

*Чэнь Бин***ОСОБЕННОСТИ ИСТОРИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА ЧАНЧУНЬ:
КУЛЬТУРНЫЕ ВЗАИМОВЛИЯНИЯ В АРХИТЕКТУРЕ
КОНЦА XIX — ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XX в.**

Санкт-Петербургский государственный университет,
Российская Федерация, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

Рассматривается взаимодействие и взаимопроникновение различных культур на примере архитектурного развития города Чанчунь в конце XIX — первой половине XX в. Этот период включает в себя два ключевых этапа развития города: начальный — период существования Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) — и период существования Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД). Приведены примеры наиболее характерных образцов архитектурного стиля этих периодов. Изучение развития архитектуры города Чанчунь и сравнение его с другими важными городами (Шэньян и Харбин) Северо-Восточного Китая тех времен показывает, что в процессе развития города Чанчунь менялся и его архитектурный стиль. Это происходило под влиянием китайского традиционного, русского, а в дальнейшем и японского вариантов строительства. Библиогр. 13 назв.

Ключевые слова: Чанчунь, КВЖД, ЮМЖД, китайская традиционная архитектура, русская архитектура, японская архитектура.

**PARTICULARITIES OF THE HISTORICAL DEVELOPMENT OF CHANGCHUN CITY:
CULTURAL INTERACTION IN THE URBAN ARCHITECTURE
IN LATE 19th — EARLY 20th CENTURIES***Chen Bing*

St. Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russian Federation

Changchun as a modern city grew during the construction of the Chinese Eastern Railway and South Manchurian Railway. The article discusses the interaction and interpenetration of different cultures on the example of the architectural development of the city of Changchun from the late 19th to the first half of the 20th century. This period encompasses two key stages of urban development: the initial period and the period of the South Manchurian Railway. The article gives examples of the most typical samples of the architectural style of the period. The study of the development of architecture in Changchun City and its comparison with other major cities (Shenyang and Harbin) of Northeast China of that time shows that in the process of development Changchun city has changed its architectural style. This occurred under the influence of traditional Chinese, Russian, and later — Japanese architecture. Refs 13.

Keywords: Changchun, Chinese Eastern Railway, South Manchuria Railway, Chinese traditional architecture, Russian architecture, Japanese architecture.

Развитие архитектуры и изменение архитектурных стилей всегда отражает процесс социокультурного развития любого города. Изучая архитектуру различных периодов истории города Чанчунь, мы можем увидеть особенности его исторического развития. В статье рассматривается взаимодействие и взаимопроникновение различных культур на примере архитектурного развития Чанчуня в конце XIX — первой половине XX в.

Чанчунь — один из крупнейших городов Северо-Восточного Китая, административный центр провинции Цзилинь. Сегодня его население превышает семь миллионов человек, а население всей городской агломерации приближается

© Санкт-Петербургский государственный университет, 2017

к одиннадцати миллионам. По китайским меркам Чанчунь — довольно молодой город, его история начинается в XIX в.

Историю социокультурного развития Чанчуня и его архитектуры в конце XIX — первой половине XX в. можно разделить на следующие периоды:

- 1) до 1898 г. — до появления КВЖД. Феодалный период под управлением династии Цин, период доминирования традиционной китайской архитектуры;
- 2) начальный — существование КВЖД (1898–1905). Влияние русской архитектурной культуры;
- 3) существования ЮМЖД (1905–1945). Влияние японского архитектурного стиля.

Во второй половине XIX в. Чанчунь был небольшой военной крепостью, окруженной деревянной стеной, которая протянулась на расстояние около 20 ли (1 ли = 0,5 км), высотой 5 м [1, с. 56]. Крепость имела шесть ворот и ров, защищающий город. В конце XIX в., в 1889 г., были возведены кирпичные стены, углублен ров и добавлены еще шесть новых ворот [2, с. 56]. Таков был первоначальный образ города.

В этот период Чанчунь, как и весь Китай, находился под управлением династии Цин. В государстве господствовала феодальная система. В архитектуре сохранялся китайский традиционный стиль. Дома и купеческие лавки были построены вокруг *фуя* («управы»). В 1865 г. было построено здание администрации, в архитектуре которого использовался китайский традиционный дворцовый стиль. Величие этого здания демонстрировало политические амбиции тогдашних правителей. Чанчуньская мечеть, возведенная в 1852 г. хуэйцзу, переселившимися в Чанчунь из провинций Шаньдун и Чжили в начале XIX в., и Чанчуньский храм Вэньмяо, построенный в 1872 г., явно отражали религиозный характер того времени. Архитектура Чанчуня этого периода не только имела практическое значение, но и отражала культурные ценности тогдашнего общества. Географически Чанчунь расположен в отдаленном северо-восточном регионе Китая, вдали от центральной власти. Здания города были низкие и ветхие, площадь, которую занимал город, была небольшая. Имелись школы, храмы, административные здания и торговые лавки, но в качестве строительных материалов на тот момент использовались только глина и черепица. Плохому состоянию дорог сопутствовала частая распутица. Конные разбойники постоянно нападали на торговцев. Процесс развития города замедлился, не было процветания.

В конце XIX в. после подписания русско-китайского Союзного договора началось строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). В Чанчуне был построен первый железнодорожный вокзал (вокзал Куаньчэнцзы). Это была всего лишь одноэтажная постройка, но ее значение в процессе развития города было гораздо больше, чем время ее существования. Возникновение железной дороги стимулировало начальную урбанизацию Чанчуня. В процессе строительства КВЖД, в котором активно участвовали русские специалисты, в городе начали постепенно появляться здания нового типа. Можно сказать, что строительство КВЖД положило начало развитию современных городов на северо-востоке Китая, в том числе и города Чанчунь. Сопутствуя железнодорожному строительству, в полосе отчуждения железной дороги появился ряд сооружений и построек. Их количество и масштабы постепенно увеличивались.

Строительство КВЖД дало импульс для развития города и предоставило широкое пространство для роста населения. Вокруг вокзала Куаньчэнцзы сформировался маленький городской район с входящими в него проспектами, дорогами и кварталами. В отличие от традиционного старого города, это был первый городской район периода новой истории Чанчуня. В 1898 г. «в районе Эньдаогоу русские начали строить вокзал Куаньчэнцзы. Полоса отчуждения охватывала 5,52 га. Русские имели право экстерриториальности» [3, с. 7].

Вокруг вокзала Куаньчэнцзы появилось большое количество зданий в русском стиле. По окончании строительства железнодорожных сооружений возле казарм и станционных зданий началась прокладка дорог, были установлены уличные фонари, налажено водоснабжение. В полосе отчуждения русские также разбили парки и скверы, основали школу, построили больницу и заводы. В этом районе было два главных проспекта, которые назвали Цюлинь (秋林街) и Башань (巴珊街). Так образовался новый архитектурный ансамбль, в котором вокзал Куаньчэнцзы, железнодорожный клуб при вокзале, казарма русских солдат, общежитие для офицеров, русский мельничный комбинат «Яцяосинь» (亚乔辛) и русская мукомольная фабрика «Юйчанъюань» (裕昌源) были наиболее заметными.

Эти сооружения и ряд домов вблизи вокзала, которые русские построили для жилья, сформировали первый городской квартал нового периода истории Чанчуня. Судя по застройке и планировке квартала, первичное осовременивание города началось именно здесь. Новые здания полностью отражали русский архитектурный стиль того времени. «Русские постройки отличались морозоустойчивыми толстыми кирпичными стенами. В целях предотвращения замерзания фундаментов установили дренажи и водонепроницаемый слой на стенах» [4, с. 202]. Тоска по родине русских мигрантов проявилась в том, чтобы в полосе отчуждения КВЖД новые постройки были близки их вкусам. Русская архитектура в Чанчуне в основном отражала типичную манеру строительства северной страны и отличалась величественными конструкциями с украшениями в западном стиле (барокко). Так получилось, что китайская традиционная архитектура испытала влияние новой, пришедшей из России архитектуры.

Рассмотрим для примера железнодорожный клуб при вокзале Куаньчэнцзы, симметричное двухэтажное деревянно-кирпичное здание, которое было построено в 1903 г. Вначале оно было возведено с четырехугольной железной крышей. На восточной стороне клуба находилась башня «в готическом заостренном стиле». Также присутствовал популярный художественный и архитектурный стиль конца XIX — начала XX в. ар-нуво.

Сопутствуя эксплуатации КВЖД, масштабы градостроительства в «полосе отчуждения» постепенно росли. Вокзалов и железнодорожной линии образовались оживленные торговые районы. Многие железнодорожные станции со временем превращались в современные города. Градостроительство шло по тщательно продуманному плану. Религиозные сооружения, деловые конторы, железнодорожные больницы, гарнизонные казармы, школы, коммерческие учреждения являлись главными объектами застройки новообразованных городских участков. «Вдоль КВЖД жилые дома для служащих железной дороги построены с русскими двориками. Каждый дом имел огород. По обеим сторонам улиц посажены сибирские крупнолистные тополя. Напоминает типичный русский пейзаж» [5, с. 227]. Здесь не

было традиционных китайских одноэтажных зданий с серыми кирпичными стенами и кровлей из красной черепицы, не было дымящих труб и *канов* (китайская печь-кровать).

В полосе отчуждения КВЖД жило большое количество русских. Правление КВЖД обладало правом управления судом и полицией, сбора налогов, а также другими административными правами. Благодаря планированию градостроительства и разумному управлению возле КВЖД зарождались маленькие города.

В период существования магистрали в Чанчуне здания, находящиеся возле железной дороги, были построены главным образом «по-русски». Эти строения отражали русскую архитектуру и культуру. В качестве строительных материалов использовались камни и древесина местного производства, что разумно снижало затраты по строительству. Каменные материалы придавали величественный вид русским зданиям. С учетом местного сурового климата все постройки хорошо утеплялись. Длинный и пологий склон крыш предотвращал их от возможных повреждений под тяжестью снега. Все это сильно отличалось от традиционной китайской архитектуры. В помещениях русских зданий всегда имелись камины и печи, покрытые плиткой. Они очень подходили для холодной погоды Северо-Восточного Китая. Позднее японцы также применяли эти методы в своей архитектуре.

Русские добывали строительные материалы в лесах и горах вдоль железнодорожной магистрали. Архитекторы в основном были русскими и немцами. Обычно они проектировали свои сооружения в стиле готики и модерна. «Русскими широко использовались роторные вытяжные вентиляторы, установленные под потолками» [6, с. 618]. Для разных типов зданий применяли разные строительные материалы. «Для постоянных зданий использовали кирпичи или камни. Для временных сооружений — дерево. Кирпичи, камни и древесина были основными строительными материалами. Редко использовалась арматура, цемент и бетон. В то время из-за нехватки материалов и средств только в Даяне и Харбине в нескольких зданиях в ход шли железобетонные конструкции. А в Чанчуне все здания имели каменно-кирпичные конструкции, и их внешний облик сочетал в себе русский и китайский традиционные стили. Клинообразные крыши были покрыты волнообразным листовым железом или серой черепицей» [7, с. 619]. В целях утепления внешние стены обмазывались глиной. Нередко при этом стены украшались различными узорами. Наружные стены русских зданий обычно отделялись декоративными колоннами или узорами в стиле барокко. Стыки крыш и стен для украшения часто гравировались различными рельефами. Основные функции и стиль русских зданий отражали современную архитектурную культуру и были близки традиционным домам на севере страны.

Появление вокзала Куаньчэнцзы в то время имело очень важное значение. Именно он послужил началом образования важного городского района и стал эталонным образцом новой архитектуры Чанчуня.

Уже после Русско-японской войны 1904–1905 гг. почти вся южная часть ветки КВЖД от Чанчуня до Порт-Артура перешла под управление Японии и была переименована в Южно-Маньчжурскую железную дорогу (ЮМЖД). Вокзал Куаньчэнцзы оказался самой южной оконечностью КВЖД и самой северной точкой ЮМЖД. Он стал крайней станцией, остававшейся в ведении российской Китайско-Восточной магистрали. После того как японцы построили свой железнодорож-

ный вокзал в центре города, вокзал Куаньчэнцзы потерял былое значение и перестал использоваться. Сам же Чанчунь превратился в крупный железнодорожный узел. В нем пересекались три железнодорожные магистрали: железная дорога Чан-Ги (Чанчунь — Гирин), КВЖД и ЮМЖД. Город приобрел еще большее значение.

Со временем полоса отчуждения ЮМЖД застраивалась более эффективно и функционально. Это происходило под влиянием технического опыта и концепции строительства КВЖД. В зданиях ЮМЖД японцами использовались такие же морозоустойчивые технологии и утепление, как и в русских постройках. В полосе отчуждения ЮМЖД также появились здания в стиле ар-нуво, например гостиница «Дахэ» (大和旅館). Все эти нововведения в архитектуре заложили фундамент для того, чтобы в дальнейшем градостроительство на ЮМЖД стало прототипом города Чанчуня новейшего времени.

В 1907 г. в Тоудаогоу (头道沟) для временного использования японцами был построен вокзал Чанчунь. Он находился между вокзалом Куаньчэнцзы и старыми районами города. Это был первый вокзал ЮМЖД, построенный в отдалении от бывших вокзалов КВЖД. В самом начале масштаб застройки и транспортная мощность у этого вокзала были меньше, чем у других станций. Через него проходила лишь небольшая часть грузов и шел незначительный поток пассажиров. Но скоро преимущество месторасположения нового вокзала дало о себе знать. Грузы КВЖД и ЮМЖД шли здесь транзитом. Размеры рельсов КВЖД и ЮМЖД не совпадали (ширина колеи КВЖД — 1524 мм, ЮМЖД — 1435 мм). После начала эксплуатации железнодорожной ветки Чан-Ги составы из Гирин (Цзилия) также должны были проходить через станцию Чанчунь. Временный вокзал уже не мог удовлетворять всем необходимым требованиям. Изначально возведенный из деревянных досок со временем он преобразился. Руководство ЮМЖД реконструировало и расширило здание. «Новый вокзал был спроектирован Аоки Кикудзиро. Строительство велось строительным бюро “Иидзука” 飯冢工程局 и завершилось в 1921 г. Затраты составили 170 тыс. юаней» [6, с. 613]. «Под влиянием современной архитектуры вокзалы, которые строило руководство ЮМЖД, например такие, как вокзал Чанчуня и вокзал Мукдена (ныне Шэньян), имели облик готической архитектуры и архитектуры эпохи Возрождения, что представляло собой подражание классическому европейскому стилю. Они украшались орнаментами в стиле барокко. Эти черты также можно найти как в европейском, так и в американском стиле того времени. Бетон плюс отделка плиткой — эта американская архитектурная мода пришла в Японию» [6, с. 613]. Американские черты архитектуры соединились с японскими элементами в градостроительстве Маньчжурии. Под воздействием современной западной архитектуры японские зодчие также изменили свой архитектурный стиль в Маньчжурии. Их сооружения в Маньчжурии в большей степени воспроизводили западное классическое искусство и стиль модерн. По окончании строительства вокзал Чанчуня и его станции Мукден, Фушунь, Далянь, Люйшунь стали «пятью большими станциями» [7, с. 101].

Характерный образец архитектурного стиля того времени — гостиницы «Ямато». Это были «сетевые отели», которые принадлежали ЮМЖД. Их можно было найти в крупных городах вдоль всей Южно-Маньчжурской железнодорожной магистрали, например в Чанчуне, Мукдене, Даляне и Харбине. Они находились под единым управлением транспортного отделения ЮМЖД. Гостиница «Ямато» в Чан-

чуне была первоклассным отелем, доступ в который разрешался только японским правительственным чиновникам и должностным лицам. Будучи первым отелем международного уровня на ЮМЖД, спроектированная и построенная в Чанчуне гостиница «Ямато» соответствовала тому высокому уровню, который японские зодчие могли достигнуть на тот момент. Гостиница была спроектирована архитектором Аоки. Вначале была построена только северная часть здания. Главный корпус был двухэтажным. Снаружи здание было обшито черной плиткой. В 1910 г. строительная группа «Саваи» взяла подрядные работы. Затраты достигли 380 тыс. японских йен. Внешне отель имел форму подковы. Эта была первая гостиница в Чанчуне, в которой установили водоснабжение и канализацию, а также внутреннее отопление. Интерьер внутри был роскошным и мог сравниться с тогдашним отелем «Импери» в Токио. В северной части гостиницы было 24 номера, ресторан, конференц-зал, гараж и другие подсобные помещения. В 1939 г. построили южную часть гостиницы. Номеров стало больше. Корпус сделали трехэтажным.

По окончании строительства отель «Ямато» имел площадь больше 21 тыс. кв. м. В проект было заложено то, что стиль гостиницы должен был отличаться от «русского стиля» и быть ближе к евро-американской архитектуре. В целом облик здания должен был отражать слияние японской и европейско-американской архитектурных школ. Чтобы исключить влияние русской архитектуры на облик отеля, при его планировке в основном рассматривали только английский и американский варианты. «Красные кирпичи плюс светлые граниты — английская архитектура» и «бетон плюс плитка — американский фасон» [6, с.613]. Это служило образцом для строительства. Внешние стены главного корпуса были отделаны красным кирпичом, что копировало стиль архитектуры эпохи Возрождения. Также при строительстве вместо дерева использовали железобетон. Здание стало более прочным. Гостиница «Ямато» впервые принесла в Чанчунь мировую строительную моду. Благодаря многолинейности контуров и богатому световому эффекту отель стал представительным зданием европейского образца возле центрального вокзала Чанчуна. Прошло больше полувека, но гостиница и ныне сохранилась в прежнем виде и продолжает выполнять свою основную функцию.

В дальнейшем руководство ЮМЖД продолжило строительство вокруг Чанчуньского вокзала и далее вглубь города. При этом строители по-прежнему придерживались нового архитектурного стиля и старались быть ближе к европейско-американским образцам. Тем не менее в начале строительства ЮМЖД обычные дома рядом с магистралью строили по образцам японской архитектуры. Здания были деревянными и отапливались путем использования открытых очагов. Это делалось для улучшения адаптации японских мигрантов к чужой местности, в связи с чем сооружения возводили по традиционным японским технологиям. В строительстве традиционных японских домов использовались деревянные конструкции. В основном это были двух-трехэтажные строения. Классические японские постройки были плохо адаптированы к холодному климату северо-восточных районов Китая. «Находясь в зоне с сильными зимними морозами, японцы больше не могли жить в домах японского стиля. Поэтому они начали перенимать опыт строительства маньчжурских и русских зданий и перестраивали дома для своих переселенцев по такому типу. В строительстве стали использоваться кирпичи и камни, внутри помещений устанавливали камины, печи и печи-кровати, которые покрывали тата-

ми» [6, с. 613]. Таким образом, в полосе ЮМЖД появилось большое количество построек данного вида, которые успешно защищали людей от зимних холодов. Во времена существования на северо-востоке Китая японского марионеточного режима Маньчжоу-го (1932–1945) в японских публикациях, посвященных архитектуре, часто стали встречаться материалы и обсуждения по вопросам проектирования и строительства в условиях сурового климата Северо-Восточного Китая. «В японских домах устанавливались камины» [8, с. 90], «совершенствовались строительные материалы и отопительное оборудование, изменялись традиционные японские строительные технологии» [9, с. 654].

В зависимости от различных жилищных условий руководство ЮМЖД разделяло дома на пять разрядов. Так, в самых лучших домах того времени устанавливали даже центральное отопление, подводимое через трубы, зарытые в землю. При отоплении использовали пар и горячую воду, что являлось новаторством в отопительных системах этого периода. В дальнейшем такая модель строительства была зафиксирована и распространена при строительстве различных объектов Маньчжоу-го.

Современная архитектура в самой Японии возникла после провозглашения «открытой внешней политики» в конце XIX в. В то время в японской архитектуре появились элементы западного архитектурного стиля. Процесс становления нового типа архитектуры шел под большим влиянием Соединенных Штатов и других западных капиталистических стран. Новая архитектурная школа отражала и процесс модернизации духовной культуры. В японском зодчестве проявились черты классического искусства и эпохи Возрождения. Так в японской архитектуре проявился «квазизападный стиль». Японцы постоянно улучшали свое традиционное строительство из дерева и применяли новые железобетонные конструкции, пришедшие из-за океана. Таким образом сложилась «японско-западная манера строительства». Здания именно такого стиля были представлены в современной для этой эпохи архитектуре Японии, которая была перенесена и в Маньчжоу-го.

После захвата ЮМЖД началась новая эпоха строительства вдоль железных дорог в Маньчжурии. Чтобы отличаться от русских построек, возведенных вдоль КВЖД, все современные сооружения в полосе ЮМЖД стали проектироваться японскими зодчими. Вследствие этого новые здания в Чанчуне в то время демонстрировали европейско-американскую манеру строительства. Например, в этот период в США было очень популярно наклеивание керамической плитки для улучшения внешнего дизайна здания. Этот метод широко применялся и в строительстве вдоль ЮМЖД. Также японские и китайские архитекторы начали широко использовать железобетонные конструкции — здания стали более прочными и разнообразными. В отличие от русских домов, построенных в период становления КВЖД, которые можно было назвать «переносом русской архитектуры на чужбину», здания вдоль ЮМЖД способствовали сближению с архитектурной модой тех лет. Тут не было имитирования русского стиля. Можно сказать, что русские дома принесли новую культуру в Чанчунь через русский архитектурный стиль, а японские строения — современную культуру через западный и японский «совместный стиль», который в то время был популярен в Японии. В итоге здания, спроектированные и построенные в зоне ЮМЖД, позже стали образцом для городского строительства в Чанчуне.

По инициативе японцев проводились масштабные перепланировки построек в городах Северо-Восточного Китая. В первый этап были включены три города: Синьцзин (Чанчунь) — «столица» Маньчжоу-го, Мукден (Шэньян) и Харбин. Ныне это административные центры трех провинций на северо-востоке Китая. Строительство вели в соответствии со спецификой и функциональным предназначением каждого города. Какие отличия между ними можно выделить? В Мукдене была ярко представлена архитектура периода Цин. Стены города до сих пор сохранились невредимыми. Возведение стен начиналось еще императором Хуан Тайцзи (1592–1643). В течение сотни лет шла непрерывная работа. К рассматриваемому времени «высота стен достигла 10 м, толщина стен — 5 м» [7, с. 85]. Императорские дворцы, могилы, городище и другие постройки династии Цин сформировали ансамбль в стиле китайской традиционной архитектуры. Поэтому в планировке Шэньяна сохранилось немало существовавших и ранее архитектурных композиций. Конечно, были построены и здания «по-маньчжурски», но былой вид города в целом не изменился. Такая планировка максимально уменьшала стоимость городского строительства. Таким образом, во времена Маньчжоу-го в архитектуре Шэньяна можно выделить на три направления.

Первое — это китайский классический стиль, типичным выражением которого стал Императорский дворец. Дворец начали возводить еще в 1625 г. В 1632 г. первый дворец для императора Хуан Тайцзи был построен. В течение нескольких веков велись непрерывные работы по реконструкции дворца и достройки. Эти здания представляли собой самый высокий уровень традиционного китайского зодчества. В строительстве использовалось большое количество дерева и черепицы, покрытой глазурью. В более позднее время при ремонтных работах также использовались кирпичи и каменные блоки. Вначале внешний вид дворцов был «простым и лаконичным, без лишних украшений» [10, с. 6]. В период правления императора Цяньлуна здания «снаружи украшались цветной глазурованной черепицей, внутри — крашеными интерьерами» [10, с. 6]. Также нужно учитывать, что при создании императорского ансамбля строители придерживались архитектурного стиля предшествующей династии Мин. У дворцов династии Мин была симметричная структура. Снаружи они украшались фигурами диковинных птиц и редких зверей.

Второе направление — это стиль зданий, которые были построены в период правления на северо-востоке Китая военной олигархии генералиссимуса Чжан Цзолиня (1875–1928; военный и политический деятель, генералиссимус морских и сухопутных сил Китайской Республики). Такой тип зданий включал в себя как западную, так и китайскую традиционные архитектурные школы. В основном это были деревянно-кирпичные конструкции. «В китайской традиционной архитектуре начали применяться западные фрагменты и символы» [11, с. 109]. Для украшения лицевой части зданий использовался традиционный западный декоративный интерьер, который включал в себя различные фасадные украшения, рельефы и рисунки. Такой стиль стал называться китайским барокко. Это была эклектичная архитектура, которая отражала влияние западной культуры того времени.

Третье направление — это архитектурный стиль, который появился в полосе железных дорог во времена Маньчжоу-го. Так как Япония фактически управляла марионеточным государством, то японское влияние было отражено и в архитектуре Шэньяна. В то время в Японии был популярен стиль «Хэян» — «японско-

заморский стиль». Он демонстрировал момент соединения японской архитектуры с западной. Поэтому в период Маньчжоу-го здания в Шэньяне строили в подобном стиле, в строительстве широко использовались железобетонные конструкции, а внешние стены облицовывались керамической плиткой, как в Европе и США.

Архитектура Харбина уже была описана во многих трудах [12]. В Харбине со времени строительства КВЖД наиболее успешно использовались русская планировка и соответствующие принципы градостроительства. Российская империя контролировала дорогу и имела органы управления КВЖД в Харбине. Именно здесь русская архитектурная школа получила большие возможности для полного раскрытия. В полосе железнодорожной магистрали было построено немало русских зданий, среди которых самыми значительными были Харбинский вокзал и Никольский собор. Вокзал Харбина был построен в стиле ар-нуво (один из самых популярных стилей в России того времени). Свято-Николаевский собор возведен в самой высокой точке города в древнерусской манере шатровых храмов, принятой в те годы для православных церквей. Эти два сооружения повлияли и на другие здания в русском Харбине: дом для железнодорожного персонала (1900), Управление КВЖД (1904), Железнодорожный техникум (1906), Клуб при управлении КВЖД и т. д. Среди большого числа религиозных объектов самыми заметными были церковь Святой Софии (православная, 1908), Успенский собор (православный, 1908), Польская церковь (католическая, 1909), еврейская синагога (1930). «Русская градопланировка в Харбине была проста и свободна <...> В строительстве в основном применялись каменно-кирпичные конструкции для долгосрочного использования. <...> Учитывая бытовые и климатические условия в данном районе, срок построек был установлен на пятьдесят лет» [13, с. 62]. В русских зданиях для отопления помещений широко использовались камины и печи, устанавливались вентиляционные системы. Эта методика оказала значительное влияние на систему домового отопления в самом Харбине и в других городах северных районов Китая. Русская архитектурная планировка лежала в основе формирования Харбина. Тем самым было создано стабильное пространство для развития города. Позже, во время японских городских перепланировок, была максимально сохранена русская архитектурная школа. Поэтому архитектура Харбина отражала характерный русский стиль, а не японский или маньчжурский.

В итоге после прекращения существования Маньчжоу-го в середине XX в. в Северо-Восточном регионе Китая было три важнейших города — Синьцзин (Чанчунь), Мукден (Шэньян) и Харбин, которые отличались друг от друга архитектурным обликом. Синьцзин в качестве столицы был политическим и культурным центром марионеточного государства. В связи с этим его архитектура отражала «японский стиль» и олицетворяла слияние японской и маньчжурской архитектурных школ. Шэньян, как экономический центр Маньчжоу-го, строился под воздействием бывшей китайской власти. Но и японская архитектура, найдя компромисс с китайским традиционным стилем, также оказывала на него свое влияние. Поэтому его архитектурный стиль можно назвать симбиозом японского и эклектического стилей. А Харбин, как экономический центр северной части Маньчжоу-го, был узлом русско-японской торговли. Русская культура имела сильное влияние в этом городе в силу большого количества проживавших там русских. Поэтому и русская архитектурная школа в нем максимально сохранилась.

Все присутствующие архитектурные стили рельефно отражают процесс развития каждого города. Это можно проследить, изучая историю города Чанчунь. В конце XIX в. он был маленькой военной крепостью, построенной для защиты от нападений конных разбойников. После строительства КВЖД Чанчунь из обычной станции постепенно превратился в крупный железнодорожный узел, соединяющий КВЖД и ЮМЖД. В период существования Маньчжоу-го город стал столицей марионеточного государства. В процессе развития города менялся и его архитектурный стиль. Это происходило под влиянием китайского традиционного, русского, а в дальнейшем и японского строительства. На первую половину XX в. пришелся пик развития этого северо-восточного центра Китая, который всего за несколько десятков лет превратился в большой современный город.

Литература

1. *Yue Zeming*. Weimanzhouguo shuodu gui Hua [伪满洲国首都规划 / 越泽明. 北京: 社会科学文献出版社]. (Юэ Цзэмин. Планировка столицы марионеточного государства Маньчжоу-го. Пекин: Шэхуй вэньсянь чубаньшэ, 2011. 265 с.).
2. *Kuai Yanli*. Dongbei diqu chengshi kongjian xingtai yanjiu [东北地区城市空间形态研究 / 郗艳丽. 北京: 中国建筑工业出版社]. (Куай Яньли. Изучение пространственных форм городов Северо-Восточного региона. Пекин: Чжунго цзяньчжу гуньэ чубаньшэ, 2006. 247 с.).
3. *Changchun gujin zhengqu* / Wang Hailiang zhubian [长春古今政区 / 王海梁主编. 长春: 吉林人民出版社]. (Административное деление Чанчуна в прошлом и настоящем / под ред. Ван Хайлян. Чанчунь: Цзилинь жэньминь чубаньшэ, 1995. 464 с.).
4. *Ma Pingan*. Jindai dongbei yimin yanjiu [近代东北移民研究 / 马平安. 济南: 齐鲁书社]. (Ма Пингань. Изучение миграции в северо-восточных районах Китая в период новой истории. Цзинань: Цилу шушэ, 2009. 263 с.).
5. *Jiao Runming*. Jindai dongbei shehui zhu wenti yanjiu [近代东北社会诸问题研究 / 焦润明. 北京: 中国社会科学出版社]. (Цзяо Жуньмин. Изучение проблем северо-восточных районов в Новое время. Пекин: Чжунго шэхуй кэсюэ чубаньшэ, 2004. 299 с.).
6. *Manzhou kaifa sishinian shi* / Manshui bianzhu [满洲开发四十年史 / 满史会编著. 长春: 东北师范大学出版社]. (Сорокалетнее освоение Маньчжурии / под ред. Ассоциации истории Маньчжурии. Чанчунь: Дунбэй шифань дасюэ чубаньшэ, 1988. 1532 с.).
7. *Nishizawa Yasuhiko*. Zusetsu Manshu noshi monogatari [图说满洲都市物语 / 西泽泰彦. 东京: 河出书房新社]. (Нисидзавэ Ясучико. Иллюстрированная история городов Маньчжурии. Токио: Кавадэсёбо:синся, 1999. 134 с.).
8. *Zhongguo jindai jianzhu yanjiu yu baohu* / Zhang Fuhe zhubian [中国近代建筑研究与保护 / 张复合主编. 北京: 清华大学出版社]. (Изучение и сохранение архитектуры Нового времени в Китае / под ред. Чжан Фухэ. Пекин: Цинхуа дасюэ чубаньшэ, 2002. 713 с.).
9. *Man zhou guo shi* / Manzhouguoshi bianzhuankan hanghuibian [满洲国史 / 满洲国史编撰刊行会编. 长春: 东北论陷十四年史吉林编写组]. (История Маньчжоу-го / под ред. Ассоциации истории Маньчжоу-го. Чанчунь: Дунбэй лунсянь ши сы няньши бяньсе цзу, 1990. 992 с.).
10. *Murata Jiro*. Fentian gongdian jianzhu gaishuo [奉天宫殿建筑概说 // 村田治郎 满洲建筑杂志, 1934年, 第十四卷第2号]. (Мурата Дзиро. Очерки архитектуры императорских дворцов в Мукдене // Маньчжоу цзяньчжу цзачжи. 1934. Ч. 14, № 2. С. 6–9).
11. *Chen Bochao*. Zhangshi shuaifu — shenyang jindai jianzhu fazhan de suoying [张氏帅府—沈阳近代建筑发展的缩影 // 陈伯超. 城市建筑, 2010年第10期]. (Чэнь Боцао. Резиденция маршала Чжана — архитектурное развитие Шэньяна в миниатюре // Чэнши цзяньчжу. 2010. № 10. С. 102–109).
12. *Левочкин С. С.* Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX — первая половина XX века. Хабаровск: Частная коллекция, 2003. 176 с.
13. *Asada Shigeo*. Hashi jianzhu zagan [哈市建筑杂感 // 浅田繁男. 满洲建筑杂志, 1925年, 第五卷第2号]. (Асада Сигэо. Заметки об архитектуре Харбина // Маньчжоу цзяньчжу цзачжи, 1925. Ч. 5, № 2. С. 59–65).

Для цитирования: Чэнь Бин. Особенности исторического развития города Чанчунь: культурные взаимовлияния в архитектуре конца XIX — первой половины XX в. // Вестник СПбГУ. Востоковедение и африканистика. 2017. Т. 9. Вып. 3. С. 255–265. DOI: 10.21638/11701/spbu13.2017.303.

References

1. Yue Zeming. *Weimanzhouguo shuodu guihoa* [The layout of the capital of the puppet state of Manchukuo]. Beijing, Social Sciences and Literature, 2011. 265 p. (In Chinese)
2. Kuai Yanli. *Dongbei diqu chengshi kongjian xingtai yanjiu* [Studying the spatial forms of the North-Eastern region cities]. Beijing, China Construction Industry, 2006. 247 p. (In Chinese)
3. *Changchun gujin zhengqu* [Administrative division of Changchun in the past and present]. Ed. by Wang Hailiang. Changchun, Jilin People's Publishing House, 1995. 464 p. (In Chinese)
4. Ma Pingan. *Jindai dongbei yimin yanjiu* [The study of migration in the northeast areas of China in the period of the new history]. Jinan, Qilu book club, 2009. 263 p. (In Chinese)
5. Jiao Runming. *Jindai dongbei shehui zhu wenti yanjiu* [Examining the problems of the northeastern regions in the modern times]. Beijing: China Social Science Press, 2004. 299 p. (In Chinese)
6. *Manzhou kaifa sishinian shi* [Four decades of development of Manchuria]. Ed. by Association of the History of Manchuria. Changchun, Northeast Normal University Press, 1988. 1532 p. (In Chinese)
7. Nishizawa Yasuhiko. *Zusetsu Manshu noshi monogatari* [Illustrated History of Manchuria]. Tokyo, Hechu book club, 1999. 134 p. (In Chinese)
8. *Zhongguo jindai jianzhu yanjiu yu baohu* [The study and preservation of modern architecture in China]. Ed. by Zhang Fuhe. Beijing, Tsinghua University Press, 2002. 713 p. (In Chinese)
9. *Man zhou guo shi* [History of Manchukuo]. Ed. by Association of the history of Manchukuo. Changchun, Drafting group of History of fourteen years of occupation in northeast China, 1990. 992 p. (In Chinese)
10. Murata Jiro. Fentian gongdian jianzhu gaishuo [Essays about the architecture of the imperial palaces in Mukden]. *Manchuria Architecture Magazine*, 1934, part 14, no 2, pp. 6–9. (In Chinese)
11. Chen Bochao. Zhangshi shuaifu — shenyang jindai jianzhu fazhan de suoying [Marshal Zhang Residence — Architectural development of Shenyang in miniature]. *City building*, 2010, no 10, pp. 102–109. (In Chinese)
12. Levoshko S. S. *Russkaia arkhitektura v Man'chzhurii. Konets XIX — pervaiia polovina XX veka* [Russian architecture in Manchuria. The end of the XIX — the first half of the XX century]. Khabarovsk: Chastnaia kolleksiia Publ., 2003. 176 p. (In Russian)
13. Asada Shigeo. Hashi jianzhu zagan [Notes about the architecture of Harbin]. *Manchuria Architecture Magazine*, 1925, part 5, no 2, pp. 59–65. (In Chinese)

For citation: Chen Bing. Particularities of the historical development of Changchun City: Cultural interaction in the urban architecture in late 19th — early 20th centuries. *Vestnik SPbSU. Asian and African Studies*, 2017, vol. 9, issue 3, pp. 255–265. DOI: 10.21638/11701/spbu13.2017.303.

Статья поступила в редакцию 12 февраля 2017 г.

Статья рекомендована в печать 19 мая 2017 г.

Контактная информация

Чэнь Бин — аспирант; chenbingchina2008@rambler.ru

Chen Bing — PhD student; chenbingchina2008@rambler.ru