

ОСОБЕННОСТИ АРХИТЕКТУРЫ БАНКОВСКИХ УЧРЕЖДЕНИЙ ХАРБИНА ПЕРВОЙ ТРЕТИ XX ВЕКА

Базилевич Михаил Евгеньевич

ст. преп. кафедры архитектуры и урбанистики,
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»
Россия, Хабаровск, e-mail: mikhaildazilevich@gmail.com

Ким Антон Андреевич

преподаватель кафедры архитектуры и урбанистики,
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»,
Россия, Хабаровск, e-mail: ant.kim@mail.ru

УДК: 72.03

ББК: 85.113(3)

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-3(71)-9

Аннотация

Статья посвящена архитектуре банковских учреждений Харбина, строившихся в городе с 1898 г. до середины 1930-х гг. Кратко рассматриваются особенности градостроительного ландшафта города и специфика формирования банковской системы на северо-востоке Китая, во многом определившие характер развития архитектуры объектов данного типа и их локализацию в структуре застройки Харбина. Выявляются объемно-планировочные и стилистические особенности банковских зданий, строившихся в районах Новый город и Пристань и городе-спутнике Харбина Фуцзядянь. Отмечается значение данных объектов в формировании застройки магистральных улиц города.

Ключевые слова:

архитектура Харбина, архитектура банковских учреждений, планировка

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ
в рамках научного проекта № 20-012-00316

Введение

Процесс формирования архитектурного облика Харбина отражает геополитические и социально-экономические изменения, происходившие в регионе в первой половине XX в., в период, когда город в значительной степени подвергался иностранному влиянию, благодаря чему в центральной части Харбина можно встретить отдельные здания и целые кварталы, построенные русскими и японскими архитекторами. Политика иностранных государств, направленная на защиту своих интересов в Китае, который в то время являлся одним из крупнейших рынков сбыта, способствовала формированию на его территории коммерческих и финансовых институтов, в частности банковской системы западного образца. В то же время китайское правительство осуществляло попытки противодействия иностранной экономической экспансии, разви-

вая собственную банковскую систему, что привело к появлению государственных и частных банковских организаций. Таким образом, в рассматриваемый период в Китае действовали три основных типа банковских учреждений: иностранные, национальные и местные банки. Не стал исключением и город Харбин, где в то время открылось достаточно большое количество банковских отделений и сберегательных касс.

Быстрому экономическому и территориальному росту Харбина способствовали его выгодное стратегическое положение как центра строительства Китайско-восточной железной дороги (КВЖД) и наличие порта в эстуарии реки Сунгари. Кроме того, в рассматриваемый период Харбин являлся одним из немногих открытых городов на территории северо-востока Китая.

Цель данной работы – изучение особенностей архитектуры банковских учреждений Харбина, строившихся в городе в первой трети XX в., т. е. с момента его основания до начала японской оккупации.

Основу для проведения настоящего исследования составили работы российских и зарубежных ученых, посвященные различным аспектам затрагиваемой в статье проблемы. Общие вопросы истории и градостроительного развития Харбина рассматриваются в трудах и книгах Чан Хуайшэн [1], Н.П. Крадина [2], С.С. Лешко [3], Н.Е. Козыренко, А.П. Ивановой, Ян Хунвэя [4, 5]. Истории строительства Китайско-восточной железной дороги (КВЖД) посвящены труды Н.Е. Абловой [6], М.А. Вивдыч [7], Т.Ю. Троицкой [8]. Изучению истории и развития банковской системы на территории Китая, в том числе в Харбине, посвящены книги S. Clausen, S. Thogersen [9] и Н. Bonin, N. Valerio, K. Yago [10]. Архитектура отдельных типов зданий рассматривается в публикациях Т.А. Смольяниновой [11, 12], Инли Мао, Инхуэй Мао [13], Кай Джун, Лю Дапинг [14].

Особенности развития городских районов

Город Харбин был заложен в 1898 г. и в отличие от большинства крупных европейских городов на территории Китая возводился без привязки к существующим крупным китайским поселениям. Во многом этому способствовала малая заселенность Маньчжурии, которая являлась родовыми землями рода Айсунь Гьоро, правящего империей Цин. Суровые погодные условия, политика запрета заселения северной части Маньчжурии ханьцами (до 1878 г.) и одновременный отток маньчжуров в южные регионы привели к тому, что к концу XIX в. на рассматриваемой территории не было крупных торговых поселений (за исключением провинции Ляонин) и налаженной транспортной инфраструктуры. Все это дало возможность русским инженерам при прокладке линии КВЖД и строительстве станций не привязываться к существующим поселениям.

Выгодное географическое положение на пересечении восточной, западной и южной веток КВЖД и судоходной реки Сунгари привело к тому, что на территории современного Харбина было решено возвести административный поселок, который на первых этапах назывался Сунгари. Для этого была отчуждена обширная территория, что впоследствии дало возможность городу развиваться. Уже к 1910-м гг. в структуре Харбина выделилось три крупных района – Старый Харбин (часть района Сянфана), Пристань (Даоли), Новый город (Наньган) и город-спутник Фуцзядянь (Даовай). Скорость развития города во многом предопределило то, что при содействии министра финансов С.Ю. Витте с 1902 г. частные лица смогли покупать участки в Харбине, отчужденные КВЖД. Де-юре они давались в долгосрочную аренду до окончания срока действия концессии, в то время как старое положение предусматривало снос любых частных построек по первому требованию администрации. Все это привело к «взрывному» росту частного строительства, в том числе и финансовых учреждений. К этому же времени от-

носится формирование сплошной границы отчуждения, которая до этого представляла собой разрозненные поселки, что давало дальнейшие возможности для роста города и превращение отдельно стоящих поселков в городские районы [15].

Исторически первым районом города стал Старый Харбин, где на территории бывшего ханшинного завода временно разместились администрация города. Этот район находился в отдалении как от речного порта, так и от железнодорожного вокзала и не представлял интереса для коммерческой деятельности, что в последующем привело к отсутствию на его территории банковских учреждений.

Первым районом, получившим развитие, стала Пристань, что обуславливалось необходимостью организации пароходного сообщения по р. Сунгари для доставки рабочих и строительных материалов. Сам район располагался в низине и представлял собой заболоченную местность, на которой не селились китайцы. Первоочередными мероприятиями стала инженерная защита территории от затопления, которая проводилась посредством повышения уровня береговой линии с одновременным устройством причалов. Развитие района происходило в значительной мере стихийно без утвержденного предварительного плана. В первую очередь возводились складские и промышленные объекты, которые тяготели к береговой линии. В то же время рядом стали селиться «пришлые» китайцы, которым заняли район Китайской улицы (ул. Шанчжи), что побудило Строительное управление Харбина произвести разбивку территории на участки для предотвращения дальнейшей стихийной застройки. Уже в 1899 г. началась активная застройка района китайцами и русскими, которые возводили общественные и промышленные постройки. Ввиду административной направленности района Нового города Пристань стала коммерческим центром, что привело к массовому появлению финансовых учреждений. Показательна площадь частных участков, распроданных к середине 1902 г. (доклад Витте), которая составляла 31,41 га, в то время как в Новом городе было распродано всего 5,46 га участков, каждый из которых был большей площади, чем на Приistani. Несмотря на спад коммерческой деятельности после Русско-японской войны и конкуренцию со стороны города-спутника Фуцзядяня, район оставался коммерческим центром европейской части г. Харбина и в 1920–1930-х гг.

Район Новый город располагался на возвышенном плато. До начала строительства здесь находились сельскохозяйственные поля и немногочисленные хутора местных жителей. В первые годы развития Харбина эта территория оставалась пустынной, работы велись только по прокладке железнодорожного полотна. Планировка и начало межевания территории относится к 1899 г., когда здесь начали реализовывать проект железнодорожного административного поселка, в котором сразу закладывалась возможность дальнейшего расширения города. В отличие от стихийной планировки Приistani в проекте планировки Нового города сразу закладывались общественные и социальные объекты. Однако основные строительные работы начались после Боксерского восстания, когда началось активное возведение административных, общественных, культурных, социальных и жилых сооружений для сотрудников КВЖД. В качестве рабочей силы выступали китайские рабочие, прибывавшие из южных провинций. Однако коммерческое строительство практически не велось, так как железнодорожная станция вплоть до середины 1900-х гг. не обслуживала коммерческие операции, что во многом тормозило развитие района. В целом Новый город так и не стал коммерческим центром города, что отразилось в относительно малом количестве финансовых учреждений.

Рассматривая район Фуцзядяня, необходимо отметить, что вплоть до 1933 г. он был городом-спутником Харбина и входил в состав провинции Гирич, в то время как сам Харбин находился в составе Особого района Восточных провинций. Фуцзядянь располагался восточнее Приistani на берегу р. Сунгари. Уже к приходу русских инженеров здесь размещались немногочис-

ленные хутора местных жителей. Однако быстрый рост Харбина привел к массовой застройке этого района, который первоначально концентрировался возле мостового поселка. Уже к концу 1900-х гг. отмечался бурный рост поселения и активизация коммерческой деятельности, поощряемой китайским правительством, которое по возможности переносило туда административные и финансовые учреждения из районов, находящихся в подчинении КВЖД. К 1920-м гг. перенос таможни с Пристань в район Фуцзядянь и обмельчание русла р. Сунгари привели к тому, что коммерческая жизнь города постепенно стала концентрироваться в этом районе. Все это привело к росту финансовых учреждений.

Первые банки

Первым банковским учреждением Харбина стало отделение Русско-китайского банка, открывшееся в 1902 г. Его двухэтажное здание было построено в Новом городе на углу Хорватовского и Бульварного проспектов. Положение объекта в структуре застройки определило характер его архитектуры и планировочной организации. Сооружение рассчитано на визуальное восприятие с трех сторон, вследствие чего уличные фасады имеют равноценное пластическое решение, а окна операционных залов и других помещений для обслуживания посетителей обращены в сторону магистральных улиц. В 1910 г. организация была переименована в Русско-азиатский банк и вплоть до строительства в 1921 г. здания Городского банка (Huancheng Bank) по улице Гоголевской являлось единственным подобным учреждением в Новом городе.

После Октябрьской революции китайские отделения Русско-азиатского банка были реорганизованы и продолжали работать под прежним названием. В период 1918–1920 гг. банком производилась эмиссия «харбинских рублей», а в 1926 г. учреждение прекратило свою работу. Тем не менее его здание сохранилось в первоизданном виде и является выразительным акцентом на фоне разновременной застройки квартала.

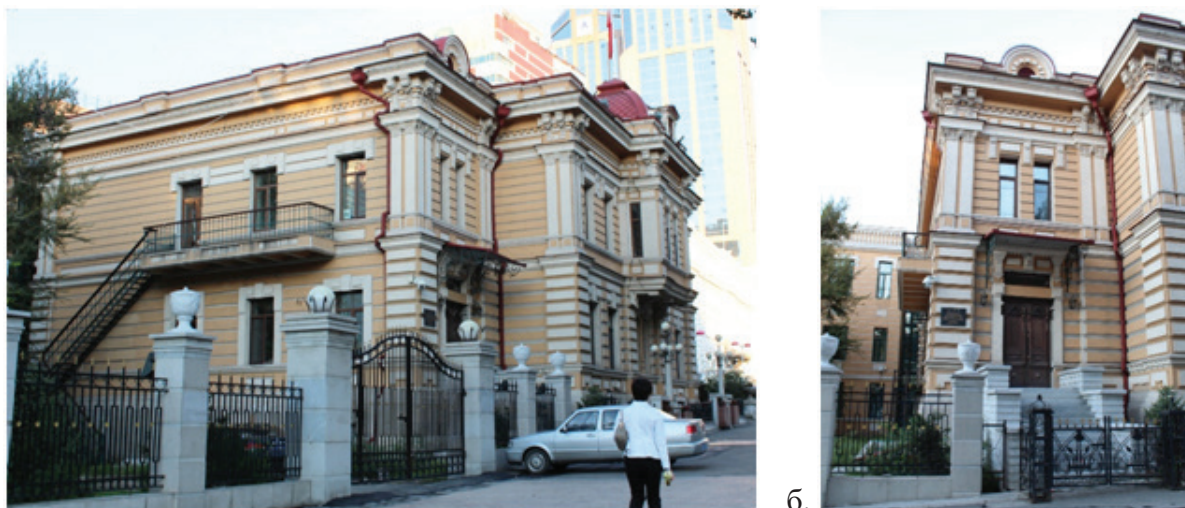


Рис. 1. Бывшее здание Русско-китайского (Русско-азиатского банка) в Харбине. 1902: а) вид со стороны улицы Hong Jun; б) фрагмент. Современное состояние. Фото А.А. Кима

Впоследствии с развитием торговли и появлением в городе представительств других государств банковские учреждения стали размещаться в районах Пристань и Фуцзядянь. В то время Фуцзядянь был самостоятельным административным образованием, подчиненным китайским властям.

Первой национальной банковской организацией, открывшей свое отделение в Харбине, стал Банк Китая (до 1911 г. известный как Qing Bank). Учреждение осуществляло финансовую

поддержку национальной промышленности и торговли, а также занималось реформированием валютной системы. Харбинское отделение было открыто в 1910 г. в районе Фуцзядянь. Его несохранившееся двухэтажное кирпичное здание находилось в квартале, примыкавшем к перекрестку улиц Главной (Цзиньюй) и 12-й Северной (Бэйшиэр). Новое отделение банка открылось в 1911 г. на углу Главной и 3-й Северной улиц (Бэйсань). Объемно-пространственная композиция сооружения основана на сочетании двух равноценных по массе и пластической проработке двухэтажных кирпичных блоков, объединенных цилиндрическим объемом-вставкой. Главный вход располагался в цилиндрическом объеме со стороны перекрестка, а два дополнительных входа – по центру прямоугольных блоков. Изначально сооружение имело красивый купол в стиле барокко, венчавший угловой цилиндрический объем, а окрашенные кирпичные стены украшали декоративные элементы в виде картушей. В результате поздней реконструкции купол и лепной декор были утрачены.



а.



б.

Рис. 2. Бывшее здание Банка Китая в Харбине. 1910. Источник: <https://kknews.cc/news/3p2888.html>

а) первоначальный вид; б) современное состояние
Расположение банковских зданий в городской застройке

В ходе исследования на территории Харбина выявлены 30 сохранившихся и 4 утраченных объекта, в разное время принадлежавшие китайским и иностранным банковским организациям. Их локализация в структуре застройки обусловлена в первую очередь особенностями политического и экономического развития города в рассматриваемый период. Так, отделения иностранных банков располагались преимущественно в районе Пристань, где в то время находился ряд дипломатических и торговых представительств разных государств, а также селились иностранцы, занимавшиеся коммерческой деятельностью [12]. Здания банковских учреждений располагались вдоль основных осевых улиц, таких как Китайская и Участковая, спускающихся к южному берегу р. Сунгари со стороны Железнодорожного вокзала. Китайские национальные банковские учреждения, напротив, концентрировались в районе Фуцзядянь. Большая их часть располагалась вдоль ул. Главной, пронизывающей весь район по оси запад – восток.

Интенсивное развитие города и увеличение численности его населения способствовали повышению плотности застройки и формированию сплошного фронта магистральных улиц. Отсутствие разрывов между соседствующими зданиями закономерно приводило к тому, что при пластической проработке фасадов внимание уделялось только одной или двум (при угловом положении) стеновым плоскостям, в то время как дворовые фасады были лишены декора. Рассматривая планировочную организацию Харбина, можно встретить и островное положение объектов. Пример – здание отделения Банка Нью-Йорка, расположенное в районе Пристань на углу ул. Китайской и Полевой. Трапециевидная форма участка определила характер объемно-

планировочной композиции этого первоначально двухэтажного объекта. В настоящее время это трехэтажное сооружение воспринимается с нескольких видовых точек, и, находясь в начале центральной улицы района – Китайской, задает ритм остальной застройке.



Рис. 3. Здание Банка Нью-Йорка в Харбине. 1920–1925. Современное состояние.
Источник: <http://map.baidu.com>

Объемно-планировочные решения

Несмотря на многообразие стилистических направлений, встречающихся в архитектуре банковских учреждений Харбина, в развитии объектов этой типологической группы прослеживаются определенные закономерности. Во-первых, сохранившиеся постройки можно условно разделить на две группы: сооружения, строившиеся непосредственно для размещения банковских организаций, и здания, в которых банки временно арендовали помещения. Объекты первой группы отличает более целостная и логичная структура планировочных композиций. На планах четко выделены один или несколько операционных залов, окна которых обращены в сторону магистральных улиц, а пластическое решение фасадов отражает расположение внутренних помещений. Особое внимание уделялось оформлению входных групп. Главный вход располагался по центральной оси уличного фасада и акцентировался порталом или колоннадой, в ряде случаев объединяющей по высоте плоскости первых двух (Банк Маньчжурии) или трех (Харбинский филиал банка коммуникаций) этажей. Архитектура рассматриваемых банковских учреждений отличается строгостью и монументальностью, что в целом отражает общемировые тенденции строительства объектов данного типа, распространенные в первой половине XX в.

Нередко для размещения своих филиалов и отделений банковские организации арендовали этажи или отдельные помещения в зданиях торговых или доходных домов. К таким объектам в Харбине следует отнести отделение Чосен Банка, Сберегательный банк трех восточных провинций Китая, Банк Гириной провинции (Yong Hang) и ряд других учреждений, располагавшихся в районе Фуцзядянь. Подобные объекты отличает наличие витринного остекления в уровне первого этажа и нескольких по-разному оформленных входных блоков.

Характерно угловое расположение объектов в структуре городской застройки. В этом случае два равноценных уличных фасада и срезанный (в некоторых случаях – скругленный) угол, выходящий на перекресток, позволяли наиболее активно интегрировать сооружение в городскую среду. Здания банковских учреждений строились, как правило, высотой в два-три этажа, исключение составляют лишь отделение Харбинского филиала банка коммуникаций в Фуцзядяне и здание Британского банка в районе Пристань.

Стилистические особенности

Сильное влияние на градостроительное развитие Харбина в рассматриваемый период оказала русская архитектурно-инженерная школа. На начальном этапе город планировался и застрой-

ивался под руководством и при участии петербургских гражданских инженеров В.К. Вельса, А.К. Левтеева, Л.Н. Пестрякова, В.Д. Смигельского и др. Н.П. Крадин [16] отмечает, что до середины 1930-х гг. должности городского инженера и архитектора в Харбине занимали В.А. Рассушин и М.М. Осколков, а архитектурную деятельность в городе многие российские инженеры продолжали вплоть до середины 1950-х гг. о, чем свидетельствуют многочисленные здания, построенные по их проектам и сохранившиеся до настоящего времени. Строительство Харбина, в отличие от городов российского Дальнего Востока, шло гораздо более быстрыми темпами. Российские архитекторы внедряли в архитектурно-строительную практику передовые европейские и российские архитектурные и градостроительные тенденции, связанные в тот период с распространением интернациональной стилистики модерна и поиском новых подходов к формированию объемно-пространственной структуры зданий.

Мотивы модерна прослеживаются в оформлении уличных фасадов банка Алексейцева, проявляясь в рисунке венчающей части здания и использовании характерного геометрического орнамента в виде «подвесок», состоящих из комбинации прямых линий и колец. Архитектура объекта в целом эклектична. Помимо модерна, заметно влияние неobarocko, на что указывают массивные полуколонны с немасштабно большими капителями. Следует отметить, что использование элементов барочной архитектуры в оформлении фасадов для Харбина частое явление. Характерные детали встречаются в пластической проработке фасадов Конкорд Банка, Еврейского коммерческого банка и Чосен Банка, также расположенных в районе Пристань.

Отмечается и распространение стилистики неоклассицизма. Примечательно, что на начальном этапе при строительстве банковских зданий в качестве основного строительного материала использовался керамический кирпич, размеры которого задавали модуль при создании фасадного декора. Примером тому может служить здание отделения Русско-азиатского банка в Новом городе. Впоследствии при строительстве крупных банковских объектов в Харбине стал применяться монолитный железобетон, что привело к некоторой трансформации внешнего вида сооружений данного типа. Постройки 1920–1930-х гг. имеют определенное внешнее сходство со зданиями банковских учреждений, строившихся в Тяньзине, Шанхае и ряде других городов Китая, где в то время располагались иностранные концессии.

Несколько иным путем шло развитие архитектуры банковских учреждений в районе Фуцзядянь. Стремление китайского правительства в противовес иностранной развивать собственную финансовую систему способствовало появлению в этой части города большого числа торговых и банковских учреждений. Отличительной особенностью архитектурной среды Фуцзядяня начала XX в. являлось контрастное сочетание массивных, помпезных каменных зданий и одноэтажных китайских фанз, что придавало его застройке особый колорит. Примечательно и использование элементов европейской ордерной архитектуры для декорирования уличных фасадов крупных общественных зданий. Подобное явление в научной литературе получило название «китайское барокко». Выразительными примерами архитектуры такого рода являются здания Центрально-азиатского золотого банка, Harbin Branch of Zhibian Bank и здание торгового дома, в котором в 1917–1925 гг. располагался Zhejiang Industrial Bank.

Архитектуре банков Фуцзядяня свойственна эклектичность с характерной несобранностью планировочных композиций и нарочитой «декоративностью» уличных фасадов, не являющихся органической частью основного объема здания. На общем фоне пестрой застройки Фуцзядяня выделяются здания отделений банка Маньчжурии Харбинского и филиала Банка коммуникаций с их строгой простотой и монументальностью традиционных форм неоклассицизма.



Рис. 4. Здание Центрально-Азиатский Золотого Банка в Харбине. До 1930 г. Источник: https://www.sohu.com/a/321025208_100204784

Заключение

Архитектура Харбина первой трети XX в. самобытна и разнообразна. Слияние русских, западноевропейских и китайских культурных и архитектурных традиций определило неповторимый колорит его исторической застройки.

Развитие архитектуры банковских учреждений Харбина в рассматриваемый период проходило в русле общемировых архитектурных течений, но в то же время имело свои уникальные особенности, сложившиеся под влиянием местных условий и специфики развития разных районов города. Так, в период русского влияния при строительстве банковских зданий Пристани и Нового города отмечается участие петербургских инженеров, опиравшихся в своей работе на традиции отечественной архитектурно-инженерной школы. В то же время застройка района Фуцзянь развивалась стихийно, а здания коммерческих учреждений строились преимущественно в стилистике «китайского барокко» со свойственными ему нарочитой «фасадностью» и украшательством. В постэмигрантский период, ввиду усиления на территории Харбина иностранного влияния, в городе начали строиться монументальные железобетонные здания банковских учреждений в формах строгого неоклассицизма.

Начавшаяся в 1932 г. японская оккупация, а затем продажа СССР своей доли собственности Китайско-Восточной дороги Маньчжоу-го знаменовали начало следующего этапа развития города, архитектура которого пошла по пути поиска новых приемов пластической выразительности.

Библиография

1. Чан Хуайшэн. Архитектура Харбина. – Харбин, 1990. – 298 с.
2. Крадин, Н.П. Харбин – русская Атлантида: очерки / Н.П. Крадин. Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства Российской академии архитектуры и строительных наук (НИИТАГ РААСН). Тихоокеанский гос. ун-т (ТОГУ). – Хабаровск: КГУП, 2010.
3. Лешко, С.С. Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX века С.С. Лешко. – Хабаровск: Частная коллекция, 2003. – 176 с.

4. Козыренко, Н. Е. Архитектурное наследие Харбина / Н. Е. Козыренко, Я. Хунвэй, А.П. Иванова. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 564 с.: ил.
5. Козыренко, Н. Е. Градостроительное наследие Харбина / Н.Е. Козыренко, А.П. Иванова, Ян Хунвэй. – Хабаровск: изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 207 с.
6. Аблова, Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории: Первая половина XX в.: дис. ... д-ра ист. наук. – М., 2005 – 556 с.
7. Вивдыч, М.А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века: автореф. дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск, 2011 – 24 с.
8. Троицкая, Т.Ю. Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (конец XIX-первая треть XX вв.): автореф. дис. ... канд. арх. наук / Т. Ю. Троицкая. Новосибирск, 1996. – 20 с.
9. Clausen, S., Thogersen, S. 1995 The making of a Chinese city : history and historiography in Harbin (N.Y. : M.E. Sharpe)
10. Bonin, H., Valerio, N., Yago, K. 2015 Asian Imperial Banking History (Milton Park: Taylor and Francis Inc.)
11. Смольянинова, Т.А. Архитектура германского консульства в Харбине (район Пристань) / Т.А. Смольянинова // Новые идеи нового века – 2018 : мат-лы Восемнадцатой Междунар. науч. конф. : в 3 т. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2018. – Т. 1. – С. 438–443
12. Смольянинова, Т.А. Здания консульских учреждений в Харбине (район Пристань) в первой половине XX века [Электронный ресурс] / Т.А. Смольянинова // Архитектон: известия вузов. – 2018. – № 3(63). – URL: http://archvuz.ru/2018_3/12
13. Инли Мао, Инхуэй Мао. Общая характеристика стиля жилых зданий КВЖД. Новые идеи нового века – 2016 : мат-лы Шестнадцатой Междунар. науч. конф. = The new Ideas of New Century – 2016 : The Sixteenth International Scientific Conference Proceedings : в 3 т. / Тихоокеан. гос. ун-т. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2016. – Т. 1. С. 142–146.
14. Кай Джун, Лю Дапинг. Анализ пространственного образа зданий восточных вокзалов Китая. Новые идеи нового века – 2015 : мат-лы Пятнадцатой Междунар. науч. конф. = The new Ideas of New Century – 2015 : The Fifteenth International Scientific Conference Proceedings: в 3 т. / Тихоокеан. гос. ун-т. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – Т. 1. С. 160–166.
15. Нилус, Е. Х. Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. / Е. Х. Нилус. – Харбин : Типографии Кит. Вост. жел. дор. и Т-ва «Озо», 1923. – Т. 1. 690 с.
16. Крадин, Н. П. Русские города в Китае / Н. П. Крадин // Архитектура Восточной Сибири и Дальнего. – Хабаровск : [б. и.], 2002. – Вып. 1. С. 109–142.
17. Крадин, Н. П. Русские города в Китае. Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока / Н.П. Крадин // Науч.-исслед. ин-т теории архитектуры и градостроительства (НИИТАГ) РААСН; Хабаровский филиал НИИТАГ РААСН; Хабаровский гос. техн. ун-т. – Хабаровск: [б. и.], 2002. – Вып. 1: Города Дальнего Востока : сб. науч. ст. – С. 109–142. – Примеч.: с. 140–142.

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareALike» («Атрибуция - на тех же условиях»).

4.0 Всемирная



Дата поступления: 17.08.2020

THE ARCHITECTURE OF BANKING INSTITUTIONS IN KHARBIN IN THE FIRST THIRD OF THE 20th CENTURY

Bazilevich Mikhail E.

Senior Lecturer, Subdepartment of Architecture and Urbanism,
Pacific State University
Russia, Khabarovsk, e-mail: mikhaildazilevich@gmail.com

Kim Anton A.

Instructor, Architecture and Urbanism,
Pacific State University
Russia, Khabarovsk, e-mail: ant.kim@mail.ru

УДК: 72.03

ББК: 85.113(3)

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-3(71)-9

Abstract

The article is devoted to the architecture of Harbin's banking institutions built from 1898 to the mid-1930s. We briefly review the city's urban planning landscape and the emergence of the banking system in northeast China, which largely determined the architecture of objects of this type and their localization in the urban structure of Harbin. The spatial layout and stylistic features of the bank buildings built in the New Town and Pier districts and in Harbin's satellite town of Fujadian are examined. The importance of these objects for the development of the city's main streets is emphasized.

Keywords:

Harbin, architecture, banks, layout, style

References

1. Chang Huaisheng (1991) Haerbin Jianzhu Yishu [Harbin Architecture Art]. Harbin: Heilongjiang Science and Technology Press.
2. Kradin, N.P. (2010) Harbin – the Russian Atlantis. Khabarovsk: Khabarovsk Regional Printing House. (in Russian)
3. Levoshko, S.S. (2003) Russian Architecture in Manchuria. Late 19th–first half of the 20th century. Khabarovsk: Private collection. (in Russian)
4. Kozyrenko, N.E., Yang, Hongwei, and Ivanova, A.P. (2015) The Architectural Heritage of Harbin. Khabarovsk: Pacific National University. (in Russian)
5. Kozyrenko, N.E., Yang, Hongwei, and Ivanova, A.P. (2015) The City Planning Heritage of Harbin. Khabarovsk: Pacific National University. (in Russian)
6. Ablova, N.E. (2005) CER and the Russian emigration in China: international and political aspects of history: first half of the 20th century. Doctor of History diss. Institute of Far Eastern Studies, Russian Academy of Sciences. (in Russian)
7. Vivdych, M.A. (2011) Railway construction in the Far East in the late 19th – early 20th century. Summary of PhD diss. (History). Institute of History, the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences. (in Russian)

8. Troitskaya, T.Iu. (1996) The architecture of the Chinese Eastern Railway (late 19th first third of the 20th century). Summary of PhD diss. (Architecture). Novosibirsk State Academy of Architecture and Fine Arts. (in Russian)
9. Clausen, S. and Thogersen, S. (1995) The making of a Chinese city. History and Historiography in Harbin. New York: M. E. Sharpe.
10. Bonin, H., Valerio, N. and Yago, K. (2015) Asian Imperial Banking History. Milton Park: Taylor and Francis Inc.
11. Smolianinova, T. A. (2018) Architecture of the German consulate in Harbin (district Pristan). In: New Ideas of the New Centuries–2018. Khabarovsk: Pacific National University. Vol. 1, pp. 438–443.
12. Smolyaninova, T.A. (2018) Buildings of consular institutions in Harbin (the Pier area) in the first half of the 20th century. Architecton: Proceedings of Higher Education. [Online], No. 3(63). Available from: http://archvuz.ru/en/en/2018_3/12 [Accessed 03 August 2020]. (in Russian)
13. Mao, Yingli and Mao Yinghui (2016) Overall style of residential construction of Chinese Eastern Railway. In: New Ideas of the New Centuries–2016. Khabarovsk: Pacific National University. Vol. 1, pp. 142–146.
14. Cai, Jun and Liu, Daping (2015) Analysis on the spatial pattern of the Chinese Eastern Railway station buildings. In: New Ideas of the New Centuries–2015. Khabarovsk: Pacific National University. Vol. 1, pp. 160–166.
15. Nilus, E. Kh. (1923) A Historical Review of Chinese Eastern Railway. 1896–1923. Harbin: Chinese Eastern Railway and «Ozo» Partnership. (in Russian)
16. Kradin, N. P. (2002) Russian cities in China In: Architecture of Eastern Siberia and the Far East. Khabarovsk: s. n. (in Russian)