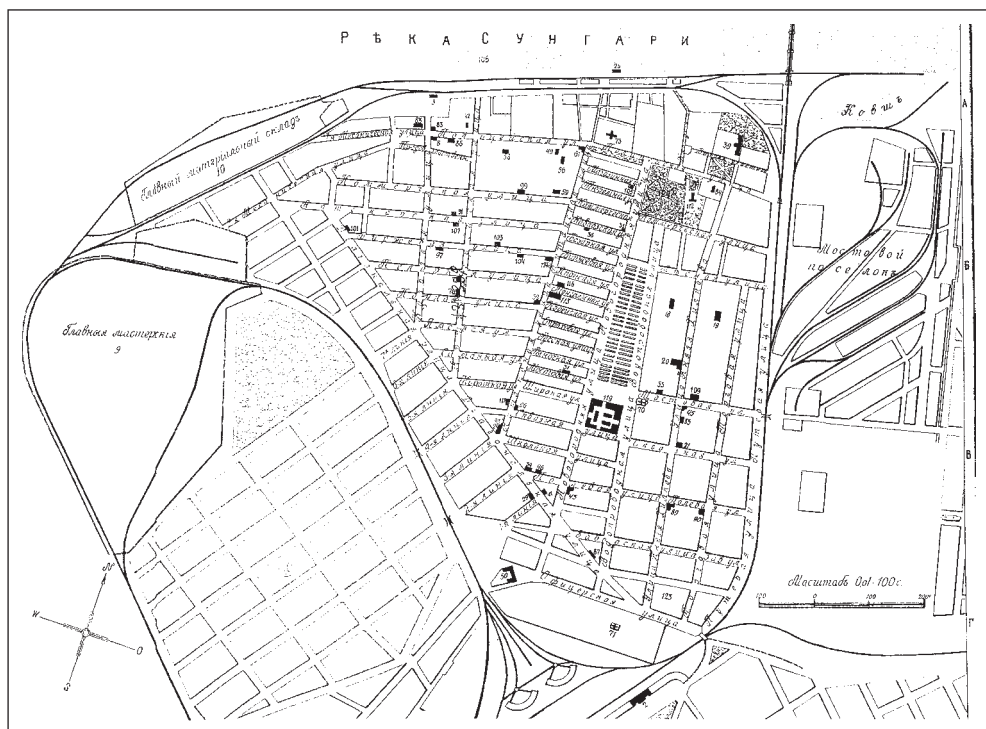
территории между отдельными районами и поселками. В конце 1930-х годов, с интенсивным строительством в районе Мюдяоу и застройкой пустых прилегающих территорий, прокладкой удобных дорог и соединением Старого Харбина с соседними районами, развитие этой части Харбина приобрело дополнительный импульс.

## Пристань

Если сегодня смотреть на центр этого района из окон высокой гостиницы у Софийской церкви, то группа высотных зданий, сконцентрированных на относительно небольшом участке, напоминает своим силуэтом и композицией Манхеттен. Самые высокие в Харбине современные здания, выделяющиеся в застройке не только Пристань, но и всего города, воспринимаются именно таким образом. О прежнем образе «русского города» сегодня напоминают лишь старинные здания, сохранившиеся в этом районе на главных его улицах. В них все те же гостиницы и торговые предприятия, офисы и учреждения, кинотеатры, рестораны и многочисленные кафе, которые узнаются по висящим у входов китайским фонарикам. Современные границы района Пристань значительно расширены за счет застройки пустых городских территорий и соединения отдельных поселков и городков.

*Современный вид  
района Пристань*





План района  
Пристань

Архитекторы и инженеры еще в начале XX века, когда Харбин только начинал активно строиться, при составлении планов дальнейшего развития города отдавали предпочтение расположенным на более высоких отметках территориям, а прибрежный район считали в этом отношении бесперспективным. Однако коммерсанты, невзирая на предупреждения специалистов, стали возводить склады, гостиницы, торговые дома и жилье именно здесь, поблизости от причалов, где разгружались баржи и пароходы с товарами. С неудобствами низкого рельефа они просто не считались.

Стихия особенно сильно напомнила о себе в 1932 году, когда практически весь район Пристань был затоплен разлившейся Сунгари. По улицам плавали на лодках, вода залила почти все дома. Наводнение нанесло огромный ущерб городу и его жителям. После этого оставалось одно — строить дамбу. Со временем ее возвели. Сегодня на набережной, протянувшейся на несколько километров вдоль берега Сунгари, стоит величественный монумент, возведенный в честь трудового подвига харбинцев, укротивших стихию природы. Монумент, увенчанный скульптурной группой, установлен в 1958 году. И теперь каждый вечер, особенно в выходные и праздничные дни, тысячи харбинцев идут к столь памятному для них месту,



чтобы насладиться переливами светоцветомузыкального фонтана, устроенного у подножия монумента.

Район Пристани застраивался в большей степени частными домовладельцами, предпринимателями. Он стал главным финансово-экономическим и торговым центром Харбина. Старинные фотографии сохранили для нас облик улиц Пристани на разных этапах ее развития. Раскладывая фотографии в хронологическом порядке, можно наглядно проследить рост города, изменение его архитектурного облика. Документальные «свидетели эпохи» показывают, как деревянные дома заменяются каменными, как вместо малоэтажной застройки появляются многоэтажные, более монументальные и привлекательные в архитектурно-художественном отношении. Имея территориальные ограничения, Пристанский район стал самым густонаселенным. Раньше, чем в других районах, здесь произошло повышение этажности как при строительстве новых, так и при реконструкции старых зданий.

Несколько первых десятилетий в Харбине (в том числе и на Пристани) было много лачуг, так называемых «фаршированных» домов, имеющих мало общего с настоящей архитектурой, но постепенно облик его стал меняться, особенно с конца 1920-х годов и в большей степени в 1930-е годы, когда улицы стали застраиваться представительными «стильными» зданиями. Именно в эти годы была убрана 2-я линия, а «на стыке ее с Китайской и Диагональной улицами величественно раскинулась огромная площадь Да-Тун»<sup>33</sup>. В эту площадь и вливается

*Вид на центральную  
часть Пристани  
в 1930-е гг.*





главная артерия района — Китайская улица (ныне Центральная). Чтобы сделать улицу более привлекательной, все низкие участки, примыкавшие к ней, были осушены, благоустроены и застроены.

На плане 1916 года с изображением Харбина-Пристаней улица Китайская занимает центральное положение. Она является главной магистралью, связывающей северную и южную части района. Рассматривая этот давний план, можно заметить, что с восточной стороны к Китайской примыкало огромное количество улиц, названия которых наводят на размышления (Магазинная, Тюремная, Коммерческая, Кавказская, Базарная, Биржевая, Японская, Монгольская, Страховая, Русская, Рыночная, Мостовая, Широкая, Сквозная и Школьная). Раньше они на петербургский манер назывались линиями и имели порядковую нумерацию. Некоторые из них исчезли, но планировочная сетка района сохранилась до сих пор почти без изменений. Китайская улица и сегодня, правда, уже в новом своем качестве, продолжает выполнять роль главной планировочной и композиционной доминанты района Пристаней, хотя автомобильное движение по ней запрещено.

Одно за другим поднимались на центральных улицах Пристаней новые здания комфортабельных гостиниц и банков, театров и торговых фирм. Только за 1921 год в районе были построены 139 новых каменных домов, из которых 28 имели в высоту три и более этажей<sup>34</sup>. В 1925 году под наблюдением инженера-архитектора Хауард-Форда подрядчик Л.С. Сафарьянц закончил строительство на улице Мостовой нового здания международной банковской корпорации, вызвавшего среди специалистов неоднозначные отзывы своей необычной архитектурой. Дело в том, что новое здание (пристройка) сильно отличалось в стилевом отношении от ранее существовавшего здания банка. Как отмечалось в местной прессе, «эта разница вызвана тем, что только около трети нового здания занято банком для увеличения необходимого ему зала, а остальная часть отдана под контору и склад частной фирме, ничем не связанной с ним. Это подчеркнуто так, чтобы в то же время здания не слишком расходились в стиле. Простотой фасада, отсутствием украшений, исключая двойные ионические колонны и массивные карнизы, новое здание производит солидное впечатление среди наиболее выдающихся построек в городе»<sup>35</sup>.

Постепенно застраиваясь, улица Китайская все более приобретала вид самой фешенебельной, нарядной и обустроенной улицы не только в Пристанском районе, но и во всем городе. Она всегда была многолюдной, с огромным количеством магазинов. По этой причине уже в 1926 году



полицейское управление издало специальное постановление о запрете прохождения по Китайской улице похоронных и свадебных процессий, нарушающих и задерживающих движение по ней. При этом оговаривалось — когда процессии выходят из домов, расположенных на этой улице, то проходить они по ней должны не более одного квартала, затем сворачивать на одну из поперечных улиц и далее следовать нужным маршрутом.

*Улица Китайская  
в разные годы своего  
обустройства*



1900-е гг.



1910-е гг.



1920-е гг.



В 1929 году на Пристани были проведены большие благоустроительные работы по замощению целого ряда улиц, а в конце марта начато строительство крупного торгового комплекса в квартале между улицами Сквозная—Полевая и Новгородняя—Водопроводная. О масштабах строительства красноречиво говорит стоимость объекта, составившая один миллион долларов. По своим размерам новое торговое здание должно было стать самым крупным в Харбине того времени.

В конце улицы Водопроводной, недалеко от городского парка, в том же году началось строительство четырех крупных жилых домов для городских служащих. Вслед за жилыми домами рядом с ними планировалось возвести роскошный двухэтажный ресторан «стильной архитектуры».

Проектом предусматривалось проведение к ресторану обсаженной деревьями аллеи от Лесной улицы. Ресторан был рассчитан на европейскую и китайскую кухни. Специальное место в нем в виде раковины отводилось для оркестра. Правда, по каким-то причинам строительный отдел городской управы в следующем году спешно приступил к переделке проекта ресторана. Может быть, этих изменений потребовал предприниматель, который согласился профинансировать

строительство, с тем чтобы затем в течение оговоренного условиями контракта срока не платить за него арендную плату. Главным фасадом ресторан в новом его варианте выходил на Новгороднюю улицу, а место для него было выбрано на участке, ранее принадлежавшем Коммерческому собранию. Городской архитектор В.А. Рассушин выполнил проект ресторана в древнекитайском стиле, однако по планировке, конструкциям и техническому оснащению здание отвечало всем современным требованиям и достижениям<sup>36</sup>.

Средств на благоустройство всей территории города постоянно не хватало, поэтому в первую очередь обустроивались официальные части районов и поселков, где размещались учреждения и всевозможные конторы. Контраст, таким образом, был характерной чертой Харбина. Рядом с асфальтированной улицей можно было попасть в непролазную грязь, а

Центральная улица  
Пристани сегодня





по соседству с новыми, фешенебельными постройками там и сям можно было увидеть полуразвалившиеся лачуги и «фаршированные» бараки. Так было на протяжении многих лет. Лишь в конце 1930-х годов ощутимо стали проявляться изменения, город принимал более привлекательный, эстетически выразительный вид. Взамен лачуг все больше и больше строилось красивых зданий, благоустроенными становились целые кварталы.

С самого основания Харбина и до настоящего времени улица Китайская на Пристани не потеряла своего центрального значения. Сегодня ее называют почему-то Дерибасовской, как в Одессе. Именно под таким названием о ней рассказывают российские «челноки» и туристы, возвращающиеся на родину из этого города. Единственная подобного рода улица в многомиллионном Харбине стала едва ли не главным центром притяжения для населения города и многочисленных туристов из других стран и городов Китая, наводняющих летом Харбин, своеобразным харбинским Арбатом. Чем же привлекает улица? Во-первых, она легко преодолевается пешком — ее длина от улицы Диагональной, где она начинается, до набережной составляет 1 450 метров. Во-вторых, она насыщена памятниками архитектуры, и в-третьих, здесь присутствует целостная историческая среда, наполненная всеми сопутствующими ей атрибутами. Упираясь в набережную реки Сунгари, улица заканчивается просторной площадью с памятником. Почти на всем своем протяжении она вымощена гранитной брусчаткой. Работы эти выполнены были около 80 лет назад — в 1924 году, и до сих пор мощение находится в прекрасном состоянии.

Если идти от набережной вдоль улицы, то по левую руку на весь первый квартал, до улицы Полицейской, протянулось симпатичное здание комфортабельной гостиницы «Глория», а справа — магазины, кафе, ресторанчики и торговые лавки с сувенирами и услугами. Пройдя оживленный перекресток (пересечение с улицей Полицейской), мы оказываемся в наиболее привлекательной части пешеходной улицы. Здесь банковские учреждения, гостиницы, магазины, рестораны, крупный торговый центр. Прямо на улице во многих местах поставлены под зонтиками столики, за которыми сидят харбинцы и гости города. Архитектура улицы интересна, разнообразна и привлекательна, и немудрено, что порой невольно ловишь себя на мысли, будто попал в музей под открытым небом. И еще одно важное ощущение — архитектура улицы настолько европейская, что просто забываешь, где находишься. И если бы не обилие вывесок и рекламы с



*Улица Китайская очень популярна у харбинцев и гостей города*





иероглифами на зданиях да китайцев на улицах, то было бы полное ощущение, будто находишься в каком-то городе старой матушки-Европы.

Было бы неправильным думать и считать, что харбинский Арбат создан в течение нескольких последних лет. Преобразование улицы началось давно, с того самого 1924 года, когда было выполнено ее замощение брусчаткой. И если в ранние годы своего существования Харбин поражал наличием лачуг, хижин, плохих необустроенных дорог и улиц, то сегодня он поражает нас контрастом старого и нового, благоустроенности и активной, обновляющей деятельности. А началось это обновление в 1930-е годы, когда «город стал принимать более нарядный вид; жалкие хижины стали уступать место величественным и красивым зданиям, болотные топи — сменяться благоустроенными кварталами».

После нескольких дней пребывания в 1998 году в Харбине, а жить пришлось в «Глории», на этой самой улице, у меня создалось ощущение, что нахожусь в театре. Китайская — это улица-театр, где смена декораций происходит постоянно. Она меняется в зависимости от освещения и погоды, от количества людей на ней, она совершенно разная утром, днем, вечером и ночью при электрическом освещении и обилии световой рекламы, когда здесь появляются импровизированные театральные или музыкальные группы. Она все время движется, бурлит, живет наполненной смыслом жизнью. И она всегда чистая. На ней более всего сохранилось памятников архитектуры, представляющих историко-культурную ценность и взятых государством под охрану, да и сама улица как градостроительная достопримечательность тоже включена в перечень охраняемых памятников.

Улица Китайская продолжает свою жизнь уже в новом качестве и все так же остается притягательной и интересной не только для туристов и гостей, но прежде всего для своих горожан.

## Новый город

Располагаясь в самой возвышенной центральной части Харбина, Новый город стал главным районом поселения, центром административной, культурной, экономической и просветительской жизни. Функции района были довольно многообразными, здесь размещались все главные учреждения КВЖД, осуществлявшего его застройку официальными зданиями. Ориентированный на международные связи,

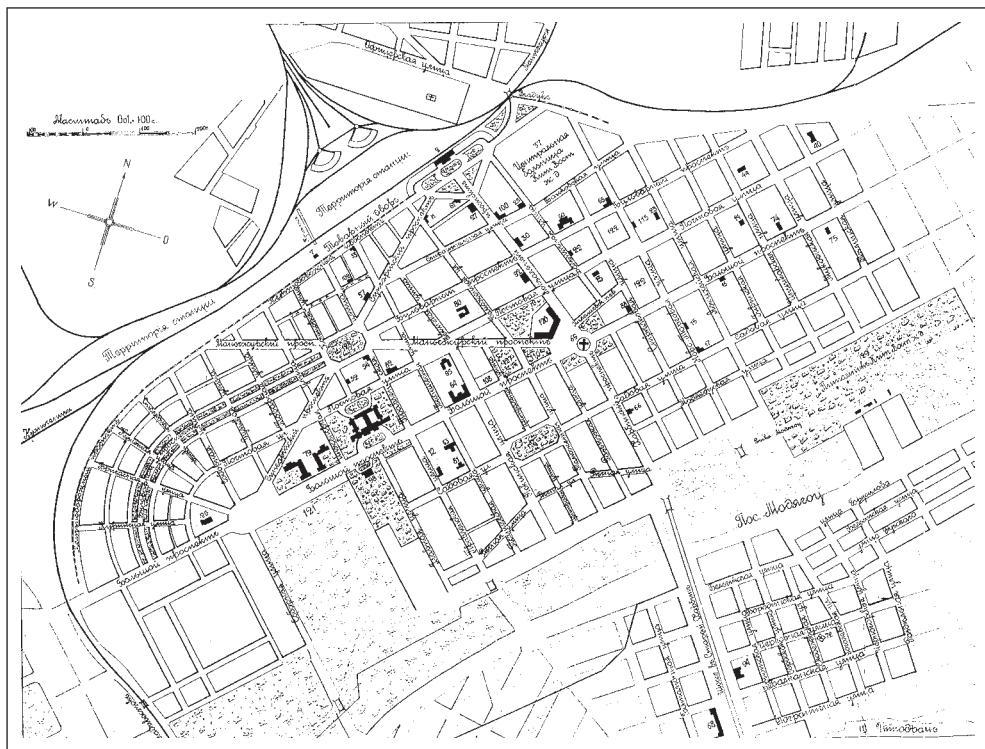


город Харбин, а с ним и Новый город, обладал развитой инфраструктурой для обеспечения самых различных запросов иностранцев. Здесь, в Новом городе, размещались почти все иностранные фирмы и консульства.

В отличие от районов Пристань и Старый Харбин, для Нового города был разработан более детальный планировочный проект, с разбивкой всей территории на кварталы, а последних — на мелкие участки, с «посадкой» на них строений разного типа — жилых и хозяйственных. В архиве Санкт-Петербурга (РГИА) хранится альбом, в котором можно найти и проектный план Нового города, во всех подробностях проработанный уже в первые годы строительства Харбина.

Территория Нового города в виде прямоугольника размером четыре на полторы версты была разделена на две части — административную и торговую, причем административная часть почти в три раза превышала по площади торговую. Условной разделительной чертой этих двух зон служила Новоторговая улица, к юго-западу от которой простиралась административная часть, а к северо-востоку — торговая. Естественной границей Нового города с юго-восточной стороны служила речка Модягоу, с северо-западной и юго-западной — линии железной дороги, а с северо-восточной — граница полосы отчуждения, к которой и примыкала торговая часть этого района.

Всеми строительными работами в Новом городе вначале руководил гражданский инженер А.К. Левтеев, который уже весной 1899 года перенес свою контору из Старого Харбина в Новый город, на его окраину, где несколькими годами позднее появится район Модягоу. Разбивка территории, постройка временных сооружений, организация строительных работ — всем этим Левтеев занимался до начала 1901 года, когда оставил работу в Харбине и выехал в Порт-Артур. После него строительные работы в Новом городе осуществлял некоторое время инженер Л.О. Чайковский, а потом их возглавил гражданский инженер И.И. Обломиевский, фактически ставший первым строителем этого района Харбина<sup>37</sup>. В книге «Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги» отмечалось, что «несмотря на некоторые недочеты, может быть, на неполную приспособленность зданий дороги к суровому климату, многое было сделано в целях предоставления служащим всех степеней возможного комфорта. Строились преимущественно одноэтажные дома, нередко особняки, со службами, дворами, палисадниками, ледниками, сараями, отдельными летними кухнями и т.п.; при большинстве квартир имелись и имеются



веранды и другие удобства. Наличие таких жилищ сильно скрашивала для русских агентов с первых же дней пребывания в угрюмой Маньчжурии и для многих сама по себе служила приманкой»<sup>38</sup>.

Дома для служащих располагались в кварталах, прилегающих к Управлению дороги, Железнодорожному собранию, по улицам Садовой, Речной, Разъезжей, Таможенной, Центральной, Пекинской, Технической, Правленской и частично вдоль Большого проспекта. Три из этих кварталов с застройкой особняками начала 1900-х годов находятся в настоящее время под охраной правительства Харбина как ценные градостроительные элементы планировочной структуры города.

Планировка Нового города отличалась проработанностью, логичностью и высокой степенью детализации. В юго-западной части административной зоны Нового города преобладала частная коттеджная застройка с садами и небольшими огородами. Для застройки были разработаны несколько десятков типов домов разной площади и планировки. Среди них немало было и двухэтажных коттеджей, в большинстве из них были предусмотрены даже зимние сады. Кроме того, при каждом доме вдоль улицы Садовой имелись небольшие садовые участки, отчего

*План Нового города*



*Московские торговые ряды* улица и получила соответствующее название. На самой же Садовой, при пересечении ее с Центральной, был разбит сквер длиной в два квартала, с круглой клумбой в центре. Весь район особняков вокруг сквера представлял собой настоящий сад-город в миниатюре.

Поскольку до 1901 года отдела землепользования еще не существовало, то немало участков было роздано по низким ценам и даже безвозмездно. Однако это касалось окраинных территорий. В центре же большинство построек принадлежало дороге, которая, по сути дела, и являлась самым крупным домовладельцем. Дорога всем своим служащим (агентам) помимо выдачи жалованья выделяла казенные квартиры<sup>39</sup>.

В первые два-три года никому и в голову не приходило, что спрос на землю так быстро поднимется, особенно в Новом городе, удобном во многих отношениях. Краткий период после боксерского восстания и до Русско-японской войны оказался очень показательным для развития частного домостроения и предпринимательства.

Для размещения зданий административного назначения в Новом городе были выделены главные улицы — Большой, Вокзальный и Бульварный проспекты. На относительно небольшом отрезке Большого проспекта между двумя площадями, в границах между Харбинским проспектом и вновь запроектированной Соборной улицей, вскоре поднялись самые крупные комплексы — здание Московских торговых рядов (впоследствии музей), штаб Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи, Управление КВЖД, Железнодорожное собрание,



коммерческие училища (мужское и женское). Кроме того, здесь же были построены и несколько шикарных двухэтажных особняков с шатровыми завершениями, которые вместе с островерхим Свято-Николаевским собором составляли неповторимую панораму этой части Харбина.

Возведение крупных комплексов в новом районе началось уже в 1902 году, когда строительные леса поднялись на площадках будущих зданий Управления дороги, железнодорожного вокзала и Русско-Китайского банка, а вслед за ними — большой по размерам железнодорожной гостиницы. В это же время строились и роскошные особняки для руководителей дороги, начальников отделов и других высших чиновников. Ход строительства фиксировался на фотографиях. Эти снимки столетней давности можно увидеть и сегодня — они сохранились в архивах и некоторых публикациях того времени.

Особенно интенсивное строительство велось в первые годы на Вокзальном и Большом проспектах. В архитектуре новых зданий преобладал стиль модерн, ставший для молодого Харбина ведущим на протяжении первых двух десятилетий. Его характерные черты наблюдаются практически во всех крупных харбинских постройках начала XX века, и особенно в коттеджах. Более того, особняки в Новом городе получали особый колорит благодаря применению в отделке некоторых местных материалов, например черепицы. Как правило, на стыке скатов таких черепичных крыш сплошь и рядом можно было встретить китайских драконов вместо традиционных в русских жилых постройках коньков.

*Штаб Заамурского округа  
Отдельного корпуса  
пограничной стражи*





*Панорама Вокзального проспекта.*

*Справа на переднем плане здание Русско-Китайского банка, далее —*

*Гарнизонное собрание (гостиница).*

*На дальнем плане — вокзал*

Китайский колорит большинства зданий был связан еще и с тем, что квалифицированных рабочих из России не хватало, поэтому при строительстве широко использовалось местное население, совершенно не знакомое с работами «по возведению зданий европейского типа»<sup>40</sup>.

По оси района протянулся Вокзальный проспект, поднимавшийся по рельефу от просторной, полуциркульной в плане привокзальной площади. По левой стороне проспекта, при пересечении его со Строительной улицей, в 1904 году появилось Г-образное в плане здание гостиницы, а годом раньше на противоположной стороне Строительной улицы — здание Русско-Китайского банка. Вдоль проспекта от здания банка открывался прекрасный вид застройки привокзальной части Нового города. Не менее величественной выглядела и перспектива этого проспекта от вокзала. Почти весь участок от привокзального сквера до гостиницы, в границах Больничной и Банковской (продолжение Строительной) улиц в течение нескольких лет был застроен многочисленными корпусами центральной больницы, начало которой было положено еще А.К. Левтеевым. Впоследствии больница претерпела капитальную модернизацию, однако некоторые из первых ее корпусов еще сохранились до настоящего времени.

С одной стороны Вокзальный проспект замыкался зданием вокзала, а с другой — величественным Свято-Николаевским собором, стоявшим в центре круглой площади. Здесь, при пересечении с Большим проспектом, Вокзальный проспект немного изгибался в сторону и далее переходил в Харбинский проспект (ныне проспект Красной Армии), протянувшийся до Старого Харбина.

Зримые очертания будущего города просматривались достаточно ясно уже в 1902 году, когда КВЖД и город Харбин посетил с инспекторской проверкой министр финансов России С.Ю. Витте. В своем отчетном докладе он, в частности, отметил: «Благодаря своему исключительно выгодному положению Харбин быстро разовьется в крупный торго-



промышленный центр, явится большим русским городом в самом сердце Маньчжурии и будет иметь выдающееся значение в деле упрочения нашего экономического, а вместе с тем и политического преобладания в этой стране»<sup>41</sup>. Сами строители и первые жители города видели и понимали, как быстро Харбин «становится на ногу крупных городов Европы и Америки, приобретая свойственный последним лихорадочный темп жизни»<sup>42</sup>.

Выше уже отмечалось, что Новый город раскинулся на самой возвышенной части Харбина, и это обстоятельство сыграло существенную роль в том, что район стал центром всего города — географическим, административным и общественно-культурным. Стремительный рост Нового города через несколько лет выявил и некоторые недочеты разработанной планировки, в частности недостаточную ширину отдельных улиц, так что в период реконструкции 1930-х годов их пришлось расширять.

Рядом с жизнью как неперменный ее спутник ходит смерть. Поэтому в любом городе обязательным элементом градостроительной структуры являются кладбища. Вначале они возникали рядом с храмами, а затем, с ростом населения и городской территории, для них стали выделять особые места на окраинах поселений. И Харбин в этом плане не исключение. Новый город с самого начала своего существования стал также последним пристанищем для первостроителей Харбина. Первое кладбище, очень скоро оказавшееся в центре города, получило название Старое кладбище после того, как в конце Большого проспекта, с северо-восточной стороны района, был отведен большой

*Вид Вокзального проспекта в сторону Соборной площади. На переднем плане особняк Остроумова*





участок еще для одного погоста, названного Новым кладбищем.

На старом плане Харбина, изданном в 1916 году, можно видеть участок в северо-восточной части Большого проспекта, отведенный для Нового кладбища в 1902 году, в трех километрах от главной площади Нового города. Теперь это центр Харбина, и уже от Нового кладбища сохранилась лишь Успенская церковь да куски надгробных плит, которыми выложены дорожки парка, разбитого на месте погоста. По ним ходят посетители, и никого не смущает, что плиты эти священные, на них даже сохранились отдельные буквы и остатки фамилий, имен и памятных надписей.

Старое кладбище, расположенное когда-то на городской окраине, уже через несколько лет оказалось в центре Нового города. В 1930-е годы оно представляло собой уникальный некрополь. Здесь, рядом с церковью, вплоть до 1940-х годов производились отдельные захоронения наиболее выдающихся харбинцев, хотя кладбище уже считалось закрытым. Сегодня на нем кроме Покровской церкви, возведенной в 1930 году, сохранилась и памятная часовня на братской могиле защитников Харбина (1900). Нижняя часть часовни примерно на полметра вросла в землю, и потому изменились ее пропорции. Теперь она выглядит более приземистой. К тому же у часовни имеются и некоторые утраты. (Илл. на с. 90.)

Здесь, на первом кладбище, нашли свой последний приют многие первостроители КВЖД и Харбина, его защитники и простые горожане. На нем были похоронены: первый строитель дороги известный инженер Н.С. Свиягин, первостроитель Харбина И.И. Обломиевский, автор многочисленных построек в городе гражданский инженер Ю.П. Жданов, инженеры Н.А. Казы-Гирей, П.И. Кузнецов, В.К. Вельс, А.А. Гершов, А.М. Махов, Б.А. Ринек и многие другие знаменитости.

Уже в 1930-е годы в Харбине стало доброй традицией ежегодно отмечать память строителей КВЖД. После договора, заключенного в Токио 23 марта 1935 года, когда КВЖД была передана в безраздельное пользование Маньчжурской империи, новая администрация железной дороги именно этот день отмечала поклонением праху русских строителей КВЖД на первом православном кладбище. День этот отмечался, как писал в 1939 году журнал «Рубеж», возложением «венков в часовне-памятнике на Старом кладбище, вручением денежного дара на поддержание в порядке могил покойных строителей железной дороги и панихидой в Свято-Николаевском соборе».

*Надгробие на могиле  
В.А. Казем-Бека*







На многих могилах Старого и Нового кладбищ стояли великолепные надгробные памятники, выполненные по проектам скульпторов и художников из гранита, мрамора и других долговечных материалов. Большое количество надгробных сооружений было выполнено в скульптурных мастерских Г.Г. Урзова и В.Ф. Винклера по их проектам. К сожалению, эти памятники не сохранились, их разрушили, а на русском кладбище, находящееся теперь в 20 километрах от Харбина, перенесли лишь немногие захоронения и простые, скромные обелиски.

Летом 1998 года мне пришлось побывать на этом кладбище, и там я увидел среди других могил захоронение известного в Харбине доктора Владимира Алексеевича Казем-Бека, умершего 4 августа 1931 года. Уже позднее в журнале «Рубеж» мне встретилась небольшая статья о его похоронах. Автор статьи писал: «Похороны вылились в небывалую траурную демонстрацию любви и уважения, где принял участие буквально весь город. За более чем тридцатилетнее существование Харбина не бывало еще такого массового объединения в общей скорби по человеку, ставшему добычей смерти»<sup>43</sup>. Вскоре после похорон журнал «Рубеж» объявил конкурс на проект памятника на могиле В.А. Казем-Бека, и уже в октябре были подведены итоги. Первое место занял проект молодого инженера Ю.В. Смирнова, проживавшего в Циндао, второе место заняли два проекта, принадлежавшие скульптору Г.Г. Урзову. Неизвестно, был ли в натуре осуществлен проект победителя, но сегодня на загородном русском кладбище на могиле доктора стоит совершенно иной, гораздо более скромный обелиск. Учитывая, что в проекте Смирнова памятник был довольно грандиозным, то перенос его представлял бы большую сложность. Поэтому перенесли лишь останки, а надгробие, видимо, соорудили новое. А возможно, что переносить было уже нечего, ведь хунвэйбины во время «культурной революции» много чего порушили. Но как бы то ни было, а в Харбине даже те единицы людей, что остались от когда-то огромной русской диаспоры, и сегодня еще помнят знаменитого доктора, поддерживая его могилу в хорошем состоянии.

Есть на загородном кладбище два обелиска, поставленные в честь русских воинов, погибших в войне 1904—1905 годов. Один из них — А.А. Корнильеву, командиру миноносца «Решительный», участнику первого боя с японским флотом под Порт-Артуром в 1904 году. Установлен обелиск, видимо, позднее, так как его венчает пятиконечная звезда и Герб Советского Союза. Второй идентичный обелиск, увенчанный крестом, установлен



*Урзов Г.Г. — автор многих надгробий на харбинском кладбище*



*Надгробие на могиле  
А.А. Корнильёву,  
командиру миноносца  
«Решительный»*

на братской могиле русских воинов, погибших в Русско-японской войне. Оба памятника были перенесены с прежнего городского кладбища.

На загородном кладбище среди многих могил мне удалось найти также захоронение инженера-технолога Василия Дмитриевича Лачинова, работавшего членом правления и товарищем председателя правления Общества КВЖД. Оставив эту должность летом 1921 года, он был назначен старшим консультантом правления Общества, а умер в 1933 году. Видимо, у него оставались в Харбине родственники и знакомые, которые и перенесли позднее его останки на загородное кладбище — последнее пристанище русских харбинцев.

Гуляя по парку, который привольно раскинулся на месте Нового кладбища, на одном из его участков, недалеко от церкви Успения Божией Матери, можно увидеть огороженную бетонным забором территорию. На небольшом участке Нового кладбища, за высокой оградой до сих пор сохраняется некрополь советских воинов, погибших в 1945 году. В центре участка — братская могила с величественным обелиском, а вокруг нее — индивидуальные могилы еще нескольких десятков воинов с однотипными надгробиями. Кладбище это постоянно закрыто, и попасть на его территорию даже туристам из России чрезвычайно трудно.

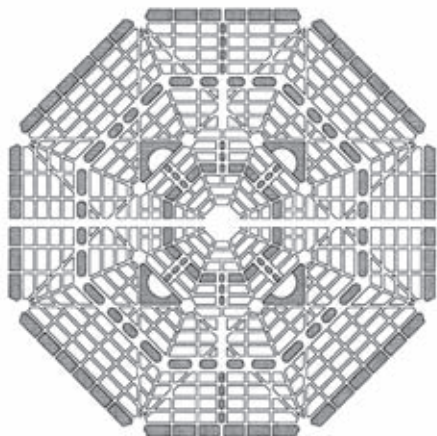
Ценность первых харбинских кладбищ в том, что на них нашли свой покой основатели этого города — русские инженеры, строители уникальной железной дороги, деятели культуры и православия, воины, защищавшие интересы России на Дальнем Востоке.

\* \* \*

Новый город, расположенный в центре Харбина, стал по праву связующим звеном между районами города. Как административный центр он и в современном Харбине, сто лет спустя, не потерял своего значения. При этом сегодня Новый город поражает контрастом застройки. Здесь наряду с новыми высотными сооружениями сохраняются здания, построенные русскими инженерами, ставшие памятниками архитектуры Харбина.

# Глава 3

*Планы реконструкции  
Идеальный город-сад  
Строительные фирмы*



## Период Великого Харбина

В истории русского Харбина (это примерно 50 лет его существования) можно выделить несколько этапов. На начальном этапе (1898—1917) Китайско-Восточная железная дорога со всеми поселениями находилась под управлением Российской империи. С 1917 года, когда китайцы взяли под свой контроль охрану железной дороги, и до образования самостоятельного управления Харбином в 1926 году — второй этап. Третий этап, с 1926 по 1932 год, связан с особой политикой властей, провозгласивших город Великим Харбином. И, наконец, четвертый этап — с 1932 года, когда после захвата японцами Маньчжурии здесь началось создание нового государства под названием Маньчжоу-Го<sup>1</sup>. В соответствии с политикой той или иной власти и развивался Харбин все эти десятилетия.

Планировочная структура Харбина в середине 1920-х годов представляла собой совокупность разрозненных, самостоятельно развивавшихся районов в пределах отведенной для города полосы отчуждения. Границы полосы отчуждения служили условной городской стеной, за пределами которой строить не разрешалось. Лишь один район образовался вне полосы, примкнув к ней с северо-восточной стороны, — это Фудзядянь, стихийно образовавшийся поселок китайских переселенцев. Район этот настолько стремительно вырос, прежде всего



Фудзядян.  
Главная улица

количественно, что его даже стали называть городом. Скудность и бессистемность застройки, пренебрежение всякими нормами — и строительными, и санитарными, и противопожарными — характерная черта Фудзядяна. Впрочем, подобный вид имели к началу XX века многие китайские поселения, так что это уже в некотором роде местная градостроительная традиция.

Район Фудзядян, возникший в самом начале XX века, расположился недалеко от строившегося моста и примыкал одной стороной к полосе отчуждения (у Мостового поселка), а другой — к берегу реки Сунгари. Поселение и возникло как рабочий поселок строителей, ведь китайцы-переселенцы в массовом количестве использовались на строительстве моста и других крупных объектов. Здесь же они развивали и торговлю, так что вскоре Фудзядян превратился в один из самых крупных перевалочных и торговых центров Харбина.

Естественными границами районов внутри полосы отчуждения стала железная дорога, одна ветка которой направлялась на северо-запад (в Забайкалье), другая — на юго-восток (во Владивосток) и третья — на юго-запад (В Дальний и Порт-Артур). Кроме того, несколько железнодорожных веток вели в разные районы города — к крупным промышленным объектам и стройкам. Еще одной разделительной чертой служила речка Модяговка (Модягоу), протекавшая с юго-запада на северо-восток и впадавшая в Сунгари.

Таким образом, естественные границы как бы предопределили конфигурацию и размеры восьми территорий,



на которых появились один за другим основные районы — Пристань, Мостовой поселок, Госпитальный городок, Модягоу со Старым Харбином, Новый город, поселок Главных мастерских, Старый Чэнхэ и Корпусный городок. Впоследствии в районе Чэнхэ, например, образовался поселок Московских казарм, в Корпусном городке — новый Саманный городок, а рядом со Старым Харбином — поселок Алексеевка. Самый большой район в южной части города, занимающий территорию, ограниченную речкой Модягоу, железнодорожной веткой, ведущей в Приморье, и восточной границей полосы отчуждения, включал в себя несколько самостоятельных образований: Модягоу, Сад-город, Славянский городок, Гондательку, Алексеевку и Старый Харбин. К середине 1930-х годов вся территория Харбина, включая Фудзядянь вне полосы отчуждения, состояла из 15 поселков и районов.

Если основные районы (Новый город, Пристань, Модягоу) развивались планоно, под контролем городского управления, то окраинные поселки, особенно удаленные от центра и не имевшие с ним постоянной и надежной транспортной связи, развивались скорее стихийно, чем планоно. Их запущенность и формирование «по своим законам» тормозили общее развитие города и не способствовали выработке единой градостроительной политики. Поэтому со временем назрела необходимость принятия кардинальных мер по улучшению благоустройства города.

В 1932 году городской голова Харбина Бао Гуаньчжень заявил, что правительство Маньчжурии в течение ряда последних лет вынашивает мысль о преобразовании Харбина в Великий город Маньчжурской империи. По этому поводу 8 апреля правительство издало специальный указ о создании Великого Харбина. Этим же документом городской голова назначался председателем комиссии по реализации указа. Отвечая на вопросы журналистов, городской голова отметил следующее: «По моей мысли, территория Великого Харбина обнимет собой не только все пригороды Харбина, но также Фудзядянь со всеми его пригородами и близлежащими поселками, Сунпу, Старый Харбин и все окружающие Харбин поселки»<sup>2</sup>. Таким образом, перспективные планы развития Харбина охватывали территорию, намного превосходящую площадь города в пределах полосы отчуждения.

Комиссия в течение месяца с момента выхода указа разработала «Временное положение о городском управлении Великого Харбина» и отправила этот документ на утверждение в столицу Маньчжурии Чанчунь. Для новой администрации было подобрано более подходящее здание на Нагорном



*Здание городского совета в Харбине*

проспекте, где ранее находилась городская библиотека. В соответствии с новым положением об администрации Великого Харбина в состав управления вошли четыре основных отдела — общий, финансовый, строительный и врачебно-санитарный. Кроме того, в него включили и руководящие структуры четырех ранее существовавших административных единиц — городскую управу Харбина, городские управления Фудзядяна и Сунпу, а также поселковое управление. Каждое из перечисленных управлений преобразовывалось в отдел, ведающий своим районом.

Укрупнение административных органов города стало лишь первым шагом к преобразованию Харбина. Гораздо более сложной была работа по улучшению его планировки и объединению всех районов и поселков в единое городское пространство. Заботой временного комитета по созданию кардинально нового облика Харбина стала выработка генплана организованной застройки с неременным соблюдением всех норм и правил. При обсуждении этой важной задачи выяснилось, что Харбин к началу 1930-х годов не стал таким, каким он планировался с самого начала его первостроителями. На совещание, созванное временным комитетом в апреле 1933 года, был приглашен Ю.П. Жданов, один из первых архитекторов города. Его попросили познакомить собравшихся на совещание с теми планами, которые были разработаны на перспективу еще в 1910-е годы, чтобы учесть не потерявшие своего значения идеи<sup>3</sup>.

Одновременно вновь образованный строительный отдел управления приступил к разработке проекта новых правил, регламентирующих плотность и этажность застройки.



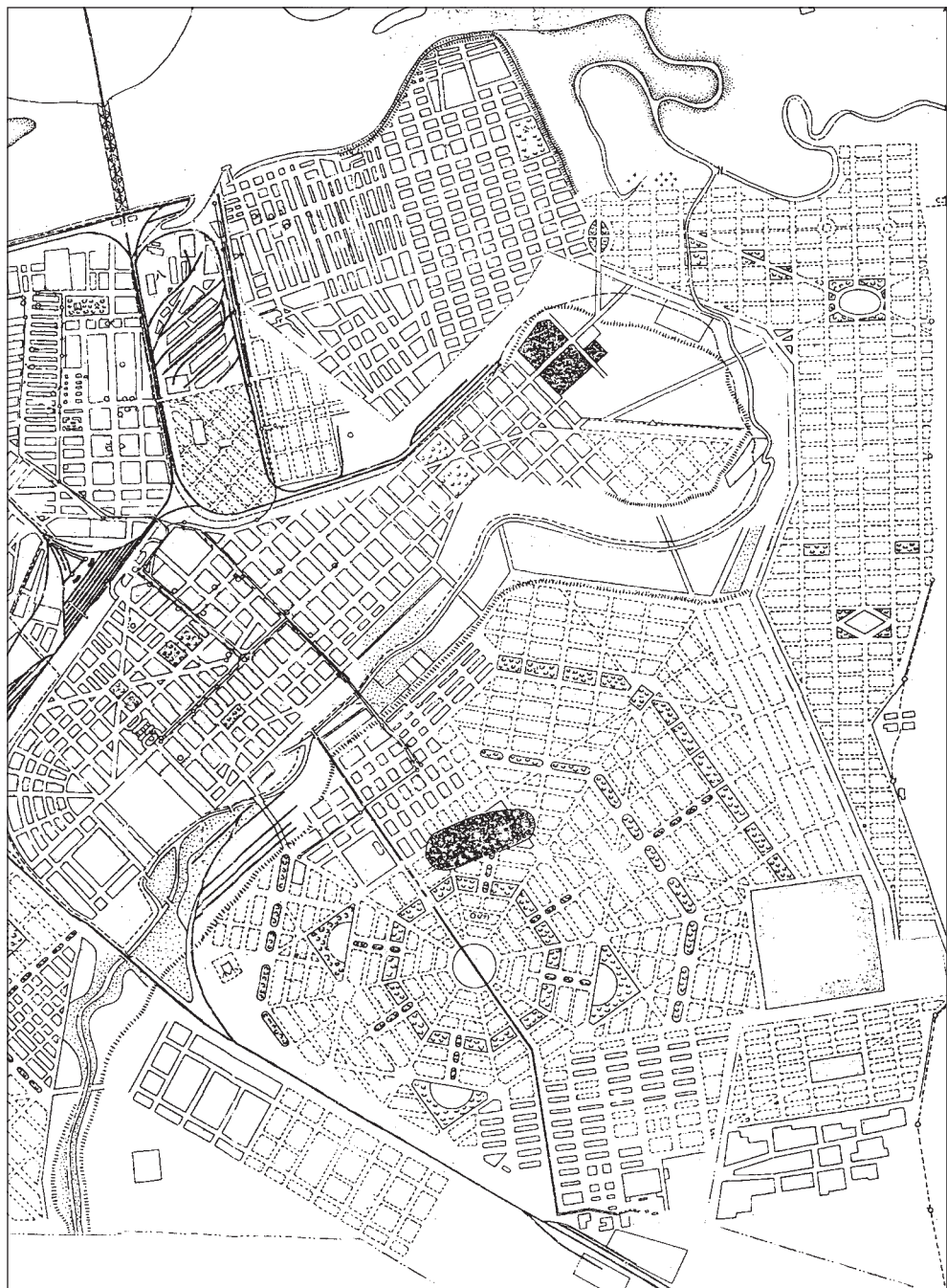
Особое внимание в планах уделялось району Пристань с его ограниченной территорией. Предполагалось, что этот район должен развиваться в высоту и с каждым годом все более «американизироваться». На главных улицах Пристани — Китайской и Новгородней новые здания рекомендовалось строить в высоту не менее трех этажей. Строительным отделом была проведена большая аналитическая работа, однако к конкретным преобразованиям не приступали, ожидая приезда трех японских инженеров, которые должны были войти в состав строительного отдела. Размах работ намечался огромный, и японские подрядчики успели заключить крупные строительные подряды, намереваясь в качестве квалифицированной рабочей силы привлекать не китайцев, а русских специалистов<sup>4</sup>.

Русские инженеры за 30 лет существования Харбина доказали свой высокий профессионализм. Уезжая из Харбина летом 1933 года, один из японских сановников отметил: «Особенно высоко я оценил работу русских инженеров, трудами которых воздвигнут вполне европейский город, каковым является Харбин. Совершенны в архитектурном отношении и отдельные здания Харбина. Великому Харбину предстоит большое строительство, и я уверен, что к нему будут привлечены и русские инженеры, как хорошие и добросовестные работники»<sup>5</sup>.

При объединении районов и поселков в единую планировочную структуру главное место занимал вопрос о перепланировке Харбина. По замыслу японских инженеров

*Банковское здание  
на углу улиц Китайской  
и Диагональной  
в районе Пристань*





Фрагмент генерального  
плана Харбина.  
Около 1920 г.





и руководства города, весь Великий Харбин должен состоять из прямых, параллельных друг другу улиц. Иными словами, планировка его должна была представлять прямоугольную сетку. «Система диагоналей и радиусов, — как заявляли реформаторы, — будет уничтожена». Было принято решение, что все планировочные работы (проектные в первую очередь) будут производиться под руководством инженера Ямазаки, одного из авторов планировки Токио. Его приезда в Харбин ожидался в августе 1933 года. Между тем в городе были отменены выданные ранее разрешения на строительство, особенно на участках, отданных в краткосрочную аренду. Запреты коснулись таких районов и поселков, как Сад-город, Алексеевка, Старый Харбин, Корпусный, Саманный и Госпитальный городки, а также западной части Нового города, прилегающей к Саманному городку.

В течение полутора лет под руководством японского инженера-планировщика Ямазаки разрабатывался проект перепланировки Харбина. Осенью 1934 года он в интервью журналистам подробно рассказал о том, как будет в ближайшие годы преобразовываться город. Ямазаки отметил, что в районе Пристань реконструкции подвергнутся всего четыре улицы — их ширина увеличится за счет уменьшения палисадников и тротуаров. Менее всего преобразования должны были коснуться Нового города, где с самого начала строительства прокладывались широкие улицы, однако и здесь некоторые из них предполагалось расширить. Как и следовало ожидать, проект меньше всего затрагивал центральные,

*Банковское здание  
в Фудзядяне.  
1930-е гг.*



уже застроенные капитальными зданиями части города. Поскольку даже частичное разрушение зданий в этих районах города было чревато большими материальными затратами, капитальная реконструкция Пристани и Нового города откладывалась на более поздний этап. К ней предполагалось приступить не ранее, чем через три года<sup>6</sup>.

Большие сложности представляла реконструкция Фудзядяна. Застроенный без всякого плана, район этот более всего нуждался в наведении порядка. Здесь предстояли сложные работы, связанные со сносом большого количества зданий. Еще до утверждения плана строительный департамент занимался изысканиями наиболее подходящего варианта, который был бы связан с наименьшими разрушениями. Фудзядян предстояло связать с другими районами, поэтому в первую очередь требовалось расширить и выпрямить его главную улицу. Здесь не пощадили даже капитальное здание Центробанка, занимавшее место как раз на изгибе улицы.

Основное свое внимание разработчики нового плана уделили пригородам, которые, согласно замыслам, должны были стать новыми центрами расселения в Великом Харбине. В этих окраинных районах и поселках было еще много свободного места, преобладала малоценная застройка из некапитальных зданий, что создавало условия для более радикальных преобразований, нежели в центре города<sup>7</sup>.

В начале марта 1935 года инженер Ямазаки представил проект перепланировки Харбина в правительство, и уже через неделю документ был утвержден. Новым планом предусматривалось интенсивное строительство жилья в районе Главных мастерских, на окраинах поселка Чэнхэ, застройка пустырей рядом с поселком Кусянтунь и в сторону Пристани. Освоение свободных территорий в непосредственной близости от Пристани позволяло расширить площадь этого района на запад с выходом застройки за ветку железной дороги. Планом определялись точные границы Великого Харбина, предполагалось возведение дамбы вдоль берега Сунгари для защиты города (в первую очередь Фудзядяна и Пристани) от наводнений. Уже в ближайшее время план предусматривал полную перепланировку Сад-города, с нарезкой новых кварталов на окраинах и в пригородах Харбина<sup>8</sup>.

Следует отметить, что в процессе перепланировки Харбина осуществлялось строительство крупных зданий, отвечающих всем современным требованиям. В 1936 году над низкой застройкой Харбина поднялось пятиэтажное здание японской торгово-промышленной палаты. В его первых двух этажах предполагалось разместить универсальный

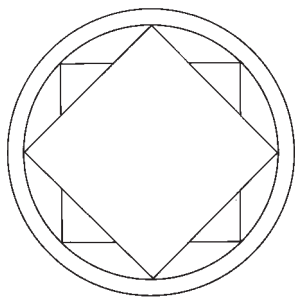


магазин и рестораны японских фирм, на четвертом этаже часть помещений отводилась под квартиры и гостиничные номера. Административные помещения самой палаты разместились на третьем этаже, а на верхнем — роскошный двухсветный зал. В конце января 1937 года в Новом городе на Вокзальном проспекте открыл двери комфортабельный «Ямато-отель», а через несколько месяцев — еще один отель, «Нью-Харбин», который сразу же окрестили «отелем-небоскребом» за пять его этажей. Еще одно крупное строительное мероприятие, направленное на улучшение благоустройства Харбина, связывалось с открытием в ноябре 1936 года нового для города предприятия — «Французского бюро архитектурных работ». Руководителем и владельцем фирмы был художник-архитектор М.Б. Коджак, работавший много лет в Париже, где он успел приобрести широкую известность. В Харбине этот архитектор намеревался силами своего бюро разработать проект Международной торгово-промышленной выставки, предполагая разместить ее на месте заболоченного Бадеровского озера.

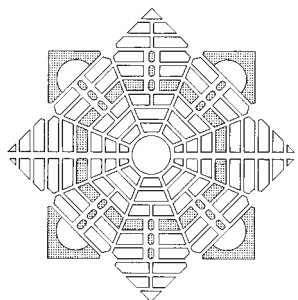
Идея Великого Харбина, однако, не состоялась. Просуществовав всего пять лет, она, что называется, тихо скончалась. С 1 июля 1937 года, в соответствии со специальным указом, Великий Харбин превращался в город обычного типа. Он становился теперь скромной столицей Биндзянской провинции и переходил в подчинение ее губернатора. Лишился прав самостоятельной административной единицы и муниципалитет — теперь его вместо «городское управление Великого Харбина» именовали Харбинским городским управлением. С этого времени слово «великий» применительно к Харбину прилагать запрещалось<sup>9</sup>. Так закончился пятилетний этап развития города под вывеской «Великий Харбин».

Несмотря на потерю престижного названия города, в Харбине продолжались мероприятия, связанные с его реконструкцией, однако прежде, чем о них пойдет речь, посмотрим, какими виделись перспективы развития города его первостроителям. Еще в 1910-е годы, планируя будущее расширение Харбина и объединение его территории в единую планировочную структуру, инженеры технического отдела разработали вариант, включивший в себя идеи, которые неоднократно пытались воплотить в жизнь архитекторы разных стран, в первую очередь европейских. Речь идет об идеях, связанных с теоретическими разработками идеального города и попытками практического их осуществления.

Генеральный план Харбина, разработанный около 1916 года, интересен тем, что в нем нашли отражение его



Филарете. План города  
Сфорцинда.  
Около 1460 г.



Центральное ядро  
идеального города  
в плане Харбина.  
1916 г.

уже сложившаяся планировка в виде «доскутного одеяла» и «новые» идеи, впоследствии оказавшиеся такими же утопическими, как и в XVI—XVIII веках. Для расширения поселения авторы проекта использовали свободную территорию между Старым Харбином и Новым городом. Границы ее находились между веткой железной дороги с южной стороны, границей отчуждения с северо-восточной и Старым Харбином с юго-восточной стороны. Извилистая речка Модягоу, протекавшая с северо-западной стороны, стала естественной границей между сложившимся к этому времени городом (Пристань и Новый город) и его территорией, которую предстояло реконструировать. Собственно, перепланировке подвергались Старый Харбин с Алексеевкой, район Модягоу и Сад-город. Они были включены в новое градостроительное образование. На совмещенном плане 1916 года показана сложившаяся к этому времени планировка Пристани и Нового города, а также новая планировочная композиция, охватившая едва ли не половину всей территории Харбина.

Центром композиции перспективной части города стала большая круглая площадь и система квадратов и восьмиугольников (бульвары) с расходящимися во все стороны десятью главными улицами. Ядро планировки прослеживается как на плане 1916 года, так и на более поздних, фиксационных планах Харбина разных лет. В результате анализа этих документов вырисовывается первоначальная конфигурация в виде двух квадратов, повернутых относительно друг друга на 45 градусов. Данная схема восходит, как выясняется, еще к филаретовскому плану идеального города Сфорцинда середины XV века. Сравнение этой схемы с выделенным ядром новой планировки в пределах между первым и вторым восьмигранными в плане бульварными кольцами демонстрирует абсолютную их идентичность.

Известно, что Филарете с его схемами идеального города нашел последователей в эпоху Возрождения не только в Италии, но и в других странах Европы, в первую очередь во Франции (Ж.Ф. Перре, С.-П. Вобан) и Германии (А. Дюрер, Г. Шикгардт, Д. Спекле). Не оказались забытыми искания идеального города и в более позднее время, в XVII—XVIII веках. Известны, например, новые урбанистические разработки в Париже, Вашингтоне (П.Ш. Ланфан), Петербурге (А. Леблон). Не осталась в стороне от поисков новых планировочных решений и Россия, со времен Петра I обратившая пристальное внимание на опыт Западной Европы. Новые градостроительные принципы, разработанные в России в период классицизма и базировавшиеся на осмыслении западноевропейской культуры, оставались живучими и на протяжении XIX века. Более того,

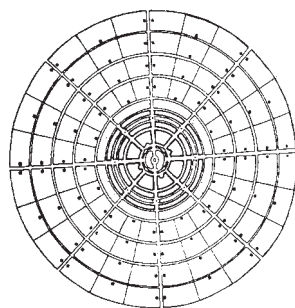


к ним, как видим, обратились и в начале XX столетия. И что особенно важно, не только в Европе, но и на востоке Азии.

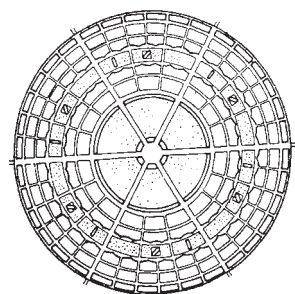
Таким образом, в том, что русские архитекторы, занимавшиеся разработкой планов новых городов вдоль линии Китайско-Восточной железной дороги в Маньчжурии, обратились к опыту своих предшественников, нет ничего особенного. Именно стремлением сделать на новом месте, что называется, с нуля нечто необычное, не похожее на прямоугольную (шахматную) сетку планировки, которая набила всем оскомину, можно объяснить их обращение к градостроительной практике классицизма, широко использовавшей радиальную систему планировки, а одновременно и к теоретическим трактатам и поискам эпохи Возрождения.

Освоение западноевропейского опыта российскими архитекторами, работавшими в Китае, далеко не случайно. Дело в том, что многие из инженеров, входивших в руководящий состав строительства КВЖД и городов Харбина, Дальнего и Порт-Артура, получили солидное образование в европейских странах — Англии, Бельгии, Германии и других. Обучаясь за рубежом, они в первую очередь изучали градостроительный опыт Европы. Хотя большинство приглашенных на строительство дороги специалистов-инженеров принадлежали к петербургской архитектурной школе, тем не менее европейскую практику они тоже знали достаточно хорошо. Так, например, главный разработчик генплана города Дальнего К.Г. Сколимовский окончил высшую техническую школу в Германии, прекрасно изучил градостроительные новшества, связанные с реконструкцией городов в этой стране и во Франции. Объясняя свои градостроительные замыслы в Дальнем, он и не отрицал того, что опирался при их разработке на градостроительный опыт именно этих стран. Можно также назвать архитектора К.К. Иокиша, «человека европейской выучки, покорно следовавшего заграничным вкусам и людям». Некоторые коллеги даже ставили «ему в упрек наружный вид таких центральных харбинских построек, как вокзал, Московские торговые ряды, некоторые крупные особняки», выполненные в модерне. «От него и пошло все это декадентство», — укоризненно заявляли некоторые российские инженеры, оппоненты Иокиша<sup>10</sup>. Будучи начальником технического отдела, К.К. Иокиш при разработке проектов планировки Харбина и отдельных крупных зданий различного назначения приветствовал и всячески поощрял свободу творческой мысли у своих сотрудников, разработчиков и исполнителей проектов. Этот полет мысли как раз и вылился в необычную планировку, а

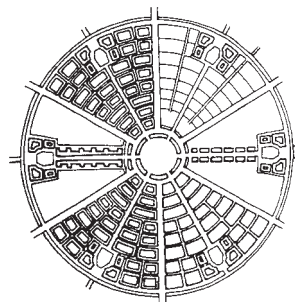
Типы образцовых городов XIX—XX веков



Р. Пембертон.  
Образцовый город.  
1848 г.



Э. Хоуард (Говард).  
Город-сад. 1898 г.



А.Т. Эдвардз.  
Образцовый город.  
1930 г.

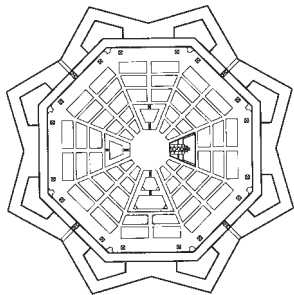


также в оригинальную архитектуру большинства построек уже в первые годы строительства Харбина.

Начало строительства КВЖД совпало с выходом в свет книги Эбенизера Говарда «Города-сады будущего». Как отмечает К. Линч, эта книга «получила всемирное распространение и послужила основой официальной градостроительной политики во многих странах...»<sup>11</sup>. Наверняка ее знали и инженеры в Харбине, разрабатывая план развития города. Если посмотреть на схему планировки города-сада по Э. Говарду и сравнить ее с одним из секторов идеальной схемы Харбина (участок между двумя диагоналями восьмиугольника), то мы увидим, что обе они в своей основе имеют один и тот же принцип построения. Только у Говарда выполнена принципиальная схема, а в харбинском варианте — более детальная ее разработка.

В общем виде идеальная схема перспективного развития Харбина представлена в виде композиции, включающей в себя концентрические, восьмиугольные в плане бульвары, с сетью диагональных и перпендикулярных улиц. Пространственным каркасом всей уличной сети служат 10 изначальных лучей, пересекающихся в центральном ядре — на круглой площади. На периферии, уже за пределами первого бульварного кольца, их становится 16 — все высоты и диагонали восьмиугольника. Подобная конфигурация плана имеет еще более ранние аналоги, в частности план идеального города, разработанный Даниэлем Спекле в 1608 году. По мере удаления от центра улиц становится все больше в связи с увеличением размера секторов. Обилие пересечений на перекрестках и площадях приводит к элементарной дезориентации пешеходов в пространстве и затрудняет транспортное движение.

Интересен тот факт, что новая планировка (идеальный город) 1916 года охватывала территорию лишь в пределах полосы отчуждения. Однако в последующие годы перепланировке подверглись и прилегающие к ней свободные территории с восточной и частично с северной стороны. На плане Харбина хорошо видно, что планировка внутри полосы отчуждения и за ее пределами не стыкуется друг с другом, хотя и носит строго регулярный характер. Так, часть района Фудзядянь и длинная узкая полоса вдоль северо-восточной границы полосы отчуждения спланированы по типу американских городов (Вашингтон, Сан-Франциско, Филадельфия и др.). Такой же характер носят спланированные по-новому и объединенные вместе Старый Харбин с Алексеевкой. Улицы с той и другой стороны полосы отчуждения упрутся в нее, словно в капитальную стену (план на с. 70).



Даниэль Спекле.  
Идеальный город.  
1608 г.

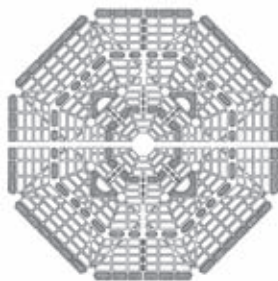


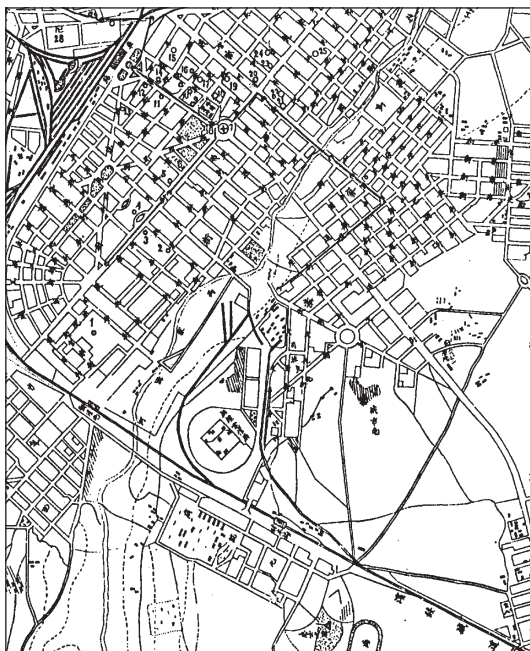
Схема идеального города  
в планировке Харбина.  
1916 г.



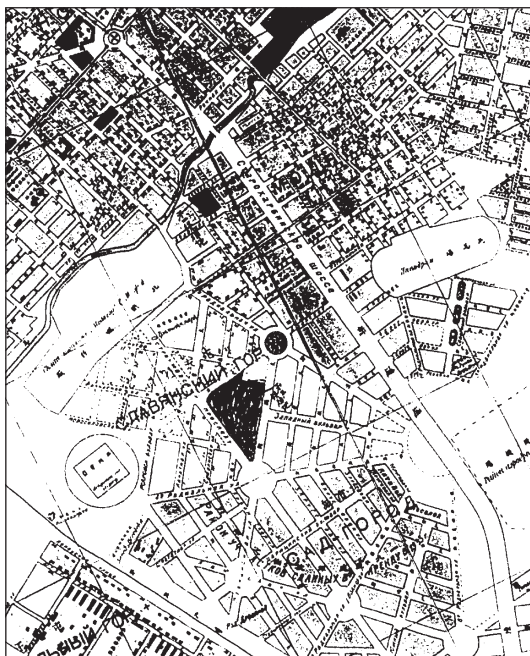
На фиксационных планах Харбина разных лет можно увидеть следы схемы идеального города-сада. Ее, по-видимому, начинали осуществлять уже в 1910-е, а особенно в 1920-е годы. Так, довольно много характерных для этой схемы элементов сохранилось на фиксационном плане 1933 года. Например, на территории, охватывающей Славянский городок и Сад-город (часть Модягоу), виден веер лучей, расходящихся от центральной площади, рассеянной Старохарбинским шоссе. Еще три таких же луча видны с северо-восточной стороны от шоссе, в непосредственной близости от ипподрома. Однако в планах реконструкции Харбина, выполненных в 1935—1937 годах под руководством японского инженера Ямазаки, следов идеальной схемы почти не сохранилось. Практически нет их и на современном плане города.

Таким образом, очередная попытка вживления в планировочную ткань схемы идеального города не увенчалась успехом. Слишком серьезными оказались противоречия между планами и реальностью. Стремительный рост населения решительно требовал уплотнения застройки и повышения этажности, так что частная индивидуальная застройка, оказавшаяся почти в центре города, с садами при каждом доме, была обречена. Для города с большим количеством населения необходимы были мощные транспортные магистрали, пронизывающие его в разных направлениях и связывающие районы друг с другом и с центром. Именно такую задачу в первую очередь решали инженеры во главе с Ямазаки.

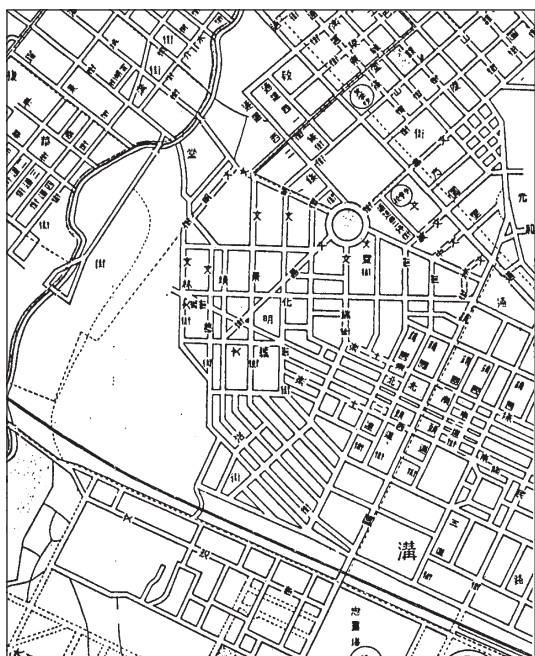
Даже с потерей статуса «Великий», в Харбине и после 1937 года активно продолжались работы



План Харбина 1917 г.

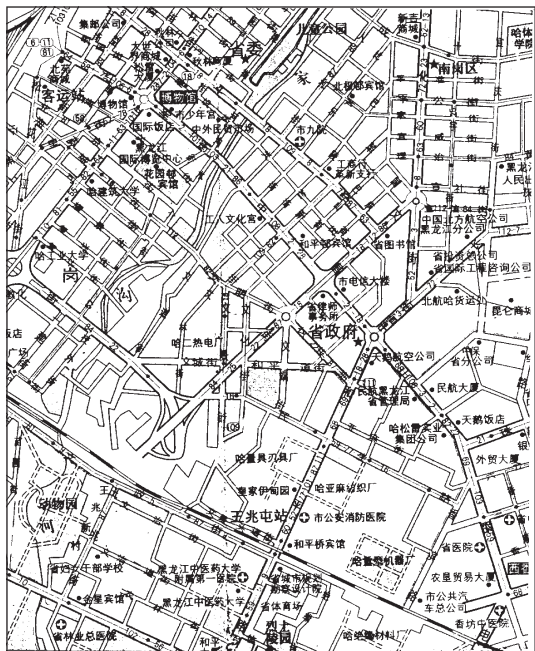


План Харбина 1933 г.



План Харбина 1938 г.

Современный план Харбина



по застройке и реконструкции городской территории. Особенно показательным для развития города стало десятилетие с 1932 по 1942 год. Достаточно сказать, что количество населения в Харбине за этот период увеличилось почти в пять раз — со 150 до 740 тысяч человек.

До начала 1930-х годов понятие «Харбин» являлось скорее собирательным, потому что в каждом крупном районе имелись свои органы управления, единая градостроительная политика отсутствовала. Поэтому реорганизация управления городом, проведенная в 1933 году, позволила не только устранить административные границы между районами и поселками, но и приступить к созданию единого Харбина. Постепенно с карты города стали исчезать пустые территории, клоаки и топкие, заболоченные места. Из центра к окраинам протянулись благоустроенные, освещенные фонарями улицы, водопровод и канализация. Главные улицы были замощены брусчаткой, на местах бывших болот появлялись парки и скверы. Так, большой благоустроенный парк был разбит в районе бывшего Бадеровского озера, там же был построен стадион с футбольным полем, площадками для игры в гольф, теннисными кортами. В центре этого спортивного городка выросло здание Дворца спорта<sup>12</sup>. Эта большая благоустроенная территория объединила Пристань, Новый город и Фудзяян. Установились и транспортные связи этого района с центром Харбина и другими районами. От Диагональной улицы на Пристани в Фудзяян протянулся проспект Датун длиной 15 километров. Еще один проспект соединил район Чэнхэ с Госпитальным городком. С Пристани





постепенно стали исчезать «дикие» барахолки, грязные кварталы, прилегающие к ним и застроенные лачугами. Вместо них освободившиеся территории застраивались капитальными, многоэтажными зданиями.

Популярный в Харбине журнал «Рубеж» отмечал в 1938 году, что «15 новых проспектов и разбитые на благоустроенные кварталы пустыри и топи превратились в своего рода звенья между разрозненными населенными островками, и Харбин все более превращается в сплошное каменное море строений»<sup>13</sup>. В живописный парк превратилась и левобережная часть города, в районе Частного и Казенного затонов. В центре города на территории городской больницы вместо старых зданий барачного типа поднялись новые благоустроенные корпуса. Немало было построено в этот период школ и гимназий, оснащенных лабораториями, со спортивными залами и площадками. Огромная работа была проведена муниципалитетом города по защите от наводнений. Мощная железобетонная дамба протянулась вдоль правого берега Сунгари, полностью защитив Фудзянь и район Пристани со всеми его поселками, расположенными в прибрежной части.

Для осуществления грандиозных работ по реконструкции города и строительству новых крупных сооружений требовались квалифицированные кадры рабочих и солидные подрядные организации. Из многочисленных строительных фирм и контор в Харбине одной и самых крупных и авторитетных считалась «Волга». Название этой русской фирмы было широко известно до революции во всем Поволжье, где она выполняла многочисленные подрядные строительные работы. Начав свою деятельность в 1895 году в Самаре, где находилась ее главная контора, «Волга» с 1919 года обосновалась в Харбине. Руководитель конторы И.Л. Рапопорт, техник-строитель по образованию, приобрел огромный практический опыт, отметив в Харбине в 1930 году 35-летие строительной деятельности своей фирмы<sup>14</sup>. Уже вскоре после приезда в Маньчжурию И.Л. Рапопорт, как владелец предприятия, имел собственные заводы: кирпичный, лесопильный и известковый, лесные делянки и каменоломни. Фирма выполняла самые разнообразные строительные работы, возводила коттеджи и крупные здания разных типов — доходные дома, административные, общественные, промышленные и другие здания. Многие из них стали подлинным украшением Харбина, размещаясь почти во всех его районах и поселках. Среди них следует назвать гимназию «Пу-Юй», новую, оборудованную по последнему слову техники типографию Управления КВЖД, целый ряд школ, больниц и банковских зданий.



Авторитет фирма поддерживала высоким качеством строительных работ. К тому же ее владелец, часто бывая за границей, привозил в Харбин множество технических новинок, касающихся прежде всего строительного дела. Там же он покупал новейшие строительные механизмы, например бетономешалки, подъемные машины и другие. В Америке Рапопорт приобрел патент на искусственный мрамор, получивший широкое распространение во многих странах. Освоив технику изготовления этого нового материала, фирма вскоре стала монопольным производителем изделий из него — плитки для отделки фасадов, внутренних стен, полов и тому подобного. Кроме того, «Волга» являлась в Маньчжурии представителем ряда зарубежных строительных компаний. Например, в 1927 году она получила право представлять английскую фирму по отоплению — «Трайфорт Чайна К<sup>о</sup>», а через три года И.Л. Рапопорт выкупил это представительство в собственность и переименовал его в «Трайфорт Маньчжурия». На складах «Волги» в большом количестве имелись запасы изделий и санитарно-технического оборудования, изготовленного ведущими мировыми производителями в сфере отопления и вентиляции.

Главная контора «Волги» размещалась в собственном здании на улице Сквозной. В штате фирмы состояли опытные инженеры-проектировщики, техники, чертежники и другие специалисты. В начале 1930 года фирма приступила к строительству еще одного собственного здания, которое возводилось по самой новейшей технологии, на базе европейского и американского опыта. Рассказывая об этом новшестве, владелец фирмы утверждал, что строители обеспечат будущим жильцам (квартиросъемщикам) за обычную плату «такие комфорт и удобства, каких до сих пор не знали жители Харбина». Он выписал из Германии новейший фильтр для идеальной очистки воды, которую предполагалось подавать в новый дом. Интерес к этому сооружению поднялся так высоко, что в короткое время число заявок уже вдвое превышало количество квартир<sup>15</sup>.

До сих пор украшает Харбин здание гимназии «Пу-Юй», построенное фирмой «Волга» и сданное в эксплуатацию в декабре 1927 года. Здание это интересно тем, что возводилось по проекту русского архитектора, но в китайском стиле. Расположенная недалеко от вокзала, на противоположном краю площади, гимназия в последние годы расширилась благодаря новым пристройкам в дворовой части комплекса. Владельцем и заказчиком гимназии было Управление КВЖД, поэтому проектирование ее осуществлял опытный гражданский инженер В.К. Вельс, первостроитель Харбина. Строительство вели инженеры Б.В. Фельзенгардт



и В.Д. Смигельский (производитель работ). Два года понадобилось строителям, чтобы возвести необычное для русского Харбина здание. И проектировщики, и производитель работ вместе со строителями фирмы «Волга» ставили целью не только создать удобное для учебы здание, но и сделать его украшением города. Гимназия «Пу-Юй» стала первым зданием в Харбине, построенным в китайском стиле. Для этой цели В.К. Вельс специально выезжал в командировку в южные районы Китая, где в течение нескольких месяцев детально изучал особенности китайской архитектуры.

После окончания строительства местная газета писала, что гимназия справедливо считается одним из лучших украшений Харбина. «Оригинальность стиля, еще не виданного здесь, гармоничность окраски, монументальность форм — все это привлекает общее внимание и заставляет публику подолгу останавливаться для осмотра эффектного сооружения вблизи виадукта. «Пу-Юй» замечательна еще и тем, что является первым удачным опытом постройки здания в смешанном европейско-китайском стиле, причем строителям пришлось ввести ряд существенных технических новшеств, к примеру, построить бетонные колонны взамен требуемых китайской архитектурой деревянных, но окрасить их чисто китайским способом и не нарушить здания»<sup>16</sup>.

Многие годы в Харбине существовала и масса мелких частных строительных фирм. Многие из них, не выдерживая конкуренции, владели жалкое существование

*Гимназия «Пу-Юй».  
Архитектор Вельс В.К.  
1927 г.*



*Сафарьянц А.С.,  
владелец строительной  
фирмы*

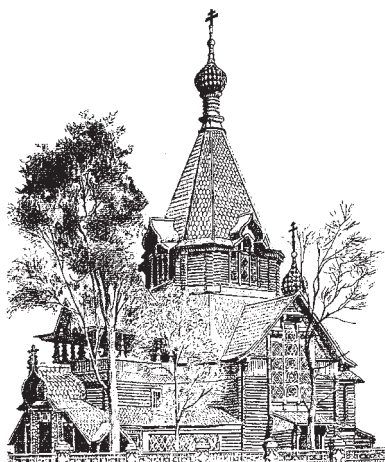
или закрывались совсем. В 1943 году правительством Маньчжоу-Го была начата кардинальная реорганизация всех строительных фирм, направленная на их укрупнение. В постановлении отмечалось, что «все строительные фирмы, объединенные в инженерной ассоциации гражданского строительства, находящейся в ведении Министерства путей сообщения, должны до 1 июля объединиться в целях создания более мощных строительных фирм». В результате преобразований общее количество их уменьшилось, но они стали более мощными как в финансовом, так и в техническом отношении. Согласно правительственному постановлению, отныне «ни одна строительная фирма не может иметь основной капитал менее 200 тысяч гоби, при соответствующем техническом оборудовании и при минимальном штате из четырех инженеров и одного бухгалтера». Без выполнения указанных условий ни одна фирма не могла рассчитывать на существование<sup>17</sup>.

Мелкие строительные организации, возглавляемые часто одним лишь подрядчиком, наплодили в Харбине огромное количество построек низкого качества. Крупных фирм, подобных «Волге», в городе было немного. В 1940-е годы, например, существовало крупное совместное японо-русское строительное акционерное общество во главе с русским инженером А.С. Витковским. На протяжении двух десятков лет успешно работала строительная фирма инженера А.С. Сафарьянца. Широкую известность имели в Маньчжурии Восточно-строительное товарищество, занимавшееся поставками лесных материалов и строительными работами, Дальневосточная строительно-техническая компания, Дальневосточная строительная контора Д.В. Ускова и некоторые другие. Немало великолепных построек было осуществлено в Харбине и технико-строительным подотделом, созданным в 1936 году при Бюро по делам Российских эмигрантов и возглавляемым на протяжении многих лет инженером И.И. Кораблевым.

\* \* \*

Можно с уверенностью сказать, что мероприятия, связанные с реконструкцией Харбина, создали качественно иной облик города. Он пополнился большим количеством представительных зданий, промышленных предприятий, театров, школ и больниц. Его улицы стали более благоустроенными. Среди построек этого периода немало и таких, которые сегодня являются памятниками архитектуры. И можно гордиться, что авторами большинства из них были русские архитекторы и инженеры.

# Глава 4



*Свято-Николаевский собор*

*Иверская церковь*

*Церковь Святой Софии*

*Благовещенская церковь*

*Алексеевская церковь*

*Церковь Николая Чудотворца*

*Свято-Покровская церковь*

## Православный колорит Харбина

Немаловажной составной частью облика Харбина были памятники церковной архитектуры, принадлежащие различным конфессиям. Среди храмов как количеством, так и убранством заметно выделялись русские православные церкви. Они возводились в дереве и камне (кирпич), причем с самого начала основания города и до 1940-х годов. Это почти полвека развития русского православного храмового зодчества в зарубежье.

К началу 1940-х годов в Харбине было более 20 православных храмов и более десятка культовых построек других конфессий. Сегодня в многомиллионном городе действует всего одна православная церковь, хотя сохранилось их пять. Сохранились, кроме того, костел, мечеть и синагога, однако по своему прямому назначению они уже давно не используются, как, впрочем, и русские православные храмы. На представленном ниже плане Харбина показаны все православные храмы, существовавшие в этом городе.

Церковь для русского Харбина стала своеобразным центром духовного притяжения, и вся жизнь эмиграции в этом городе, да и не только в нем, в самых разных ее проявлениях была связана с православной верой. Подтверждением этому может служить размах храмо-строительства в Харбине, а также по линиям КВЖД, в городах Шанхае, Дальнем, Порт-Артуре.



*Первая церковь Харбина размещалась в бараке*

Еще до начала строительных работ в будущем Харбине с первыми отрядами охранной стражи сюда прибыл священник Александр Журавский, и уже с 1898 года начались первые богослужения в бараке, приспособленном под Николаевскую церковь. На помещенном здесь старинном снимке можно видеть эту церковь с каркасной звонницей на переднем плане. Под ней имелся вход в этот примитивный храм. В таком виде сооружение более напоминало моельный дом, чем церковь. Через некоторое время вместо временного храма в Старом Харбине соорудили небольшую по размерам, компактную церковку в честь святителя Николая Чудотворца.

В 1898 году встал вопрос о строительстве более крупного храма, и он был построен по проекту, присланному из Санкт-Петербурга. Заложенный в 1899 году в Новом городе, Николаевский собор в декабре 1900 года был освящен и просуществовал более 60 лет (в годы «культурной революции» в Китае его варварски уничтожили). Храм этот считался своеобразным символом Харбина, его визитной карточкой.

Довольно активно в Харбине уже в первые годы после его основания стал развиваться торговый район, расположенный на берегу реки Сунгари и получивший название Пристань. Вскоре с увеличением населения здесь тоже возникла потребность в храме, поскольку жители Приistani испытывали большие неудобства в связи с



*Церковь в Старом Харбине*



удаленностью Николаевского собора и невозможностью часто посещать этот храм. В 1902 году на Пристани было основано подворье Пекинской духовной миссии и построен храм Благовещения. Его старостой избрали известного не только в Харбине, но и на всем Дальнем Востоке купца и чаеоторговца И.Ф. Чистякова, который всегда жертвовал крупные суммы на строительство церквей.

В 1903 году указом Святейшего синода все русские храмы в полосе отчуждения КВЖД были подчинены начальнику Русской духовной миссии в Пекине. Однако уже через четыре года, найдя такое подчинение неудобным для руководства в связи с удаленностью от Пекина, Синод передал эти церкви в ведение Владивостокской и Приморской епархии, во главе которой стоял владыка Евсевий. Впоследствии владыка неоднократно приезжал в Маньчжурию, чтобы лично освятить новопостроенные храмы. Например, в феврале 1915 года он прибыл на станцию Пограничная на освящение нового каменного храма, построенного взамен сгоревшей от пожара в 1909 году деревянной церкви. Осенью того же года, как отмечалось в печати, архиепископ Евсевий прибыл в Харбин, где 26 сентября совершил литургию в Софийском храме и всенощное бдение в церкви коммерческих училищ, а 27 сентября при его участии состоялось освящение Свято-Николаевского собора по случаю окончания в нем ремонта<sup>1</sup>.

Первым приходским храмом в Харбине считается Софийская церковь, построенная в Корпусном городке и принадлежавшая 4-й Восточно-Сибирской стрелковой дивизии. Первоначально это была военная церковь, но после передислокации дивизии военное ведомство пожертвовало храм населению. Деревянную церковь разобрали и перенесли в район Пристань. В дарственном письме командующий дивизией выразил надежду, что «жертвуемое здание соберет под своей кровлей на молитву православный люд Харбина и воодушевит его мощный дух для воссоздания здесь величественного храма Святой Софии, по своему великолепию не уступающего нашим древним храмам в древнепрестольном граде Киеве». И действительно, новый каменный Софийский храм был в 1930-е годы построен и существует поныне, оставаясь одной из самых приметных архитектурных достопримечательностей Харбина.

Следует отметить, что церквей, принадлежавших военным, в Харбине было несколько. Кроме Софийской в Корпусном городке, в 1908 году Заамурским округом Отдельного корпуса пограничной стражи была сооружена великолепная каменная Иверская церковь на Офицерской улице района Пристань. В полуразрушенном виде, без завершений, она существует и сегодня, находясь в бесхозном



Размещение православных церквей в Харбине





состоянии. Кстати, храм с подобным названием построили также в 1908 году и в Госпитальном городке. Еще одна военная церковь имелась в Гунжулине. Правда, ее вскоре перенесли в Корпусный городок, а затем — в Алексеевку. Когда население из Алексеевки перебралось в город, церковь в 1912 году перенесли в третий раз, уже в район Мюдягоу. Рядом с ней позднее поставили еще один, теперь уже каменный храм в честь святителя Алексея, который стали называть новой церковью, поскольку построен он был намного позднее деревянной церкви. Следует также отметить, что все военные церкви, расположенные как в Харбине, так и в других местах полосы отчуждения КВЖД, входили до 1922 года в состав самостоятельного благочинного округа Владивостокской и Приморской епархии.

В 1908 году в Харбине, на Новом кладбище, появилась каменная Успенская церковь, сохранившаяся до настоящего времени, с отдельно стоящей надвратной колокольней в стиле русской архитектуры XVII века. Имелась в Харбине и несколько домовых церквей, например при железнодорожной гимназии имени генерала Д.А. Хорвата, а также при коммерческих училищах — самая, пожалуй, интересная из этого типа храмов. Известно, что богатая храмовая икона для этой церкви была заказана в мастерской Академии художеств в Санкт-Петербурге. Выполнена она была лучшими мастерами и в окладе весила пять пудов. В Харбин ее привезли пассажирской скоростью по казенным российским железным дорогам и КВЖД. Причем доставлена она была совершенно бесплатно, без всяких дополнительных сборов.

Священники часто сами выступали с инициативой строительства церквей в новых, быстро заселяемых районах Харбина. Так, в 1915 году благочинный отец Л. Пекарский, обеспокоясь необходимостью иметь храм в районе харбинских Главных механических мастерских, обратился в Управление дороги с ходатайством о разрешении приспособить один из барачков под молитвенный дом, впредь до постройки постоянного здания

*Надвратная колокольня  
Успенской церкви  
на Новом кладбище*





церкви. Следует отдать должное, Управление КВЖД всегда откликалось на подобные просьбы православных прихожан и часто даже финансировало строительство храмов.

Особый интерес представляют церкви, построенные в Харбине в период пребывания там русской эмиграции. Огромный наплыв беженцев потребовал не только жилья для людей, но и храмов для церковных служб. По этой причине начиная с 1920 года в городе стали возводиться новые церкви, по преимуществу каменные. Активизация строительства культовых сооружений была вызвана, с одной стороны, эмиграцией, а с другой — учреждением в 1922 году самостоятельной Харбинской епархии. Если до образования епархии в Харбине имелось всего восемь церквей, то с 1922 по 1941 год количество их возросло почти в три раза. В 1944 году в пределах Харбинской епархии насчитывалось более 60 храмов, из них 21 — в Харбине, 19 — на восточной линии дороги, 13 — на западной, 7 — на южной и одна церковь в Гирине.



Храм Сунгарийского  
городка

Расселяясь по уже существующим поселкам и основывая новые, эмигранты возводили в них и храмы. Так, уже в 1920 году в районе Саманного и Корпусного городков возвели Спасо-Преображенскую, а в 1922 году в районе механических мастерских — Ильинскую церковь. Интересно, что из всех поселковых храмов этого периода наиболее привлекательной у прихожан считалась Преображенская церковь в Корпусном городке. Она была вместительной, светлой, с богатой церковной утварью, привлекало харбинцев и прекрасное пение хора под руководством регента Морозова. Особой проникновенностью отличались службы в этом храме. Церковь охотно посещали не только ее прихожане, но и жители других, даже удаленных районов города, чему способствовало удобное автобусное сообщение, налаженное к концу 1920-х годов.

В Сунгарийском городке через два года воздвигли Петропавловскую церковь, а в Остроумовском городке в 1927 году поднялась ввысь церковь в честь святого и благоверного князя Бориса. Спустя еще год в Затоне православные прихожане возвели храм в честь святителя Николая Чудотворца. В конце декабря 1927 года жители районов Чэнхэ и поселка Московские Казармы принимали участие в первом богослужении и освящении своих храмов. Храм во имя святого Бориса в Чэнхэ, освященный архиепископом Мефодием и епископом Мелетием, вмещал до 500 прихожан. Не все из этих церквей были каменными, строили их часто на пех, поэтому со временем храмы ветшали. Петропавловскую церковь, например,



Храм в Чэнхэ



стали перестраивать и возводить по проекту архитектора М.М. Осколкива в 1943 году. В одной из харбинских газет отмечалось, что «новое здание обещает быть, судя по проекту, величественным и красивым. Снаружи штукатурки не будет, и стены будут так же украшены, как в Софийском храме»<sup>2</sup>, то есть в стиле кирпичного узорочья. По-видимому, этот православный храм стал последним из построенных в Харбине.

Этап культового строительства, связанный с наплывом беженцев и образованием Харбинской епархии, ознаменовался появлением новых церквей и в других районах Харбина как центра епархии. Так, в 1923 году были построены и освящены: Покровская церковь при Русском доме, Казанско-Богородицкий мужской и Богородице-Владимирский женский монастыри, церковь Святого Алексея на Зеленом базаре, и наконец, в этом же году открыта тюремная церковь в Особом районе Северной Маньчжурии в Харбине. Как видим, всего за пять лет в городе к ранее основанным прибавилось еще около десятка церквей, для функционирования которых потребовались священнослужители.

Проблема с нехваткой священников на Дальнем Востоке существовала все годы до наплыва эмигрантов. Достаточно полистать «Епархиальные ведомости», в которых постоянно печатались объявления о наличии вакансий в том или ином приходе. Часто на должности священников назначались лица, не имевшие не только специального образования, но и какой-либо практики. Однако епархиальное начальство, понимая остроту проблемы, часто закрывало на это глаза. После революции и Гражданской войны, когда в России начались гонения на церковь и массовое отлучение от нее, в Маньчжурию вместе с волной беженцев приехали и лица духовного звания, так что здесь наблюдался даже переизбыток священников, и острота проблемы была снята. Кроме того, с целью развития православного образования и подготовки новых кадров для церкви в 1934 году в харбинском институте Святого Владимира открылся богословский факультет, а еще через пять лет была основана Духовная семинария.

При большинстве церквей в Харбине открывались разнообразные просветительские организации — церковно-благотворительные общества и братства, кружки, столовые для бедных, приюты для престарелых и детей-сирот. Как отмечал в 1942 году исследователь харбинской культовой архитектуры Е. Сумароков, высоко развито было в Харбинской епархии проповедничество, милосердие и христианская помощь. Интересно, что в 1930-е годы,



*Церковь в мужском  
Казанском монастыре  
Харбина*



Часовня-памятник  
на братской могиле  
защитников Харбина

в период империи Маньчжоу-Го, каждой церкви была выдана охранная грамота, храмы не платили никаких налогов и сборов, не выполняли повинностей. И не случайно поэтому в 1930—1940-е годы начался новый всплеск храмостроительства. Пожалуй, самые интересные в архитектурно-художественном отношении каменные церкви появились именно в указанный период. Это прежде всего Софийская церковь, построенная архитектором М.М.Осколковым по заимствованному проекту В.А.Косякова, новая Благовещенская церковь, возведенная в византийском стиле гражданским инженером Б.М.Тустановским и освященная в 1941 году, затем — Алексеевская, тоже новая церковь, принявшая прихожан в 1942 году в Новом городе, на Кривой улице.

В 1941 году на торжество освящения Благовещенской церкви в Харбин из Шанхая прибыл архимандрит Гавриил. Пораженный обликом и благолепием нового храма, он отметил при встрече с прихожанами, что «русскость в Харбине резко подчеркивается ярко выраженным его православным колоритом. С возвышенных городских пунктов взор с радостным изумлением останавливается на церковных куполах. Много в городе церквей. Примерно столько же, сколько в российском губернском городе средней величины. Новый храм Пекинского подворья — чудесный памятник русского церковного зодчества на чужбине. Такой величественный, красивый снаружи, он поражает и внутренним своим видом. Просторный, светлый, он оставляет большое впечатление. Церковная жизнь представляется хорошо отлаженной, течет она по спокойному, тихому руслу, вселяя бодрость, радость и уверенность в сердца мирян...»<sup>3</sup>. Подобную особенность, русский дух Харбина отмечали все, кто впервые попадал в этот город, а также те, кто возвращался сюда после длительного отсутствия. На это же обратил внимание при посещении Харбина в апреле 1941 года приехавший из Пекина архиепископ Виктор, начальник Пекинской миссии. С большой похвалой отзывшись о вновь построенной Благовещенской церкви, он отметил, что «это самый благолепный храм в Пекинской миссии и замечательное произведение русского зодчества».

В стилевом отношении в культовой архитектуре Харбина наиболее рельефно и ярко просматриваются два основных направления — русское и византийское. Яркими примерами первого можно назвать Свято-Николаевский собор, Иверскую, Свято-Алексеевскую в Модягоу, Успенскую на Новом кладбище, Николаевскую в Затоне и Софийскую церкви. Второе направление могут



красноречиво проиллюстрировать Свято-Покровская церковь на Старом кладбище, часовня при Доме милосердия и новая Благовещенская церковь Пекинского подворья.

Следует отметить также наличие в Харбине целого ряда культовых построек ритуального и памятного характера. Прежде всего это часовня-памятник Венценосным мученикам — императору Николаю II и югославскому королю Александру I, построенная на территории Дома милосердия. В архитектуре часовни выделялся купол, напоминавший собой шапку-корону русских царей. Особо почиталась харбинцами и Иверская часовня, построенная рядом с Николаевским собором. На Старом кладбище Харбина всеобщее внимание привлекала часовня-памятник на братской могиле защитников Харбина, погибших в 1900 году во время боксерского восстания. На Большом проспекте, недалеко от Николаевского собора, в июне 1941 года был установлен памятник борцам с Коминтерном (архитектор П.С. Свиридов, скульптор Н.И. Зверев, производитель работ Н.П. Калугин), тоже напоминавший своим обликом часовню в стиле русской архитектуры XVII века.

Проектируя церкви, архитекторы иногда брали в качестве образца какой-либо храм, уже существовавший в России, но значительно его перерабатывали. Интересно, что в некоторых храмах Харбина (Благовещенская и Свято-Алексеевская церкви) местные архитекторы значительно усовершенствовали некоторые конструктивные решения петербургских зодчих. Так, например, архитектор Б.М. Тустановский улучшил конструктивную систему перекрещивающихся арок, изобретенную профессором В.А. Косяковым, и успешно применил ее сначала в Благовещенской церкви, а затем повторил в Свято-Алексеевском храме в Модаюгу. Другое его новшество в культовом строительстве — бетонные потолки с ажурным железным основанием.

Православные церкви Харбина, построенные русскими инженерами и архитекторами, интересны не только в культурно-эстетическом отношении, но и имеют большое научное значение, ведь они строились в период, когда в России культовое зодчество прекратило свое развитие. В Харбине культовая русская архитектура продолжала жить, и построенные там соборы, церкви и часовни позволяют нам увидеть, в каком направлении эта интересная ветвь отечественного зодчества продолжила свое развитие в 1920—1940-е годы.

Многие эмигранты, особенно богатые и состоятельные, привезли с собой в Харбин немало ценностей, среди которых имелась и церковная утварь, в том числе иконы, украшенные



*Часовня при церкви Дома милосердия*



*Памятник жертвам борьбы с Коминтерном*



драгоценностями и окладами художественной работы. Некоторые из икон попадали во вновь построенные церкви, в обустройстве которых деятельно участвовали не только священнослужители, но и сами прихожане, выступавшие дарителями. Об одной из таких ценных икон в Харбине ходили легенды.

Икона Ахтырской Божией Матери, глубоко почитаемая на Руси, была тайно вывезена из СССР. Находилась она, по свидетельству очевидцев, у одного из советских служащих Северо-Маньчжурской железной дороги, который перед возвращением в СССР продал ее в числе других икон. Видимо, владелец слабо разбирался в иконописи и истинную ценность иконы определить не смог. К тому же возвращаться на родину с подобной вещью было небезопасно. В конце концов икона попала к харбинскому коллекционеру С.А. Степанову. Исследование, проведенное им, показало, что икона относится к XII веку. Когда же икону увидел настоятель Свято-Покровской церкви протоиерей Н. Труфанов, то узнал ее, поскольку неоднократно бывал в Ахтырке и поклонялся этой святыне. От иконы сохранилась лишь доска с изображением Богоматери, а драгоценные камни и оклад, украшавшие ее, оказались утраченными. Доска, на которой написана икона, имела совсем небольшие размеры — всего 32 на 24 сантиметра. На ней хорошо просматривалось изображение Богоматери, молящейся над распятым Иисусом Христом.



*Рисунок иконы  
Ахтырской  
Божией Матери*

Согласно преданию, священник ахтырской церкви Покрова Божией Матери Василий Данилов нашел икону в 1739 году в густой траве, откуда она излучала необыкновенный свет. С благоговением и трепетом принес святой отец икону домой, омыл ее водой, а ночью явилась ему во сне Мать Божия и приказала воду не выливать, поскольку та стала целебной. Начиная со следующего дня стали происходить необыкновенные чудеса — все больные, прикасавшиеся к воде, моментально получали исцеление.

Весть об этой новоявленной чудотворной иконе моментально разнеслась по России, и вскоре правящий митрополит русской церкви сделал предписание об официальном расследовании и проверке слухов относительно обретенной иконы в Ахтырке. Проведенное вскоре расследование подтвердило подлинность чудесных явлений, и в 1751 году Синод принял постановление о том, чтобы считать икону Ахтырской Божией Матери чудотворной и совершать 2 июля ее празднование.

В дальнейшем икона хранилась в киевской Андреевской церкви, построенной по проекту знаменитого Растрелли. Вместе с иконой в церкви существовала



специальная книга, в которую записывали все чудеса, произошедшие с реликвией начиная с 1739 года. «Богоматерь Ахтырская» особенно почитаемой считалась в Харьковской губернии. Поклониться ей приходили тысячи богомольцев, а во время эпидемий икону носили во главе крестного хода в районы, пораженные болезнью.

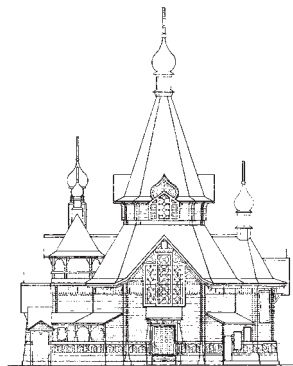
После революции икону каким-то образом вывезли из пределов Украины и России, и она оказалась в Харбине. Новый владелец святыни, коллекционер, передал ее архиепископу Мелетию, по распоряжению которого икона Ахтырской Божией Матери поочередно хранилась в Свято-Покровском и Благовещенском храмах Харбина<sup>4</sup>. Где теперь эта икона? Ведь Благовещенской церкви уже давно нет, а Свято-Покровская церковь хоть и существует до настоящего времени, но никто из нескольких десятков православных прихожан, посещающих ее в праздники и выходные дни, не видел в ней святыню. Может быть, ее увезли с собой эмигранты, покинувшие Харбин после 1945 года, ведь многие из них возвратились в Россию. Не вернулась ли вместе с ними и эта русская православная святыня?

## Свято-Николаевский собор

В проекте планировки Харбина отводились места не только для административных зданий, зарезервировано было место и для храма. Будущий главный харбинский собор должен был стать, по мысли авторов проекта, одновременно и своеобразным символом, и доминантой ландшафта, и украшением города. Забегая вперед, отметим, что расположенный на возвышенном месте в центральной части города храм действительно на многие годы стал архитектурной достопримечательностью Соборной площади.

Как уже отмечалось выше, первую церковь разместили в Старом Харбине в приспособленном для нее бараке. Настоящим же первым храмом в Харбине стала деревянная церковь Николая Чудотворца (Мирликийского). Вначале она называлась Свято-Никольской церковью и до 1903 года считалась храмом пограничной стражи, затем — железнодорожной церковью, а с 29 февраля 1908 года по указу Синода была преобразована в собор. После учреждения в 1922 году в Харбине самостоятельной епархии собор стал Кафедральным. Он мог вместить до 500 человек.

Церковь рубили из бревен-карандашей, доставленных из Канады. Возводилась она инженером





Свято-Николаевский собор в начале XX века

Левтеевым, одним из основателей Харбина. Строили первую православную церковь по проекту, выполненному в Петербурге архитектором И.В. Подлевским. Основное строительство было закончено уже в 1899 году, и на праздник Святого Покрова Богородицы в храме состоялось первое церковное торжество, хотя внутренняя отделка оставалась незаконченной. В 1900 году хабаровская газета «Приамурские ведомости» сообщила в небольшой заметке, что «5 декабря сего года освящен первый приходской храм в Маньчжурии, в Харбине, во имя святителя Николая Чудотворца, построенный в древневологдском стиле... Чудный храм этот красиво высится над Харбином, издали

сверкая своими золочеными крестами»<sup>5</sup>.

При закладке храма в октябре 1899 года у его основания на восточной стене была прикреплена памятная доска об этом торжественном событии: «Во имя Отца и Сына и Святого Духа основана сия церковь в честь и память иже во святых отца нашего Николая Архиепископа Мирликийского Чудотворца... в лето от сотворения мира 7407, от Рождества же по плоти Бога Слова 1899 года октября 1 дня в железнодорожном поселке Сунгари, архитектором Алексеем Клементиевым Левтеевым, по освящении священниками охранной стражи Александром Петровым Журавским и Стефаном Михайловым Белинским»<sup>6</sup>.

Во время освящения построенной церкви в Харбине находились военные чины полевого штаба во главе с командующим войсками Приамурского военного округа. Там у них и родилась идея подарить церкви особо почитаемую в Приамурье икону Албазинской Божией Матери. Для этого инициаторы благотворительной акции обратились к хабаровскому купцу 1-й гильдии В.Ф. Плюснину, который заказал икону в Москве и, как отмечала местная газета, «в нынешнем году (1901. — Н.К.) икона Албазинской Божией Матери, в серебряной ризе, была получена, и по изготовлении для нее в Хабаровске приличного киота в минувшем августе была отправлена в Харбин, в адрес настоятеля церкви о. Александра Журавского».

Церковь строили артели русских мастеров (плотники,





столяры, резчики). Им помогали и китайские умельцы, в частности, в работах, связанных с резьбой и декорировкой архитектурных деталей. Резной иконостас для Никольской церкви изготовили в Европейской России и привезли вместе с необходимой церковной утварью в Харбин. Он отличался богатством отделки, а большая икона Святителя Николая была написана «неизвестным русским мастером со строгим соблюдением правил старинной иконописи». Для росписи стен храма из России был приглашен художник Д.И. Глуценко, который в течение нескольких месяцев выполнил все необходимые композиции.

В 1913 году Николаевский собор закрывали на ремонт, продолжавшийся несколько месяцев. В конце сентября, когда все работы были закончены, храм вновь освятили. Освящение совершал прибывший в Харбин архиепископ Владивостокский и Приморский Евсевий. В 1923 году в соборе соорудили придел в честь иконы Божией Матери «Нечаянной радости». Среди особых святынь в храме выделялись прекрасно написанные изображения Пресвятой Троицы в главном алтаре и сошествия Святого Духа над хорами, а также большой образ Святого Николая Чудотворца, под покровом которого покоился прах первого главы Харбинской епархии митрополита Мефодия. Имелись в храме несколько исторических, давних икон — дары командующего войсками и Приамурского генерал-губернатора Н.И. Гродекова, великого князя Александра Михайловича и других высоких особ. Глубоко почитался

*Вид Соборной площади  
и Свято-Николаевского  
собора в середине XX века*





прихожанами также образ Иверской Божией Матери, написанный в 1900 году чинами пограничной стражи.

Мы и сегодня можем судить об архитектурно-художественных достоинствах, которыми, несомненно, обладала эта первая русская церковь в Харбине, поскольку сохранилось большое количество ее фотоизображений, имеются даже чертежи. Они свидетельствуют о том, что это был один из лучших храмов Харбина. Его планировочная и объемно-пространственная композиция отличалась центричностью, контрастным сочетанием объемов и форм, динамичной устремленностью ввысь.

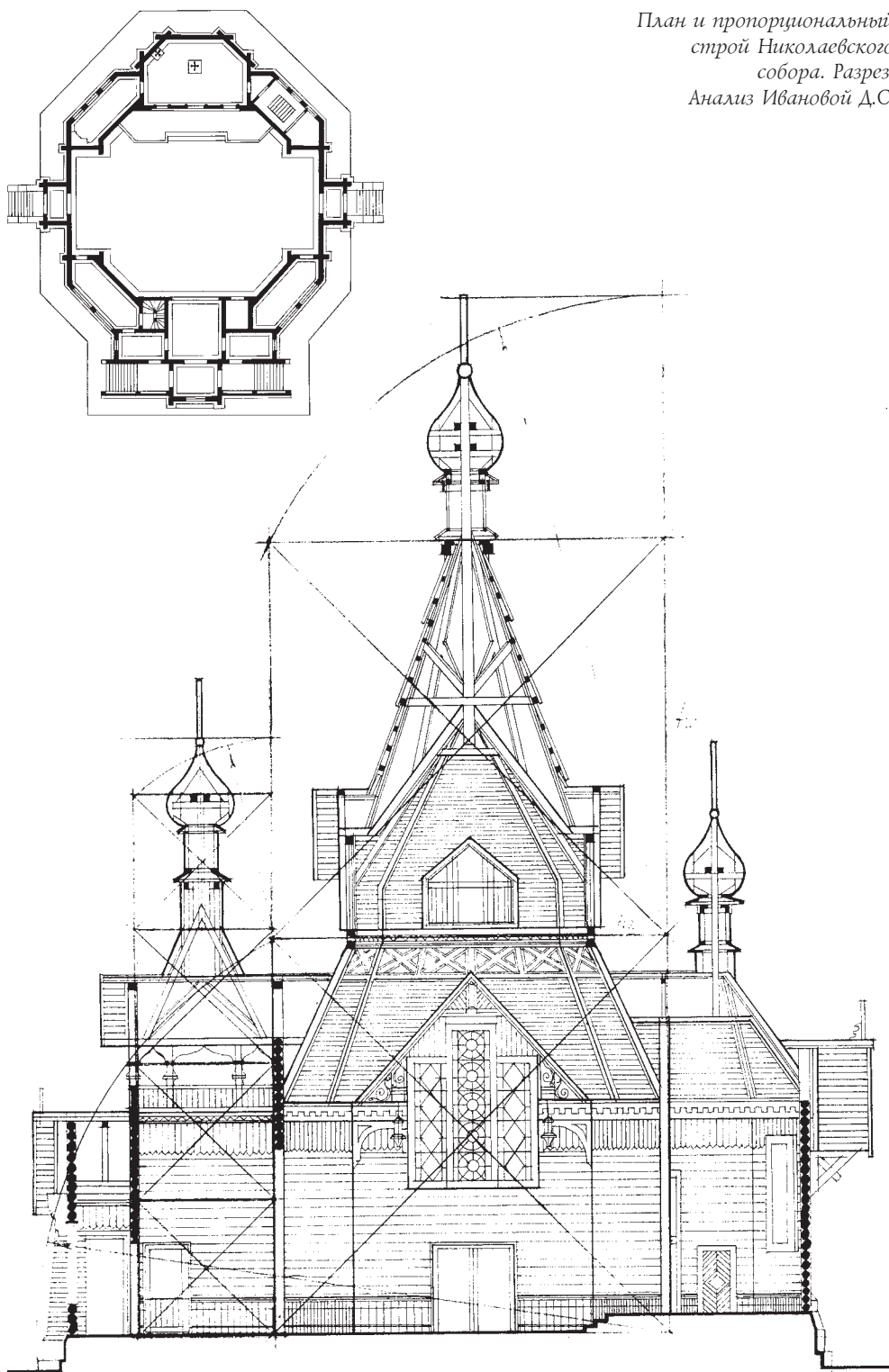
Центричный план Николаевского собора представляет собой восьмигранное ядро, обрамленное галереями, выступами апсиды, звонницы с главным входом под ней и двумя дополнительными крыльцами с северной и южной сторон. Пропорциональные соотношения частей храма делают его объемно-пространственную композицию логичной, гармоничной и понятной для восприятия. Пирамидальный строй фасадов и всей объемной формы подчеркивается нарастанием объемов к центру, где кульминационным акцентом служит высокий стройный шатер, увенчанный главкой с крестом. Пирамидальность как элемент композиционной структуры и архитектурной выразительности храма присутствует и в отдельных его частях, например в трехглавом завершении звонницы. Очертания и уклоны скатов кровель над галереями, крыльцами, форма завершений объемов (алтарь, звонница) — во всем чувствуется стремление подчеркнуть, выявить движение к центру, вверх. Начинаясь от самой земли, со ступеней крыльца, движение вверх еще более усиливается от уклонов кровель и наиболее ярко проявляется в остром силуэте центрального шатра. Главное ядро храма господствует не только в планировочной, но и в объемно-пространственной композиции Николаевского собора, выражая его образно-символическую значимость.

Являясь произведением архитектуры высокого эстетического уровня, выполненный в стиле архитектуры русского Севера, созвучный вкусам и предпочтениям русских людей, оказавшихся за пределами своего Отечества, Николаевский собор стал образным выражением русскости на востоке Азии.

Анализируя в одной из книг архитектурные постройки Харбина, китайский автор отмечал в конце 1980-х годов: «После того как царско-русские колонизаторы вторглись в Харбин, они первым делом построили церкви. В 1899 году на кульминационном пункте города, в центре



План и пропорциональный  
строй Николаевского  
собора. Разрез.  
Анализ Ивановой Д.С.





Наньгана построили православный Свято-Николаевский собор. С этого момента в Харбине начали подражать образу «восточной Москвы», и церкви на долгий срок стали символом восточной Москвы»<sup>7</sup>.

Автор книги, выражая негативное отношение к русской политике XVII—XIX веков на Востоке, тем не менее восторгается архитектурными памятниками, созданными русскими и иными зодчими в Харбине. В частности, описывая главную площадь города, он восхищается ее композицией, а также архитектурой собора:

«Неправильно-радиальная площадь, центр которой составлял собор, имела подвижный, вольный и раскрытый характер. Бывший Свято-Николаевский собор находился в центре площади, и крест на крыше палатки собора, тянувшийся к голубому небу, был в фокусе линий зрения. Учитывая местные условия и меняющуюся ситуацию, площадь тонко и хитроумно объединяет несколько зданий разных свойств и масштабов в единое целое, формируясь как растянутая и вольная, живая и подвижная... Православный Свято-Николаевский собор... являл собой один из характерных ландшафтов в Харбине вплоть до 1966 года... В плане собор представлен в виде греческого (равноконечного. — Н.К.) креста, направленного с запада на восток. Композиция его — сосредоточенно-симметричная. Поскольку срок строительства был чрезмерно сжатым, все конструкции — деревянные, в виде колодезного сруба. Внутри собора ими образовано огромное пространство помещения для отправления религиозного культа... Во внешнем виде собора воплощена традиционная форма палаточной крыши русской народной деревянной конструкции. Вершина восьмиугольной палаточной крыши высоко подняла небольшой, в форме луковицы, купол. Она соединена с куполом с помощью барабанной опоры в середине. Таким образом усилено ощущение вертикальности и вклинения острой палаточной крыши в небо. Эта выдающаяся архитектурная драгоценность играла важную роль в образовании городского ландшафта. К сожалению, она была снесена невежественными разрушителями во время десятилетней анархии и беспорядков»<sup>8</sup>.

Такова вкратце история одного из некогда многочисленных русских православных храмов в Харбине.



## Иверская церковь

Этот русский православный храм сегодня увидеть непросто. Он почти со всех сторон закрыт более поздней, вплотную подступившей к нему застройкой. Впервые побывав там летом 1998 года, я нашел церковь лишь потому, что заранее изучил старинный план Харбина и специально отправился в ту часть района Пристань, чтобы проверить, жив ли еще оригинальный архитектурный памятник. Оказалось, жив. Вот только вид его, прямо скажем, не внушает оптимизма.

Что же это за храм, когда и в чью честь был воздвигнут? Иверская икона Божией Матери — величайшая святыня Афона. Точную копию иконы привезли в Москву еще в 1648 году, и она стала едва ли не главной московской святыней. Ее поместили в специально отстроенной часовне у Воскресенских ворот, а когда Москву в 1812 году заняли французы, икону на время вывезли во Владимир. Интересен и такой факт: когда в начале 1930-х годов в Москве снесли Иверскую часовню (в 1990-е годы она вновь восстановлена), в Харбине соорудили почти точную ее копию, отдавая дань уважения русской святыне. Вот что сообщалось в 1937 году в издававшемся в Харбине журнале «Рубеж»:

«Русские за рубежом с трогательною любовью стремятся сохранить все то, что возрождает в сердцах и памяти величавый образ нашей Родины. И то, что разрушается в СССР коммунистами, — восстанавливается, возрождается у нас, в эмиграции. Около пяти лет тому назад в Москве снесена часовня Иверской Божией Матери, которая глубоко почиталась не только москвичами, но и всеми русскими людьми... В ограде харбинского Свято-Николаевского собора построена часовня, являющаяся точной копией московской Иверской часовни... Строил часовню молодой инженер Е.А. Уласовец»<sup>9</sup>.

Иверских церквей в Харбине было построено две, и почти одновременно. Одна — в районе Пристань, другая — в Госпитальном городке. Строительство той Иверской церкви, о которой наш рассказ, было завершено 27 мая и освящение состоялось 3 июня 1907 года. Она считалась в Харбине того времени едва ли не самой лучшей из всех церквей. Храм принадлежал Заамурскому округу Отдельного корпуса пограничной стражи и размещался на улице Офицерской. Эта часть района Пристань примыкала к железной дороге, отделявшей его от Нового города. Церковь хорошо была видна с железной дороги, а также с улиц Диагональной, Водопроводной и Хилковской. На прилагаемой здесь старинной фотографии хорошо заметно,



Рисунок Иверской иконы  
Божией Матери



как храм доминирует над окружающим пространством. Он хорошо просматривался от главного вокзала и с других дальних точек города. Когда же улицу Офицерскую застроили, доминирующая роль храма исчезла, его почти со всех сторон закрыли строения, порой даже возвышаясь над ним.

В следующий приезд в Харбин в 1999 году мне удалось попасть внутрь храма и осмотреть его интерьер. К сожалению, от великолепных росписей на стенах и сводах Иверской церкви, которые когда-то выполнили офицеры и нижние чины округа под руководством художника-ополченца В.А. Михайлова, не сохранилось никаких следов. В книге «Маньчжурия далекая и близкая» Г.В. Мелихов так описывает роспись Иверской церкви: «В этой живописи тесно переплелись между собой батальные и религиозные мотивы. Живость и драматизм изображенных ситуаций, сочные краски производили сильнейшее впечатление. Например, вдали еще кипит ожесточенный бой, а на переднем плане умирает русский солдат — белокурый, голубоглазый, с Георгиевским крестом, и, как подобает церковной живописи, с разверзшихся небес к солдату сходит Христос, чтобы вознести на небо его душу, а внизу — соответствующий евангельский текст. Или страшное в своей жестокости и обнаженности поле только что пронесшегося боя; убитые и искалеченные люди, кровь, огонь и дым. И по полю, закрыв лицо руками, проходит Христос. Он плачет...»<sup>10</sup>.

*Иверская церковь  
в районе Пристань*

Иверская церковь на Офицерской улице примечательна





еще одной немаловажной деталью. На мраморных досках, закрепленных на стенах храма, были высечены имена всех Георгиевских кавалеров, воинов Заамурского округа, погибших на полях сражений в Русско-японскую войну и в стычках с хунхузами. Списки эти позднее пополнялись новыми именами — погибших на фронтах Первой мировой, а затем и Гражданской войны. Как видим, Иверская церковь в своем убранстве несла ярко выраженный характер мемориального сооружения в честь погибших русских воинов. Не случайно в народе ее часто называли военной церковью. В Иверской церкви в течение нескольких лет (1922—1930) служил православную службу Нестер, бывший архиепископ Камчатский и Петропавловский, а настоятелем этого храма более 30 лет (1907—1940) был Сергей Дмитриевич Брадучан<sup>11</sup>.



*Современный вид  
Иверской церкви*

Архитектура Иверской церкви привлекала внимание не только ее прихожан. После окончания строительства она по праву считалась в Харбине самой красивой. Пятиглавая, с колокольней на общей продольной оси церковь Иверской Божией Матери отличалась изысканностью декоративного убранства. Общий, двухэтажный по высоте объем центральной части с южной и северной сторон был охвачен одноэтажными боковыми приделами с большими арочными окнами. Эти приделы соединялись с западной и восточной сторон с колокольней и апсидой. Пристроены они были в середине 1920-х годов. Главной архитектурно-художественной темой общей композиции Иверской церкви архитектор К.Х. Денисов избрал контрастное сочетание гладких плоскостей стен из красного кирпича с декором, сосредоточенным на углах, в оконных обрамлениях и завершениях объемов. Интересно решена и конструкция колокольни. Ее прямоугольный в плане объем, прорезанный с западной стороны крупной аркой входа, увенчан ступенчатой композицией, в которой на каждой ступени установлены по паре арочных кокошников. Еще два ряда таких же кокошников составляют основание высокого барабана главки колокольни. Эта ступенчатость, ярусность в совокупности с кокошниками способствовала созданию



выразительной и динамичной пирамидалльной композиции в завершении колокольни.

Арочная тема кокошников поддержана аркатурным поясом, охватывающим центральный объем храма во фризовой его части. Такой же аркатурный пояс имеется и в верхней части апсиды. Гораздо скромнее в декоративном отношении выполнена нижняя часть церкви. Здесь в качестве обрамлений окон присутствуют валики и полочки, опирающиеся на полуколонны, поставленные на флангах оконных проемов.

Ныне в церкви многое утрачено. От пятиглавого завершения храма сохранился лишь центральный барабан, прорезанный четырьмя арочными проемами. Не сохранился барабан с главкой на колокольне. Кроме того, во втором ярусе колокольни арочный проем заменен прямоугольным по форме. Такие же проемы растесаны и на гранях апсиды (во втором ярусе). Эти проемы разорвали непрерывный аркатурный пояс, обрамлявший все пять граней апсиды. С южной стороны к колокольне пристроена бетонная лестница, ведущая на второй этаж. Утрачены и некоторые элементы декора, в частности полуколонны в обрамлении южного портала, фрагменты декоративного подкарнизного пояса и другие детали.

В целом сегодняшняя степень сохранности руин Иверской церкви позволяет восстановить ее утраченные части и произвести реставрационные работы, но сие, как говорится, не в нашей власти.



## Церковь Святой Софии

Первая церковь с таким названием была построена в Харбине около 1905 года и являлась, по сути дела, домовою церковью 4-й Восточно-Сибирской дивизии. Построена она была из дерева. Когда дивизия передислоцировалась в другое место, церковь разобрали и в марте 1907 года перенесли в район Пристань. Ее немного расширили, внесли некоторые конструктивные изменения и приспособили под приходской храм. Средства на перестройку и расширение церкви выделил известный дальневосточный купец, чаеоторговец И.Ф. Чистяков. Все проектные работы по переустройству храма выполнил архитектор С.К. Трейман, а строительные работы велись под руководством подрядчика Чурбанова. Такова вкратце история первой харбинской Софийской церкви.

Новую Софийскую церковь начали возводить, когда в Харбине в связи с притоком эмигрантов увеличилось





*Первая Софийская  
церковь в Харбине*

количество православного населения. Прежний храм уже не вмещал всех прихожан, поэтому и было принято решение о постройке более вместительной церкви. Закладка храма с традиционным освящением места и самого события состоялась 14 октября 1923 года. Строительство предполагалось закончить в два-три года, но растянулось оно почти на 10 лет. Не хватало средств, пожертвования поступали плохо. К тому же с 1924 года КВЖД перешла под советский контроль, и с этого времени прекратилась финансовая поддержка православных храмов, некогда оказываемая прежним руководством дороги.

Софийская церковь в Харбине самым непосредственным образом связана с церковью Святой Троицы в Благовещенске, в народе называемой Шадринской. Обе церкви, как удалось выяснить в результате исследований, были абсолютно идентичны — от общих размеров до стилистического решения и характера декоративных деталей. Более того, изыскания и натурное знакомство с храмами показали, что их прототипом послужила еще одна такой же архитектуры церковь, существующая в Санкт-Петербурге до настоящего времени, — Богоявления Господня (Гутуевская), построенная в 1892–1897 годах по проекту известного русского архитектора В.А. Косякова и инженера Б.К. Правдзика.

Василий Антонович Косяков, старший из трех братьев-архитекторов, проектировал и строил очень много



*Гутуевская церковь в Санкт-Петербурге  
и собор в Никольске-Уссурийском*



культовых сооружений, отдавая предпочтение русскому национальному стилю. Церковь Богоявления на Гутуевском острове построена им в стиле русской (московской) архитектуры XVII века. В качестве образца В.А. Косяков и Б.К. Правдзик выбрали возводившийся в 1891 году храм Христа Спасителя в селе Борки под Харьковом. Храм тот строился по проекту архитектора Р.Р. Марфельда в честь конкретного исторического события. Известно, что 17 октября 1888 года в Борках произошло крушение поезда, на котором ехал император Александр III с семьей. Все они, к счастью, остались живы, и в память об их чудесном спасении по всей России стали возводить храмы. Решили отметить постройкой храма это историческое событие и в Санкт-Петербурге, выбрав подходящее место на Гутуевском острове, в устье Невы.

В апреле 1891 года случилось еще одно подобного рода событие. В японском городе Отсу японец-фанатик совершил покушение на цесаревича Николая Александровича, сделавшего остановку в Японии во время своего кругосветного путешествия. Цесаревич (будущий император Николай II) благополучно остался жив. В годовщину именно этого памятного события и была заложена Гутуевская церковь. Хотя для нее и был взят в качестве образца возводившийся в это время храм в Борках, Гутуевская церковь имеет с ним мало сходства, разве что общую схему композиции. Обе они крестообразные в плане, однако объемно-пространственная композиция у них сильно отличается, имеются различия и в планировке.

В свою очередь, Гутуевская церковь послужила прототипом



для некоторых церквей в разных городах России, в том числе и на Дальнем Востоке. В частности, как отмечалось выше, на нее как две капли воды были похожи ныне утраченная Троицкая церковь в Благовещенске и сохранившаяся до настоящего времени Софийская церковь в Харбине. Как удалось выяснить, еще ранее строительства указанных церквей, в 1894—1900 годах, в Никольске-Уссурийском возвели величественный Николаевский собор, проект для которого разработал местный архитектор В.И. Жигалковский. О том, что Жигалковский был хорошо знаком с Гутуевской церковью в Петербурге, свидетельствует сходство планировочных композиций, многих деталей и форм в том и другом храмах. Особенно отчетливо это сходство прослеживается, когда все эти храмы рассматриваешь вместе.

Вообще говоря, строительство по одному и тому же проекту нескольких храмов в разных местах и в разное время — пример уникальный, если учесть, что проект для Гутуевской церкви был индивидуальным, а не типовым. К сожалению, имеющиеся пока в распоряжении автора материалы, в том числе и его архивные исследования, не позволяют ответить на вопрос о том, как проект церкви Богоявления на Гутуевском острове в Петербурге попал сначала в Благовещенск, а спустя четверть века — в Китай. Имел ли к этому какое-то отношение сам автор проекта архитектор В.А. Косяков, тоже остается пока неизвестным. Можно лишь предположить, что о возведении храма в Благовещенске по его проекту Косяков был информирован, а, возможно, он сам дал



*Троицкая церковь в Благовещенске  
и Софийская в Харбине*





*Фрагменты архитектурно-художественного оформления храма*



согласие на повторное строительство. Если же говорить о строительстве такого же третьего по счету храма (теперь уже в Харбине), то оно было начато уже после смерти автора проекта. Известно, что умер Косяков в 1921 году, а Софийскую церковь заложили 27 сентября 1923 года. Причем в местной печати после заложения храма отмечалось, что «проект Софийского храма составлен инженером Ю.П. Ждановым в русском, косяковском стиле».

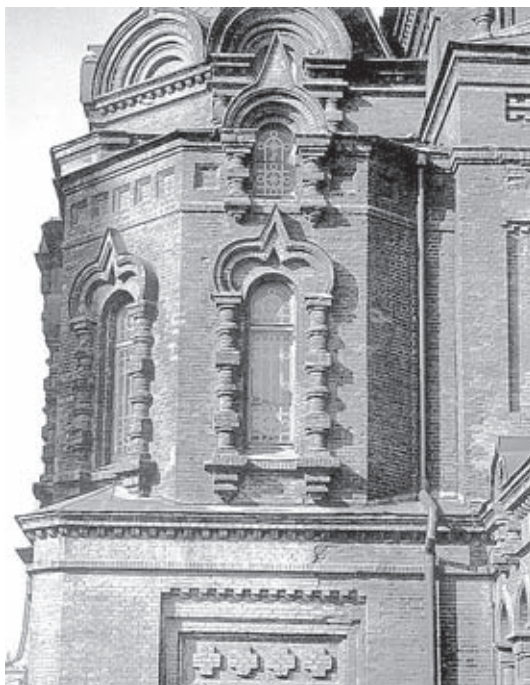
Что касается авторства проекта, то Ю.П. Жданов указан, вероятно, ошибочно. Мне приходилось видеть в Харбине архивные чертежи этой церкви с росписью на них архитектора М.М. Осколкова, да и в последующих публикациях в прессе, отмечавших ход строительства храма на протяжении почти 10 лет, в качестве автора и производителя работ называлась его фамилия. Более того, найденные в архиве биографические данные об Осколкове свидетельствуют о том, что и в Благовещенске Троицкую (Шадринскую) церковь тоже строил он<sup>12</sup>. Если это действительно так, то все становится ясным — почему данный храм появился в Харбине. Просматривая биографию М.М. Осколкова, удалось выяснить, что до 1904 года он учился в Николаевской инженерной академии в Петербурге. Наверняка слушатели академии, изучавшие архитектуру, прекрасно знали новый храм, построенный на Гутуевском острове, знаком им был, по-видимому, и архитектор В.А. Косяков, наиболее известный в архитектурных кругах Петербурга того времени гражданский инженер. Вот такая необычная цепочка вырисовывается в малоизвестной истории



строительства трех храмов по одному и тому же проекту. Любопытно и вот еще какое обстоятельство — согласно краеведческим данным, Троицкая церковь в Благовещенске построена около 1901 года. Между тем хорошо известно, что М.М. Осколков приехал на Дальний Восток в 1906 году и был назначен в Амурскую военную инженерную дистанцию, где прослужил до 1911 года, после чего вышел в отставку и переехал в Хабаровск. Таким образом, выходит, что храм построен в промежутке между 1906 и 1911 годами. В архивной анкете, заполненной самим Осколковым, отмечено, что в Благовещенске он строил церковь.

В данной связи интересным представляется и следующий факт. Несколько лет назад я попытался найти следы проекта Гутуевской церкви в Петербурге, познакомился с архитектором, занятым реставрацией этого храма, и выяснил, что проекта в Петербурге нет ни в одном из архивов. В таком случае остается лишь предположить, что проект был послан на Дальний Восток, в Благовещенск, самим Косяковым по просьбе Благовещенской епархии, возможно, даже при посредничестве М.М. Осколкова. Если Осколков и Косяков были знакомы по Петербургу, тогда все объясняется.

Вместе с тем после окончания строительства Гутуевской церкви основные чертежи этого храма были почти сразу же опубликованы в самом популярном архитектурном журнале «Зодчий», а затем и в архитектурной энциклопедии Барановского. Архитектор в провинции мог использовать эти чертежи, однако здесь возникает этическая проблема. Вряд ли решился бы на



*Фрагменты архитектурно-художественного оформления храма*





*Современный вид  
Софийской церкви*



откровенный плагиат уважающий себя профессиональный инженер, каким, безусловно, являлся М.М. Осколков, да еще и при жизни автора проекта. Мне представляется, что данный вариант использования проекта Косякова для строительства храма в Благовещенске отпадает. Видимо, здесь не обошлось без участия автора проекта, поэтому следы его необходимо искать в Благовещенске. Наверняка в местной печати того времени строительство храма освещалось, так что некоторые сведения можно еще найти.

В Харбин М.М. Осколков эмигрировал из Хабаровска и много там строил. В 1923 году он приступил к строительству новой Софийской церкви. Хотя в общих размерах, форме плана и характере объемной композиции кардинальных изменений не произошло, тем не менее Осколков кое-что в Софийской церкви сделал по-иному. Например, пропорции шатров над боковыми приделами стали чуть ниже, в Гутуевской церкви они более вытянутые. Впрочем, для харбинского храма прототипом наверняка стала не Гутуевская, а Троицкая (Шадринская) церковь в Благовещенске, ведь именно ее во всех деталях и подробностях знал М.М. Осколков. Изменения произошли лишь в некоторых формах и деталях. Характер членений остался прежним, но декор в Софийской церкви сделан несколько проще, менее изысканным. Так, его совсем не стало на центральном куполе, как, впрочем, не было его и в благовещенском храме, произошли упрощения кое-где в

*Отражение церкви  
в зеркале фасада  
торгового центра*



*Внутренний вид  
Софийской церкви  
сегодня*

карнизах. Софийский храм строился довольно долго, почти 10 лет, и связано это было с финансовыми трудностями, а также с политическими сложностями.

Историю Софийской церкви знают плохо даже в самом Харбине. Мне, например, пришлось там услышать из уст русского экскурсовода о том, что «Софийский храм как две капли воды похож на Исаакиевский собор в Петербурге». Но общее между ними лишь то, что обе постройки — храмы. В остальном они настолько различны по архитектуре, да и по размерам, что их даже невозможно сравнивать.

Софийская церковь, вмещавшая почти две тысячи человек, имеет очень оригинальный план в виде латинского креста (с удлиненной западной ветвью). Планировка в общем-то довольно распространенная для культовых сооружений. Особенно интересно то, что апсида как бы спрятана внутрь собора. С трех сторон ее охватывает обходная галерея, через которую сделаны проходы в боковые (северный и южный) приделы храма. Отметим, что точно такая же планировка и в других двух храмах — Гутуевском в Санкт-Петербурге и Шадринском в Благовещенске. Восьмигранное в плане пространство основного объема церкви хорошо освещается посредством 16 окон, расчленяющих световой барабан, увенчанный куполом луковичной формы, диаметр которого составляет 10 метров.





В настоящее время Софийская церковь, в которой устроен музей истории архитектуры Харбина, сама является главным и наиболее ценным экспонатом этого музея. Китайцы гордятся храмом, рассказывают о нем, собираются по вечерам на прилегающей к церкви площади и любуются ею в вечернем освещении. Здесь играет музыка, работает фонтан, идет активная и, кажется, даже ночью не прекращающаяся торговля.

Словно покаявшись за надругательство над православными реликвиями во время «культурной революции», в конце XX века жители Харбина откликнулись на призыв местных властей принять участие в реставрации этого уникального памятника архитектуры. Они собрали 10 миллионов юаней и всего за 80 дней выполнили необходимые реставрационные работы. В процессе реставрации были даже снесены несколько крупных зданий, закрывавших вид на церковь со всех сторон. В результате их сноса площадь стала открытой, а сама Софийская церковь превратилась в ее важнейшую композиционную доминанту.

К сожалению, внутреннее убранство храма не сохранилось, исчезла вся церковная утварь, лишь отдельные фрагменты орнаментов и росписей просматриваются кое-где на стенах, центральных опорах и арках сводов. Представляется, что китайцы правильно поступили, оставив стены в интерьере нетронутыми, и не стали их обдирать. Это придает музею историческую правдивость, стены

*Звонница  
Софийской церкви*





церкви и все внутреннее пространство дышат стариной. Музейные работники при встрече со мной говорили, что пока нет достаточных средств и квалифицированных кадров реставраторов, которые смогли бы восстановить все росписи.

Софийская церковь в Харбине довольно хорошо сохранилась и в конструктивном отношении. Так, например, не пришлось в процессе реставрационных работ менять перекрытия ярусов колокольни, первоначальными остались деревянные лестницы и другие элементы конструкций. При восстановлении кирпичной кладки мастера старались подбирать кирпичи по цвету и размеру. Все мероприятия, связанные с возрождением Софийской церкви, стали возможными после специальных постановлений властей. Так, еще в 1986 году харбинское правительство специальным постановлением объявило, что храм является культурным достоянием города и взят под государственную охрану, а спустя 10 лет после этого церковь была включена в список наиболее ценных памятников. Следует отметить, что в Харбине в 1999 году памятников такой высокой категории насчитывалось всего три.

С колокольни Софийской церкви иногда раздается непривычный для китайского города звон. Когда-то у этой церкви было 6 мь колоколов — один большой и шесть малых. Случайно сохранился лишь один из малых колоколов. По нему отлили еще пять, а на место главного подвесили уцелевший колокол с разрушенного в 1968 году хунвэйбинами Свято-Николаевского деревянного собора, стоявшего на главной площади Нового города. Колокол этот был в свое время отлит в Ярославле на заводе Оловянишниковых по специальному заказу и доставлен в Харбин. Вес его составляет 101 пуд и 22 фунта (примерно 1,7 тонны).

Общая высота Софийской церкви до верха купола почти 49 метров, а вместе с крестом — немногим более 53 метров. Красно-серый цвет кирпичных стен, золото главок и зелень главного купола — все это составляет красочную палитру церкви, выделяющейся среди окружающей ее застройки. Расположенное через улицу современное здание торгового центра, облицованное большими плоскостями стекла, служит своеобразным зеркалом, в котором церковь отражается, превращаясь в живую картину. Одновременно зеркало стены торгового центра способствует зрительному увеличению пространства площади. Такие неожиданные эффекты способствуют наилучшему и более разнообразному восприятию Софийской церкви.

Проживая компактно в Китае, российские эмигранты стремились создать вокруг себя привычную



им атмосферу жизни, где православию отводилась едва ли не главная роль. В каждом районе Харбина обязательно имелась церковь, а то и несколько, силуэты их возвышались над более низкой застройкой, а колокольный звон, раздававшийся со всех сторон, еще более напоминал русские города. Построенная в русском стиле, Софийская церковь в Харбине напоминала эмигрантам Россию. Выходцы из Приамурья, а их было в Харбине немало, узнавали в этом храме свою, знакомую по Благовещенску церковь. Символичным оказалось и то, что строилась Софийская церковь как раз в то время, когда Троицкую церковь в Благовещенске ломали. Разрушенная, она как бы вновь возродилась в эмиграции.

В 1939 году в газете «Голос эмигрантов» в одной из статей безымянный автор написал: «Харбинские храмы не блещут богатством, роскошью отделки, золотом кованых риз, сверканьем самоцветов на иконах. Но в них горит огонь чистой веры, согревающей русских изгнанников в их скорбном жизненном пути»<sup>13</sup>.

## Благовещенская церковь

Среди более чем 20 православных храмов Харбина немалый интерес представляет Благовещенская церковь, поистине один из лучших культовых архитектурных памятников. Ее история начинается с рубежа XIX—XX столетий, когда в районе Пристань стали строить железнодорожный мост через Сунгари. Строители моста, проживавшие в бараках рядом со стройкой, а также администрация, руководившая работами, накануне Пасхи решили построить храм. В то время в Харбине единственной постоянной церковью являлась Свято-Николаевская, расположенная в Новом городе. Правда, на Пристани имелась небольшая военная походная церковь, устроенная в землянке, но ее вскоре переместили в другое место вместе с передислоцировавшимся армейским отрядом. От берега Сунгари, где развернулась стройка моста, Свято-Николаевский храм располагался далеко, к тому же к нему не было хорошей дороги.

К строительству новой церкви приступили в 1903 году. Как и положено, был создан строительный комитет во главе с князем С.Н. Хилковым. В состав комитета входили в основном коммерсанты и инициаторы строительства храма — известный на Дальнем Востоке чаеоторговец И.Ф. Чистяков, А.Г. Бороздин и другие. Возводила храм





*Благовещенская церковь  
в первые годы  
после строительства*

группа русских плотников, приехавших на КВЖД в поисках работы. Князь Хилков поручил им поставить сруб храма в недельный срок с гарантией предоставления после этого постоянной работы на железной дороге.

Первую Благовещенскую церковь возводили из дерева, отпущенного безвозмездно с местной лесопилки. Храм этот никакой художественной ценности не представлял, к тому же «фаршированная» конструкция его стен не отвечала требованиям долговечности. Любопытно, что и ориентирована церковь была в южную сторону, а не на восток, поскольку за дело взялись люди, «не осведомленные в церковном строительстве».

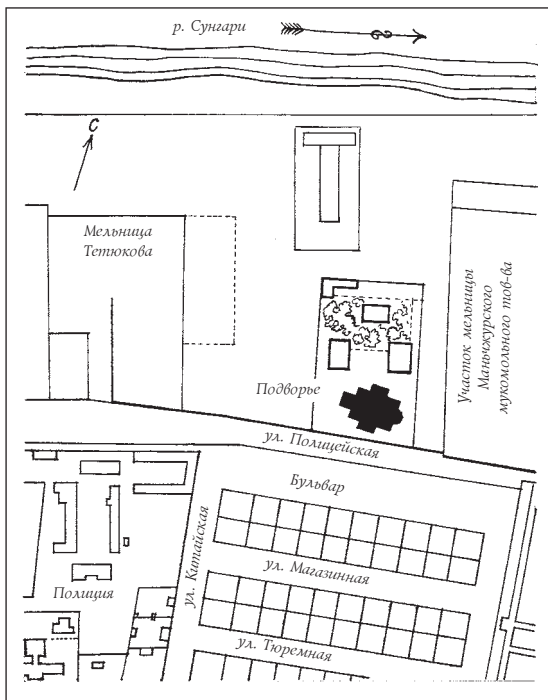
К Пасхе строители успели возвести лишь основной объем, храм оставался все еще без куполов, только над алтарем возвышалась небольшая главка с крестом, да над входом стояла каркасная, на четырех столбах, колокольня. Тем не менее в день Благовещения Пресвятой Богородицы было осуществлено малое освящение храма, после чего отслужена первая литургия. Храм имел площадь 65 квадратных саженей, боковые стены в пять окон, два окна были прорублены в алтаре, а три входа устроены с северной, южной и восточной сторон. Освящал храм священник Заамурского округа пограничной стражи А. Журавский с благословения начальника Пекинской Духовной миссии епископа Иннокентия.



В процессе строительства Благовещенской церкви в Харбине было основано подворье Пекинской Духовной миссии, а заведующим подворьем назначен иеромонах Леонтий, кандидат богословия Казанской Духовной академии. Однако вскоре он вернулся в Россию, а на подворье его заменил иеромонах Дионисий. Поскольку Благовещенская церковь находилась на территории подворья, все заботы об окончании ее строительства и благолепном украшении взял на себя Дионисий. Он сумел привлечь новых состоятельных харбинцев, стараниями которых Благовещенский храм вскоре приобрел вполне достойный вид, особенно в интерьерах. Так, А.И. Щербаков на свои средства выписал из Москвы иконостас, выполненный из орехового дерева и заполненный необходимыми иконами. Член Мукомольного товарищества П.М. Марков пожертвовал храму колокол весом в 100 пудов, а состоятельная владелица водочного завода Е.И. Никитина согласилась выписать для храма большой колокол, внося задаток в тысячу рублей. Правда, когда 216-пудовый колокол был доставлен из Москвы, остальные четыре тысячи рублей за него пришлось оплатить самой миссии.

Небольшая каркасная колокольня над входом, естественно, не могла выдержать веса нескольких многопудовых колоколов, и рядом с храмом была поставлена новая деревянная, тоже на четырех столбах, звонница. С большим колоколом случилось недоразумение. Его подвесили вместе с другими колоколами, в том числе и с малыми, перенесенными с церковной колокольни. В пасхальную заутреню раздался благовест в большой колокол, зазвучавший бархатным звоном, огласив все окрестности. Однако наутро Христова Воскресения колокол, вместо привычного звона, издал лишь дребезжащий звук. Оказалось, что в нижней его части, вдоль кромки имелась трещина длиной около метра — результат грубого и резкого удара. Осколок убрали, но голос к нему так и не вернулся, звон остался как бы надтреснутым и фальшивым<sup>14</sup>.

В 1904 году церковь облицевали снаружи кирпичной кладкой. Тем не менее была необходимость строительства



Подворье Пекинской Духовной миссии в Харбине



нового, теперь уже каменного храма. Ускорил принятие решения о постройке нового храма, а также школы для русских детей при миссии быстрый рост населения Харбина. Спустя всего шесть—восемь лет после своего основания город занял в Маньчжурии ведущее положение в экономической и коммерческой жизни. Однако осуществлению планов по строительству помешала Русско-японская война. Харбин наполнился тысячами раненых воинов, на подворье к храму была сделана деревянная барачного типа пристройка под лазарет. Для раненых воинов к церкви пристроили и новый придел — в честь святителя Николая Чудотворца. Лишь в 1907 году стало возможным приступить к строительству каменной Благовещенской церкви, о чем из Святейшего синода прислали специальное разрешение.

В документах, сохранившихся в архиве Санкт-Петербурга, имеется об этом следующая запись: «Заведовавший делами Пекинской Духовной миссии архимандрит Авраамий просит о разрешении построить на подворье миссии в пригороде города Харбина — Пристань каменный храм, по проекту № 8 из изданного Московскою синоидальною типографиею атласа планов и фасадов церквей, на средства подворья. Святейший синод, согласно с заключением хозяйственного управления, не усматривает препятствий к дозволению названного сооружения на изъясненных в прошении архимандрита Авраамия условиях, то есть исключительно на средства подворья, без всякого пособия из синоидальных сумм...»<sup>15</sup>. Имеется в архиве и упоминавшийся выше атлас церквей.

*Благовещенская церковь  
в середине XX столетия*





Новый храм был заложен в мае 1907 года. Теперь в строительный комитет кроме состоятельных коммерсантов был включен инженер Приюсинг, однако в течение последующих 10 лет церковь так и не была построена. Причиной послужил большой отток православного населения из Харбина в Россию после военных событий 1905 года. Службы в прежнем храме продолжались еще много лет.

В феврале 1918 года пожар, возникший по невыясненной причине, дотла уничтожил Благовещенскую церковь, уцелела одна лишь икона Благовещения Божией Матери, висевшая на наружной алтарной стене. Сгорел не только храм, но и вся церковная утварь. Страховое общество «Россия» выделило 20 тысяч рублей, а из Пекинской Духовной миссии через некоторое время прислали необходимую для церковных служб утварь. Из брезента натянули большую палатку, в которой возобновились церковные службы.

Строительство нового храма начали не по рекомендованному в 1907 году альбомному образцу, а по проекту гражданского инженера С.А. Венсана, в русском стиле. В течение двух с половиной месяцев Благовещенская церковь в основных объемах была закончена. Такая спешка, а особенно устройство фундаментов небольшой глубины сыграли впоследствии злую шутку — во многих местах на стенах через несколько лет появились трещины, что стало едва ли не главной причиной строительства третьей по счету церкви. Затраты на строительство второго храма составили 120 тысяч рублей, кроме стоимости строительных материалов, пожертвованных безвозмездно. Уже в октябре 1918 года церковь была готова для освящения, но владыка, епископ Иннокентий, смог прибыть в Харбин только в конце марта 1919 года, тогда и состоялось торжественное освящение храма.

Местными силами в одной из столярных мастерских был изготовлен иконостас, а иконы для него писали мастера из Никольск-Уссурийского женского монастыря. Большинство же храмовых икон и росписей на стенах выполнил оставшийся неизвестным «светский живописец, случайно приехавший беженцем из России»<sup>16</sup>. В последующие несколько лет оснащение храма пополнялось утварью из казарм бывшего Заамурского пограничного округа, пожертвованиями и новыми приобретениями.

В 1920 году подворье Пекинской Духовной миссии в Харбине стало своеобразным переселенческим пунктом для беженцев из России. Здесь нашли себе приют и высокие церковные особы — епископ Забайкальский и Нерчинский Мелетий, архиепископ Мефодий, архимандрит Ювеналий,



простые священники и монахи, которых революция и Гражданская война вынудили искать пристанище за границей. Приток беженской братии требовал нового строительства, ремонта старых построек. Благовещенскую церковь ремонтировали в 1922 году, а затем капитальный ремонт состоялся в 1932 году, когда заменили крышу, обновили купол, выкрасили полы и стены, а также повесили в клиросах храма стенные иконы, выполненные монахом Спиридоном, художником Белогорского мужского монастыря, попавшим в Харбин с волной беженцев.

В 1924 году при Благовещенской церкви прихожане основали «Кружок ревнителей церковного благолепия», целью которого стал сбор средств и пожертвований на ремонт и оснащение храма. На собранные деньги в 1927 году удалось сделать новую пристройку к храму — придел в честь преподобного Сергия Радонежского, оснастить его утварью, изготовить иконостас. Иконы для него писал уже упоминавшийся монах Спиридон. Через несколько лет после основания кружок преобразовался в благотворительный отдел со своим малым советом, заботой которого стало оказание посильной помощи беженцам, бедствующему населению, бездомным и сиротам.

В 1929 году на собрании прихода Благовещенской церкви было сделано сообщение о состоянии храма и признано целесообразным приступить к подготовке строительства нового, более прочного и обширного здания. Общее собрание отнеслось к предложению благожелательно и с воодушевлением. Избранный казначеем строительного комитета игумен Иосиф немедленно приступил к сбору денежных пожертвований, а летом 1930 года инженеры Н.В. Никифоров, П.Ф. Федоровский и Б.М. Тустановский взялись за разработку эскизного проекта теперь уже третьей по счету Благовещенской церкви. Проект был выполнен в течение двух недель, и 24 июня совет благотворительного отдела одобрил вариант, представленный гражданским инженером Тустановским, с незначительными замечаниями и дополнениями<sup>17</sup>. Проектом предлагалось здание храма в византийском стиле, рассчитанное на 1200 человек. Площадь его составляла 128 квадратных саженей. Гордостью храма, как отмечалось в местной печати, должен был стать «его величественный купол с 24 окнами, дающими исключительное обилие света»<sup>18</sup>.

Закладка церкви состоялась в сентябре 1930 года, и строители успели за непродолжительное время (до зимы) лишь закончить работы по устройству фундаментов. Одобренный общественностью и затем утвержденный городским советом проект Благовещенской





церкви отличался не только оригинальностью, но и новизной. По замыслу, храм должен был стать одним из крупных православных сооружений Харбина. Его центральное ядро, собственно храмовый объем, размером 9×9 саженей автор проекта предполагал перекрыть без дополнительных опор куполом, опирающимся на перекрещивающиеся железобетонные арки. Этот прием был разработан в Петербурге еще до революции архитектором В.А. Косяковым и использован им при строительстве нескольких храмов. Однако Тустановский значительно усовершенствовал эту идею — его своды могли выдерживать даже воздействие большой сейсмической нагрузки.

Во время чина закладки храма в один из фундаментных блоков был вложен специальный оцинкованный футляр с запечатанной в него серебряной пластинкой с текстом:

«Во имя Отца и Сына и Святаго Духа, основанная церковь в честь и память Благовещения Пресвятой Богородицы и Преподобного Отца нашего Сергия Радонежского чудотворца, при Председателе Заграничного Архиерейского Синода Митрополите Киевском и Галицком Антонии, при Начальнике Православной Миссии в Китае Митрополите Пекинском Иннокентии и при Настоятеле храма епископе Забайкальском и Нерчинском Мелетии и положены суть мощи Святаго Иоанна Митрополита Тобольскаго, в лето от сотворения мира 7438, от Рождества же во плоти Бога Слова 1930 г. сентября 1/14 дня. Строитель храма инженер Б.М. Тустановский. Строительный комитет: В. Петропавловский, С. Скоблин, Ф. Бутин, А. Иванов, И. Мельников, К. Бородин, Г. Мочалов, А. Савинов, С. Gladченко, В. Широков, И. Пегачев, казначей Игумен Иосиф, диакон А. Хромоногов. г. Харбин, КВЖД. Маньчжурия, Китай»<sup>19</sup>.

Постройка храма растянулась на десять строительных сезонов. Уже на второй год, после устройства фундаментов, строительный комитет испытывал затруднения в средствах. Каждый раз работы отдавались с торгов подрядчику, предлагавшему наиболее низкую цену. Задержка строительства произошла и в 1932 году в связи с сильным наводнением, почти полностью затопившим район Пристань, а затем и в следующем году — в связи с нехваткой материалов. И тем не менее осенью 1934 года кладка стен была закончена, выведены фронтоны и возведен величественный купол храма. Специальная комиссия, в состав которой входили известные в Харбине архитекторы П. Свиридов, Н. Никифоров, Г. Дориан, Б. Тустановский и военный инженер С. Куксин, отметила в акте, что



«кирпичная кладка произведена правильно, прочно, из материалов надлежащего качества»<sup>20</sup>.

В следующий строительный сезон подрядчики выполняли покрытие разных объемов церкви, в том числе на куполе и колокольне. Стропильные конструкции, кружала и прочие элементы изготавливались из металла на земле, затем их поднимали отдельными секциями наверх и окончательно там собирали. Такая работа в Харбине выполнялась впервые, поскольку подобных конструкций еще не было ни на одном из храмов. Достаточно сказать, что диаметр купола составлял почти 10 метров, а конструкция его состояла из 20 металлических секций, каждая из которых весила 20 пудов. Все элементы соединялись между собой и с мауэрлатами болтами и гайками. Покрытие купола и других частей церкви выполнялось из оцинкованного железа, защищенного от коррозии и воздействия атмосферных осадков.

В 1936 году православный Харбин готовился к торжественному событию — поднятию креста на купол Благовещенской церкви. Как и сам храм, крест был выдержан в византийском стиле. Он составлял в высоту около четырех метров и весил более 300 килограммов.

Изготовлением креста был занят опытный слесарь Иван Федорович Ардатов, имевший практику и в церковном деле. Так, например, он изготавливал резной иконостас для церкви Святого Николая в Затоне. Недавно мне удалось найти в хабаровском архиве некоторые биографические данные и фотопортрет этого незаурядного мастера<sup>21</sup>. Оказывается, в Харбин И.Ф. Ардатов попал еще в 1902 году, когда был определен на военную службу. Он участвовал в походах во время китайских беспорядков и в боях в Русско-японскую войну, воевал на фронтах Первой мировой. При разрыве снаряда на германском фронте был контужен (оглох на оба уха). Вернувшись в Харбин, он определился вольнонаемным артиллерийским техником в артиллерию Заамурского округа пограничной стражи, потом, после 1921 года, поступил в мастерские Харбинского городского общественного самоуправления, где служил до 1930 года. Имея техническое образование (специальность монтер-механик), И.Ф. Ардатов освоил во всех тонкостях слесарные работы, прекрасно знал механику, наладку механизмов, а потому всегда получал работу, занимаясь после 1930 года частными заказами. Имея троих сыновей, он и их приобщил к своей профессии.

Изготовленный И.Ф. Ардатовым крест художественной работы был позолочен мастерами Фроловым и Кузиным. Торжественный момент поднятия главного



Ардатов И.Ф.



креста состоялся 26 июля 1936 года при многочисленном стечении прихожан церкви и других жителей Харбина. Кроме изготовления креста Ардатов выполнил трудоемкую и технически сложную работу по снятию четырех самых крупных колоколов со старого храма, поднятию их и подвешиванию на новой колокольне. Он же изготавливал для Благовещенской церкви паникадила, подсвечники и другие предметы утвари, а также украсил резьбой ее главный иконостас.

В том же 1936 году внутри храма выполнялись штукатурные работы, завершалось строительство и покрытие колокольни. Харбинская газета «Заря» сообщала своим читателям, что «колокольня нового Благовещенского храма — самая высокая из подобных построек в городе. Работы по ее сооружению проводятся подрядчиком Ф.И. Каргополовым, в прошлом году проводившим работу по сооружению бетонных перекрытий в самом храме. Сейчас оканчивается постройка купола колокольни»<sup>22</sup>. В начале лета 1937 года на купол колокольни подняли и установили крест, также выполненный Ардатовым, а в августе приступили к росписи стен и сводов. Эти работы поручили художнику-иконописцу протодьякону Петру Задорожному, для которого самым сложным оказалось выполнение поясного изображения образа Спасителя размером более восьми метров в длину. Как отмечал сам художник, «работать над таким большим изображением нелегко. Писать нужно лежа на спине, а кисти достигают почти сажени длины. На более близком расстоянии не будет возможности рассмотреть изображение»<sup>23</sup>.

Изображение Спасителя, над которым трудился Задорожный, являлось копией с работы известного русского художника Васнецова в киевском Владимирском соборе, как и другое изображение — Господа Саваофа, к которому Задорожный приступил в конце сентября, — копией с работы профессора Маркова в том же Владимирском соборе древнего Киева.

Кроме П. Задорожного художественные росписи выполняли и другие художники. Так, картину со сценой Страшного суда (тоже копия с работы Васнецова) выполнил художник П.В. Николин-Тепляков, изображения четырех евангелистов (Матфей, Марк, Лука и Иоанн) написаны художником Н.Я. Лотовым, большая картина «Вход Господень в Иерусалим» — работа художника Е.М. Лобачева, а «Проповедь Господа с лодки» — художника Е.В. Галченко. Великолепный иконостас для Благовещенской церкви был выполнен по проекту архитектора Е.А. Уласовца.



Освящение Благовещенской церкви стало большим праздником для всего православного Харбина. Оно состоялось, как и закладка храма, 14 сентября, но спустя 11 лет, в 1941 году. В своей речи к прихожанам, собравшимся на чин освящения, митрополит Мелетий, в частности, сказал: «Храм этот является памятником всей русской эмиграции, свидетельствующим, что русские люди, изгнанные из своей страны, сохраняют и в чужой стране самое главное — веру Христову и любовь к храмам Божиим»<sup>24</sup>. Праздничный образ храма стал своеобразным гимном русскому православию в зарубежье. Благоговейное отношение к православному храму россияне, оказавшиеся в эмиграции, испытывали, как и в России, однако на чужбине их чувства проявлялись обостреннее и ярче, соединяясь с тоской по родине. Храм для них служил не только и не столько местом отправления культа, сколько центром единения этого нового сообщества вокруг духовного и одновременно культурного центра, каковым церковь, несомненно, являлась. Не случайно при каждом новом храме создавались различные общества, школы, приюты или землячества.

При создании Благовещенской церкви архитектор Тустановский уделил первостепенное внимание внутреннему пространству храма, создав его просторным, наполненным светом, льющим через 24 проема в главном куполе. В этом смысле подобного храма в Харбине еще не было, потому он и вызывал еще в процессе строительства огромный интерес. Свет, обилие стенных росписей и икон — все это создавало праздничную и торжественную внутреннюю атмосферу, наполняя его особым смыслом, как мира видимого. Росписи, как отмечала в своей книге М. Комарова, выполненные художниками на каменных стенах, «делаются для богомольцев открытой книгой св. Писания и св. Предания». Многие росписи, заимствованные из храмов России, как и сама архитектура Благовещенской церкви, демонстрировали харбинцам принадлежность их и сопричастность к России. Эмигранты видели в каждом новом храме не только символ веры, но и символ возрождения своей Родины. Стиль здания, по словам Е.И. Кириченко, становился знаком определенной национальной культуры<sup>25</sup>. В храмосозидании русского зарубежья это проявлялось особенно наглядно и подчеркнуто.

К сожалению, Благовещенская церковь не сохранилась. После закрытия храма в нем устроили цирк, а затем и вовсе снесли, поставив на его месте обычный дом.



## Алексеевская церковь

К середине 1920-х годов в Харбине сложилась устойчивая система размещения культовых построек различных конфессий, среди которых значительное место занимали православные храмы. Практически во всех районах и прилегающих к центру поселках имелись свои церкви.

Среди более 20 харбинских храмов Свято-Алексеевская церковь, расположенная в поселке Модягоу, стала третьей по своим размерам. Она вмещала до тысячи прихожан. Ее превосходили по величине лишь Софийская и Благовещенская церкви. Следует, правда, оговориться: вначале Алексеевская церковь была деревянной и располагалась совсем в другом месте. История ее восходит к началу 1900-х годов, когда в Гунжулине была сооружена военная церковь. Спустя несколько лет ее разобрали и перевезли сначала в Корпусный городок, а через некоторое время — в больший по количеству населения поселок Алексеевку. Поселок этот, правда, оказался неперспективным, и его население постепенно перебралось в центральные районы города, так что Алексеевская церковь осталась, по сути дела, без прихожан. В 1912 году ее перенесли уже в третий раз — теперь в поселок Модягоу — и в следующем году освятили. Церковь была срублена из бревен вековых лиственниц, в ее объемной композиции выделялся огромной величины купол в форме луковицы, поставленный на восьмигранный барабан. Не последнюю роль в объемно-пространственной композиции храма играла и шатровая колокольня.

Население поселка, состоявшее в основном из мелких служащих железной дороги, стало пополняться эмигрантами и к концу 1920-х годов настолько увеличилось, что Алексеевская церковь уже не обеспечивала потребностей всех верующих в отправлении ими культа. Именно в это время и принято было решение о строительстве нового, теперь уже каменного, храма, более вместительного, чем прежний.

12 октября 1930 года настоятель Алексеевской церкви протоиерей Рождественский освятил новое место для будущего храма во имя святого Алексея, митрополита Московского, а спустя неделю состоялась и закладка этого храма с участием митрополита Мефодия. Факт закладки храма вовсе не означал начало его строительства. Во-первых, уже подступило зимнее время, а во-вторых, не было еще необходимых средств, на которые предстояло вести строительство. Впереди предстояла напряженная работа по сбору пожертвований. Для этой цели был сформирован





*Интерьер и иконостас  
Алексеевской церкви*

оргкомитет, в состав которого вошли отец Петр, староста М.В. Второв, П.М. Новопащенко, Д.Г. Полуянов, С.С. Гребенщиков, А.К. Купер и Н.И. Агуров. На первом этапе строительство храма было поручено инженеру М.В. Карбышеву, которому деятельно помогали студенты последнего курса Харбинского политехнического института, будущие инженеры-строители братья Щербакоты<sup>26</sup>. Место для церкви выбрали на углу участка, при пересечении улиц Церковной и Скобелевской.

Проект Свято-Алексеевской церкви выполнил молодой инженер Ю.В. Смирнов, закончивший Харбинский политехнический институт в 1928 году, однако строительный комитет сделал довольно много замечаний к проекту, и он был переделан уже другим архитектором. Им был, по некоторым сведениям, Е.А. Уласовец, хотя данные из его архивного личного дела не подтверждают этого. Собственноручно перечисляя выполненные им работы в Харбине, Уласовец не называет в их числе Алексеевскую церковь.

Строительные работы были начаты в мае 1931 года. По этому случаю, как и полагалось, было совершено торжественное богослужение при огромном стечении прихожан. Тем не менее пожертвования поступали слабо, их катастрофически не хватало, поэтому строительство Алексеевской церкви растянулось на пять лет.

1 сентября 1935 года, когда строительство уже заканчивалось, на Алексеевскую церковь были подняты



*Общий вид  
Алексеевской церкви*



колокола, и по этому поводу в ближайшее воскресенье отслужена литургия. Кладка стен и сводов была уже закончена, но еще продолжалась внутренняя их отделка. Прихожане любовались новой постройкой, ставшей, по их убеждению, лучшим украшением Модягоу. Храм выделялся среди застройки поселка своими размерами и необычной архитектурой. Высота главного объема вместе с куполом составляла 14 сажень (более 30 метров), а колокольни — 16 сажень. Внутреннее подкупольное пространство простиралось на высоту в девять сажень. В Алексеевской церкви имелось три алтаря. Главный — в честь святого Алексея, митрополита Московского, второй — в честь иконы Божией Матери «Скорбящих радостей» и третий — в честь Святого Иннокентия, епископа Иркутского<sup>27</sup>. Внутренность храма поражала обилием света и воздуха: большие по размерам окна, светлые, праздничные тона росписей — все это создавало ощущение торжественной приподнятости.

Интересно отметить, что в Алексеевской церкви в качестве конструктивного новшества были применены железобетонные своды, которые в Харбине впервые использовал архитектор Б.М. Тустановский при строительстве грандиозной Благовещенской церкви. Это конструктивное новшество способствовало выполнению сводчатых перекрытий без дополнительных внутренних опор. Храм был освящен 6 октября 1935 года, и его главный алтарь стал использоваться при службах. Боковые алтари оставались еще не оконченными. Левый придел в честь иконы Божией Матери «Скорбящих радостей» освятили 27 октября, а правый, в честь святителя Иннокентия Иркутского, Преподобного Сергия Радонежского и святой мученицы Татьяны, — 24 мая следующего года. Иконостас правого придела поражал своей красотой, иконы для него писал знаменитый на Дальнем Востоке иконописец дьякон Петр Задорожный<sup>28</sup>. Резные работы иконостаса выполнял мастер Кашин, тоже известный специалист-краснодеревщик не только в Харбине, но и за его пределами.

Основная планировочно-композиционная схема храма представляет собой нанизанные на продольную ось колокольню, трапезную, храмовый объем и апсиду. Не нарушая симметрии, к колокольне и храмовому объему с северной и южной сторон примыкают более низкие пристройки, не превышающие высоты трапезной. Вместе с приделами, трапезной и апсидой храмовый объем, таким образом, получил крестообразную в плане конфигурацию. Над средокрестием поставлен кубический объем второго света, со всех сторон прорезанный сгруппированными по





три оконными проемами. В подкарнизной части объема по всему периметру выполнен ажурный аркатурный пояс, очень выразительный по пластике. Килевидные очертания арок во фризовой части трапезной, над окнами северного и южного приделов, в звонах колокольни и в других частях церкви свидетельствуют о преемственности стиливых черт и приемов этой постройки с архитектурой русских храмов XVII века. В то же время в архитектурной композиции Алексеевской церкви можно заметить и некоторые детали, характерные для более позднего времени. В целом архитекторам удалось создать запоминающийся образ русской православной церкви, подчеркивающий незримые связи оказавшихся на чужбине людей с их родиной и русской традицией храмового строительства.

## Церковь Николая Чудотворца

Этот храм называли в Харбине затонской церковью. Название было связано с расположением церкви в заречном районе, называемом Частным Затонем, что находился на противоположном берегу реки Сунгари, напротив района Пристань. Частые наводнения затапливали низкий противоположный берег. Поселок располагался на береговой полосе, слева от железнодорожного моста. Собственно, территория поселка была небольшой. С одной стороны она ограничивалась веткой железной дороги, ведущей в город Маньчжурию, а с другой — Сотовской протокой. Примерно в центре поселка и стояла церковь Святого Николая, видная издалека, даже с набережной Сунгари в районе Пристань.

Приход Николаевской церкви в Затоне был основан 28 января 1923 года, но еще целых пять лет потребовалось на то, чтобы возвести само церковное здание. Его заложили в торжественной обстановке в 1924 году, но средств не хватало, их собирали буквально по копейке. На протяжении четырех лет строительный комитет неоднократно обращался к жителям города, взывая о материальных пожертвованиях на строительство храма. В июне 1928 года комитет уже в который раз информировал всех своих жертвователей о том, что возведение храма заканчивается и что в предстоящем строительном сезоне предполагается установить паровое отопление, вставить оконные и дверные блоки и рамы, что планируется также изготовление иконостаса, отливка главного колокола, устройство церковной ограды. На все предстоящие работы требовались дополнительные средства,





поэтому комитет просил «жертвователей откликнуться по силе и возможности своими пожертвованиями в возможно кратчайший срок». Пожертвования принимались любые — деньгами, материалами. В частности, для отливки колокола нужна была медь.

Прошло всего два месяца, и комитет вновь забил тревогу. Приближалось назначенное время освящения храма, а главного колокола в 17 пудов весом еще не было. И опять просьба, опубликованная в местной газете: «Для приобретения семнадцатипудового медного колокола в новостроящийся затонский храм за Сунгари необходимо 500 золотых рублей. Комитет по постройке храма в Затоне просит добрых людей помочь покупке пожертвованием означенной суммы или субсидией на покупку колокола, с условием уплаты ссуды в течение одного года».

И тем не менее без главного колокола и без постоянного иконостаса храм во имя святого Николая Чудотворца освятили 7 октября 1928 года. Кресты были готовы еще год назад, и их устанавливали в первое воскресенье октября 1927 года. Долгожданный храм в Затоне освящал архиепископ Мефодий в сослужении городского духовенства. Окончание строительства церкви стало большим событием не только для прихожан, жителей Частного Затона, но и всех харбинцев<sup>29</sup>. Многие из них специально отправились на противоположный берег Сунгари, чтобы стать участниками исторического для города события — появления еще одного нового православного храма.

Освященный храм предстояло обеспечить всей

*Церковь Николая  
Чудотворца в Затоне*





необходимой церковной утварью. Резной иконостас, выполненный в 1930 году из орехового дерева, надо было еще оснастить 20 иконами. Их заказали самому популярному в Харбине иконописцу, художнику Николаю Степановичу Задорожному, автору икон и росписей многих харбинских и других храмов Харбинской епархии, а также токийского собора и храмов в Шанхае.

Труд художника-иконописца не был бескорыстным, поскольку требовал материальных затрат на краски и прочие необходимые расходные материалы. Стоимость икон для иконостаса потребовала трех тысяч долларов, поэтому специальные сборщики пожертвований трудились в поте лица.

Летом 1931 года местная газета «Заря» сообщила: «Известный в городе художник Н.С. Задорожный сейчас заканчивает большую трехлетнюю работу по созданию иконостаса Свято-Николаевской церкви в Затоне. Когда стало известно, что молодой художник решил написать все 20 икон своей собственной композиции, то этим делом заинтересовался митрополит Мефодий, большой знаток церковной живописи. Покойный владыка начал посещать мастерскую иконописца и следить за всем ходом работы, благословляя труд Н.С. Задорожного».

Здесь необходимо отметить, что в большинстве харбинских храмов иконы представляли собой копии с работ известных русских художников, которые специализировались в этом виде живописи. Н.С. Задорожный, решив создать свои собственные композиции на темы известных библейских сюжетов, открыл тем самым новую страницу в этой области живописи в Харбинской епархии. Его работа представляла интерес для художников Харбина. Многие из них (В.М. Анастасьев, Н.А. Вьюнов, П.Ф. Федоровский, И.Н. Ежов, А.И. Сунгуров, Г.М. Колонтаевский и др.) стали частыми гостями в мастерской Задорожного. Они помогали ему не только дружескими советами, но и уважительной, дружеской критикой<sup>30</sup>.

И вот наконец в феврале 1932 года иконостас был полностью украшен всеми необходимыми иконами. 28 февраля состоялось его освящение, которое совершил архиепископ Мелетий. Как отмечалось в газете «Заря», 20 икон иконостаса «должны послужить образцами для подражания иконописцам. Они выполнены художником на основах истин, взятых из Святого Евангелия и Священного Писания. Помимо образов, Н.С. Задорожный выполнил и новые сложные композиции — «Рождество Христово», «Рождение Пресвятой Богородицы». Помимо прекрасно



*Фрагменты росписи  
церкви Николая  
Чудотворца*



выполненных икон, следует упомянуть о художественной работе всего иконостаса — из специального дерева со вставленными в него камнями. Эта работа была выполнена И.Ф. Ардатовым». Иконостас затонской церкви в то время считался одним из лучших в Харбинской епархии.

Еженедельный харбинский журнал «Рубеж» откликнулся на это культурное событие статьей, иллюстрированной большим количеством фотографий с икон художника. Журнал, в частности, отметил, что, создавая иконы, художник «решил продолжать начатую в русской иконописной живописи работу русских художников Нестерова и Васнецова и писать иконы не по старинным образцам, а давать действительно художественные изображения собственной композиции. В течение трех лет писал он иконостас для затонской церкви, состоящий из двадцати икон, причем все написанные им образы строго выдержаны в исторической обстановке, соответствующей времени и месту действия»<sup>31</sup>.

Справедливости ради следует отметить также, что над росписями стен этого храма трудились и другие художники. Так, например, сложную многофигурную композицию «Тайная вечеря» выполнил брат Н.С. Задорожного — Петр Степанович Задорожный, тоже художник-иконописец, имевший большой опыт росписей храмов. В частности, он являлся автором иконостасов великолепного Благовещенского храма и Свято-Алексеевской церкви в Модягоу.

По своим размерам храм был небольшим, одноглавым, с пристроенной с западной стороны двухъярусной шатровой колокольней. Верхний ярус колокольни, квадратный в плане, со всех четырех сторон был прорезан не одним, как обычно, а двумя проемами для звонов. Восьмигранный барабан над храмом, увенчанный слегка приплюснутой главкой, имел на всех гранях оконные проемы. У основания шатра колокольни на каждой из граней яруса звонов сделаны кокошники килевидной формы. Такие же кокошники имеются и над средними окнами северного и южного фасадов основного объема храма.

К сожалению, размещение церкви в низинном месте оказалось ошибочным, и весьма странно, что этому не придали должного значения. Почти ежегодные наводнения затапливали храм, что оказывало разрушительное воздействие на его стены, великолепные росписи и отделку.



## Свято-Покровская церковь

С основанием Харбина на его окраине сразу же появилось и кладбище, позднее получившее название Старое. В настоящее время это центр Нового города, одного из главных и центральных районов Харбина. Здесь до сих пор находится единственный в Харбине действующий православный храм, история которого представляет интерес. Кладбище располагалось в относительной близости от Николаевского собора, поэтому специальной кладбищенской церкви долго не строили. Отпевали покойников обычно в соборе. Вскоре Старое кладбище было закрыто официально. Однако еще задолго до этого, в 1902 году, в конце Большого проспекта был отведен участок для Нового кладбища. И тем не менее даже после введения с 20 сентября 1927 года по распоряжению главного полицейского управления запрета хоронить умерших на Старом кладбище верующие, которые ухаживали на нем за могилами, не оставляли надежды соорудить храм в честь первостроителей города и его защитников, которых здесь хоронили изначально.



«Никакие ходатайства о разрешении похорон на Старом кладбище отныне удовлетворяться не будут» — так гласил новый закон. Причиной запрета послужил быстрый рост города. К кладбищу, оказавшемуся в центре Нового города, уже вплотную подступили жилые постройки. Спустя некоторое время, несмотря на запрещение, самых выдающихся людей все-таки продолжали здесь хоронить, как и в былые годы. Например, в 1933 году на Старом кладбище похоронили инженера В.К. Вельса, а в 1940 году — инженера Ю.П. Жданова. Были и другие захоронения. В 1930 году верующие украинского прихода православной церкви обратились к жителям Харбина с предложением соорудить величественный храм на Старом кладбище.

В своем обращении инициаторы строительства церкви отмечали: «Усилиями горсточки верующих людей приводится к осуществлению мечта старожилов Харбина — постройка величественного храма в центре Нового города, на Старом кладбище, где покоятся останки создателей, строителей и защитников Харбина. Этим пионерам, нашедшим вечное упокоение вдали от родины, Маньчжурия обязана тем, что на диких некогда берегах возник современный город, культурный центр некогда пустынной страны. Долг жителей города — охранять место вечного упокоения пионеров культуры и почтить их заслуги величественным памятником»<sup>32</sup>.



*Центральная часть  
Свято-Покровской церкви*



Китайские власти, оказавшиеся отзывчивыми к нуждам православных верующих, отвели для церкви свободный участок Старого кладбища, примыкающий к Большому проспекту, закрепив его за Свято-Покровским украинским приходом, образованным еще в 1922 году. Тогдашний митрополит Харбинский Мефодий благословил приход на столь благое дело и утвердил настоятеля прихода протоиерея Николая Труфанова председателем строительного комитета. В состав комитета из 17 членов вошли и другие представители церкви — протоиерей Леонтий Пекарский, основоположник украинского прихода, и протоиерей Михаил Рогожин, строитель храма Святого Николая в Частном Затоне.

Интересной представляется и история создания проекта для Свято-Покровского храма. Еще в 1905 году, когда предполагалось возвести храм на Новом кладбище, архитектор Ю.П. Жданов составил его проект. Однако кладбищенскую церковь построили по проекту другого архитектора, а проект Жданова остался лежать в архивах КВЖД. Приступая в 1930 году к постройке Свято-Покровского храма на Старом кладбище, вспомнили о проекте Жданова, пролежавшем в архиве 25 лет. Настоятель прихода Николай Труфанов обратился к Жданову с просьбой о разрешении использовать его проект. Архитектор не только дал такое разрешение, но и согласился безвозмездно вести наблюдение за строительством церкви. Техник С.С. Бруевич откорректировал давний проект,

*Общий вид Свято-Покровской церкви*





и 1 июня 1930 года в торжественной обстановке была произведена закладка храма. Первый камень митрополит Мефодий заложил под будущим алтарем. На памятном камне было выбито изображение креста. Другой камень под северный портал храма заложил протоиерей Пекарский. Технический контроль за строительством взял на себя местный старожил инженер М.А. Тер-Авакимов, а подряд на работы был сдан известному в Харбине подрядчику П.Н. Ильину, который энергично принялся за строительство. Он обязался закончить работу вместе с отделкой храма к 10 октября — всего за четыре с небольшим месяца. Темпы просто невероятные.

Судя по проекту, Свято-Покровский храм составлял в высоту 12 сажений. Для него был отведен участок в 60 квадратных сажений. Предполагаемая вместимость церкви составляла 600 человек, однако он мог вмещать, по мнению комиссии, до тысячи прихожан. Проект был довольно выразительным, и предполагалось, что новый храм, «в дополнение к другим церквям этого района, будет лучшим украшением этой оживленной части Нового города». Кроме основного придела в честь Покрова Пресвятой Богородицы, в храме планировалось устроить еще один придел — в честь святого Иннокентия Иркутского, покровителя этих мест. Любопытно, что икона Святого Иннокентия была найдена обновившейся на давно забытой могиле Старого кладбища.

По подсчетам строительного комитета, на возведение церкви необходимо было около 50 тысяч местных долларов. Такую большую сумму силами одного лишь украинского прихода собрать было невозможно, поэтому строительный комитет обратился «к чувству долга и отзывчивости всей харбинской общественности, всего населения Харбина». Подрядчик П.Н. Ильин взялся выполнить все строительные работы за 26 тысяч японских иен. Оценивая строительство храма в 50 тысяч долларов, строительный комитет не включал в эту сумму стоимость внутреннего оборудования храма — выполнения настенных росписей, иконостаса, работ по освещению и проведению парового отопления.

Строительные работы подрядчик выполнил в срок, после чего началась отделка внутреннего убранства храма, а 15 декабря 1930 года Свято-Покровская церковь была освящена. По своей стилистике она относится к типу византийских храмов. В харбинской газете «Заря» тех лет отмечалось, что Свято-Покровская церковь построена «в византийском стиле», как «копия Иркутского собора в уменьшенном виде». Между тем сравнение харбинского храма с иркутской Казанской церковью (построена в 1885—1892 годах) показывает, что все их сходство





ограничивается лишь цилиндрическим световым барабаном с куполом над центральной частью храма. Харбинская церковь лаконична и проста как по композиции, так и по декоративному убранству, а иркутский храм — это сложная композиция соподчиненных друг другу объемов и форм, сгруппированных вокруг центрального ядра.

Завершения, такие же, как на Свято-Покровской церкви, имелись и на некоторых храмах Петербурга, например церкви Воскресения Христова (построена в 1884 году), Божией Матери Казанской (1911), Великомученика Дмитрия Солунского (1865), Божией Матери Умиление (1889—1898), Блаженного Андрея при доме призрения Тименкова-Фролова (1877) и других. Из всех их более всего сходство с харбинской церковью имеет храм в честь блаженного Андрея.

Композиция Свято-Покровского храма строго осевая. С восточной стороны к квадратному в плане объему примыкает пятигранная апсида с двумя невысокими пристройками к боковым граням. С западной стороны к церкви пристроен притвор, фланкированный двумя цилиндрическими, башнеобразными объемами. Над ним устроена невысокая звонница с купольным завершением. Сочетание гладких кирпичных стен с поясками, полочками и тягами, подчеркивающими основные членения объемов и форм храма, — вот, пожалуй, и весь арсенал архитектурно-художественных средств выразительности Свято-Покровской церкви.

*Интерьер и иконостас  
Свято-Покровской  
церкви*





При очередном посещении Харбина в 1999 году мне удалось побывать внутри храма и присутствовать во время службы 27 мая, когда православная церковь отмечала праздник Троицы. На службу собралось не более 30 человек, в основном старожилов Харбина. Среди них оказались и гости из России. По своему внутреннему убранству церковь очень скромна. Росписей практически нет никаких, кроме лент орнаментов, подчеркивающих арки сводчатых конструкций и нижний пояс цилиндра под главным куполом. Иконостас также не блещет не только позолотой, но и качеством икон, среди которых преобладают вставленные в рамки репродукции. Прихожан в церкви осталось совсем мало, средств на ее содержание катастрофически не хватает. И тем не менее православные харбинцы умудряются содержать храм в чистоте и порядке.

\* \* \*

Когда-то многочисленные храмы Харбина с их разнообразными завершениями создавали великолепный силуэт города и даже визуально доминировали над невысокой застройкой городских районов. Именно церкви более всего придавали городу русский облик. Оказавшиеся в Харбине десятки тысяч русских людей воспринимали эти церкви как живые символы России.

# Глава 5



*Глуценко Д.И.*

*Вьюнов Н.А.*

*Анастасьев В.М.*

*Панов В.Е.*

*Степанов А.Г.*

*Задорожный П.С.*

*Задорожный Н.С.*

*Лобанов М.М.*

*Клементьев А.Н.*

*Холодилов А.К.*

*Пьянышев М.М.*

## Художники

За годы эмиграции в Харбине сложилась довольно большая группа профессиональных и самодеятельных художников и декораторов, специализировавшихся на выполнении стеновых росписей и иконописи. Они работали не только в Харбине. Наиболее известных из них приглашали в другие города Китая, где строились православные храмы, и даже в Японию. Больше всего росписей в храмах Харбина создано братьями Задорожными, получившими образование в Читинском художественном училище еще до своего отъезда в эмиграцию. В Чите, кстати, оказались и несколько профессиональных художников, прибывших в Забайкалье вместе с отступающими войсками белых. Некоторые из них стали работать в Читинском художественно-промышленном училище, а потом вместе с учащимися перебрались в Маньчжурию.

Среди художников, разумеется, выделялись выпускники Петербургской академии художеств и Московского училища живописи, ваяния и зодчества. Можно отметить и их собратьев по профессии, выпускников художественных училищ Одессы, Казани, Екатеринбурга и Читы. Работали в Харбине и живописцы-любители, не имевшие профессионального художественного образования. Они в основном занимались рекламными работами, однако среди них выделялись и такие, кто выполнял портреты по заказам и даже росписи в храмах (например, братья А.И. и Н.И. Орлики, В.Н. Осипов, Р.С. Ананьин, А.Н. Гуляев и др., графиком-гравером работал бывший лесовод М.К. Дарвин).



Санкт-Петербург.  
Академия художеств.  
Университетская  
набережная, 17



Братья Орлики —  
Николай Иванович  
и Алексей Иванович

На художественных выставках, организуемых в городах Маньчжурии, можно было часто увидеть работы архитекторов, одинаково плодотворно занимавшихся и архитектурой, и изобразительным искусством. В первую очередь это, конечно же, те из них, кто закончил Академию художеств, где по окончании учебы на архитектурном отделении присваивалась квалификация художника архитектуры. Среди выпускников Академии — архитекторы А.А. Бернардацци, П.Ф. Федоровский, К.Х. Денисов. Плодотворно занимались живописью и некоторые инженеры — выпускники Харбинского политехнического института, например Ю.В. Смирнов, Е.А. Уласовец, Р.С. Ананьин и другие.

Художественные произведения играли важнейшую роль в убранстве церквей, подчеркивая идейную и символическую значимость внутреннего пространства храмов. Уже в первом из них — Николаевском соборе — росписи выполнял профессиональный живописец, выпускник Петербургской академии художеств **Демьян Иванович Глуценко**. В связи с отсутствием в первые годы после основания Харбина художников и декораторов вся утварь для храма, включая резной иконостас художественной работы, была выписана и доставлена из Европейской России. «По счастливой случайности, — отмечалось в одной из книг, — в Харбине оказался художник Глуценко, которому была поручена роспись больших стенных икон. Художник выполнил свой труд превосходно». Из других источников известно, что Глуценко написал в Свято-Николаевском храме изображение Пресвятой Троицы в главном алтаре, а также композицию «Сошествие Святого Духа» над хорами.

Когда в харбинской периодической печати мне встретилось упоминание о художнике Глуценко, я заинтересовался этим человеком. Захотелось узнать о нем больше — откуда родом, где учился и как



оказался в Маньчжурии. Поиски привели в Российский государственный исторический архив в Петербурге, расположившийся в старинном здании на берегу Невы, напротив Академии художеств, где Глущенко учился. В результате поисков и знакомства с документами удалось выяснить, что Д.И. Глущенко родился 27 октября 1870 года в Полтавской губернии. В 1893 году он закончил Московское училище живописи, ваяния и зодчества, после чего поступил вольнослушателем в Академию художеств и в декабре 1897 года был удостоен звания художника с правом на чин X класса и преподавания в учебных заведениях. За время обучения в Академии Д.И. Глущенко удостоился за свои работы двух серебряных медалей. На академический совет для получения звания классного художника он представил несколько картин — «В вагоне», «Беседа» и другие<sup>1</sup>.

О том, как Глущенко попал в Маньчжурию, можно понять из письма, направленного канцелярией Академии в Военное министерство. В письме говорилось буквально следующее: «Художник Демьян Иванович Глущенко получил командировку от военного ведомства для росписи Мукденской церкви, куда и отправился в марте 1903 года, и с этой поры никаких известий о нем не имеется. Все поиски его товарищей до сих пор остаются без результата. Вследствие чего канцелярия Императорской Академии художеств имеет честь покорнейше просить не отказать в сообщении не имеется ли каких-либо сведений в канцелярии Военного министерства о судьбе художника Глущенко и не признает ли канцелярия возможным оказать с своей стороны содействие к розыску господина Глущенко»<sup>2</sup>. Вообще говоря, в Мукдене в это время православной церкви еще не было, и, возможно, Демьян Иванович направлен был не в Мукден, а в Харбин, ведь



*Остров  
Владимир Николаевич*



*Гуляев  
Александр Николаевич*

*Санкт-Петербург.  
Здание Сената и Синода,  
где находится РГИА*





первые несколько лет Свято-Николаевская церковь была приписана к военному ведомству. Розыски Глущенко по разным инстанциям, как видно, ни к чему не привели. Правда, один документ, имеющийся в деле, позволяет судить о том, что художник отыскался. После возвращения из Маньчжурии он проживал в Харькове, откуда в 1908 году и направил в Академию художеств прошение — выслать ему «документ на получение чина при службе не по своей специальности».

Все первые храмы в Харбине оснащались церковной утварью, заказанной в России и привезенной по новой железной дороге. Часто богатые купцы на свои средства заказывали иконы или колокола, а потом преподносили в качестве дара храму. Когда Харбин пополнился эмигрантским населением, здесь появилось немало художников, так что делать заказы в Россию уже не было необходимости, к тому же в самой России при советской власти церкви стали повсеместно закрываться, ликвидировались и иконописные мастерские. Сосредоточение в городе большого количества художников, знавших историческую живопись, а также появление с беженской волной духовных лиц, занимавшихся иконописью, — все это способствовало развитию непосредственно в Харбине самостоятельной школы церковной живописи. В периодической печати 1920—1940-х годов можно было встретить информацию о выполнении иконописных работ мастерскими, которые открывались в Харбине. В городе даже существовало общество «Икона», созданное при епархиальном совете и объединившее художников, специализировавшихся в церковной живописи.



Вьюнов  
Николай Александрович

Среди художников, оказавших большое воздействие на развитие иконописи, следует назвать Н.А. Вьюнова. Его творческая и педагогическая деятельность, начатая еще в России, с успехом продолжилась и в Харбине, а ученики Вьюнова, братья Задорожные, стали самыми известными в Маньчжурии иконописцами. **Николай Александрович Вьюнов** родился 18 июля 1876 года в деревне Занино Смоленской губернии, окончил Одесскую рисовальную школу Общества изящных искусств, после чего уехал в Петербург, в Академию художеств. В 1896 году он подал прошение о зачислении на живописное отделение и был принят в высшее художественное училище при Академии. За годы учебы неоднократно получал свидетельства о разрешении поездок «по России для художественных работ с натуры и снимания видов местностей»<sup>3</sup>, а также отсрочки от исполнения воинской повинности. В 1900—1901 годах Вьюнов состоял слушателем педагогических курсов при



Академии, принимал участие в практических занятиях, давал пробные уроки в рисовальной школе при курсах. После окончания курсов, благополучно выдержав испытания в методике рисования, получил свидетельство 2-го разряда на право преподавания рисования в средних учебных заведениях. При этом оговаривалось, что настоящее свидетельство может быть заменено свидетельством 1-го разряда, если Выюнов будет удостоен Академией звания художника. В ноябре 1903 года, представив совету Академии в качестве дипломной работы картину «У околицы», Н.А. Выюнов получил свидетельство на звание художника с правом на чин Хкласса<sup>4</sup>. Полученный ранее документ о праве преподавания рисования был заменен свидетельством 1-го разряда.

Получив приличное художественное (в мастерской И.Е. Репина) и педагогическое образование, Н.А. Выюнов стал преподавать в школе Императорского Русского технического общества.

В 1909 году, зачисленный стипендиатом Министерства финансов, Н.А. Выюнов отправился в годичную командировку за границу и по городам России для изучения художественно-промышленного искусства. Он работал практикантом на фабрике Фаберже в Москве, изучал постановку образования в Строгановском училище и в училище барона Штигица в Петрограде. А с чеканкой, эмальерным и столярным делом знакомился в специальных школах Франции. После возвращения из заграничной командировки в сентябре 1906 года его назначили преподавателем и заведующим чеканно-эмальерной мастерской в Екатеринбургскую художественно-промышленную школу, а через три года он стал инспектором этого же учебного заведения.

В последующие годы Н.А. Выюнов неоднократно выезжал за границу — в 1907 году для изучения гравюры на металле, в 1911 году для изучения эмали, а в 1914 году для изучения памятников искусства. С этой целью он объехал Австрию, Германию, Италию, Францию, Англию, Швецию, Норвегию и Данию.

В 1915 году Н.А. Выюнов подал заявление об избрании его на вакантную должность директора Читинской художественно-промышленной школы, был единогласно избран советом школы и утвержден с 1 августа Министерством торговли и промышленности<sup>5</sup>. Приступив к новой работе осенью 1915 года, он прожил в Чите более пяти лет. Здесь Николай Александрович встретил свою подругу жизни — Ксению Владимировну, дочь надворного советника Полозова, которая в 1918 году окончила Читинскую женскую гимназию и сразу



Выюнова  
Ксения Владимировна



*Вьюнов  
Игорь Николаевич*

вышла замуж<sup>6</sup>. В этом городе у них родился в 1920 году сын Игорь. Воспитываясь в эмиграции, Игорь не пошел по стопам отца. В Харбине он окончил гимназию Бюро эмигрантов и политехнический факультет в Северо-Маньчжурском университете, получив специальность инженера-электромеханика. Однако постоянное общение с отцом-художником все же дало свои результаты. В заполненной в 1941 году эмигрантской анкете Игорь в графе о свободной профессии записал — «художник-акварелист»<sup>7</sup>.

После окончания института он работал в 247-м отряде Мацуда чертежником, получая денежный оклад 95 гоби в месяц. Это была совсем неплохая по тем временам заработная плата. Для сравнения можно отметить, что отец Игоря, работая в это же время преподавателем рисования в японской гимназии, получал 65 гоби в месяц. Зарботная плата в учебном заведении связывалась напрямую с количеством часов учебных занятий. Так, работая в 1943 году в японской школе «Сакура», Н.А. Вьюнов получал 100 гоби в месяц. Преподавательская должность позволяла художнику иметь постоянный источник дохода. Проживали Вьюновы в Модягоу, на Дачной улице, снимая комнату с кухней и выплачивая ежемесячно за это неказистое жилье 14 гоби.

Преподавать в Харбине Н.А. Вьюнов стал с 1921 года, сразу после прибытия из Читы, — сначала в 1-м смешанном реальном училище, а затем в гимназиях Христианского союза молодежи, имени Оксаковской, имени Достоевского и других средних учебных заведениях. Кроме педагогической работы он занимался и творческой деятельностью — написанием картин, росписью в храмах, участвовал в выставках, проводил общественную работу. Вьюнов состоял в обществе «Икона», объединявшем художников-иконописцев. В 1936 году художественная и педагогическая общественность Харбина отмечала 30-летний юбилей творческой деятельности Николая Александровича. В Харбине оказалось много тех, с кем он был знаком по Петербургу, Екатеринбург и Чите. Большинство из них являлись его учениками, постигали азы рисования и изобразительного искусства под его началом. Некоторые впоследствии стали профессиональными художниками, приобрели широкую известность и всегда с благодарностью вспоминали своего учителя.

Впрочем, самому Вьюнову тоже некогда повезло с наставником. Последние два года пребывания в Екатеринбурге он работал под началом своего коллеги В.М. Анастасьева, которого в 1913 году назначили директором художественно-промышленного училища.



**Владимир Михайлович Анастасьев** —

удивительной судьбы человек, выдающийся деятель художественного образования в дореволюционной России. Родился он 11 июля 1878 года в Таганроге, где и окончил в 1896 году классическую гимназию, а для получения художественного образования отправился в Москву. В 1900 году Владимир Михайлович заканчивает Строгановское художественно-промышленное училище, а спустя семь лет — естественное отделение университета Шаньявского. В промежутке между двумя этими учебными заведениями были поездки в европейские страны для изучения памятников культуры, музейных коллекций и знакомства с организацией начального и профессионального художественного образования. Он объездил Германию, Францию, Бельгию, Голландию и Англию, а после возвращения стал работать помощником хранителя Музея императора Александра II и одновременно преподавателем в Строгановском училище. В 1905 году его командировали в Симферополь для организации там коммерческого училища Хохловкина. Выполняя временно обязанности директора училища, В.М. Анастасьев сумел в короткое время сформировать педагогический коллектив, организовать учебный процесс, после чего спустя год вернулся в Москву<sup>8</sup>.

Приступив к исполнению прежних обязанностей хранителя музея, библиотекаря и преподавателя, Владимир Михайлович произвел реформирование практических мастерских при Строгановском училище, где обучение шло по 22 специальностям. В Строгановском училище он трудился до 1908 года. После этого приказом по Министерству торговли и промышленности его назначили директором государственных учебных мастерских со школой при них в село Красное Костромской губернии. Особо отмечу, что это училище существует до настоящего времени. Находясь в течение пяти лет в новой должности, В.М. Анастасьев состоял также сотрудником учебного отдела Министерства торговли и промышленности — с ним консультировались по вопросам постановки и организации профессионального образования в России. Опыт такого образования он досконально изучил в Германии, Австрии, Италии, Швейцарии и Франции, куда был командирован министерством, находясь на службе в селе Красном. Широкая эрудиция, огромные познания в области культуры и искусства, тяга еще со студенческих лет к проблемам образования позволили В.М. Анастасьеву стать одним из ведущих российских специалистов в этой области. Он великолепно знал французский, английский, немецкий, греческий и латинский языки. Но ему постоянно



*Анастасьев  
Владимир Михайлович*



казалось, что он еще мало знает. Кроме большого количества европейских стран, он объездил десятки губерний в России с целью изучения памятников старины. Уже находясь в эмиграции, Анастасьев снова отправился в другие страны, теперь уже азиатские, все с той же целью — изучить в них организацию системы образования.

Последние несколько лет до отъезда в эмиграцию В.М. Анастасьев проработал в Екатеринбурге, где был директором художественно-промышленного училища. Здесь его застали революционные события. После большевистского переворота за отказ признать законность советской власти его отстранили от должности, но через две недели вновь предложили занять не только прежнее место, но еще и взять на себя исполнение обязанностей директора гранильной фабрики, причем на условиях, которые Анастасьева не устроили. Он вновь отказался, тогда его обвинили в саботаже и скорым судом приговорили к расстрелу. Каким-то чудом ему удалось бежать из-под ареста. После падения власти большевиков В.М. Анастасьева избрали в состав уральского правительства. Он был министром народного просвещения. В 1919 году, перед сдачей Екатеринбурга, правительство адмирала Колчака поручило Анастасьеву организовать эвакуацию из Уральского края всех учреждений и служащих сразу двух Министерств — народного просвещения, а также торговли и промышленности. Осенью 1919 года Владимир Михайлович стал уполномоченным Министерства народного просвещения в Забайкальской области. По делам службы он выехал весной 1920 года в командировку в Харбин, но из-за разыгравшихся событий вернуться оттуда уже не смог. Так началась его жизнь в эмиграции.

В Харбине летом 1920 года В.М. Анастасьева пригласили на должность инспектора городских школ в учебный отдел городского самоуправления. Инспектором школ городской управы он остался и после того, как городское самоуправление перешло под китайский контроль. Китайцы, видимо, оценили по достоинству профессиональные способности и огромный опыт Анастасьева в области народного образования — его не уволили даже после известного советско-китайского конфликта на КВЖД 1929 года. В 1933 году Анастасьев становится советником Департамента народного просвещения, а с осени того же года директором 1-й Русской правительственной гимназии.

В архиве сохранилось личное дело В.М. Анастасьева, в котором имеется им собственноручно составленное жизнеописание. Освещая вехи своей профессиональной деятельности, он, в частности, отмечал: «За все время своей



служебной и общественной деятельности по командировкам Российского правительства и по собственной инициативе несколько раз ездил с научной целью в Западную Европу (Греция, Турция, Италия, Австрия, Германия, Швейцария, Франция, Бельгия, Дания, Голландия, Англия, Норвегия) и по России, Польше, Финляндии и Латвии. Целями командировок и поездок было обследование школьного дела и изучение музеев. По заданиям Министерства неоднократно принимал участие в устройстве общешкольных выставок в России (Петроград, Москва, Казань, Киев, Кострома, Екатеринбург, Пермь и др.) и систематизировал русские экспонаты для отправки на западно-европейские Всемирные выставки, принимал участие на Всероссийских педагогических, земских, кустарных, художественных и профессиональных съездах, производил обследования для разработки сети профессиональных школ в различных районах России (в Крыму, в Могилевской губернии, в Польше, в Финляндии, на Урале, в Костромской, Казанской губерниях и др.). По собственной инициативе совершал неоднократные поездки для изучения памятников русской старины по Московской, Киевской, Псковской, Новгородской, Владимирской, Ярославской, Казанской, Пермской и другим губерниям»<sup>9</sup>.

Все командировки В.М. Анастасьева заканчивались обстоятельными и добротными отчетами, статьями в журналах, докладами и проектами о реформе профессионального образования в России. «Кустари и фабрика», «Нужды кустарной промышленности в России», «Профессиональное образование на Западе», «Школы Германии», «Школьные здания на Западе» — эти и многие другие работы В.М. Анастасьева стали результатом детального анализа состояния образования в России и Западной Европе.

Отдавая всего себя любимому делу, Владимир Михайлович стал новатором организации в России профессионального образования. Признавая общее образование, он «придавал важное значение для России прежнего времени профессиональному, поэтому предпочел службу в ведомстве отдела Министерства торговли и промышленности, где сочеталось общее образование с профессиональным и открывался кратчайший путь к осуществлению и разрешению важнейших для России задач в области подготовки квалифицированных специалистов прикладных знаний». Хотя Анастасьевым было написано и опубликовано огромное количество работ, в том числе капитальных трудов, в Харбин он приехал, не имея при себе ни одной печатной работы — все было конфисковано



в Екатеринбурге, где его объявили вне закона после побега из-под ареста. В Харбине под его редакцией была издана хрестоматия для начальных школ «Наша книга» в четырех частях и трех томах, причем в 1935 году этот учебник вышел в переработанном виде вторым изданием в четырех томах.

Анкета, составленная В.М. Анастасьевым при постановке на учет в Главном бюро российских эмигрантов, хранит довольно любопытные его ответы на некоторые вопросы. В анкете он написал, что является сторонником конституционно-демократического строя, но ни к каким политическим партиям никогда не принадлежал и не состоял в них. На вопрос о причине выезда из СССР он ответил: «Непризнание большевистского рая», а на вопрос о желании выезда из Маньчжурии, если да, то когда и зачем, написал: «По изгнании народом большевистской власти, чтобы умереть на родине, если не смогу быть ей полезен». В Харбине Владимир Михайлович имел обширные знакомства среди самых разных специалистов, его знали тысячи харбинцев. Не случайно в опросном листе на вопрос, с кем он хорошо знаком, Анастасьев не стал перечислять фамилий, а лаконично и в то же время достаточно емко ответил: «Весь педагогический, артистический, художественный и музыкальный Харбин». Интересно и то, что в одном из пунктов анкеты, касающемся его здоровья и имеющихся дефектов, он написал: «Имею перелом пяти ребер и позвонка, перелом ключицы, обеих рук и обеих ног». Откуда они, эти многочисленные переломы, анкета и биография ответа, к сожалению, не дают. Вот такая легендарная личность предстает перед нами со страниц архивной анкеты.



Панов  
Владимир Евгеньевич

Не менее интересна и поучительна судьба еще одного талантливого русского художника в Харбине — **Владимира Евгеньевича Панова**<sup>10</sup>. Родился Панов 13 июня 1870 года в Москве. Выходец из семьи мастера часовой механики, известного в Москве изготовителя различных физических приборов, моделей и машин, Владимир рано приобщился к профессии отца. Атмосфера творчества, в которую он окунулся с самого детства, окружала его на протяжении многих лет учебы, а затем и работы. Знакомство с выдающимися русскими художниками, их советы, совместное участие в выставках — все это не прошло бесследно. Восприимчивая натура молодого человека как губка впитывала в себя все самое полезное и необходимое.

В свободные минуты и часы отец, Евгений Федорович, любил порисовать, копируя гравюру или какую-либо репродукцию с картины знаменитого художника, а в



выходные дни с семьей выезжал на лоно природы, чтобы приобщить сына к прекрасному. Творческие начала в сыне воспитывала и мать, рассказывая ему сказки и разные приключения. Не имея художественного образования, она вместе с тем довольно грамотно разбиралась в достоинствах и недостатках той или иной картины, всегда обращая внимание сына на них.

Обучение начальной грамоте В.Е. Панов проходил сначала в Петровско-Пятицком, а затем в Тверском казенном училище, где учитель рисования практиковал только лишь перерисовывание с литографий. Другого рисования в училище не существовало. Видя такое положение, родители решили отдать сына в профессиональное учебное заведение. Мать склонялась к школе живописи, ваяния и зодчества, а более практичный отец мечтал видеть в сыне продолжателя своего дела, так что его выбор пал на слесарно-механическое училище в Зубове. Проучившись некоторое время в новом учебном заведении, В.Е. Панов его не закончил. Отец решил взять сына к себе в мастерскую, чтобы приспособить к своему делу.

За 15 лет работы в мастерской отца Владимир стал профессионалом по изготовлению разнообразных моделей и приборов. Так, он выполнил модель паровой машины заводского типа, астрономические часы-регулятор, электрический маятник-регулятор, множество точных механических моделей и частей приборов для известного в то время изобретателя Н.И. Захарова. В.Е. Пановым была сконструирована и изготовлена «Тропическая планетария» (на основе изобретения отца), ему удалось сделать аналитические весы с точностью до 0,1 миллиграмма<sup>11</sup>.

Работа в мастерской отца сопровождалась любимыми занятиями рисованием. Однажды В.Е. Панов сделал рисунок-копию с репродукции картины, но раскрасил ее по-своему, ориентируясь на природные цвета. Особенно ему удалось передача материалов — бархата, меха, парчи и т.п. Через знакомых работу увидел тогдашний директор Московского училища живописи, ваяния и зодчества, известный художник В.Е. Маковский. Похвалив начинающего художника, мастер настоятельно рекомендовал ему рисовать с натуры. Особенно потрясло В.Е. Панова в эти годы случайное посещение Третьяковской галереи, находившейся в то время на квартире ее собирателя. Коллекция произвела настолько сильное впечатление, что он решил все свое свободное время посвятить занятиям живописью и рисованием.

Длительное время он писал этюды акварелью, осваивая эту сложную, но интересную технику, потом



перешел и к масляной живописи. Хороший знакомый семьи Пановых Л.А. Баратынский обратил как-то свое внимание на работы В.Е. Панова и направил его к своему давнему другу академику В.О. Шервуду, который высказал ряд ценных советов. Знакомство еще с одним любителем живописи, Н.А. Тарховым, привело В.Е. Панова в вечерние классы Строгановского училища. Кроме того, Тархов занимался дополнительно в студии у К.А. Коровина. Из рассказов ученика Коровин узнал об акварельных работах Панова и попросил показать их ему. Лестно отозвавшись об этюдах, Коровин обратил внимание учеников своей студии на высокую технику исполнения акварелей Пановым. Более того, он настоятельно рекомендовал ему принять участие в предстоящей выставке акварелей и пастелей Московского общества любителей-художников в 1897 году. Жюри выставки приняло несколько акварелей В.Е. Панова, они получили благоприятные отзывы у посетителей выставки и в прессе, о чем было напечатано, в частности, в газете «Московские ведомости».

Через С.П. Кувшинникову Владимир Панов познакомился с семьей Круговских, где несколько раз в неделю собирались любители живописи и учащиеся Строгановского училища, посещавшие вечерние классы рисования. Здесь произошла его первая встреча с Павлом Кузнецовым, Сарьяном, Петровым-Водкиным и другими учащимися Московского училища живописи, ваяния и зодчества, которые посоветовали ему поступать в это училище. Особенно не протестуя против намерения сына, отец высказал пожелание, что готовиться для поступления в это учебное заведение следует основательно. В 1899 году поступить в училище не удалось, так как на три вакансии было подано огромное количество заявлений. Продолжая занятия в вечерних классах Строгановского училища, В. Панов рисует с гипсовых фигур, делает упор на натуру, много работает дома самостоятельно. В следующем году на 14 вакансий было подано 350 заявлений, но, несмотря на столь высокий конкурс, он был принят в училище<sup>12</sup>.

Все годы обучения его преподавателями были такие известные художники, как А.М. Корин, Н.А. Касаткин, А.Е. Архипов, Л.О. Пастернак, В.А. Серов, К.А. Коровин, А.М. Васнецов. В процессе обучения за свои работы по живописи и рисунку В.Е. Панов получил две серебряные медали. Спустя четыре года, сразу же после окончания училища, он уезжает осенью 1904 года в Петербург и поступает в Академию художеств, в мастерскую к художнику А.А. Киселеву. Правда, в январе 1905 года из-за революционных событий и беспорядков в Петербурге



Академию художеств закрыли. Пришлось возвращаться домой, в Москву. Вынужденное свободное время В.Е. Панов использует для творческой работы, он пишет этюды и рисует в Московской губернии, накапливая необходимые материалы для будущей работы в мастерской. С осени 1906 года академические занятия возобновились, и он вернулся в Петербург, где стал дополнительно посещать еще и педагогические классы при Академии художеств. Пребывание в Академии, вместе с пленерными поездками и участием в выставках, стало еще одной, более высокой ступенью в художественном образовании В.Е. Панова. Особенно плодотворными для него оказались осень 1906-го и весна 1907 годов, когда он создал довольно большое количество эскизов и написал множество этюдов и картин, а с картиной «Февральское утро» принял участие в традиционной весенней академической выставке.

Осенью 1907 года, после пребывания на академической даче в Тверской губернии и отчетной выставки летних работ, получив высокие отзывы о своих этюдах и эскизах, В.Е. Панов решает приступить к выполнению конкурсной работы на соискание звания классного художника. Весной 1908 года для выполнения задуманной картины он уезжает на академическую дачу с целью сбора необходимого материала к конкурсной работе, а вернувшись в Петербург, приступает к ее созданию. Осенью того же года совет Академии, рассмотрев конкурсные работы, присудил ряду соискателей, в числе которых был и В.Е. Панов, звание классного художника. Кроме того, еще весной 1908 года он закончил и педагогические курсы, получив свидетельство 1-го разряда на право преподавания рисования в средних учебных заведениях, с правом на чин X класса<sup>15</sup>.

Приуроченная к окончанию обучения академическая выставка оказалась для В.Е. Панова очень успешной. Было продано несколько его картин и этюдов. Интересно, что один из этюдов, «Майский вечер», приобрела для себя известная балерина М.Ф. Кшесинская. После Петербурга таким же удачным оказалось его участие и в периодической выставке Московского общества любителей-художников — он становится действительным членом этого общества.

В конце лета 1909 года, возвратившись из творческой поездки в Подмосковье, В.Е. Панов отправляется в Петербург, чтобы устроиться там в какое-нибудь солидное учебное заведение. Случай сводит его в Северной столице с художником С.Ф. Чупрененко — преподавателем Алексеевской женской гимназии в Благовещенске, который, приехав в годичный отпуск, обратился к директору педагогических курсов А.Г. Новикову с просьбой подыскать человека, который мог



бы его заменить на время отпуска. Новиков, разумеется, предложил эту работу В.Е. Панову, убедив, что для него, как пейзажиста, поездка на Дальний Восток окажется весьма полезной. В.Е. Панов ответил согласием. В Петербурге он познакомился и с находившимся там директором Благовещенского реального училища Г. Рудиковым.

Таким образом, в сентябре 1909 года, год спустя после окончания Академии художеств, он начал свою педагогическую и творческую художественную деятельность в Приамурье. Еще до окончания годичного срока преподавания в женской гимназии его стали уговаривать остаться в Благовещенске штатным преподавателем мужской гимназии и реального училища. Давно уже мечтавшая побывать во Франции и Италии, Панов дает свое согласие, чтобы накопить средства для осуществления заветной цели. В Академию художеств он отправляет письмо с просьбой выдать ему разрешение для поездок по городам России и получает специальный документ — свидетельство о разрешении выполнения в городах России «художественных работ с натуры и снимания видов местностей».



Панова  
Зинаида Ивановна

Проведя летние месяцы 1910 года в верховьях реки Зеи, где он писал таежные пейзажи, Панов затем устраивается на предложенные ему должности. Занимаясь педагогической деятельностью, он все свободное время посвящает живописи, совершая поездки в Приамурье и Нерчинский округ, откуда привозит ежегодно множество новых этюдов. В 1915 году в помещении гимназии Пановым совместно с другими местными художниками была устроена выставка картин. Словом, случайная поездка в 1909 году «на один год» привела к тому, что в Благовещенске В.Е. Панов провел 12 лет (находился он там и в годы Гражданской войны). Здесь он женился на молодой учительнице Зинаиде Ивановне Денисовой, дочери священника. В 1912 году в семье художника родилась дочь Валентина.

В феврале 1921 года художник А. Александров, тоже работавший в Благовещенске, предложил В.Е. Панову поехать в Маньчжурию для устройства там совместной выставки их картин<sup>14</sup>. Первая выставка состоялась в Сахалине, но материальный успех она имела небольшой. Затем оба художника со своими семьями отправились в Харбин, где через несколько недель А. Александров внезапно заболел тифом и умер. После смерти коллеги В.Е. Панов устраивает его посмертную выставку картин. В местной печати в ноябре 1921 года отмечалось, что в Харбине открывается посмертная выставка академика А. Александрова, и что семья его, проживающая в районе Модягоу, находится в трудном материальном положении<sup>15</sup>.





Оставшись в Харбине, В.Е. Панов пишет там несколько новых картин, а в декабре 1921 года устраивает собственную выставку — сначала в Железнодорожном собрании, а затем в Коммерческом. Обе выставки имели успех не только в чисто творческом отношении, но и в материальном. Несколько картин удалось продать, «Февральское утро», «Золотую осень» и «Вечер после дождя» приобрело Железнодорожное собрание. На выставке побывал и директор коммерческого училища Н.В. Борзов. Восторженно отозвавшись о работах художника, он пригласил В.Е. Панова занять должность штатного преподавателя в своем учебном заведении. Почти 10 лет художник проработал в коммерческом училище, преподавал он и в гимназии имени Достоевского, а в 1930 году оставил службу совсем, полностью отдавшись творческой работе. В одной из характеристик В.Е. Панова (1936) отмечалось: «По профессии художник, имеет высшее образование. Преподаватель графического искусства царского времени. В Харбине преподавал в гимназии Достоевского и других учебных заведениях. Тихий и скромный старик. В политическом отношении вполне благонадежен. Отзывы о нем его сослуживцев достаточно благоприятны».

В январе 1934 года В.Е. Панов совместно с художниками А.Е. Степановым и В.П. Казановым устраивает большую выставку работ в Торговом доме И.Я. Чурина, имевшую огромный успех у посетителей. Занятия живописью на чужбине служили едва ли не основным способом получения средств к существованию. От продажи выставленных картин зависела дальнейшая жизнь художника и его семьи, возможность продолжения творческой деятельности. Кто-то, не выдерживая житейских трудностей и не видя выхода из тяжелого положения, пытался искать его в алкоголе, как, например, художник Доброгаев, а кто-то, как В.Е. Панов, продолжал бороться с невзгодами и превратностями судьбы. Владимира Евгеньевича Панова не стало в декабре 1943 года<sup>16</sup>. Он умер в Харбине на 74-м году жизни и был похоронен на Новом кладбище. Наверняка его картины остались в коллекциях, как остался в памяти харбинцев и сам художник.

Чтобы обеспечить себе хотя бы сносное существование, многие профессиональные художники добывали средства преподаванием в школах, училищах, гимназиях, частными уроками рисования, продажей картин, выполнением заказных работ. Преподавательская деятельность служила, безусловно, важным подспорьем для художников, людей творческих, основное призвание которых — создавать художественные произведения. В условиях эмиграции



писать картины просто для души — на это никто не осмеливался, потому как каждый понимал, что это на грани безумия. Средства требовались не только для пропитания, но и для того, чтобы купить холст, краски и кисти, оплатить жилье, так что чисто творческая сторона профессии почти неизбежно отодвигалась на второй план.



*Степанов  
Александр Евгеньевич*

Своими уроками, высокопрофессиональными и интересными, запомнился в Харбине и художник А.Г. Степанов, проживший долгую жизнь<sup>17</sup>. В судьбе его соединились две профессии — художник и военный летчик, не просто разные, но во многом противоположные. Одна из них связана с созиданием, была призвана будить в людях чувство прекрасного, а другая — с разрушениями, со смертью.

Родившийся в Москве 20 января 1894 года, **Александр Евгеньевич Степанов** там же окончил реальное училище, а затем — знаменитое среди художественной интеллигенции Московское училище живописи, ваяния и зодчества. Окончание этого учебного заведения совпало с Германской войной, она, собственно, уже год как полыхала. Предстоял призыв на военную службу, и в 1915 году Александр Степанов поступает в Московскую авиационную школу, через год заканчивает ее и остается при ней инструктором. Но в 1917–1918 годах он все-таки принимает участие в боях на Западном фронте. Окончание войны, революционные события — все это перемешалось, переплелось, заставляло думать и выбирать: с кем идти? Вернувшись с фронта, он около года прожил в Москве, а в 1919 году уехал на восток, в армию Колчака. С этой армией Степанов в 1920 году оказался во Владивостоке, где прожил четыре трудных года, а потом нелегально перебрался в Харбин.

Еще находясь в Москве, до отправки на германский фронт, А.Е. Степанов женился на Наталье Алексеевне, тоже москвичке<sup>18</sup>. В феврале 1919 года у них родился сын Павел. С малолетним ребенком Степановы и пробирались через всю Россию, сквозь огонь Гражданской войны до Приморья. Когда приехали в Харбин, сыну едва исполнилось пять лет, однако что-то в семье не заладилось, и в 1925 году Степановы вынуждены были разойтись. Сын не стал, как отец, художником, но приобщился к другой творческой профессии — музыкальной. Учился музыке в 1936–1941 годах, а потом стал играть в составе музыкальных групп в ресторанах, кафе, выступать на концертах, даже выезжал в Шанхай и Корею<sup>19</sup>. В 1941 году его приняли в Харбинское симфоническое общество. Играл Павел на довольно редком



инструменте — фаготе. А его отец спустя несколько лет женился вторично, на Надежде Петровне Автономовой, и у них в 1929 году родился второй сын Александра Евгеньевича — Сергей, с которым он позже вернется из эмиграции в СССР и будет проживать в Новосибирске<sup>20</sup>.

В Харбине А.Е. Степанову довелось работать по многим направлениям своей творческой профессии — вести преподавание в учебных заведениях и студиях, выполнять фресковые росписи в храмах и декорации для театральных постановок, создавать картины, осуществлять художественное оформление интерьеров. Среди российских художников, оказавшихся в Харбине, он заметно выделялся своими творческими работами. Особенно высоко ценились его пейзажи и театральные декорации. Проникновенными по настроению и богатыми по цвету были пейзажные живописные работы, которых Степанов создал огромное количество. А.Е. Степанов считался в Харбине непревзойденным мастером декораций. Оформленные им спектакли «Месяц в деревне», «Вишневый сад», «Царь Федор Иоаннович» и многие другие надолго запомнились харбинским любителям театрального искусства не только замечательной, проникновенной игрой артистов, но прежде всего великолепными декорациями.

В конце 1940 года в Харбине было устроено чествование А.Е. Степанова в день 25-летия его творческой деятельности. Подобного внимания в эмиграции удостоивался редко кто из художников. На юбилейную выставку художник представил почти 60 своих работ — пейзажи, портреты, сюжетные картины и декорации к театральным постановкам. Такое многообразие жанров и высокий уровень работ свидетельствовали о таланте художника и его огромных потенциальных возможностях. Зрители подолгу задерживались у двух картин мастера — «Важное решение» и «Обеих сторон Днепра войск Запорожских гетман Кошка». В них поражала не только сюжетная канва исторических картин, но и прекрасно выписанные типажи, в несколько стилизованной манере, но с твердым, резким рисунком.

Растроганный вниманием юбиляр обратился к собравшимся с ответным благодарственным словом: «Сегодня вы принесли мне три дара — веру, надежду и любовь. Веру в мое искусство и в правильность избранного пути, надежду, что и впредь я не буду одинок и буду встречать ваше сочувствие, и любовь — любовь ко мне и моему искусству. Это ваше ко мне отношение помогло мне преодолеть все препятствия, стоявшие на пути к организации выставки моих работ»<sup>21</sup>. Большую помощь в



*Степанов  
Павел Александрович*



*Степанов  
Сергей Александрович*



организации юбилея А.Е. Степанова оказало Московское землячество, членом которого являлся и сам юбиляр. Среди его друзей были не только художники, но и инженеры, военные чины, юристы и педагоги. Надо сказать, что юбилейные мероприятия проходили в зале Христианского союза молодых людей, в учебных заведениях которого Степанов много лет работал, вплоть до 1940 года.

В 1943 году театральная общественность Харбина широко отмечала юбилей артиста М.М. Ольгина (он же инженер М.М. Осколков), который приготовил на свой бенефис специальный спектакль. Примечательно, что художественное оформление его выполнил именно «волшебник-декоратор» А.Е. Степанов.

Художник нашел в себе мужество вернуться в СССР в 1955 году, когда ему уже исполнилось 60 лет. Он поселился в Новосибирске, где проживал вернувшийся ранее его сын Сергей, как и отец, ставший художником. Александр Евгеньевич прожил до 90 лет и умер в 1985 году<sup>22</sup>. Его картины хранятся в частных коллекциях по всему миру, а некоторые — и в нашей стране.

В августе 1943 года в Харбине, на берегу Сунгари, была устроена грандиозная выставка достижений, приуроченная к десятилетию Маньчжоу-Го. В Русском отделе были выставлены и произведения художников А.Е. Степанова, М.М. Лобанова, А.Н. Клементьева и Ф.П. Соболева, а художник М.М. Пьянышев представил выполненные им с поразительной точностью и тщательностью резные шахматы из бархатного дерева. Шахматные фигурки — русские бояре и стрельбы с одной стороны, татарские вельможи и воины с другой — являли собой истинный шедевр.

Известно, что тысячи россиян, оказавшихся в Харбине, привезли с собой произведения прикладного искусства, картины, иконы, редкие книги и документы. Изредка эти вещи выставлялись на продажу на рынке и в антикварных магазинах. Среди художественной интеллигенции Харбина зародилась идея устроить в городе выставку старинных и редких предметов. Был даже создан оргкомитет и две комиссии экспертов: одна — по живописи и памятникам искусства, а вторая — историческая. В комиссию по живописи вошли наиболее известные и авторитетные художники — В.М. Анастасьев, А.Е. Степанов, М.М. Лобанов, В.Е. Панов, А.К. Холодилов и Ганна Квятковская. Председатель оргкомитета Р.Ф. Гейны обратился через прессу к горожанам с разъяснением целей и задач выставки. Текст его обращения сохранился и, безусловно, представляет интерес.



«Художественные памятники старины, ценные предметы искусства и редкости всякого рода, обычно сосредотачиваются в музеях, где с ними знакомятся и где изучает их учащаяся молодежь, для развития и воспитания которой эта форма образования необходима. В Харбине такого музея пока нет, но зато у частных коллекционеров и отдельных лиц как здесь, так и в других городах Маньчжурии (Маньчжоу-Го) есть большие собрания художественных вещей и отдельные предметы исключительного интереса. Предпринятое по этому поводу обследование показало, что только в одном Харбине есть столько драгоценных экспонатов для будущей выставки, что они могут одни составить целый музей.

Здесь есть вещи и документы, освещающие русскую историю со времен Московского княжества до Великой войны, революции и Гражданской войны в России. Есть различные редчайшие старинные книги, различные другие издания, исторические документы самого разнообразного содержания, фиксирующие крупнейшие политические события. Есть надежды получить на выставку много прекрасных картин старых знаменитых художников, а также полотна выдающихся мастеров XIX столетия. Есть редкие художественные миниатюры на эмали, слоновой кости и т.д. Старинные ювелирные изделия, серебро, бронза, мрамор, хрусталь, фарфор, ковры, рукодельные работы, старинное оружие и пр. Обследование только начато, но уже сейчас видно, что мы будем иметь огромный выбор и выставка будет действительно прекрасным художественным событием, которому может позавидовать каждый большой культурный город»<sup>23</sup>.

Оргкомитет обратился ко всем харбинцам с просьбой всячески поддержать идею организации этой необычной выставки, организуемой в интересах населения всего Харбина. Предполагалось по всем экспонатам издать красочные каталоги с фотографиями наиболее ценных и уникальных художественных произведений<sup>24</sup>.

При отсутствии в Харбине художественного музея выставки приобретали важное значение в культурной жизни города. Обществу художественной интеллигенции способствовали и различные студии, школы, в которых молодое поколение приобщалось к прекрасному. Многие из выпускников этих студий и школ, руководимых опытными художниками-педагогами (М.А. Кичигин, В.М. Анастасьев, А.Е. Степанов, Н.А. Выюнов, А.К. Холодилов, А.Н. Клементьев и многие другие), стали художниками.

В Харбине среди православного населения широкой известностью пользовались художники-иконописцы братья



Задорожные, выходцы из Забайкалья. Их отец, Степан Никифорович, служил в Главных мастерских Забайкальской железной дороги. В течение 12 лет, с 1898 по 1910 год, в семье родились пятеро сыновей — Федот, Николай, Петр, Иван и Василий. Старший из братьев, Федот, служивший протоиереем в Шанхае, был профессиональным художником. Не стал художником только Иван, выбрав профессию инженера-строителя.

В Харбин семья Задорожных переехала в 1920-е годы. Сначала отец и старший из сыновей, а вслед за ними и мать с остальными сыновьями. Огромную роль в воспитании художников Задорожных сыграл Н.А. Вьюнов, сначала в Читинском художественно-промышленном училище, где учились Федот, Николай и Петр, а потом в Харбине, где в студии у Вьюнова обучался Василий.

Старший из братьев Федот, бывший офицер, подался в Шанхай, стал там церковнослужителем, в 1935 году он был протодьяконом Шанхайской архиерейской церкви в женском монастыре. К Федоту вскоре переехали родители Степан Никифорович и Параскева Игнатьевна, а потом и братья Николай с Иваном. Иван в 1931 году блестяще защитил дипломный проект железобетонного путепровода, о чем сообщалось в местной печати. Его проект был признан «самой выдающейся работой выпуска»<sup>25</sup>. Переехав в Шанхай, он с 1934 года стал работать в архитектурно-строительной конторе инженера К.Г. Васильева.

**Петр Степанович Задорожный** был не только художником церковной живописи, но и церковнослужителем. В 1943 году он отмечал двадцатилетие своей художественно-педагогической деятельности и десятилетие принятия им сана дьякона. Начав учебу в Читинской миссионерской школе в 1913 году, Петр поступил в 1917 году в художественно-промышленную школу, где его преподавателями были Вьюнов, Жизневский, Баримбаум и другие художники. Сразу же по ее окончании он непродолжительное время трудился по приглашению художника Шалагина над росписями Иоанно-Предтеченской церкви в Чите. К церкви, вообще говоря, Петра определили еще в детстве, когда восьмилетним мальчиком он был отдан для обучения в Новониколаевск, в иконописную мастерскую. Пробыв там два года, вернулся в Читу и был определен в миссионерскую школу.

Церковная живопись, таким образом, стала делом всей жизни Петра Задорожного. Вместе с родителями переехав в Харбин, Петр стал заниматься иконописью, преподавательской деятельностью и выполнением портретов. За 20 лет жизни в Харбине им написано около тысячи икон — практически для всех харбинских православных



*Задорожный  
Петр Степанович*

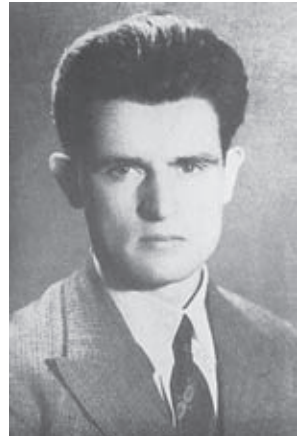


храмов<sup>26</sup>. С 1926 по 1936 год П.С. Задорожный преподавал рисунок в женской гимназии и реальном училище М.А. Оксаконской, гимназиях и педагогическом институте Генерозовой и в гимназии Я.А. Дризули. Иконы, стенные росписи, иконостасы — все это художник выполнял с блеском, не раз получая лестные отзывы духовенства, прихожан и коллег-художников. Особенно удачными были иконостасы в Благовещенском и Алексеевском в Модягоу, Успенском на Новом кладбище и в других харбинских храмах.

В 1933 году Петр Задорожный был рукоположен архиепископом Нестором в сан дьякона, а спустя четыре года указом заграничного Архиерейского синода возведен в сан протодьякона. Все время, начиная с 1933 года, Петр находился при церкви Дома милосердия, где он преподавал детям Закон Божий. Здесь произошла его размолвка с Нестором, и Петр был вынужден уйти из Дома милосердия в мужской монастырь. Причиной размолвки послужили чисто идейные разногласия: «В связи с вопросом поклонения богине Аматерасу (в период японской оккупации Маньчжурии. — Н.К.) Дьякон, как преподаватель Закона Божия, в школе должен был преподавать детям — как поступать в этом случае. Будучи непреклонно уверен в том, что кланяться нельзя, дьякон Задорожный все же обратился к епископу Нестору с вопросом, что ответить детям на их вопрос: кланяться или нет? На это Нестор ответил: «Как хотите». Три раза дьякон Задорожный задавал этот вопрос Нестору и получал каждый раз ответ «Как хотите». Обескураженный этим, дьякон Задорожный сказал Нестору, что раз так, то он не признает его за епископа. На это Нестор ответил ему: «Раз не признаешь — уходи». И дьякон Задорожный ушел»<sup>27</sup>. Кстати, на таком же основании Дом милосердия вынужден был покинуть и архимандрит Филарет, перейдя в Русский дом.

В начале 1930-х годов П.С. Задорожный женился, у него родился сын, однако в 1937 году супруги разошлись, и бывшая его жена Алевтина Дмитриевна уехала в Шанхай, оставив сына отцу. В 1944 году десятилетний мальчик учился в начальной школе, проживая в Харбине в семье Ковальских и получая материальное обеспечение от отца.

**Николай Степанович Задорожный**, второй из братьев, родился в 1900 году. Обучался рисунку и живописи тоже под началом Н.А. Вьюнова в Читинском художественно-промышленном училище, после окончания которого преподавал рисование в Читинской женской гимназии до своей эмиграции в Харбин, где и занялся



*Задорожный  
Николай Степанович*



иконописью. Его стенные росписи украшали Николаевскую церковь в Частном Затоне, православный Кафедральный собор в Токио. Во многих храмах он не копировал уже известные по другим храмам России росписи, а разрабатывал собственные композиции. Его работе над иконами в затонской церкви были посвящены несколько публикаций в прессе. Вот что писал, например, Л. Жаров в журнале «Рубеж»: «Немногие харбинцы знают о большой работе, проделанной художником Николаем Степановичем Задорожным — иконостасе для затонской церкви в Харбине. Н.С. Задорожный решил продолжить начатую в русской иконописной живописи работу русских художников Нестерова и Васнецова и писать иконы не по старым образцам, а давать действительно художественные изображения собственной композиции. В течение трех лет писал он иконостас для затонской церкви, состоявший из двадцати икон, причем все написанные им образы строго выдержаны в исторической обстановке, соответствующей времени и месту действия»<sup>28</sup>. Попытки художника не копировать, а создать нечто новое, свое, увенчались успехом, о чем свидетельствовали благоприятные отзывы «как большинства местного духовенства, так и его коллег-художников»<sup>29</sup>.

Следует сказать, что духовенство всегда строго следило за церковными канонами, и особенно при написании икон и стенных росписей. Когда Н.С. Задорожный приступил к разработке икон для иконостаса церкви в Затоне, то за его работой стал наблюдать митрополит Мефодий, большой знаток церковной живописи. Посещали мастерскую и художники В.М. Анастасьев, Н.А. Вьюнов, П.Ф. Федоровский, Г.М. Колонтаевский и другие, любезно помогая ему своими советами и дружескими замечаниями<sup>30</sup>.



*Задорожный  
Василий Степанович*

Под опекой Николая Задорожного начинал свою карьеру церковного живописца и младший брат **Василий**, родившийся в Чите в 1910 году. Художественное образование он получил уже в Харбине, на трехгодичных курсах Н.А. Вьюнова, окончив их в 1929 году первым учеником. Посещая курсы, Василий одновременно работал в мастерской брата. Вместе они выполнили росписи храма в мужском Казанском монастыре, затем писали иконы для иконостаса Иверской церкви на Пристани, выполнили два иконостаса и иконы для Воскресенского Кафедрального собора в Токио. Помогал Василий своему брату и в работе над выполнением икон для затонского храма, а также для Успенской церкви на Новом кладбище в Харбине. В апреле 1933 года уже самостоятельно Василий выехал в Циндао,





«где написал иконостас и Голгофу для православного храма». Возвратившись в Харбин, «занимался художественными работами по разрисовке японских ресторанов, писал портреты, этюды...»<sup>31</sup>. В краткой автобиографии (1935) Василий отметил также, что «знаком с художественно-малярными работами и с химией красок».

Работы тем не менее не хватало. В поисках ее надо было становиться на учет в Главное бюро по делам российских эмигрантов. Рекомендательное письмо насчет Василия направил начальнику 3-го отдела Бюро Матковскому даже архиепископ Нестор: «Глубокоуважаемый Михаил Алексеевич! Очень прошу Вас, если у Вас будет служба или работа по москательной или художественной отрасли, предоставить работу подателю сего В.С. Задорожному, опытному художнику и знатоку красок. Со своей стороны горячо рекомендую его Вам с самой наилучшей стороны, как хорошего работника и во всех отношениях заслуживающего доверия человека»<sup>32</sup>.

В 1933 году в Шанхай из Харбина уехал Николай Задорожный. Там он устроил несколько выставок своих работ<sup>33</sup>, а потом поселился в Тяньцзине, где открыл художественную школу. Харбинская газета «Заря» в 1940 году сообщила о его приезде в Харбин: «На днях прибыл в Харбин известный на Дальнем Востоке художник Н.С. Задорожный. В последнее время он постоянно проживает в Тяньцзине, где по его инициативе основана Российская художественная школа. Цель приезда в Харбин — встретиться с бывшим директором Читинской художественно-промышленной школы художником Н.А. Вьюновым и ознакомиться с имеющимися здесь учебными пособиями по специальным художественным дисциплинам. К сожалению, встреча не состоялась, так как вчера Вьюнова разбил паралич и его положение признано очень серьезным»<sup>34</sup>.

О дальнейшей судьбе братьев Задорожных, к сожалению, мало что известно. Биографические данные о художниках удалось отыскать в Государственном архиве Хабаровского края и в областном Читинском архиве. В найденных материалах упоминается о том, что и старший из братьев Задорожных, Федот, был одним из лучших учеников Читинской художественно-промышленной школы. А.А. Хисамутдинов в своем библиографическом словаре называет его священником и художником. Судя по материалам того же А.А. Хисамутдинова, Иван Степанович Задорожный довольно продолжительное время работал в Шанхае по своей специальности в конторе инженера К.Г. Васильева, затем уехал сначала в Аргентину, а потом в Америку. Жил в Сиэтле и там же умер 9 августа 1985 года, прожив 77 лет<sup>35</sup>.



*Задорожный  
Иван Степанович*



*Лобанов  
Михаил Михайлович*

Еще один интересный художник с непростой судьбой, плодотворно работавший в период эмиграции — **Михаил Михайлович Лобанов**. Он родился 29 июня 1891 года в Казани, учился в реальном училище в Елабуге, а потом поступил в Казанское художественное училище. После окончания в 1914 году училища, полный творческих сил, Михаил мечтал о художественных произведениях, задумывал картины, однако его возраст оказался призывным, так что пришлось вместо кисти брать в руки оружие. Сначала призывник находился в Уфе, вольноопределяющим в 104-м батальоне, а вскоре его отправили на фронт, в пехотный Устюжский князя Багратиона полк. Повоевать пришлось всего год — в морозную зиму 1915—1916 годов Михаил сильно отморозил ноги, в результате чего был уволен со службы и признан инвалидом.

После фронта он приехал в Петроград, поступил в высшее художественное училище при Академии художеств, однако революция и Гражданская война смешали все планы на будущее. Отступая с чешскими войсками, М.М. Лобанов оказался на краю России — в Приморье. Во Владивостоке он поначалу преподавал графические искусства в училище, даже подавал заявление и документы для поступления в военно-топографическое училище. Обстановка в Приморье была сложной, накаленной и изменчивой, приходилось все время отыскивать работу, поэтому больше всего М.М. Лобанов работал как свободный художник — писал заказные портреты и пейзажи, в основном для японцев. Приходилось иногда давать и частные уроки.

В 1928 году М.М. Лобанов устроился кладовщиком в японскую лесную концессию в районе Императорской гавани. Спустя три года под давлением большевиков концессию ликвидировали, а Лобанова по подозрению в шпионаже арестовали. Через Владивосток его отправили в Хабаровск, там продержали в тюрьме три месяца, после чего отпустили. Вернувшись во Владивосток и опасаясь дальнейших репрессий, он вместе с женой в мае 1931 года нелегально бежал в Маньчжурию. Поселившись в Харбине, стал много заниматься живописью, посвящая любимому делу все свободное время. В 1932 году в семье родился сын Святослав. Каждое лето, отправляясь на этюды, художники вынуждены были просить разрешения властей на выезд за пределы Харбина. Вот одно из подобных заявлений М.М. Лобанова: «Желая использовать летнее время для зарисовки пейзажей в районе станции Барим Банжоуской железной дороги, прошу Бюро исходатайствовать мне надлежащее разрешение на предмет беспрепятственной работы в Бариме. Для сведения сообщаю, что в смысле моей



*Лобанова  
Анна Михайловна  
с сыном Святославом*



политической благонадежности могут охарактеризовать меня управляющий Сунгарийским водным синдикатом господин Такахата, вице-директор Чосен-банка Иенга и многие другие, знавшие меня еще по Владивостоку примерно с 20 и 22-го года. Лобанов М. 1935 года 23 июня»<sup>36</sup>.

В Харбине Михаил Михайлович прожил до 1954 года. Особенно полюбились художнику окрестности города, куда он выезжал ежегодно, в разные сезоны, стремясь запечатлеть красоту пейзажей. Немного было в Харбине художников, кто с такой любовью и настойчивостью писал, никогда не повторяясь, реку Сунгари, городские уголки Харбина и его прекрасные храмы. Певцом харбинского пейзажа можно с полным основанием назвать этого незаурядного русского художника. В 1939 году М.М. Лобановым был издан небольшой альбом литографий с видами Харбина<sup>37</sup>. Сотни замечательных картин и этюдов создал художник за годы пребывания в харбинской эмиграции. Где они все, попало ли хоть что-то из его творческого наследия в Россию?

В очерке о русских художниках, работавших в Харбине, нельзя не упомянуть еще несколько имен. Прежде всего это, конечно же, **Алексей Николаевич Клементьев**. В Харбине ему довелось прожить относительно недолго — всего 14 лет. Он умер здесь в 1945 году, а через год на его могиле был установлен великолепный по художественным качествам памятник работы профессионального чешского скульптора В.Ф. Винклера. Мне представляется, что не случайно старался Владимир Францевич Винклер — знали они друг друга еще задолго до Харбина. Одна волна принесла их в Приморье — беженская. И Винклер, и Клементьев практически в одно время жили и работали сначала в Омске до 1918 года, а затем во Владивостоке: Винклер — с 1918 по 1929 год, а Клементьев — с 1920 по 1931 год. Не могли два профессиональных художника, живя и работая в одном городе, не таком уж большом, не знать друг друга. Наверняка в Омске они и подружились. Удивительно еще и то, что отпущено им судьбой было одинаково — по 70 лет. Винклер, родившийся на 10 лет позже Клементьева, на 10 лет позже и отошел в мир иной, навсегда оставшись в Харбине, как и его коллега по творчеству и товарищ по эмигрантскому несчастью.

Родился А.Н. Клементьев в 1875 году в старинном русском городе Твери, в семье хлеботорговца, учился в классической гимназии в Рыбинске, а потом окончил в Одессе художественное училище. Совершенствовал свое художественное мастерство у знаменитостей в России и



*Клементьев  
Алексей Николаевич*



Клементьев А.Н.  
Японка. 1917 г.  
Холст,масло

за рубежом — сначала в мастерской И.Е. Репина в Петербурге, а затем в Мюнхенской академии Ашбэ, в мастерских Ш. Халлоши в Венгрии и Ф. Кормона в Париже. Знакомство с культурой европейских стран, работа среди художников — все это помогло А.Н. Клементьеву в творческом плане. Кроме того, он хорошо освоил французский, английский и немецкий языки, читал по латыни. Уже с 1902 года представлял свои работы на выставках, стал постоянным участником академической выставки в Петербурге, работал графиком в издательстве «Нива» Маркса, был главным рисовальщиком фирмы Голике и Вильборга.

В 1914 году по рекомендации генерала Забелина Клементьев отправился в сибирский город Омск на должность преподавателя изобразительных дисциплин в кадетском корпусе. Там же в Омске стал он через год и директором студии Общества художников, а с 1918 года преподавал в политехническом институте. С падением правительства Колчака началось отступление на восток России. Так Клементьев оказался в Приморье. Эвакуировавшись вместе с кадетским корпусом, он так и преподавал в нем, но теперь уже во Владивостоке, был лектором повторных курсов для учителей, доцентом педагогического института, инструктором городских школ. Сам художник позднее в анкете написал, что с 1922 по 1931 год он «состоял в профессорах университета, а затем педагогического и политехнического институтов, преподавателем секции изобразительных искусств научного общества при университете, заведующим студией университета, был членом методической комиссии города, с 1929 года являлся доцентом университета»<sup>38</sup>. В 1931 году «за речи о порядках в СССР» А.Н. Клементьева арестовали и привлекли к суду, который произвел его в «лишенцы» (с лишением всех прав). Пришлось нелегально бежать в Маньчжурию. Пересекая границу, он даже выбросил паспорт гражданина СССР.

Алексей Николаевич был не только опытным педагогом, но и прекрасным художником, его работы экспонировались на выставках, приобретались музеями и собирателями коллекций. Клементьев в анкете 1935 года не без гордости отметил: «Имею картины моей работы



в трех музеях и первые премии по графике — в Санкт-Петербурге на конкурсе «Солнце России», там же на академической выставке за портрет и премию в Харбине за марку исторической выставки»<sup>39</sup>. Однако главным своим достижением в жизни художник считал не выставки и награды, а два других детища — основанный им в Омске художественный техникум имени Врубеля и художественную галерею во Владивостоке, в которой при нем было собрано около 300 картин. С 1931 года, находясь в Харбине, А.Н. Клементьев занимался тем же, что и в прежние годы в России, — преподавал художественные дисциплины в учебных заведениях и собственной студии, писал картины и выполнял графические работы, был инициатором и организатором многих выставок, работал в лицее Святого Николая и преподавал рисование в гимназии М.А. Оксаковской.

Жил он в приличном, тихом и зеленом районе Модягоу, на улице Церковной. По стопам Алексея Николаевича пошел его старший сын, проживавший в Париже. А в СССР осталась его старшая дочь. В одном из архивных документов отмечалось, что она была «замужем за Немирович-Данченко». Еще одна дочь, Ираида, младшая, родившаяся в 1916 году, жила в Харбине, где вышла замуж за Е.А. Булычева.

Умер А.Н. Клементьев 5 декабря 1946 года в Харбине, где и был похоронен<sup>40</sup>.

В 1921 году в Харбине открылась художественная студия «Лотос», в которой прошли школу приобщения к прекрасному многие молодые харбинцы. В школе работали профессиональные художники из эмигрантов. Одним из организаторов «Лотоса» был художник **Александр Кузьмич Холодилов**, окончивший в 1917 году художественное училище в Екатеринбурге<sup>41</sup>. Начав педагогическую деятельность еще в России, он продолжил ее в эмиграции — работал в основанной при его



Клементьев А.Н.  
 Портрет жены художника  
 В.А. Клементьевой,  
 урожденной Любицкой.  
 1911 г.  
 Холст,масло



*Холодилов  
Александр Кузьмич*

участии студии, а кроме того, с 1925 года — в высшем начальном училище. Рано оставшись без матери, Александр воспитывался у бабушки в Нижнем Тагиле, а отец работал на Демидовском заводе. Общение с детьми приносило А.К. Холодилову удовольствие, и он на протяжении почти всей жизни занимался их воспитанием и обучением творчеству. Уже в первые годы пребывания в эмиграции стал он руководителем на детской площадке, а через три года получил штатное место преподавателя графических искусств в высшем начальном училище.

Работа в студии была более творческой и разнообразной, чем в школе. Здесь собирались лучшие художники Харбина, они читали лекции по искусству и архитектуре, вели занятия по композиции, скульптуре, рисунку и живописи. Каждый из студийцев мог выбрать любой класс, какой ему был по душе. Холодилов вел в «Лотосе» занятия по графике и скульптуре. Для студии арендовались помещения в новом, построенном в 1921 году доходном доме Мееровича, расположенном недалеко от Соборной площади в Новом городе. Оригинальный по архитектуре дом Мееровича построен одним из лучших в Харбине архитекторов — Ю.П. Ждановым. Это здание и сегодня украшает центральную часть Харбина, несмотря на то, что в последние годы вокруг появилось много новых высотных домов.

*Дом Мееровича.  
Архитектор  
Ю.П. Жданов.  
1921 г.*





К сожалению, далеко не все художники имели возможность работать постоянно в одном месте. Красноречивое подтверждение тому — биография еще одного художника-эмигранта **Михаила Михайловича Пьянышева**. Одногодок с Холодиловым (оба родились в 1896 году), Пьянышев учился в родной Москве, в Воскресенском реальном училище, а с 1913 года — в училище живописи, ваяния и зодчества, попутно занимаясь в студии художника П.И. Келина. Окончить художественное училище, правда, не успел — после третьего курса его призвали на военную службу, пришлось даже участвовать в сражениях Германской войны. За это он был награжден орденами Святого Станислава III и II степени, Анны III степени с надписью «За храбрость», получил и отметину на всю жизнь — ранение в правую руку. После революции находился в войсках атамана Семенова, с которыми дошел до Читы. В Чите устроился в железнодорожное депо помощником машиниста, потом состоял на службе в германском Обществе Красного Креста, был заведующим складами во времена Дальневосточной республики (ДВР).



*Пьянышев  
Михаил Михайлович*

Заполняя в 1935 году анкету и отвечая на вопрос о профессии, Пьянышев написал, что является преподавателем графических искусств, чертежником, скульптором, резчиком по дереву, помощником машиниста<sup>42</sup>. В Маньчжурию он перебрался из Читы в 1921 году, поселившись в Харбине, где первые три года занимался подрядными работами по архитектурной скульптуре, а затем уехал на станцию Маньчжурия, устроившись на должность преподавателя графических искусств в реальном училище. После известного конфликта на КВЖД в 1929 году многие эмигранты потеряли свою работу и должности в организациях и учреждениях, принадлежавших дороге. Так что карьера преподавателя у Пьянышева временно прервалась. В 1930 году некоторое время он руководил строительством на электростанции в Бухэду, а затем поступил на службу в железнодорожную полицию на станции Хайлар. Выбирать не приходилось — надо было кормить и содержать семью. В Харбине у Пьянышева родились сын и дочь, в эмиграции находились и его родители. Работая в полиции, он даже преподавал в 1933 году в Хайларском реальном училище и общественной женской гимназии.

Ни служба в полиции, ни преподавательская работа — ничто не могло помешать художнику заниматься любимым делом. Любое свободное время использовал М.М. Пьянышев для этюдов, вырезал из дерева всевозможные поделки, принимал участие в выставках. Переехавшись в 1938 году



в Харбин, он устроился конторщиком в Бюро эмигрантов, однако через два года был уволен по сокращению штатов и остался без работы. Лишь в 1943 году его зачислили сотрудником культурно-просветительского отдела 3-го отдела Бюро эмигрантов с назначением в Трехречье. В круг его обязанностей входили идеологическое воспитание молодежи, пропаганда среди населения, проведение докладов, организация собраний и вечеров, театральная деятельность<sup>43</sup>.

\* \* \*

Русские художники в Харбине оставили яркий, заметный след в самых различных сферах деятельности, широк был круг их интересов и творческих пристрастий. К сожалению, созданные ими произведения рассеялись по всему миру, и лишь некоторые плоды их творчества с чужбины вернулись в Россию. Известно, что работы А.Е. Степанова хранятся в Новосибирске, в музее города Кургана имеются работы С.С. Шемшинцева, в Ярославле — М.А. Кичигина и Кузнецовой-Кичигиной, в Санкт-Петербурге — В.М. Арнаутова.



# Глава 6



## Зодчие Харбина

Основание Харбина, формирование его планировочной структуры — результат творчества большой группы гражданских и военных инженеров, художников-архитекторов, инженеров путей сообщения, инженеров-технологов и других специалистов. Все вместе они внесли неоценимый вклад в его возведение.

Деятельность русских архитекторов в Харбине следует рассматривать в нескольких аспектах. Прежде всего это их работа на ответственных административных должностях и осуществление в связи с этим определенной градостроительной политики. В этом плане необходимо отметить таких специалистов, как гражданский инженер А.К. Левтеев — первый харбинский архитектор, которого считают основателем города, и сменивший его гражданский инженер И.И. Обломиевский. Именно Обломиевский был назначен в 1903 году строителем Харбина, исполнял эту должность четыре года, после чего перешел в службу эксплуатации, где осуществлял надзор за строительством города, сам проектировал и строил. Здесь он проработал до 1921 года, оставив службу по болезни.

Особо следует отметить специалистов, работавших в должности городского архитектора. На эту должность в 1904 году был назначен гражданский инженер В.Д. Смигельский, проработавший четыре года. С 1908 года, когда стал функционировать городской совет, или Харбинское самоуправление, в состав этого административного органа был включен и В.Д. Смигельский. В течение многих лет должность

*Сахаров В.В.*

*Плансон В.А.*

*Левтеев А.К.*

*Венсан С.А.*

*Багинов И.С.*

*Трояновский М.А.*

*Жданов Ю.П.*

*Юнгхендель Г.Р.*

*Барри В.А.*

*Тустановский Б.М.*

*Свиридов П.С.*

*Федоровский П.Ф.*

*Карбышев М.В.*

*Смирнов Ю.В.*

*Щелков А.А.*

*Старженецкий-Лаппо П.И.*

*Лушников А.А.*

*Осколков М.М.*

*Рассушин В.А.*

*Дружинин С.Н.*



городского архитектора исполнял еще один инженер — И.Ю. Левитин. В 1920 году, рассматривая его заявление об увольнении с должности, городской совет выразил Левитину огромную признательность «за долголетнюю, в высшей степени усердную службу». В последующие годы И.Ю. Левитин занимался частной архитектурно-строительной практикой. В 1930 году по его проекту были построены несколько зданий высшего коммерческого училища на Нагорном проспекте в Новом городе.

В феврале 1922 года городским архитектором Харбина стал известный в Сибири архитектор В.А. Рассушин, много лет подряд занимавший ранее такую же должность в Иркутске (1886—1894). Оказавшись после революции в Маньчжурии, он некоторое время проживал в Циндао, а в начале 1922 года его пригласили в Харбин на должность городского архитектора. Многолетняя деятельность на этом посту В.А. Рассушина оказалась весьма плодотворной и полезной для города.

Немаловажную роль в развитии архитектуры Харбина сыграли российские архитекторы не только в первые годы существования города, но и в период эмиграции. Многие из зодчих, работавших до Гражданской войны во Владивостоке, Уссурийске, Хабаровске, Благовещенске и Чите, волею судьбы оказались после 1920 года в Харбине, Дальнем, Шанхае и других городах Китая, где нашли себе пристанище русские эмигранты. Владивосток в 1918—1920 годах стал для многих российских людей временным приютом, куда их пригнала беженская волна из центра России, Западной и Восточной Сибири. Отсюда они и ушли в Китай после освобождения города красными войсками от японцев и белогвардейцев.

Вообще говоря, миграции специалистов — явление прогрессивное и весьма древнее. Достаточно вспомнить деятельность зарубежных архитекторов в Петербурге, начиная с момента его основания, а еще ранее — участие итальянских зодчих (XV—XVI века) в строительстве Москвы. Правда, все эти архитекторы работали в России по приглашениям. Российская эмиграция XX века — это массовое и вынужденное переселение, вызванное конкретными историческими событиями в России — революцией и Гражданской войной. Впрочем, в любом случае ученые и инженеры как носители знаний, передовых идей и технологий оказывали прогрессивное влияние на те страны, куда их заносила судьба, «выполняли важную роль в развитии культуры, науки и техники»<sup>1</sup>. Не стали исключением и российские эмигранты в Китае.

Немецкий философ В. Шубарт назвал в 1938 году русскую эмиграцию событием эпохального значения. В своей книге «Европа и душа Востока» он писал, что «она, хотя это



сейчас и мало кто видит, являлась для взаимоотношений Востока и Европы, а следовательно, и для духовной судьбы Запада, чем-то более даже значительным, чем тот поток людей с классическим образованием, который с 1453 года, с занятием турками Константинополя, хлынул в Европу... Три миллиона восточных людей, принадлежащих большей частью к духовно ведущему слою, хлынули в европейские народы и возвестили им культуру, которая до того времени Западу была почти неизвестна и недоступна. Это событие должно вызвать такие последствия, результаты которых станут ясными лишь спустя десятилетия»<sup>2</sup>. Чем-то похожим был и массовый исход русских в Маньчжурию.

Нашей исторической наукой, к сожалению, еще недостаточно изучен феномен русской эмиграции в Китае, где для нее были созданы специфические, хотя скорее привычные условия, в которых ее представители плодотворно трудились. Условия эти оказались практически такими же, как и в дореволюционной России. Центром эмиграции в Китае стал Харбин, основанный русскими людьми в 1898 году и к началу 1920-х годов уже превратившийся в крупный город, по количеству населения значительно обогнавший такие дальневосточные российские города, как Владивосток, Благовещенск и Хабаровск, основанные почти на 50 лет раньше.

Разноликий эмигрантский Харбин собрал огромное количество самых разных специалистов, среди которых были и зодчие. В процессе архивно-исторических изысканий мне удалось выявить в их среде архитекторов (военных и гражданских инженеров, художников архитектуры, инженеров-строителей), которые попали в Харбин из прилегающих к границам Маньчжурии российских областей и городов — Читы, Благовещенска, Хабаровска и Владивостока. Были среди них, разумеется, и выходцы из других городов России. Материалы для этой главы собраны мной в ходе исследований, проведенных в архивах Петербурга, Читы, Владивостока и Хабаровска, а также при изучении харбинской периодической печати 1920—1940-х годов.

В истории Харбина, который на протяжении первых десятилетий создавался руками русских инженеров, можно условно выделить три волны миграций специалистов-инженеров. Первая связана со строительством КВЖД, основанием Харбина и его формированием до 1920 года. В этот отрезок времени инженеры отправлялись из России в Харбин в командировку сроком на три года, которая затем неоднократно продлевалась (по взаимному согласию сторон). Для многих русских инженеров этой волны Харбин стал вторым домом, они избрали его



*Дом Мееровича.  
Архитектор Жданов Ю.П.*



*13-я профессиональная  
школа*

*Японская начальная школа.  
Архитектор Жданов Ю.П.*



местом своего жительства, а не только работы.

Вторая волна специалистов самым непосредственным образом связана с эмиграцией. Из Приморья, Приамурья, Забайкалья и Восточной Сибири в Маньчжурию вместе с войсками белых хлынули тысячи людей, не принявших революцию и советскую власть. Среди них оказалось довольно большое количество крупных специалистов, в том числе архитекторов, строителей, художников и инженеров самых разных категорий. Не все из них нашли в Харбине свое место и работу по специальности, но многие оказались востребованными и продолжали проектировать и строить, как они это делали в России. Именно архитекторы второй волны внесли солидную лепту в развитие Харбина, сыграли далеко не последнюю роль в формировании его архитектурного облика. Большое количество зданий, построенных ими в 1920–1930-е годы, сохранилось в Харбине до настоящего времени.

И наконец, третья волна — это специалисты, получившие образование уже в Харбине. Среди них были те, кто эмигрировал в Маньчжурию вместе с родителями, а также те, кто родился в семьях специалистов первой волны, оставшихся здесь после окончания строительства КВЖД и по воле судьбы оказавшихся после революции в изгнании. Уже в середине 1920-х годов Харбинский политехнический институт стал выпускать инженеров разных специальностей, в том числе и архитекторов. Вместе со студентами, выходцами из России, в институте на каком-то этапе стали обучаться и китайские студенты. С 1930-х годов их становилось все больше и больше.

Следует отметить, что некоторые из архитекторов-эмигрантов сразу же



занимали в Харбине ведущие должности. В качестве примера можно назвать такие имена, как М.М. Осколков, В.А. Рассушин и П.Ф. Федоровский. Первый из них в течение целого ряда лет (до 1918) работал в Хабаровске в должности городского инженера. В городском муниципалитете Харбина он занимал такую же должность с 1921 по 1937 год. Рассушин В.А., известный иркутский архитектор, в Харбине тоже стал в 1922 году городским архитектором и работал в этой должности более 10 лет, почти до самой смерти. Опытнейший архитектор-художник П.Ф. Федоровский, имевший не только многолетнюю проектную, но и педагогическую практику, посвятил более 12 лет своей жизни в Харбине подготовке молодых специалистов, все эти годы работая профессором и заведующим кафедрой архитектуры в Харбинском политехническом институте. Как видим, в Харбин на волне эмиграции попали российские архитекторы и инженеры, продолжившие свою деятельность в новых для себя условиях, но в обстановке привычных им русских градостроительных традиций, заложенных предшественниками, их соотечественниками.

Деятельность дальневосточных архитекторов дореволюционного периода в последние годы все чаще и чаще привлекает внимание исследователей — краеведов, историков архитектуры и специалистов других категорий. Однако публикаций в печати на эту тему ничтожно мало. Проблема, в частности, заключается в том, что сведения о многих из них отрывочны и фрагментарны и не позволяют представить полной картины их деятельности. К тому же многие из этих архитекторов, как оказалось, стали эмигрантами, и до



*Музей.  
Архитектор Жданов Ю.П.*



*Торговый дом*

*Японская начальная школа.  
Архитектор Жданов Ю.П.*





недавнего времени информация о их деятельности в период эмиграции для нас вообще была недоступной.

На первых порах инженерам трудно было найти более-менее постоянную работу по своей профессии. Уже существовавший в Харбине Союз инженеров в 1920 году принял решение открыть при правлении Союза специальное «Бюро труда», которое занималось поисками вакансий инженерных должностей. Услугами «Бюро труда» могли пользоваться лишь члены Союза, которых в это время насчитывалось более ста человек<sup>3</sup>. Инженеры объединялись также в небольшие группы, предлагая свои услуги на рынке труда. Так, в строительной конторе политехнического института существовала коллегия опытных инженеров и техников, принимавшая «на себя составление проектов, чертежей и смет по всевозможным строительным работам, доходных домов, а также ответственное наблюдение за работами»<sup>4</sup>.

В 1932 году инженеры, окончившие высшие учебные заведения в дореволюционной России, решили объединиться в «Общество русских инженеров в Харбине». Инициаторы объединения ставили своей целью «содействие процветанию края и правильное приложение знаний по горной, фабрично-заводской и железнодорожной промышленности». Такое общество было создано и состояло из четырех отделов: архитектурно-строительного, горного, путей сообщения и фабрично-заводского<sup>5</sup>.

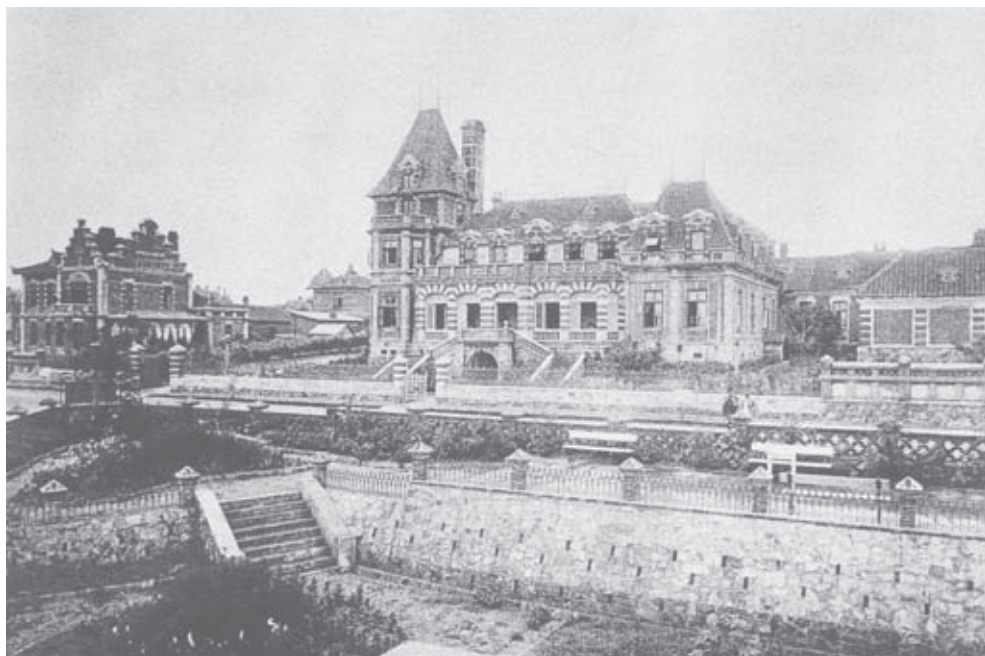
Судьба разбросала российских инженеров и архитекторов по многим городам Китая. Некоторые из них работали, например, в Шанхае. Прежде всего это бывший главный инженер, строитель Владивостокского военного порта (1906—1922) А.И. Исаков. В Шанхае он преподавал математику в училище Православного Братства<sup>6</sup>. Собственную строительную контору имел в Шанхае работавший когда-то во Владивостоке архитектор В.Ф. Ливин.



Сахаров  
Владимир Васильевич

Стал главным строителем города Дальнего военный инженер **Владимир Васильевич Сахаров**, тоже попавший на КВЖД из Владивостока.

Во Владивостоке Сахаров проработал в общей сложности немного, однако выполнил очень важную работу по обустройству порта и бухты. Прибыв на Дальний Восток в качестве заведующего постройкой набережной в 1896 году, В.В. Сахаров приложил все свои знания и опыт, благо до этого ему уже приходилось выполнять подобные работы в Мургабе, Потти, Ейске и других местах. Во Владивостоке



работы по обустройству набережной трудно было вести в связи с отсутствием технических средств — землечерпалок, экскаваторов и других машин. Приходилось размещать срочные заказы на зарубежных заводах, а затем на месте осуществлять сборку. Одновременно с этим Сахаров организовал изыскательские работы в прилегающих к Владивостоку бухтах, с тем чтобы составить общий проект порта, в который набережная должна была войти составной частью.

*Дом Сахарова В.В.  
в г. Дальнем*

В книге Е.Х. Нилуса об истории строительства КВЖД есть строки и о деятельности В.В. Сахарова во Владивостоке. Составитель этого капитального труда пишет: «Для рациональности большого проекта он (Сахаров. — **Н.К.**) пользовался широко всеми сведениями о нуждах торговли, ее всевозможном развитии, об особенностях жизни моря нашего Востока, обычаях и практике мореходства. Он смотрел на создание проекта порта во Владивостоке не только с технической, но и с экономической и бытовой стороны. Обширный и детально разработанный проект порта во Владивостоке был им закончен одновременно с окончанием глубокой океанской набережной в 1898 году. К этому времени был разработан и начат постройкой особый самостоятельный порт также для океанских пароходов во владивостокской бухте, у мыса Эгершельд для КВЖД. Эту работу Сахаров приводил уже к окончанию, когда был вызван в Петербург для принятия участия в разработке,



*Вокзал во Владивостоке.  
Архитектор  
Плансон В.А.*

совместно с инженером С.И. Кербедз, проекта обширного незамерзающего порта в Даляньванской бухте и портового при нем города»<sup>7</sup>.

Вернувшись из Петербурга в 1899 году, В.В. Сахаров стал главным строителем (инженером) города Дальнего и порта, а спустя два года еще и градоначальником Дальнего, сосредоточив в своих руках и строительную, и административную власть. До сих пор в Дальнем сохранился (с некоторыми утратами) дом-особняк В.В. Сахарова, в котором он жил и имел контору по управлению строительством. Помощниками Сахарова по строительству города и торгового порта были инженеры В. Тренюхин, А. Носов, В. К. Тимм, Зилов, а проект генерального плана города разрабатывали архитекторы К.Г. Сколимовский и К.И. Штемпер.

«На пустынном доселе берегу Даляньванского залива со сказочной быстротой создавался красивый уже от рождения город — Дальний, — отмечалось в книге Е.Х. Нилуса. — Жизнь рабочая, жизнь строителей лихорадочным темпом проявлялась всюду и была ключом творчества, давая взорам человека редкое удовлетворение видеть свою работу и энергию воплощенными в живые образы и реальные создания»<sup>8</sup>.

Русско-японская война не позволила осуществиться всем планам по строительству города Дальнего и порта, хотя за период 1898—1904 годов было сделано много. С 1905 года город перешел под юрисдикцию Японии. О судьбе В.В. Сахарова в





той же книге Нилуса сообщается следующее: «Нахлынувшие военные события застали Владимира Васильевича у конца его задачи. Опасность не заставила его покинуть порученное дело; он последним отступил из Дальнего пешком, с горстью служащих, отходя к Артуру (Порт-Артуру. — Н.К.). Здесь он по своему желанию надел опять военный мундир штабс-капитана и до конца исполнял свой долг, руководя окопными и минными работами в период военных действий. Здесь он и погиб среди выполнения добровольно на себя принятых обязанностей»<sup>9</sup>.

*Инженерное управление  
Владивостокской  
крепости.  
Архитектор  
Плансон В.А.  
Современный вид*

Работы по обустройству набережной во Владивостоке выполнял после В.В. Сахарова гражданский инженер **Владимир Антонович Плансон**, окончивший в 1899 году Институт гражданских инженеров и сразу же направленный на Дальний Восток. Числился он в штате Уссурийской железной дороги, некоторое время был помощником заведующего портом Владивосток и в 1900 году руководил работами по оборудованию набережной. Возглавив с 1901 года технический отдел Службы пути, Плансон много проектировал сам и осуществлял строительство крупных объектов во Владивостоке. Работать приходилось по несколько лет без отпуска. Так, во время строительства им нового здания вокзала во Владивостоке Плансон подал в ноябре 1911 года прошение об отпуске, отметив в заявлении, что не был в оном с 1907 года<sup>10</sup>. Получив четырехмесячный отпуск, он выехал в Европейскую Россию.



*Плансон  
Владимир Антонович*



*Левтеев  
Алексей Климентьевич*

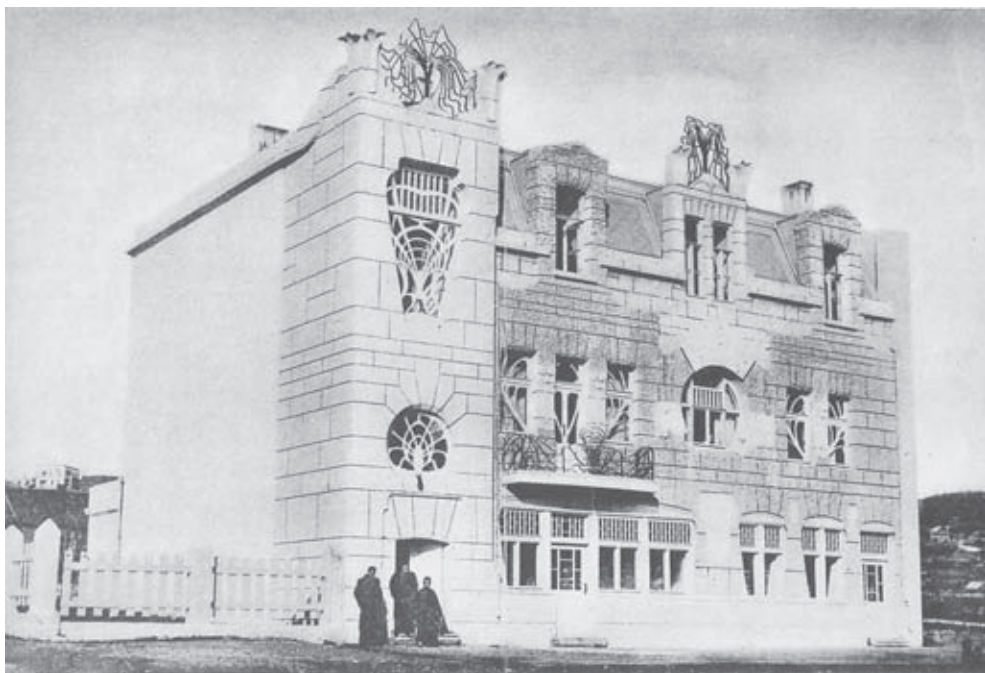
Во Владивостоке сохранились построенные Плансоном объекты, такие, как недавно отреставрированный вокзал, офицерский флигель минного батальона и здание инженерного управления Владивостокской крепости, здание Железнодорожного собрания в Уссурийске. Известен и хранящийся в архиве Петербурга проект коммерческого училища во Владивостоке, разработанный в 1909 году также Плансоном<sup>11</sup>.

В Харбин архитектор переехал, видимо, в 1922 году и прожил там совсем недолго. Местная газета сообщила 4 августа 1923 года: «Сегодня в 9 час. 20 мин. уезжает из Харбина бывший председатель квартирной комиссии инж. Плансон. Инженер Плансон, прослуживший на Китайской и Уссурийской дорогах около 20 лет, едет в Америку, где учатся две его дочери»<sup>12</sup>. О дальнейшей судьбе этого архитектора, к сожалению, автору ничего не известно.

Среди многих инженеров — строителей и архитекторов, работавших на Китайско-Восточной железной дороге, особое место принадлежит **Алексею Климентьевичу Левтееву**. Несмотря на то, что проработал он на КВЖД немного, тем не менее его называли основателем и первостроителем города Харбина.

Имя А.К. Левтеева мне стало известно много лет назад, когда я начал собирать сведения о хабаровских архитекторах,

*Дом архитектора  
Левтеева А.К.  
в Порт-Артуре*





работавших в этом городе до революции. Из публикаций в местной периодической печати дореволюционного периода удалось выяснить, что практически до самой Октябрьской революции Алексей Климентьевич работал в Хабаровске городским архитектором, а самое первое упоминание о нем относится к 1908 году. И вот несколько лет назад, занимаясь изучением русской архитектуры в Харбине, я узнал, что А.К. Левтеев был одним из основателей и первостроителей города, но проработал в Харбине всего три года и уехал оттуда в 1901 году, когда КВЖД покинули многие строители в связи с вспыхнувшим в Китае боксерским восстанием. Лишь недавно мне удалось найти данные о том, что Левтеев не уехал с КВЖД, а обосновался в Порт-Артуре, где также проектировал и строил. Кстати, для себя он построил там великолепный каменный дом в стиле модерн. Неизвестно, сохранился ли этот особняк до настоящего времени, но увидеть его можно на фотографии в одном из старинных альбомов в Дальневосточной государственной научной библиотеке.

К сожалению, подробных биографических сведений о Левтееве мне отыскать пока не удалось. Институт гражданских инженеров в Петербурге он закончил в 1893 году. Вполне возможно, что в команду инженеров будущей КВЖД А.К. Левтеев попал непосредственно из Петербурга, так как состав строительных и архитектурных инженерных кадров формировался там, в гостинице «Европейская», где в одном из номеров находилась строительная контора

*Один из корпусов  
центральной больницы.*

*Архитектор  
Левтеев А.К.*



главного инженера строительного управления будущей дороги А.И. Юговича.

В книге об истории строительства КВЖД Е.Х. Нилус рассказывает и о Левтееве. Известно, что первый план Харбина (поселок Сунгари) был разработан в 1899 году и «первым строителем нового поселка был назначен гражданский инженер А.К. Левтеев», его помощником — В.К. Вельс. Левтеев действовал как самостоятельный производитель работ, непосредственно подчиненный главному инженеру. Весной 1899 года Левтеев «перенес свою контору и штаб-квартиру ближе к новым работам в поселок Модягоу, приспособив для этого отчужденные здесь фанзы»<sup>13</sup>.

То, что Левтеев был назначен сразу же на высокую должность, свидетельствует о том, что он уже имел опыт и хорошую строительную практику. Еще и в 1920-е годы в Харбине о нем вспоминали с теплотой. Вот что об этом пишет Нилус: «Инженер Левтеев принадлежал к тому счастливому разряду людей, которые умеют как-то удачно сочетать упорную работу с веселым досугом. Существуют еще в Харбине бывшие его сотрудники, которые вспоминают о гостеприимном доме Левтеева, расположенном как раз на перепутье для всех едущих с Пристани в Старый Харбин и обратно. Здесь вечерами после дневных трудов широко и радушно открывались двери; всякому гостю были рады, всякий находил здесь и угощение, и комфорт, от которого многие начинали уже отвыкать; иногда общее веселье несколько вышло из рамок умеренности и приобретало специфический «маньчжурский» оттенок; но это соединение размаха и упорства в работе с шумным весельем в часы необходимого и заслуженного отдыха было понятно и делу отнюдь не вредило; только очень суровый регорист или педант мог бы бросить по этому поводу слово осуждения труженикам того времени, вся жизнь которых за пределами этих немногих часов досуга была полна лишений, труда, а иногда и опасности»<sup>14</sup>. За время, когда Левтеев заведовал постройкой Харбина, были возведены корпуса центральной больницы с жилыми домами для медицинского персонала, несколько зданий в районе Николаевского собора и по улице Таможенной, были также поставлены около 20 срубных домов вдоль улицы Офицерской. В Новом городе он пробурил три артезианских колодца. В начале 1901 года, как пишет Е.Х. Нилус, Левтеев оставил службу на КВЖД, и его в этой должности заменил вначале инженер Чайковский, а вскоре после него — И.И. Обломиевский.

Хабаровский период деятельности А.К. Левтеева был более продолжительным, нежели харбинский. В Хабаровском



государственном архиве три года назад мне попался документ с планом доходного дома Г. Лухта, и на чертеже есть надпись, что его рассмотривал и утвердил исполняющий обязанности городского архитектора инженер Левтеев. Затем в печати упоминания о нем стали появляться чаще. В эти годы Левтеев снимал квартиру в доме Зандау по улице Барабашевской (ныне ул. Запарина). В 1910 году он работал техником в 3-й Хабаровской войсковой строительной комиссии и состоял производителем работ по устройству базы Амурской речной флотилии. Комиссия эта располагалась в доме Эмери на улице Алексеевской (ныне ул. Шевченко).

В 1912 году газета «Приамурские ведомости» в небольшой заметке сообщила: «Должность городского архитектора городская управа предлагает занять инженеру А.К. Левтееву на следующих условиях: жалованье 2400 рублей в год и три процента вознаграждения с новых работ по ремонтам, начисленным по смете свыше трех тысяч рублей». Должность эту Левтеев занял и трудился на ней вплоть до революции.

Уже с конца 1912 года, когда началось строительство большого количества павильонов для Приамурской выставки 1913 года, Левтеев принимал в этой работе самое непосредственное участие. Он занимался выделением и отводом участка, проектировал главный фасад с улицы Муравьева-Амурского, где размещались все административные учреждения выставки, спроектировал он и один из интересных павильонов — павильон городов

*Павильон городов  
Приамурья на выставке  
1913 г. в Хабаровске.  
Архитектор Левтеев А.К.*





Дальнего Востока. Проект этого сооружения сохранился на стеклянном негативе в Хабаровском краевом архиве. Занимая должность городского архитектора и имея право выполнять проекты, Левтеев, конечно же, этим правом пользовался. Однако нам мало что известно из его построек. Есть предположение, что он проектировал великолепный доходный дом купца Архипова, с прекрасным уличным фасадом в псевдобарочном стиле. В 1930-е годы весь декор был уничтожен, а само здание надстроено, и ныне в нем размещается Центральный универмаг. Проектировал он по заданию городского головы Еремеева и пристройку к Хабаровской женской гимназии, размещавшейся на улице Хабаровской (ныне ул. Дзержинского).

В силу своих должностных обязанностей много внимания Левтеев уделял благоустройству города, особенно в неблагополучных его районах — слободках. Так, в 1914 году он закончил составление проекта урегулирования построек в китайской слободке, представлявшей собой очаг развития всевозможных болезней, поскольку была «вся слободка построена с нарушением правил» и находилась вблизи войск, почти на проезжей дороге. Предложения Левтеева сводились к тому, чтобы проложить новые улицы-проезды, сделать четкую планировку слободки, разбив ее на кварталы размером 40 на 55 саженей, «на основании строительного устава привести каждое отдельное строение слободки в законный вид и привести всю слободку из настоящего опасного в пожарном отношении положения в совершенно безопасное»<sup>15</sup>.

В старинном альбоме, посвященном строительству КВЖД, о котором уже упоминалось выше в связи с домом Левтеева в Порт-Артуре, есть великолепный лист с портретами всех основных строителей этой дороги. Есть там и портрет А.К. Левтеева. На портрете изображен умудренный опытом человек, отличающийся от других необыкновенными усами и тем еще, что у него единственного из почти 30 человек на груди несколько орденов и медалей. Об одной его награде сообщали в 1912 году «Приамурские ведомости» — указом от 15 августа Левтеев был награжден медалью в память 100-летия Отечественной войны 1812 года. Но это уже одна из следующих его наград, поскольку портрет Левтеева был напечатан в альбоме, изданном в 1904 году.

А совсем недавно в Российском историческом архиве мне попала выписка из приказа о поощрениях по Министерству путей сообщения, в котором упоминался и А.К. Левтеев, награжденный орденом Святого Станислава III степени. Датирован документ 18 апреля 1899 года.



Спускаясь в Хабаровске от площади имени Ленина по лестнице к 34-й школе, слева можно увидеть деревянный, с каменным полуподвалом дом, расположенный с отступом от красной линии улицы Гоголя. Дом имеет значительные утраты: не сохранилась ни большая галерея вдоль всего фасада, обращенного к улице Гоголя, ни великолепный мезонин (второй деревянный этаж). Не сохранилось и крыльцо со стороны северо-западного фасада. Как свидетельствует Адрес-календарь И.С. Кларка за 1913 год, дом этот принадлежал Марии Гансовне Левтеевой, жене Алексея Климентьевича. Надо полагать, что и построен дом был самим Левтеевым. Судя по некоторым документам, Мария Гансовна проживала в этом доме еще в 1918 году.

Из других данных выясняется, что в 1921 году Левтеев находился уже во Владивостоке, где подал заявление на должность городского архитектора. В заявлении он сообщал, что ранее служил во Владивостоке, Харбине, Порт-Артуре и Хабаровске. Городской голова Владивостока, занимавший ранее такую же должность в Хабаровске, наложил на заявление Левтеева весьма характерную резолюцию: «Инженер Левтеев принимается на городскую службу на должность городского архитектора. Левтеева я хорошо знаю как аккуратного и честного работника, а если говорят о его слабости, то я ее знаю, но она не редкость в обыденной жизни — он пьет после дела и дела не забывает»<sup>16</sup>.

Удивительная вещь — эти архивные поиски. Бывает, ищешь годами какой-либо факт и наталкиваешься на него совсем не там, где ожидал, и порой совершенно случайно. Так и с Левтеевым. Уже совсем недавно, в ноябре 2000 года, в архиве Дальнего Востока во Владивостоке мне попались сведения о раннем периоде деятельности Левтеева. Оказывается, он уже в 1896 году состоял на службе при Управлении по постройке Уссурийской железной дороги, а в январе 1897 года по совместительству исполнял обязанности городского архитектора. Собираясь в августе оставить службу на железной дороге, он просит городскую управу ответить ему — «желает ли она иметь меня на будущее время своим постоянным архитектором, и тогда в случае ее согласия можно будет совместно выработать условия будущей службы»<sup>17</sup>.

В течение довольно продолжительного времени городская дума «думала», не давая ответа. В заявлении от 12 октября, несмотря на свои напоминания, так и не получив ответа, А.К. Левтеев написал: «Признавая такое упорное молчание Управы за несогласие на мои условия, я считаю неудобным продолжать мою службу в Управе, а потому от 12 числа сего месяца я оставляю



исполнение обязанностей городского архитектора, о чем имею честь довести до сведения городской Управы»<sup>18</sup>. В конце концов согласие сторон было достигнуто, Левтеев обязался занять штатную должность архитектора с 1 мая 1898 года с окладом в пять тысяч рублей в год. Кроме того, управа гарантировала ему оплату прогонных денег в сумме двух тысяч рублей — за проезд от Петербурга до Владивостока (Левтеев отправлялся в длительный отпуск). Управа также брала на себя решение вопроса о том, чтобы служба в должности городского архитектора шла в зачет государственной службы, что давало основание для льгот, особенно при службе в удаленных местах России. Однако решение данного вопроса оказалось не в компетенции городской управы. Телеграммой от 18 марта 1898 года А.К. Левтеев сообщил во Владивосток: «Отказываюсь должности архитектора города. Причина — негосударственная служба, несоблюдение Вашей стороны пункта шестого. Левтеев»<sup>19</sup>. Пункт шестой — это оплата проезда из Петербурга до Владивостока. Там же, в Петербурге, я полагаю, Левтеев и определился на строительство Китайско-Восточной железной дороги. Так он и оказался в Харбине в числе его первостроителей.

*Доходный дом  
в Санкт-Петербурге  
на ул. Лабутина.  
Архитектор Венсан С.А.  
1903 г.*

В мае 2001 года в РГИА отыскились сведения и о самом начальном этапе деятельности А.К. Левтеева. Оказывается, на службу в технический отдел Уссурийской железной дороги он был определен с 1 июля 1894 года. В







ноябре 1896 года увольнялся в отпуск на 28 дней в Японию, а с 1 ноября 1897 года был оставлен за штатом в связи с окончанием постройки дороги. В этом же архиве была сделана и еще одна важная находка, касающаяся биографии А.К. Левтеева.

Это небольшое письмо, адресованное им в 1909 году обер-егермейстеру И.П. Балашеву: «Глубокоуважаемый Иван Петрович! Посылаю Вам мое нижайшее почтение и поздравление с праздником (Пасхой. — Н.К.) с Дальнего Востока. Вчера прибыл в Хабаровск и спешу известить Вас об этом, а также сообщить свой адрес: Войсковая строительная комиссия в Хабаровске, инженеру Левтееву. Я работаю в двух комиссиях, и поэтому дела очень много, особенно вначале. Но мы, приехав, оживили край. Снова зашевелились дремавшие подрядчики, и нет отбою от всевозможных предложений. Каким образом теперь придется вернуться с Дальнего Востока? Как не хотелось сюда ехать! Примите уверение в искреннем уважении и преданности. А. Левтеев»<sup>20</sup>.



*Доходный дом  
в Санкт-Петербурге  
на ул. Подольской.  
Архитектор Венсан С.А.  
1904 г.*

С Дальним Востоком связал свою судьбу и **Сергей Александрович Венсан**, гражданский инженер. Он оставил после себя целый ряд построек во многих городах России и Маньчжурии, где официально находился на службе с 1911 года. Широко известен сохранившийся до настоящего времени харбинский отель «Модерн» с рестораном и театром, а также здание Гиринского железнодорожного дипломатического бюро.

Родился С.А. Венсан 31 декабря 1873 года, окончил по первому разряду Институт гражданских инженеров в Петербурге в 1899 году, там же работал первые несколько лет (до 1904). Любопытно, что еще студентом, после четвертого курса, будущий инженер успешно трудился у частных лиц, выполняя проекты и осуществляя различные постройки. До сих пор в Петербурге сохранились два доходных дома (ул. Лабутина, 17 и Подольского, 12), построенные Венсаном в 1903 и 1904 годах.

Проработав несколько лет в должности архитектора Полтавского губернского земства, С.А. Венсан был назначен техником Раздольнинской войсковой строительной комиссии,



Венсан  
Виктор Сергеевич

а с 1911 года его зачислили в штат служащих КВЖД — инженером для технических занятий конторы Уссурийского отделения Службы пути. Проживал он во Владивостоке, где также проектировал и строил, став архитектором технического отдела управления Службы пути<sup>21</sup>.

В 1908 году умерла жена С.А. Венсана, оставив ему троих детей (дочь Наталья и сыновья Владимир и Виктор). Через два года, живя во Владивостоке, он женился вторично. В этом браке родился еще один сын — Вадим. Дети росли в России, у сестер С.А. Венсана, который регулярно высылал из Харбина деньги на их воспитание и образование.

Работа Венсана на КВЖД продолжалась до августа 1921 года, когда он заболел и был в связи с этим уволен со службы. Немного оправившись от недуга, он в 1925 году снова вернулся на службу и проработал до 1930 года. Вторично уволенный со службы по болезни (паралич на почве склероза), Венсан получил лишь единовременное пособие в размере 750 рублей. В связи с тяжелой болезнью кормильца семье пришлось терпеть невзгоды. Вместе с родителями в это время жили сыновья Виктор и Вадим. Виктор, проучившийся четыре курса в политехническом институте, вынужден был прервать образование. Некоторый доход семье приносила сдача в наем лишних комнат, но и это не спасало от нужды. Дом пришлось заложить<sup>22</sup>.

В 1937 году в харбинских газетах появились некрологи, извещавшие о смерти С.А. Венсана. Вот один из них: «Покорные воле Всевышнего жена, сыновья, дочь, зять, невестка и внуки извещают родных и знакомых о кончине в 3 часа дня 26 июля сего года, последовавшей после тяжелой и продолжительной болезни незабвенного мужа, отца и деда гражданского инженера Сергея Александровича Венсан...»<sup>23</sup>. Похоронили его после отпевания на Новом кладбище. Вскоре жена Софья Викторовна уехала в Бразилию, где уже находился старший сын Венсана Владимир, а в 1940 году туда же перебрался и Виктор, второй сын Сергея Александровича.

К плеяде архитекторов, много лет проработавших на Дальнем Востоке, относится также и **Иоганес Сердакович Багинов**. Родился он в городе Шуше в 1864 году, окончил Бакинское реальное училище и Институт гражданских инженеров в Петербурге в 1890 году с правом на чин XII класса и был назначен городовым архитектором городов Темир-Хан-Шуры и Петровска. В 1897 году Багинов изъявил желание поехать на Дальний Восток, подал прошение, которое было удовлетворено. Оставив должность городского архитектора в Дагестане, он стал



работать сначала старшим архитектором, а затем старшим инженером в Управлении строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторе. Правда, уже в конце 1898 года Приамурский генерал-губернатор Н.И. Гродеков телеграфирует в Техническо-строительный комитет (ТСК) МВД: «Старший инженер стр. и дор. при мне частями Багинов просит перевода Владивосток городским архитектором не встречая этому препятствия ходатайству о немедленном отчислении его должности и замещении вакансии другим инженером. Гродеков»<sup>24</sup>.

Так гражданский инженер И.С. Багинов оказался во Владивостоке, где проработал более 10 лет. Известны его постройки в этом городе, например магазин Чистякова (ул. Ленинская, 16), театр «Золотой Рог» (ул. Ленинская, 13). Оба здания построены в 1903 году. В архиве Петербурга хранится проект архиерейского дома и духовной консистории во Владивостоке, выполненный И.С. Багиновым в 1899 году<sup>25</sup>. В период с 15 апреля 1900 года по 1 января 1906 года И.С. Багинов служил по найму в должности старшего производителя работ во Владивостокском порту. По этому поводу в 1913 году Главный морской штаб послал в ТСК удостоверение о зачете этих лет в срок действительной государственной службы при занесении в послужной список Багинова<sup>26</sup>.

По-видимому, в 1910–1911 годах Багинов уехал из Владивостока, некоторое время служил губернским архитектором строительного отделения в Эстляндии, однако спустя два года вновь обратился к председателю ТСК с просьбой отправить его на Дальний Восток: «Желая продолжать службу на окраине России, честь имею покорнейше просить распоряжения Вашего Превосходительства о причислении меня к Министерству до вакансии на должность Камчатского областного инженера»<sup>27</sup>. Просьба была удовлетворена, и Багинов снова оказался на Дальнем Востоке.

К сожалению, мне не удалось пока выяснить подробностей о жизни И.С. Багинова в китайской эмиграции. Известно лишь, что проживал он на Китайской улице в районе Пристань и умер в 1931 году в 67-летнем возрасте.

**Михаил Абрамович Трояновский**, выходец из зажиточной купеческой семьи, родился в Павловограде Екатеринославской губернии в 1869 году. После окончания реального училища уехал в Германию и там, в Дармштадте, окончил высшую техническую школу, получив профессию инженера-строителя. Связал свою жизнь с Дальним Востоком еще в 1903 году, осуществляя крупные



Трояновский  
Михаил Абрамович



*Дом Скидельских  
в Харбине*

строительные работы в качестве сотрудника известных на Дальнем Востоке предпринимателей Скидельских, работал он и по частным подрядам. Трудился Трояновский также на Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорогах, в инженерном управлении Владивостокского порта в качестве заместителя начальника мастерских. В годы Первой мировой войны М.А. Трояновский возглавлял во Владивостоке комитет по обустройству беженцев, а в 1922 году одновременно занимался горными работами как участник и директор-распорядитель Даниловского рудника, расположенного недалеко от Никольска-Уссурийского<sup>28</sup>.

Разносторонние таланты М.А. Трояновского давали возможность ему всегда, в любых трудных условиях найти работу. Он даже был известен как изобретатель, имел патент на разработанную счетную машину. Не потерялся Трояновский и в эмиграции. Прибыв в Маньчжурию в 1924 году из Владивостока, он стал работать у Скидельских, для которых построил авиационные ангары в Мукдене и большое количество частных домов в этом же городе. Много зданий построил Трояновский и в Синьцзине, где он занимался частной строительной практикой. Можно также отметить плодотворную работу Трояновского по постройке Ажихейского сахарного завода, цементного завода недалеко от Харбина, пивоваренного завода в Харбине. Вполне возможно, что и роскошный особняк Скидельских в Харбине, построенный в 1914 году, тоже проектировал этот архитектор.



Последние годы Трояновский провел в одиночестве. Судьба разбросала по свету всех его дочерей. Одна из них жила в Шанхае, вместе с ней находилась и жена Трояновского, вторая дочь проживала в Тяньцзине, третья — в Гонконге, а четвертая была замужем за директором итальянского банка и проживала во Флоренции. В одной из харбинских газет в связи со смертью М.А. Трояновского в 1938 году отмечалось, что «покойный был весьма популярен на Дальнем Востоке и считался выдающимся инженером-строителем»<sup>29</sup>.

Город Харбин, построенный руками русских инженеров и архитекторов, пока еще сохранил большое количество зданий — свидетельств творчества этих мастеров. К сожалению, имена многих из них давным-давно забыты. Впрочем, нам, живущим в России, они и не были известны. Только сегодня стало возможным назвать эти имена и писать о людях, строивших русский город Харбин.

Следующий наш рассказ — о судьбе еще одного русского зодчего, большую часть своей жизни прожившего в Харбине. **Юлий Петрович Жданов** родился 21 ноября 1877 года в Екатеринодаре Кубанской области. Окончил реальное училище, а в 1903 году — Институт гражданских инженеров имени императора Николая I. В армию призван не был, поскольку был единственным сыном у родителей. Сразу же по окончании института его причислили к Министерству иностранных дел и после короткого пребывания в Ростове командировали в том же 1903 году на Китайско-Восточную железную дорогу. Командировка затянулась надолго. До конца жизни он остался на чужбине, ставшей ему второй родиной. 37 лет прожил Ю.П. Жданов в Харбине. Здесь у него родились две дочери, здесь он и похоронен в 1940 году у построенной им Покровской церкви, рядом со своей супругой, умершей несколькими годами ранее.



*Жданов  
Юлий Петрович*

Первые три года работы в Харбине были началом строительной деятельности Жданова, с 1903 по 1906 год он находился в штате технического отдела Службы пути. В последующие шесть лет он непосредственно ведал строительством, занимая должность производителя работ и первого помощника заведующего постройкой и эксплуатацией Харбина. Практически все должностные перемещения Ю.П. Жданова по службе и в дальнейшем были связаны с его основной специальностью инженера-строителя и архитектора. В общей сложности 35 лет он проработал как инженер и архитектор, очень много и плодотворно строил.

Это был один из самых деятельных русских архитекторов в Харбине. Еще в 1915 году, на заре архитектурной



*Здание японской школы  
в Харбине.  
Архитектор Жданов Ю.П.*

карьеру, от имени императора Японии ему вручили довольно необычную, с витиеватым названием, награду — орден Благознаменательной Драгоценности 4-го разряда заслуг. Награду эту он, по-видимому, получил за проектирование и строительство для японцев здания гимназии на улице Участковой, японского консульства на Вокзальном проспекте, особняка Сеодзи, дома Японо-маньчжурского общества по проспекту Нагорному и некоторых других построек. Любопытно, что получить и носить награду иностранного государства в то время было непросто — на это полагалось разрешение правительства. В 1916 году на имя начальника Службы пути Общества КВЖД по этому поводу поступил из Петербурга следующий циркуляр: «Возвращая при сем грамоту (с переводом на русский язык) на пожалованный начальнику Харбинского городского участка, титулярному советнику Ю.П. Жданову японский орден Благознаменательной Драгоценности 4-го разряда заслуг, канцелярия управления сообщает, что, согласно уведомлению Департамента общих дел МВД, 30 марта сего года воспоследовало Высочайшее соизволение на принятие и ношение названным лицом означенного ордена»<sup>30</sup>.

Уволившись в 1921 году со службы на железной дороге, Ю.П. Жданов пять лет проработал председателем строительной комиссии в Харбинском городском управлении, а последующие пять лет — главным инженером поселкового управления в Харбине. В харбинской газете «Заря» за 1925 год я отыскал небольшую заметку с



*Здание японского клуба  
в Харбине.  
Архитектор Жданов Ю.П.*

упоминанием фамилии этого архитектора: «Дымит своей неизменной трубкой, похаживая от одной группы к другой, похожий на старого боевого генерала инженер Ю.П. Жданов». Именно в эти годы Жданов много строил в Харбине, выполняя самые разные заказы.

Работая и проживая в Харбине, Ю.П. Жданов не порывал связей с Россией, особенно в первые годы. Так, еще в 1910 году он принял участие в конкурсе проектов на постройку здания Управления Владикавказской железной дороги в Нахичевани. Сам конкурс проходил в Ростове-на-Дону, и всего на конкурс было представлено 27 проектов. Ю.П. Жданов, в соавторстве со своим компаньоном техником Н.С. Нестеровым занял в этом престижном творческом соревновании первое место и получил премию в 1 200 рублей.

В следующем году на пару со своим компаньоном он принял участие в конкурсе на проект дома для Приамурского генерал-губернатора в Хабаровске, заняв третье место.

В 1912 году по проекту Ю.П. Жданова был построен интересный по архитектуре доходный дом известного на Дальнем Востоке чаепромышленника И.Ф. Чистякова. Строил дом подрядчик А.Г. Глебов. Как отмечала тогдашняя местная пресса, дом Чистякова являлся самым грандиозным из частных домов в Харбине, и строительство его обошлось без малого в 180 тысяч рублей, сумму по тем временам приличную. Впрочем, к этому времени фирма Чистякова



*Церковь Покрова  
Пресвятой Богородицы  
на Старом кладбище  
в Харбине.  
Архитектор Жданов Ю.П.*

технологии. Причем выполнял эти работы совершенно безвозмездно. Многие сохранившиеся в Харбине здания построены по проектам Жданова.

До сих пор еще стоит на Старом кладбище в Харбине выполненная из красного кирпича украинская церковь Покрова Пресвятой Богородицы, построенная по его проекту. Как один из самых опытных и авторитетных архитекторов, Ю.П. Жданов состоял председателем и членом многочисленных комиссий и советов. К примеру, когда обсуждался вопрос о строительстве в Харбине трамвайных линий, именно к нему обратились за консультациями о целесообразности этой идеи с технической и экономической точек зрения.

Еще будучи на службе в Управлении КВЖД, а затем и на муниципальной работе, Ю.П. Жданов приобрел репутацию безукоризненно честного и принципиального человека, «резкого временами, но открытого и правдивого, никогда не кривившего душой. У своих подчиненных он пользовался уважением и любовью за свою честность, за всегдашнюю готовность защищать их интересы перед высшим начальством», — так писала одна из харбинских газет. «...Все его друзья и близкие знакомые были прекрасно осведомлены в том, что под напускной суровостью и резкостью Ю.П. Жданов хранил мягкое, доброе сердце, всегда готов был помочь ближним в беде и во всех своих поступках был истинным джентльменом»<sup>31</sup>.

Годы брали свое... Последние несколько лет Юлий Петрович стоически боролся с недугом. Он страдал болезнью почек и диабетом. К тому же в последние годы сильно сдало зрение. Изнуренный физическими страданиями, он умер 19 декабря 1940 года. Смерть столь известного и популярного человека произвела сильное впечатление на харбинцев. Практически все местные газеты опубликовали посвященные

имела уже более чем миллионные годовые обороты.

Работая в Службе пути на КВЖД, Ю.П. Жданов пользовался большим расположением князя Хилкова, который всегда отмечал его талант в инженерном искусстве и великолепные административные способности. Не было, наверное, второго такого человека в Харбине, как Жданов, который чрезвычайно много сделал для его благоустройства, особенно в Новом городе, где он спланировал улицы и организовал их мощение по усовершенствованной





Жданову некрологи. Вот только один пример: «...Умер один из строителей Харбина инженер Ю.П. Жданов — почетный старожил, крупный общественный деятель, видный инженер КВЖД... С его кончиной ушел из жизни блестящий архитектор и исключительной души человек...»

В день похорон Покровская церковь не могла вместить всех желающих проститься с этим замечательным человеком: «К началу отпевания храм был полон. Налицо была вся «старая гвардия» КВЖД, бывшие сослуживцы покойного по городской управе, члены Союза инженеров, приходских организаций Покровского храма, друзья и знакомые семьи Ждановых...»<sup>32</sup>.

Уйдя из жизни, Юлий Петрович Жданов оставил после себя яркий след в виде замечательных памятников архитектуры, напоминающих и сегодня о большом вкладе русских архитекторов в строительство города Харбина.

Многие старинные здания, украшающие современный Владивосток, построены немецким архитектором **Г.Р. Юнгхенделем**, принявшим в январе 1908 года российское подданство. Когда он приехал в Россию, точно не известно, хотя в одном из архивных документов сообщается, что произошло это в 1907 году<sup>33</sup>. Документ этот — «Свидетельство о водворении в пределы России» от 20 ноября 1907 года. Тем не менее другие косвенные документы свидетельствуют о том, что произошло это еще раньше. В одном из старинных альбомов, посвященных городу Дальнему, имеется фотография с изображением проекта гостиницы «Дальний». Под этим чертежом хорошо прочитывается подпись Г. Юнгхенделя на немецком языке вместе с

*Проект гостиницы  
в г. Дальнем,  
выполненный  
Юнгхенделем Г.Р.*





Доходные дома  
ТД «Братья Синкевич»  
во Владивостоке,  
построенные по проектам  
архитектора Юнгхенделя Г.Р.



Ул. Пушкина, 35



Ул. Пушкина, 33

проставленной рядом датой — 1902 год. Вероятно, прежде чем прибыть во Владивосток, немецкий архитектор в течение нескольких лет работал на КВЖД, где также были открыты отделения торговой фирмы «Кунст и Альберс», пригласившей Юнгхенделя из Гамбурга.

Нет смысла останавливаться на архитектурной деятельности Г.Р. Юнгхенделя во Владивостоке, она достаточно хорошо известна<sup>34</sup>. В 1920-е годы архитектор оказался в Харбине, куда было переведено главное отделение фирмы. К сожалению, более подробных сведений о работе Юнгхенделя в Харбине и вообще о времени его пребывания в эмиграции найти пока не удалось. Лишь в одной из харбинских газет я обнаружил такое вот объявление: «Архитектор Г.Р. Юнгхендель (24 года практики во Владивостоке) принимает на себя составление проектов, планов и чертежей всевозможных зданий, как-то: жилых, торговых и промышленных и кроме того ответственное наблюдение за постройками...»<sup>35</sup>.

Можно лишь предполагать, что сохранившиеся в Харбине здания, принадлежавшие когда-то торговой фирме «Кунст и Альберс», были построены по проектам Г.Р. Юнгхенделя. Наверняка имеются

и многие другие жилые, общественные и торговые постройки, выполненные этим архитектором. Трудно представить, чтобы знания и опыт такого известного на Дальнем Востоке зодчего, как Юнгхендель, построившего немало оригинальных зданий, не пользовались спросом у заказчиков в 1920—1930-е годы в Харбине, где велось огромное строительство. От краеведов Владивостока мне удалось узнать, что в настоящее время в Кельне, в Германии, живет дочь Юнгхенделя.

Из других русских инженеров, также оставивших свой след деятельностью на Дальнем Востоке, следует назвать **Владимира Андреевича Барри** (родился в



Москве в 1876 году). По образованию он инженер путей сообщения, долгое время жил и плодотворно работал в Петербурге. Правда, после окончания Института путей сообщения Барри некоторое время трудился на строительстве Северных железных дорог, Южно-Восточной железной дороги, а уже с 1906 года обосновался в Петербурге, где создал свою контору по разработке и сооружению железобетонных конструкций.

Занявшись детальным изучением железобетона, Барри стал одним из крупных специалистов в этой области. Так, он проектировал для западных участков Амурской железной дороги элементы мостовых конструкций, трубы и эстакады. По своим проектам Барри осуществил строительство таких крупных объектов, как Народный дом имени Николая II, Европейская гостиница, Невская ниточная мануфактура, здание мануфактуры Дж. Бек, стапеля, мастерские Балтийского судостроительного завода, железобетонный мост по Выборгскому шоссе, пешеходный путепроводный мост на станции Ромны, своды Нарвского костела, своды четырех храмов в Петрограде и многие другие постройки как в российской столице, так и в других городах. В частности, во время Первой мировой войны по поручению министра торговли и промышленности он возвел более 20 больших заводских корпусов на Уральских горных заводах<sup>36</sup>.

В одном из выпусков историко-краеведческого сборника «Невский архив» (№ 4, 1999 год), издающегося в Петербурге, мой однокашник по Академии художеств



*Барри  
Владимир Андреевич*

*Здание Русско-Азовского  
банка в Санкт-Петербурге  
на Большой Морской улице.  
Архитектор Лидваль Ф.И.,  
строитель Барри В.А.*





*Флигель особняка  
В.В. Тисса  
в Санкт-Петербурге.  
Архитектор Барри В.А.*

М.Н. Микишатев опубликовал большую статью с анализом здания Русско-Азовского банка — великолепного памятника петербургского неоклассицизма. Здание это находится на Большой Морской улице, слева от входа в арку Главного штаба (архитектор К.И. Росси), если идти на Дворцовую площадь с Невского проспекта. Оказывается, что все бетонные работы при строительстве этого уникального для Петербурга сооружения осуществлял В.А. Барри.

В 1918 году В.А. Барри был зачислен омским правительством инженером IV класса по Министерству путей сообщения. Ему поручили обследовать портовые мастерские во Владивостоке на предмет их реорганизации. На базе мастерских было принято решение организовать «Казенный Дальневосточный судостроительный завод», и 1 октября 1918 года В.А. Барри назначается председателем правления этого нового предприятия. Однако спустя два года он вышел в отставку по собственному желанию в связи с тем, что на заводе возник и стал действовать стачечный комитет<sup>37</sup>.

В Харбине, где Барри оказался в феврале 1921 года, он занялся новой для себя работой — изысканием каменного угля для нужд КВЖД. Уголь необходимо было найти в пределах Северной Маньчжурии. Владимир Андреевич провел изыскания не только угольных копей, но и железнодорожных веток к ним. В капитальном труде профессора Анерта об ископаемых Северной Маньчжурии эти угольные месторождения и были названы «Копи



инженера В.А. Барри». Потерпев значительные убытки (он вложил в изыскания собственные средства), Барри вынужден был устроиться на службу. С января 1922 года его зачислили на должность инженера технического отдела Управления КВЖД, где он проработал восемь лет. Одновременно со службой Барри состоял профессором в Харбинском политехническом институте, где читал лекции по железобетону, руководил дипломным проектированием<sup>38</sup>. Под руководством В.А. Барри студенты выполняли вполне реальные проекты, многие из которых даже осуществлялись в ходе строительства тех или иных объектов.

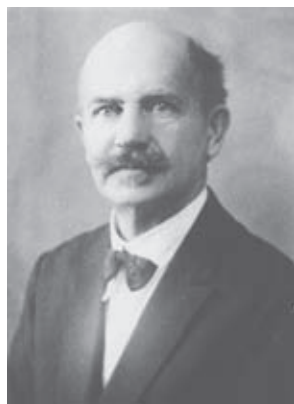
В 1926 году в Харбине по проекту Барри был построен железобетонный виадук через выемку для железной дороги, связавший районы Пристань и Новый город. Архитектурное решение виадука выполнил архитектор П.С. Свиридов. На торжественном открытии виадука присутствовала вся администрация Харбина<sup>39</sup>. В.А. Барри подробно рассказал о строительстве этого необычного для Харбина сооружения, возведенного всего за пять месяцев и заменившего собой существовавший почти четверть века деревянный виадук. Кстати, построенный В.А. Барри виадук существует до настоящего времени и даже признан памятником истории и культуры, о чем свидетельствует памятная доска, установленная на специальном обелиске.

При всех своих выдающихся способностях и достижениях ученого и инженера, имел В.А. Барри один недостаток — любил играть в карты. Играл азартно, не умея вовремя остановиться. В 1937 году в клубе он проиграл не только всю наличность, но и все состояние. Говорят, что этот случай послужил причиной смерти его жены<sup>40</sup>. Тем не менее это был талантливый инженер, ученый и педагог, много сделавший полезного как в России, так и в Китае.



*Обелиск на виадуке*

**Борис Марьянович (Марианович) Тустановский** почти всю свою жизнь после окончания института в 1902 году прожил на Востоке России, работая вначале в Забайкалье, затем во Владивостоке, Хабаровске, Николаевске-на-Амуре, Благовещенске и, наконец, в Харбине. Сведения о жизни и деятельности этого архитектора мне приходилось отыскивать в архивах Петербурга, Читы, Хабаровска и Владивостока. Родился он в 1879 году в дворянской семье, в Тифлисе, там же закончил в 1896 году классическую гимназию, а затем переехал в Петербург, где поступил в Институт гражданских инженеров. После окончания института, получив диплом гражданского инженера, Тустановский был назначен младшим архитектором строительного отделения



*Тустановский  
Борис Марьянович*



*Казармы  
в Николаевске-на-Амуре.  
Архитектор  
Тустановский Б.М.*

*Вид западной части  
Николаевска-на-Амуре.  
В центре собор,  
построенный по проекту  
Тустановского Б.М.*

инженера, но практически сразу же был освобожден от этой должности. Более всего в Приморье ему приходилось заниматься строительством дорог, одновременно исполняя и обязанности епархиального архитектора<sup>42</sup>. В Хабаровск он перебрался в 1913 году и вступил в должность городского архитектора, но проработал недолго. Причисленный к Министерству внутренних дел, он заявил, что ближайшие три-четыре года будет проживать в Николаевске-на-Амуре<sup>43</sup>. Здесь Тустановский работал в комиссии по постройке казарм и офицерских флигелей гарнизона Николаевской крепости. Кроме того, он выполнил проект и построил в этом городе деревянный пятиглавый собор с колокольней. Пробыв в Николаевске-на-Амуре до конца 1917 года, он уехал в 1918 году в Благовещенск, где стал работать начальником инженерной дистанции Амурской области<sup>44</sup>.

Забайкальского областного правления, где проработал пять лет, а в 1907 году подал прошение о переводе его в строительное отделение Приморского областного правления<sup>41</sup>. В феврале 1908 года просьба была удовлетворена, и Тустановский отправился во Владивосток на штатную должность вместо вышедшего гражданского инженера Чеснокова.

В Приморье Тустановский находился до середины 1912 года, будучи в должности младшего инженера, в июне назначен исполняющим обязанности приморского областного





В Благовещенске Б.М. Тустановский женился на Тимошевской Валентине Павловне. Ее первый муж погиб на Германской войне в 1914 году. В этом же году у нее родился сын Виталий, с ним она жила в Хабаровске, а в 1920 году переехала в Благовещенск, где и вышла замуж вторично.

Из Благовещенска Б.М. Тустановский с семьей нелегально перебрался в 1921 году в Харбин. Как он сам отмечал впоследствии в анкете, бежал из России «по политическим мотивам», будучи убежденным монархистом. Первые шесть лет пребывания в Харбине Тустановский занимался строительными подрядами, затем в 1927 году был принят на КВЖД на должность заведующего столом по распределению кредитов на улучшение, капитальный и мелкий ремонт всех зданий КВЖД<sup>45</sup>. В этой должности архитектор проработал до 1931 года и был уволен с дороги как не имевший советского паспорта. Дело в том, что после известного конфликта на КВЖД в 1929 году дорога перешла под юрисдикцию СССР, и на работу принимались в основном советские подданные.

С постоянной работой пришлось распрощаться, поэтому Тустановский вновь занялся строительными подрядными работами. В 1934 году с ним случилось несчастье — кровоизлияние в мозг, в результате чего оказалась парализованной правая рука. Правда, в 1939 году его приняли в технико-строительный подотдел Бюро по делам российских эмигрантов (БРЭМ) советником по техническим вопросам, но проработал он здесь недолго. Работы не было, какой-либо помощи ждать не приходилось. Неоднократные обращения в БРЭМ успехом не увенчались — ответом на все его обращения было молчание. Выдающийся архитектор влачил жалкое существование.

Между тем Б.М. Тустановский и в эмиграции сделал очень много. Кроме проектных и строительных работ, он разрабатывал новые конструктивные элементы из железобетона, даже выпустил научный труд — «Справочник по железобетону для инженеров и техников». Из осуществленных Тустановским проектов следует отметить прежде всего Благовещенскую церковь в Харбине, построенную в 1932—1941 годах в византийском стиле. Сводчатую конструкцию перекрытия, разработанную для Благовещенской церкви, Тустановский применил и в Алексеевской церкви в Модягоу, построенной в 1935 году. Будучи уже больным, Тустановский выступил в ноябре 1941 года с докладом в Союзе инженеров о конструктивных особенностях этих двух храмов. В докладе

*Благовещенская церковь  
в Харбине.  
Архитектор  
Тустановский Б.М.*





*Театральный зал Харбинского Железнодорожного собрания. Лепные работы выполнены по проекту Тустановского Б.М.*

архитектор обратил внимание коллег «на впервые примененный им способ укреплений арок и эллиптических перекрытий, упомянув попутно и об особенностях в конструктивных и архитектурно-художественных отношениях... Примененный способ укрепления арок и эллиптических перекрытий, — отметил автор, — открывает новую эру в борьбе за стойкость сооружений при землетрясениях. Этот способ должен быть особенно интересным для ниппонских (японских. — **Н.К.**) архитекторов и строителей»<sup>46</sup>.

Кроме культовых зданий, являясь производителем работ на 14-м участке Службы пути, Тустановский построил великолепные здания вокзалов на станциях Лошагоу, Эльтиатуань и Шуанченпу, а также здание муниципалитета в Харбине на углу улиц Сквозной и Китайской (район Пристань) и целый ряд жилых домов для частных заказчиков. Выполнил он и лепные работы в зрительном зале Железнодорожного собрания в Харбине. Не чурался архитектор и общественной работы. Он состоял в Обществе ревнителей Благолепия Благовещенской церкви, в строительных комитетах Благовещенской и Свято-Алексеевской церквей, входил в Союз инженеров и Общество китайских подданных русской национальности.

Даже будучи больным, Борис Марианович искал варианты устройства на работу, входил с предложениями и





инициативой в Бюро эмигрантов. В 1936 году, заручившись поддержкой хорошо известного в Харбине коммерсанта А.П. Гурченко, он написал в Бюро заявление с просьбой разрешить ему открыть в Фудзядяне «Счастливый базар», а попросту — лотерею. Суть ее заключалась в следующем: розыгрыш проводился бы с помощью вращающегося барабана и вложенных в него 15 шаров с номерами от 1 до 15. Каждый желающий мог купить билет стоимостью 10 фен (десятая часть юаня). Выигравшему выдавался бы приз вещами, а если бы он пожелал получить выигрыш деньгами, то ему выплачивалась бы сумма в 1 гоби 20 фен.

В заявлении Тустановский писал, что «проект организации Счастливого базара преследует в значительной степени общественные и благотворительные цели». При этом автор идеи брал на себя обязательство «отчислять от доходов означенного предприятия (из прибыли) 45 процентов в благотворительный фонд Бюро и десять процентов в пользу японского Благотворительного общества». Подсчитав возможности, Тустановский гарантировал, что ежемесячные отчисления в Бюро составят не менее 7,5 тысячи гоби или юаней. Тустановский в своем заявлении пояснял, что «Счастливый базар не является игрой азартной, безнравственной, нарушающей общественный порядок и спокойствие. Дом, в котором будет помещаться Счастливый базар, будет отвечать всем техническим и санитарным условиям»<sup>47</sup>.

В апреле 1942 года, прочитав в газете «Харбинское Время» информацию о проведении съезда Кио-ва-кай и о предполагаемом на нем обсуждении вопроса о строительстве в Харбине Народного дома, Тустановский тут же пишет письмо японцу Като-сан, начальнику особого отдела штаба Кио-ва-кай, предлагая свои услуги по разработке проекта такого дома. В письме он перечисляет выполненные им проекты и осуществленные постройки таких домов в Забайкалье и Николаевске-на-Амуре. «Могу вывести общее заключение, — пишет Тустановский, — что они крайне необходимы не только для развития моральных устоев всего населения при помощи соответствующих театральных постановок, но и для воспитания народных масс... Вот почему я глубоко приветствую эту идею, осуществление которой должно служить залогом расцвета прогресса культуры. Для этой цели необходимо построить здание, могущее вместить до трех тысяч народа, если не более, по типу построенного мною Благовещенского храма на Полицейской улице. В случае согласия могу предложить свои услуги и опыт не только по составлению проекта, но и по осуществлению технического надзора,



что имеет важное значение для прочности сооружения и предупреждения появления иногда опасных трещин. Кроме того, нужно создать прекрасные акустические условия, чем могу похвастаться в Благовещенской и Св. Алексеевской в Модягоу церквах»<sup>48</sup>.

По найденным архивным материалам мне не удалось выяснить, как и когда закончилась жизнь этого незаурядного русского архитектора, более 40 лет прожившего на Дальнем Востоке — в России и китайской эмиграции. В 1943 году он отправляет два письма, также оставшихся без ответа, начальнику 3-го отдела БРЭМа. В письмах — безысходность и полное неверие в будущее. Он пишет: «Все, что возможно из вещей, распродано после несвоевременной смерти нашего сына... Впереди нам осталось только что-то кошмарное вплоть до выселения на улицу, так как за 15 гоби не найдешь даже хибарки в настоящее жестокое время»<sup>49</sup>. Примечательно, что Тустановский и в этих письмах не опускается до просьб о безвозмездной помощи, он просит дать ему хоть какую-нибудь работу. Последнее письмо, датированное 12 июня 1943 года, — это крик души, полный отчаяния.



*Свиридов  
Петр Сергеевич*

Судьбе угодно было распорядиться таким образом, что на чужбине провел значительную часть своей жизни и **Петр Сергеевич Свиридов**. В харбинской эмиграции он оставил памятный след архитектурными сооружениями и плодотворной педагогической деятельностью. Еще и сегодня среди построек, сохраняемых в Харбине как памятники архитектуры, имеется немало зданий, возведенных по проектам этого интересного русского архитектора.

Родился П.С. Свиридов 7 сентября 1889 года в Красноуфимске Пермской губернии (ныне город в Свердловской области). Там же, в Красноуфимске, он закончил реальное училище, а в 1907 году поступил в Институт гражданских инженеров в Санкт-Петербурге. В годы обучения, во время летних каникул и практик много работал — изыскателем по прокладке новых путей в Пермской губернии, в Тамбове, на строительстве городской управы в Петербурге, а также в Царском Селе при возведении различных объектов для русской армии<sup>50</sup>. Словом, будущий архитектор накопил строительный опыт еще в студенческие годы и в 1915 году, по окончании института, уже имел солидную строительную практику. Однако сразу же после выхода из института приступить к работе ему не пришлось.

Окончание института совпало с войной, а потому молодого инженера призвали в армию, и до 1918 года он



служил в войсках на германском фронте. Перед этим, правда, П.С. Свиридов прошел ускоренные специальные курсы в Михайловском артиллерийском училище. Именно поэтому его направили в полевую тяжелую артиллерию младшим офицером. Он исполнял обязанности командира батареи на Северном германском фронте, занимал должность начальника связи, был адъютантом командира дивизиона.

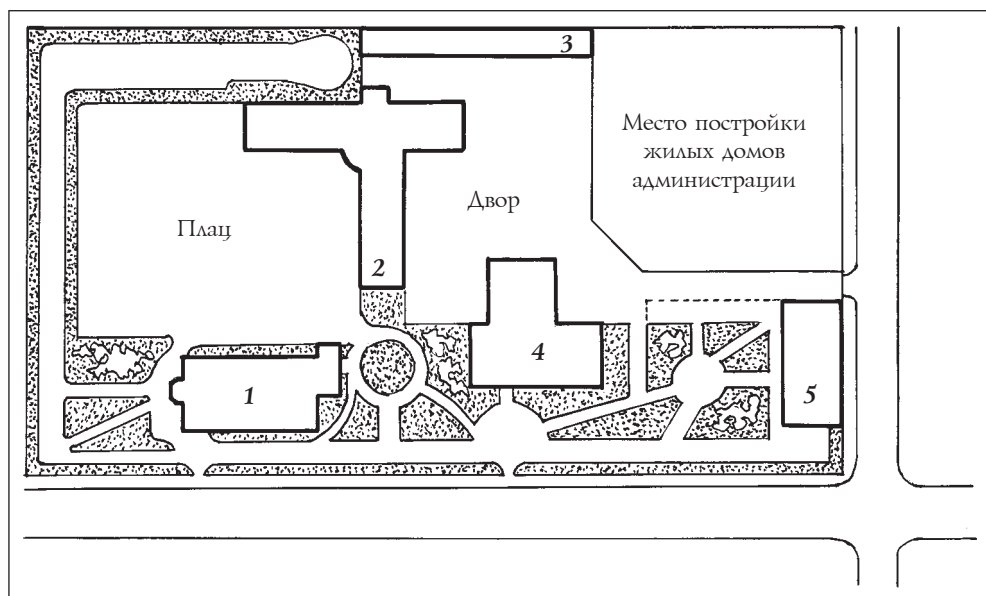
Германская война и революция не позволили недавнему выпускнику столичного института трудиться по гражданской специальности. Правда, в период Гражданской войны он некоторое время служил помощником архитектора на Мурманской, а затем Пермской железных дорогах. Как опытного инженера Свиридова мобилизовал в свои войска адмирал Колчак. В Сибири Свиридов находился в качестве производителя работ в специальном военно-строительном отряде, служил в инженерных железнодорожных частях. В качестве начальника поезда особого назначения в 1920 году его командировали во Владивосток, однако по прибытии эшелона в Харбин выяснилось, что во Владивостоке 31 января произошел революционный переворот, и ехать туда было нельзя. Комендант Харбина своей властью уволил П.С. Свиридова в бессрочный отпуск, и именно с этого времени началась его многолетняя харбинская эпопея. Харбин стал для него второй родиной.

В течение нескольких лет (1920—1924) Петр Сергеевич работал агентом Харбинского городского участка Службы пути на КВЖД, а затем (1925—1935) архитектором технического



*Свиридова  
Зинаида Ивановна*

*Генплан расположения  
построек технического  
училища:  
1 — училище,  
2 — мастерские,  
3 — хоз. службы,  
4 — интернат,  
5 — администрация*

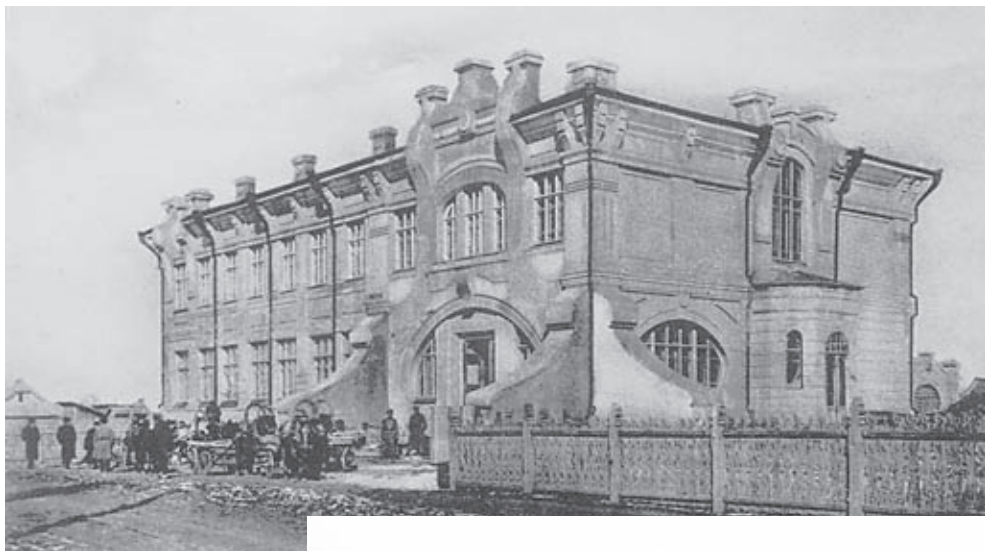




отдела в том же ведомстве и архитектором Службы пути КВЖД. Занимаясь проектированием и строительством самых различных объектов для КВЖД, Свиридов одновременно стал преподавать в политехническом институте и заниматься научной деятельностью, благо институт располагался поблизости, через дорогу от Управления КВЖД. Свиридов опубликовал целый ряд статей и докладов в разных журналах и сборниках, в том числе на японском языке. Брался он и за частные заказы — только в Харбине до 1935 года выполнил более 50 проектов городских домов.

Интересна история политехнического института, в котором П.С. Свиридов руководил курсовым и дипломным архитектурным проектированием. Еще в 1904 году в Харбине открылось техническое училище, разместившееся в двухэтажном здании, однако здесь же находилось и Железнодорожное собрание, а в 1908 году открылась еще и торговая школа. Через год на этом же участке

*Железнодорожное собрание Харбина. Фото 1910-х гг.*



*Старый корпус политехнического института. Современный вид*





появилось двухэтажное здание Российского генерального консульства. В 1920 году все эти здания были переданы русско-китайскому техникуму, преобразованному спустя еще два года в политехнический институт. Разрозненные здания были объединены в единый комплекс. Старые корпуса сохранились во дворе учебного комплекса, а на красной линии Большого проспекта в 1953 году было закончено строительство нового большого корпуса этого института, сооруженного по проекту П.С. Свиридова. Новое здание выделяется среди окружающей застройки представительностью и некоторой монументальностью.

Во время поездки в Харбин в июне 1998 года я узнал от профессора Чанг Хуайшенга, учившегося в политехническом институте у Свиридова, что в 1950-е годы тот уехал из Харбина в Австралию и дальнейшая его судьба неизвестна. Кроме политехнического института (ныне это архитектурно-строительный институт) П.С. Свиридов построил в Харбине еще несколько крупных зданий и сооружений.

Свиридов проектировал и строил не только в Харбине. Как архитектор Управления КВЖД, он контролировал строительство по всем линиям дороги, проектировал и строил сам. Известно, например, что по его проекту был построен вокзал в Суанчене, он вел в 1926 году строительство моста через железную дорогу по Офицерской улице, на границе между районами Пристань и Новый город.

*Новый корпус  
политехнического  
института в Харбине.  
Архитектор  
Свиридов П.С.*



Многие работы П.С. Свиридова остаются пока неизвестными. Наверняка где-то в архивах имеются сведения о них, как и о самом авторе, внесшем неоценимый вклад в развитие архитектуры и архитектурного образования в Харбине. Вполне возможно, что сохранились и чертежи выполненных им проектов. Они могут быть в архиве Управления дороги, здание которого не только сохранилось, но и выполняет все те же функции. Необходимы архивные изыскания, но китайские исследователи этим не занимаются, а нам доступ в их архивы практически закрыт. Говорят, что имеется и неразобранный архив политехнического института тех лет, когда в нем работал Свиридов.

В заключение хочется добавить некоторые другие данные, касающиеся П.С. Свиридова. В 1935 году, составляя автобиографию, он сообщал и о своих родственниках. Так, его старший брат Леонид Сергеевич, полковник инженерных войск, тоже находился в эмиграции и проживал в Белграде, а второй брат инженер путей сообщения Михаил Сергеевич эмигрировал в Южную Америку. Две сестры, Лидия и Софья, оставались в СССР, но с 1929 года Петр Сергеевич не имел никаких сведений о них. И еще одна любопытная деталь — за службу в русской армии и участие в войне с Германией Петр Сергеевич был награжден несколькими орденами: Анны IV степени с надписью «За храбрость», Анны III степени с мечами и бантом, Станислава III степени с мечами и бантом. Во время войны он был ранен в руку и получил контузию.

П.С. Свиридов в 1954 году из Маньчжурии уехал в Южную Африку, где работал несколько лет по своей специальности, а в 1962 году переселился в Австралию. Там, в городе Сиднее, он и умер 2 сентября 1971 года в возрасте 83 лет («Политехник», № 4, 1972, Сидней).



*Федоровский  
Петр Федорович*

Приморский этап жизни архитектора **Петра Федоровича Федоровского** пришелся на первые послереволюционные годы — он работал во Владивостоке в 1918–1922 годах. В своем кратком «Жизнеописании», составленном в июне 1935 года<sup>51</sup>, архитектор отметил, что в этот непродолжительный период жизни он «был в числе учредителей политехнического института во Владивостоке и читал в этом институте лекции по архитектуре. В 1922 году Советом профессоров единогласно был избран исполняющим должность профессора. В 1919 году городской Думой г. Владивостока был избран членом городской управы по строительному отделу. Служил с перерывами до октября 1922 года». В связи с известными событиями в октябре 1922 года во Владивостоке, П.Ф. Федоровский выехал в



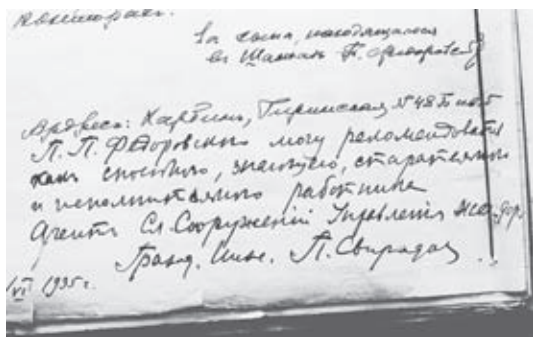
Южный Китай в числе почти 10 тысяч беженцев на эскадре адмирала Старка. После четырехлетних мытарств и случайных заработков в Чанчуне, Дайрене и Тяньцзине архитектор был приглашен в 1926 году в Харбинский политехнический институт на должность профессора и заведующего кафедрой архитектуры. В это время ему уже перевалило за 60 лет, однако он был еще полон сил, достаточно бодр и крепок.

Происходил Петр Федорович из дворян Херсонской губернии, родился в 1864 году в Елисаветграде. Образование получил в Императорской Академии художеств в Петербурге, где обучался вначале живописи, а затем перешел на архитектурное отделение, которое и закончил в 1894 году<sup>52</sup>. С этого времени началась архитектурная работа Федоровского в Сибири. Заняв должность младшего архитектора в Томске сразу же после окончания Академии, он через полгода был избран городским архитектором Томска и занимал этот пост до 1905 года. Правда, исполнение таковой должности лишало его определенных льгот, поскольку государственной службой она не являлась. Тем не менее Федоровский находился в этой должности восемь лет, очень много проектировал и строил. Кроме того, одновременно он преподавал рисование, архитектурное черчение и проектирование в Томском технологическом институте<sup>53</sup>. Томский период деятельности П.Ф. Федоровского подробно исследовал в своей диссертации в 1980-е годы сибирский архитектор В.Г. Залесов<sup>54</sup>.

Из Томска П.Ф. Федоровский переехал в Тамбов, где с 1905 года занимал должность городского архитектора и одновременно исполнял обязанности архитектора при Александринском институте ведомства учреждений императрицы Марии. В Тамбове, как и в Томске, Федоровский много строил. После шести лет пребывания на Тамбовщине его пригласил известный архитектор Покровский — в качестве старшего помощника на строительстве здания Государственного банка в Нижнем Новгороде. Здесь Федоровский находился в 1911–1913



*Жилой дом в Томске, построенный с участием Федоровского П.Ф.*



Автограф Свиридова П.С.  
с рекомендацией  
Федоровскому П.П.



Федоровский  
Петр Петрович

годах, а потом снова вернулся в Томск на прежнюю должность городского архитектора, где работал в 1913—1916 годах.

В 1916 году П.Ф. Федоровского от Общества сибирских инженеров и Союза земства и городов избрали в инженерно-строительную дружину, работавшую на Турецком фронте. Там он находился более года. Вернувшись в Сибирь, работал в

1917—1918 годах преподавателем рисования и черчения в техническом училище в Барнауле. Когда Гражданская война охватила своим пламенем всю Россию, эшелоны беженцев и войск двинулись на восток. Так Федоровский (а вместе с ним жена, два сына и две дочери) оказался во Владивостоке. Там он с семьей прожил почти четыре года.

Несомненный интерес для нас представляют почти неизвестные страницы жизни Петра Федоровича, связанные с эмиграцией. Когда семья Федоровских проживала во Владивостоке, старший сын Владимир (родился в Томске в 1900 году) поступил в военно-морское училище, а в 1920 году вместе с другими юнкерами он был эвакуирован из России на транспорте «Орел» в город Цуругу<sup>55</sup>. Второй сын П.Ф. Федоровского Петр (родился в 1905 году в Тамбове) пошел по стопам отца и стал архитектором. Вначале помогал отцу в его чертежных работах, затем, уже в Харбине, окончил с серебряной медалью гимназию Дризуля и американскую школу заочного обучения по архитектуре. Служил в конторе у архитектора П.С. Свиридова, а в 1930 году переехал в Шанхай и стал работать в архитектурных конторах А.И. Ярона и Грана.

В Харбин П.Ф. Федоровский с семьей попал не сразу. Из Владивостока в Южный Китай они выехали в октябре 1922 года на корабле эскадры адмирала Старка. Полгода прожили в Чанчуне, затем почти два года находились в Дайрене (Дальний), где отец с младшим сыном работали архитекторами в Управлении Южно-Маньчжурской железной дороги. Город Дайрен находился в этот период в руках японцев, но, как видим, русские архитекторы продолжали работать и там. После землетрясения, случившегося в Японии, штаты сотрудников Управления были сокращены, и Федоровским пришлось перебираться в Тяньцзинь, расположенный недалеко от Дайрена. Наконец, в 1926 году П.Ф. Федоровского пригласили в Харбин, где он возглавил кафедру архитектуры в политехническом институте.





Занимаясь педагогической деятельностью, П.Ф. Федоровский выполнял и проекты по частным заказам, консультировал молодых практикующих архитекторов, плодотворно занимался акварельной и масляной живописью, принимая участие в многочисленных выставках. Проживая в России, он состоял в Императорском обществе акварелистов, выставлял свои работы в Томске, Тамбове и Петербурге. Находясь в эмиграции, П.Ф. Федоровский преподавал в Харбинском и Северо-Маньчжурском политехнических институтах, а также в институте Святого Владимира на политехническом факультете. В декабре 1930 года Федоровский безвозмездно выполнил проект здания реального училища в Харбине (это было первое в городе собственное здание русской школы). А в 1941 году он разработал один из вариантов проекта здания детского приюта «Ясли», и тоже безвозмездно.

В Харбине П.Ф. Федоровский пользовался большой известностью. В периодической печати тех лет довольно часто можно встретить упоминания его фамилии — то в связи с успехами учеников Петра Федоровича, то в связи с выставками, то как активного общественного деятеля. В октябре 1944 года, в возрасте 80 лет, Петр Федорович умер после кратковременной и тяжелой болезни. Почти все газеты откликнулись не только скупыми некрологами, но и статьями о его жизненном пути. Вот что писала одна из газет: «...Его зданиями строгого классического стиля были украшены Нижний Новгород (редкостно красивое здание Государственного банка), Елисаветград, Тамбов, Томск, а затем Владивосток, где он был одним из основателей политехнического института. В Харбине профессор П.Ф. Федоровский стяжал большую известность и популярность среди студенчества как профессор местных высших учебных заведений. Имели большой и неизменный успех картины покойного на местных выставках художников. Обладая живым и общительным характером, чрезвычайно добрый и сердечный, профессор П.Ф. Федоровский находил время для активного участия в

*Здание  
Государственного банка  
в Нижнем Новгороде*





общественной работе. Весть о кончине уважаемого архитектора-художника и прекрасного человека была встречена с большим огорчением всеми знавшими его»<sup>56</sup>.

Листая в Российском государственном историческом архиве в Петербурге страницы одного из дел, посвященных Федоровскому, я обнаружил краткое письмо, адресованное Петру Федоровичу, за подписью директора института пролетарского искусства (бывшая Академия художеств) Маслова. Оно датировано 13 июня 1930 года. Вот текст этого письма: «Уважаемый г. Федоровский. Зная Вас как крупного мастера художника и как общественного работника чрезвычайно ценного для института пролетарского изобразительного искусства, прошу Вас принять мое предложение — занять должность профессора декоративно-конструкторского факультета. Конкретные условия работы поручаю изложить Вам т. Заколodному, работнику ИНПИ»<sup>57</sup>. По всей вероятности, авторы письма не знали, где находился в то время Федоровский, а потому письмо и осталось неотправленным.



Кораблев И.И.

Русские инженеры внесли в развитие Харбина весомую лепту. Благодаря их таланту и невероятной работоспособности Харбин приобрел облик одновременно и русского, и европейского города. Вклад прежде всего русских архитекторов неоднократно подчеркивали и многочисленные зарубежные туристы, приезжавшие в Харбин, и официальные лица. В конце 1930-х годов японец Ватанабэ, работавший помощником начальника строительного отдела Харбина, предложил создать Общество инженеров-архитекторов всех народностей, проживающих в Маньчжоу-Го. Как отмечала местная газета, «будучи по образованию инженером-архитектором, он проявил большой интерес к русской архитектуре, причем из собеседования с другими своими коллегами-ниппонцами он выяснил, что и они заинтересованы этим вопросом, так как им приходилось слышать весьма лестные отзывы о русской архитектуре»<sup>58</sup>.



Кораблева О.И.

Среди ярких представителей третьей волны архитекторов, получивших образование в Харбинском политехническом институте, следует назвать прежде всего опытного инженера М.В. Карбышева, инженера и художника Ю.В. Смирнова, инженеров Е.А. Уласовца, И.И. Кораблева и его сестру О.И. Кораблеву. Именно они в 1920—1940-е годы создавали новый облик Харбина. Работая вместе с опытными инженерами, опираясь на заложенные ими традиции, молодые архитекторы внесли свежую струю в архитектурную деятельность, оживили колорит города интересными постройками.



*Мечеть в Фудзядяне*

Особенно плодотворно работала группа молодых архитекторов под руководством брата и сестры Кораблевых. Деятельность свою они начали в 1929 году, после окончания института, а в начале 1936 года стали руководителями созданного при Бюро по делам российских эмигрантов технико-строительного подотдела. В постоянный штат подотдела в 1940 году входили около 40 сотрудников с инженерным образованием и более 120 рабочих разных специальностей, набранных из числа русских эмигрантов.

Подотдел получал множество заказов, выполнял проектные и строительные работы не только в Харбине, но и в других городах Маньчжурии. Из большого числа выполненных подотделом работ следует выделить возведение здания Итун-банка в Фудзядяне, выполненного в стиле греческого ампира, комплекса из семи зданий губернского госпиталя в Пейтане, комплекса зданий политехнического института в Харбине, мечети и трехэтажного доходного дома в Фудзядяне, а также целого ряда промышленных зданий. Сотрудники технико-строительного подотдела принимали участие и в различных работах по благоустройству городских районов. При этом заказчикам гарантировалось высокое качество выполнения проектов и строительных работ. Интересно, что после окончания строительства стильного здания кооперативного банка в Фудзядяне дирекция этого учреждения установила на стене памятную медную доску с надписью на маньчжурском языке: «Сей банк построен русским инженером И.И. Кораблевым»<sup>59</sup>.



*Карбышев  
Михаил Васильевич*

Инженер **Михаил Васильевич Карбышев**, проучившийся до революции четыре года в Томском технологическом институте, закончил образование лишь в 1924 году на инженерно-строительном отделении Харбинского политехнического института<sup>60</sup>. Это был очень опытный, прогрессивно мыслящий специалист. В инженерных кругах он пользовался заслуженным авторитетом, являлся автором многих специальных трудов, опубликованных в печати. Карбышев был производителем работ по постройке зданий политехнического института. После 1929 года, занимаясь частной практикой, построил большое количество крупных административных зданий в Харбине и Синьцзине, а в 1935 году занял должность инженера в Службе пути и сооружений. В 1940 году его назначили начальником Русского участка железной дороги вместо умершего инженера И.П. Передереева.

Михаил Васильевич Карбышев, как видим, плодотворно и полезно работал в самых различных областях архитектурной деятельности — на педагогическом поприще, проектировал и строил, занимался организационной работой, был административным руководителем. В течение многих лет его избирали председателем правления Союза инженеров, и на этом посту он проявил себя как защитник интересов коллег по профессии. Обладавший разносторонними знаниями и большой практикой, он являлся также автором многих научных трудов, изданных на японском, русском и английском языках. Имея узкую инженерную специализацию «печное строительство», Карбышев приобрел огромный опыт и в смежных отраслях инженерного дела.

Недолго, но очень плодотворно работал в эмиграции **Юрий Витальевич Смирнов**. Родившийся во Владивостоке в 1903 году, он с матерью переехал в Харбин. Учеба давалась Ю. Смирнову легко. Гимназию имени Д.Л. Хорвата в Харбине он закончил с золотой медалью, в детстве его даже называли «ходячей энциклопедией». Также с отличием закончил он в 1928 году и политехнический институт. Он был творчески одаренной личностью, художником и архитектором. Ю.В. Смирнов работал не только в Харбине, но и в Циндао, Гонконге, Макао, где по его проектам было построено множество сооружений<sup>61</sup>. Из харбинских работ Смирнова следует отметить доходный дом И.Т. Щелкова в Модягоу, общежитие для китайских студентов политехнического института, проект Свято-Алексеевской церкви, надгробный памятник доктору В.А. Казем-Беку и другие постройки и проекты.



К сожалению, жизнь этого одаренного архитектора и художника оказалась недолгой. В поисках работы он менял города (Циндао, Гонконг, Макао и др.), более двух лет не задерживаясь на одном месте. В феврале 1947 года в состоянии депрессии Ю.В. Смирнов покончил счеты с жизнью.

Основателем и первым директором русско-китайского политехникума, преобразованного в 1922 году в политехнический институт, стал русский инженер **Алексей Алексеевич Щелков**. Это был высокообразованный, интеллигентный человек, крупный специалист по геодезии, прекрасно владевший английским, французским и немецким языками. В Харбине он освоил и китайский. За 20 с лишним лет своей педагогической деятельности А.А. Щелков оказал большое влияние на развитие в Харбине высшего образования. Учитывая огромный опыт и знания А.А. Щелкова, его пригласили в 1932 году для организации Северо-Маньчжурского политехнического института, в котором он также проработал несколько лет<sup>62</sup>. Еще до эмиграции он издал альбом проектов по сооружению железнодорожной линии Арзамас — Нижний Новгород, написал учебник «Курс геодезии», выпустил ряд других учебных пособий и брошюр, был автором многих научных статей, изданных как в России, так и в Маньчжурии.

До революции в России он работал на строительстве многих железных дорог, а в эмиграции занялся административной и педагогической деятельностью. После 1938 года А.А. Щелков вынужден был переехать в Шанхай, где и умер в 1942 году.

Отмечая значительный вклад русских инженеров в развитие высшего архитектурного и инженерного образования в Маньчжурии, нельзя не отметить деятельность еще одного русского инженера — профессора Ф.Ф. Ильина. В 1905 году, после окончания Киевского политехнического института, молодой инженер-строитель был направлен на КВЖД, где проработал до 1913 года. После этого он вернулся в Россию, где в течение шести лет трудился в Ачинске, Оренбурге и Омске. В 1919 году Ф.Ф. Ильин вновь оказался в Харбине, где стал работать лектором кафедры строительного искусства, отопления и вентиляции в политехническом институте. Педагогической деятельностью инженер занимался до самой смерти в 1934 году.

В многочисленных публикациях о строительстве железнодорожных мостов через Сунгари в Харбине и через Амур возле Хабаровска в качестве их авторов названы



*Щелков  
Алексей Алексеевич*



*Старженецкий-Лаппо  
Павел Иосифович*

выдающиеся русские инженеры-мостостроители. Так, для хабаровского моста железобетонные конструкции и металлические фермы разрабатывали Л.Д. Проскуряков и Г.П. Передерий. Эта информация в целом соответствует действительности. Однако мало кому известны имя и судьба еще одного русского мостостроителя — **Павла Иосифовича Старженецкого-Лаппо**, также имевшего самое непосредственное отношение к знаменитому и уникальному хабаровскому мосту. Именно ему пришлось восстанавливать этот мост после разрушения двух его ферм в результате взрыва во время Гражданской войны. В энциклопедиях советского периода о Старженецком упоминаний нет, так как после восстановления моста он оказался в Харбине, где и остался в эмиграции.

Павел Иосифович Старженецкий-Лаппо родился 12 июля 1870 года в семье военного, в Финляндии, где служил в это время его отец. После окончания службы отец с семьей переехал в центральную Россию. Там Старженецкий обучался сначала в Виленском реальном училище, а затем в Санкт-Петербургском технологическом институте, где в 1893 году закончил отделение, готовившее специалистов для железных дорог. Будучи студентом института, во время летней практики Старженецкий работал помощником машиниста, а затем и машинистом на Екатеринбургской железной дороге, получив диплом на право самостоятельного управления паровозом. После института он стал работать помощником начальника паровозо-сборочного цеха Главных мастерских Нижегородской железной дороги в городе Коврове, а затем в течение семи лет старшим инженером, помощником директора и директором мостостроительного завода Юго-восточных железных дорог на станции Грязи Тамбовской губернии. За эти годы заводом были построены мосты через Дон, Хопер, Воронеж и другие реки, а затем несколько мостов на Китайско-Восточной железной дороге — между городами Порт-Артуром и Мукденом<sup>63</sup>.

Самым продолжительным и плодотворным периодом его деятельности стали годы с 1902-го по 1918-й, когда П.И. Старженецкий-Лаппо работал начальником мостостроительного цеха на Воткинском казенном заводе, где он временно заведовал кузнечным и судостроительным цехами. За это время им были построены крупные мосты через реки на Круго-Байкальской, Сибирской, Московской и Амурской железных дорогах, а также мосты через Москву-реку, Каму, Вятку и Зею у города Благовещенска.

Гражданская война помотала Старженецкого-Лаппо по дорогам России с армией Колчака. Затем он работал



на Дальзаводе во Владивостоке (в судостроительном цехе). Еще не отгремела Гражданская война на Дальнем Востоке, а его уже пригласили восстанавливать и строить мосты в Петрограде. Там он стал работать в комитете государственных сооружений специалистом по мостам.

*Железнодорожный мост  
через Амур у Хабаровска.  
Фото 1990-х гг.*

Как известно, мост через Амур возле Хабаровска был разрушен 20 апреля 1920 года отрядом красноармейцев для предотвращения продвижения японцев и белогвардейцев на левобережье Амура. Частично разрушенный мост прервал сквозное движение по железной дороге из центра России во Владивосток, поэтому восстановлению его придавалось большое значение. Уже весной 1923 года были начаты подготовительные работы. Была поставлена задача: «Произвести работы по восстановлению моста... в полном объеме, то есть придать мосту первоначальный его вид — собрать и установить две железные фермы взамен взорванных, каковые будут собраны из железных частей ферм, уже извлеченных из воды и из лома до 60 тысяч пудов, предполагаемого к извлечению еще. Кроме того, осенью текущего года ожидается одна запасная железная ферма моста через реку Ветлугу, которая по своей конструкции и величине во многом подходит для Амурского моста... Причем, если почему-либо ферма из России к сроку не будет доставлена, то на пролете № 13 вместо железной построена будет деревянная, где опасности ее разрушения не имеется, так как ледохода в этом месте ввиду мелководья (остров) никогда не бывает».

К счастью, деревянной конструкции вместо фермы устраивать не пришлось. Правительство выделило на восстановление моста 750 тысяч рублей. Руководителем работ по восстановлению ферм стал П.И. Старженецкий-Лаппо, приехавший из Петрограда в Хабаровск. Уже зимой 1923—1924 годов восстановили первую ферму. Она была собрана из остатков взорванных конструкций, извлеченных



из воды. Вторая ферма была изготовлена на Воткинском заводе в Удмуртии, где Старженецкий-Лаппо когда-то много лет работал. Конструкции доставили в Хабаровск и на месте собрали. Монтаж второй фермы, начатый в декабре 1924 года, закончили в марте 1925 года, а открытие движения по мосту, после длительного перерыва, состоялось 22 марта. Кроме Амурского моста, Старженецкий-Лаппо восстанавливал также мосты через Бикин, Уссури и другие дальневосточные реки.

После окончания работ по восстановлению мостов в Приморье Старженецкий перебрался в Харбин, где ему предстояло усилить конструкции моста через Сунгари, затем он занимался в 1927 году заменой ферм моста через Сунгари у города Лошагоу. Вот что мне удалось прочитать о Старженецком-Лаппо в одной из харбинских газет, датированной 1929 годом: «Говоря о смене ферм, отмечают имена строителя моста инженера П.И. Лаппо-Старженецкого, опытейшего инженера дороги В.И. Александрова... Инженер Лаппо-Старженецкий широко известен в России как строитель железнодорожных мостов. В последние годы его имя было связано с грандиозными работами по восстановлению Бикинского и Амурского мостов, о которых писали все русские и иностранные издания. Редкая область специализации по постройке железнодорожных мостов сделала имя инженера Лаппо-Старженецкого известным в научных кругах. Вот почему в 1925 году, когда состояние некоторых железнодорожных мостов Китайской дороги было признано угрожающим, то для составления плана работы по смене ферм был приглашен из России инженер П.И. Лаппо-Старженецкий. Совместно с известным московским профессором Стрелецким инженером Лаппо-Старженецким был выработан проект нового моста и была выбрана новая, особо крепкая силициевая сталь, которая и позволила повысить на 30% прочность моста, оставляя его на тех же быках. Инженер Старженецкий был командирован на завод «Шкода» для приемки ферм и затем руководил от Китайской дороги всеми работами по устройству нового моста через Сунгари Вторую»<sup>64</sup>.

Несмотря на преклонный возраст, русский инженер трудился, не зная отдыха, с присущей ему энергией. «Быстрый, энергичный в движениях,— как отмечалось в газете,— инженер Старженецкий неутомимо хлопочет у моста с раннего утра до последнего часа работы. Подобной энергии приходится и удивляться, и завидовать». В течение нескольких лет все мостостроительные работы на КВЖД были закончены, и уже в 1930 году выдающийся русский инженер-мостостроитель оказался безработным. Окончание





работ было лишь формальным поводом к увольнению. Главная же причина заключалась в том, что он все еще считался советским подданным, работая на дороге во время советско-китайского конфликта 1929 года.

В 1934 году П.И. Старженецкий-Лапшо принимает польское подданство и уезжает к сыну в Америку, а спустя два года снова возвращается в Харбин, оставаясь безработным. Почти в 70-летнем возрасте он вступил в 1938 году в Общество русских инженеров. Сведений о дальнейшей судьбе этого инженера мне, к сожалению, отыскать пока не удалось.

С хабаровским мостом связано имя и еще одного интересного, талантливого во многих отношениях человека. Сегодня нам хорошо известны имена строителей этого грандиозного сооружения, каким стал Амурский мост в 1916 году, — А.В. Ливеровского, Б.И. Хлебникова, Г.П. Передерия, Л.Д. Проскуракова. А между тем в тексте на мемориальной доске, укрепленной на первой от города ферме при торжественном открытии железнодорожного моста имени наследника цесаревича Алексея Николаевича, Г.П. Передерий и Л.Д. Проскураков даже не упоминались. На доске перечислялись все те, кто имел непосредственное отношение к рождению этого чуда — начиная с императора Николая II, министра путей сообщения и Приамурского генерал-губернатора и заканчивая инженерами, подрядчиками и производителями работ. Среди двух десятков фамилий упоминается и инженер **Алексей Алексеевич Лушников**. Что же это за человек?



*Лушников  
Алексей Алексеевич*

Фамилия Лушниковых была хорошо известна в Восточной Сибири и Забайкалье, в первую очередь в Иркутске и Кяхте. В приграничной с Монголией Кяхте и родился 2 января 1875 года Алексей Лушников. Его дед Михаил Михайлович и отец Алексей Михайлович были не только знакомы, но и дружны с поселенцами-декабристами. Именно ссыльные дворяне обучили отца, Алексея Михайловича, грамоте. Впоследствии, после смерти в Петровском Заводе декабриста Ивана Ивановича Горбачевского, к А.М. Лушникову перешла известная коллекция портретов декабристов (68 рисунков), выполненных Н.А. Бестужевым. Отец Алексей Михайлович и мать Клавдия Христофоровна были известными просветителями и активными общественными деятелями Восточной Сибири и Забайкалья. Отец умер в 1901 году, а мать 12 лет спустя<sup>65</sup>.

Хорошее домашнее начальное образование, полученное А.А. Лушниковым, позволило ему поступить в Иркутское



промышленное механико-технологическое училище, которое он закончил в 1895 году, а затем и в Институт гражданских инженеров в Петербурге (закончил в 1904 году). После завершения высшего образования А.А. Лушников вместе с инженером Н.И. Крыловым уезжает в Иркутск, где в течение нескольких лет занимается строительством гражданских сооружений. Кстати, имя Н.И. Крылова также значилось в тексте мемориальной доски на Амурском мосту. В Иркутске ими были построены здание вокзала, губернская гимназия, восстановлена и перестроена архиерейская домовая церковь. Они возвели также целый ряд и других, менее значимых объектов. После этого начался новый этап деятельности, связанный с железной дорогой. Они занялись прокладкой и балластировкой путей, возведением искусственных сооружений, в том числе крупных кессонных мостов.

Именно А.А. Лушников и Н.И. Крылов соорудили 12 кессонных опор и железобетонную эстакаду Амурского моста под Хабаровском, они также возвели опоры моста через Зею в Белогорье и опоры моста через Архару на Амурской железной дороге. Ими был приобретен на строительстве этих крупнейших сооружений колоссальный опыт.

Не случайно Лушников и Крылова как наиболее опытных инженеров пригласили на строительство других мостов. Позже ими были построены мосты в Забайкалье (через реку Читинку), на Сибирской железной дороге (через реку Китой), мост через Волхов, опоры моста через Волгу около Мологи, мосты через реки Орель, Ингулец. Они возвели кессонные опоры моста через реку Ингул под Николаевом, сооружали мосты через Днестровский лиман и через реку Сан в Галиции. Два последних сооружения в связи с начавшейся революцией в России не были закончены, прерванной оказалась и дальнейшая деятельность этих талантливых русских инженеров-мостостроителей. Кроме строительства мостовых опор и мостов, А.А. Лушников в предреволюционный период курировал в Петербурге сбор средств для сооружения постоянного моста через Ангару в Иркутске. Вместе со своими братьями М.А. и Г.А. Лушниковыми и представителями кяхтинского купечества он произвел изыскания железнодорожной ветки Мысовая—Кяхта, составил подробный проект, смету и финансовую записку, представив всю документацию в Петроград, в Междуведомственную комиссию для рассмотрения и принятия окончательного решения. Однако революция и Гражданская война не позволили осуществить и эти два проекта.

Имена некоторых выдающихся инженеров и архитекторов, оказавшихся в эмиграции, остались, к



сожалению, забытыми. Положение эмигранта ложилось позорным клеймом не только на них самих, но и на всех их родственников, оставшихся в России. Фамилии многих эмигрантов вычищались из документов, запретными становились написанные ими книги и научные труды. Так случилось, видимо, и с памятной доской на Амурском мосту. Наверняка ее убрали по причине того, что сам мост был назван Алексеевским в честь царского отпрыска, а еще потому, что в тексте оказалось много тех, кого как эмигрантов зачислили в стан врагов народа.

В Хабаровск А.А. Лушникову пришлось приехать еще раз. После революции он устроился работать помощником начальника Службы пути в Петровском Заводе, затем оказался в Чите, стал преподавателем в политехникуме, откуда и был командирован правительством ДВР в Хабаровск для восстановления разрушенных в Гражданскую войну двух ферм Амурского моста. Мост ему пришлось восстанавливать с другим известным в России мостостроителем — вышеупомянутым П.И. Старженецким-Лаппо, направленным в Хабаровск из Петрограда. После окончания работ по установке практически новых ферм А.А. Лушников оставили в Хабаровске, прикомандировав к военному ведомству, для которого он выполнил целый ряд работ, в том числе — восстановление системы отопления и вентиляции в зданиях бывшего кадетского корпуса. После этого Алексей Алексеевич некоторое время состоял производителем работ в фирме «Дальлес»<sup>66</sup>. В 1925 году А.А. Лушников вместе со своей второй женой Анной Петровной выехал из Хабаровска в Харбин, где поступил в Службу пути КВЖД в качестве сверхштатного сотрудника по отоплению.

Должность сверхштатного сотрудника не сулила уверенности в завтрашнем дне: при первых же сокращениях Лушников был уволен с дороги и стал работать в частных фирмах — у Пучкова занимался системами отопления а у Форда — проектированием зданий. Здесь же, в Харбине, вместе с женой они открыли оперную студию, в которой Анна Петровна стала преподавать пение. Это была еще одна страсть Лушников: он имел прекрасный голос и при любом удобном случае старался принимать участие в концертах и выступлениях. Заполняя в 1935 году анкету, Лушников в графе о профессии написал: «Инженер и артист оперы». Профессиональное музыкальное образование имела и его жена, обладательница сопрано. Она обучалась в Харьковском высшем Императорском училище по классу пения, затем в Одессе у преподавателя Верджилио. Еще в Иркутске она пела в местной опере и преподавала пение в школе, а начиналась ее певческая карьера еще в детстве, в церковном хоре.



Лушникова  
Анна Петровна



В 1933 году А.А. Лушников уехал в Шанхай, где устроился в строительную фирму Чибуновского, там он занимался расчетами насосного отопления многоэтажных зданий. Кроме того, в Шанхае он давал и уроки пения. В 1935 году заболела жена, и Алексей Алексеевич вернулся в Харбин, чтобы заменить ее в качестве преподавателя в оперной школе-студии. После выздоровления жены он уехал в Синьцзинь и работал там до окончания строительного сезона в фирме «Бабер-Марни и Корнилов», после чего вновь выехал в Шанхай. Пребывание в Шанхае периодически прерывалось приездами в Харбин.

Еще в 1899 году в Петербурге у А.А. Лушниковой родился сын Леонид. Там он получил среднее образование и работал в 1920-е годы в Московской области на электрических предприятиях. В 1928 году отец вызвал сына в Харбин, и с тех пор до 1942 года Леонид работал конторщиком в Гонконг-Шанхайском коммерческом банке. В конце 1920-х годов он поступил в политехникум, но не закончил его, ушел с третьего курса. После увольнения из банка купил на паях с компаньоном В.С. Келлером автомобиль, однако дело не состоялось, и в 1943 году он устроился конторщиком-бухгалтером в обувной магазин «Амур». Приехав в Харбин из Советского Союза, Леонид так и оставался советским подданным и на постоянные вопросы о том, почему не переходит в эмигрантское состояние, отвечал: «Ну что же я буду бегать из одного лагеря в другой, лучше быть тем, кем был, лучше оставаться в советском подданстве, чем бегать». Он избегал политики, старался о ней не говорить ни с кем, был человеком скорее замкнутым, чем открытым. Женившись в 1930 году на эмигрантке Ирине Николаевне Рачинской, Леонид проживал на Китайской улице — главной улице района Пристань. Его часто можно было видеть в городе гуляющим со своим маленьким сыном<sup>67</sup>.

Дальнейшая судьба Лушниковых мне пока неизвестна. Архивные документы завершают повествование о них началом 1940-х годов.

**Михаила Матвеевича Осколкова**, военного инженера, работавшего в Благовещенске и Хабаровске, а с 1920 года оказавшегося в Харбине, называли пионером русской культуры на Востоке. Человек талантливый, он много строил в Приамурье, но еще больше — в Харбине, где прожил более четверти века.

Родился М.М. Осколков в 1878 году в Симферополе. Учился до 1889 года в пансионе, а затем семь лет в Первом Московском имени Императрицы Екатерины



Второй кадетском корпусе. После его окончания, в 1896 году, поступил в Николаевское инженерное училище, которое окончил в 1899 году. С целью совершенствования своих знаний в инженерной специальности поступил в Николаевскую инженерную академию, а после ее окончания в 1904 году был переведен в корпус военных инженеров, получил звание штабс-капитан. Как видим, Осколков имел солидное инженерное образование.

В течение трех лет (1904—1906) Михаил Матвеевич проходил службу в Уманской инженерной дистанции в городе Виннице, а затем прочно и, как оказалось, навсегда связал свою судьбу с Дальним Востоком<sup>68</sup>. В те далекие годы окончивший военную академию (как и другие учебные заведения) обязан был отдать службе в армии не менее того срока, в течение которого обучался. Михаилу Матвеевичу необходимо было «отслужить» время учебы в училище и академии. Именно поэтому еще пять лет он служил в Амурской инженерной военной дистанции в Благовещенске. После выхода в отставку в 1911 году он переехал в Хабаровск и вплоть до революции работал в управе городским инженером.

Наряду с многолетней деятельностью непосредственно по инженерной специальности М.М. Осколков много преподавал в учебных заведениях. В том числе в Винницкой женской гимназии (когда проходил службу в Уманской инженерной дистанции), в Хабаровске — в женской гимназии и реальном училище и, наконец, в Китае — в институте Святого Владимира, на богословском факультете, а также в Северо-Маньчжурском университете на инженерном факультете, где он входил в состав профессуры.

За свою плодотворную службу на Дальнем Востоке Осколков был награжден орденом Святого Станислава III степени и двумя медалями. Был он человеком весьма активным в общественной жизни, причем не просто числился в различных обществах, но работал в них с большой пользой. Так, по представлению Приамурского генерал-губернатора Осколков стал членом Российского Общества Красного Креста, занимал должность товарища председателя Вольно-пожарного общества, состоял членом общества «Ясли», «Общества оказания помощи нуждающимся переселенцам» и многих других организаций. Имел М.М. Осколков и научные труды, печатал их в журналах «Разведчик», «Гражданин», «Инженерный журнал» и других изданиях.

Работая в Хабаровске, Михаил Матвеевич был введен в состав комитета Приамурской выставки 1913 года. По его проекту на выставке построен один из лучших



*Осколков  
Михаил Матвеевич*



*Павильон фирмы  
«Кунст и Альберс»  
на выставке 1913 г.  
в Хабаровске.  
Архитектор  
Осколков М.М.*



*Осколкова  
Евгения Филипповна*

павильонов — фирмы «Кунст и Альберс», а также здание летнего театра. Осенью того же года он подготовил и в ноябре прочитал на торжественном заседании городской думы доклад о заслугах Г.И. Невельского, в честь 100-летнего юбилея со дня его рождения. В 1916 году Осколков входил в состав благотворительного и попечительского общества об Ольгинском детском приюте. Именно он вел в том же году строительные работы по расширению здания приюта, расположенного на улице Барановской (ныне ул. Ленина). В сентябре 1916 года газета «Приамурские ведомости» сообщила об окончании строительных работ, отметив при этом, что в число новых помещений приюта входят «просторные светлые спальни, рабочая комната, начальная школа, столовая. Приют теперь может вмещать свыше 100 детей. Новое кирпичное здание отличается простором и соблюдением требований гигиены и удобства. Оно освещено электричеством»<sup>69</sup>.

В Хабаровске Осколковы имели собственный дом на улице Артиллерийской, 28 (ныне ул. Истомина), записанный на жену Евгению Филипповну. На участке стояли деревянный дом, сарай, ледник и амбар. В жилом доме имелось более 10 помещений. Срубленный из бревен, дом стоял одной своей половиной на кирпичном фундаменте, а второй — на бревнах-обрубках, так называемых стульях. Со стороны улицы главный фасад дома был облицован кирпичной кладкой. В доме имелось



электрическое освещение, водопровод и канализация. После отъезда Осколковых в Харбин все их имущество было конфисковано<sup>70</sup>.

В семье Осколковых родились двое сыновей: старший, Борис, — в Петербурге в 1903 году, а младший, Алексей, — в 1906 году в Благовещенске. Кстати, до выезда в Харбин Борис успел закончить в Хабаровске реальное училище. Оба сына пошли по стопам отца и стали инженерами. Борис из Харбина уехал в Германию, где в 1927 году окончил строительное отделение высшего технического училища в Дармштадте. Там он и женился, однако в 1929 году вернулся в Харбин, где стал работать в Навигационном бюро Министерства путей сообщения. В 1940 году его пригласили как специалиста по строительству и гидравлике в Германию, на строительство канала Бреславль (Бреслау)— Дунай<sup>71</sup>. Младший сын Алексей проживал в Шанхае, будучи инженером на муниципальной службе. По данным на 1944 год, все члены семьи Осколковых были живы.

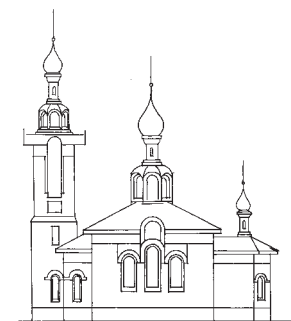


*Осколков  
Борис Михайлович*

Михаил Матвеевич по своим убеждениям являлся монархистом, но ни в каких политических организациях не состоял — ни в России, ни в Китае. В Харбине он активно работал в Обществе русских инженеров, в 1940-е годы даже возглавлял правление Общества. Более 15 лет (1921—1937) проработал он городским инженером в харбинском муниципалитете.

В личном деле М.М. Осколкова, собранном эмигрантским бюро, имеется интересный документ — запрос о благонадежности, составленный по случаю утверждения его в должности председателя Общества русских инженеров в Маньчжоу-Го. Любопытна формулировка запроса: «Его политические настроения. Не ведет ли его жена агитации против японцев». Среди донесений опрошенных агентов имеется, в частности, такое: «Человек в высшей степени положительный и пользующийся уважением и авторитетом. Энергичный. С характером. Способен к волевой деятельности. Во всех отношениях человек благонадежный. Политикой интересуется мало». Или такое: «Человек серьезный. Ничего плохого о нем сказать нельзя. В политическом, моральном и деловом отношениях вне подозрений»<sup>72</sup>.

На страницах харбинских газет того времени довольно часто можно было встретить фамилию Осколкова. В городе он был человеком известным, в определенной степени популярным. Как архитектор считался большим специалистом по строительству церквей и переустройству театральных сцен. Еще до эмиграции построил в Благовещенске большую по размерам каменную Троицкую церковь, а в Харбине



Православная церковь в Сахалине

часовню-памятник у Дома милосердия и Софийскую церковь, которая как две капли воды была похожа на его Троицкую в Благовещенске. Осколкова даже приглашали в качестве консультанта-строителя. Например, из Харбина он летал на аэроплане в Сахалин, когда к нему обратились за советом «как к опытному архитектору, которому в числе других зданий приходилось строить и церкви». В Харбине он состоял к тому же епархиальным архитектором. Его хорошо знали и как архитектора, который построил «сотни частных домов во всех частях города». Это был, как отмечала одна из харбинских газет, крупный инженер — «пионер русской культуры на востоке Азии».

Нельзя не отметить и еще одну грань творческой деятельности Михаила Матвеевича Осколкова. Он безумно и беспредельно любил театр, на протяжении всей своей жизни, начиная с самого детства, играл на сцене в многочисленных спектаклях. Играл как артист-любитель под псевдонимом М.М. Ольгин. В 1943 году в газете «Заря» он рассказывал: «Моя театральная работа, начавшаяся еще в детские годы и продолжавшаяся непрерывно и имеющая теперь более чем 50-летнюю давность, уже неоднократно была освещена на страницах харбинской прессы... Киев, Москва, Санкт-Петербург, Винница, Хабаровск и, наконец, в течение 23-х лет Харбин — вот этапы этой работы. Много ролей сыграно, много образов создано. Любимые мои образы — Городничий, Фамусов, Годунов, Лопухин, Шпигельский, Большой и т.д. Много театральных кружков

Кинотеатр «Декаданс» в Харбине







совместно с другими лицами было мною организовано. Последний из них — коллектив драмы и комедии при Коммерческом собрании, существующий уже третий год». За годы пребывания в Харбине у М.М. Осколкова состоялись три бенефиса. Как выражался сам М.М. Осколков, он «любил жизнь и все изящное во всех его проявлениях»<sup>73</sup>.

Прекрасный сценический деятель М.М. Осколков приобрел известность и как строитель театральных зданий и сцен. Еще до революции в Хабаровске он выстроил деревянное здание летнего театра, в котором выступала труппа известной актрисы Нининой-Петипа. На Приамурской выставке 1913 года в том же Хабаровске красовался великолепный летний театр, возведенный по проекту Осколкова. Кроме того, он перестраивал в Хабаровске цирк, приспособив его для выступлений оперных, опереточных и драматических трупп, а в Гарнизонном военном и Общественном собраниях реконструировал сцены, после чего в этих очагах культуры стало возможно ставить сложные спектакли. Театр и цирк построил М.М. Осколков и в Харбине на Диагональной улице, а в кинотеатре «Декаданс» реконструировал сцену.

В декабре 1944 года в помещении Северо-Маньчжурского университета состоялось торжество, «скромная чашка чая», по случаю 125-летия Николаевской инженерной академии и 40-летия инженерной деятельности М.М. Осколкова. Материалы архивного дела, к сожалению, не дают ответа, как закончилась жизнь этого интересного, творчески одаренного человека, так много сделавшего для развития архитектуры и театрального искусства на Дальнем Востоке, в России и в Маньчжурии...

В июне 1931 года состоялся юбилейный вечер в честь В.А. Рассушина, харбинского городского архитектора, отмечавшего 45-летие своей инженерной деятельности<sup>74</sup>. «Человек долга и чести», — так отзывался о нем Николай Львович Гондатти. Имя **Владимира Александровича Рассушина** хорошо известно сибирякам, знакомо оно было и хабаровчанам. Его родной брат Алексей Александрович Рассушин в 1894 году стал первым городским головой в Хабаровске и пробыл в этой должности два срока — восемь лет. В 1900 году А.А. Рассушин построил на Барабашевской улице (ныне ул. Запарина, 57) доходный дом и сдал его в аренду городской думе. Можно предположить, что проект дома составлял его брат, архитектор В.А. Рассушин. По некоторым данным, он же проектировал и окончательный вариант здания Общественного собрания (ныне ТЮЗ). Кстати сказать, здание Общественного собрания Рассушин проектировал и строил также в Иркутске.



Владимир Александрович Рассушин родился в 1858 году, окончил Иркутское техническое училище. В 1881 году поступил в Институт гражданских инженеров, который блестяще закончил по первому разряду в 1886 году. После этого был назначен городским архитектором Иркутска, где проработал восемь лет<sup>75</sup>. Любопытно, что своими успехами в учебе Рассушин заметно выделялся среди сокурсников, и государственная служба ему была предложена еще до окончания института.

Рассматривая в 1894 году заявление Рассушина об увольнении с должности городского архитектора, Иркутская городская дума с сожалением эту просьбу удовлетворила. Городской голова В.П. Сукачев при этом отметил: «Расставаясь с В.А. Рассушиным, я считаю долгом своим засвидетельствовать перед городскою думою его полезную для города деятельность. Город Иркутск своим украшением во многом обязан Владимиру Александровичу. Им произведено немало серьезных сооружений, из числа которых достаточно указать на начальные городские училища, Александро-Мариинское пятиклассное городское училище, здание городских казарм, здание думы, арку Государственного Наследника Цесаревича и прочее. Кроме того, Владимир Александрович, не уклоняясь от поручения думы, взял на себя труд, выходящий даже из его компетенции, и прекрасно разработал проект понтонного Государя Наследника Цесаревича моста — им же и построенного. Эта работа потребовала от исполнителя специальной подготовки и серьезного труда. Труды Владимира Александровича дают мне полное право высказать сожаление об оставлении им службы городу». Заметим, что мост так понравился будущему императору Николаю, что он наградил архитектора именными часами с монограммой<sup>76</sup>.

Следующие пять лет Рассушин проработал начальником дистанции на строительстве Средне-Сибирской железной дороги. В историческом архиве Петербурга мне удалось найти некоторые материалы, рассказывающие об этом периоде его деятельности. Среди прочих документов в деле имеется и его прошение от 8 апреля 1899 года на имя министра внутренних дел. В прошении архитектор, в частности, пишет: «Оставшись за штатом вследствие окончания работ по постройке Средне-Сибирской железной дороги, где я в течение пяти лет служил начальником дистанции, и желая ныне поступить на свободную вакансию младшего архитектора Управления строительной и дорожной частями при Иркутском военном генерал-губернаторе, имею честь покорнейше просить Ваше Высокопревосходительство, не



признаете ли возможным принять меня на помянутую должность и выдать прогоны и подъемные. Документы о моей последней службе имеются в Управлении Сибирской железной дороги (Невский пр., 69). При сем честь имею присовокупить, что господину Иркутскому генерал-губернатору мною подано о сем же прошение»<sup>77</sup>.

По-видимому, Рассушин был назначен на просимую должность, однако не прошло и года, как в марте 1900 года он увольняется, тоже по собственному прошению, в связи с болезнью. С этого времени он стал заниматься проектной деятельностью как свободный архитектор, выполняя заказы как частных лиц, так и различных фирм и государственных учреждений. В 1900-е годы Рассушин приступил к разработке каменноугольных копей в Черемхово, был их совладельцем. Владимир Александрович слыл не только отзывчивым, душевным администратором, но и бескорыстным благотворителем. На его средства ежегодно обучались в средних и высших учебных заведениях не менее 10 человек. Причем часто учащиеся даже не знали, кто конкретно вносит плату за их обучение. Природная скромность В.А. Рассушина не позволяла ему открыто афишировать свои благородные поступки<sup>78</sup>.

После Октябрьской революции В.А. Рассушин эмигрировал в Маньчжурию. Вначале несколько лет он проживал в городе Циндао, а с 1 февраля 1922 года его пригласили на должность городского архитектора Харбина, где он проработал более 10 лет. Можно с уверенностью сказать, что развитие архитектуры Харбина в 1920-е — начале 1930-х годов самым непосредственным образом связано с его именем. Рассушин не только рассматривал предполагаемые к строительству проекты зданий, но и сам много проектировал и строил. Как отмечалось на его юбилее в 1931 году, «лучшие здания Харбина имеют своим автором В.А. Рассушина, и несомненное большинство харбинских построек в той или иной степени хранит следы его поправок и исправлений».

Вместе с Владимиром Александровичем в Харбин приехали и его дети — Лидия и Борис. Правда, после смерти отца они уехали в Дайрен. Борис Владимирович работал служащим в банке, а Лидия Владимировна, владевшая английским, немецким и французским языками и занимавшаяся музыкой, в Харбине служила у Чурина, а в Дайрене — в торговой конторе «Бринер и К°».

Начиная с 1925 года фамилия Рассушина довольно часто встречается в периодической печати Харбина. Из кратких заметок складывается картина огромной и плодотворной деятельности этого замечательного русского



*Рассушина  
Лидия Владимировна*



*Рассушин  
Борис Владимирович*

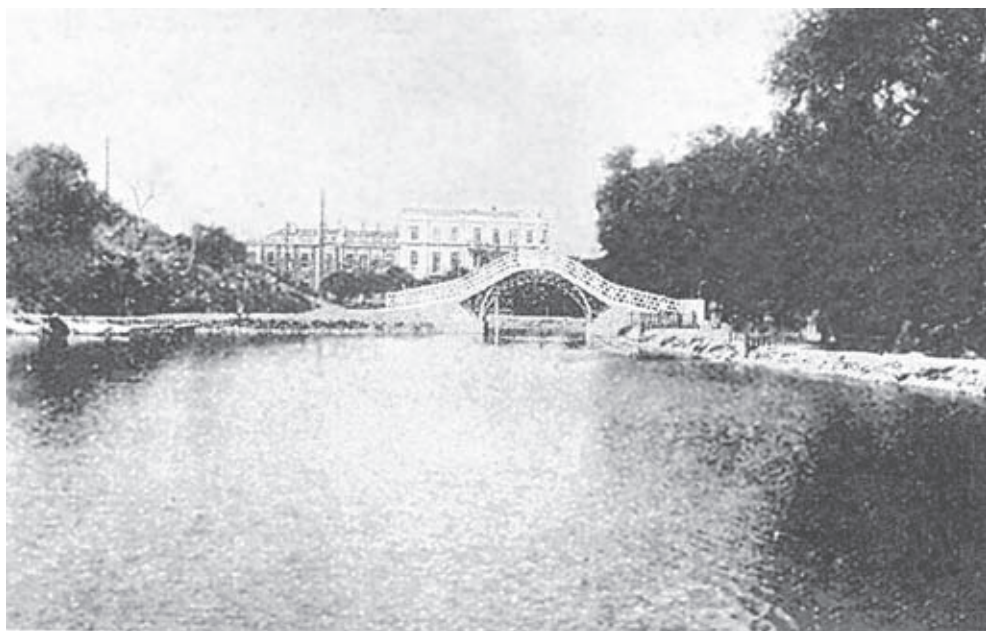


архитектора. Его считали одним из крупных и опытейших архитекторов на всем Дальнем Востоке. В 1929 году в небольшой заметке газета «Заря» с гордостью отметила, что «в январском номере солидного американского ежемесячника помещен снимок здания «Нью-Йорк Ситибанк» в Мукдене, и приводится описание, в котором указывается, что здание является во всех отношениях образцовым. Харбинцам небезынтересно будет узнать, что это здание построено по проекту харбинского городского архитектора — инженера В.А. Рассушина»<sup>79</sup>.

По роду своей деятельности В.А. Рассушин ежегодно имел дело с тысячами людей, принимал руководящее участие в городском строительстве, регулировании частной застройки и многих других немаловажных делах. Представление об объеме его работы дает такой красноречивый факт: в 1930 году за его подписью было выполнено примерно две тысячи различного рода документов — проектов и смет сооружений, справок и деловых бумаг.

К сожалению, нам пока неизвестны все проекты и постройки, выполненные Рассушиным в Харбине, но кое-что назвать можно. Так, в 1925 году он разработал новый вариант будущего театра в Новом городе, в 1927 году — проект зданий городской управы, городского отеля на 100 номеров, проект расширения крупного комплекса гостиничного двора. Особое место в его деятельности занимает работа по созданию городского парка в районе Пристань,

*Горбатый мост  
в китайском стиле  
в городском парке  
Харбина.  
Архитектор  
Рассушин В.А.*





которым архитектор занимался в 1929–1932 годах. Кроме планировки парка Рассушин выполнил проекты здания ресторана, парковых павильонов, мостов через искусственные пруды, великолепной ажурной ограды вокруг парка, проект большого фонтана и бассейна-аквариума. Очень эффектное впечатление производил проект фонтана в виде трех больших лягушек с бьющими из их пасть струями воды. Все это было воплощено в натуре, и в 1932 году парк предстал перед жителями Харбина во всей своей красе, удивляя изысканностью архитектуры и великолепием разнообразных парковых зон и уголков.

В 1932 году в Харбине произошло сильнейшее наводнение, погубившее тысячи строений, особенно деревянных. Местная газета опубликовала для жителей материал архитектора В.А. Рассушина, где он давал советы по правильному осушению различного рода построек — подвалов, кирпичных, деревянных и так называемых «фаршированных» домов. Надо полагать, советы помогли спасти немало строений<sup>80</sup>.

Прожив 76 лет, Владимир Александрович Рассушин умер 18 июля 1934 года от рака печени. Похоронили его на Новом кладбище, где ныне раскинулся городской парк. Могила его, как, впрочем, и могилы многих других русских людей, так много сделавших для Харбина, не сохранилась. Сегодня по гранитным осколкам надгробий, которыми вымощены парковые дорожки, ходит уже новое поколение харбинских жителей.

Еще один архитектор-эмигрант — **Сергей Николаевич Дружинин**, 1886 года рождения, уроженец Пермской губернии. Учился он в Технической высшей школе в Германии (Дармштадт), где получил специальность инженера-архитектора. С 1915 года работал в Петербурге на строительстве гостиницы «Астория», затем строил железобетонные корпуса казенных оружейных заводов в Ижевске, имел свою строительную контору в Томске, там же владел небольшим заводом сухих элементов «Электрод». В Харбин эмигрировал из Читы вместе с женой, сыном и тещей. Строил железную дорогу между станциями Когосой и Сифунсян, после чего много лет занимался частными строительными работами<sup>81</sup>. Его сын Андрей, окончив в 1937 году Харбинский политехнический институт, также занимался строительством, в частности работал на постройке Благовещенского храма.

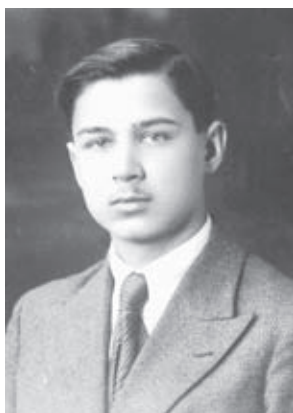
В 1939 году Сергей Николаевич выехал в Тяньцзинь, где планировал открыть собственное дело. Там он неожиданно заболел брюшным тифом, слег в конце июня 1940 года в



*Дружинин  
Сергей Николаевич*



*Дружинина  
Екатерина Петровна*



*Дружинин  
Андрей Сергеевич*



больницу и через неделю умер. Инженеры, хорошо знавшие С.Н. Дружинина, тяжело переживали потерю своего товарища. Это был действительно талантливый инженер-строитель. Долго в Харбине вспоминали его стеклянный потолок в корпусе Ижевского завода, сделанный без единой опоры в цехе почти километровой длины, а также оригинальные мосты на Кайюанской железной дороге, которые были сооружены с деревянными фермами на стальных струнах. В Харбине остались выстроенные Дружининым пассаж напротив Чуринаского магазина, дом бывшего дубаня (управляющего) железной дороги и многие другие постройки. Был он и одним из организаторов создания политехнического института в Харбине, читал там лекции<sup>82</sup>.

По телеграмме на похороны отца в Тяньцзинь выехал Андрей. Смерть отца так повлияла на сына, что он получил душевное расстройство и потом долго лечился, в 1944 году, судя по документам, лежал в психиатрической больнице<sup>83</sup>.

\* \* \*

По-разному сложилась судьба русских инженеров и архитекторов на чужбине, но Харбин всех их объединил, все они стали его строителями. Это их руками и творчеством город поднимался вверх этажами новых зданий и расширялся в своих границах. Впрочем, тема творческой деятельности русских архитекторов на восточной окраине России и особенно в Маньчжурии практически остается пока еще слабо изученной и ждет своих исследователей.

Продолжаю работать над ней и я, планируя написать отдельную книгу, ведь в этой главе рассказано всего лишь о небольшой группе зодчих.



# Глава 7

*«Модерн» Иосифа Каспе*  
*Железнодорожное собрание*  
*Гарнизонное собрание*  
*Отель «Нью Харбин»*  
*Дом в стиле барокко*  
*Синагога*  
*Соборная мечеть*  
*Костел*  
*Коммерческие училища*  
*Железнодорожный вокзал*  
*Управление дороги*  
*Особняки*  
*Торговые дома*  
*Театры*

## Памятники архитектуры

Творческая деятельность российских архитекторов в Харбине оставила зримые следы в виде зданий разного типа и назначения, многие из которых сохранились до настоящего времени. В большинстве своем они затерялись в современной многоэтажной застройке. Когда-то постройки в четыре-пять этажей называли небоскребами, настолько они выделялись среди одно-, двухэтажных домов города. А сегодня эти бывшие «небоскребы» смотрятся мелкими, устаревшими. Вместе с тем некоторые из них сохраняются, являясь свидетелями архитектурной летописи Харбина, вехами его исторического развития. Сегодня трудно подчас разобраться и определить — чем было то или иное здание, кто его проектировал и строил, как оно выглядело первоначально. На эти и другие вопросы едва ли найдутся ответы и у китайских исследователей, занимающихся историей Харбина. Архивные материалы разбросаны по разным городам и странам, многое безвозвратно утеряно, но искать, видимо, надо. Искать и исследовать для того, чтобы не пропал бесследно этот огромный пласт русской культуры, каким представляется архитектура когда-то русского города Харбина.

Недавно мне удалось получить список памятников архитектуры, взятых харбинским правительством под охрану государства. Перечень включает 134 строения, три квартала, три улицы и одну территорию (площадь с примыкающей



к ней застройкой). Всего, таким образом, под охраной государства находится 141 объект. К сожалению, в списке указываются лишь современное название (назначение) каждого объекта и его адрес. Не отмечены ни даты построек, ни их авторы. Однако этот документ позволяет отыскать на месте каждый из памятников, познакомиться с ними в натуре, составить представление о стилистических и композиционных особенностях. Но это, как говорится, дело будущего. Ниже представлены небольшие рассказы и зарисовки о некоторых из памятников архитектуры, историю которых мне удалось отыскать в архивных материалах, в харбинской периодике, изучить их в натуре во время нескольких посещений Китая.

## «Модерн» Иосифа Каспе

До сих пор еще, вот уже в течение почти столетия, в Харбине предприятия с названием «Модерн» привлекают к себе массу посетителей, как местных жителей, так и приезжих. Весь этот комплекс связан с именем Иосифа Александровича Каспе, приехавшего из России в качестве солдата действующей армии на Русско-японскую войну. В боях Каспе был ранен, получил даже награду — Георгиевский крест. После демобилизации решил остаться в Харбине, чтобы завести свое дело, благо обстановка этому способствовала — город рос словно на дрожжах. Начал Каспе с небольшой торговли золотом, а в 1910-е годы организовал крупное предприятие «Модерн», в состав которого вошли отель, кинематограф, театр, ювелирный магазин. Его компаньоном, активным участником дела и первым помощником стал двоюродный брат А.Л. Певзнер.

В 1913 году фирма Каспе по проекту архитектора С.А. Венсана построила на участке, занимающем целый квартал, крупное здание отеля «Модерн», ставшего в Харбине первым отелем европейского уровня и стиля. Главный фасад здания, ориентированный на улицу Китайскую, протянулся от улицы Корейской до улицы Монгольской. Но это уже позднее, а первая очередь здания (театральный комплекс) занимала лишь часть квартала, прилегающую к Монгольской улице, на которую выходил своим фасадом театр «Модерн». В 1998 году здание представляло собой огромных размеров корпус П-образной в плане формы, охватывающий своими импозантными фасадами все три улицы этого исторического квартала. Спустя два года появился еще один блок, и весь комплекс в плане стал выглядеть как каре.





Ул. Китайская, 89.  
«Модерн» — гостиница,  
кинотеатр, ресторан,  
торговый центр



Кинотеатр, предназначенный не только для демонстрации фильмов, но и самых разнообразных постановок, считался в те годы в Харбине самым комфортабельным, вместительным и по красоте не уступал никакому другому театру в городе. Когда в Харбине появились первые иллюзионы, все они размещались в малоприспособленных для этих целей помещениях, а театр «Модерн» стал первым специальным зданием-театром. После того как «Модерн» (театр, ресторан и отель) заработал в полную силу, Харбин стали называть маленьким дальневосточным Парижем. Именно здания, подобные «Модерну», придавали этому городу европейский облик. Владелец предприятия И.А. Каспе неоднократно выезжал в Европу и привозил оттуда новейшие технологии, после



*Отель «Модерн»: интерьеры ресторана*





чего сразу же брался переделывать интерьеры ресторана, театра или отеля. Особое внимание он уделял театру, который был его гордостью. Следует отметить также, что Каспе обладал отменным художественным вкусом, был прекрасным ювелиром и все интерьеры переделывал в соответствии со своими идеями и новыми технологиями, которые заимствовал отовсюду.

Так, в конце 1931 года он закончил капитальную реконструкцию театра, увеличив его вместимость с 750 до 1200 мест. Одна из местных газет того времени сообщала по этому поводу следующее: «...Кому приходилось совершать поездки по городам Дальнего Востока, тот засвидетельствует, что столь комфортабельно и роскошно отделанного театра и на всем Дальнем Востоке нет... А вместе с тем театр сохранил весь свой фешенебельный уют, и нет ни одного места, которое было бы неудобным для зрителя. Достигнуто это было путем исключительно упорной и талантливой работы И.А. Каспе и его ближайших помощников. В свое время нам приходилось видеть, как И.А. Каспе подолгу не отрывался от чертежей, изменяя их, исправляя и заменяя совершенно новыми чертежами. Это была работа не нескольких недель или месяцев, а нескольких лет»<sup>1</sup>.

Весь план реконструкции театра принадлежал самому И.А. Каспе, а переустройство осуществлялось под руководством и наблюдением гражданского инженера П.С. Свиридова. В составе группы художников над интерьерами трудились Г.Г. Сафронов, Землянов и Е.М. Лобачев.

*«Модерн»:  
фасад со стороны  
ул. Монгольской*





*«Модерн»:  
фрагмент фасада*

«После «Модерна», — писала та же газета, — даже странно выходить снова на привычную харбинскую улицу. Кажется, что побывал где-то в другом городе, более богатом и благоустроенном, чем наш Харбин». Каспе любил все делать только на высочайшем уровне, не случайно его любимым девизом была фраза: «Или делать все первоклассно, или не делать вовсе».

Ресторан «Модерн» с самого его основания славился лучшей на всем Дальнем Востоке кухней. В специальных элегантно отделанных кабинетах ресторана побывали едва ли не все жители Харбина. Бело-золотой зал ресторана также никогда не пустовал. С 1937 года, кроме ресторана, стало работать еще и кафе, а вскоре его популярности могло позавидовать какое угодно заведение. Посетители любили кафе как место встреч. Кроме того, здесь всегда выступало виртуозное европейское трио музыкантов. Кафе многие годы было «любимым местом

встреч и элегантных дам, и деловых людей».

Летом 1998 года мне пришлось стать участником встречи с одним бывшим харбинцем, уехавшем оттуда в 1941 году. С ним я познакомился на международной конференции в Хабаровске, а спустя две недели мы случайно встретились в Харбине. Питер Бертон — так зовут живущего теперь в Америке человека — шел по Китайской улице в ресторан «Модерн» обедать и на вопрос, почему именно «Модерн», ответил: «Ну что вы! Я помню этот ресторан еще с тех давних пор. Я часто в нем обедал и сейчас иду, чтобы поесть прекрасный русский борщ».

Отель «Модерн» считался еще в 1920-е годы одной из самых первоклассных гостиниц Харбина. Кроме ресторана и кафе, в гостинице имелись сто комфортабельно обставленных номеров, банкетные залы, зимний пальмовый сад, гараж, многочисленные киоски, бюро справок и многие другие службы. Через вертящуюся зеркальную дверь вестибюля каждодневно проходили сотни и тысячи посетителей. В отеле «Модерн» в середине 1930-х годов подолгу останавливались Ф.И. Шаляпин, А.Н. Вертинский и многие другие мировые знаменитости. Действительно,



Харбин невозможно даже и сегодня представить без «Модерна» — своеобразной визитной карточки этого города. В отеле месяцами, как в квартире, жили и некоторые богатые харбинцы. Даже сама хозяйка, Мария Семеновна Каспе, всегда жила в 18-м номере отеля.

Как уже отмечалось, И.А. Каспе был прекрасным ювелиром, делал настоящие шедевры ювелирной работы. В «Модерне» он создал самый лучший в городе ювелирный магазин, оборудованный с исключительной роскошью. На новшествах и качестве Каспе никогда не экономил, и все это окупалось многократно, поскольку все его заведения никогда не пустовали — они были привлекательными для многочисленных посетителей. Не жалея средств, он постоянно улучшал и совершенствовал принадлежавшие ему предприятия. Своим детям он также обеспечил прекрасное европейское образование. Один из его сыновей, Владимир, стал инженером-архитектором, а второй — музыкантом, прекрасным скрипачом.

В 1932 году бандиты выкрали одного из сыновей Каспе, музыканта, с целью получения за него выкупа. Они предъявили отцу требование заплатить за сына 300 тысяч долларов. Через некоторое время, чтобы ускорить получение выкупа, они отрезали часть уха у пленника и отослали отцу в посылке, настойчиво требуя деньги. Не получив их, бандиты убили одаренного музыканта-исполнителя. И.А. Каспе после этой трагедии серьезно заболел и был увезен в Европу на лечение, а в октябре 1938 года умер в Париже на 59-м году жизни. В Париже обосновался старший сын Каспе — Владимир, закончивший там вначале технический институт, а потом художественную академию, получив звание и архитектора, и художника. К нему выехала и мать. Здесь, в Париже, она и умерла в январе 1941 года.

Трехэтажное здание «Модерна» выстроено из кирпича, стены оштукатурены. В архитектуре фасадов привлекают плавные очертания аттиков, округлые формы окон, пластика деталей с характерной для модерна прорисовкой. Располагаясь рядом со зданиями торговых заведений Мацууры, Кунста и Альберса, И.Я. Чурина, «Модерн» им нисколько не проигрывает, хотя, например, пятиэтажное здание Мацууры, построенное в псевдобарочном стиле, заметно выделяется среди них обилием великолепной пластики. У «Модерна» присутствуют свои качества, которые и сделали возможным отнести его к памятникам архитектуры первой категории. Здание с 1997 года находится под охраной государства и входит в ансамбль исторической улицы (бывшая Китайская), также отнесенной к памятникам градостроительного искусства.



## Железнодорожное собрание

Железнодорожное собрание — своеобразный клуб, дом культуры работников железной дороги. Строители КВЖД, а это были в основном железнодорожники (инженеры путей сообщения), для организации своего досуга в тяжелейших, неблагоприятных условиях жизни открыли первое Железнодорожное собрание еще в 1899 году в Старом городе, спустя всего один год после основания Харбина. Разумеется, своего здания Собрание не имело, и люди собирались для вечернего отдыха в арендуемых помещениях. Чаще всего они не были приспособленными для отдыха, тем не менее даже в таких условиях активистам удавалось организовать досуг, свой и коллег, в самом начале их деятельности по постройке Харбина и железной дороги. Что это был за отдых? Конечно же, традиционные и обязательные в то время бильярд, карты, буфет, однако сразу же, в 1899 году, в Собрании появилась и любительская актерская труппа.

С 1900 года началось строительство административного центра будущего Харбина в Новом городе, а с 1902 года здесь же строители приступили к возведению грандиозного по размерам здания Управления железной дороги. В следующем году постройка была закончена, и Управление дороги перешло в Новый город. Собрание, таким образом, временно прекратило свое существование в Старом Харбине, однако назначенный летом 1903 года на должность управляющего КВЖД генерал Д.Л. Хорват

*Харбинское  
Железнодорожное собрание.  
Фото 1920-х гг.*





разрешил в ноябре следующего года вновь основать Собрание в одном из зданий Нового города. В феврале 1905 года был разработан и утвержден устав Железнодорожного собрания, а спустя три месяца состоялось первое собрание учредителей этой общественной организации, на котором избрали комитет старшин. В состав Железнодорожного собрания вошла и богатая библиотека, имевшая ранее название «Библиотека-читальня города Сунгари»<sup>2</sup>.

Русско-японская война и революционные события повлияли и на судьбу Собрания. В декабре 1905 года оно было закрыто, а здание занято войсковыми частями — в нем разместился батальон сибирских стрелков. Только в сентябре 1906 года военное положение было снято и в феврале следующего года Железнодорожное собрание возобновило свою деятельность. Осенью открылась и столь популярная среди населения библиотека, получившая на свое развитие от комитета старшин финансовую поддержку в размере семи тысяч рублей.

Комитет старшин вскоре после того, как работа Собрания вошла в нормальное русло, занялся проработкой вопроса о строительстве собственного здания. Много усилий прилагал для организации работы Собрания Степан Николаевич Хилков, ставший с 1 марта 1906 года помощником и первым заместителем управляющего дорогой.

Некоторое время Собрание размещалось в недавно построенном здании, предназначенном для технического училища, однако в 1908 году вместо него открыли торговую школу, а Железнодорожное собрание уже в который раз

*Железнодорожное  
собрание.  
Современный вид.  
Архитектор  
Денисов К.Х. 1911 г.*





*Фрагмент фасада  
здания Железнодорожного  
собрания*





поменяло свой адрес. С этого времени оно арендовало расположенный почти здесь же, через улицу, двухэтажный особняк, который был построен для управляющего КВЖД Д.Л. Хорвата, однако тот стал жить в другой усадьбе, приобретенной у Юговича и расположенной в Старом Харбине.

Вообще говоря, собственное здание для Собрания было запроектировано еще в 1903 году, сразу после окончания строительства Управления КВЖД, но Русско-японская война затормозила строительство в городе общественных зданий, поэтому к постройке Собрания так и не приступали. Лишь в 1910 году эта проблема обрела практические очертания. По проекту, разработанному в техническом отделе КВЖД архитектором-художником К.Х. Денисовым, здание было построено и торжественно открыто в ноябре 1911 года. Известно, что строительство самым активным образом курировал гражданский инженер Ю.П. Жданов, работавший председателем нескольких комиссий в общественном самоуправлении Харбина, а в Железнодорожном собрании бывший много лет подряд членом комитета старшин. Вот что написано в одном из архивных документов о его работе в комитете старшин: «Его неизменно выбирали в комитет старшин этого клуба, где он был одним из самых авторитетных руководителей жизни Собрания. Здесь он оставил свой след и в качестве архитектора, так как своим импозантным видом здание Собрания вне и внутри обязано во многом трудам и вкусу Ю.П. Жданова»<sup>3</sup>.

*Железнодорожное  
собрание.  
Интерьер фойе*





Что касается автора проекта, то Константин Хрисанфович Денисов, окончивший в 1902 году Академию художеств в Петербурге по классу архитектуры, приехал в Харбин после 1905 года, где прожил около 20 лет и затем перебрался во Францию. Сделаем небольшое лирическое отступление и скажем несколько слов об одном интересном мероприятии, задуманном этим архитектором в Харбине. В марте 1907 года Константин Хрисанфович послал в Петербург письмо, видимо, своему хорошему знакомому, возможно, бывшему преподавателю — Сергею Петровичу (фамилию мне выяснить не удалось). В письме Денисов писал: «...Возникла идея об устройстве художественной школы и при ней художественного музея в Харбине, осуществление этого дела предполагается пожертвованиями. Рассчитывать на большой приток средств для этого нельзя; я предполагаю, что Императорская Академия художеств может придти на помощь этому делу ассигнованием ежегодной субсидии. Ввиду того, что для школы и музея потребуется скульптура и живопись, то предполагается заказать через академию копии с антиков и произведений позднейших эпох скульптуры, копии с известных картин старых и новых школ. Не можете ли Вы помочь мне в этом деле — сообщить следующее: можно ли рассчитывать, если войти в ходатайство в Императорскую Академию художеств, на получение субсидии, а также что будет стоить на месте в Петербурге коллекция в 100 штук скульптуры и 100 штук картин разных эпох. Преданный Вам К. Денисов»<sup>4</sup>. К сожалению, в архивном деле продолжения этой инициативы не прослеживается, хотя известно, что гипсовые скульптуры (копии с античных изваяний) в Харбине появились.

Здание Железнодорожного собрания, размещенное на Большом проспекте напротив Управления дороги, было поставлено с отступом от проспекта и параллельно ему своим протяженным фасадом с асимметричной композицией. Оно представляет собой двухэтажное каменное сооружение с подвальным этажом. Главный фасад расчленен двумя асимметрично размещенными ризалитами на четыре части. Различные по архитектуре ризалиты увенчаны плоскими аттиковыми стенками. Невысокая парапетная стенка проходит вдоль всего фасада над венчающим карнизом здания. Окна, сгруппированные по три в ризалитах и в части фасада между ризалитами, придают своеобразный ритм всей композиции фасада. В межконных простенках ризалитов на втором этаже здания поставлены пилястры (левый ризалит) и полуколонки (правый ризалит) ионического ордера. Сильно вынесенная плита междуэтажного и венчающего карнизов, а также



скатов фронтонов в ризалитах поддерживаются дентикулами, которые вместе с квадратными по форме углублениями (ширинки) в парапетной стенке еще более подчеркивают ритмический строй фасадной композиции здания.

В своей книге «Маньчжурия далекая и близкая» Г.В. Мелихов так описывает день открытия Железнодорожного собрания: «В 11 часов утра занятия в Управлении были прекращены, и служащие потянулись в помещение Собрания. Был отслужен молебен, Собрание открыто, и все могли вдоволь любоваться его многочисленными благоустроенными помещениями: главным зрительным залом на 900 мест и большой удобной сценой, гостинными и вспомогательными залами, в том числе для демонстрирования кинокартин, для игры на бильярде, просторными украшенными и озелененными фойе, читальней-библиотекой, комнатами для игры в шахматы и карты и, наконец, буфетом (рестораном) и баром... Здание было превосходно приспособлено для клубной и культурно-просветительной работы, телефонизировано и даже имело телеграфную связь с внешним миром. По вечерам Собрание было залито светом»<sup>5</sup>.

В течение нескольких лет, пока в районе Пристань не построили огромное здание гостиницы и театра «Модерн», театральный зал Собрания считался в Харбине самым вместительным и современным. Он никогда не пустовал, ежедневно в Собрании что-нибудь происходило. Здесь выступали местные и приезжие знаменитости, ставились спектакли, очень быстро появилась своя театральная труппа, пользовавшаяся большой популярностью. Здесь выступали такие русские артисты, как В.И. Петров, А.П. Смирнов, В.Н. Давыдов, К.А. Варламов и многие другие. В помещениях Собрания велась клубная кружковая работа, устраивались выставки картин, как, например, в 1913 году выставка парижских художников, на которой демонстрировались около 300 картин. Комитет старшин стал даже выпускать «Вестник Харбинского Железнодорожного собрания», получивший всеобщее признание.

Летом 1998 года, знакомясь с архитектурой Харбина, мы с переводчиком пришли на Большой проспект, и он показал мне интерьеры Собрания. Был вечер, в фойе было полутемно, играла спокойная музыка и двигались тени. Присмотревшись, мы увидели танцующие пары. Прошлись мы и по другим помещениям, и переводчик со слов зрителя сказал мне, что камин, мебель и отделка некоторых элементов интерьера прежние, еще с тех далеких времен. Как очаг культуры Собрание продолжает работать и сегодня.



## Гарнизонное собрание

Это здание, построенное в 1904 году недалеко от вокзала и расположенное одним фасадом вдоль Вокзального проспекта, а другим обращенное на улицу Строительную, сохранилось в хорошем состоянии до настоящего времени. За свою почти вековую историю оно много раз меняло функциональное назначение, но чаще всего оставалось гостиницей. Оно и построено было именно как первая гостиница в городе, однако вскоре в здании разместилось Гарнизонное собрание.

В левом крыле здания, со стороны Вокзального проспекта, имелся самостоятельный вход, рассчитанный больше на горожан, чем на постояльцев. В этом крыле размещались ресторан с большим залом и тремя кабинетами, а также бильярдная комната. Судя по сохранившимся планам, номера этой гостиницы особым комфортом не отличались. Удобства здесь, как говорится, находились в конце коридора. Они были сгруппированы рядом с запасной лестницей в правом крыле и представляли собой четыре помещения — мужскую и женскую уборные, бельевую и ванную комнаты. На первом этаже размещались 20 и на втором этаже — 33 номера. Подвальный этаж (под левым крылом гостиницы) вместили в себя хозяйственные, кухонные и складские помещения для продуктов.

В декабре 1920 года газета «Заря» сообщила: «Надежда на сохранение Гарнизонного собрания в прежнем виде окончательно отпала. Выселение живущих в здании проводится систематически и последовательно. В первую очередь подлежат выселению одиночки и бездетные семьи, которым Управление дороги не предполагает отводить квартиры... Здание Гарнизонного собрания принадлежит КВЖД, и правление дороги займет его на

*Гарнизонное собрание  
в Харбине.  
Фото 1909 г.*





законном основании по праву хозяина. С ликвидацией Собрания серьезные убытки понесет арендатор ресторана при Собрании, затративший значительные средства на постройку сцены и обстановку зала»<sup>6</sup>. Предполагалось, что с ликвидацией Гарнизонного собрания в здании разместится канцелярия председателя Управления дороги генерала Суна, а бывшие помещения гостиницы (номера) будут отведены под квартиры для служащих канцелярии. Более 10 лет здание просуществовало, будучи занятым канцелярией Управления, а затем снова стало гостиницей.

История этого превращения довольно любопытна. Еще в 1922 году по Харбину распространились слухи о скором строительстве японцами гигантского здания «Ямато-отеля». Для этой цели они даже приобрели в Новом городе несколько земельных участков. Стоимость гостиницы исчислялась в несколько миллионов иен — сумма по тем временам огромная. По замыслу проектировщиков, новая гостиница своими размерами и вместимостью должна была превзойти (по количеству номеров) все гостиницы, существующие в Харбине. Однако осуществить задуманную идею не удалось. Руководство Южно-Маньчжурской дороги более важной и первоочередной задачей посчитало не строительство гостиницы в Харбине, а расширение порта в Дайрене, и все средства направило туда. Возведение гостиницы откладывалось на два-три года, но не было начато и через 10 лет.

В апреле 1936 года в харбинской газете «Заря» появилось сообщение о строительстве четырех первоклассных отелей — в Харбине, Гирине, Жехэ и под Синьцзинем. «Что касается харбинского отеля, — отмечала газета, — то работы по его оборудованию идут уже полным ходом, причем ради ускорения решено было использовать бывшее здание Управления КВЖД, которое полностью ремонтируется и переделывается на новый лад. Отель рассчитан на 240 гостей и расположен необыкновенно удачно в интересах туризма — непосредственно против вокзала»<sup>7</sup>. Реконструкция бывшего Гарнизонного собрания была осуществлена в очень короткие сроки, и 31 января 1937 года состоялось торжественное и пышное открытие «Ямато-отеля».

Восторженные отклики о новой гостинице были напечатаны во многих газетах. Здание, занимая южный угол участка, охватывало его своими крыльями. Сравнивая сохранившиеся проектные изображения фасадов гостиницы с существующим их видом, можно отметить, что крыло вдоль

*План второго этажа здания Гарнизонного собрания*





*Главный вход и фасады  
здания Гарнизонного  
собрания Харбина.  
Современный вид*



Вокзальной улицы стало длиннее, чем было первоначально. К нему позднее, видимо в процессе реконструкции под «Ямато-отель», пристроили блок, вместивший дополнительно более 20 номеров. «Роскошная, стильная отделка и обстановка «Ямато-отеля» производит буквально ошеломляющее впечатление с первого же взгляда, — отмечалось в печати. — Весь вестибюль — это сплошной мрамор, потолки — лепной художественной работы».

Неоднократно бывая в Харбине, я всякий раз прохожу вдоль Вокзальной и останавливаюсь возле этого отеля. Он и сегодня выглядит так же роскошно, хотя в отделке его за полвека многое изменилось. Вход в здание сделан с угла, из-под роскошного навеса, накрывающего собой часть тротуара. Уютный и одновременно просторный вестибюль шестиугольной в плане формы — это центр планировочной композиции первого этажа. Прямо от входа расположена мраморная лестница,



а справа и слева — входы в крылья гостиницы. В правом крыле первого этажа, писала «Заря», по обе стороны широкого коридора расположены анфилады номеров, а в левом крыле — прекрасный главный большой зал отеля, ресторан, бар и гостиная. В самом конце коридора — две богато оборудованные парикмахерские (для мужчин и женщин), сверкающие стеклом и металлом, особым световым и электрическим оборудованием. На втором этаже, рядом с холлом, размещался малый зал отеля, а справа и слева (в крыльях) — номера и апартаменты. Каждая комната имеет прекрасную ванную и уборную. Все номера гостиницы были обставлены великолепной мягкой мебелью современного стиля. Во всех помещениях отеля на полах лежали великолепные ковры, так что шагов в гостинице было вообще не слышно. В полуподвальном этаже гостиницы размещалась кухня со всеми подсобными помещениями.



*Интерьеры здания.  
Современный вид*





На роскошном и многолюдном банкете, устроенном по случаю открытия «Ямато-отеля», начальник отдела эксплуатации Главного управления железных дорог К. Сахара выразил благодарность строительной фирме, которая очень качественно и в короткие сроки выполнила все работы. Но особенно господин Сахара отметил работу русских инженеров, «так прекрасно и стильно отделавших здание»<sup>8</sup>.

Вся композиция наружных фасадов построена на сочетании разных по размерам и пропорциям прямоугольных окон. Группировка и величина окон отвечали размерам и назначению помещений отеля. Так, в средней части фасада в пять крупных окон высотой, равной полутора этажам, размещался главный зал отеля, а на концах крыльев здания, сплошь расчлененных узкими окнами и сгруппированными попарно, помещались гостиничные номера, каждый из которых освещался парой окон. Сильно выступающий карниз затенял в жаркое время номера, выходящие на солнечную сторону. Монотонность протяженных фасадов Г-образного в плане здания авторы сумели преодолеть удачно найденными членениями и размещением на них балконов, обрамлений и других элементов.

Центром объемно-пространственной композиции здания является его угловая часть. Характер трактовки крыльев и угловой части в нижнем этаже не меняется. Одинаковые по форме оконные проемы, плавно огибая угол, переходят с одного крыла на другое. Зато в верхнем этаже угловая часть отчленяет крылья друг от друга, заметно доминируя по высоте. Развернутые к перекрестку три грани углового объема создают вместе с крыльями ступенчатую композицию. Аттик лицевой (средней) грани углового выступа в завершении прорезан овальным по форме проемом и акцентирован сочным, криволинейным сандриком над ним. Все обрамления проемов на фасадах выделены белым цветом, а простенки окрашены охрой. В эклектичной по стилистике архитектуре фасадов здания присутствуют элементы модерна и неоклассики — черты, характерные для архитектуры рубежа XIX—XX столетий.

Здание бывшей первой гостиницы, выполняющее и сегодня первоначальную функцию, входит в число памятников архитектуры, поставленных Харбинским народным правительством под охрану государства, о чем свидетельствует памятная доска с пояснительной надписью, закрепленная на одном из фасадов.





## Отель «Нью Харбин»

Каждое новое здание, появлявшееся в Харбине, становилось событием, о котором писали, сообщая детали и подробности. Вот и в конце июня 1937 года было закончено строительство нового, необычного по архитектуре отеля под названием «Нью Харбин». Необычность заключалась в том, что здание гостиницы представляло собой «самый большой, самый комфортабельный отель в Харбине, оборудованный по последнему слову техники»<sup>9</sup>. В пятиэтажном здании размещались 120 номеров, каждый из которых оборудован всеми сантехническими устройствами и телефоном. При входе в отель посетители попадали в просторный вестибюль с широкой лестницей, отделанной черным мрамором, с никелированными поручнями и ажурными ограждениями. На верхние этажи из вестибюля можно было подняться с помощью трех бесшумных лифтов. С двух сторон к вестибюлю примыкали гостиная и холл с огромными зеркальными окнами. Часть помещений нижнего этажа предназначалась для сдачи в аренду фирмам и представительствам. Здесь же, на первом этаже, находились и помещения администрации гостиницы, а в левом крыле размещался ресторан с отдельным входом со стороны Хорватовского проспекта. В комплекс ресторана входили четыре зала, а также бильярдная и парикмахерская, расположенные в полуподвальном этаже.

Все четыре этажа, начиная со второго, предназначались для расселения клиентов. Номера второго и третьего этажей были отделаны в европейском стиле, четвертого этажа — в европейском и японском, а все номера пятого этажа имели отделку в японском духе, выдержанном не только в отделке стен, но и мебелировке, деталях и планировке. Даже люстры и светильники, дверные ручки и другие мелкие детали — все подбиралось с тщательностью, в полном соответствии с общей стилистикой интерьера. Планировка номеров отличалась разнообразием и гибкостью. При желании можно было получить роскошные апартаменты из нескольких комнат. Мягкая мебель, ковры, встроенные шкафы и емкости для одежды, письменные столики и другие необходимые для комфорта вещи — все было к услугам клиентов. Белым кафелем отделаны стены и полы ванных комнат. И совсем уж необычная услуга — на пятом этаже в специальном помещении строители оборудовали домашний буддийский храм. Кроме номеров на каждом этаже имелись холлы и гостиные для приемов и отдыха — по два зала на каждом этаже.



*Отель «Нью Харбин»  
и фрагмент его фасада.  
Современный вид*

Своеобразной изюминкой отеля являлся роскошный двухсветный зал, расположенный в центральной части пятого этажа. По периметру зала, в нишах, были расставлены никелированные колонны, а в сторону Соборной площади обращен широкий балкон и большие окна. Общая светлая гамма отделки производила ощущение необычайной торжественности. Зал предназначался для проведения многолюдных банкетов и других торжеств. Интересно, что крыша пятого этажа, с эксплуатируемой кровлей, представляла собой огромную видовую площадку, откуда открывалась прекрасная панорама Харбина. Весь город со всеми его окрестностями, рекой Сунгари и мостом, трубами многочисленных фабрик и заводов был открыт взору. В бинокль с крыши «Нью Харбина» можно было наблюдать даже бега на ипподроме, расположенном в Модяогу. На крышу вели три шикарные лестницы, а вся площадка по периметру имела прочное бетон-





ное ограждение. Предполагалось использовать крышу и для отдыха. В летнее время на ней можно было, расставив тенты и столики, кресла-качалки, наслаждаться чудесными видами дневного и ночного города.

В полуподвальном этаже гостиницы для обслуживания ресторана располагался огромный по размерам кухонный зал, облицованный кафелем, с двухкамерным рефрижератором для хранения скоропортящихся продуктов и выделки льда. Имелись в подвалах мусоросжигательная печь, котельная парового отопления и электрическая подстанция. Как видим, гостиница имела полное автономное обеспечение всем необходимым для ее нормального функционирования и предоставления услуг высокого комфорта для клиентов. Для обслуживающего персонала в подвальном этаже размещались просторная столовая, бассейн, раздевалки и прочие подсобные помещения. Общая площадь гостиницы составляла около двух тысяч квадратных саженей. Гостиница возводилась из кирпича в комбинации с железобетонными конструкциями. В архитектурном плане здание хорошо выдержано, построено прочно и основательно. Общая стоимость строительства отеля, со всей внутренней отделкой и оборудованием, составила около полумиллиона гоби.

9 июля 1937 года отель «Нью Харбин» торжественно открыл свои двери. В честь этого события владелец гостиницы С. Кондо, известный лесопромышленник и домовладелец, устроил торжественный прием с большим количеством гостей — представителей властей всех уровней, руководителей фирм, посольств, известных общественных деятелей Харбина. Присутствовал на торжестве и главный строитель отеля инженер С.И. Перминов со своими помощниками, тоже инженерами Е.А. Уласовцом и В.Ф. Орловым. В прочувствованной речи владелец гостиницы сделал довольно характерный и лестный реверанс в сторону русской эмиграции. Обращаясь к собравшимся гостям и участникам строительства, он сказал: «Я очень рад, что сегодня открывается отель «Нью Харбин», сооружение которого закончилось при вашем ближайшем содействии. Постройка началась в прошлом году и велась под руководством инженера С.И. Перминова. В Харбине выстроено много зданий по разным системам, но это здание строилось по русской системе, с преобладающим участием русских в техническом выполнении. Почему так? Потому, что я много лет был в России, хорошо знаю русских, их знания и работу. Здесь же я увидел много русских, которые не имеют работы, и я привлек их к постройке...»<sup>10</sup> Интересно, что вначале С. Кондо произнес свою речь на японском языке, а затем повторил на русском.



Когда-то самое высокое в Новом городе, сегодня здание этой гостиницы затерялось среди многоэтажной застройки, «наседающей» на историческую среду. Это хорошо можно видеть с Большого проспекта, от площади, в центре которой некогда доминировал великолепный деревянный Свято-Николаевский собор — символ Харбина.

## Дом в стиле барокко

В архитектуре современного Харбина европейские черты видны в сохранившихся зданиях, построенных русскими специалистами. Среди построек встречаются уникальные, имеющие большую историко-культурную ценность. Все они представляют собой архитектурное наследие Харбина. Примечательно, что китайские власти поняли именно такую значимость многих памятников и взяли их под охрану. В результате этого статус памятников архитектуры в Харбине имеют и здания, построенные российскими архитекторами и инженерами в течение первой половины XX столетия. В числе таких и дом, отнесенный к памятникам архитектуры первой категории. О нем наш следующий рассказ.

В этом здании вот уже несколько десятилетий размещается книжный магазин «Просвещение». Оно представляет собой самое, пожалуй, импозантное и привлекательное здание не только на Центральной улице Пристань, но и во всем Харбине. В 1920 году оно являлось самым высоким в городе зданием. В альбоме «Архитектура города Харбина» китайского профессора архитектуры Чанг Хуайшенга есть изображение данного здания, а под фотографией в подписи сообщается, что здание построено в 1909 году. После усиленных и длительных поисков мне удалось узнать и первоначальную принадлежность, и назначение этого незаурядного памятника архитектуры, а также уточнить его датировку.

В периодической харбинской печати 1920-х годов и в различных справочных изданиях довольно часто среди многочисленной рекламы встречаются изображения наиболее крупных торговых фирм. Встречается среди них и дом, о котором идет повествование. Из рекламы мне удалось выяснить, что дом этот принадлежал японскому торговцу Мацууре, который еще до революции имел торговые дела во Владивостоке. Архивные поиски позволили выяснить, что отделение данной японской фирмы, носившей



*Здание торгового дома  
Мауруры*



название «Торговый дом Мацуура», было открыто в 1911 году и в Харбине. Первые несколько лет фирма арендовала помещения под магазины, а в 1916 году «приступила к постройке нового здания на Пристани». Через два года постройка была окончена, и «фирма приобрела универсальный характер»<sup>11</sup>. Таким образом, дом построен не в 1909 году, как это утверждал китайский автор книги, а в 1918 году, на девять лет позднее. Это уточнение, видимо, соответствует действительности, чему подтверждением служит и такой еще факт. На известном плане Харбина, составленном в 1916 году, не только показаны все основные каменные постройки города, но обозначены номерами и аннотированы. Торгового дома Мацууры среди них нет. Если все-таки допустить, что здание и вправду было построено в 1909 году, то на плане оно появилось бы обязательно, такую «мелочь» пропустить было невозможно, ведь показаны же на нем и менее значимые постройки, гораздо меньшие по размерам.

Именно после 1918 года в харбинской печати постоянно стала появляться в рекламных объявлениях различная информация о торговом доме Мацууры, часто сопровождаемая рисунком с изображением этого нового здания фирмы. Среди других, уже известных и прочно стоявших «на ногах» фирм, таких, как «И.Я. Чурин и К<sup>о</sup>» или «Кунст и Альберс», фирма Мацууры бысто приобрела популярность и доверие со стороны покупателей. И в 1940-е годы она не потеряла этого доверия. В справочнике «Великий Харбин» в начале 1930-х годов сообщалось: «Главная улица Пристани — Китайская, на ней расположен ряд солидно построенных каменных домов, нижний этаж которых представляет собою сплошную цепь красивых магазинных выставок. Особенно выделяются громадный магазин Мацууры, отель «Модерн» и магазин Чурина»<sup>12</sup>.

С верхнего этажа магазина Мацууры фотографы любили снимать город — отсюда, с высоты птичьего полета, открывалась великолепная панорама. На многих сохранившихся старых фотоснимках можно видеть улицу Китайскую с прилегающей к ней застройкой, другие виды Пристани, сделанные с верхней отметки дома. С этими видами в 1920—1940-е годы даже выпускали многочисленные открытки.

Торговый дом Мацууры специализировался на широком ассортименте товаров, всегда имел большой выбор парфюмерии лучших зарубежных фабрик, ежедневно пополнялся всеми необходимыми сезонными товарами. Вот одно из тогдашних рекламных объявлений: «Торговый дом Мацуура и К<sup>о</sup>. Всегда в большом выборе: мануфактура,



галантерея, белье, парфюмерия, конфекцион, шляпы, готовое платье — мужское и женское, обувь, портфели, дорожные вещи и игрушечный отдел. Все товары получают непосредственно от лучших европейских и американских фабрик. Имеется оптовый склад японских шелков собственной фабрики в Иокогаме, а также выполнение поручений на выписку товаров из Японии в СССР».

Наряду с торговыми домами Чурина, Кунста и Альберса, других крупных коммерсантов, торговая фирма Мацууры в Харбине пользовалась широкой популярностью, а ее товары — спросом. Если товар долго залеживался, его быстро уценили и распродавали, или, как тогда выражались, ликвидировали. В предпраздничные дни фирма организовывала для покупателей разнообразные лотереи, делала им неожиданные и приятные сюрпризы. Так, например, в новогодние дни 1929 года фирма вместо обычных

*Элементы фасадов здания торгового дома Мацууры*





поздравлений выдала 30 покупателям безвозмездно товарные чеки достоинством в 10 и пять долларов, вне зависимости от того, каких размеров покупки они сделали в магазине. Листая периодику 1920–1940-х годов, удалось выяснить, что магазин Мацууры просуществовал в Харбине вплоть до конца войны, а с поражением Японии в 1945 году, надо полагать, он был перепрофилирован и перешел в собственность городских властей.

Такова вкратце история торгового дома Мацууры. Следует особо отметить архитектурные особенности и достоинства этого памятника. К сожалению, пока не удалось выявить автора проекта здания и его строителей. Можно лишь предполагать, что это могли быть архитекторы, работавшие тогда в Харбине, ведь начато строительство здания еще до революции, до того, как в город хлынула волна эмигрантов. Среди архитекторов-харбинцев был Ю.П. Жданов (с 1904), очень много строивший в городе, в том числе и для японцев (дом Сеодзи, здания японской гимназии, японского клуба, японского консульства). Вполне возможно, что автором торгового дома Мацууры мог быть именно Юлий Петрович Жданов, хотя в исследованных документах среди других харбинских построек, авторство которых принадлежит Жданову, это здание не упоминается. Это мог быть и К.Х. Денисов, автор проекта здания Железнодорожного собрания. Есть также предположение, что дом Мацууры выполнен по проекту инженера А.А. Мясковского. В общем, вопрос об авторстве пока

*Фрагмент здания  
торгового дома  
Мацууры*







остается открытым.

Композиционные и стилевые особенности дома Мацууры свидетельствуют о том, что автор этой постройки был хорошо знаком с европейской архитектурой, в том числе и с архитектурой Петербурга. Здание, занимая угловое положение на пересечении улиц Китайской и Пекарной, имеет Г-образную в плане форму. Угол его закруглен и увенчан куполом на цилиндрическом барабане. Подобная планировка и структура объемной композиции имеет немало аналогов. Известен, например, подобный дом на Таврической улице в Петербурге, построенный в конце XIX века, или дом торговой фирмы «Зингер» в Петербурге, построенный по проекту П.Ю. Сюзора в 1903—1906 годах, немало такого рода зданий в Риге. Есть такой же доходный дом в Берлине и, наверняка, в других европейских городах. Сходные с ним элементы декора фасадов можно обнаружить в особняке Гагариной на Большой Морской улице в Петербурге (архитектор О. Монферран), а также на зданиях архитектора М. Эйзенштейна в Риге (например, доходный дом по улице Кирова, 33).

Дом Мацууры, как и подобные ему здания, о которых говорилось выше, отличается характерным для эклектики многостильем. Его фасад — своеобразная коллекция архитектурных деталей предшествующих столетий. На фасаде присутствует ордер, но здесь он не выступает организующим началом. Он лишь фиксирует отдельные части фасада, размещенные на флангах крыльев верхних двух этажей здания. Вынесенные на плоскости пилястры и поставленные на консольных постаментах, коринфские колонны чисто декоративны. Они уже не являются конструктивными элементами, поскольку ничего на себе не несут, никакой нагрузки. Те же пилястры могли бы с успехом поддерживать карниз, опирающийся на колонны.

Оба уличных фасада здания декоративны и представляют собой своеобразный экран или декоративное панно. Ему автор уделил главное внимание, поскольку два торца здания представляли собой брандмауэрные стенки. К ним позднее были пристроены соседние здания. И вместе с тем нельзя не отметить, что в композиции фасадов присутствует главная ось, акцентированная целой группой элементов. Она представляет собой закругленную угловую часть здания с нанизанными на нее широким балконом на втором этаже, небольшим, уютным балкончиком оригинальной формы на четвертом этаже, великолепным, сочным и массивным сандриком над балконным окном и, наконец, куполом, венчающим эту сложную композиционно-пространственную ось здания. Можно отметить также



разнообразие конфигурации и размеров окон здания. Стены нижних двух этажей расчленены окнами крупных размеров, а на третьем и четвертом этажах каждому окну нижних этажей соответствует одна пара более узких окон, отмеченных общими в каждой паре окон сандриками. Прорезан окнами и объем крыши, представляющий собой, по сути дела, мансардный, пятый этаж.

Безусловно, здание является памятником архитектуры своего времени. Эклектичное в целом сооружение содержит в себе одновременно черты барокко, модерна и неоклассики, составляющие неповторимый и сочный колорит пластики двух его фасадов, обращенных на перекресток.

## Синагога в Харбине

В Харбине до настоящего времени сохранилось несколько зданий, принадлежавших когда-то еврейской религиозной общине. За время своего существования здания эти подверглись перестройке, некоторые изменили свой облик, однако принадлежность их именно к еврейской общине узнаваема по характерным символическим и архитектурным деталям.

Еврейская колония в Харбине была довольно крупной, и уже в 1903 году там была создана Харбинская еврейская духовная община (ХЕДО). В последующем стали создаваться всевозможные благотворительные и общественные ячейки этой общины с целью «организации местного еврейского населения для обслуживания многообразных нужд и потребностей его». В течение нескольких лет собственной синагоги у общины не было, так что для богослужений пришлось приспособить большую комнату в одном из принадлежавших общине зданий по улице Артиллерийской, 5.

Строительство первой синагоги начали в 1906 году, а в августе следующего года здание уже было закончено постройкой и открыто. Организацию этого сложного дела взяли на себя члены первого правления синагоги М.А. Самсонович, А.М. Мордохович, Е.М. Добисов и Ф. Риф. Здание было каменным, двухэтажным, с центральным отоплением и вмещало до 450 человек. Затраты на строительство составили около ста тысяч рублей. Богослужение в синагоге совершалось на древнееврейском языке, а прихожан при ней насчитывалось около 400 человек. Храмовое здание содержалось исключительно на средства добровольных пожертвований состоятельных



прихожан. При синагоге был избран старостат, состоявший из девяти человек. Службу осуществляли раввин, кантор и два прислужника<sup>13</sup>.

Первое здание синагоги просуществовало около четверти века, летом 1931 года пожар уничтожил ее почти дотла. Правда, во время пожара прихожанам удалось спасти свитки Торы и другие священные предметы. В том же году синагогу восстановили, значительно ее расширив, так что архитектура здания стала несколько иной. Среди прихожан-евреев это здание еще в 1920-е годы стали называть главной или старой синагогой, потому что к этому времени в Харбине появились еще две синагоги.

Самая крупная из них разместилась на улице Диагональной, тоже в районе Пристань. Она получила название «Бейс-Гамедрош» (Молитвенный дом). По вместимости она почти вдвое превышала первую синагогу. Здание тоже было каменным и двухэтажным, оборудовано всем необходимым, в том числе и центральным отоплением. Строительство ее обошлось в 115 тысяч рублей. Всю работу по строительству возглавлял председатель строительной комиссии совета ХЕДО Ю.А. Боровой. Строительство, начатое в 1918 году, в сентябре следующего года было закончено, а здание освящено. Несмотря на то что вместимость синагоги была довольно приличной, прихожан при ней числилось не более 360 человек. Общим собранием прихожан синагоги избиралось ее правление. Кроме основного здания на участке имелись еще два деревянных строения — для хозяйственных нужд и проживания служащих.

В Харбине не было другой такой общины, как еврейская, которая бы имела при себе развитую структуру общественных и благотворительных организаций. Община уже в 1920-е годы создала Еврейский народный банк, который производил все основные банковские операции, осуществлял перевод денег в Советскую Россию и в другие страны как в червонцах, так и в американских долларах. Созданный в 1919 году совет ХЕДО организовал несколько постоянных комиссий — строительную, социальной помощи, культурно-просветительскую, религиозную и контрольную. Кроме названных комиссий при ХЕДО функционировало большое количество различных организаций. В 1941 году в одном из номеров журнала «Рубеж» отмечалось: «Общественная работа среди евреев ведется чрезвычайно энергично и плодотворно, что сказывается в общей организованности местной еврейской колонии. Все еврейские организации помещаются в собственных зданиях. Для удовлетворения духовных нужд местная еврейская колония имеет три синагоги. Духовным главой местного еврейства является раввин Киселев. Издается



*Самая крупная харбинская синагога «Бейс-Гамедрош» (старинная открытка)*

*Современный вид здания синагоги*





журнал «Еврейская жизнь» — орган Национального совета и журнал «Гедетел» — орган организации «Брит-Трумпельдор» и Новой сионистской организации»<sup>14</sup>.

Хочется обратить внимание на некоторые общественные организации ХЕДО. Были среди них и учебные заведения — еврейское духовное училище «Талмуд-Тора», 1-я еврейская народная школа и детский сад при ней. Большое внимание община обращала на оказание помощи нуждающимся людям разных категорий. Так, было организовано благотворительное общество («Гмилус Хесед») для выдачи беспроцентных ссуд, а Дамское еврейское благотворительное общество, основанное в 1907 году, ставило своей целью оказание помощи беднейшему еврейскому населению. При этом обществе в 1921 году была открыта трудовая школа, в которой около сорока девушек бесплатно обучались шитью и кройке платья и белья. Или, например, общество попечения о бедных больных евреях — «Мишмерес-Хейлим». Оно имело бесплатные медицинские и зубоврачебные амбулатории, оказывало бесплатную медицинскую помощь на дому бедным больным и так же бесплатно отпускало им необходимые лекарства. Для престарелых евреев имелась в Харбине и богадельня.



*Здание еврейской больницы в Харбине*

*Еврейская миссионерская школа. 1919 г.  
Ныне 2-я корейская средняя школа*





*Фрагменты фасадов  
здания еврейской  
миссионерской школы*



Кропотливой и настойчивой работой по розыску пропавших без вести лиц (не только евреев), потерявших родных и близких во время войны 1914—1918 годов, занималось Дальневосточное еврейское центральное информационное бюро (Дальевциб), которое обслуживало эмигрантов и пострадавших от войны, погромов и стихийных бедствий. Бюро имело разветвленную сеть своих филиалов, отделов и уполномоченных во многих крупных городах Сибири и Дальнего Востока (Владивосток, Чита, Томск, Благовещенск, Иркутск, Иокогама, Шанхай, Тяньцзинь).

Дальневосточное бюро еврейского Национального фонда (главное бюро в Иерусалиме) вместе с Харбинским отделением Всемирной сионистской организации занималось «созданием правоохранительного убежища для еврейского народа в Палестине, приобретением земли в Палестине в неотчуждаемую собственность еврейского народа». Существовало в Харбине и отделение Всемирной женской сионистской организации (главное бюро находилось в Лондоне).

Национальный совет евреев Дальнего Востока, созданный в 1937 году и преобразованный спустя четыре года в Национальный совет евреев Восточной Азии, осуществлял руководство жизнью всех еврейских общин на Дальнем Востоке. Всего членов еврейской духовной общины в Харбине



насчитывалось в 1941 году почти две с половиной тысячи человек<sup>15</sup>. Канцелярия ХЕДО размещалась в главной (старой) хоральной синагоге (угол улиц Артиллерийской и Конной), а совет ХЕДО и наиболее крупные общественные и благотворительные организации — в новой синагоге на углу улиц Диагональной и Малой Сквозной.

О третьей харбинской синагоге известно лишь, что находилась она в поселке Модягоу. Специального здания для нее не строили, а приспособили купленный общиной в 1917 году «фаршированный» дом. Собственно, это была не синагога, а молитвенный дом, вмещавший не более 60 человек.

Сегодня на одной из улиц Харбина можно видеть прекрасное по архитектуре здание 2-й корейской средней школы, построенное в 1919 году как еврейская миссионерская школа. Расположенное на Артиллерийской улице, это учебное здание занимает угловой участок, огибая его своим Г-образным по форме планом. Внимание прохожих привлекают необычная архитектура школы, обилие резных кружев в его подкарнизной части, крупные по размерам окна стрельчатой формы, декоративные вставки под окнами второго этажа. Все эти качества позволили зданию стать памятником, исторической реликвией Харбина и его ценной архитектурной достопримечательностью.

## Соборная мечеть в Харбине

Несколько лет назад для туристов в Харбине была выпущена серия открыток «Памятники культовой архитектуры». Среди открыток с изображением культовых сооружений различных конфессий есть и открытка с видом татарской мечети. На обороте открытки в краткой аннотации написано, что мечеть, изображенная на снимке, построена в 1906 году. На самом деле это не совсем так. Из архивных документов мне удалось выяснить, что в 1906 году мечеть действительно была построена и просуществовала до 1922 года, однако вместимость ее была небольшой. Тогда и возникло решение соорудить новую, более вместительную мечеть. К тому же число прихожан значительно увеличилось в связи с притоком беженцев — революция и Гражданская война в России были тому причиной. Старую мечеть снесли, а на ее месте заложили фундамент новой, более крупной по размерам, но постройка ее затянулась вплоть до 1937 года. Именно эта вторая мечеть и была изображена на открытке.



*Харбинская  
соборная мечеть*

Тюрко-татарская национальная община возникла в Харбине, этом когда-то многонациональном городе, еще в 1904 году. Естественно, для мусульманских служб необходимо было здание мечети, и почти сразу же прихожане стали ходатайствовать о выделении участка земли. Поскольку земля принадлежала Китайско-Восточной железной дороге (в пределах полосы отчуждения), поэтому эти вопросы и решало руководство КВЖД. В 1906 году участок наконец-то был выделен, и на нем сразу же приступили к строительству одноэтажной каменной мечети. Спустя год постройку закончили, и мулла с единственным своим помощником приступили к исполнению служб. Существовала мечеть (как и строилась, впрочем) на общественные добровольные пожертвования. Первым ее настоятелем в Харбине стал мулла Гиниетулла Селихметов, который служил при мечети с 1907 по 1926

год. Надо сказать, что и после него очередной мулла Мунир Хасбиуллин тоже находился при должности длительное время — до самой своей смерти в феврале 1944 года.

Служба в мечети осуществлялась на арабском языке с обязательным переводом на тюрко-татарский. Спустя несколько лет после строительства первой мечети, при ней сформировалось правление тюрко-татарской национальной и духовной общины — своеобразный общественный совет, который постоянно функционировал с 1913 года, а до этого времени главой общины являлся мулла. В 1908 году при мечети общиной была организована школа для детей тюрко-татар. Она размещалась в специально построенном для этого деревянном одноэтажном домике, но вскоре количество классов увеличилось, и для школы в 1918 году построили новое здание — каменное двухэтажное. Данная школа существовала еще и в 1940-е годы, а прежнее здание приспособили под квартиры. Новое здание мечети строилось по проекту и под наблюдением известного в Харбине русского архитектора Ю.П. Жданова.

Мечеть расположена в районе Пристань, на бывшей Артиллерийской улице. Как уже отмечалось, ее построили взамен маловместительной прежней. Кроме





того, возведение новой мечети в честь пророка Магомета было приурочено к знаменательной юбилейной дате — тысячелетию принятия ислама северными булгарами, предками тюрко-татар. Освящение и открытие храма состоялось 15 октября 1937 года. Стоимость строительства составила около 60 тысяч рублей. Двухэтажное каменное здание новой мечети вмещало до 600 человек. Еще и в 1940-е годы постоянный приход составлял около полутысячи человек. В здании имелось центральное отопление, хорошее освещение.

Кроме детской школы, с 1937 года община мечети содержала на собственные средства приют для инвалидов и престарелых мусульман. В 1941 году был организован еще один приют — детский, для размещения бедняков и детей школьного возраста, родители которых проживали по линиям Китайско-Восточной железной дороги. Как видим, с самого начала существования этой мусульманской общины при ней были развиты благотворительность и просветительство, финансируемые на добровольные пожертвования и вклады прихожан мечети<sup>16</sup>.

Здание мечети сохранилось до настоящего времени, но со значительными утратами. По своему прежнему назначению оно уже давно не использовалось — здесь жили люди. В один из июньских вечеров 1998 года, когда мне впервые довелось побывать в Харбине, мы с переводчиком ходили по старым улочкам Пристани, и он показал мне эту бывшую татарскую мечеть. Когда-то свободное от застройки и открытое для визуального восприятия почти со всех сторон, сегодня здание мечети оказалось обстроеным близко подступившими к нему новыми домами. У мечети были утрачены многие детали декора, хотя основные свои формы она сохранила. Отсутствовал большой приплюснутый купол, ранее венчавший здание. Над мечетью лишь сиротливо возвышалась трехъярусная башня минарета с обходной галереей над ее нижним ярусом.

В 2000 году китайское правительство выделило средства на покупку квартир для проживавших в мечети людей. Саму мечеть отреставрировали, и теперь она радует глаз своим обновленным видом.



*Современный вид мечети.  
Боковой фасад*



## Костел

Будучи в июне 1998 года в Харбине и гуляя как-то по его главной улице (раньше эта улица называлась Большим проспектом), я увидел каменный костел. Он стоял недалеко от Свято-Покровской церкви, на противоположной стороне проспекта. Уже после возвращения в Хабаровск мне удалось найти в архиве некоторые сведения об этой архитектурной достопримечательности Харбина. Исторически так сложилось, что польская диаспора в России, в частности в Сибири и на Дальнем Востоке, всегда была многочисленной. Немало поляков оказалось и в Харбине. Они были как в числе специалистов, строителей дороги, так и среди эмигрантов.

В Харбине уже в первые годы его существования имелось несколько временных костелов, приходы которых обслуживали военные капелланы. Приходы устраивались, как правило, в небольших часовнях или в помещениях военного ведомства. Кроме часовен в Корпусном городке существовал даже домовый костел. Много поляков оказалось среди военных, дислоцированных в Харбине и по линиям КВЖД. Практически все они были католиками. Из среды поляков-военных появились и первые капелланы — Шпиганович, Пшелуский, Антоний Мачук и другие.

Уже в 1906 году остро встал вопрос о необходимости строительства полноценного храма для католиков. С этой целью был образован строительный комитет, который возглавил ксендз Пшелуский. Руководство КВЖД безвозмездно выделило для будущего костела земельный участок, а добровольные жертвователи стали вносить свои средства. Проект костела в псевдоготическом духе разработал известный на КВЖД инженер Николай Александрович Казы-Гирей, который и наблюдал за ходом строительства. Закладка костела состоялась в торжественной обстановке 7 октября 1906 года, а спустя два с лишним года, 1 августа 1909 года, постройку освятили. Для этого в Харбин специально приехал из Петербурга архиепископ Ян Цепляк, тоже поляк по национальности, глава Могилевской митрополии, к которой был приписан и Харбинский католический приход. Приезд такой известной личности стал для харбинцев событием выдающимся. Вновь построенный и освященный костел был назван именем святого Станислава, епископа-мученика.

Площадь главного зала костела составила 50 квадратных саженьей, а вместимость — около 500 прихожан. В нем имелись центральное отопление, водопровод и прочие удобства. Сумма, затраченная на строительство, составила



почти 45 тысяч рублей. В плане костел имеет Т-образную (перевернутую) форму и находится на красной линии улицы. Входная группа помещений скомпонована вдоль оси, параллельной проспекту, а основной зал расположен перпендикулярно к нему. Здание бывшего костела хотя и сохранилось до настоящего времени, но используется по другому назначению.

Первые несколько месяцев богослужения в новом костеле совершались нерегулярно, так как военные капелланы часто по роду своей службы перемещались с места на место. Лишь в декабре 1909 года в Харбин прибыл первый настоятель костела отец Владислав Островский, и деятельность костела вошла в нормальное русло. Приход костела состоял преимущественно из поляков, однако в него входили и люди многих других национальностей — литовцы, латыши, эстонцы, французы, немцы, венгры, русские, маньчжуры, португальцы, итальянцы, армяне и даже японцы. Правда, таких насчитывалось не более 10 процентов, основную же массу католиков составляли поляки. Уже в 1930-е годы численность прихода значительно превосходила возможности костела. Он уже не мог вмещать полторы тысячи прихожан.

Никакой миссионерской деятельностью приход не занимался, поэтому переходы в католическую веру носили чисто случайный характер, в основном во время вступления в брак поляков с лицами других национальностей. Так, после 1917 года (примерно за 30 лет) новообращенных насчитывалось не более 300 человек.

Все богослужения в костеле проводились на латинском языке, но в праздники, когда собиралось много прихожан, Евангелие читалось кроме польского еще и на русском, французском, китайском и японском, а в особо чтимые праздники проповеди читались на польском и русском языках. При костеле, на отведенном ему участке, имелись еще несколько построек — жилой дом для причта, хозяйственное строение и гимназия имени Генриха Сенкевича. До 1916 года это учебное заведение функционировало как начальная школа, а затем оно было преобразовано в гимназию. С 1910 года при костеле имелось Благотворительное общество,



*Фрагмент бокового  
фасада костела.  
Современный вид*



которое старалось помочь бедным католикам без различия национальности. При костеле даже издавался в 1922—1942 годах свой собственный религиозно-общественный журнал под названием «Тыгодник польский» (ежегодник). После 1942 года власти закрыли журнал.

Памятным событием для харбинского костела и всех его прихожан стало посвящение 28 октября 1923 года Владивостокского настоятеля отца Карла Сливовского в епископы. Этот религиозный акт совершал итальянец папский легат епископ Константин в присутствии местного духовенства и еще одной знаменитости — Гиринского епископа Августа Ганэ. Как уже отмечалось, приход костела Святого Станислава поначалу был приписан к Могилевской митрополии, затем на некоторое время его прикрепили к Владивостокской епархии, после чего он стал подчиняться Гиринскому епископу Августу Ганэ<sup>17</sup>.

Существовал в Харбине и еще один костел — в честь епископа мученика святого Иосафата. История его строительства тоже достаточно интересна. В 1921 году, когда в Харбин из Пекина приехал папский легат епископ де Гебриан, он обратил внимание, что в одном из густонаселенных районов Харбина, Пристани, нет костела, хотя там довольно много проживало католиков, которым единственный в городе костел, расположенный на Большом проспекте, трудно было посещать из-за его удаленности. Тогда же епископ высказал идею о постройке в районе Пристани другого костела. Вскоре после его отъезда прихожане избрали строительный комитет, возглавляемый ксендзом Антонием Лешевичем, и уже в начале сентября 1922 года произвели закладку очередного католического храма. Постройка осуществлялась почти три года. Священник-миссионер отец Мавр Клюгэ 15 июня 1925 года по поручению Гиринского епископа произвел освящение нового костела. Настоятелем его стал ксендз А. Лешевич.

Построенный тоже в псевдоготическом стиле, по проекту и под наблюдением инженера поляка Владислава Янкевича, костел вмещал около 300 человек. Средства на его строительство тоже собирались в виде добровольных пожертвований. Затраты на возведение составили 14 тысяч мексиканских долларов. Следует сказать, что и второй костел оказался маленьким. При расчетной вместимости всего на 300, приход его составлял около 800 человек. С 1926 года в течение 12 лет приход костела содержал приходскую школу<sup>18</sup>.

К сожалению, во время пребывания в Харбине мне не удалось выяснить, сохранился ли этот второй костел до настоящего времени, или он был уничтожен в период «культурной революции», как и большинство других храмов, в первую очередь православных.



## Коммерческие училища

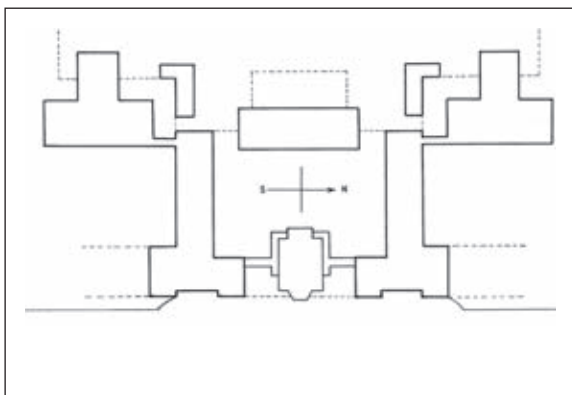
После окончания строительства Китайско-Восточной железной дороги Управление стало проявлять заботу о подготовке кадров для ее «правильной эксплуатации». Для этого в Харбине было открыто несколько учебных заведений, принадлежавших дороге. Ведущее положение среди них занимало коммерческое училище. Как известно, в России подобные учебные заведения находились в ведении Министерства финансов. Именно по их типу и были открыты в декабре 1905 года мужское и женское коммерческие училища в Харбине.

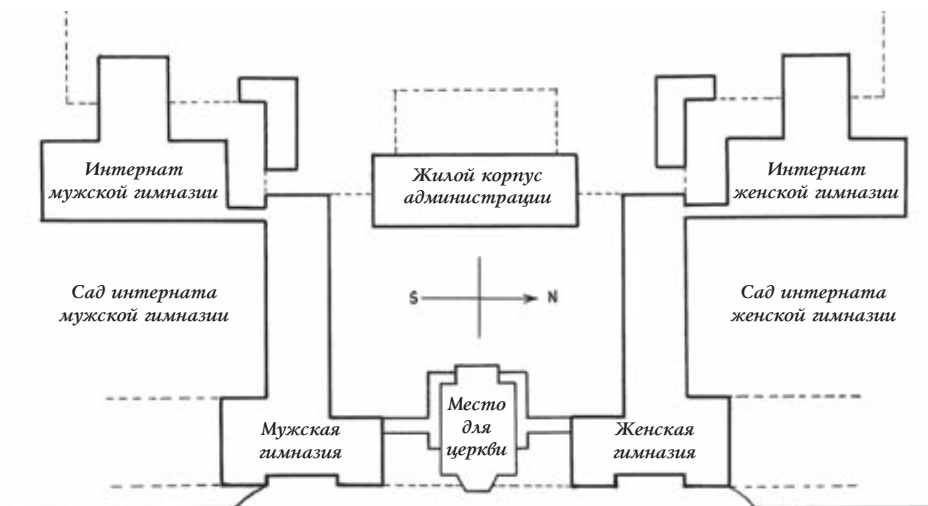
Совсем недавно мне удалось найти в Санкт-Петербурге архивный документ под названием «Проект гимназии в г. Дальнем и Харбине». Сравнение плана гимназии с планом коммерческих училищ показало их абсолютную идентичность. Как видим, в техническом отделе КВЖД практиковалось применение одних и тех же проектов для строительства по ним зданий в разных городах в пределах дороги. Более того, в архивном деле нашелся и детальный план гимназии для города Дальнего (Дайрен при японцах), выполненный уже японцами после занятия ими этого города, после 1905 года. Все надписи на чертеже сделаны иероглифами, но, к сожалению, дата на нем не указана. Этот детальный план был разработан, видимо, намного позднее. Во всяком случае, в одной из современных японских книг об архитектуре Даляня ее автор Нисидзава Ясухико указывает под фотографией здания дайренской гимназии 1933 год. Возможно, это и есть дата ее строительства.

Будучи в Даляне (современное название города Дальнего) осенью 2000 года, я фотографировал многие интересующие меня старые постройки, не зная точно, что это за здания. И вот среди фотографий удалось обнаружить и эту самую гимназию. По архитектуре она представляет собой совершенно иной вид и стилистику, нежели харбинские коммерческие училища, но по конфигурации плана и генплану — это два одинаковых комплекса. Оба генеральных плана, найденные в петербургском архиве, также подтверждают их общее происхождение.

Известный российский китаевед Г.В. Мелихов в своей

*План мужской и женской гимназий в Даляне. 1933 г.*





*Генплан к проекту гимназий в городах Дальнем и Харбине. 1902 г.*

*Мужское и женское коммерческие училища в Харбине*

книге о Маньчжурии писал: «Специальные здания для училищ, рассчитанные на обучение в них 1000 учащихся обоего пола, были построены уже в конце 1903 года на огромном участке, ограниченном Большим проспектом, Инженерной улицей и Сунгарийским проспектом, рядом с Управлением дороги. Однако Русско-японская война не позволила использовать эти превосходные учебные корпуса по их прямому назначению: они были заняты под военный госпиталь... Были они 8-классные с двухгодичными





приготовительными классами; продолжительность обучения составляла, таким образом, 10 лет. Училища имели светлые и просторные классные комнаты, выходившие в широкие коридоры, в которых отлично можно было отдохнуть на переменах»<sup>19</sup>.

Комплекс харбинских коммерческих училищ представляет собой два одинаковых сложных по конфигурации корпуса зданий, поставленных зеркально относительно друг друга (на расстоянии 18,5 сажени), образуя симметричную композицию. По оси комплекса, между учебными корпусами, отводилось место для храма, однако он так и не был построен, хотя известно, что домовая церковь в коммерческих училищах существовала. Теплыми переходами двухэтажные учебные корпуса училищ были связаны с блоками интернатов, а в глубине двора, по главной оси комплекса, располагался жилой корпус администрации. Как учебные, так и жилые корпуса интернатов имели Т-образную в плане форму. Со стороны двора прямоугольный в плане жилой корпус администрации фланкировали небольшие Г-образные в плане хозяйственные корпуса, не имевшие переходов в другие здания. Планировочная композиция всего комплекса и конфигурация корпусов коммерческих училищ позволили организовать на флангах всей композиции (со стороны главного фасада) открытые рекреационные зоны, получившие название «сад интерната». Располагаясь в престижном районе Нового города, это учебное заведение соседствовало с главным сооружением его административной части — Управлением дороги. Между ними, но с противоположной стороны Большого проспекта, находилось великолепное здание Железнодорожного собрания.

Планировка учебных корпусов и мужского, и женского училищ была абсолютно одинаковой, с идентичным набором помещений. Учебные классы размещались на первом и втором этажах дворовых блоков, расположенных перпендикулярно ориентированным на главную улицу корпусам. И по планировке, и по фасадам хорошо видно, что эти главные части учебных корпусов имеют симметричную трехчастную структуру. По их продольной оси размещаются входы с внутренними лестницами, а на флангах — выступающие угловые ризалиты, в которых находились по одному классу и помещения администрации (директор, канцелярия, приемная, учительская и методический кабинет). Справа и слева от входной группы (в средней части блока) — шинельные, или гардеробы. Поскольку учащиеся носили униформу, то раздевалки и получили такое специфическое название. На втором этаже уличной части учебных корпусов располагались



всего три помещения, скомпонованные симметрично. В центре находился актовый зал, а по краям — рисовальный класс, физический и естественноисторический кабинеты. Протяженный коридор, проходящий вдоль одной из продольных стен актового зала, соединял все три главных и самых крупных по площади помещения учебных корпусов.

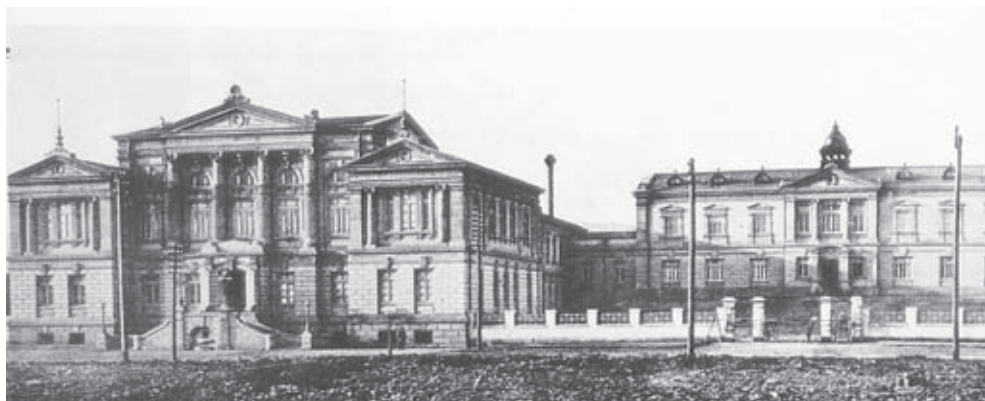
Интересно, что на первом этаже учебных блоков находились подготовительные и все четные классы училищ (второй, четвертый, шестой и восьмой), а на втором — все нечетные (первый, третий, пятый и седьмой). Возможно, в этом и была какая-то своя логика. Все учебные классы имели теплую, юго-западную ориентацию, располагаясь вдоль одной стены длинного корпуса. Параллельно классам, вдоль другой стены, протянулся рекреационный коридор шириной 4,5 метра. В дворовых торцах учебных корпусов находились запасные (эвакуационные) лестницы, туалеты и переходы в интернаты.

Как и парадные блоки учебных корпусов, интернаты тоже имели симметричную схему композиции. В них также по оси размещались лестницы, находившиеся в центре рекреационных помещений. На первом этаже интерната были сгруппированы вспомогательные кухонные помещения, небольшая столовая, комнаты сторожа и прислуги, большой зал и две спальные комнаты с шинельной. Большую часть второго этажа занимали три спальни и столовый зал, а также умывальные и туалетные комнаты, бельевая, помещения надзирателя, прислуги и

*Харбинское коммерческое училище.  
Фрагмент фасада  
интерната*







заведующего интернатом. Все помещения коммерческих училищ были прекрасно оснащены мебелью, пособиями и другим необходимым для учебного процесса оборудованием. Г.В. Мелихов вспоминал, например, о том, что парты, выписанные из Америки, обошлись училищу в несколько раз дешевле, чем изготовленные на лучших местных предприятиях. Позволю себе еще раз процитировать воспоминания Г.В. Мелихова, подробно рассказавшего о коммерческих училищах в Харбине.

«Практика обучения здесь шла вслед за теорией. В своих превосходных лабораториях учащиеся занимались после теоретических курсов: в кабинете естествознания работали с микроскопом, производили вскрытие лягушки, рыбы, голубя, кролика (именно в такой последовательности), должны были писать об этом отчеты; по мере прохождения курса товароведения делали анализы образцов тканей, бобов, осуществляли варку мыла и т.п. Класс географии располагал

*Далянь. Мужская  
и женская гимназии.  
1933 г.*

*Далянь.  
Женская гимназия.  
Современный вид*





5 100 диафильмами («картинками для проекционного фонаря», как их называли тогда), в том числе цветными, охватывавшим и весь учебный курс по этому предмету; кроме того, здесь имела уникальная коллекция видов России, в которой многие еще никогда не бывали. Художественный кабинет был снабжен большим числом копий известных скульптур, картин, орнаментов, бронзы. Учащиеся не только должны были уметь рисовать и лепить из глины, но и знать историю искусств. Кроме общеобразовательных предметов преподавались товароведение, бухгалтерия и корреспонденция на английском и китайском языках. Эти два языка были обязательными, по желанию можно было заниматься французским и немецким. Особое внимание в соответствии с профилем училищ уделялось дальневосточному региону, изучались такие дисциплины, как востоковедение и торговля стран Дальнего Востока. В восьмом классе женского училища была введена педагогика, и ученицы давали пробные уроки в младших классах»<sup>20</sup>.

Весь комплекс коммерческих училищ выглядел импозантным, представительным, чему способствовало неординарное архитектурное решение фасадов. Разумеется, более законченной и возвышенной могла стать композиция уличной панорамы комплекса училищ, если бы оказалась построенной церковь. Она своей высотой и выразительным силуэтом намного ярче подчеркнула бы ось всей композиции. Однако этого не случилось. Вместо задуманного архитектурного акцента осталось пустое место, своеобразный глубокий курдонер (парадный двор).

В архитектуре фасадов учебных корпусов и интернатов присутствует характерная для данного типа сооружений строгость. Равномерный ритм окон, расчленяющих плоскости фасадов, является основой их композиции. Крупным помещениям первого этажа интернатов соответствуют большие, почти квадратные по пропорциям окна. Ось главного фасада зданий интернатов отмечена слабо выраженным ризалитом, увенчанным декоративным аттиком и треугольным сандриком, расположенным по оси входа над окном верхнего этажа. Аналогичное решение имеется и на уличных фасадах учебных корпусов, однако там сандрики подчеркивают не оси входов, а боковые ризалиты.

Симметрию главных фасадов зданий комплекса акцентируют сетчатые (в клеточку) декоративные фризы, широкой лентой опоясывающие среднюю часть учебных и жилых корпусов. Ритмический строй всей композиции уличного фасада комплекса училищ заостряют и декоративные столбики, поставленные на углах ризалитов, а также по



краям осевых аттиков, где они увенчаны декоративными вазами с цветами. Элементы геометрически строгого декора присутствуют и между окнами первого и второго этажей в крыльях фасадов зданий интернатов. В целом можно сказать, что в архитектуре коммерческих училищ присутствует этакий сплав неоклассики и модерна, о чем свидетельствуют симметрия фасадов, строгость декора и стремление выразить средствами композиции функцию здания.

В заключение следует отметить, что в период эмиграции в Харбине появились еще два учебных заведения подобного же названия. В 1920 году открыло двери 1-е Харбинское общественное коммерческое училище, а через 10 лет — Британское коммерческое училище, в котором все предметы преподавались на английском языке. В стенах этого училища после окончания специализированного класса принимали даже вступительные экзамены для поступления в Гонконгский университет<sup>21</sup>.

## Железнодорожный вокзал

Капитальное, красивое по архитектуре здание вокзала появилось в Харбине уже после введения в эксплуатацию железной дороги. До этого вокзал был деревянным, временным. Сегодня на привокзальной площади совсем другое здание, отвечающее своими размерами и вместимостью потребностям многомиллионного современного города. О прежнем вокзальном здании мы можем судить лишь по старым фотографиям, сохранившимся в архивах, частично опубликованным, да по альбомным чертежам (планы, фасады, разрезы). Все имеющиеся материалы свидетельствуют об интереснейшей постройке, выполненной в духе времени и отвечавшей требованиям комфорта пассажиров. Сегодня понимаешь, что можно было, наверное, построить и новое здание вокзала, сохранив при этом старое. Мне приходилось слышать ностальгические нотки на сей счет даже от китайцев, жалевших, что прежний вокзал не оставили как историческую реликвию и одновременно как архитектурный памятник.

На просторной привокзальной площади постоянно толпились рикши, авто такси и конные экипажи, подвозившие к вокзалу и развозившие по городу пассажиров. К приходу пассажирских поездов на площади скапливалось большое количество извозчиков. Чтобы контролировать их



*Харбинский  
железнодорожный вокзал  
в начале XX столетия*

работу, полиция установила порядок, согласно которому извозчики каждого из трех районов имели свой цвет униформы. Пристанские извозчики надевали рубахи красного цвета, Нового города — синего, а Старого Харбина — желтого. Очень просто решался вопрос и с очередностью. Каждый извозчик имел зарегистрированный в полиции номер. Приезжая на вокзал, он отдавал дежурному полицейскому жетон со своим номером, а тот нанизывал его на проволочное кольцо в порядке очередности<sup>22</sup>.

От привокзальной площади открывалась перспектива поднимавшегося вверх Вокзального проспекта, замыкавшегося стройным шатром деревянного Кафедрального собора, вправо уходил еще один проспект, Сунгарийский, а параллельно вокзалу площадь пересекал Железнодорожный проспект. Вокруг площади кипела жизнь зарождавшегося крупного города. Сплошными рядами проспекты были застроены одинаково неказистыми бараками и казармами, среди которых только начинали возвышаться редкие здания новой архитектуры, более комфортабельные и выразительные.

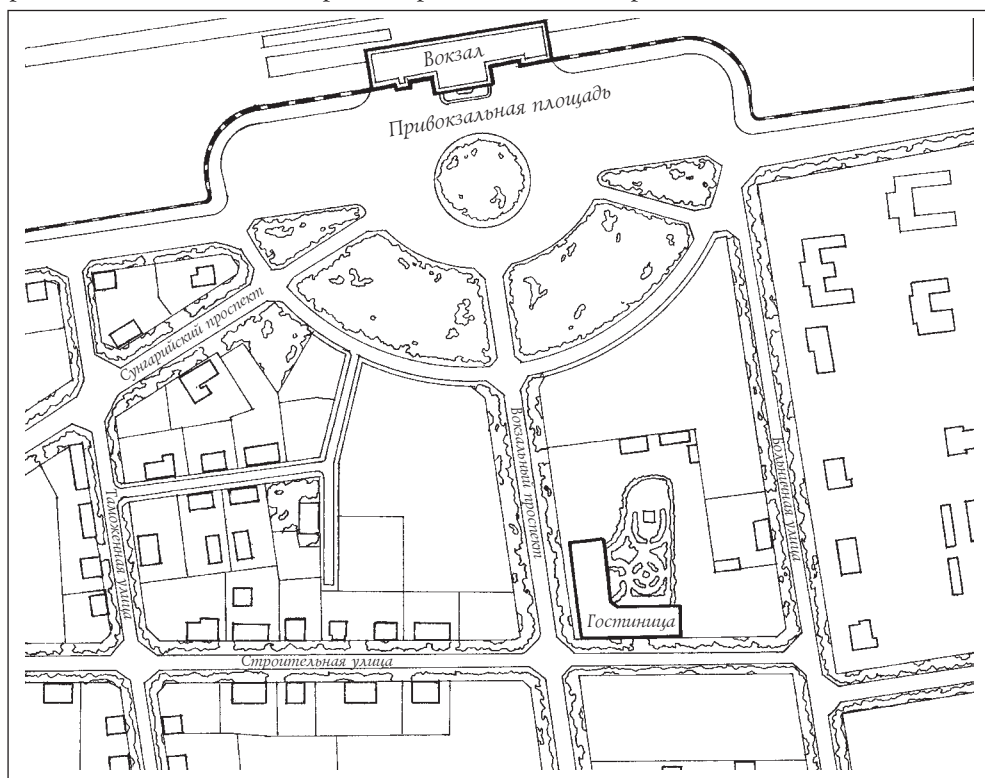
Еще в процессе строительства здания вокзала началась Русско-японская война. В Харбин стали прибывать войска, для которых требовалось большое количество помещений. Использовали для расквартирования войск и недостроенный вокзал. В нем не были вставлены даже окна, поэтому проемы просто забили досками, а в залах ожидания соорудили трехъярусные нары. Голые стены, сырость и отсутствие полов — ничто не служило препятствием. Только



после окончания войны и эвакуации из Харбина русских войск вокзальное здание смогли закончить в соответствии с проектом, и оно многие годы считалось одним из лучших пассажирских вокзалов на КВЖД.

Примечательно, что образцом для харбинского вокзала послужило такое же здание Курского вокзала в Москве, построенное в 1894–1896 годах архитектором Н.И. Орловым, состоявшим архитектором службы пути Московско-Курской железной дороги. Правда, следует оговориться, что письменных документов, подтверждающих это предположение, мне пока найти не удалось. На эту мысль меня натолкнула фотография с изображением старого Курского вокзала, опубликованная совсем недавно в книге М.В. Нащокиной<sup>23</sup>. Сопоставление старинных фотографий с изображением того и другого вокзалов позволяет говорить утвердительно, что харбинский вокзал стал точным повторением Курского в Москве. Правомерность подобного повторения подтверждается тем обстоятельством, что в начале XX века поезда, курсировавшие из Москвы до Харбина, отправлялись именно с Курского вокзала. Можно привести и другие примеры строительства вокзальных зданий одинаковой архитектуры на конечных станциях российских железных дорог. Первый и самый яркий

*Фрагмент планировки  
Нового города*





*Харбинский  
железнодорожный вокзал  
в начале XX столетия*

пример такого рода — вокзалы в Москве (Ленинградский) и Санкт-Петербурге (Московский). Следует вспомнить также Ярославский вокзал в Москве и его визави во Владивостоке. Данное сопоставление представляется, на мой взгляд, довольно любопытным и требует, вполне возможно, специального исследования.

К сожалению, в разговоре с автором упомянутой выше книги мне так и не удалось выяснить, сохранились ли другие изображения или чертежи прежнего здания Курского вокзала. Не получил я однозначного ответа на свои вопросы и из беседы с Е.И. Кириченко, признанным знатоком и специалистом по истории русской архитектуры. Зато отыскались исполнительные чертежи харбинского вокзала, опубликованные в специальном альбоме в 1903 году<sup>24</sup>. В это время вокзал уже находился в стадии строительства. На одной из фотографий, сделанной в декабре 1903 года, он виден в лесах, полностью выполненный в кирпичной кладке.

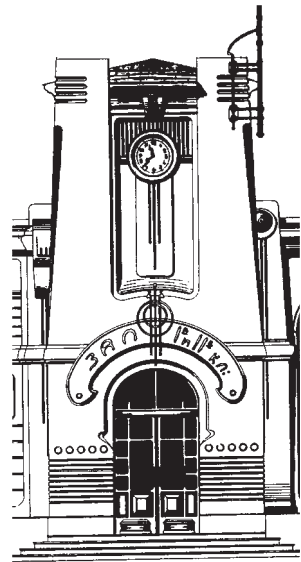
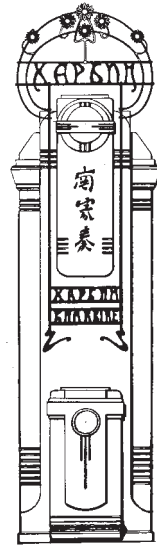
Сравнение исполнительных чертежей с фотографиями построенного вокзала в Харбине позволяет выявить их некоторые несоответствия. Так, на главном фасаде со стороны привокзальной площади в чертежах отсутствует осевой аттик с часами и флагштоком, а на фотографиях этот элемент хорошо виден. Кстати, нет подобного аттика и на фотографии с изображением Курского вокзала в Москве. Это еще раз подтверждает мысль о том, что чертежи харбинского вокзала все-таки выполнялись по аналогии с его прототипом, а уже в ходе строительства, на месте, вносились незначительные дополнения. И еще одно несоответствие. Над крупным полуовальным окном по оси



главного входа в вокзал на чертеже, как и на фотографии с видом этой части Курского вокзала, сделана надпись «ЗАЛ Ш КЛ.», в то время как на всех фотоизображениях построенного вокзала в Харбине на этом же месте присутствует надпись «ХАРБИН».

Харбинский вокзал, как и некоторые другие крупные здания, строившиеся почти одновременно с ним (например, Управление КВЖД, Московские торговые ряды, железнодорожная гостиница), являл собой яркий пример модерна — стиля, положившего начало современной архитектуре. В отличие от симметричных планировочной и фасадной композиций коммерческих училищ, в нем присутствовала асимметрия, характерная для нового стиля. Рассматривая чертежи, мы видим четкую структуру иерархии основных и вспомогательных помещений. Она прочитывается и на главном фасаде, ориентированном на привокзальную площадь. Центром всей композиции здесь служит выразительный по пластике главный портал входа, отличающийся сочными и динамичными формами. Крупное полуовальное окно (второй свет вестибюля) подчеркивает ось входа, отмеченного также широким трехсходным крыльцом с закругленными углами площадки. Протяженность вокзала вдоль перрона составляла почти сто метров. Залы ожидания первого, второго и третьего классов, столовая и зал для китайцев были ориентированы на перрон и освещены окнами в два яруса, которые отделялись друг от друга полосой навеса, протянувшегося вдоль всего здания вокзала по перрону. В высоту залы ожидания имели семь, а вестибюль — чуть более девяти метров. Просторный вестибюль почти квадратной в плане площадью более 50 квадратных саженей (240 кв. м) перекрывался фермами, имеющими в нижней части полуовальное очертание наподобие центрального (над входом) окна и такой же формы окон второго света в залах ожидания и столовой. Плавные, текучие волнообразные очертания портала скрывали за собой обычную двухскатную форму верхних поясов ферм, образующих крышу над вестибюлем.

В 1959 году здание вокзала в Харбине было реконструировано. Наряду с частичной внутренней перепланировкой к правому крылу сделали пристройку более длинную, чем это крыло. Реконструкцию осуществлял китайский архитектор, выполнивший ее тактично, в первоначальной стилистике. Еще до реконструкции, в 1945 году на привокзальной площади взметнулся вверх монументальный обелиск Победы высотой 30 метров. Скульптурные изображения — фигуры моряка, пехотинца и танкиста — для памятника выполнял чешский скульптор



*Фрагменты  
декоративного  
оформления фасадов  
харбинского вокзала*



В.Ф. Винклер, попавший в русский плен во время Первой мировой войны и в течение нескольких лет работавший в Омске, затем во Владивостоке, а с конца 1920-х годов обосновавшийся в Харбине, где он и умер 18 июня 1956 года<sup>25</sup>.

## Управление дороги

За год до окончания строительства железной дороги в Харбине началось строительство грандиозного по размерам здания для Управления КВЖД. Закладка его состоялась в конце апреля 1902 года. Собственно, это было не отдельное здание, а целый комплекс, состоящий из шести самостоятельных блоков, соединенных друг с другом переходами в единую композицию (см. генплан). Круговым обходом можно было попасть в любой из блоков, не выходя из помещения на улицу. В каждом из них размещалась какая-либо служба Управления (тяги, ремонта пути, движения, статистики, коммерческая, материальная). Отдельный, центральный объем занимала канцелярия начальника Управления дороги.

Три здания, поставленные в одну линию вдоль Большого проспекта, но со значительным отступом от него, составляют протяженную фронтальную композицию комплекса. Остальные блоки, сгруппированные в симметричную композицию в виде перевернутой

*Главный фасад  
Управления КВЖД.  
Современный вид*







буквы Ш, поставлены в дворовой части комплекса. Монотонность протяженной композиции длиной почти 185 метров преодолевается различной высотой блоков. Центральный из них имеет три, а боковые (как и все дворовые) — два полноценных этажа. Кроме того, под всеми зданиями есть еще полуподвальные этажи, освещенные узкими окнами, расположенными в цокольной части. Крайние здания фланкируются угловыми ризалитами, а фасад главного блока расчленен на семь частей четырьмя ризалитами.

Планировка зданий отражает сухую структуру казенного учреждения. Все помещения нанизаны на ось коридора, проходящего вдоль всего корпуса в его средней части. Интересно, например, что в двух крайних блоках главной панорамы комплекса все помещения, хотя и имеют самостоятельные входы из коридора, но тем не менее они еще связаны друг с другом переходами по типу анфилады. В этих двух зданиях



*Фрагменты фасадов  
здания Управления дороги*



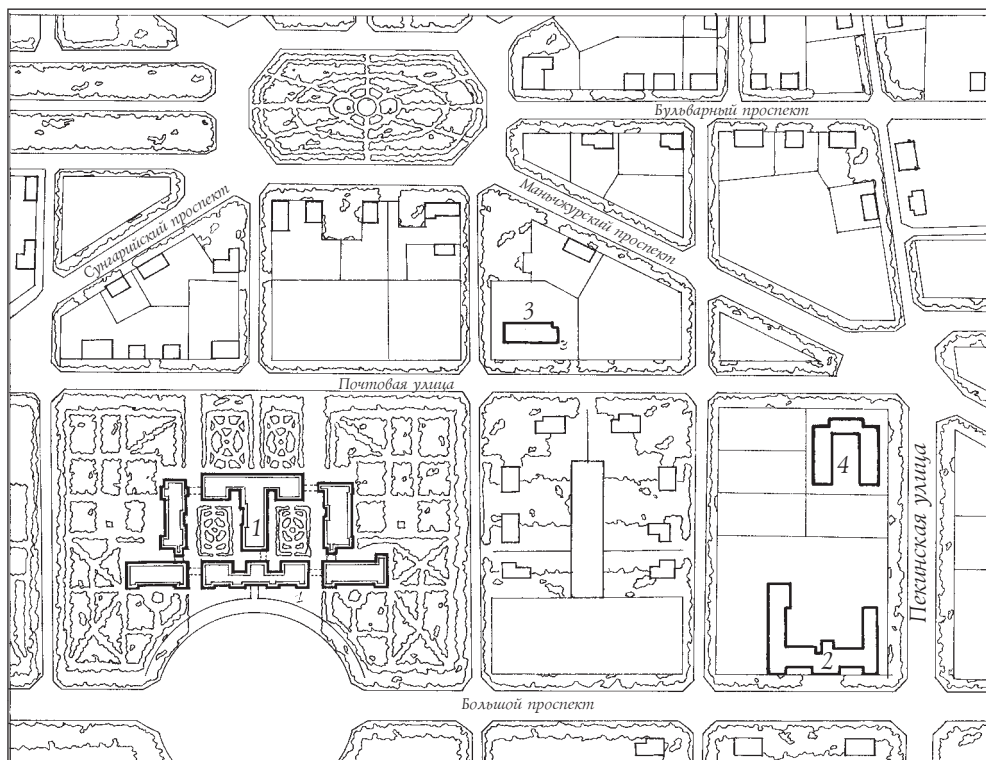


размещались отделы службы тяги (левый блок) и службы ремонта пути (правый блок). В центральном здании, где помещалась канцелярия начальника Управления, подобное соединение характерно лишь для нескольких помещений — от трех до пяти.

В четырех зданиях комплекса лестницы находятся в центре блоков, а в двух остальных они занимают угловое положение. Коридоры, устроенные вдоль блоков, обеспечивают их хорошее освещение дневным светом (с торцов и из лестничных холлов), а также удобную круговую связь во всем комплексе, правда, только по второму этажу. В каждом из зданий устроены свои туалетные комнаты. Четыре прямоугольных по форме блока своей протяженностью не превышают 55 метров, и только два (центральный и дворовый, Т-образный в плане) имеют в длину 71 метр.

Симметричную композицию комплекс имеет с главного фасада, со стороны Большого проспекта, а также с противоположной стороны — с улицы Почтовой. Симметрия отдельных блоков, всей планировочной композиции и фасадов большинства зданий свидетельствует о рационалистических тенденциях в архитектурном решении комплекса. Стремление выразить простоту и

Фрагмент генплана  
Большого проспекта  
в Новом городе (1901 г.):  
1 — комплекс зданий  
Управления КВЖД,  
2 — штаб Заамурского  
округа Отдельного  
корпуса пограничной  
стражи,  
3 — 2-я новохарбинская  
школа,  
4 — школа-приют округа  
пограничной стражи





ясность внутренней структуры зданий читается и на фасадах, с их лапидарностью и единообразным ритмическим построением. Такая стилистическая трактовка в принципе не выходила за рамки распространенных в архитектурной практике этого периода приемов и композиций.

Некоторое оживление главного фасада по отношению к боковым и дворовым продиктовано ориентацией всего комплекса. Расположение его со значительным отступом от улицы позволяло воспринимать фасад более полно, охватывая взглядом если не всю композицию сразу, то хотя бы каждое из трех зданий в отдельности. Монотонная на первый взгляд композиция уличного фасада имеет тем не менее элементы, за которые может зацепиться взгляд. Прежде всего это крупные арки проходов между зданиями, декоративные аттики ризалитов с сильно вынесенными плитами карнизов, ажурные металлические ограждения балконов на фасаде главного здания, портал центрального входа и некоторые другие детали членений. Различные по пропорциям прямоугольные окна и их группировка тоже помогают преодолеть монотонность и внести в композицию разнообразие, а отделка рустом углов ризалитов и цокольной части зданий подчеркивает членения, отделяя главное от второстепенного. Кульминацией уличного фасада комплекса является средняя часть центрального здания с расположенным по оси порталом входа и декоративным аттиком над карнизной плитой.

Напряженно-пластическим и изогнутым формам в здании вокзала и некоторых жилых особняках в данном случае противопоставлена геометрия форм и линий, логичность и соответствие внутренней планировки наружной архитектуре. Здесь и в помине нет нарочитости и подчеркнутой декоративности модерна — признаков, более характерных для харбинских построек общественного или культурного назначения. Можно сказать, что здание Управления КВЖД представляет собой яркий пример архитектуры административного здания эпохи модерна, в котором слились воедино функциональное, рациональное и эстетическое.

Следует обратить внимание на размещение комплекса зданий Управления КВЖД относительно общей планировки административной части Нового города и конкретно — окружающей его территории. Непосредственно перед комплексом на Большом проспекте спланирована круглая площадь, совпадающая с осью центрального здания. С обратной же стороны, через улицу Почтовую, композиционная ось комплекса продолжена узкой улицей Театральной. При пересечении ее с Бульварной улицей разбит роскошный сквер прямоугольной формы (со скошенными



углами), к которому сходятся со всех сторон четыре диагональных и шесть перпендикулярных улиц. Кажется бы, этот сквер должен быть нанизан на Театральную улицу и его ось должна совпасть с осью комплекса. Однако на самом деле сквер сдвинут в сторону, а ось комплекса проходит по отношению к нему по касательной, попадая на край сквера. В принципе, следовало лишь сдвинуть в сторону на расстояние, равное половине квартала, весь комплекс Управления вместе с круглой площадью перед ним, чтобы достичь большей логичности регулярной в своей основе планировки всей прилегающей территории.

## Особняки

В развитии архитектуры Харбина немаловажное значение имело частное жилищное строительство. В середине 1930-х годов из общего числа в шесть с половиной тысяч частных домов, облагаемых налогом на имущество, русским принадлежало 65 процентов, маньчжурам — 23 и японцам всего семь процентов. Каждые пять лет в городе производилась переоценка домов и строений по их доходности, а земельные участки под ними оценивались по стоимости.

Главным тормозом в развитии частного домовладения являлось отсутствие института частной собственности на землю, все участки Управлением дороги сдавались в аренду — краткосрочную или долгосрочную. Общество КВЖД, получившее от Китая территорию в пределах полосы отчуждения, причем не бесплатно, а в аренду сроком на 80 лет, не имело права продавать участки в собственность, поэтому максимальный срок аренды устанавливался до 1 января 1983 года. Граждане, желающие арендовать земельные участки, получали их на срок от одного года до 50 лет, известны несколько случаев, когда они арендовались и на максимальный срок. Один год аренды участков устанавливался для временно пустующих земель в центре города, но предназначенных для строительства в соответствии с перспективными планами. Это были, как правило, «участки очень высокой экономической и промышленной ценности». Большинство же русских домовладений находились на окраинах Харбина.

Разумеется, такой широкий диапазон сроков аренды приводил к неравным правовым и экономическим условиям, к тому же широкий разброс ставок аренды за единицу



площади земли еще более усугублял неравномерность экономических условий для арендаторов. Владение землей лишь на правах аренды не могло «обеспечивать правильный и твердый земельный оборот, оно не дает возможности для развития долгосрочного ипотечного кредита, привлечения в городское строительство необходимых капиталов и лишает местное население возможности использовать «мертвый капитал», вложенный в недвижимое имущество, путем залога этого имущества в ипотечных банках из дешевого процента на долгосрочных условиях для развития торговли и промышленности края»<sup>26</sup>.

И тем не менее даже в таких условиях участки пользовались спросом постоянно, частное домостроительство развивалось, то затухая, то набирая силу под воздействием тех или иных факторов. Так, в 1921 году городской строительный отдел выдал 250 разрешений на постройки, в 1927 году рассмотрел всего 20 представленных проектов, а в следующем году было построено 200 домов. Рекордным оказался 1930-й год: «Количество новых зданий текущего сезона перевалило за тысячу. В городскую управу поступило 310 проектов новых домов на Пристани и в Новом городе, а поселковым управлением выдано уже свыше 800 разрешений на производство таких же работ в пригородах. Там возникают и возникли сотни новых домов, в большинстве случаев капитальных помещений для сдачи под квартиры», — сообщала местная газета<sup>27</sup>.

*Дом Остроумова Б.В.  
на Большом проспекте.  
Фото 1920-х гг.*



Строительный сезон, начинавшийся весной, заканчивался обычно поздней осенью, и в зимний период наступало затишье. Однако в 1930 году даже и осенью заявления и проекты продолжали поступать в строительные отделы городской управы и поселковых управлений. Например, поселковым управлением было зарегистрировано около двух тысяч новых зданий, из которых примерно три четверти домов приходилось на пригороды. Рекордным признал этот год для строительства и главный инженер поселкового управления П.Г. Озол, который и сам разрабатывал проекты для поселков и пригородов Харбина. При этом он отметил, что «характерной чертой теперешнего строительства является изобилие строящихся двухэтажных и трехэтажных домов... Дома строятся самые разнообразные до стиля американских коттеджей включительно»<sup>28</sup>.

В самом центре Нового города, недалеко от места, где возвышался когда-то Свято-Николаевский Кафедральный собор, еще и сегодня стоят несколько особняков, в которых жили служащие Китайско-Восточной железной дороги. Сохранились особняки и на улице Садовой, в районе политехнического института, Управления дороги, в Модягоу и некоторых других местах Харбина. Как уже отмечалось, для служащих дороги участки часто раздавались в арендное пользование за казенный счет, большинство служащих получали и готовые квартиры. Для малосемейных или неженатых сотрудников строились общежития или дома

*Помощник  
управляющего КВЖД  
Афанасьев М.Е. в рабочем  
кабинете*





на несколько квартир. Все чиновники высокого ранга, как правило, получали в свое распоряжение отдельные особняки — одно- или двухэтажные, часто с зимним садом. Площадь таких особняков-коттеджей варьировалась в зависимости от ранга и служебного положения агентов дороги и составляла от 156 у большинства служащих до 1090 квадратных метров в особняке, построенном для Управляющего КВЖД.

Небольшая, длиной всего в два квартала улица, выходящая к Управлению дороги от реки Модягоу, была застроена престижными особняками для главных начальников отделов и служб. Она и получила соответствующее название — улица Главная. При пересечении ее с Садовой, на одном из угловых участков красовался самый роскошный особняк, построенный для Дмитрия Львовича Хорвата, назначенного в 1903 году управляющим КВЖД и пробывшего на этом посту 16 лет. Однако Хорват, как уже отмечалось, выбрал себе бывший особняк главного инженера дороги А.И. Юговича в Старом Харбине. В предназначенном ему особняке на Главной улице временно (1907–1910-е) размещалось Железнодорожное собрание с библиотекой, а после этого — Российское генеральное консульство (с 1911) и Генеральное консульство СССР (с середины 1920-х), находившееся здесь и после окончания Великой Отечественной войны<sup>29</sup>.

Дом для управляющего КВЖД в плане имеет Г-образную конфигурацию с вставленными в открытый

*Интерьер кабинета  
Остроумова Б.В.  
в его особняке*





Особняки на ул. Садовой.  
Современный вид



угол залом площадью 147 квадратных метров и зимним садом (120 кв. м). Входной двухэтажный блок вмещал в себя на первом этаже прихожую с аванзалом, спальную комнату, кабинет и парадную лестницу, а на втором этаже — детскую, гувернантскую и две запасные комнаты. За этим блоком и залом в один ряд были скомпонованы будуар с малой гостиной, большая гостиная, столовая, летняя столовая с буфетом и кухня. Все эти помещения выходят окнами в парк. В него из большой гостиной и столовой имелись выходы через специальную веранду и парадную открытую лестницу. В подвале под кухней размещались помещения для прислуги (женская и мужская комнаты) и прачечная. Разновысокие объемы, сложные, динамичные формы придавали всему особняку характерные для модерна черты.

Многие особняки после оставления их хозяевами использовались для общественных нужд. Так, не менее роскошный дом генерала М.Е. Афанасьева, расположенный на углу Большого проспекта и улицы Главной, использовался позднее для нужд лучшей на Дальнем Востоке железнодорожной библиотеки. Михаил Емельянович Афанасьев занимал должность помощника управляющего КВЖД. Сохранился снимок тех лет, на котором он изображен в генеральском мундире, сидящим за своим рабочим столом.

Немалый интерес с архитектурной точки зрения представляет особняк, обозначенный на чертежах архивного альбома номером 75/1<sup>30</sup>. Площадь его составляла около 350 квадратных метров. Особняк этот сохранился, и в 1999 году мне удалось не только его посмотреть, но и побывать в нем.



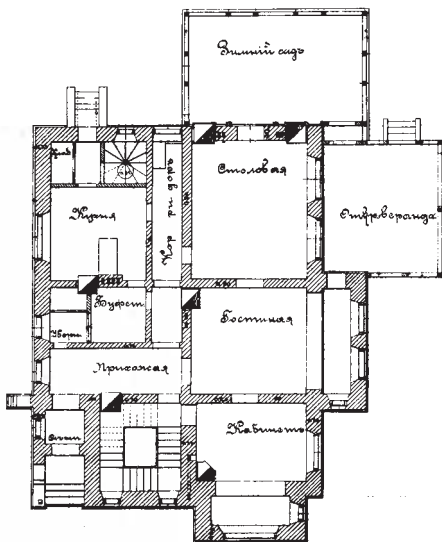
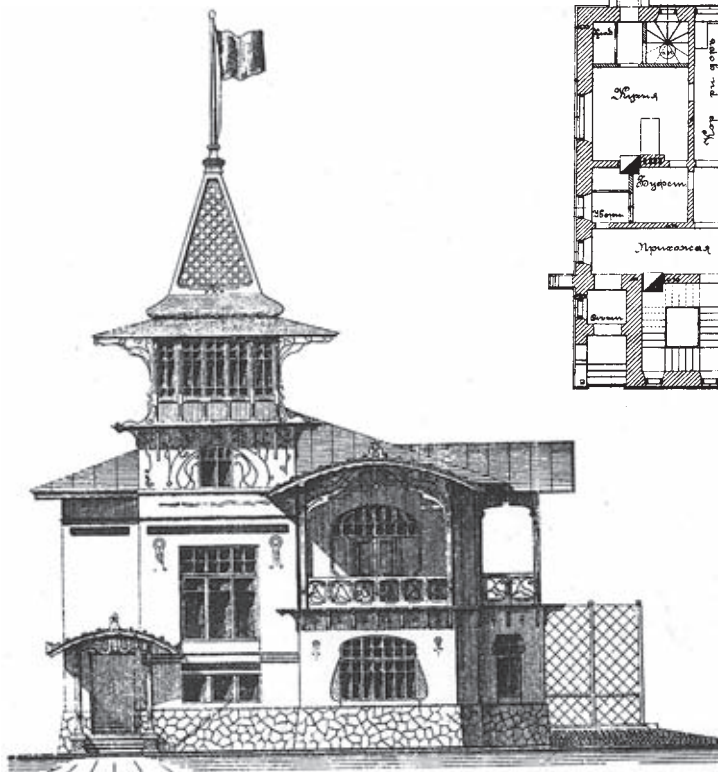


От былой роскоши в нем не осталось и следа. Исчезли составлявшие с ним единое целое зимний сад и открытая веранда. В здании уже много лет размещается детский сад. В плане оно представляет собой прямоугольник, торцом обращенный к улице. Продольная внутренняя стена делит все помещения дома на две части. Слева, начиная от угловой лестничной башни, находятся прихожая, буфет с кухней и туалетная комната, а справа — анфилада из трех парадных помещений (кабинет, гостиная и столовая). К столовой с одной стороны примыкал зимний сад, а с другой — открытая веранда. Планировка второго этажа выполнена по тому же принципу: слева находятся мелкие помещения (шкафная, гувернантская и запасная комнаты), а справа — расположенные друг за другом будуар, спальня и детская. Из спальни и из будуара сделаны выходы на широкие балконы. В полуподвальном этаже (под кухней) находились две комнаты для прислуги.

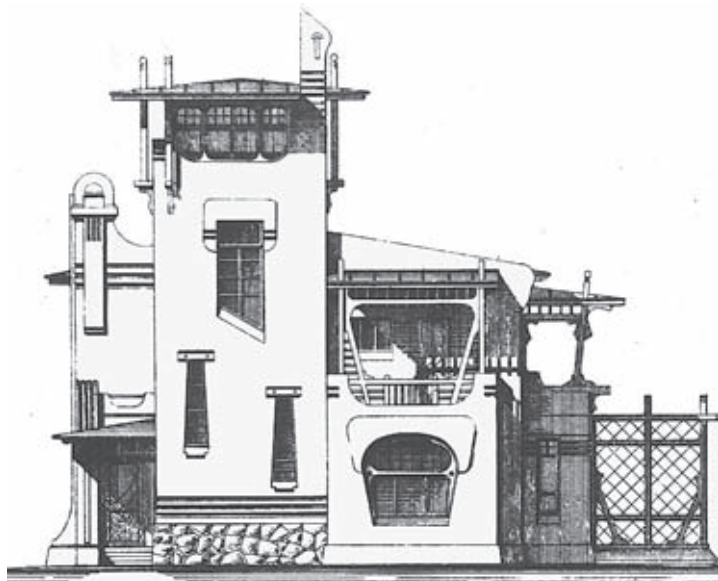
Доминантой объемно-пространственной композиции особняка служит квадратная в плане башня лестничной клетки высотой 17 метров. Верхний ярус ее использовался как смотровая площадка, поэтому все четыре стены этого яруса были остеклены. Башня, занимающая угловое положение и выходящая на Садовую улицу, привлекает внимание своей экстравагантностью, присущей модерну, благодаря необычной конфигурации окон (узкие трапециевидной формы, прямоугольные с косым обрезом внизу) и оригинальным подпоркам свесов четырехскатной крыши. Подавляющее число окон в доме имеют прямоугольную

*Вид Большого  
проспекта  
в 1920-е гг.*

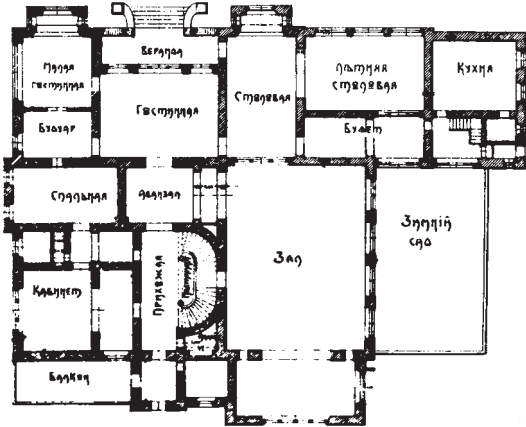




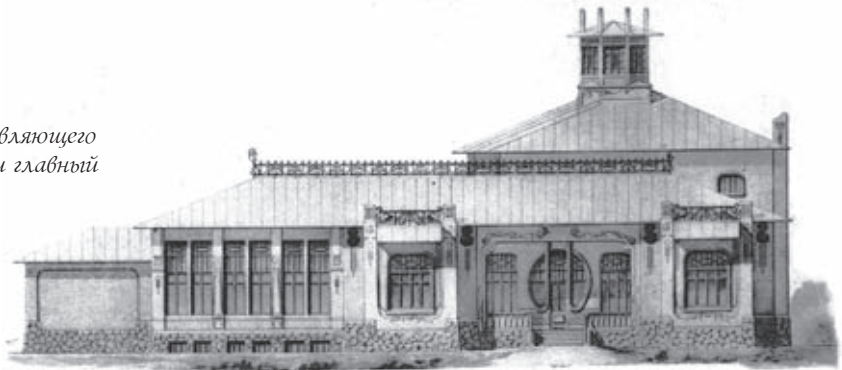
Дом, в котором  
жил Остроумов Б.В.  
План и главный фасад



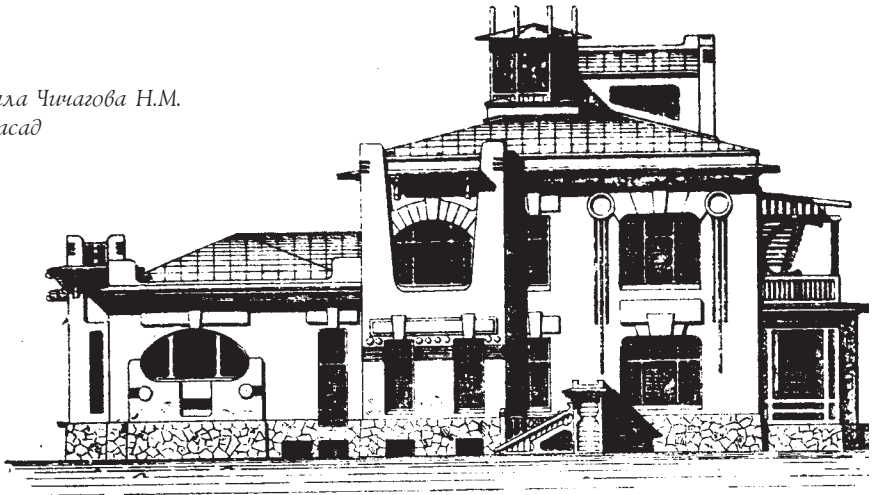
Особняк проекта 75/1  
на ул. Садовой.  
Главный фасад



Дом для управляющего  
КВЖД. План и главный  
фасад



Дом генерала Чичагова Н.М.  
Боковой фасад





Особняк на Большом  
проспекте (дом  
Остроумова Б.В.).  
Современный вид



форму, лишь в кабинете, со стороны уличного фасада, большое окно сделано в форме сопряженных друг с другом полуовала и трапеции. Полуовальное окно, разделенное пополам мощным столбом-простенком, украшает и столовую на боковом фасаде особняка. Архитектурные достоинства особняка, выразившиеся в необычном силуэте и динамичных формах, послужили основанием для включения его в список охраняемых объектов историко-культурного наследия Харбина. Практически такой же особняк сохранился и на другом конце улицы Садовой, недалеко от улицы Главной (ныне ул. Яоцин).

Особняк, о котором пойдет наш рассказ ниже, расположен на Большом проспекте, однако относится он к проспекту Красной Армии (дом под номером 38). В месте пересечения проспектов образована площадь, на которой прежде стоял Свято-Николаевский Кафедральный собор. Дом интересен прежде всего тем, что практически повторяет план предыдущей постройки. Правда, в нем нет подвальных помещений, поэтому площадь его составляет 312 квадратных метров. Во всем остальном (планировка и конфигурация помещений) он в точности копирует особняк, о котором шла речь выше. Зато внешний образ дома совершенно иной<sup>31</sup>.

Такая же лестничная башня и здесь служит главной доминантой объемно-пространственной композиции. Однако в ней нет той экстравагантности форм, которую мы видели в предыдущем доме. Тут вся экстравагантность перешла к деталям (ограждения, стойки и навесы балконов, элементы каркаса, поддерживающего свесы кровель) — именно они нарисованы и вычурно, и красиво. На мой

*Дом-особняк генерала  
Чичагова Н.М.*





Фрагмент фасада особняка  
на ул. Правленской  
(ныне ул. Гунсэ, 78)

взгляд, на изменение формы завершения башни повлияло то обстоятельство, что особняк располагался поблизости от Свято-Николаевского собора, имевшего шатровое островерхое завершение. Такой же высокий шатер, правда четырехгранный, появился и над башней лестничной клетки в особняке. Единственным контрастом прямоугольным очертаниям, формам и членениям служат здесь навесы крыльца и балконов, имеющие лучковую форму.

Примечательно, что даже сегодня во многих мелких деталях особняк сохранил свой прежний облик. Во время последней реконструкции в 2000 году лишь снесли одноэтажную пристройку, долгое время существовавшую со стороны северного фасада. Более интересной по прорисовке была раньше каркасная конструкция завершения лестничной башни. Это хорошо видно на старых фотографиях. В целом этот незаурядный особняк свидетельствует

о том, как средствами композиции один и тот же план можно «одеть» совершенно в иную архитектуру. Мастерски сделанная современная ночная подсветка превращает этот особняк в нечто совсем уж необычное — ночью его формы как бы растворяются, мощный отраженный свет излучает верхняя часть башни с шатром, «работает» в это время суток не форма, а силуэт здания.

Кстати сказать, почти такой же дом сохранился и поставлен на охрану как памятник архитектуры в районе бывшего политехнического института, на улице Правленской, 32 (ул. Гунсэ). Наверняка имеются и в других местах Харбина подобного рода особняки, с таким же планом. Сплошное обследование застройки в охраняемых кварталах, в районе Управления дороги, Железнодорожного собрания поможет их отыскать.

На Большом проспекте стоял и дом-особняк генерала Н.М. Чичагова. Вспоминая о строительстве в Новом городе в начале 1900-х годов, один из служащих технического отдела рассказывал: «Дом для начальника охраны, где теперь живет председатель Правления, строил я, имея на своей ответственности еще до десятка построек; много было мне



тогда хлопот с уважаемым генералом Чичаговым, который лично и близко интересовался своей будущей резиденцией, и иногда по-генеральски обрушивался на меня, предъявляя трудно исполнимые требования»<sup>32</sup>.

Когда листаешь альбом исполнительных чертежей, рассматриваешь планы и фасады генеральского особняка, становится понятно, что это зеркально перевернутая планировка особняка управляющего КВЖД. Тот же Г-образный план с пристроенным зимним садом. Правда, в планировке чичаговского дома гораздо четче выявлена главная планировочная ось, на которую последовательно нанизаны входной тамбур, сени, лестничный холл, аванзал, главный зал и, наконец, площадка с лестницей (выход в дворовую часть). Традиционный коридор здесь заменяет группа последовательно сменяющих друг друга пространств, различных по размерам, конфигурации и освещению. В этом и состоит особенность чичаговского особняка. Из каждого перечисленного выше помещения на ту или иную сторону предусмотрен выход: из сеней — в лакейскую, из лестничного холла — в кабинет с библиотекой и шкафную комнату, из аванзала — в зимний сад, а из зала — с одной стороны в будуар и гостиную, а с другой — в круглогодичную столовую и через нее в летнюю столовую, связанную переходом с кухонным блоком. Кроме рабочих помещений и залов общего пользования на первом этаже (с выходом из будуара) находилась одна спальня, а на втором этаже лестничного блока — детская с комнатой

*Обособняк на Большом проспекте в окружении новой застройки*





*Балкон особняка  
на Большом проспекте*

гувернантки, два запасных помещения (гостевые) и туалет. Единственный в доме балкон располагался над входным крыльцом. На балкон можно было выйти из гостевой комнаты и из лестничного холла на втором этаже. Над лестничным холлом крышу дома венчала невысокая, восьмигранная в плане башенка — тоже своеобразная видовая площадка. Все ее грани были остеклены.

В архитектуре фасадов особняка начальника округа тоже имелись некоторые отличия, даже более заметные, чем в планировке. В них чувствовалось больше строгости, почти все окна имели прямоугольную форму с небольшим закруглением верхних углов проемов. Лишь два роскошных круглых проема (один над другим) были сделаны в столовой. Через них открывался великолепный вид в зимний сад. Круглое окно второго света также имелось в летней столовой, идентичные проемы (окно-дверь) были сделаны на главном входе в дом и выходе из зала на площадку (во двор). Двухскатную крышу одноэтажной части дома украшал металлический гребень, протянувшийся вдоль всего конька. Высокий цоколь из рваного камня контрастировал с гладкими, оштукатуренными стенами особняка. На угловых лопатках (вверху) и в завершениях аттиков на столбиках размещались характерные для модерна лепные элементы в виде кольца и трех спускающихся вниз ленточек, а между столбиками (в аттиках) установлены декоративные металлические решетки с рисунком растительной тематики.



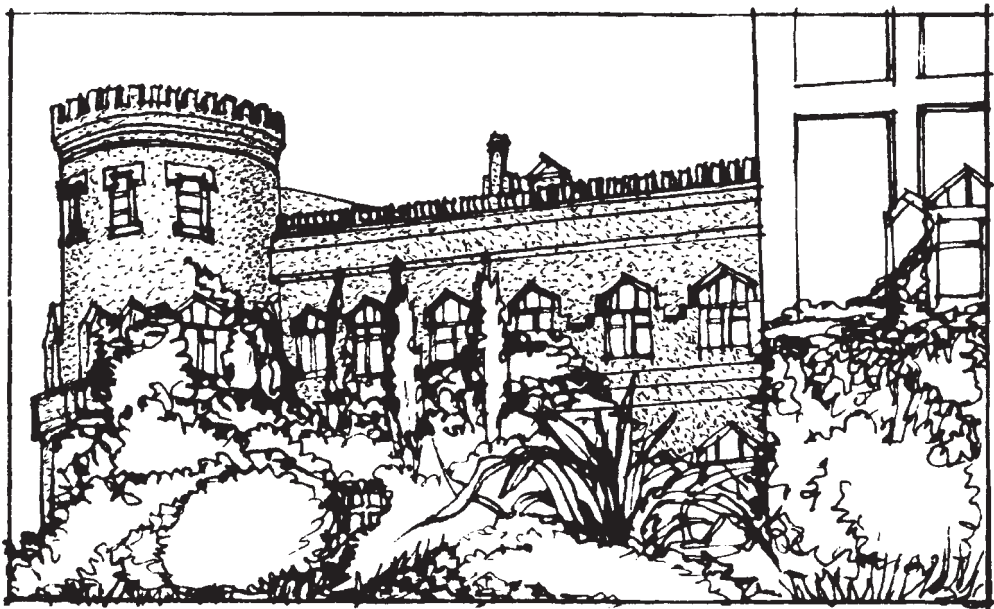


В окна были вставлены рамы с сетчатым членением, разреженным внизу и сгущенным (в клеточку) в верхней части. Следует сказать, что подобный прием членения окон был характерным в архитектуре Германии и Австрии этого времени.

Как видим, инженеры технического отдела, разрабатывая проекты особняков разных типов, часто использовали один и тот же план, однако, стремясь избежать повторения, создавали на его основе объемно-пространственные композиции, совершенно не похожие одна на другую, проявляя при этом завидную изобретательность и мастерство. Причем все варианты они разрабатывали преимущественно в рамках модерна.

Гораздо более разнообразной была палитра стилистических вариаций в частном домостроительстве, где заказчиками были сами граждане, а не Управление КВЖД. Вот что писал в 1908 году один из гостей Харбина: «Каждый, кто приезжает первый раз в Харбин, невольно обращает внимание: среди вытянутых в правильные линии одноэтажных, небольших кирпичных домиков, уныло казарменного типа, которых не скрашивают черепичные крыши с коньками в китайском вкусе, — там и сям разбросаны отдельные громадные дома самых разнообразных типов и архитектуры. Перед глазами изумленного приезжего встают дворцы в мавританском, ренессансе, модерне и других всевозможных стилях, с громадными, иногда в несколько саженей длины и высоты, стенами из зеркального стекла, предназначенные для террас

*Дом Ицхакина С.И.  
Рисунок с газетной  
фотографии*





и зимних садов. Изящной и стильной постройки службы и ограды, окружающие эти фудутунские, как их называют в Харбине, дома завершают сходство с дворцами и палаццо»<sup>33</sup>.

В заключение повествования об архитектуре особняков приведу примеры необычной, прямо-таки экзотической архитектуры. В 1920 году в районе Пристань, на пересечении улиц Диагональной и 3-й Линии крупный харбинский домовладелец С.И. Ицхакин построил для себя роскошный особняк, одна только ограда которого обошлась владельцу в 25 тысяч долларов. Но изумляла горожан и гостей Харбина не стоимость, а стилистика архитектуры дома, выдержанная буквально в мелочах. Проект необычного особняка разработывал инженер-архитектор М.И. Дольников, взявший в качестве образца дворец эмира. Совершая свое длительное путешествие по южным странам, архитектор во время пребывания в Каире был буквально поражен архитектурой увиденного дворца. На месте, в Каире, он сделал его детальные зарисовки, эскизы плана и фасадов.

Получив в Харбине у С.И. Ицхакина подряд на строительство особняка, Дольников предложил заказчику увиденный во время путешествия вариант необычного дома. Согласившись, Ицхакин как инженер стал и сам принимать активное участие в строительстве, которое продолжалось в течение года. В процессе возведения постройки, когда уже стали зримо вырисовываться оригинальные формы и детали (ажурные башенки, украшенные витыми колонками балконы), на стройку стали все чаще и чаще приходить харбинцы, чтобы полюбоваться диковинкой — молва об этом доме быстро распространилась не только на Пристань, но и по всему Харбину.

Уже много лет спустя после окончания строительства, в середине 1930-х годов местная газета писала: «В настоящее время дом С.И. Ицхакина является, бесспорно, самым красивым зданием на Пристань и, кроме того, представляет из себя ценный архитектурный памятник для всего Харбина. Наряду с преобладающим мавританским стилем, дом богат в своей архитектуре множеством чисто египетских деталей. Все крыши здания и башен украшены резными решетками из дикого камня, египетские изображения есть и на самом здании, и на колонках ограды, состоящей из многочисленных пролетов, украшенных мавританской сеткой»<sup>34</sup>.

Заканчивая рассказ о доме Ицхакина, следует немного рассказать и о его владельце. Семен Исаакович Ицхакин — российский эмигрант, родился в 1872 году в Екатеринославе. Получил прекрасное европейское образование, окончив



горный институт в Париже. Знал немецкий, английский и французский языки. Вернувшись в Россию, работал несколько лет по своей специальности в Харькове (1902—1907), а после этого стал сотрудником богатейшей фирмы братьев Скидельских во Владивостоке, работал в ней до 1918 года. Вместе со Скидельскими перебравшись в Харбин, продолжал службу в той же фирме до 1932 года. С этого времени С.И. Ицхакин жил случайными заработками, правда по своей специальности, в Шанхае, Дайрене и в Харбине. Являлся председателем еврейского духовного общества. Как и все эмигранты, состоял на учете в Бюро по делам российских эмигрантов. В его деле сохранились две любопытные бумажки с агентурными сведениями о нем. В первой из них, датированной 20 марта 1940 года, сообщается: «В качестве доверенного Скидельских Ицхакин долгое время управлял Приморским предприятием этой фирмы. После революции перебрался в Харбин и вывез сюда значительные средства. Он принадлежит к категории крупных домовладельцев. Дом его на Диагональной улице стоит около 150 тысяч гоби, а сверх того он располагает и деньгами в размере не менее 90 тысяч гоби. Он получает около двадцати тысяч дохода в год. В политическом отношении Ицхакин бесцветный человек, но пользуется заслуженными симпатиями у местного еврейства». Другое сообщение касается непосредственно его особняка и относится к 22 ноября 1941 года: «В городе говорят, что военная миссия (японская. — *Н.К.*) предложила Ицхакину С.И., владельцу дома по Диагональной улице № 78 (против «Европейских бань»), к 20 ноября сего года освободить свой дом. Дом ему предложено освободить с находящейся в нем обстановкой, а самому переехать в отель «Модерн»<sup>35</sup>. По всей вероятности, так и случилось, потому что умер С.И. Ицхакин 8 ноября 1943 года именно в этой гостинице. К сожалению, не сохранился и его великолепный дом.

Другой не менее интересный особняк принадлежал итальянцу, которого с полным правом можно назвать также и русским инженером. Имя его — Петр Иванович Джибелло-Сокко. Почти всю свою трудовую жизнь он провел в России и в Маньчжурии — в общей сложности более 40 лет. Родившись в солнечной Италии в 1874 году, там же окончил с золотой медалью технический институт Камилотто Кавур и отправился работать в Турцию на строительство тоннелей. После Турции приехал в Россию, с которой надолго связал свою жизнь. На Кавказе, в горной местности, он строил виадуки, мосты и тоннели, за что был удостоен золотой медали. В 1899 году его назначили даже начальником партии по разработке проекта и строительству дороги между Сухуми и Туапсе. Спустя три года как опытного специалиста



*Джибелло-Сокко  
Петр Иванович*



*Особняк Джибелло-Сокко П.И.  
в Харбине. Современный вид*



по мостостроению Джибелло-Сокко пригласили на строительство самых сложных участков Китайско-Восточной железной дороги — ему предстояло участие в возведении труднейшего и сложнейшего Хинганского тоннеля.

Невероятно трудоспособный и талантливый инженер, Петр Иванович успевал буквально везде и все. За сравнительно непродолжительный период времени он участвовал в модернизации нескольких мостов в Приморье, прокладывал второй путь на Кругобайкальской железной дороге, пробивал тоннели Кипарисовский и на Первой речке во Владивостоке. Перебравшись после революции в Маньчжурию, он заведовал работами на строительстве Хухайской железной дороги.

Среди рабочих, подрядчиков и заказчиков, а также своих коллег-инженеров Петр Иванович пользовался безупречной репутацией. Это был единственный на КВЖД подрядчик,



*Элементы декора  
особняка Джибелло-Сокко П.И.*

на которого никогда не поступало ни малейшей жалобы. Его высоко ценили даже в Российском министерстве путей сообщения. В начале 1917 года он был приглашен в Петроград, где министерство предложило ему новые крупные работы, однако революция и дальнейшие события смешали все планы. Так он оказался в Харбине, который прекрасно знал. В начале 1920-х годов П.И. Джибелло-Сокко был назначен консулом Италии в Харбине, где занимался общественной деятельностью и по-прежнему пользовался широкой популярностью<sup>36</sup>. Уезжая в Шанхай в 1941 году, он дал в газете следующее объявление: «Уезжая из Харбина и не имея возможности проститься со множеством друзей и знакомых, приобретенных здесь в течение четырех десятилетий, шлю всем пожелания здоровья, счастья и благополучия»<sup>37</sup>. В Шанхае Петр Иванович внезапно заболел и 19 ноября 1943 года умер, хотя обладал отменным здоровьем и практически никогда не болел.





Недалеко от центральной (бывшей Соборной) площади в 1919 году П.И. Джигелло-Сокко построил собственный особняк, сохранившийся до настоящего времени. Решенный в характерной для модерна стилистике, дом Джигелло-Сокко изобилует скульптурной пластикой (картуши, растительные мотивы, путти), сосредоточенной в угловой, самой парадной части. В архитектуре дома Джигелло-Сокко эмоциональное явно превалировало над рациональным. Однако некоторая измельченность декоративных элементов вступала в определенное противоречие с основными постулатами модерна.

При доме в долгосрочной аренде владельца имелся солидный участок земли. В 1920-е годы особняк пришлось заложить Дальбанку за 110 тысяч японских иен. Проценты погашались частично, однако капитальный долг оставался нетронутым. В 1935 году началась ликвидация банка, и Джигелло-Сокко надо было срочно выкупать закладную. С Дальбанком сошлись на сумме в 25 тысяч иен, и Петр Иванович срочно начал поиски денег. Продав свое имущество японцу Декондо за 48 тысяч, он получил задаток в необходимой сумме, а банк в это время уже пообещал продать закладную С. Кондо, предложившему за нее вдвое большую сумму. Началась судебная тяжба.

С судом Петру Ивановичу не везло уже давно. Большую сумму ему задолжала Уссурийская железная дорога, не оплатив выполненные им подрядные работы. Правда, в 1920-е годы руководство КВЖД соглашалось заплатить долг, но не в золотых рублях, а в имевших в это время хождение сибирских бумажных, на что он не согласился. После многих лет тяжбы ему удалось все-таки выиграть в суде свой иск против КВЖД на сумму более двух миллионов иен (с процентами). Оплату должно было произвести советское правительство, но... денег он так и не получил, хотя с отчаяния написал письмо даже самому Сталину.

Домом Джигелло-Сокко владел некто Шамбелан, пройдоха и шарлатан. Однако Петр Иванович, надеясь получить по иску с советского правительства вышеупомянутую сумму и еще 350 тысяч с С. Кондо, мечтал выкупить свой дом обратно, а потом подарить его Японской военной миссии. До этого, правда, он хотел завещать особняк Италии, но раздумал, окончательно потеряв доверие к Муссолини<sup>38</sup>. В 1941 году, когда Джигелло-Сокко уже уехал в Шанхай, японское военное ведомство в Харбине самовольно заняло часть его участка — сад треугольной формы.

Такая вот непростая история и судьба владельца оригинального по архитектуре особняка, вот уже более 80 лет украшающего китайский город Харбин.



## Торговые дома

Тип торговых зданий развивался в Харбине как бы самостоятельно, усилиями торгового люда — купцов и предпринимателей. С другой стороны, поддерживало развитие архитектуры торговых зданий и общественное самоуправление Харбина вместе с муниципалитетом. Город строил и имел в своей собственности крупные гостинные дворы, дававшие значительную долю городского дохода от сдачи в аренду торговых лавок в этих комплексах. Среди многочисленных торговых предприятий ведущее положение в городе, да и в Маньчжурии, занимали лишь некоторые. В первую очередь, это торговые дома «И.Я. Чурин и К<sup>о</sup>», «Кунст и Альберс», фирмы Мацууры, А. Лопато, Густава Опица, А.П. Гурченко и другие. В 1913 году в Харбине существовали всего два торговых дома — «И.Я. Чурин и К<sup>о</sup>» и «Кунст и Альберс». Именно они, самые крупные и многопрофильные, делали погоду в торгово-экономической жизни Харбина. Японский торговец Мацуура в эти годы имел в Харбине всего лишь мануфактурную торговлю, организованную им в арендуемом помещении.

Для обеспечения своей многогранной деятельности фирмы старались строить собственные здания — торговые, складские, административные, жилые. В 1919 году акционерное общество А. Лопато приступило к строительству большого здания для колбасной фабрики, для которой было закуплено новейшее оборудование, а М.А. Бородин начал возведение водочного завода в районе Интендантского разъезда. Густав Опиц в 1930 году построил на углу улицы Технической и Сунгарийского проспекта роскошное трехэтажное здание магазина, в котором продавал колбасы собственного производства. Дом строил известный в Харбине инженер Н.П. Ильинский. Некоторые из фирм для этих целей имели в штате даже собственного архитектора. Ниже предлагается рассказ об архитектурных сооружениях некоторых харбинских торговых фирм, среди которых неоспоримое лидерство занимал торговый дом «И.Я. Чурин и К<sup>о</sup>».

Глава и основатель торгового дома Иван Яковлевич Чурин — иркутский купец и крупный домовладелец. Свою фирму он основал еще в 1867 году в Иркутске, а вскоре филиалы ее как грибы после дождя стали появляться во многих сибирских и дальневосточных городах. В некоторых из них Чурин устроил свои региональные резиденции. Его главная дальневосточная контора находилась в Благовещенске, где до настоящего времени сохранился



великолепный по архитектуре дворец, построенный в 1895—1897 годах.

За много лет пребывания на Дальнем Востоке фирма Чурина настолько сильно поставила торговое дело, что обошла всех своих конкурентов. Практически во всех городах имелись капитальные строения, принадлежавшие торговому дому. Это были магазины, склады, промышленные здания. Фирма всюду рекламировала свои товары и услуги. На Приамурской выставке 1913 года она имела даже собственный павильон, построенный по проекту архитектора Б.А. Малиновского. В одной из газет того времени отмечалось: «Одним из выдающихся строений выставки, отличающимся выдержанностью архитектуры, без сомнения, является павильон фирмы Чурина, исполненный в стиле ампир... Это строение привлекает всеобщее внимание, и его действительно с полным правом можно назвать украшением выставки»<sup>39</sup>.

Самым выразительным по архитектуре и грандиозным по размерам было здание главного магазина торгового дома «И.Я. Чуринов и К<sup>о</sup>» в Благовещенске. Еще и сегодня, когда в городе появились многоэтажные здания, дом этот впечатляет своей грандиозностью, хотя и имеет в высоту всего два этажа. Протяженный фасад, обращенный к торговой площади (ныне сквер), был расчленен на отдельные объемы с четко выраженной средней частью, подчеркивающей ось симметрии фасадной композиции. По краям центрального и боковых объемов поставлены купола, у оснований которых на пьедесталах размещены скульптурные фигуры.

*Здание торгового дома  
«И.Я. Чуринов и К<sup>о</sup>»  
в Благовещенске*







Группировка и различная конфигурация окон, членение фасадов, применение ордера и других элементов — все это способствует созданию выразительной композиции, обладающей высокими архитектурно-художественными достоинствами.

Можно смело утверждать, что крупные торговые фирмы на рубеже XIX и XX столетий своей активной деятельностью не только поднимали экономику Дальнего Востока, но и развивали архитектуру этой далекой окраины России. Следы такой их деятельности сохранились во многих дальневосточных городах в виде зданий, ставших сегодня памятниками архитектуры. Немало их и в Харбине.

Имея многочисленные филиалы в огромном Дальневосточном регионе, чуринская фирма постоянно развивалась и совершенствовала свою разностороннюю деятельность. Большие средства она вкладывала и в развитие производства. В разных филиалах и отделениях фирмы во многих городах Дальнего Востока насчитывались тысячи служащих. Работать в фирме Чурина считалось делом престижным, этой работой люди дорожили, поэтому преобладающее большинство служащих имели солидный стаж работы в ней.

В Харбине свою торговлю И.Я. Чурин открыл с самых первых лет. Его торговцы приплыли на берег Сунгари практически с первостроителями, и торговля в первые месяцы велась из импровизированного магазина, устроенного прямо в палатке. Затем магазин передвинулся в Старый Харбин, где обосновались первостроители города.

*Новый город.  
Здание торгового дома  
«И.Я. Чурин и К°»*





В 1902 году в этом районе магазин Чурина хотя и находился в арендованном помещении, но торговлю развернул широко. Ассортимент товаров был самый разнообразный. В хронике тех лет сообщалось, например, что 20 августа 1903 года из магазина Чурина в Старом Харбине было похищено ювелирных изделий и часов на сумму свыше шести тысяч рублей. Сумма по тем временам немалая.

Как и в российских городах Дальнего Востока, в Харбине аренда помещений обходилась дорого, цены постоянно менялись, поэтому выгоднее было строить собственные здания. Тем более что перспективы рисовались радужные. Город в будущем должен был стать крупным центром, с развитой промышленностью, с большим количеством населения. Спустя несколько лет в разных местах Харбина у Чурина были уже три крупных магазина, появились склады и другие здания — развитая инфраструктура подсобных и производственных строений, обеспечивающих торговлю.

Кстати, некоторое время магазин Чурина располагался в пассаже Самсоновича, а потом этот трехэтажный магазин, вплотную примыкающий к роскошному магазину Мацууры, Чурин выкупил в собственность. Можно сказать, что вместе с развитием города развивался, расширялся и торговый дом Чурина. Уже в 1909 году фирма открывает собственную фабрику красок и лаков, а еще через 10 лет — колбасную фабрику, которая стала производить около 50 пудов продукции ежедневно. Постановлением экспертного комитета производство колбасных изделий было удостоено

*Здание торгового дома  
«И.Я. Чуринов и К°».  
Современный вид*





золотой медали, а на юбилейной выставке КВЖД в 1923 году за выдающееся качество продуктов, производимых колбасной фабрикой, торговый дом «И.Я. Чурин и К°» также удостоился золотой медали.

На волне эмиграции в Харбин переметнулись и многие сотрудники отделений торгового дома Чурина из Хабаровска, Владивостока, Благовещенска, Никольска-Уссурийского и Николаевска-на-Амуре. Это послужило основанием для расширения сети филиалов непосредственно в Маньчжурии. Достаточно сказать, что в самом Харбине фирма имела три крупных магазина — в районах Пристань, Модягоу и Новый город. Кроме торговли фирма оказывала массу услуг, в том числе и по доставке покупок как в пределах города, так и вне его. Даже в первые годы своего существования в Харбине фирма ставила во главу угла свой основной лозунг — «Все для клиента и ради него». Вот что вспоминал, например, один из служащих, приехавших в Харбин из России в 1902 году. Это был военнослужащий Н.А. Байков. Прибыв в штаб Заамурского округа, располагавшийся в Старом Харбине, он получил назначение в отрядный участок на станцию Пограничная. В воспоминаниях Н.А. Байков пишет: «В тот же день после обеда мы с женой отправились в магазин Чурина, который открыл свое отделение в Старом Харбине, и закупили там необходимую мебель, посуду и продукты. Все это было упаковано магазином и отправлено по наряду на ст. Пограничную».

В Харбине многие годы процветала известная торговая фирма Г.Г. Опица с ее первоклассной колбасной фабрикой, оборудованной самыми современными машинами. Эта фирма была куплена торговым домом «И.Я. Чурин и К°» в 1936 году со всем ее производством, оборудованием, готовыми продуктами и сырьем. В принципе магазины Опица и фабрика продолжали работать, но уже под другой вывеской и с новыми хозяевами. Приобретение позволило чуринскому торговому дому открыть в Харбине новые отделения — гастрономическое и винно-бакалейное.



*Фрагмент фасада здания торгового дома «И.Я. Чурин и К°». Современный вид*



Даже и в годы депрессий, которые случались в Маньчжурии, фирма Чурина, не считаясь с затратами, везла в Харбин самые лучшие товары, какие только были во Франции, Германии, Англии и Америке. Новинки, появлявшиеся в европейских столицах, вскоре становились доступными и харбинским модницам и франтам. Через своих многочисленных агентов фирма постоянно была в курсе всех новшеств, так что чуринские магазины в Харбине представляли собой своеобразный «уголок Европы».

Едва ли какая другая торгово-закупочная фирма на Дальнем Востоке могла тягаться по объемам и ассортименту товаров с чуринской. За десятилетия своей активной и плодотворной деятельности фирма «И.Я. Чуринов и К<sup>о</sup>» много раз, выступая на разных выставках, удостоивалась самых высоких наград — золотых и серебряных медалей, престижных почетных дипломов. Достаточно отметить ее участие на выставках в Нижнем Новгороде, Риме и Бруклине. Множество наград фирма получила еще на Приамурской выставке 1913 года в Хабаровске, а также на юбилейной выставке КВЖД 1923 года в Харбине, где особо отмечалось качество производимых на фабриках и заводах торгового дома «И.Я. Чуринов и К<sup>о</sup>» колбасных, табачных, папиросных и гильзовых изделий, красок и лаков. Награды фирма неоднократно получала и за свое чайное дело<sup>40</sup>.

Известно, что признанным чаеоторговцем на Дальнем Востоке многие годы был И.Ф. Чистяков. Смерть его в 1922 году для фирмы оказалась невосполнимой, и она временно даже прекратила существование. Чуринов же всегда, как говорится, держал нос по ветру. Он мгновенно активизировал усилия по собственной сортировке и развеске чая, привозимого им с лучших плантаций Китая, Цейлона, Индии и Явы. В результате на юбилейной выставке КВЖД в 1923 году его чаеоторговое дело получило высшую, золотую медаль.

В 1937 году фирма Чурина была преобразована в акционерное общество, сохранив прежнее название — «И.Я. Чуринов и К<sup>о</sup>». Причина преобразования заключалась в том, что новая форма собственности представлялась акционерам фирмы наиболее благоприятной для реализации тех планов развития, которые были задуманы. Акционерное общество было учреждено с общим капиталом в 4 миллиона 614 тысяч маньчжурских долларов. Главная контора оставалась в Харбине (в Новом городе), а ее отделения находились в городах Дайрене, Мукдене, Синьцзине, Сылингае, Куаньченцзы, Гирине, Хэйхэ и Хайларе. Свои операции акционерное общество начало проводить сразу же после официальной регистрации 23



июля 1937 года сначала в Харбине, а в августе — и во всех остальных отделениях. Акции реформированной фирмы имели японцы, маньчжуры, англичане и немцы. Фирма предполагала, что при необходимости капитал может быть увеличен.

Таким образом, в 1930—1940-е годы фирма Чурина превратилась в своеобразную торговую империю, с огромным количеством опытейших и преданных сотрудников, собственной инфраструктурой. Прилично оплачивая труд служащих, фирма заботилась об их отдыхе, здоровье и развлечениях. В распоряжении сотрудников имелись условия для занятий всеми видами спорта. В многочисленных кружках и студиях занимались любимыми видами творческой деятельности сотрудники и члены их семей. Фирма имела свой прекрасный хор, два оркестра. На чуринских дачах служащие проводили время отпуска в приличных, приближенных к курортным условиях. В общем, фирма не только создавала для работы служащих благоприятные условия, но и всячески заботилась о них.

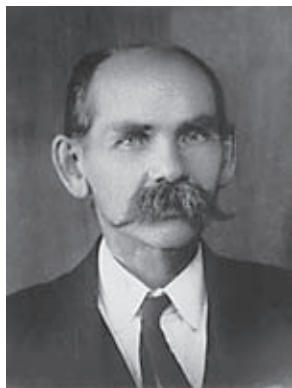
В Маньчжурии дела чуринской фирмы шли не всегда гладко. Было время, когда в Харбине ее торговые обороты резко покатились вниз, и она дошла до грани упадка. Необходимы были не только кардинальные меры по оздоровлению, но и новые идеи, свежая струя в руководстве. В этот период во главе фирмы и появился Э.О. Фюттерер, сумевший сплотить вокруг себя единомышленников. Новый руководитель фирмы сумел не просто сохранить и развить лучшие традиции чуринского торгового дома, он нашел пути для обновления фирмы. К началу 1940-х годов АО «И.Я. Чурин и К<sup>о</sup>» имело отделение для закупок в японском городе Кобэ и 23 торговых отделения в Маньчжурии. Кроме этих отделений на фирму работали еще и 65 торговых агентов. Открытое при новом руководстве оптовое отделение фирмы имело представительские отношения с более чем 30 первоклассными заграничными фабриками и заводами по производству сельскохозяйственных машин и орудий труда. Эту продукцию всегда можно было купить оптом со склада в Харбине или же заказать (выписать) через фирму Чурина у производителей<sup>41</sup>.

Развивая индустрию торговли, чуринское акционерное общество первой своей целью ставило не обогащение, а интересы дела, «заботу о достойном положении фирмы и ее многочисленных служащих как в смысле материального их обеспечения, так и удовлетворения их культурных потребностей».

К началу 1940-х годов в фирме уже оставались буквально единицы тех служащих, кто помнил, лично



или хотя бы видел, в лицо основателя фирмы — Ивана Яковлевича Чурина. И тем не менее его всегда помнили. Имя его не только сохранялось в названии акционерного общества, но и в делах фирма всегда стремилась следовать принципам торговли, заложенным ее основателем. В 1938 году она решила увековечить имя И.Я. Чурина и установить во дворе главного здания торгового дома на Большом проспекте его бронзовый бюст, изготовленный скульптором Ф.К. Валенским, учеником итальянского ваятеля, профессора Месса. Год спустя в память основателя фирмы был образован специальный денежный фонд под названием «Юбилейная награда Чурина». К награде (диплом и денежное вознаграждение) представлялись сотрудники фирмы, прослужившие в ней не менее 15 лет. Положением оговаривалось также, что в последующем каждый награжденный может представляться к этой юбилейной награде через каждые пять лет службы.



Пешков  
Хрисанф Симонович

В 1940 году, когда впервые проводилось такое награждение, юбиляров оказалось 85 человек<sup>42</sup>. Самый большой стаж из них имел Хрисанф Симонович Пешков, 54 года прослуживший у Чурина верой и правдой, как он сам говорил, — «не за страх, а за совесть». Начав одиннадцатилетним мальчиком в 1886 году при главной конторе в Благовещенске, Х.С. Пешков в 1925 году перебрался в Харбин, где занял высокую должность в конторе чуринского магазина на Пристани. В 1936 году фирма роскошно отпраздновала его 50-летний юбилей. Заботу фирма проявляла не только о живых своих сотрудниках. На Новом кладбище Харбина имелась отдельная зона, где хоронили умерших сотрудников. Ежегодно многочисленные делегации чуринского торгового дома посещали кладбище, отдавая дань памяти сослуживцам.

Как уже отмечалось, в основу своей многогранной деятельности фирма Чурина положила задачу обеспечения предприятий собственными помещениями и всегда много строила. Еще и сегодня в городах Дальнего Востока можно видеть ее сохранившиеся здания. В Новом городе Харбина фирмой был застроен целый квартал в пределах Большого проспекта, Новоторговой и Ажихейской улиц. Харбинцы эту часть Большого проспекта даже называли «Чурин-стрит». Кроме крупных торговых учреждений, в Новом городе, на краю центральной площади, в доходном доме Мееровича фирма арендовала помещения, где организовала клуб Чурина — своеобразный дом культуры для своих служащих. Здание это, кстати, сохранилось до настоящего времени. Оно находится недалеко от главной площади Нового города и привлекает внимание своими куполами.



Кроме куполов над углами здания на его фасадах имеются интересные по пластике и оригинальные по форме эркеры, расположенные на флангах уличного фасада, глубокая лоджия, фланкированная колоннами. Уютные портики входов, очень сомасштабные человеку, также фланкированы ордерами и увенчаны треугольными сандриками. Ордерами расчленены и плоскости уличного фасада, где ионические колонны, объединяя своей высотой два верхних этажа, расположены в межколонных простенках. Нижний этаж рустован. Многообразие членений, деталей и форм не разрушают общей композиции фасада здания, что свидетельствует о мастерстве зодчего, автора проекта. Сочетание белого и желтого цвета фасадов с красной крышей еще более усиливает красочную, праздничную палитру этого оригинального по архитектуре здания.

В районе Пристань чуринской фирме принадлежали два крупных торговых здания на Китайской улице, здание колбасной фабрики на Коммерческой улице, помещения складов для сельскохозяйственных машин. Здесь же, на Пристань, фирма построила для своих служащих пять общежитий, в которых селили малосемейных и одиноких работников, в основном из русских эмигрантов. Можно предположить, что для таких объемов строительных работ в фирме были собственные строители и архитектор, который проектировал для фирмы необходимые здания. Таковым, по-видимому, был гражданский инженер К.Г. Иванов, о смерти которого фирма сообщила в некрологе 23 февраля

*Дом Мееровича,  
где размещался клуб  
торгового дома  
«И.Я. Чурин и К°».  
Современный вид*



*Торговое здание Чурина  
на ул. Китайской  
в районе Пристань*

1934 года. Вполне возможно, что он и являлся тем архитектором, который обеспечивал фирму проектами и осуществлял надзор за строительством.

Большинство своих зданий в Харбине фирма построила после 1920 года, когда здесь среди эмигрантов оказалось много и чуринцев, работавших в магазинах дальневосточных городов. Рост населения Харбина потребовал расширения и сети магазинов, развития торгового дела. Главный чуринский торговый дом, расположенный на углу Большого проспекта и улицы Новоторговой, представлял собой Г-образный в плане двухэтажный объем. Построенный около 1920 года, первоначально он был значительно меньше по размерам. Так, крыло здания по Большому проспекту составляло всего пять оконных осей, а по улице Новоторговой — восемь. Позднее оба крыла его значительно удлинились (более чем в два раза), в здании появилась своя торговая школа и помещения администрации.

После окончания войны 1945 года чуринские магазины в Харбине вошли в систему Внешторга СССР, а в 1953 году были безвозмездно переданы китайскому правительству. Кстати, в Харбине среди нескольких еще оставшихся русских людей проживает Нина Афанасьевна Давиденко, более 15 лет проработавшая бухгалтером в чуринской фирме. Она в составе группы представителей фирмы ставила последней свою подпись в протоколе о





передаче магазинов Чурина. По сведениям П. Фиалковского, в 1950-е годы китайская администрация чуринского магазина получила из Благовещенска чертежи этого здания, и оно было надстроено еще двумя этажами, с повторением башнеобразного, с куполом, завершения над углом<sup>43</sup>. Вообще говоря, этот купол над углом здания — своеобразный фирменный знак чуринских зданий на Дальнем Востоке.

Примечательно, что и сегодня на многих чуринских магазинах в Харбине красуются вывески с надписью фирмы «ЧУРИН», а совсем недавно был торжественно отмечен 100-летний юбилей пребывания фирмы в Китае. На юбилей не забыли пригласить и ветеранов чуринской фирмы. Дело И.Я. Чурина в Харбине помнят и понимают, как много он сделал полезного для этого города.

Не меньшую известность не только на Дальнем Востоке, но и во всем мире имел торговый дом «Кунст и Альберс». За много десятилетий своей деятельности фирма, начавшая с небольшого магазина во Владивостоке в середине XIX века, приобрела универсальный характер, успешно конкурируя с самыми крупными представителями торгового мира. Фирма имела разветвленную сеть своих филиалов и отделений в 28 городах и поселениях Дальнего Востока. Основатели ее, германские подданные Густав Кунст и Густав Альберс, пробыли на Дальнем Востоке относительно недолго и в 1880 году возвратились в Гамбург, оставив все дела фирмы с ее филиалами на попечение своих доверенных лиц, среди которых главную скрипку играл их компаньон А.В. Даттан, ставший с 1886 года полным товарищем торгового дома «Кунст и Альберс». Именно он организовал широкую сеть филиалов и отделений, осуществил строительство торговых и складских зданий для нужд торгового дома во многих городах.

Занимаясь торговлей, фирма поначалу закупала товары главным образом в Шанхае, а позднее заимела несколько собственных крупных закупочных контор в таких городах, как Москва, Одесса, Рига, Варшава, Гамбург, Санкт-Петербург, и даже в японском городе Кобе. Для строительства зданий, в первую очередь в своем центре — во Владивостоке, был приглашен из Германии архитектор Г.Р. Юнгхендель, в 1907 году принявший российское гражданство. Роскошные здания торгового дома «Кунст и Альберс», выполненные им в духе немецкого барокко, еще и сегодня украшают главную улицу Владивостока. По-видимому, немало построек по его проектам были осуществлены и в других городах Дальнего Востока, в том числе и в Маньчжурии, где архитектор находился с 1920-х годов в эмиграции, проживая в Харбине.



Настоящим украшением Китайской улицы на Пристани в Харбине стал выставочный павильон торгового дома «Кунст и Альберс», в котором можно было увидеть «буквально все, что только может потребоваться в личной, общественной, служебной деятельности... огромные витрины его, где в одной виден легкий силуэт автомобиля, в другой — серия люстр, из которых каждая — образец изящества и вкуса, в третьей — стройные ряды часов и будильников, а в четвертой — разнообразие знаменитых граммофонов «Полидор» постоянно привлекают взоры любопытных». По своим размерам, оснащению и содержанию экспозиции этот торговый выставочный павильон не имел себе равных во всем Харбине. В планировке отделов, в подборе товаров и их расположении — во всем чувствовались вкус, изящество и мастерство сотрудников<sup>44</sup>.

Располагая обширными связями, филиалами и закупочными конторами, фирма могла выписывать и быстро получать самые последние товарные новинки, какие только имелись в любой из передовых стран Европы, Америки и Азии. Постоянно изучая рынок, его спрос и предложение, сотрудники фирмы следили за всеми последними изобретениями и достижениями, особенно в области быта. Свой лозунг «Все для всех и каждого» фирма старалась воплотить на практике. Ее торговые здания располагались в самой гуще предпринимательской деятельности — на Китайской улице Пристани и в торговой части Нового города. Возможно, и их проектированием для торгового дома «Кунст и Альберс» занимался их архитектор Г.Р. Юнгхендель, перебравшийся после Гражданской войны из Владивостока в Харбин. К сожалению, найти достоверные сведения о том, что именно было построено здесь по его проектам, пока не удалось.

## Театры

Суровые условия первых лет своей жизни и работы первостроители Харбина скрашивали разнообразными культурными мероприятиями. Организация досуга носила характер постоянной заботы о сослуживцах и со стороны руководства дороги. В проектах с самого начала предусматривалось строительство таких сооружений, как Гарнизонное и Железнодорожное собрания — профессиональные клубные учреждения. Частные предприниматели открывали театры, устраивались спектакли



и в просторных домах некоторых служащих дороги. В июле 1903 года в городском саду, на Новгородней улице, открылся первый театр И.М. Арнольдова, названный «Хилковским». В том же месяце появился и «Американский цирк», а в августе открылись театр «Буфф» на Пристани и общедоступный драматический театр на 1-й Пристанской улице.

Кроме театров, открывались и кинематографические предприятия. Так, в декабре 1905 года П.В. Кобцев открыл первый кинематограф на углу улиц Китайской и Мостовой под названием «Электро-театр». Спустя три года известный деятель кинематографа в Сибири и на Дальнем Востоке М.Я. Алексеев арендовал под свой кинотеатр помещение на Китайской улице, а через некоторое время на паях с Аветиковым он открыл в Новом городе в гостинице «Ориант» еще один кинотеатр, для которого позже пристроили к зданию отдельное помещение<sup>45</sup>. В 1914 году Алексеев объединился с известным предпринимателем, организатором кинематографа Донателло, сосредоточив под своим контролем 11 кинотеатров в разных городах Дальнего Востока.

Антонио Михайлович Донателло — личность легендарная в кинематографическом мире начала XX века. Родился он в Неаполе и восьмилетним мальчиком в 1882 году с родителями приехал в Россию. Еще в юношеском возрасте в Иркутске открыл карусель. Предприимчивость была у Донателло, по-видимому, в крови. Заинтересовавшись кинематографом, Антонио в 1906 году организовал свой первый кинотеатр в Харбине, на Большом проспекте в доме Кравца, назвав его «Малый театр А.М. Донателло». Спустя два года, уже в Верхнеудинске и Чите, молодой предприниматель открывает два новых кинотеатра, а в 1910 году в Иркутске — второй в этом городе. Этот новый кинотеатр на тысячу зрителей под названием «Большой театр

*«Электро-театр»  
Донателло в Верхнеудинске  
(Улан-Удэ).  
Проект. Фрагмент фасада*



А.М. Донателло» располагался на Большой улице напротив «Малого театра» в доме Кринкевича.

Вместе с М.Я. Алексеевым они организовали товарищество и открыли в Харбине несколько кинотеатров, среди которых наибольшей популярностью пользовались «Декаданс» и «Глобус». Донателло А.М. слыл в Харбине и на всем Дальнем Востоке не только деловым организатором кинематографического дела, но и отзывчивым благотворителем. В Иркутске, например, он в течение 10 лет состоял председателем Добровольной команды, председателем нескольких детских приютов, отдавая свои силы и средства делу помощи неимущим. Каждую субботу, кстати, в его кинотеатрах проводились бесплатные показы кино, часто он предоставлял театры для различных благотворительных целей, не взимая за это никакой арендной платы.

Революция и Гражданская война разорили А.М. Донателло. В российских городах все его кинотеатры были муниципализированы. Арестовали и самого владельца, посадив в тюрьму, где он просидел четыре месяца. Освободившись, Донателло уехал в Омск, затем вернулся в Читу, а в 1924 году перебрался в Харбин, где с новой энергией принялся за любимое дело как главный распорядитель «Товарищества А.М. Донателло и М.Я. Алексеев». Через некоторое время, разойдясь со своим компаньоном, А.М. Донателло приступил к строительству самого большого в Харбине кинотеатра «Палас». Несколько лет работа шла прекрасно, новый кинотеатр приносил

*Кинотеатр «Гигант»  
в Новом городе.  
Современный вид*





хорошие доходы, однако вскоре дело пошатнулось. Объединившись снова с М.Я. Алексеевым, Донателло надеялся на то, что дело наладится, но этого не произошло. Они оба продали свои паи и полностью вышли из дела. Как только в Харбине был построен новый кинотеатр «Америкен», Донателло стал работать в нем в качестве управляющего, оставаясь в этой должности почти до последних дней жизни. В 1934 году Антонио Михайлович простудился и, поправившись, уехал сначала в Синьцзинь, а затем — на отдых в Дайрен, где и умер внезапно на 60-м году жизни<sup>46</sup>. Брат Антонио — Бернард Михайлович тоже занимался кинематографом, много лет владел кинотеатром в Чите, а затем в Молягоу, одном из районов Харбина.

С конца 1910-х годов в Харбине неизменной популярностью пользовался театр «Модерн», в котором ставились оперы, оперетты, драматические постановки, а также миниатюры под личным управлением Е.М. Долина. Этот театр, находившийся в центральной



*Кинотеатр «Арс».  
Современный вид  
и фрагмент фасада*





*Кинотеатр «Кинохроника»  
на проспекте Цзиньян*

части Пристани, вмещал более тысячи зрителей и в результате реконструкций постоянно совершенствовался. Например, в 1924 году, после очередной реконструкции театр распахнул двери для зрителей, поразив их богатством и изысканностью. Местная газета отмечала: «В спектре красок переделанный зал неузнаваем. Лепные украшения стен делают его богатым и придают изысканность очертаниям. Зеркала то в малиновом, то в сиреновом, потом вдруг в оранжевом очаровании стали теплее: они множат и без того многочисленную массу танцующих. Причудливые формы, строгие, мерцающие, как опал, огромные овалы ламп с потолка — делают стены еще выше...»<sup>47</sup>.

Строительство театров активизировалось в Харбине в связи с наплывом эмигрантов и китайцев-переселенцев. С каждым годом население города увеличивалось на несколько тысяч человек, поэтому для его культурного времяпровождения требовались специальные учреждения. В 1925 году Тер-Аракелов получил разрешение на постройку здания кинотеатра в Новом городе, напротив улицы Почтовой, а в следующем году началось строительство еще двух кинотеатров. Один из них, «Арс», располагался недалеко от Китайской улицы на Пристани, а другой, «Гигант», — в Новом городе. Кстати, оба этих театра сохранились до настоящего времени и даже внесены в список охраняемых объектов как памятники архитектуры.

Всякий раз, как только приступали к строительству какого-либо значимого для города сооружения, газеты об



этом событии сообщали непременно. Вот и в июне 1926 года в местной печати появилось сообщение: «С сегодняшнего дня товарищество «Кино-сцена» приступает к разбивке фундаментов вновь воздвигаемого в Новом городе театра «Гигант». Театр будет помещаться на площади против театра «Ориант» и дома Ягунова. Фасад театра сделан по плану инженера Ратбиля. Это будет лучший театр в Новом городе как по архитектуре, так и по величине»<sup>48</sup>. В предусмотренные сроки театр был построен, но уже через три года проводилась его реконструкция — необходимо было расширить и переделать сцену, приспособив ее для больших театральных постановок. В октябре 1929 года обновленный «Гигант» гостеприимно открыл двери для зрителей.

В том же 1926 году на Пристани товарищество «Кино-сцена» приступило к возведению еще одного театрального здания, под названием «Арс». Здание располагалось на улице Пекарной, недалеко от Китайской. Раньше на этом месте находился пришедший в ветхость театр «Мозаика». Рассчитанный на одну тысячу зрителей, новый театр в отличие от «Гиганта» предназначался не только для показа кино, но и для театральных постановок разных жанров. Проект театра разработал известный в Харбине инженер-архитектор Г.Г. Дориан. В театральном здании все было оборудовано по последнему слову техники, были выписаны из-за границы необходимые механизмы для подъема декораций. Сцена имела в высоту почти 13 метров. Всего несколько месяцев понадобилось строителям для возведения этого сложного сооружения — уже в октябре строительство театра было закончено<sup>49</sup>.

Как уже отмечалось, большинство театров в городе строили частные предприниматели. В 1929 году Собрание уполномоченных приняло решение о строительстве в Харбине городского театра, место для которого было выбрано недалеко от городского сада в Пристанском районе, на Новогородней улице. На участке, ранее занятом дровяным складом, предполагалось построить здание оригинальной архитектуры, с башней. Партер театра был рассчитан на 750 человек, причем в отличие от других зданий подобного рода городской театр в интерьере имел три яруса. Большое, удобное место отводилось для оркестра. В театре с одинаковым успехом могли выступать артисты балета, оперы и драмы<sup>50</sup>.

В начале 1940-х годов театральная жизнь в Харбине «протекала в стенах хорошо оборудованных и обставленных театральных предприятий»<sup>51</sup>. Среди большого количества культурных заведений выделялись на Пристани «Модерн» и Коммерческое собрание, а в Новом городе — «Гигант-Азия», «Весь мир» и Железнодорожное собрание. Пальму



первенства, конечно же, держал многопрофильный «Модерн», который неоднократно перестраивался, расширялся и модернизировался в соответствии с современными требованиями и передовыми достижениями в области театрального искусства. Большой авторитет среди зрителей имели Коммерческое и Железнодорожное собрания со своей постоянной публикой и драматическими коллективами. Названные театры обслуживали по преимуществу русскую публику.

\* \* \*

Памятники архитектуры Харбина — это его каменная летопись. В совокупности с современными строениями они представляют богатую стилистическую палитру архитектуры города. Контрастируя со стерильностью современных построек, подчас откровенно американизированных, здания начала XX века заметно выигрывают своей сомасштабностью с человеком, богатством форм и декора. Созданные в начале прошлого столетия, они несут современным жителям города и его гостям массу информации, одновременно доставляя им эстетическое наслаждение своими формами и архитектурным совершенством.



# Заключение

В последние несколько лет в России, в разных ее городах, проводятся конференции, посвященные проблеме русской эмиграции в Китае. В них принимают участие не только российские ученые, но и специалисты из-за рубежа, а также бывшие эмигранты. Появляются и книги по этой проблеме. О месте России в Маньчжурии высказываются самые разные, подчас противоположные точки зрения. Нет смысла затевать сегодня полемику на обозначенную тему. Мне лично импонирует высказанное на одной из конференций японской журналисткой, родившейся в Харбине, соображение, что «Россия, сохранившаяся в Харбине, — это тема старинных зданий и рассказ о людях, имевших к ним отношение»<sup>1</sup>. Именно архитектуре и людям, имевшим к ней самое непосредственное отношение, посвящено это исследование, представленное на суд читателей.

Современный Харбин живет новой жизнью. За сто лет, прошедших с того времени, когда его возводили русские инженеры на российские деньги, в городе сменилось несколько поколений, а русских людей там остались буквально единицы. Вместе с тем в Харбине сохранилось еще немало свидетельств, которые напоминают о том, каким был прежний город. Это памятники архитектуры — каменная летопись Харбина первых десятилетий XX столетия. Сегодня в многомиллионном городе можно увидеть тысячи приезжих из разных стран, среди которых встречаются и те, кто здесь родился, рос и учился. Это бывшие эмигранты, потомки первостроителей. Они приезжают сюда, чтобы вновь посетить родные и памятные места своей молодости, потому что он исчезает — тот самый Харбин, который назывался и был по сути своей русским, но, как оказалось, временно русским городом.



Построенный невероятно быстрыми темпами, Харбин стал пристанищем для многих тысяч россиян, покинувших свою родину под натиском революции и Гражданской войны. Этот город превратился в своеобразную планету, Ноев ковчег, собравший под свой парус обездоленных и изгнанных. Ставший вторым отечеством для российских эмигрантов, Харбин во многом благодаря им, в числе которых было немало специалистов самых разных профессий, получил «второе дыхание» для дальнейшего развития. В журнале «Рубеж» за 1938 год Ю. Клеменс писал: «Не будь эмиграции, Харбин не достиг бы теперешнего роста, не имел бы того типично русского колера, который и до сих пор составляет его главнейшую особенность»<sup>2</sup>.

Архитектура Харбина явилась воплощением творческих идей и лучших достижений русской и западноевропейской архитектурно-строительной практики. Поиски новой, современной архитектуры осуществлялись на базе художественных принципов модерна, который как ведущий стиль начала XX столетия нашел свое отражение в самых представительных постройках Харбина тех лет. В то же время архитектура Харбина первых десятилетий его развития наглядно демонстрирует тот стилистический плюрализм, который был характерен для русской и западноевропейской архитектуры. Примечательно, что здесь, на востоке Азиатского региона, начало века ознаменовалось строительством новых крупных городов, в архитектуре которых проявились не только русские, но и общеевропейские стилистические новации. Получившие образование в России и в европейских странах архитекторы и инженеры на огромном строительном полигоне, каким стала Китайско-Восточная железная дорога, стремились внедрить все самое лучшее, передовое. Харбин явился ярким и убедительным подтверждением того, что новые идеи в архитектуре могут полнее всего воплотиться там, «где шире размах строительства, где вложены крупные средства»<sup>3</sup>.

В планировку Харбина архитекторы вновь, как и много раз в европейских городах, пытались включить утопические идеи идеального города. Спланированная на его принципах и начатая строительством южная часть Харбина под натиском «прозы жизни», не получила, однако, дальнейшего развития и в конце концов воплотилась в обычную прямоугольную схему. Практика строительства имела здесь такие мощные темпы, что теоретические осмысления и сомнительные новации не могли поспевать за ней.

Русский Харбин — это прежде всего районы Пристань и Новый город с их старой застройкой, это те редкие храмы,



которые еще сохранились и, слава Богу, поддерживаются в приличном состоянии. Именно они придают современному городу тот колорит, который называли русским, и который с каждым годом все больше и больше тускнеет. Современная застройка с ее гигантскими масштабами и десятками этажей не приносит человеку того сомасштабного ощущения среды, которое приносила архитектура Харбина первых десятилетий XX века. Урбанизированный Харбин все сильнее и сильнее поглощает прежнюю застройку, часто не оставляя даже ее следов.

Почти всю вторую половину XX века Харбин для нас был не только закрытой темой, но и своеобразной terra incognita. Став порождением конкретных, самых разнообразных факторов, этот город как очаг русской культуры прекрасно адаптировался к условиям культуры азиатской страны. Более того, десятки разных народов, проживая бок о бок друг с другом, не испытывали особого дискомфорта, вызванного многообразием культур и традиций.

Открывая заново для себя этот «материк», мы видим лишь остатки его. Гипотетическое возрождение этой Атлантиды сегодня происходит в исследованиях, воспоминаниях и описаниях. Однако трудно не согласиться с вождем мирового пролетариата, который говорил, что «каковы бы ни были разрушения культуры — ее вычеркнуть из исторической жизни нельзя, ее будет трудно возобновить, но никогда никакое разрушение не доведет до того, чтобы эта культура исчезла совершенно. В той или иной своей части, в тех или иных материальных остатках эта культура неустранима, трудности лишь будут в ее возобновлении»<sup>4</sup>.

# Resume

A book «Harbin — a Russian Atlantis» by N.P. Kradin, a professor is devoted to the unknown and inresearched historic facts of Harbin, a city constructed in China by Russian engineers. Further more that city had become the center of the Russian culture outside of Russia for several decades.

The author on the base of archive materials observes the history of the city, life stories of people, those who were the first Harbin constructors. The Russian Orthodox churches, biographies of engineers, architects and artists are presented to the readers. The brief essays formed a shape of a gay mosaic consisting from events and life stories and as a result they depict the planet which does not exist at present.

The first chapter named «CERR — a railroad to the Pacific Ocean» presents briefly a history of the construction of that unique in its essence a railroad, built by Russian constructors in unusually short terms. The railroad served as a base to found a number of settlements, to develop economical life, the active population of Manchuria and its natural resources assimilation. In addition this chapter also gives the information about the significance of the constructed railroad for China and Russia, as well as it expresses the apprehension of the Priamyrskaya oblast governors regarding the circumstances under which the CERR construction would impede the Russian Far East development.

The second chapter of the book titled «Districts and Settlements of Harbin» is devoted to the planning structure of Harbin and its districts formation. It analyses peculiarities and conditions under which that city planning structure as a center of a new main line had been formed. On the base of archive data and published materials was emphasized, the importance for the city development private house building, the activities of public city local government in Harbin construction and its improvement. The examples of the interesting architectural decisions of the main streets in New city and the wharf are presented.



The third chapter named «The Great period of Harbin» observes the analyses of Harbin general plan and the problems of the city reconstruction in 1930ies. The author stressed his attention on absolutely uninvestigated aspects of the city development using new archives materials. First of all there was made the attempt to introduce a scheme of an ideal city-garden into a fully formed planning substance of the city. The author shows «trails» of that idealized scheme on example of Harbin schemes, and its parts of the plans for various years. Moreover this chapter also deals with activities of the biggest construction companies in Harbin. The «Volga» company under I. L. Rapoport, the owner supervision had taken the leading place among others. A lasting «Volga» activities in Harbin was marked by high quality of construction, by erection of big buildings as well as by introduction of new technologies.

The forth chapter under the title «The Harbin Orthodox Coloring» is of great reader's interest; the author describes the history and peculiarities of the most interesting orthodox temples in Harbin. They were erected from wood and stone at the beginning of the city foundation up to 1940ies. There had been built 22 Russian Orthodox churches in Harbin. The only 5 of them are preserved at present times. A church had become the center of ecclesiastical attraction for Russian population in Harbin. The St. Nikolay wooden church served as a symbol of Harbin for many decades; it existed for 60 years. Considering churches style peculiarities, the author picked out Byzantine and Russian styles. The vivid examples of them are Alexeevskaya, Blagoveshchenskaya, Sofiyskaya, St. Protection and Iverskaya churches. In the process of church design, the architects took sometimes some temple which was built in Russia as an example. The Orthodox churches build by Russian engineers in Harbin present not only the cultural and aesthetic interest. They have also a great scientific meaning, because they were built in the period when a church in Russia had been prohibited.

The author describes to reader the history of such Harbin churches as St. Nikolay Temple built by A.K. Levteev, a Russia architect in 1899. Being the architectural creative work of a high aesthetic level, constructed in the Russian architectural manner, the Nikolaevsky temple met the requirements of Russian immigrants, occurred in Harbin.

The Iverskaya Church built in Offiterskaya street was considered to be the one of the most beautiful in Harbin. All its interior walls were decorated by beautiful paintings and icons whereas exterior by patterns and decorative figured



break laying. This church is preserved, whereas it has big loss and needs reconstruction.

The St. Sofia Church in the modern Harbin is the first of its sightseeing. The City Museum of Architecture is in that church now. The author follows the church construction history, tells about its peculiarities and prototypes. The Sofiyskaya Church built in Russian traditions in 1932 reminded Russia to immigrants.

The Blagoveshchenskaya Church was the most vivid and the characteristic example of Byzantine style, it was built by a design of B.M. Tustanovsky, a Russian architect in 1941. The author embodied the constructive innovations in vault building. The Harbin best artists made walls paintings in that church. The immigrants saw in that church not only a symbol of belief but also a symbol of Russia revival. The other orthodox churches were also of great interest, about which the forth chapter narrates. In particular these are the Nikolay Mirracle-Worker in Chastny Back-Water, with a wonderful iconostasis performed by N.S. Zadorozhny, the painter, the St. Protection Church in the Harbin old cemetery, and the St. Alexeevskaya Church in Madyago.

The significant part of the book is devoted to the Russian artist creative work and their life stories, those people who found themselves in Chinese immigration. The author was successful to open some dozen of their names while investigation of archives. The fifth chapter named «Artists» tells about many of them; among these names the author pays distinguishes first of all to the Academy of Arts graduates in St. Peterburg, their names are D.I. Glushchenko, P.F. Fedorovsky, N.A. Vjunov, A.A. Alexandrov, A.A. Bernardatsi, K.H. Denisov; the representatives of Moscow Painting school such as V.M. Anastasjev, V.Ye. Panov, A.Ye. Stepanov and others. The story of the Zadorozhnys' brothers, the artists, born in Zabajkalje and occurred in Manchzhuria in 1920ies, presents a great interest. A lot of artists were busy in Harbin not only by purely creative activities but also by pedagogical ones, they taught children at schools, gymnasiums and various studios. The Harbin artist achievements in the sphere of iconpainting are emphasized also. The created works of artists were dissipated all over the world, but some of them were returned back to Russia. The author made the attempt to show the orbit of their activities and creative predilections on the examples of some artists' biographies.

The sixth chapter under the title of «Architects of Harbin» is devoted to CERR builders. The activities of the Russian architects are observed in several aspects by the author. These activities include their work at responsible,



administrative positions, as well as their creative, pedagogical activities. The Russian architects, engineers arrived with the immigration wave in Harbin, continued their practice in the new conditions for them. Together with immigrants, the engineers, who built CERR continued to live and work there, they put the great efforts in foundation of Harbin. The author writes about them with special attraction. First of all these are such names as V.A. Planson, I.I. Oblomievsky, A.K. Levteev, I.S. Baginov and others. A lot of them worked in Khabarovsk, Vladivostok, Blagoveshchensk, Chita and other Russian cities before the revolution. All of them, left the traces in the form of architectural creative works in those cities and later in Harbin. A lot of wonderful buildings were constructed by Yu. P. Zhdanov, the engineer, who was living in Harbin for 40 years. Many of his buildings were preserved up to present times.

This chapter in addition tells about the life stories of V.A. Barri, A.A. Shchelkov, A.A. Lushnikov, P.I. Lappo-Starzhnetsky, the Russian prominent engineers, who were constructing bridges, flyers, created the other complicated constructions. B.M. Tustanovsky, the architect, who worked in Chita, Khabarovsk, Vladivostok, Nikolaevsk on the Amur River and Blagoveshchensk before the revolution, built several terminals at CERR, a municipality building, a grand Blagoveshchenskaya church in Harbin, and a lot of dwellings for private owners. A lot of strength and energy were contributed by Russian engineers into the development of architectural education in Harbin. P.F. Fyodorovsky, P.S. Sviridov, A.A. Shchelkov, B.A. Barry, M.M. Oskolkov and others were working fruitfully in pedagogical sphere for many years. The many-sided activities of M.M. Oskolkov, the engineer, present the special interest, he was playing in a theatre, was a producer, built temples and other dwellings, taught in educational institutions. The pages of the book picture the Russian engineers and architects who were forgotten undeservedly in Russia, those personalities who did a lot to development of architecture in the Russian Eastern outlying districts and Manchzhuria. First of all these are V.A. Russishin, Yu. P. Zhdanov, A.K. Levteev, S.A. Vensan, P.S. Sviridov, P.F. Fyodorovsky, M.M. Oskolkov.

The last seventh chapter narrates on Harbin monuments, built at the beginning of XX century, which still attract a great number of visitors including local residents. These buildings are witnesses of Harbin history, its stone chronicles. First of all this is «Modern», a complex which includes a wonderful theatre, a hotel with restaurants and a net of shops. In «Modern» hotel stayed F.I. Shalyapin,



A.N. Vertinsky, some other VIP. This complex built by I.A. Kaspe, has become a special visiting card of Harbin.

The example of cultural institution gives the building of Railroad Assembly constructed by the H.H. Denisov's architectural design; it presents interest from the architectural point of view. Club accommodations and a hall were always at visitors' service, there local and visiting celebrities gave performances there, whereas, the hall was considered to be the most specious and modern. The Garrison Assembly built at the Voksalny avenue performed the same functions for some period of time. Later it was reconstructed and adapted to a comfortable hotel. More over it performs the same functions up to the present. The «New Harbin» hotel, built in 1937 and which is functioning now, the author presents as a vivid example.

A lot of pages in the book are devoted to a trade buildings in Harbin erected by Russian engineers. The Matsuura's shop in (pseudo-baroque style), Churin, Kunst, Albers and other entrepreneur trade houses attract special attention.

In addition together with trade buildings the author analyses the preserved buildings of theatre, cult, some buildings of other confessions including a synagogue, a Poland Roman Catholic church, a mosque.

The special attention in the book is given to such buildings as the Railway Terminal (was not preserved) the Railroad Department, the Male and the Female Commercial High Schools. The architecture of preserved detached houses as the example of private housebuilding is widely shown on archives and natural materials. Compositive, planning, stylistic peculiarities of these types of dwellings are analyzed.

Presented to readers' judgement the book by N.P. Kradin, is the first investigation of Harbin architectural aspect development.

A lot of names of Russian engineers, artists, architects, thanks to whose contributions this unique city was created are promulgated in this book for the first time.

The archive materials about life stories of those personalities, as well as information about many buildings, which present historical and cultural value are introduced into scientific turnover.



# Условные сокращения

Всесоюзный научно-исследовательский институт строительства	<b>ВНИИС</b>
Государственный архив Хабаровского края	<b>ГАХК</b>
Государственный архив Читинской области	<b>ГАЧО</b>
Дальневосточное отделение Российской академии наук	<b>ДВОРАН</b>
Научно-исследовательский институт теории архитектуры и градостроительства	<b>НИИТАГ</b>
Российский государственный исторический архив	<b>РГИА</b>
Российский государственный исторический архив Дальнего Востока	<b>РГИАДВ</b>
Санкт-Петербург	<b>СПб</b>

# Примечания

---

## Вступление

- <sup>1</sup> Гинс Г.К. Перспективы города Харбина // Юбилейный сборник Харбинского общества земледельцев и домовладельцев. — Харбин. 1937. С. 42.
- <sup>2</sup> Там же. С. 43.

---

## Глава 1

- <sup>1</sup> Международные отношения на Дальнем Востоке. М., 1973. Кн. I. С. 198—200.
- <sup>2</sup> Вестник Маньчжурии. 1925. № 5—7. С. 115.
- <sup>3</sup> Анучин В.А. Очерки о Маньчжурии // География в школе. 1946. № 1. С. 29.
- <sup>4</sup> Русский православный календарь на 1936 г. Харбин, 1936. С. 47.
- <sup>5</sup> Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923 гг. Т. 1. Сост. Е.Х. Нилус. Харбин, 1923. С. 1.
- <sup>6</sup> РГИА, ф. 560, оп. 28, д. 18, л. 48.
- <sup>7</sup> РГИАДВ, ф. 702, оп. 5, д. 696, л. 2.
- <sup>8</sup> Там же. Л. 3.
- <sup>9</sup> Маньчжурия. Экономическо-географическое описание. Ч. 1. Харбин, 1934. С. 108.
- <sup>10</sup> Семенов В. Благоустройство городов. М., 1912. С. 173.
- <sup>11</sup> Анучин В.А. Очерки о Маньчжурии // География в школе. М., 1947. № 1. С. 29.

---

## Глава 2

- <sup>1</sup> Родевич Вс. Очерки реки Сунгари. СПб., 1908. С. 56.
- <sup>2</sup> Ли Мэн. Харбин — продукт колониализма // Проблемы Дальнего Востока. 1999. № 1. С. 102
- <sup>4</sup> Там же. Л. 88.
- <sup>5</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 39, лл. 90, 91.
- <sup>6</sup> Там же. Л. 85.
- <sup>7</sup> Там же. Лл. 91, 92.
- <sup>8</sup> Там же. Л. 92.
- <sup>9</sup> Там же. Л. 93.
- <sup>10</sup> Там же. Лл. 94, 95.



- <sup>11</sup> Там же. Л. 96.  
<sup>12</sup> Там же. Лл. 96—98.  
<sup>13</sup> Там же. Л. 99.  
<sup>14</sup> Там же.  
<sup>15</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 31, 1904 г.  
<sup>16</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 40, л. 25.  
<sup>17</sup> Там же. Лл. 31, 41.  
<sup>18</sup> Г. Харбин и его пригороды по однодневной переписи 24-го февраля 1913 г. Т. 1. Вып. 1. Табл. № 1—9. Харбин, 1913. Табл. 1.  
<sup>19</sup> Юбилейный сборник Харбинского общества землевладельцев и домовладельцев. 1912—1937. Харбин, 1937. С. 56.  
<sup>20</sup> Там же. С. 59.  
<sup>21</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 40, лл. 56, 71.  
<sup>22</sup> Там же. Л. 152.  
<sup>23</sup> Заря. 1929. 8 февраля.  
<sup>24</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 40, лл. 145, 147.  
<sup>25</sup> Там же. Лл. 147, 150—152.  
<sup>26</sup> Заря. 1929. 16 мая.  
<sup>27</sup> РГИА, ф. 323, оп. 11, д. 458, л. 165.  
<sup>28</sup> Заря. 1923. 20 июня.  
<sup>29</sup> Заря. 1923. 18 апреля.  
<sup>30</sup> Юбилейный сборник... С. 56.  
<sup>31</sup> Арсеньев А. Старый Харбин — колыбель нашего города // Заря. 1938. 4 декабря.  
<sup>32</sup> Там же.  
<sup>33</sup> Холодов А. Преобразовавшийся лик Харбина // Рубеж. 1938, № 14. С. 14, 15.  
<sup>34</sup> Заря. 1922. 1 февраля.  
<sup>35</sup> Заря. 1925. 10 ноября.  
<sup>36</sup> Заря. 1929. 2 апреля; 1930. 6 мая.  
<sup>37</sup> Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923. Т. 1. Сост. Е.Х. Нилус. Харбин, 1923. С. 139, 143.  
<sup>38</sup> Там же. С. 144.  
<sup>39</sup> Великая Маньчжурская империя. К 10-летию юбилею. Харбин, 1942. С. 267.  
<sup>40</sup> Там же. С. 267.  
<sup>41</sup> Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. С. 151  
<sup>42</sup> Там же.  
<sup>43</sup> Рубеж. 1931. № 34. С. 14.

<sup>1</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 29, л. 6.

<sup>2</sup> Заря. 1932. 19 апреля.

<sup>3</sup> Заря. 1933. 22 апреля.



- <sup>4</sup> Заря. 1933. 22 мая.
- <sup>5</sup> Заря. 1933. 17 июня.
- <sup>6</sup> Заря. 1934. 8 ноября.
- <sup>7</sup> Там же.
- <sup>8</sup> Заря. 1935. 12 марта.
- <sup>9</sup> Заря. 1937. 2 июля.
- <sup>10</sup> Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. С. 145.
- <sup>11</sup> Линч К. Совершенная форма в градостроительстве. М.: Стройиздат, 1986. С. 246.
- <sup>12</sup> Заря. 1942. 1 марта.
- <sup>13</sup> Холодов А. Преобразовавшийся лик Харбина // Рубеж. 1938. № 14. С. 15.
- <sup>14</sup> Заря. 1930. № 102. С. 23.
- <sup>15</sup> Там же.
- <sup>16</sup> Заря. 1927. 7 декабря.
- <sup>17</sup> Заря. 1943. 31 июля.

---

## Глава 4

- <sup>1</sup> Железнодорожная жизнь на Дальнем Востоке. Харбин. 1915. № 37. С. 10.
- <sup>2</sup> Заря. 1943. 6 сентября.
- <sup>3</sup> Заря. 1941. 8 октября.
- <sup>4</sup> Рубеж. 1935. № 19. С. 50.
- <sup>5</sup> Приамурские ведомости. 1901. № 402.
- <sup>6</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М. 1991. С. 92.
- <sup>7</sup> Чанг Хуай Шенг. Архитектура города Харбина. 1990. С. 42.
- <sup>8</sup> Там же. С. 43, 49, 50.
- <sup>9</sup> Рубеж. 1937. № 46. С. 15.
- <sup>10</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М. 1991. С. 205.
- <sup>11</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5105.
- <sup>12</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5167.
- <sup>13</sup> Голос эмигрантов. 1939. 1 января.
- <sup>14</sup> Комарова М. История Благовещенской церкви в Харбине. Харбин. 1941. С. 17.
- <sup>15</sup> РГИА, ф. 799, оп. 26, д. 61, л. 4.
- <sup>16</sup> Комарова М. Указ. соч. С. 30.
- <sup>17</sup> Комарова М. Указ. соч. С. 48.
- <sup>18</sup> Заря. 1931. 8 июня.
- <sup>19</sup> Комарова М. Указ. соч. С. 55.
- <sup>20</sup> Заря. 1934. 22 августа.
- <sup>21</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 11114.
- <sup>22</sup> Заря. 1936. 8 октября.
- <sup>23</sup> Заря. 1937. 9 августа; Рубеж. 1937. № 43.
- <sup>24</sup> Комарова М. Указ. соч. С. 184.



- <sup>25</sup> *Кириченко Е.И.* Содержательные основы градостроительной концепции XIX столетия. Российские столицы в общеевропейском контексте // Столичный город. М. 1998. С. 228.
- <sup>26</sup> Заря. 1930. 13, 20 октября.
- <sup>27</sup> Заря. 1935. 1 сентября.
- <sup>28</sup> Заря. 1936. 24 мая.
- <sup>29</sup> Заря. 1928. 8 октября.
- <sup>30</sup> Заря. 1931. 15 июня.
- <sup>31</sup> Рубеж. 1931. № 38. С. 16.
- <sup>32</sup> Заря. 1930. 29 мая.

## Глава 5

- <sup>1</sup> *Кондаков С.Н.* Юбилейный справочник Императорской Академии художеств. Ч. 2. Биографическая (1764—1914). СПб., 1915. С. 49.
- <sup>2</sup> РГИА, ф. 789, оп. 12, 1893 г., д. 20-и, л. 34.
- <sup>3</sup> РГИА, ф. 789, оп. 12, 1896 г., д. 27-и, л. 12.
- <sup>4</sup> *Кондаков С.Н.* Указ соч. С. 44.
- <sup>5</sup> ГАЧО, ф. 302, оп. 1, д. 117, лл. 7—27.
- <sup>6</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 48902.
- <sup>7</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 26726.
- <sup>8</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 1330, л. 2.
- <sup>9</sup> Там же. Л. 3.
- <sup>10</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 847.
- <sup>11</sup> Там же. Л. 16.
- <sup>12</sup> Там же. Л. 17.
- <sup>13</sup> *Кондаков С.Н.* Указ. соч. С. 122.
- <sup>14</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 847, л. 18.
- <sup>15</sup> Заря. 1921. 13 ноября.
- <sup>16</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 15226.
- <sup>17</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 29619.
- <sup>18</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 25892.
- <sup>19</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 30854.
- <sup>20</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 63079.
- <sup>21</sup> Заря. 1941. 4 января.
- <sup>22</sup> *Таскина Е.П.* Неизвестный Харбин. М., 1994. С. 114, 115.
- <sup>23</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 11195, лл. 3, 4.
- <sup>24</sup> Там же. Л. 6.
- <sup>25</sup> *Жиганов В.Д.* Русские в Шанхае. Шанхай, 1936. С. 278
- <sup>26</sup> Заря. 1943. 21 мая.
- <sup>27</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 16427, л. 28.
- <sup>28</sup> Рубеж. 1931. № 38. С. 16.
- <sup>29</sup> Там же. С. 17.
- <sup>30</sup> Заря. 1931. 15 июня.
- <sup>31</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5496, л. 8.
- <sup>32</sup> Там же. Л. 9.



- <sup>33</sup> Жиганов В.Д. Русские в Шанхае. 1936. с. 146.
- <sup>34</sup> Заря. 1940. 11 июля.
- <sup>35</sup> Хисамутдинов А.А. Российская эмиграция в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Южной Америке. Биобиблиографический словарь. Владивосток: Издательство ДВУ, 2000. С. 126.
- <sup>36</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 11195, л. 7.
- <sup>37</sup> Жернаков В.Н. Харбин в картинах художника М.М. Лобанова // Русский Харбин. М., 1998. С. 216.
- <sup>38</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 21676.
- <sup>39</sup> Там же.
- <sup>40</sup> Выражаю признательность за предоставление репродукций с работ А.Н. Клементьева сотрудникам Омского музея изобразительных искусств им. В.А. Врубеля Виктору Петровичу Касьянову и Ирине Григорьевне Деветьяровой.
- <sup>41</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 39211.
- <sup>42</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5312.
- <sup>43</sup> Там же. Л. 45.

## Глава 6

- <sup>1</sup> Российские ученые и инженеры в эмиграции / Под ред. В.П. Борисова. М.: ПО «Перспектива», 1993. С. 3.
- <sup>2</sup> Цит. по книге: Назаров М. Миссия русской эмиграции. Т. 1. Ставрополь, 1992. С. 5.
- <sup>3</sup> Заря. 1920. 29 ноября.
- <sup>4</sup> Заря. 1929. 7 марта.
- <sup>5</sup> Заря. 1932. 24 февраля; 22 марта.
- <sup>6</sup> Жиганов В. Русские в Шанхае. Шанхай, 1936. С. 56.
- <sup>7</sup> Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923 гг. Т. 1 / Сост. Е.Х. Нилус. Харбин, 1923. С. 161.
- <sup>8</sup> Там же. С. 168.
- <sup>9</sup> Там же. С. 162.
- <sup>10</sup> РГИА, ф. 323, оп. 1, д. 590, л. 21.
- <sup>11</sup> РГИА, ф. 1424, оп. 2, д. 283.
- <sup>12</sup> Заря. 1923. 4 августа.
- <sup>13</sup> Исторический обзор... С. 139.
- <sup>14</sup> Там же. С. 140.
- <sup>15</sup> Приамурские ведомости. 1914. № 2084.
- <sup>16</sup> Воля (Владивосток). 1921. 28 июня.
- <sup>17</sup> РГИАДВ, ф. 28, оп. 1, д. 178, лл. 318, 491.
- <sup>18</sup> Там же. Л. 493.
- <sup>19</sup> Там же. Л. 522.
- <sup>20</sup> РГИА, ф. 892, оп. 3, д. 437, л. 1; ф. 373, оп. 1, д. 541, лл. 60, 74, 130.
- <sup>21</sup> РГИА, ф. 323, оп. 9, д. 822, лл. 1—4.
- <sup>22</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5577, лл. 4, 5.



- <sup>23</sup> Заря. 1937. 27 июля.
- <sup>24</sup> РГИА, ф. 1293, оп. 124, д. 66, л. 32.
- <sup>25</sup> РГИА, ф. 835, оп. 1, д. 26.
- <sup>26</sup> РГИА, ф. 1284, оп. 47, д. 89, л. 9.
- <sup>27</sup> Там же. Л. 1.
- <sup>28</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 17855.
- <sup>29</sup> Заря. 1938. 24 декабря.
- <sup>30</sup> РГИА, ф. 323, оп. 9, д. 1695, л. 242.
- <sup>31</sup> Заря. 1940. 20 декабря.
- <sup>32</sup> Заря. 1940. 22 декабря.
- <sup>33</sup> РГИАДВ, ф. 702, оп. 1, д. 613, л. 3.
- <sup>34</sup> Памятники истории и культуры Приморского края. Материалы к Своду. Владивосток, 1991.
- <sup>35</sup> Заря. 1929. 23 октября; 30 ноября.
- <sup>36</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 1965, лл. 6, 7.
- <sup>37</sup> Там же. Л. 6.
- <sup>38</sup> Там же. Л. 7.
- <sup>39</sup> Заря. 1926. 10 июля; 29 ноября.
- <sup>40</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 1965, л. 5.
- <sup>41</sup> ГАЧО, ф. 1(О), оп. 1, д. 6516, лл. 1, 17, 37; РГИА, ф. 1284, оп. 47, 1912 г., д. 288, лл. 11–21.
- <sup>42</sup> Владивостокские епархиальные ведомости. 1912. № 5.
- <sup>43</sup> РГИА, ф. 1293, оп. 134, д. 135, лл. 64, 79.
- <sup>44</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 27222, лл. 3–7.
- <sup>45</sup> Там же. Л. 7.
- <sup>46</sup> Там же. Л. 26.
- <sup>47</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 1, д. 4, л. 265.
- <sup>48</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 1, д. 133, л. 101.
- <sup>49</sup> Там же. Оп. 1, д. 3047, лл. 3, 4.
- <sup>50</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 55374, л. 18.
- <sup>51</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 3047, лл. 3, 4.
- <sup>52</sup> РГИА, ф. 11, 1885 г., д. 117, лл. 1–29.
- <sup>53</sup> РГИА, ф. 1293, оп. 127, 1894 г., д. 74, л. 17.
- <sup>54</sup> Залесов В.Г. Деятельность архитекторов Томской губернии во второй половине XIX—начале XX вв. // Дисс. на соиск. уч. степ. канд. архитектуры. М.: НИИТАГ, 1990; Залесов В.Г. Архитектор П.Ф. Федоровский — представитель неоклассицизма в Сибири / Ред. журн. «Изв. вузов. Стр-во и арх-ра». Новосибирск, 1988. С. 11. Деп. во ВНИИС Госстроя СССР. № 8964. Вып. 2. 1989.
- <sup>55</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 255.
- <sup>56</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 3047, л. 1.
- <sup>57</sup> РГИА, ф. 789, оп. 11, 1885 г., д. 117, л. 39.
- <sup>58</sup> Заря. 1938. 30 марта.
- <sup>59</sup> Рубеж. 1939. № 45. С. 17, 18; ф. 830, оп. 3, д. 53343: оп. 1, д. 10.
- <sup>60</sup> Заря. 1940. 22 ноября.



- <sup>61</sup> Россияне в Азии. № 2. Осень 1995. Центр по изучению России и Восточной Европы. Торонтийский университет. С. 61–63.
- <sup>62</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 3889.
- <sup>63</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 56229, л. 10.
- <sup>64</sup> Заря. 1929. 30 октября.
- <sup>65</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 33355, л. 18.
- <sup>66</sup> Там же. Л. 2.
- <sup>67</sup> Там же. Лл. 9, 10.
- <sup>68</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5167.
- <sup>69</sup> Приамурские ведомости. 1914. № 2381.
- <sup>70</sup> ГАХК, ф. 643, оп. 4, д. 45.
- <sup>71</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 17548.
- <sup>72</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5167, лл. 30–32.
- <sup>73</sup> Заря. 1943, 22 мая.
- <sup>74</sup> Заря. 1931. 29 июня.
- <sup>75</sup> Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров. 1842–1893. СПб., 1893. С. 284.
- <sup>76</sup> Заря. 1934. 19 июля.
- <sup>77</sup> РГИА, ф. 1293, оп. 132, д. 60, л. 2.
- <sup>78</sup> Заря. 1934. 19 июля.
- <sup>79</sup> Заря. 1929. 2 марта.
- <sup>80</sup> Как сушить дома. Советы инженера Рассушина // Заря. 1932. 28 августа.
- <sup>81</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5811, л. 5.
- <sup>82</sup> Заря. 1940. 9 июля.
- <sup>83</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 5811.

---

## Глава 7

- <sup>1</sup> Заря. 1932. 1 января.
- <sup>2</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 31, 1905 г.
- <sup>3</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 29, л. 6.
- <sup>4</sup> РГИА, ф. 789, оп. 12, д. И-32, л. 73.
- <sup>5</sup> Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1991. С. 259.
- <sup>6</sup> Заря. 1920. 23 декабря.
- <sup>7</sup> Заря. 1936. 26 апреля.
- <sup>8</sup> Заря. 1937. 1 февраля.
- <sup>9</sup> Заря. 1937. 30 июня.
- <sup>10</sup> Заря. 1937. 10 июля.
- <sup>11</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 33, 1911 г.
- <sup>12</sup> Великий Харбин. Коммерческий указатель Великого Харбина. Харбин, 1933. С. 49.
- <sup>13</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 29, л. 69.
- <sup>14</sup> Рубеж. 1941. № 40. С. 13.
- <sup>15</sup> Там же.





- <sup>16</sup> ГАХК, ф.831, оп.2, д. 29, лл.66, 67.
- <sup>17</sup> Там же. Лл. 41–43.
- <sup>18</sup> Там же. Лл. 44, 45.
- <sup>19</sup> Мелихов Г.В. Указ. соч. С. 212.
- <sup>20</sup> Там же. С. 212, 213.
- <sup>21</sup> Рубеж. 1935. № 35. С. 105.
- <sup>22</sup> Мелихов Г.В. Указ соч. С. 149, 150.
- <sup>23</sup> Нащокина М.В. Сто архитекторов московского модерна. Творческие портреты. М.: Издательство «Жираф», 2000. С. 11.
- <sup>24</sup> РГИА, ф. 323, оп. 11, д. 16. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903.
- <sup>25</sup> Сведения о В.Ф. Винклере автору сообщил В.П. Касьянов, сотрудник Омского музея изобразительных искусств имени М.А. Врубеля, за что приношу ему признательность.
- <sup>26</sup> Русское домовладение Великого Харбина // Русский православный календарь на 1936 год. Харбин, 1936. С. 62, 63.
- <sup>27</sup> Заря. 1930. 18 июля.
- <sup>28</sup> Заря. 1930. 22 июля.
- <sup>29</sup> Мелихов Г.В. Указ соч. С. 145.
- <sup>30</sup> РГИА, ф. 323, оп. 11, д. 16, с. 209.
- <sup>31</sup> Там же. С. 205.
- <sup>32</sup> Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги... С. 144, 145.
- <sup>33</sup> Харбинский Ст. Что такое Китайская Восточная ж. д. и куда идут ея миллионы. СПб., 1908. С. 76.
- <sup>34</sup> Заря. 1936. 11 августа.
- <sup>35</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 31840, лл. 1, 8, 11.
- <sup>36</sup> ГАХК, ф. 830, оп. 3, д. 3368, лл. 1–4, 56.
- <sup>37</sup> Там же. Л. 68.
- <sup>38</sup> Там же. Л. 14.
- <sup>39</sup> Выставка Приамурского края 1913 г. Хабаровск, 1913. № 12. С. 2.
- <sup>40</sup> Заря. 1933. 9 апреля.
- <sup>41</sup> Заря. 1940. 4 февраля.
- <sup>42</sup> Там же.
- <sup>43</sup> Фиалковский П. Торговый дом И.Я. Чурина в Харбине // Проблемы Дальнего Востока. М., 1996. № 3. С. 123–125.
- <sup>44</sup> Заря. 1931. 3 мая.
- <sup>45</sup> ГАХК, ф. 831, оп. 2, д. 31, 1908 г.
- <sup>46</sup> Заря. 1934. 3 июля.
- <sup>47</sup> Заря. 1924. 17 ноября.
- <sup>48</sup> Заря. 1926. 23 июня.



<sup>49</sup> Там же.

<sup>50</sup> Заря. 1929. 25 марта.

<sup>51</sup> Великая Маньчжурская империя. К 10-летию юбилею. Харбин, 1942. С. 363.

---

## Заключение

<sup>1</sup> *Сугияма К.* Россия, сохранившаяся в Харбине // Россия в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество на рубеже веков. Материалы первой международной научно-практической конференции. Кн. 2. Владивосток, 1999. С. 245.

<sup>2</sup> *Клеменс Ю.* Харбин — русский оазис за рубежом родной страны // Рубеж. 1938. № 1. С. 18, 19.

<sup>3</sup> *Крастиньш Я.А.* Стиль модерн в архитектуре Риги. М., 1988. С. 35.

<sup>4</sup> *Ленин В.И.* Полное собрание сочинений. Т. 36. С. 46.

# Литература

- 100-летие города Харбина и КВЖД / Материалы конференции. Новосибирск, 1998.
- Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897—1903. М., 1903.
- Альбом сооружений Китайской Восточной железной дороги. М., 1904.
- Анушин В.А.* Очерки Маньчжурии. Города (Мукден, Дальний, Чанчунь, Харбин) // География в школе. 1947. № 1.
- Бобин О.Б.* Прощание с русским Харбином. М., 1994.
- Васильев М.Н.* Маньчжурия и КВЖД. Томск, 1898.
- Вежновец А.Ф., Крадин Н.П.* Записки краеведов. Хабаровск: «Магеллан», 2000. (Глава 7. Русской рукой построен).
- Великая Маньчжурская империя. К 10-летию юбилею. Харбин, 1942.
- Гейштор И.Э.* Экономическое обследование района Китайской Восточной железной дороги. СПб., 1904.
- Годы. Люди. Судьбы. История российской эмиграции в Китае / Материалы конференции. М., 1998.
- Город Харбин и его пригороды по однодневной переписи 24 февраля 1913 г. Харбин. Т. 1. Вып. 1, 1913. ; Т. 1. Вып. 2, 1914.
- Дальний Восток России — Северо-Восток Китая: Исторический опыт взаимодействия и перспективы сотрудничества / Материалы международной научно-практической конференции (Хабаровск, 1—3 июня 1998 г.) / Дальневосточная государственная научная библиотека. Хабаровск: Издательский дом «Частная коллекция», 1998.
- Дауышеш В.Г.* Русско-китайская война. Маньчжурия 1900 г. Ч.1. Боевые действия на сухопутном фронте. СПб., 1996.
- Доброхотов Н.М.* Спутник коммерсанта. Ежегодник, железнодорожный, административный и общественный справочник по Северной Маньчжурии и по г. Харбину. Харбин, 1926. Т. 1. Вып. 1. 1926—1927.



- Домбровский А. Маньчжурия. СПб.: «Просвещение», 1904.
- Историко-культурное и природное наследие Дальнего Востока на рубеже веков: Проблемы изучения и сохранения / Материалы Вторых Гродековских чтений. Хабаровск: Издательский дом «Частная коллекция», 1999.
- Исторический обзор КВЖД (сост. Канцелярией Правления Общества КВЖД). Т. 1. СПб., 1914.
- Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896—1923 гг. / Сост. Е.Х. Нилус. Харбин, 1923.
- История Российской духовной миссии в Китае / Сб. статей. М.: Издательство Свято-Владимирского Братства, 1997.
- Каваками, Тосихико. Промышленность Северной Маньчжурии. Харбин, 1909. Вып. 32—34.
- Кизеветтер А.А. Русский город в XVIII столетии. Исторические очерки. М., 1912.
- КВЖД. Исторический очерк. СПб., 1914. Т. 1. 1896—1905.
- Китайско-Восточная железная дорога: Общество Китайской Восточной железной дороги. 1903—1905. СПб. Вып. 1. 1903; Вып. 2. 1905; Вып. 3. 1905.
- Конфликт на КВЖД. Хабаровское книжное издательство, 1989.
- Крадин Н.П. Приморские архитекторы в харбинской эмиграции // Вестник ДВОРАН, 2001. № 4.
- Крадин Н.П. Троицкая церковь в Благовещенске и Софийский храм в Харбине и их прототипы // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Благовещенск. 2001.
- Крадин Н.П. Благовещенский храм в Харбине // Россия и АТР. Владивосток, 2001. № 1.
- Крадин Н.П. Русские архитекторы и Харбин // Третьи чтения имени профессора М.П. Даниловского. Хабаровск: ХГТУ, 2000.
- Крадин Н.П. Русские православные церкви в Китае // Россия и АТР. Владивосток. 1998. № 1.
- Кротова М.В. Харбин — аванпост русской промышленности, торговли и культуры в Маньчжурии (1898—1917 гг.) / Автореферат дисс. На соиск. уч. степ. к. ист. наук. СПб., 1996.
- Культурное наследие российской эмиграции. 1917—1940. Кн. 1. М.: «Наследие», 1994; Кн. 2, 1994.
- Кюннер Н.В. Китайские известия о народах Южной Сибири, Центральной Азии и Дальнего Востока. М., 1961.
- Кюннер Н.В. Сношения России с Дальним Востоком на протяжении царствования Дома Романовых. Владивосток, 1914.
- Мелихов Г.В. Российская эмиграция в Китае (1917—1924 гг.). М., 1997.
- Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М.: «Наука», 1991.



- Назаров М. Миссия русской эмиграции. Т. 1. Ставрополь, 1992.
- О положении работ по сооружению КВЖД и по постройке коммерческого порта и города Дальнего, а также о положении морского пароходства Общества названной дороги в водах Тихого океана. СПб., 1900.
- Особенности истории и хозяйства Китая. Харбин, 1933.
- Поздняев Д. Православие в Китае. 1900—1997 гг. М. Издательство Свято-Владимирского Братства, 1998.
- Православие на Дальнем Востоке. 275-летие Российской Духовной миссии в Китае. СПб., 1993.
- Пристань на Сунгари (Иностранная). Мосты и Смыслы, Искания и Сомнения. Историко-филологический сборник. Ч. 1 / Сост. Левитский В.В. Харьков, 1998.
- Пристань на Сунгари (Сновидения). Счастье, Дом, Любовь, Судьба, Вера. Ч. 2. Харьков, 1998.
- Путеводитель КВЖД. СПб., 1906.
- Раев. Россия за рубежом: История культуры русской эмиграции. 1919—1939. М., 1994.
- Родевич Вс. Очерк реки Сунгари. СПб., 1908.
- Российские ученые и инженеры в эмиграции / Под ред. В.П. Брюсова. М.: ПО «Перспектива», 1993.
- Россияне в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество на рубеже веков / Материалы первой международной научно-практической конференции. Книга первая. Владивосток, 1999.
- Россияне в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество на рубеже веков / Материалы первой международной конференции. Книга вторая. Владивосток: Издательство ДВГУ, 1999.
- Русские в Шанхае / Сост. В.Д. Жиганов. Шанхай: Издательство «Слово», 1936.
- Русский Харбин / Сост. Е.П. Таскина. М.: Издательство МГУ, 1998.
- Русское зарубежье в год тысячелетия крещения Руси / Сост. М. Назаров. М.: Столица, 1991.
- Русское Зарубежье. 1917—1991. Каталог изданий из фонда архива библиотеки / Сост. Г.А. Толстых. М., 1992.
- Русское зарубежье. Золотая книга эмиграции. Первая треть XX в. Энциклопедический биографический словарь / Под ред. В.В. Шолохаева. М.: Росспэн, 1997.
- Сборник документов, относящихся к КВЖД. Харбин, 1922.
- Северная Маньчжурия и КВЖД. Харбин, 1922.
- Семенов В. Благоустройство городов. М., 1912.
- Суворов Н.И. Маньчжурия. Ее население, богатство и роль в событиях на Дальнем Востоке, предшествовавших Русско-японской войне. СПб., 1904.



- Сури́н В.И.* Железные дороги в Маньчжурии и Китае. Материалы к транспортной проблеме в Китае и Маньчжурии. Харбин, 1932.
- Тимковский Е.* Путешествие в Китай через Монголию в 1820 и 1821 годах. Ч. 1. Переезд до Пекина. Ч. 2. Пребывание в Пекине. СПб., 1824.
- Торгашев П.И.* Авантюры на Дальнем Востоке: Из-за чего мы воевали с Японией. М., 1907.
- Харбинский Ст.* Что такое Китайская Восточная железная дорога и куда идут ея миллионы? СПб.: «Печатное искусство», 1908.
- Художники русской эмиграции.* Справочник по русскому искусству / Сост. Д.Я. Северюхин, О.Л. Лейкин. СПб., 1994.

# Именной указатель

---

Аветиков 316  
Авраамий 116  
Автономова Н. П. 152  
Агуров Н.И. 124  
Александр I 91  
Александр II 143  
Александр III 104  
Александров А. 150  
Александров В.И. 214  
Алексеев М.Я. 29, 316, 317  
Алексей 221  
Альберс Г. 235, 254, 313  
Аматерасу 157

Ананьин Р.С. 137, 138  
Анастасьев В.М. 129, 142, 143,  
144, 145, 146, 154, 155, 158  
Анерт Э.Э. 23  
Антоний 119  
Ардатов И.Ф. 120, 121, 122,  
130  
Арнаутов В.М. 166  
Арнольдов И.М. 316  
Архипов А.Е. 148  
Архипов 180  
Афанасьев М.Е. 284, 291

**А**

---

Багинов И.С. 184, 185  
Байков Н.А. 307  
Балашев И.П. 183  
Барабаш 23  
Бароановский 107  
Баратынский Л.А. 148  
Барри В.А. 193, 194, 195  
Бек Дж. 193  
Белинский С. М. 95  
Бендик Н.А. 10  
Бенуа А.Н. 45  
Берг Е.Э. 33  
Бернардацци А.А. 138  
Берсенев В.В. 10

Бергон П. 234  
Бестужев Н.А. 215  
Борзов Н.В. 151  
Боровой Ю.А. 259  
Бородин К. 119  
Бородин М.А. 303  
Бороздин А.Г. 113  
Бочаров Н.Н. 15, 16  
Брадучан С. Д. 101  
Бруевич С.С. 133  
Булычев Е.А. 163  
Бутин Ф. 119  
Бужков А. М. 10

**Б**

---

Валенский Ф.К. 310  
Вараксина Л.А. 10  
Варехова С.Н. 10

Варламов К.А. 241  
Васильева К.Г. 156, 159  
Васнецов А.М. 121, 130, 148, 158

**В**



- Ватанабэ 208  
Ваховский С.М. 15  
Вельс В.К. 6,62,80,81,131,178  
Венсан В.В. 184  
Венсан В.С. 184,206  
Венсан Н.С. 184  
Венсан С.А. 117,182,183,184,  
230  
Венсан С.В. 184  
Верджилио 218  
Вертинский А.Н. 235  
Виктор 90
- Винклер В.Ф. 63,161,280  
Витковский А.С. 82  
Витте С.Ю. 13,14,15,19,61  
Вобан С.-П. 74  
Водянский 37  
Воронова Г.В. 10  
Второв М.В. 124  
Вьюнов И.Н. 141,142  
Вьюнов Н.А. 129,140,141,142,  
155,156,157,158,159  
Вьюнова (Полозова) К.В. 141

---

**Г**

- Гавриил 90  
Гагарин 255  
Галченко Е.В. 122  
Ганэ А. 267  
Гейны Р.Ф. 154  
Генерозова 157  
Гершов А.А. 62  
Гинс Г.К. 7  
Гладченко С. 119  
Глебов А.Г. 189
- Глущенко Д.И. 95,138,139  
Говард Э. 76  
Гондатти Н.Л. 20,32,33,223  
Горбачевский И. И. 215  
Гордон 37  
Гребенщиков С.С. 124  
Гродеков Н.И. 95,185  
Гуань-чжень Бао 67  
Гуляев А.Н. 137,139  
Гурченко А.П. 199,303

---

**Д**

- Давиденко Н. А. 312  
Давыдов В.Н. 241  
Данилов В. 92  
Дарвин М.К. 137  
Даттан А.В. 313  
Денисов К.Х. 101,138,237,239,  
240,255  
Денисова З. И. 150  
Джибелло-Сокко П.И. 16,297,  
298,299,301,300  
Дионисий 115  
Добисов Е.М. 257
- Долина Е.М. 318  
Дольников М.И. 297  
Донателло А.М. 313,316,317  
Донателло Б.М. 318  
Дориан Г. 120  
Дризуля Я.А. 157  
Дружинин А.С. 227,228  
Дружинин С.Н. 227,228  
Дружинина Е.П. 227  
Духовской С.М. 19  
Дюрер А. 74

---

**Е**

- Евсей 85,95  
Ежов И.Н. 129  
Еремеев 180

---

**Ж**

- Жаров Л. 158  
Жданов Ю.П. 4,62,68,106,131,  
133,135,164,187,188,189,  
190,191,240,255,263
- Жигалковский В.И. 105  
Журавский А.П. 84,94,114





- Забелин 162  
 Задорожная А.Д. 157  
 Задорожный Н.С. 129, 130,  
 157, 158, 159  
 Задорожный П.С. 121, 126,  
 130, 156, 157  
 Задорожная П.И. 156  
 Задорожный В.С. 158, 159  
 Задорожный И.С. 159

- Задорожный П.Н. 155  
 Задорожный Ф.С. 159  
 Заколотный 208  
 Залесов В.Г. 205  
 Зандау 179  
 Захаров Н.И. 147  
 Зверев Н.И. 91  
 Землянов 234  
 Зидов 174

3

- Иванов А. 119  
 Иванов К.Г. 312  
 Иванова Д.С. 97  
 Игнациус С.В. 15, 44  
 Ильин П.Н. 134, 136  
 Ильин Ф.Ф. 211  
 Ильинский Н.П. 304

- Иннокентий 114, 117, 119  
 Иокиш К.К. 75  
 Иосиф 119  
 Исаков А.И. 172  
 Ицхакин С.И. 297, 295, 298,  
 300

И

- Казанов В.П. 151  
 Казем-Бек В.А. 62, 63, 210  
 Казы-Гирей Н.А. 62, 265  
 Калугин Н.П. 91  
 Карбышев М.В. 124, 208, 210,  
 216  
 Каргополов Ф.И. 121  
 Касаткин Н.А. 148  
 Каспе В.И. 235  
 Каспе И.А. 230, 233, 234,  
 235  
 Каспе М.С. 235  
 Като-сан 199  
 Кашин 127  
 Квятковская Г. 154  
 Келин П.И. 165  
 Кербедз С.И. 174  
 Кириллова (Таскина) Е.П. 10  
 Кириченко Е.И. 122, 277  
 Киселев А.А. 148  
 Кичигин М.А. 155, 166  
 Кларк И.С. 181  
 Клементьев А. Н. 154, 155,  
 161, 162, 163  
 Клементьева И.А. 163  
 Ключэ М. 267  
 Кобцев П.В. 316  
 Ковальские 157  
 Коджак М.Б. 73  
 Кокель 43

- Колонтаевский Г.М. 129, 158  
 Колчак А.В. 144, 162, 201  
 Комарова М. 122  
 Кондо С. 250, 301  
 Константин 267  
 Кораблев И.И. 82, 208, 209  
 Кораблева О.И. 208  
 Корин А.М. 148  
 Кормон Ф. 162  
 Корнильев А.А. 63, 64  
 Коровин К.А. 148  
 Косачева И.И. 10  
 Костырина Т.И. 10  
 Косяков В.А. 90, 91, 105, 106,  
 107, 109, 119  
 Крадин Н.П. 4  
 Кринский В. 39  
 Кропоткин П.А. 23  
 Круговские 148  
 Крылов Н.И. 216  
 Кувшинников С.П. 148  
 Кузин 121  
 Кузнецов П.И. 38, 62  
 Кузнецова-Кичигина 166  
 Кузнецов П.В. 148  
 Куксин С. 120  
 Кунст Г. 235, 254, 313  
 Купер А.К. 124  
 Кшесинская М.Ф. 149

К



## Л

- Ладовский Н. 39  
Ланфан П.Ш. 74  
Лачинов В. Д. 64  
Леблон А. 74  
Левитин И.Ю. 168  
Левтеев А.К. 4, 6, 25, 56, 60,  
93, 167, 176, 177, 178,  
179, 180, 181, 182, 183  
Левтеева М. Г. 181  
Леонтий 115  
Лешевич А. 267  
Ливеровская А.В. 215  
Ливин В.Ф. 172  
Лидваль Ф.И. 193  
Линч К. 76  
Лобанов М.М. 154, 160, 161
- Лобанова А.М. 160  
Лобанов С.М. 160  
Лобачев Е.М. 122, 234  
Лопато А. 303  
Лотов Н.Я. 121  
Лухт Г. 178  
Лушников А.А. 215, 216, 217,  
218  
Лушникова А.П. 217  
Лушников А.М. 215  
Лушникова К.Х. 215  
Лушников Л.А. 218  
Лушников М.А. 216  
Лушников М.М. 215  
Лушников Г.А. 216

## М

- Маковский В.Е. 147  
Малиновский Б.А. 305  
Марков П.М. 115, 121  
Марфельд Р.Р. 104  
Маслов 208  
Матковский М.А. 159  
Махов А.М. 62  
Мацуда 142  
Мацуура 4, 37, 235, 251, 252,  
253, 254, 255, 256, 303,  
306  
Мачук А. 265  
Меерович 37, 164, 170, 309  
Мелетий 88, 93, 118, 119, 122, 129
- Мелихов Г.В. 100, 241, 269,  
272  
Мельников И. 120  
Месс 310  
Мефодий 88, 95, 118, 123,  
128, 133, 135  
Микишатъев М.Н. 194  
Михайлов В.А. 100  
Монферран О. 255  
Мордохович А.М. 257  
Морозов 88  
Мочалов Г. 120  
Мясковский А.А. 245  
Муссолини 302

## Н

- Нащокина М.В. 277  
Невельской Г.И. 220  
Немирович-Данченко В.И. 163  
Нестер 101  
Нестеров М.В. 130, 158  
Нестеров Н.С. 189  
Нестор 157, 159  
Никитина Е.И. 115
- Никифоров Н.В. 118, 120  
Николай II 91, 104, 215  
Николин-Тепляков П.В. 121  
Нилус Е.Х. 173, 174, 178  
Нинина-Петипа 223  
Новиков А.Г. 149  
Новопашенный П.М. 124  
Носов Л. 174

## О

- Обломиевский И.И. 4, 6, 56,  
62, 167, 178  
Озол П.Г. 286  
Оксаковская М.А. 157, 163  
Ольгин М.М. 154, 222  
Опиц Г.Г. 303, 307  
Орлик Н.И. и А.И. 137, 138  
Орлов В.Ф. 250  
Орлов Н.И. 277
- Осипов В.Н. 137, 139  
Осколков Б.М. 221  
Осколков М.М. 89, 90, 106,  
107, 109, 110, 154, 171, 218,  
219, 220, 221, 222, 223  
Осколкова Е.Ф. 220  
Остроумов Б.В. 30, 283, 285,  
288, 290  
Очередин 23



## П

- Панов В.Е. 146, 147, 148, 149, 150, 151, 154  
 Панов Е.Ф. 146  
 Панова З.И. 150  
 Пастернак А.О. 148  
 Певзнер А.А. 230  
 Пегачев И. 119  
 Пекарский Л. 88, 133, 134  
 Пембертон Р. 75  
 Передереев И.П. 210  
 Передерий Г.П. 212, 215  
 Перминов С.И. 250  
 Перре Ж.Ф. 74  
 Петр 126  
 Петров В.И. 241  
 Петров-Водкин К.С. 148  
 Петропавловский В. 119  
 Пешков Х.С. 308, 310, 311  
 Плансон В.А. 174, 175, 176  
 Плавев В. 20  
 Плюсин В.Ф. 94  
 Подлевский И.В. 94  
 Покровский 205  
 Полуянов Д.Г. 124  
 Постников Ф.Ф. 183  
 Правдзик Б.К. 103, 104  
 Проскуряков А.Д. 212, 215  
 Прюссинг 117  
 Пучков 217  
 Пшелудский 265  
 Пьяньшев М.М. 154, 165

## Р

- Радченкова Г.А. 10  
 Рапопорт И.А. 79, 80  
 Рассушин А.А. 223, 224, 225, 226, 227  
 Рассушин Б.В. 225  
 Рассушин В.А. 52, 168, 171, 223, 224, 225, 226, 227  
 Рассушина Л.В. 225  
 Растрелли В.В. 92  
 Рачинская И. Н. 218  
 Репин И.Е. 141, 162  
 Рерих Н.К. 9  
 Ржевин 23  
 Ринек Б.А. 62  
 Риф Ф. 257  
 Рогожин М. 133  
 Родинцева В.Д. 10  
 Рождественский 123  
 Романов А.М. 96  
 Романов Н.А. 105  
 Росси К.И. 194  
 Рудиков Г. 150

## С

- Савинов А. 119  
 Самсонович М.А. 257, 306  
 Сарьян 148  
 Сафарьянц Л.С. 50, 82  
 Сафронов Г.Г. 234  
 Сахара К. 246  
 Сахаров В.В. 172, 173, 174, 175  
 Свиридов П.С. 4, 91, 120, 195, 200, 201, 202, 203, 204, 206, 234  
 Свиридова З.И. 201  
 Свиридов Л.С. 204  
 Свиридова Л.С. 204  
 Свиридов М.С. 204  
 Свиридова С.С. 204  
 Свягин Н.С. 15, 62  
 Семенов Г.М. 165  
 Сенкевич Г. 266  
 Серов В.А. 148  
 Скидельские 185, 186  
 Скоблин С. 119  
 Сколимовский К.Г. 75, 174  
 Сливовский К. 267  
 Смигельский В.Д. 80, 167  
 Смирнов А.П. 241  
 Смирнов Ю.В. 63, 124, 138, 208, 210, 211  
 Смorchкова М.Г. 10  
 Соболев Ф.П. 154  
 Соколов А.Р. 10  
 Спекле Д. 74, 76  
 Спиридон 118, 119  
 Сталин 302  
 Старженецкий-Лаппо П.И. 212, 213, 214, 215, 217  
 Старк 205, 206  
 Степанов А.Г. 152  
 Степанов А.Е. 151, 152, 153, 154, 155, 166  
 Степанова Н.А. 152  
 Степанов П.А. 152, 153  
 Степанов С.А. 92, 153  
 Сукачев В.П. 224



	Сумароков Е. 90 Сун 243	Сунгуров А.И. 129 Сюзор П.Ю. 255
<b>Т</b>	Тархов Н.А. 148 Таскина Е. 4 Тер-Авакимов М.А. 134 Тер-Аракелов 318 Тетюков 115 Тимм В.К. 174 Тимошевская В.П. 197 Торопов А.А. 10 Трейман С.К. 102	Тренюхин В. 174 Трояновский М.А. 185, 186, 187 Труфанов Н. 92, 133 Тустановский Б.М. 4, 90, 91, 118, 119, 120, 122, 126, 195, 196, 197, 198, 199 Тустановский В.Б. 197
<b>У</b>	Уласовец Е.А. 99, 122, 124, 138, 208, 250	Урзов Г.Г. 63 Усков Д.В. 82
<b>Ф</b>	Фаберже 141 Федоровский П.Ф. 118, 129, 138, 158, 171, 204, 205, 206, 207, 208 Федоровский П.П. 206 Фельзенгардт Б.В. 80	Фиалковский П. 312 Филарете 74, 157 Форд 217 Фролов 121 Фюттерер Э.О. 309
<b>Х, Ц</b>	Халлоши Ш. 162 Хасбиуллин М. 263 Хауард-Форд 50 Хилков С. Н. 113, 114, 115, 239 Хисамутдинов А.А. 159 Хлебников Б.И. 215 Холодилов А.К. 154, 155, 163, 164, 165	Хорват Д.Л. 44, 45, 46, 87, 210, 237, 239, 287 Хорват К.А. 45 Хоуард Э. 75 Хромоногов А. 119 Хуайшенг Чанг 8, 203, 252 Цепляк Я. 265
<b>Ч</b>	Чайковский Л.О. 56 Чесноков 196 Чистяков И.Ф. 85, 102, 113, 189, 308 Чичагов Н.М. 289, 291, 295 Чупрененко С.Ф. 149	Чурбанов 102 Чурин И.Я. 4, 151, 235, 253, 254, 304, 305, 306, 308, 310, 312 Чэнхуй Ди 23
<b>Ш</b>	Шалагин 156 Шаляпин Ф.И. 235 Шамбелан 302 Шанявский 143 Шемшинцев С.С. 166 Шервуд В.О. 148 Шидловский А.И. 40, 41	Шикгардт Г. 74 Широков В. 119 Шпиганович 265 Штемпер К.И. 174 Штиглиц 141 Шубарт В. 169



---

Щелков А.А. 211  
Щелков И.Т. 210  
Щербаковы 124

Щербаков А.И. 115  
Щербакова Т. А. 10

**Щ**

---

Эдвардз А.Т. 75  
Эйзенштейн М. 256  
Эмери 179

Ювеналий 118  
Югович А.И. 15, 44, 177, 239,  
287  
Юнгхендель Г.Р. 191, 192, 313, 315

**Э, Ю**

---

Ягунов 37  
Ямазаки 71, 72, 77  
Янкевич В. 267

Ярон А.И. 206  
Ясинский Ф.А. 45  
Ясухико Н. 269

**Я**

# Содержание

<i>Предисловие</i> _____	3
<i>Введение</i> _____	5
<b>КВЖД — дорога к Тихому океану</b> _____	11
<i>Районы и поселки Харбина</i> _____	23
<i>Период Великого Харбина</i> _____	65
<i>Православный колорит Харбина</i> _____	83
<i>Художники</i> _____	137
<i>Зодчие Харбина</i> _____	167
<i>Памятники архитектуры</i> _____	229
<i>Заключение</i> _____	319
<i>Resume</i> _____	322
<i>Условные сокращения</i> _____	327
<i>Примечание</i> _____	328
<i>Литература</i> _____	337
<i>Именной указатель</i> _____	341



*Крадин Николай Петрович* Автор  
**ХАРБИН — РУССКА АТЛАНТИДА** Название

А.В. Пасмурцев Редактор

А.Ю. Хворов  
Макет, оформление,  
компьютерная вестка

Г.А. Чернякова Корректор

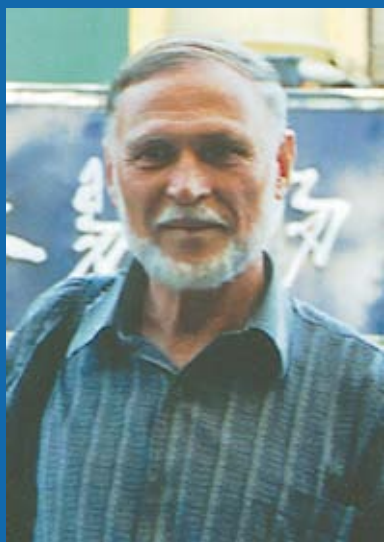
Формат 70x100/16. Бумага офсетная № 1.  
Гарнитура «Лазурский». Усл. печ. л. 28,6.  
Тираж 1000 экз. Заказ 4116.

Лицензия ИД № 03839 от 25.01.2001.  
680054, г. Хабаровск, ул. Уборевича, 48, к. 12.  
Телефон 72-03-38. Издатель  
Хворов А.Ю.

Хабаровская краевая типография.  
680000, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.  
Телефон 34-30-16. Отпечатано







## КРАДИН Николай Петрович

Родился 17 декабря 1938 года в Хабаровске. В 1960 году окончил художественно-графическое отделение Биробиджанского педучилища, спустя 10 лет — архитектурный факультет Ленинградского института живописи, скульптуры и архитектуры имени Репина И.Е. Академии художеств, после чего вернулся в родной город. С 1970 по 1973 год — главный архитектор отдела интерьеров Дальневосточного филиала ВНИИТЭ.

С августа 1973 года — на педагогической работе в Хабаровском государственном техническом университете. С 1979 года кандидат архитектуры.

По его проекту в Хабаровске реконструирована Иннокентьевская церковь.

Автор более 450 публикаций и научных работ, в том числе семи монографий. В 1992 году утвержден в звании профессора.

В течение 15 лет — председатель президиума Хабаровского отделения ВООПИК.

Лауреат смотров-конкурсов и архитектурных фестивалей «Зодчество», дипломант Всемирного биеннале архитектуры в Софии (1989 год). Лауреат премии администрации Хабаровского края в области литературы и искусства 1997 года. Присвоено звание заслуженного архитектора России в 1998 году.



ISBN 5-901725-01-8

