

ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ, РЕСТАВРАЦИЯ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ / THEORY AND HISTORY OF ARCHITECTURE, RESTORATION AND RECONSTRUCTION OF HISTORICAL AND ARCHITECTURAL HERITAGE

DOI: <https://doi.org/10.18454/mca.2024.46.2>

ТИПОЛОГИЯ КУЛЬТОВЫХ СООРУЖЕНИЙ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НАЧАЛА XX ВЕКА

Научная статья

Остроушенко Е.Б.^{1,*}

¹ORCID : 0000-0002-6171-6315;

¹ Санкт-Петербургский архитектурно-строительный университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация

* Корреспондирующий автор (zhe_88[at]mail.ru)

Аннотация

В статье рассматриваются основные направления в культовом строительстве на станциях Китайско-Восточной железной дороги в начале XX века. Православные храмы входили в структуру железнодорожных станций. Они возводились по типовым проектам одновременно с гражданскими постройками. Станции первого класса отмечались строительством крупных церковных зданий по индивидуальным проектам. Основными типами культовых сооружений на линии Китайско-Восточной железной дороги были: типовые церкви-школы, типовые храмы, культовые здания по индивидуальным проектам и молитвенные дома в приспособленных зданиях.

Цель статьи: проанализировать архитектуру культовых сооружений, построенных на станциях Китайско-Восточной железной дороги в начале XX века по основным типологическим характеристикам: конструктивному, функционально-планировочному, объёмно-пространственному, стилистическому решению. Методы исследования: комплексный анализ архивных и исторических данных, реконструкция утраченных объектов по фотографиям. Результаты работы: выявленные типологические особенности культовых сооружений Китайско-Восточной железной дороги являются основой архитектурного своеобразия храмов и составляют культурно-историческую ценность исследуемых объектов.

Ключевые слова: Транссибирская магистраль, Китайско-Восточная железная дорога, церковь-школа, православный храм, типовое строительство.

TYPOLOGY OF RELIGIOUS BUILDINGS OF THE CHINESE EASTERN RAILWAY OF THE EARLY XX CENTURY

Research article

Ostroushenko Y.B.^{1,*}

¹ORCID : 0000-0002-6171-6315;

¹ Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint-Petersburg, Russian Federation

* Corresponding author (zhe_88[at]mail.ru)

Abstract

The article examines the main trends in religious construction at the stations of the Chinese Eastern Railway in the early XX century. Orthodox churches were part of the structure of railway stations. They were built according to standard projects at the same time with civil constructions. The stations of the first class were marked by the construction of large church buildings according to individual designs. The main types of religious buildings on the line of the Chinese-Eastern Railway were: typical churches-schools, typical temples, religious buildings according to individual projects and houses of worship in adapted buildings.

Aim of the article: to analyse the architecture of religious buildings built at the stations of the Chinese Eastern Railway in the early XX century according to the main typological characteristics: structural, functional-planning, volume-spatial, stylistic solution. Research methods: complex analysis of archival and historical data, reconstruction of lost objects by photographs. Results of the work: the identified typological features of religious buildings of the Chinese Eastern Railway are the basis of the architectural uniqueness of the temples and constitute the cultural and historical value of the studied objects.

Keywords: Trans-Siberian Railway, China Eastern Railway, church-school, orthodox church, typical construction.

Введение

История строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) связана с возведением Великого Сибирского пути, или современной Транссибирской магистрали. КВЖД, построенная в 1897-1903 гг., являлась замыкающим звеном для установки сплошного рельсового сообщения через всю Россию между её Европейской частью и Тихим океаном. Первоначальным проектом Транссиба предполагалось провести последний участок железной дороги (ж/д) вдоль р. Амур, по территории России, однако ряд экономических и географических причин заставил изменить направление дороги по кратчайшему направлению – через Китай к Владивостоку. Выбранное направление не только сокращало протяжённость рельсового пути на 500 вёрст, но и сулило многообещающие экономические перспективы России в Юго-Восточной Азии [1, С. 3]. С началом строительства дороги, Россия заключила договор с Китаем на аренду Порт-Артура и Ляодунского полуострова, что значительно повысило статус и экономический потенциал КВЖД.

Согласно заключённому в 1897 г. договору между Русско-Китайским банком и Китаем, Россия получала право аренды земли под строительство ж/д на территории Китая, с условием, что линия не будет проходить через существующие китайские города и посёлки [2]. Так, строители дороги с нуля возводили всю инфраструктуру станций. Для железнодорожных работников были построены жилые дома, общественные и технические сооружения. Специфика пребывания русских подданных на иностранной территории требовала строительства православных храмов для духовного окормления своих граждан, проживающих на станциях. Вместе с церквями появлялись и сопутствующие постройки: школы, общежития для детей, дома для священника и учителя [3, Л. 21]. Храмы на станциях (ст.) КВЖД становились центрами духовной жизни, оказывая большое влияние на формирование культурного ландшафта городов вдоль ж/д.

В научной работе используется метод комплексного анализа исторических документов и архивных материалов, а также метод реконструкции зданий по историческим фотографиям.

Основные результаты

Типология культовых сооружений КВЖД представлена: типовыми церквями-школами, типовыми каменными храмами, церковными зданиями по индивидуальным проектам и приспособленными под церковь зданиями иного назначения. Все культовые здания строились либо из дерева на каменном фундаменте, либо из камня или кирпича. Перекрывались металлической или черепичной кровлей. В планировочном решении церковные здания имели трёхчастную структуру, в которой основные помещения располагались вдоль планировочной оси запад-восток. По типу плана храмы представлены продольно-осевыми, крестовыми и центричными вариантами. Все культовые здания состояли в одной связи с колокольной, располагавшейся над притвором, крыльцом или алтарной апсидой. Планировочная структура выражалась в объёме зданий разновысотной кровлей и акцентированием вертикальных осей декоративными элементами. Стилистически культовые сооружения КВЖД по типовым проектам относятся к традиционному для храмов Транссибирской магистрали неорусскому направлению, а по индивидуальным проектам – к Северному модерну и неовизантийскому направлению эклектики.

Обсуждение

Линия КВЖД, протяжённостью 2450 км. была построена в кратчайшие сроки – всего за 6 лет. Учитывая трудности, с которыми столкнулись строители, включавшими полное отсутствие дорог, мостов, местных строительных материалов, квалифицированных рабочих, а также суровые природно-климатические условия региона и вспыхнувшее во время строительства восстание ихэтуаней, эти сроки поистине впечатляют. Успех обязан накопленному во время возведения Транссиба практическому опыту, грамотной организации строительства и бесперебойному финансированию.

Возглавил возведение КВЖД опытный инженер путей сообщения, строитель Урало-Рязанской ж/д А. И. Югович. Для организации строительных работ вся линия была разбита на 3 основных участка: Западный (от ст. Маньчжурия до Харбина), Восточный (от ст. Пограничная до Харбина) и Южный (от Порт-Артура до Харбина). Для сокращения сроков строительства, техническим отделом Строительного управления КВЖД для станций II-IV классов были созданы типовые генпланы, с возможностью их корректировки при привязке к конкретной местности. Каждая станция включала пассажирские здания, жилые дома, службы, школы и церкви [4, С. 253].

Особое место в структуре ж/д посёлка занимала церковь. Православный храм, являвшийся центром духовной и общественной жизни, располагался «в увязке с планировочной структурой станций во взаимосвязи с вокзалом, парком и, по возможности, на самом высоком месте» [5, С. 136]. Создавалась «проницаемая» пространственная среда, в которой даже невысокий храм в малоэтажной жилой застройке был виден практически из любой точки населённого пункта.

По «графику распределения церквей и школ вдоль линии», церкви на станциях КВЖД строились преимущественно по типовым проектам [6]. В крупных городах, на станциях I класса, храмы строились по индивидуальным проектам. В ряде случаев, если проектом станции не предполагалось строительство храма, работники ж/д приспособляли под молитвенный дом или церковь помещения иного назначения: путевые казармы, бараки и пр. [7, С. 515].

Материал строительства культовых зданий зависел от местных возможностей: в районах, близким к речным акваториям и лесным массивам это было дерево, а в пустынных районах – камень или кирпич. Храмы возводились на каменных фундаментах и перекрывались, в основном, металлической кровлей.

Самое большое распространение на КВЖД получил тип культового здания церкви-школы. Согласно данным 1942 г., вдоль ж/д было возведено 33 таких сооружения [8]. Примерами являются построенные в 1901-1903 гг. церкви-школы: Св. Серафима Саровского на ст. Маньчжурия, В честь Преображения Господня на ст. Хайлар, Св. муч. царицы Александры на ст. Бухэду, Свв. Апостолов Петра и Павла на ст. Цицикар, Введения во Храм Пресвятой Богородицы на ст. Ханьдаохэцзы, Св. Сергия Радонежского на ст. Имяньпо, Св. муч. царицы Александры на ст. Гуньжулин, Свт. Николая Чудотворца на ст. Пограничная.

Типовые проекты каменных и деревянных церквей-школ на 72 и 36 учеников в «Альбоме сооружений и типовых чертежей Китайско-Восточной железной дороги» 1903 г. дают представление об объёмно-планировочном решении зданий этого типа (Рис. 1).

пассажирской платформы, расположенной на единой планировочной оси со зданием церкви и отвечающей особенностям рельефа местности.

Культовые сооружения по индивидуальным проектам – самая малочисленная группа храмов на КВЖД. Такие проекты были реализованы на станциях I класса, в крупных городах на ж/д линии – Харбине и Дальнем. Нужно отметить, что эти города строились не по типовым, а по тщательно продуманным индивидуальным проектам. Генеральные планы городов отвечали самым прогрессивным идеям своего времени, и проектировались по принципу города-сада [10, С. 145]. В планировочной структуре города храмы составляли систему архитектурных доминант, формируя живописную панораму города.

Собор во имя Свт. Николая Чудотворца в Харбине на 500 молящихся был построен в 1900 г. по проекту архитектора И. В. Падлевского [11]. Деревянный пятиглавый храм располагался на возвышении на одной композиционной оси с вокзалом. Планировочная структура здания представляла собой центричный тип плана, в котором к восьмигранному ядру церкви с запада примыкал притвор с гупьбищем и двухмаршевое крыльцо с колокольней, а с востока – алтарная апсида (Рис. 2).

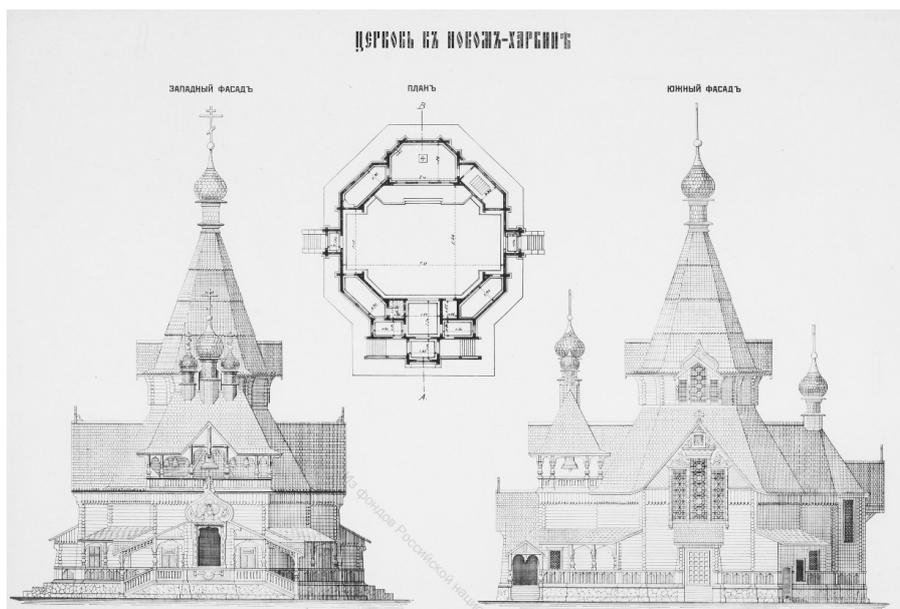


Рисунок 2 - Свято-Николаевский Собор в Харбине
DOI: <https://doi.org/10.18454/mca.2024.46.2.2>

Объём здания – «восьмерик» на «восьмерике», перекрытый высокой шатровой кровлей с главкой и крестом. К центральному «восьмеруку» с четырёх сторон сделаны прирубы, каждый из которых перекрыт собственной кровлей: северный и южный прирубы имеют двускатную кровлю, восточный прируб образует алтарную апсиду и перекрыт веерной кровлей, а над притвором сооружён самостоятельный шатёр на колоннах, покрывающий колокольню. Центральное крыльцо перекрыто бочкой с наклонными выпусками над лестничными маршами. Слуховые окна центральной главы украшены бочками и витражами. Вертикальные оси сформированы тремя группами глав: самая высокая – глава центральной башни, чуть ниже – три главы над шатром колокольни и самая низкая – главка над алтарём. Здание украшено обилием резных украшений и цветных витражей. Пластика фасада подчёркивает вертикальную динамику церкви, а сложный силуэт формирует живописную панораму города. Стилистически здание относится к Северному модерну, о чём свидетельствует применение традиционных материалов и композиционно-художественных приёмов культового зодчества русского Севера.

Ещё одним примером уникальных культовых зданий КВЖД является церковь-школа в г. Дальний. Церковь-школа в честь Введения во Храм Пресвятой Богородицы на 300 молящихся была построена в 1901 г. Предположительно, здание было запроектировано главным архитектором г. Дальнего К. Г. Скомиловским, наряду с проектами жилых и административных зданий Европейской и Административной частей города [12]. В отличие от проекта Харбинского собора, Церковь Введения во Храм Пресвятой Богородицы не была связана единой планировочной осью с вокзалом, а располагалась на высокой открытой площадке над заливом, выполняя, своего рода, роль маяка и формируя панораму города с воды. Здание храма было построено из двухцветного кирпича контрастных оттенков поочерёдно выложенных полосами вдоль фасадов, и перекрыто черепичной кровлей. В симметричном здании размещался двусветный храм, к которому с запада примыкала двухэтажная школа. Функциональные части здания в объёме подчёркивались собственными двускатными кровлями, имеющими единую высоту. Вертикальная ось здания формировалась высокой башней-колокольней, располагавшейся над алтарём. Башня квадратного сечения была перекрыта куполом с небольшой луковичной главкой и крестом. Декоративная пластика фасада играет второстепенную роль, она усиливается вдоль единственной вертикальной оси – башни колокольни, украшенной ярусами карнизов и цветными витражами. Основным средством художественной выразительности церкви-школы является контрастный силуэт и цветовое оформление фасада в «византийском» стиле, подчёркивающего здание, как визуальный ориентир в береговой

панораме города. Стилистика церкви-школы отвечала традициям преемственности в культовой архитектуре русского зарубежья н. XX в. [13, С. 481].

Заключение

Проведённый анализ типологических характеристик культовых зданий КВЖД позволяет утверждать, что основные объёмно-планировочные и стилистические принципы храмов, в целом, соответствовали приёмам культового строительства на ж/д станциях в России. Однако региональные факторы, связанные со спецификой организации системы жизнеобеспечения на иностранной территории и особым подходом в строительном производстве, повлияли на формирование ряда особенностей в архитектуре православных храмов: широкое распространение получил тип церкви-школы, объёмно-планировочное решение которых являло смесь китайских приёмов строительства с русскими декоративным оформлением. Культовые здания отличает повышенный функционализм и рациональное использование пространства.

Церковное строительство на станциях – это уникальное явление для Китая, повлиявшее на формирование культурного ландшафта вдоль КВЖД.

На сегодняшний день вдоль линии КВЖД выявлено 28 культовых зданий, из которых сохранилось 10. Преимущественно церкви используются как музейные объекты (на ст. Ханьдаохэцзы и Харбин), но ряд зданий функционируют, как культовые объекты иных концессий (церкви на ст. Пограничная, Цицикар). Все выявленные уцелевшие храмы признаны объектами культурного и исторического наследия и охраняются Китайским государством.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Михайленко Т.Г., Курский государственный университет,
Курск, Российская Федерация
DOI: <https://doi.org/10.18454/mca.2024.46.2.3>

Conflict of Interest

None declared.

Review

Mikhailenko T.G., Kursk State University, Kursk, Russian
Federation
DOI: <https://doi.org/10.18454/mca.2024.46.2.3>

Список литературы / References

1. Китайско-Восточная железная дорога. Исторический очерк. — СПб, 1914. — Том I (1896-1905 гг.).
2. Глатоленкова Е.В. Архитектурные и градостроительные особенности поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги / Е.В. Глатоленкова // Актуальные проблемы теории и истории региональной архитектуры; — Хабаровск: Тихоокеанский Государственный Университет, 2020. — с. 245-248.
3. Российский государственный исторический архив. — Ф. 350. — Оп. 16. — Д. 1438
4. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайско-Восточной железной дороги. 1897-1903 гг. — СПб, 1903.
5. Магазинер Н.А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали к. XIX – н. XX в. / Н.А. Магазинер — Санкт-Петербург: Реноме, 2016. — 216 с.
6. Российский государственный исторический архив. — Ф. 350. — Оп. 16. — Д. 1440.
7. Коростелёв В.В. Православие в Маньчжурии 1898 -1956. Очерки истории / В.В. Коростелёв, А.К. Караулов. — Москва: Православный Свято-Тихоновский гуманитарный университет, 2019. — 888 с.
8. Масленникова Д.С. Церкви-школы на станциях Китайско-Восточной железной дороги / Д.С. Масленникова // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. — 2008. — 1 (18). — с. 21-29.
- 9.
10. Левашко С.С. Архитектор Иосиф Владимирович Падлевский и кафедральный Свято-Николаевский собор в Харбине / С.С. Левашко // Политехник. — 2004. — 16. — с. 140-143.
11. Крадин Н.П. Свято-Николаевский собор в Харбине как символ русской православной культуры / Н.П. Крадин // Рябининские чтения. — Петрозаводск: Кижи, 2015. — с. 198-201.
12. Левашко С.С. Польско-русский архитектор Казимир Сколимовский на фоне эпохи / С.С. Левашко // Искусство Восточной Европы. — 2015 — URL: <https://clck.ru/39ZGUi> (дата обращения: 20.02.2024)
13. Кириченко Е.И. Русский стиль / Е.И. Кириченко — Москва: БуксМАрт, 2020. — 580 с.

Список литературы на английском языке / References in English

1. Kitajsko-Vostochnaya zheleznaya doroga. Istoricheskiy ocherk [The Chinese Eastern Railway. Historical review]. — Saint Petersburg, 1914. — Vol. 1 (1896-1905). [in Russian]
2. Glatolenkova E. V. Arhitekturnye i gradostroitel'nye osobennosti poselenij vdol' Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj dorogi [Architectural and Urban Planning Features of Settlements along the Chinese Eastern Railway] / E. V. Glatolenkova // Aktual'nye problemy teorii i istorii regional'noj arhitektury [Current Problems of the Theory and History of Regional Architecture]; — Khabarovsk: Pacific State University, 2020. — p. 245-248. [in Russian]
3. Rossijskiy gosudarstvennyj istoricheskiy arhiv [The Russian State Historical Archive]. — Fund. 350. — Inv. 16. — Case 1438. [in Russian]
4. Al'bom sooruzhenij i tipovyh chertezhej Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj dorogi 1897-1903 gg. [Album of buildings and standard plans of Chinese Eastern Railway. 1897-1903]. — Saint Petersburg, 1903. [in Russian]
5. Magaziner N.A. Zheleznodorozhnye hramy Transsibirskoj magistrali k. XIX – n. XX v. [Railroad Temples of Trans-Siberian Railway at the End of 19th – Beginning of 20th Centuries] / N.A. Magaziner — Sankt-Peterburg: Renome, 2016. — 216 p. [in Russian]

6. Rossijskij gosudarstvennyj istoričeskij arhiv [The Russian State Historical Archive]. — Fund 350. — Inv. 16. — Case 1440. [in Russian]
7. Korostelev V.V. Pravoslavie v Man'chzhurii 1898 -1956. Očerki istorii. [Orthodoxy in Manchuria 1898-1956. History essays] / V.V. Korostelev, A.K. Karaulov. — Moscow: Orthodox Svyato-Tikhonovskij Humanitarian University, 2019. — 888 p. [in Russian]
8. Maslennikova D.S. Tserkvi-shkoly na stantsijah Kitajsko-Vostočnoj zheleznoj dorogi [The Churches-schools In Ceer Stations] / D.S. Maslennikova // Bulletin of Tomsk State Architectural and Construction University. — 2008. — 1 (18). — p. 21-29. [in Russian]
- 9.
10. Levoshko S.S. Arhitektor Iosif Vladimirovič Padlevskij i kafedral'nyj Svjato-Nikolaevskij sobor v Harbine [The Architect I. V. Padlevskii and St. Nikolas Cathedral in Harbin] / S.S. Levoshko // Polytechnic. — 2004. — 16. — p. 140-143. [in Russian]
11. Kradin N.P. Svjato-Nikolaevskij sobor v Harbine kak simvol ruskoj pravoslavnoj kul'tury [St. Nikolas Cathedral in Harbin as a Symbol of Russian Orthodox Culture] / N.P. Kradin // Ryabininskie čteniya [Ryabinin Readings]. — Petrozavodsk: Kizhi, 2015. — p. 198-201. [in Russian]
12. Levoshko S.S. Pol'sko-russkij arhitektor Kazimir Skolimovskij na fone epohi [Polish-Russian Architect Kazimir Skomilovski on the Backtop of the Era] / S.S. Levoshko // Art of Eastern Europe. — 2015 — URL: <https://clck.ru/39ZGU> (accessed: 20.02.2024) [in Russian]
13. Kirichenko E.I. Russkij stil' [Russian Style] / E.I. Kirichenko — Moskva: BuksMArt, 2020. — 580 p. [in Russian]