

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«Тихоокеанский государственный университет»

*На правах рукописи*

**Базилевич Михаил Евгеньевич**

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ВКЛАД ВЫПУСКНИКОВ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИХ АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ  
В РАЗВИТИЕ АРХИТЕКТУРЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА  
(вторая половина XIX – начало XX вв.)**

Специальность 05.23.20 – Теория и история архитектуры, реставрация  
и реконструкция историко-архитектурного наследия

Диссертация на соискание ученой степени  
кандидата архитектуры

Том 1

Научный руководитель  
доктор архитектуры, профессор,  
заслуженный архитектор РФ  
**КРАДИН Н. П.**

Хабаровск – 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	4
<b>Глава 1. АРХИТЕКТУРНЫЕ И ИНЖЕНЕРНЫЕ ШКОЛЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА – ОСНОВНОЙ ИСТОЧНИК АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ ДЛЯ РОССИИ В ПЕРИОД 2-Й ПОЛ. XIX – НАЧ. XX ВВ.</b> .....	13
1.1. Формирование системы архитектурного и инженерного образования в Российской империи .....	13
1.2. Особенности и специфика архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга .....	19
1.2.1. Императорская академия художеств .....	19
1.2.2. Институт гражданских инженеров императора Николая I .....	24
1.2.3. Николаевская инженерная академия .....	32
1.2.4. Институт инженеров путей сообщения .....	34
<b>Выводы по первой главе</b> .....	36
<b>Глава 2. ОБЛАСТИ И РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЫПУСКНИКОВ АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ</b> .....	38
2.1. Деятельность в структуре административных органов власти .....	38
2.2. Служба в Управлении строительной и дорожной частями (Строительном отделении).....	53
2.3. Служба в Амурской инженерной дистанции .....	58
2.4. Деятельность на строительстве фортификационных сооружений.....	59
2.5. Участие в проектировании и строительстве железных дорог .....	62
<b>Выводы по второй главе</b> .....	66

<b>Глава 3. ВКЛАД ВЫПУСКНИКОВ АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В РАЗВИТИЕ АРХИТЕКТУРЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ВО 2-Й ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВВ.</b> .....	68
3.1. Вклад в развитие архитектурного облика крупных городов Дальнего Востока России .....	68
3.1.1. Благовещенск .....	68
3.1.2. Владивосток .....	72
3.1.3. Хабаровск.....	84
3.2. Вклад в развитие архитектурного облика русских городов на территории Маньчжурии .....	93
3.2.1. Порт-Артур (Люйшунькоу) .....	93
3.2.2. Дальний (Далянь) .....	95
3.2.3. Харбин.....	96
3.3. Вклад в строительство железных дорог и пристанционной инфраструктуры.....	100
3.4. Значение деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в развитии Дальнего Востока .....	102
<b>Выводы по третьей главе</b> .....	108
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</b> .....	111
<b>СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ</b> .....	114

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность избранной темы.** История российской архитектуры на Дальнем Востоке, в регионе, прилегающем к Амуру, насчитывает немногим более полутора столетия. Интенсивное освоение края и строительство поселений началось в 50-е гг. XIX в. Тогда же были основаны первые дальневосточные города: Николаевск-на-Амуре, Благовещенск, Хабаровск, Владивосток, Никольск-Уссурийский. Осваивалась и территория соседней Маньчжурии, прилегавшая к Китайско-восточной железной дороге (КВЖД). Время второй половины XIX – начала XX в. – интересный период становления и развития архитектуры на Дальнем Востоке. Первыми зодчими, работавшими на восточной окраине России, были архитекторы-художники, гражданские и военные инженеры, а также инженеры путей сообщения, окончившие столичные учебные заведения, преимущественно это – выпускники Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ. Попав на Дальний Восток по долгу службы, многие из них задерживались в регионе на довольно длительное время и вели активную разноплановую профессиональную деятельность. Во многом их трудами сформирован исторический облик городов и поселений Дальнего Востока.

В советский период, в силу тенденции к замалчиванию дореволюционной истории страны, исследования дальневосточного зодчества практически не велись. Фактически исследовательская работа по изучению дооктябрьского периода развития дальневосточной архитектуры развернулась в 90-х гг. прошлого века, но, несмотря на работу целого ряда исследователей, до настоящего времени многие страницы ее истории остаются неизвестными. Информация по ряду вопросов существует пока в разрозненном виде, не установлено авторство многих памятников архитектуры, имена дальневосточных зодчих известны только малому кругу узких специалистов. Практически отсутствуют работы, посвященные их творческим биографиям, авторским и стилистическим особенностям построек отдельных архитекторов, региональным особенностям архитектурных стилей. Не сложилось пока достаточно полной картины творческой деятельности выпускников архитектурных и

инженерных школ Санкт-Петербурга, работавших на Дальнем Востоке в рассматриваемый исторический период. Данная работа также имеет большую ценность для истории российского зодчества, особенно в связи с актуализацией проблемы освоения Дальнего Востока в последние годы. Указанные обстоятельства обуславливают актуальность исследования, посвященного деятельности и вкладу выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в развитие архитектуры Дальнего Востока периода второй половины XIX – начала XX вв.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Настоящее исследование проведено с опорой на предшествующие научные работы российских и зарубежных ученых, связанные с изучаемой проблемой. В исследованиях, посвященных истории архитектуры и градостроительства (труды А. В. Иконникова, В. И. Пилявского, Т. А. Славиной, П. А. Раппопорта), затрагиваются общие вопросы зарождения и развития архитектурной и инженерной деятельности в России. Труды Г. В. Барановского, О. В. Богдановой, А. Г. Борис, Г. А. Будника, С. Н. Волкова, С. П. Заварихина, В. Г. Залесова, Е. И. Кириченко, С. Н. Кондакова, В. Г. Лисовского, А. Г. Письменского, А. И. Сазонова, Н. В. Султанова дают представление об истории формирования системы архитектурного и инженерного образования в России, о появлении и развитии архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга, а также о специфике профессиональной подготовки их воспитанников.

Некоторые вопросы истории освоения Дальнего Востока России, его городов и поселений рассматриваются в книгах непосредственных участников этого процесса: военного журналиста А. М. Бодиско, путешественника Г. Е. Грум-Гржимайло, военного губернатора Приморья, одного из просвещеннейших деятелей Дальневосточного края П. Ф. Унтербергера, современных историков Н. Г. Мизь, Т. З. Позняк, В. М. Кабузана, Н. В. Кочешкова.

Научные труды Н. П. Крадина дают подробное представление о градостроительном, историческом и культурном развитии городов Дальнего Востока России и соседней Маньчжурии. В исследованиях автора описаны памятники архитектуры, их планировочные, стилистические и композиционные особенности, установлено авторство многих зданий и сооружений. В работе В. А. Обертаса,

В. К. Моора, Е. А. Ерышевой рассматриваются градостроительные, исторические и стилистические аспекты развития архитектуры города Владивостока. Исследования Д. С. Масленниковой и Ю. В. Охотниковой посвящены истории формирования и развития православного храмового зодчества на юге Дальнего Востока и севере Китая. Стилистические особенности региональной архитектуры рассмотрены в трудах А. А. Артемьевой, Л. Е. Баклыской, М. Ю. Козинцевой.

В работах Н. П. Крадина, монографии авторов Н. Е. Козыренко, А. П. Ивановой и Ян Хунвея, трудах С. С. Лешоко изучается градостроительное, архитектурное и культурное наследие г. Харбина. Биографические данные и творчество ряда дальневосточных зодчих рассматриваются в работах Н. П. Крадина, Т. А. Холкиной, Л. А. Чаюн, Ив Франкена и А. А. Хисамудинова.

Истории строительства Китайско-восточной железной дороги (КВЖД) посвящены труды Н. Е. Абловой, М. А. Вивдыч, Н. П. Крадина, А. А. Лисицына. В публикациях китайских ученых Ёингли Мао, Ёингхуи Мао, Ян Вэна, Кай Джуна, Лю Дапинга, Ли Шу Сяо рассмотрены некоторые планировочные и стилистические особенности поселений, построенных вдоль КВЖД.

Тем не менее, имеющаяся литература не отражает в полной мере деятельность выпускников архитектурных и инженерных учебных заведений Санкт-Петербурга и их вклад в развитие архитектуры Дальнего Востока, вследствие чего проблема требует дальнейшего систематизированного и целенаправленного изучения.

**Цель исследования** – изучить деятельность и вклад выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в развитие архитектуры Дальнего Востока в период второй половины XIX – начала XX вв.

**Задачи исследования:**

– собрать и систематизировать весь доступный материал, касающийся профессиональной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ, работавших на Дальнем Востоке в период второй половины XIX – начала XX вв.;

– на основе архивных и других документальных данных рассмотреть специфику административной и градостроительной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в структурах местного самоуправления на Дальнем Востоке;

– выявить основные направления проектной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке;

– провести натурное обследование и анализ архитектурных произведений выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в крупных городах Дальнего Востока России и русских городах на территории северо-востока Китая, выявить характерные особенности творчества дальневосточных зодчих.

**Объект исследования** – сфера и результаты деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на Дальнем Востоке.

**Предмет исследования** – вклад зодчих – выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в архитектуру городов Дальнего Востока.

**Географические границы исследования** определены территорией российского Дальнего Востока от Камчатки до Приморья, включая остров Сахалин, а также города северной части Маньчжурии: Дальний (Далянь), Порт-Артур (Люй-шунькоу) и Харбин.

**Хронологические границы исследования** определяются периодом со второй половины XIX в. до 20-х гг. XX в.

**Научная новизна исследования** заключается в следующем:

1. Определено ключевое значение профессиональной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в развитии архитектуры городов российской части Дальнего Востока и севера Маньчжурии во второй половине XIX – начале XX вв., обусловленное, с одной стороны, их широкой разноплановой профессиональной подготовкой в области архитектуры и инженерного дела, а с другой, их количественным превосходством относительно выпускников других учебных заведений, работавших в регионе в период его начального освоения.

2. Установлено, что административная и градостроительная деятельность выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в структурах местного самоуправления на Дальнем Востоке, связанная с работой по составлению первых планов городов и поселений, изучением и отведением участков под строительство, осуществлением контроля над строительной и дорожной частью, положила начало развитию архитектуры в регионе.

3. Выявлены основные направления проектной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке, связанные со спецификой их образовательной подготовки (служба в Амурской инженерной дистанции, деятельность на строительстве фортификационных сооружений (военные инженеры), участие в проектировании и строительстве железных дорог (гражданские инженеры и инженеры путей сообщения).

4. Выявлены характерные особенности профессиональной деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в российских городах Дальнего Востока и в русских городах на севере Маньчжурии, сформировавшиеся под влиянием двух факторов: традиции собственной школы и местные условия (специфика развития региона и его отдельных городов, особенности местного материала, предпочтения заказчика).

**Теоретическая значимость результатов исследования.** Материалы и результаты исследования позволили обобщить разрозненные и фрагментарные сведения о деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ, работавших на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX вв., а также раскрыть их вклад в развитие архитектуры региона. В научный оборот введен обширный фактический и аналитический материал об административной, общественной, творческой, проектной деятельности дальневосточных зодчих. Новые данные пополняют соответствующие разделы теории и истории архитектуры, касающиеся особенностей развития архитектуры российских регионов.

**Практическая значимость результатов исследования.** Основные положения исследования и новые фактические и аналитические материалы могут найти

применение в историко-архитектурной науке при подготовке научных статей, монографий, в лекционных курсах вузов по региональной (дальневосточной) архитектуре, для популяризации истории архитектуры региона, а также в практической деятельности в работе органов охраны историко-культурного наследия, при проведении реставрационных работ и при разработке туристических маршрутов.

**Методология и методы исследования.** Методика работы включила в себя взаимосвязанное изучение литературы и интернет ресурсов по теме исследования. Для получения недостающей информации по отдельным аспектам решаемой в настоящем исследовании фундаментальной научной задачи применялись эмпирические методы: наблюдение и обследование. В исследовании использован ряд визуальных методов, таких как фотофиксация, моделирование, картографирование, графический анализ, включавших в себя:

- сравнительный и композиционный анализ существующих графических реконструкций объектов творческого наследия дальневосточных зодчих – выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ;
- сбор и обработку материалов натурных обследований в виде кроков, чертежей и фотофиксаций;
- перевод наиболее значимых объектов историко-архитектурного наследия в векторные 2D чертежи;
- сравнительный анализ и сопоставление объемно-планировочной структуры объектов историко-архитектурного наследия, принадлежащих авторству выпускников разных архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга;
- комплексную систематизацию накопленного материала.

**Положения, выносимые на защиту:**

- архитектурные и инженерные школы Санкт-Петербурга – основной источник архитектурных и инженерных кадров для Дальнего Востока России в период второй половины XIX – начала XX вв.;
- выявленные стороны административной и градостроительной деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в органах

местного самоуправления на Дальнем Востоке (областные и городские инженеры и архитекторы, служба в управлении строительной и дорожной частями);

– основные направления проектной деятельности дальневосточных архитекторов и инженеров на строительстве оборонительных сооружений, военных и гражданских объектов и на строительстве железных дорог (адаптация типовых проектов к местным условиям, новое проектирование, надзор за проведением строительных работ);

– вклад выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в развитие архитектуры и градостроительства городов и поселений Дальнего Востока в период второй половины XIX – начала XX вв. состоящий в формировании первых планировочных структур, внедрении передовых строительных технологий и актуальных градостроительных и стилистических направлений, развитии индивидуального проектирования.

**Область исследования** соответствует требованиям паспорта научной специальности ВАК: 05.23.20 Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия, пункт 1 «Научные основы теории и истории архитектуры».

**Степень достоверности и апробация материалов и результатов** обеспечивается объемом и качеством анализа изученного материала с использованием архивных текстовых и графических данных. Апробация основных положений исследования осуществлена в виде докладов и их обсуждения на зарубежных, международных и всероссийских научно-практических конференциях в 2014 – 2018 гг.:

– Международный семинар 19<sup>th</sup> Inter-University Seminar on Asian Megacities (Nanyang University, г. Сеул, Ю. Корея);

– Пятые архивные научные чтения имени В. И. Чернышевой (г. Хабаровск, РФ);

– Вторая Международная научно-практическая конференция: «Среда. Территория. Архитектура. Прикладное искусство. ГОРОД НА ВОДЕ» (видео-мост Хабаровск-Венеция, РФ, Италия);

- Международный семинар 20<sup>th</sup> Inter-University Seminar on Asian Megacities (University of the Philippines, г. Манила, Филиппины);
- Международный семинар 21<sup>st</sup> Inter-University Seminar on Asian Megacities (Fuji Women's University, г. Саппоро, Япония);
- Международный семинар 22<sup>nd</sup> Inter-University Seminar on Asian Megacities (Tianjin University, Тяньцзинь, КНР).
- Международный симпозиум 2018 Inter-University Symposium on Asian Megacities (Zhejiang University, Ханчжоу, КНР).

Исследование поддержано грантом РФФИ № 18-312-00058 мол\_а.

**Публикации.** По теме диссертации опубликованы 22 статьи в научной печати общим объемом 12,97 п.л., в том числе 8 статей в журналах из Перечня ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, утвержденного ВАК. Список публикаций приведен в конце автореферата.

**Структура и объем работы.** Диссертация представлена двумя томами. Первый том объемом 129 страниц машинописного текста, включает в себя основной текст (введение, 3 главы с выводами и заключение, список источников и литературы из 155 наименований). Второй том общим объемом 114 страниц включает в себя графические материалы, таблицы и иллюстрации.

*Во введении* сформулированы проблемы и обоснована актуальность проводимых исследований, определены цель и задачи, научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы. Охарактеризованы источниковая база и методика, применяемая в исследовании.

*В первой главе* «Архитектурные и инженерные школы Санкт-Петербурга – основной источник архитектурных и инженерных кадров для России в период 2-й пол. XIX – нач. XX вв.» рассмотрен процесс формирования системы инженерного и архитектурного образования в Российской империи. Выделены основные архитектурные и инженерные школы Санкт-Петербурга, готовившие специалистов для работы в различных регионах страны, выпускники которых работали на Дальнем

Востоке. Отмечены основные направления профессиональной ориентации выпускников этих учебных заведений, связанные со спецификой образовательной подготовки.

*Во второй главе* «Области и результаты деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на Дальнем Востоке» дано описание структуры органов местного самоуправления на Дальнем Востоке. На основе данных исследования рассмотрены особенности профессиональной деятельности выпускников учебных заведений Санкт-Петербурга архитектурного и инженерного профиля в Управлении строительной и дорожной частями (Строительном отделении), на строительстве фортификационных сооружений и железных дорог, в Амурской инженерной дистанции во время их службы на Дальнем Востоке.

*В третьей главе* «Вклад выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в развитие архитектуры Дальнего Востока во 2-й половине XIX – начале XX вв.» рассмотрено значение профессиональной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в развитии архитектуры крупных городов российской части Дальнего Востока (Благовещенск, Владивосток, Хабаровск), бывших русских городов на севере Маньчжурии (Порт-Артур (Люйшунькоу), Дальний (Далянь), Харбин, а также инфраструктуры станционных поселений.

*В заключении* обобщены основные результаты и сформулированы выводы исследования.

## Глава 1.

# АРХИТЕКТУРНЫЕ И ИНЖЕНЕРНЫЕ ШКОЛЫ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА – ОСНОВНОЙ ИСТОЧНИК АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ КАДРОВ ДЛЯ РОССИИ В ПЕРИОД 2-Й ПОЛ. XIX – НАЧ. XX ВВ.

### 1.1. Формирование системы архитектурного и инженерного образования в Российской империи

Архитектурное и инженерное образование является одним из важных факторов, влияющих на развитие зодчества. Влияние это разнопланово. С одной стороны, оно связано с деятельностью выпускников того или иного учебного заведения и проявляется посредством их проектов и построек, объединенных преемственностью архитектурного и технического языка, сформировавшихся в стенах той или иной школы. С другой стороны, деятельность многих инженерных и архитектурных школ выходит за рамки учебного процесса. Многие крупные учебные заведения являются научно-исследовательскими центрами, занимающимися изучением истории и теории архитектуры, реконструкцией и реставрацией исторических зданий и сооружений, ведут издательскую деятельность. В этой связи изучение истории учебных заведений, осуществляющих подготовку архитектурных и инженерных кадров в России, представляется чрезвычайно важным для понимания истории архитектуры в целом и развития архитектурного и инженерного дела в отдельных регионах страны.

Истоки инженерного и архитектурного образования в России восходят к X в. – периоду образования Древнерусского государства. Имена первых древнерусских зодчих, ремесленников и плотников, занимавшихся строительством городских укреплений, жилых, общественных зданий и сооружений, время не сохранило. Известно только, что в те времена не существовало специальной профессиональной подготовки мастеров строительного дела, все они были самоучками, знания передавались из поколения в поколение, от отца к сыну, от мастера к ученику. Ремесленников и мастеров строителей в средневековой Руси называли «розмыслами».

Под термином «розмысл» понимался специалист, руководивший работами по возведению фортификационных укреплений, строительству различных сооружений и городов [14, с. 38]. В XI в. специалистов по строительству оборонительных сооружений стали называть «городниками» («огородниками»), строителей переправ и мостов – «мостниками», а специалистов по созданию и эксплуатации осадочных машин – «порочными мастерами» [103]. Для обозначения зодчего в те времена использовалось несколько терминов: мастер, здатель, хитрец, а с XIV в. встречается термин архитектон [65, с. 246–247]. К этому же времени относится и появление на Руси первых строительных артелей, организованных по цеховому принципу. Историк русской архитектуры А. Г. Борис отмечала, что во главе артели стоял мастер, обычно воплощавший свой собственный замысел с помощью подмастерьев и учеников, которые, перенимая его опыт, обучались архитектурному делу [2, с. 11].

В XV веке, во время правления Ивана III, на Русь стали приглашаться иностранные специалисты: инженеры, строители, мастера горнорудного дела, а на рубеже XV–XVI вв. в Россию прибыло много итальянских зодчих. Инженерная деятельность выделилась в отдельную профессию при Иване IV после учреждения «Пушкарского приказа» – органа военного управления, при котором служили инженеры, ремесленники, «чертежщики» и иностранные специалисты-консультанты. Результатом работы данного органа стало введение установленных стандартов при проектировании и строительстве, появились инструкции, чертежи, «строельные» книги. В то время «Пушкарский приказ» являлся единственной организацией, регулировавшей проведение инженерных и строительных работ [103].

Начало теоретическому образованию русских инженеров и архитекторов было положено при Василии Шуйском. В 1607 г. на русский язык был переведен «Устав дел ратных». В документе, помимо правил образования и разделения войск, содержались рекомендации по сооружению крепостей. В этот период иностранные офицеры играли роль учителей инженерного дела в русской армии. Инженерные работы производились, как правило, наемными людьми, набираемыми из дворян, боярских детей и дьяков [14, с. 39].

Кардинальные изменения в развитии инженерного дела и архитектуры в России начались с приходом к власти Петра I. Практически не прекращавшиеся во время его правления войны требовали совершенствования военного искусства и инженерных технологий. С этой целью в Россию стали приглашаться иностранные специалисты – ремесленники, строители и архитекторы. Российское правительство привлекало их выгодными контрактами, в соответствии с которыми приглашенные мастера обязались обучать русских учеников на практических занятиях и стройках. Схожие задачи решал так называемый институт пенсионерства, созданный в 1716 г. Молодые дворяне – «пенсионеры» направлялись за границу для изучения кораблестроения, инженерного дела, архитектуры и других наук [25, с. 6].

Формирование государственной системы инженерно-технического образования в России началось еще в самом конце XVII в. В 1698 г. при Пушкарском приказе открылась школа «цифири и землемерия», созданная с целью подготовки геодезистов, гидрографов и картографов [66, с. 31]. В 1701 г. в Москве при Пушкарском приказе была открыта Школа математических и (навигацких) навигационных наук, ставшая первым профессиональным образовательным учебным заведением по подготовке инженерных кадров. Помимо моряков, это учебное заведение готовило артиллеристов, инженеров, геодезистов, архитекторов, гражданских чиновников, писарей и мастеровых. Школа являлась самым крупным учебным заведением в Европе, в 1703 г. в ней обучалось более 300 человек [25, с. 8]. В 1712 г. инженерные классы школы были переведены в Санкт-Петербург, где на их основе сформировались несколько самостоятельных учебных заведений, после чего московская школа стала играть роль подготовительного училища при академии.

Кардинальные и повсеместные изменения, происходившие во всех областях жизни России в начале XVIII в., в значительной мере повлияли и на формирование системы архитектурного образования. Под влиянием реформ, проводимых Петром I в 1720-30 е гг., наемные артели стали вытесняться постоянными «архитекторскими командами» [3, с. 11]. Подобные команды создавались при различных государственных учреждениях: Синодальном ведомстве, Полицмейстерской и Губернской канцеляриях. Они управлялись архитекторами, получившими образование за

рубежом (М. Г. Земцов, И. А. Мордвинов) или их учениками (И. Я. Бланк, В. С. Обухов). В 1721 г. в Санкт-Петербурге была создана Канцелярия городских дел (после 1723 г. – Канцелярия от строений), которая осуществляла контроль за ходом строительных работ, планирование застройки и вела подготовку мастеров строительного дела. В 1737–1741 гг. П. М. Еропкиным, И. К. Коробовым и М. Г. Земцовым был разработан первый русский архитектурный трактат-кодекс «Должность архитектурной экспедиции», представлявший собой свод архитектурно-строительных правил и норм. Документом определялись обязанности архитекторов разных рангов и строительных рабочих различных специальностей [26]. В плане архитектурного образования в документе выдвигалась идея обучения в «регулярной школе». Фактически этот трактат-кодекс стал предтечей создания специализированных учебных заведений, ведущих подготовку воспитанников по определенной образовательной программе. Претворением этих идей в жизнь должна была заниматься Архитектурная экспедиция, при которой планировалось создание Академии, учебная программа которой предполагала изучение теории и практики архитектуры, изобразительного искусства, механики, истории и других дисциплин. Архитектурная экспедиция и Академия при ней так и не были созданы, но заложенные в трактате идеи были впоследствии реализованы в работе архитектурных команд и архитектурных школ во второй половине XVIII в. [2, с. 11].

Первая регулярная архитектурная школа появилась в 1749 г. при команде архитектора Д. В. Ухтомского, работавшей при Сенатской конторе. Преподаванием занимался сам Ухтомский и его помощники П. Р. Никитин, Г. Г. Бартнев, а также старшие ученики М. Ф. Казаков и В. С. Яковлев. Архитекторская команда занималась утверждением проектов различных построек, составлением описей, смет и чертежей [2, с. 12]. Как правило, эти работы поручались старшим ученикам, которые таким образом получали опыт работы по специальности. Кроме того, ученики изучали ордера, арифметику, геометрию, тригонометрию и фортификацию. Число обучающихся постоянно увеличивалось и с 32 человек в 1750 г. к 1760 г. составило 80 человек. В 1760 г. Д. В. Ухтомский был освобожден от руководства школой, а

спустя четыре года это учебное заведение прекратило свое существование [26, с. 11].

В Санкт-Петербурге указом сената в 1757 г. была основана Академия трех знатнейших художеств, ставшая впоследствии одним из основных центров подготовки архитектурных кадров в России. В настоящее время это учебное заведение известно как Санкт-Петербургский Государственный академический институт живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина.

Дальнейшее развитие инженерно-архитектурное образование получило во время правления Екатерины II. Этот период отмечен активным развитием промышленного производства, увеличением числа заводов и фабрик, что, безусловно, требовало увеличения числа специалистов инженерного профиля. Большое внимание при Екатерине II уделялось развитию изобразительного искусства и архитектуры. В 1768 г. в Москве была учреждена Экспедиция Кремлевского строения, занимавшаяся проектированием и строительством новых московских дворцов, ремонтом старых, а также проведением работ по всем сооружениям московского Кремля. С 1780-х гг. при Экспедиции работала архитекторская команда М. Ф. Казакова, при которой сформировалась архитекторская школа, а в 1801 г. на ее основе было создано Кремлевское архитектурное училище. Это учебное заведение, с 1831 г. именуемое Московским Дворцовым архитектурным училищем, стало основой, на которой впоследствии сформировалась Московская архитектурная школа.

Новый этап в развитии инженерного образования в России связан с открытием в Санкт-Петербурге в 1773 г. Горного института, ставшего первым высшим техническим учебным заведением в стране. Институт осуществлял подготовку специалистов для развития горного и горнозаводского дела в разных регионах России, в том числе и для Дальнего Востока. Горные инженеры работали на различных заводах, приисках, коях, а также на строительстве железных дорог. В частности, выпускник Горного института Э. Э. Анерт в 1895 г. занимался геологическими изысканиями, которые предшествовали строительству Амурской железной дороги, а в период 1910–1920 гг. горный инженер С. Д. Оводенко работал в регионе в качестве заведующего горной частью Камчатской области [35].

Дальнейшее развитие инженерного дела связано с открытием в 1803 г. Царскосельского лесного института, в 1811 г. переведенного из Царского села в Санкт-Петербург. Первоначально институт готовил специалистов в области лесных наук и практического лесоводства, а с 1837 г. ввиду присоединения к нему межевой роты гражданских топографов и изменения учебных программ – «чиновников для лесной службы» и топографов [107]. Один из выпускников этого учебного заведения М. М. Любенский в 1860-е гг. работал землемером Приморской области Восточной Сибири и являлся автором первых генпланов Владивостока, Посъета и Хабаровска.

В 1828 г. по приказу Императора Николая I был основан Санкт-Петербургский Практический Технологический институт, целью которого являлось «подготовить людей, имеющих достаточные теоретические и практические познания для управления фабриками или отдельными частями оных». Образовательная подготовка инженеров-технологов в этом учебном заведении осуществлялась на двух отделениях: механическом и техническом [110]. Выпускники института работали на металлургических, горнодобывающих и других предприятиях, а также на строительстве железных дорог во всех регионах страны, в том числе и на восточной окраине. К примеру, П. И. Старженецкий-Лаппа участвовал в строительстве железнодорожных мостов на Забайкальской, Амурской и Китайско-Восточной железных дорогах, а М. А. Тер-Овакимов занимался постройкой лесной и угольной веток на Восточной линии КВЖД, а также Хинганского тоннеля.

В XIX в. в Санкт-Петербурге начали работу учебные заведения, наряду с Академией художеств ставшие основными источниками подготовки архитекторов, гражданских, военных инженеров, а также инженеров путей сообщения, работавших во всех городах и поселениях Российской империи и за ее пределами. Многие из этих учебных заведений успешно работают и сегодня: Николаевская инженерная академия (Военно-инженерная академия), Училище гражданских инженеров (Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет) и Институт корпуса инженеров путей сообщения (Петербургский государственный университет путей сообщения). Кратко остановимся на их истории и отметим особенности профессиональной ориентации в каждом из них.

## 1.2. Особенности и специфика архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга

### 1.2.1. Императорская академия художеств

Идея создания в новой столице фундаментального образовательного и научного центра принадлежала Петру I, стремившемуся вовлечь Россию в процесс культурного развития Европы. Первым шагом на этом пути стало создание «Академии наук и курьезных художеств». В 1724 г. Петр I издал указ «Об академии, в которой бы языкам учились, также прочим наукам и знатным художествам...». Академия должна была стать не только научным, но и учебным учреждением, в числе планируемых предметов будущей Академии значились естественные дисциплины, технические науки, гражданская и воинская архитектура [26, с. 14]. Идея Петра I была претворена в жизнь вскоре после его смерти. При Екатерине I на базе Академии наук открылись рисовальные классы, которые к середине XVIII в. превратилось в гравёрно-рисовальную школу.

Новый этап развития архитектурного образования начался при правлении Елизаветы Петровны. В 1757 г. в Санкт-Петербурге по инициативе попечителя Московского университета, известного мецената И. И. Шувалова и выдающегося ученого М. В. Ломоносова была основана Академия трех знатнейших художеств. В 1758 г. в Академии открылись классы сразу трех отделений: живописи, скульптуры и архитектуры, а первый выпуск состоялся спустя четыре года [54]. Первый набор Академии состоял из 16 воспитанников Московского университета и 22 юношей – выходцев из солдатских семей Санкт-Петербурга. К концу 1761 г. в учебном заведении подготовку походили уже 68 человек [26, с. 15]. Классами руководили приглашенные иностранные и выдающиеся российские специалисты. Воспитанники изучали архитектурные ордера, перспективу и математику. В 1764 г. указом Екатерины II были утверждены «Привилегия и Устав Императорской Академии трех знатнейших художеств» [54]. Согласно уставу учебное заведение стало государственным учреждением, регламентирующим художественную жизнь России. С

этого момента Академия занималась распределением официальных заказов и присуждала академические звания. В 1765 г. был учрежден Совет, состоявший из президента, четырех профессоров и конференц-секретаря и являвшийся органом управления учебным заведением. В том же году состоялась закладка главного здания Академии [54, с. 18]. С 1763 г. при Академии существовало Воспитательное училище, являвшееся первой ступенью академической подготовки. Обучение в училище проходило в три «возраста» (класса): «детский», предполагавший подготовку воспитанников с 6 до 9 лет, «отроческий» – с 9 до 12 лет и «юношеский» – с 12 до 15 лет. Учебная программа включала в себя «все части детского воспитания», рисование, изучение различных ремесел. В третьем классе воспитанников учили «правилам архитектуры и деланию чертежей» [54, с. 27]. Срок обучения непосредственно в Академии составлял шесть лет. В основе педагогической системы этого учебного заведения использовались принципы, разработанные в Королевской академии живописи и скульптуры (Франция) и Болонской академии (Италия) [105]. В соответствии с этими принципами обучение проходило в рамках эстетической доктрины «большого стиля», для которого характерно стремление к гармонии, логической ясности, четкости и монументальности форм, а для зодчества – главенство ордерной системы, как основы архитектурного языка. Воспитанников знакомили с искусством Античности, Возрождения, большое внимание уделялось рисунку, как основополагающей форме искусства. Академия готовила живописцев, граверов, скульпторов и художников архитектуры, назначение которых заключалось в создании высокохудожественных произведений архитектурного искусства. Архитектурный класс возглавляли А. Ф. Кокоринов, который вел теоретические занятия и Ж.-Б. Валлен-Деламот, руководивший учебным проектированием, а в 1775 г. руководителем архитектурного класса стал Ю. М. Фельтен [54, с. 38, 41]. Выпускники архитектурного отделения получали звание художника архитектуры «с правом производства построек» и золотую или серебряную медаль. В зависимости от достоинства и степени медали, художники архитектуры получали различные звания. Так, например, звание неклассного (т.е. свободного художника) присваивалось вы-

пускнику за серебряную медаль второй степени, а за медаль первой степени – звание классного художника третьей степени и право на чин при дальнейшем поступлении на государственную службу. Золотая медаль третьей степени давала право на звание классного художника второй степени. За золотую медаль второй степени присуждали звание классного художника первой степени. Обладатели золотой медали первой степени направлялись за границу (в так называемую пенсионерскую поездку) для изучения памятников архитектуры и подготовки проектов для получения звания академика. После 1885 г. все выпускники Академии получали звание художника архитектуры, а звание академика стали присваивать только за выдающиеся заслуги [55].

К началу XIX в. Академия художеств являлась главным учебным заведением по подготовке архитектурных кадров в России. В 1802 г. «детский» класс был упразднен и, таким образом, срок полной академической подготовки стал составлять 12 лет. Программа подготовки все время совершенствовалась, пополнялась новыми предметами, такими как: теория гражданской архитектуры, история архитектуры, правила гидравлической архитектуры. Большое значение в Академии уделялось технической подготовке архитекторов. В рамках курса теории строительного искусства учащиеся архитектурного класса проходили летнюю практику на строящихся объектах, в ходе которой большое внимание уделялось изучению конструкций [11, с. 73]. Известный Санкт-Петербургский историк искусства В. Г. Лисовский [54, с. 94] отмечает, что в 1830-е гг. в Академии расширилась тематика учебного проектирования. Воспитанники выполняли проекты культовых сооружений, городских и загородных особняков, дворцов, многоквартирных домов, магазинов и пассажей. В 1840 г. было упразднено Воспитательное училище, а художественные классы разрешили посещать «вольноприходящей» молодежи, желающей совершенствоваться в искусстве.

В 1859 г. в Академии художеств был утвержден новый устав, согласно которому во главе Академии должны были стоять члены царской фамилии [11, с. 84]. Изменения коснулись и учебного процесса. Образовательная подготовка осуществлялась по двум отделениям: живописно-скульптурному и архитектурному, каждое

из которых возглавлял свой ректор. Классы подразделялись на: двухлетние общие (для обоих отделений) и шестилетние специальные. В. Г. Лисовский [54, с. 107] отмечает, что специальные классы архитектурного отделения разделялись на два отдела. В первом, «низшем» отделе воспитанников учили черчению архитектурных деталей и орнаментов всех стилей, а во втором, «высшем» – составлению архитектурных проектов. В программу архитектурного отделения включили математику, физику, химию, законоведение по строительной части, теоретическую и строительную механику. Последующие изменения в деятельности Академии и содержании учебного процесса связаны с введением в 1894 г. нового устава. Произошло разделение учебного заведения на два учреждения: Академию художеств или собрание художников и Высшее художественное училище живописи, скульптуры и архитектуры, в ведение которого с этого момента полностью перешла образовательная функция [54, с. 135]. В Училище принимались молодые люди всех сословий, имевшие свидетельства или аттестаты рисовальных училищ и школ об окончании в них натурального класса, или же на приемном испытании в училище, доказавшие свое умение рисовать с натуры. Для поступления на архитектурное отделение требовалось свидетельство об окончании класса рисования гипсовых фигур в рисовальной школе, а не имеющие такого свидетельства подвергались вступительным испытаниям по рисованию гипсовых фигур. Кроме того, абитуриенты сдавали экзамены по математике и физике в размере курса реального училища. Срок обучения на архитектурном отделении составлял пять лет и разделялся на две части: общие классы (первые три года) и занятия в отдельных мастерских (последующие два года). Выпускники художественных училищ, имеющие звание художника, могли поступать на учебу в мастерские, минуя общие классы. Первые три года воспитанники изучали архитектурное черчение и копирование памятников архитектуры, рисование архитектурных орнаментов, рисование с натуры, лепку, технику работы акварелью, историю искусства, начертательную геометрию, перспективу, строительное искусство и механику. По окончании общих классов ученикам предоставлялась возможность выбрать одну из трех мастерских Академии, в которой они под

руководством профессоров Л. Н. Бенуа, А. Н. Померанцева и М. Т. Преображенского могли продолжить обучение. Лица, окончившие курс наук по архитектурному отделению, получали звание художника архитектуры (или художника-архитектора) и право на чин X класса. Поощрения в виде медалей были отменены, а единственной наградой являлась пенсионерская поездка для выпускников, с отличием окончивших курс наук [54, с. 136].

В связи с развитием строительных технологий, в 1908 г. в учебную программу архитектурного отделения вошли факультативные курсы проектирования и расчета железобетонных сооружений и «энциклопедии инженерного дела», а на следующий год курсы планировки городов и «садовых сооружений» [54, с. 149]. В программу курса строительного искусства вошли разделы об «устройстве дорог и мостов», лекции по типологии зданий и строительной гигиене. События Октябрьской революции ознаменовали новый этап развития учебного заведения. В 1918 г. Академия художеств была упразднена, а на базе Высшего художественного училища учреждены Петроградские государственные свободные художественно-учебные мастерские.

Необходимо отметить, что архитектурное образование в Академии художеств характеризовалось разумным сочетанием общеобразовательных, творческих и технических дисциплин, что позволяло учебному заведению готовить специалистов, совмещавших высокую художественную культуру с техническими знаниями, однако в образовательной подготовке учебного заведения преобладала художественная направленность, будущих зодчих ориентировали на создание высокохудожественных произведений архитектуры. Кроме того, число выпускников Академии традиционно было небольшим и не могло удовлетворить растущие из года в год потребности в специалистах архитектурного и строительного дела даже в центральной части страны, не говоря уже об ее окраинах [27, с. 27]. По этой причине еще в 1828 г. Строительный комитет Министерства внутренних дел выступил с предложением о подготовке специалистов инженерно-строительного профиля, которые в дальнейшем должны были работать в «архитекторских должностях» в гу-

бернских городах России, поэтому в 1830 г. при Академии открылось Архитекторское училище. С 1834 г. училище стало курироваться Главным управлением путей сообщения и публичных зданий. Срок обучения в нем составлял шесть лет. Особенности педагогической подготовки воспитанников училища определялись основными тенденциями, сложившимися в тот период в Академии художеств [27, с. 27]. Выпускники получали звание художника архитектуры, чин XIV класса и могли работать архитекторами и архитектурскими помощниками при губернских и областных строительных комиссиях. Учебное заведение просуществовало до 1842 г., после чего, вследствие реорганизации, оно было объединено с Училищем гражданских инженеров [12].

Ввиду того, что Академия художеств готовила ограниченное число специалистов, как правило, для центральной части страны, число художников архитектуры на Дальнем Востоке было невелико. Тем не менее, изучение архивных, литературных и интернет источников позволило выявить имена 14-ти художников архитектуры – выпускников архитектурного отделения Санкт-Петербургской академии художеств, работавших в регионе в рассматриваемый исторический период, и сведения об их профессиональной деятельности (приложение А., табл. А.1). Художники архитектуры занимали должности архитекторов, а иногда, за неимением специалистов с соответствующим образованием и инженеров в административных органах городов и областей, занимались частной архитектурной и художественной практикой, а также преподавательской деятельностью. Многие из них внесли существенный вклад в развитие архитектуры региона.

### **1.2.2. Институт гражданских инженеров Николая I**

Издание и введение в действие в 1832–1835 гг. Полного собрания законов Российской империи, разработанного правительством М. М. Сперанского, обозначило основные направления градостроительной политики государства и во многом опередило дальнейшее развитие системы профессионального архитектурного и инженерного образования. Сводом законов регулировались строительные отношения и определялись государственные учреждения, призванные вести контроль над

строительной частью. По новому законодательству управление строительной частью дифференцировалось по территориальному признаку и разделялось на три главы. Первая глава регламентировала управление строительством на государственном уровне, вторая – на губернском, а третья – на уровне конкретных городов. Гражданская строительная часть перешла из ведения Министерства внутренних дел в Главное управление путей сообщения. Строительные экспедиции были заменены вновь образованными губернскими строительными комиссиями, в состав которых входили ассессор, губернский архитектор, его помощник и два офицера Корпуса инженеров путей сообщения [11, с. 72]. Подобные нововведения с трудом могли выполняться в отдаленных регионах России. Вследствие этого назрела необходимость численного увеличения профессиональных архитектурных и инженерных кадров. Московское дворцовое архитектурное училище и Санкт-Петербургская Академия художеств в то время готовили небольшое количество специалистов высшего звена, которых едва хватало для нужд центральной части России, не решало эту проблему и упомянутое выше Архитекторское училище, открытое при Академии в 1830 г. Поэтому было принято решение открыть в 1832 г. при Главном управлении путей сообщения и публичных зданий новое учебное заведение, главной целью которого стала подготовка специалистов среднего звена (техников по гражданско-строительной и дорожной частям) для регионов – Училище гражданских инженеров (УГИ).

Согласно отчету Училища 1833 г., в обязанности гражданского инженера входило строительство гражданских зданий, дорог, мостов и других инженерных и гидротехнических сооружений. Выпускники училища могли занимать должности землемеров и архитекторов в различных административных структурах Российской империи. Обучение продолжалось четыре года, первые три года отводились на получение воспитанниками теоретических знаний, а последний год – практических [11, с. 74].

В 1842 г. по Высочайше подписанному указу произошло слияние УГИ с Архитекторским училищем, существовавшим при Академии художеств. Причиной тому стала одинаковая образовательная направленность обоих учебных заведений.

В Училище гражданских инженеров особое внимание уделялось преподаванию математических и инженерных наук, в то время как на художественное развитие воспитанников обращалось мало внимания. В Архитекторском училище, напротив, преобладала художественная составляющая, а инженерные науки преподавались в меньшей степени. Между тем, развитие строительной деятельности в тот период выдвигало необходимость в специалистах, одинаково хорошо подготовленных как в инженерно-технических, так и в архитектурно-художественных вопросах, способных заниматься производством работ и руководить гражданско-строительной и дорожной частью в губерниях. В результате в Санкт-Петербурге появилось новое закрытое учебное заведение военного образца – Строительное училище (СУ), рассчитанное на 150 воспитанников из дворянских семей. СУ представляло собой нечто среднее между высшим и средним учебным заведениями, поскольку, кроме специальных предметов, в нем изучались и общеобразовательные – арифметика, география, история, чистописание, закон Божий и другие. К числу специальных дисциплин относились: геодезия, практическая механика с составлением проектов строительных машин, курс построений с составлением проектов, гражданская архитектура с составлением проектов и смет, курс технической отчетности, теория изящных искусств, археология и минералогия. В СУ принимались юноши от тринадцати до шестнадцати лет. Срок обучения составлял шесть лет. Первые пять лет были посвящены изучению теоретических дисциплин, а шестой год предполагал получение практических навыков. Выпускники СУ получали звание архитекторского помощника XIV или XII класса [12, с. 82].

В 1851 г. согласно Высочайше утвержденному положению Строительное училище перешло в число перворазрядных специальных учебных заведений, что привело к ряду преобразований в его организации и содержании учебного процесса. Расширился социальный состав воспитанников, претерпела изменения и учебная программа. Из «Исторического очерка двадцатипятилетия Строительного училища» [30] следует, что появились новые художественные дисциплины, например, рисование гипсов, моделирование и лепка архитектурных орнаментов, также были усилены курсы по рисунку и черчению. Кроме того, в учебную программу

вошли статистика, законоведение и составление смет. Шестилетнее обучение делилось теперь на два трехлетних блока. Первый включал общие курсы, а второй – специальные, выпускники обрели возможность получать звание архитекторского помощника с чином X класса. С 1857 г. в СУ стали приниматься юноши не моложе 16 лет, обязательно получившие гимназическое образование, вследствие чего срок обучения в училище сократился до пяти лет. Произошло сокращение учебных часов на общеобразовательные предметы, а некоторые дисциплины были полностью исключены из программы. Сокращение времени прохождения общих курсов позволило уделить большее внимание обучению профессиональным дисциплинам. Увеличилось количество учебных часов на рисование, архитектурное черчение и проектирование. Учебный процесс разделялся на двухлетний подготовительный блок и трехлетний специальный. Повышение уровня профессиональной подготовки учащихся позволило с 1859 г. присваивать выпускникам, окончившим курс наук с чином X класса, звание инженера-архитектора. Претендент на это высокое звание спустя год после выпуска должен был подать прошение в Конференцию училища и представить на рассмотрение комиссии проект по инженерно-строительной части с подробными детальными чертежами и пояснительной запиской. Претенденты, успешно прошедшие испытание, получали помимо звания инженера-архитектора еще и чин IX класса [12].

Положение «О преобразовании гражданской строительной и дорожной части», принятое в 1864 г., внесло коррективы в управление строительной частью. Согласно документу, при всех губернских правлениях были учреждены строительные отделения, к которым перешли полномочия строительных и дорожных комиссий. В 1865 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий было преобразовано в Министерство путей сообщения, а строительные отделения перешли в ведение Техническо-строительного комитета Министерства внутренних дел. Еще одним нововведением стало то, что проекты гражданских зданий и сооружений более не требовалось согласовывать в Санкт-Петербурге, для строительства достаточно было получить разрешение местного строительного отделения. Подобные

изменения способствовали увеличению потребности в профессиональных архитектурных и инженерных кадрах в регионах. Нововведения коснулись и Строительного училища. В 1865 г. оно перешло в ведение МВД и из военного стало гражданским, оставаясь при этом закрытым учебным заведением. Сотрудники училища, имевшие военные звания, были заменены гражданскими специалистами, по большей части бывшими выпускниками училища [12, с. 84–85].

С 1877 г. по новому Высочайше утвержденному положению Строительное училище обрело статус высшего учебного заведения и стало считаться заведением открытого типа первого разряда [76]. По новому положению СУ «имело целью образование техников по гражданско-строительной и дорожной частям», а окончившие курс наук получали звание «Гражданского Инженера с правом производить работы по гражданско-строительной и дорожной частям». Ежегодный выпуск СУ в среднем составлял 15 человек, так, до 1878 г. учебное заведение выпустило 543 архитектурских помощника, из которых 142 впоследствии получили звание инженера-архитектора, а с 1878 г. отдельное соискание этого звания было отменено. В училище открылись шесть кафедр по трем дисциплинам: гражданская архитектура, строительное искусство, строительная механика. Расширился состав учащихся, помимо детей дворян, офицеров и чиновников, в училище теперь могли поступать дети почетных граждан, купцов, представителей духовенства, крестьян и казаков. В зависимости от выпускных оценок, воспитанники училища разделялись на три группы с разными правами. Представители первой группы получали звание гражданского инженера с чином X класса, а также право на ношение Высочайше установленного знака. Представители второй группы получали чин XII класса, но не могли носить знак, а представители третьей группы удостоивались чина XIV класса [12, с. 86]. Увеличился выпуск до 21 человека в год, таким образом, за пять лет после обретения училищем статуса высшего учебного заведения из его стен вышли 109 гражданских инженеров. Увеличение числа воспитанников требовало увеличения и аудиторных площадей. Разработка проекта нового здания пришлось на 1876–1877 гг., а строительство началось в 1881 г. В 1882 г. Строительное училище было

переименовано в Институт гражданских инженеров (ИГИ) и переехало в новое здание на Московском проспекте, построенное по проекту одного из преподавателей учебного заведения Иеронима Китнера. Сооружение представляло строгий трехэтажный классический объем с рустованным первым этажом и четырехколонным портиком, обозначающим главный вход. Институт располагал большой библиотекой, музеем, специальными лабораториями и предметными кабинетами.

Исследования, посвященные истории Института гражданских инженеров [10, 22], позволяют сделать вывод о том, что учиться там было сложно. Обучение в ИГИ проходило в течение пяти лет. Учебный год начинался 15 сентября и заканчивался 20 мая. На младших курсах студенты изучали общеобразовательные предметы (физику, химию, геометрию, минералогия, геодезию и др.) и творческие дисциплины, способствующие развитию художественно-образных навыков (историю архитектуры, общие начала строительного искусства, рисунок, акварельное рисование и др.). После первого курса студенты проходили практику, суть которой заключалась в исполнении натуральных зарисовок архитектурных объектов и деталей. Второкурсники проходили геодезическую практику. На старших курсах будущие гражданские инженеры и архитекторы изучали два блока дисциплин: архитектурно-строительные (архитектурное проектирование, гражданскую и сельскую архитектуру и др.) и инженерно-технические (эксплуатацию железных дорог, мосты, отопление, вентиляцию и др.), а также проходили две производственные практики. В ИГИ подготовка студентов велась в рамках рационалистической теории, разработанной в середине XIX в. одним из преподавателей института (тогда еще Строительного училища) А. К. Красовским. Согласно его теории, первостепенным при проектировании является не красота здания, а его функциональность и удобство для проживания. Красовский говорил: «При составлении проекта не следует наперед определять формы ни для целого, ни для частей; целое должно быть следствием назначения здания, части – следствием свойств материалов и способов их употребления» [92]. Это положение стало основным принципом в подготовке гражданских инженеров в данном учебном заведении. Помимо использования рационалистиче-

ского подхода в обучении, высокое качество подготовки архитектурно-инженерных кадров достигалось за счет подбора преподавательского состава, состоящего из высококлассных специалистов, теоретиков и практиков, ведущих архитекторов, инженеров и строителей того времени. Директором института в то время являлся академик архитектуры Н. В. Султанов, акварельный рисунок преподавал член Петербургского общества архитекторов, выпускник ИГИ 1890 г. Ф. Ф. Лумберг, строительные материалы и строительное искусство вел архитектор и композитор В. В. Эвальд, историю искусств Г. В. Барановский, известный в наши дни как автор великолепной «Архитектурной энциклопедии» в семи томах.

В 1892 г., в год своего пятидесятилетнего юбилея, учебное заведение было переименовано в Институт гражданских инженеров императора Николая I. Активное развитие региональной архитектурно-строительной отрасли требовало увеличения выпуска гражданских инженеров. В этой связи в 1899 г. здание ИГИ расширилось пристройками, позволившими увеличить число студентов до 500 человек. В том же году было утверждено новое положение об институте, введены новые штаты и увеличен профессорско-преподавательский состав. Согласно акту ИГИ, опубликованному на страницах журнала «Зодчий» на начало 1901–1902 учебного года штат института состоял из 9 профессоров и 55 преподавателей.

В 1905 г. правительственными указами от 27 августа и 17 сентября в высших учебных заведениях были введены система автономного управления и выборное начало в назначении директоров, их помощников и секретарей советов ВУЗов. Получение автономии позволило руководству ИГИ провести ряд преобразований, как учебного плана, так и самого подхода к преподаванию. С 1906 г. прохождение курса наук разделялось на два отделения: общее (1–2 курсы) и специальное (3–5 курсы). В первом отделении сохранялось основное правило курсовой системы – прохождение каждого курса в течение одного года, однако, промежуточные сроки сдачи отдельных курсовых работ и экзаменов были отменены, что давало возможность студентам сдавать их в течение всего года. На специальном отделении устанавливалась система, приближенная к предметной. Время обучения не могло пре-

вышать семи лет. Последний год отводился на выполнение дипломной работы, которую студенты могли разрабатывать по одной из трех специальностей: архитектурной, инженерно-санитарной или инженерно-дорожной, что способствовало развитию специализации гражданских инженеров в зависимости от существующей потребности регионов. На 1917 г., за 75 лет своей работы, Институт гражданских инженеров выпустил 2 189 инженеров [1], чья деятельность была связана не только с Санкт-Петербургом и крупными городами Российской империи, но и со всеми регионами России, в том числе и с ее восточной окраиной.

Как уже отмечалось выше, основной целью Института гражданских инженеров императора Николая I, являлась подготовка техников по гражданско-строительной и дорожной частям для регионов. В соответствии с поставленной целью учебное заведение давало своим воспитанникам набор архитектурно-художественных и инженерно-технических знаний, необходимых для успешной разносторонней деятельности, как на государственной службе, так и при занятии частной архитектурной и инженерной практикой. В ходе проведенного исследования выявлены имена многих выпускников ИГИ, работавших на Дальнем Востоке России и в соседней Маньчжурии в период с середины XIX в. до 20-х гг. XX в. Многие из них, приезжая на Дальний Восток по распределению министерства путей сообщения или министерства внутренних дел, по истечении положенного срока возвращались обратно на запад, а некоторые оставались в регионе на долгие годы. Гражданские инженеры работали в Управлении строительной и дорожной частями (до 1897 г. Строительное отделение). Как правило, начиная службу в должности архитекторских помощников, выпускники ИГИ постепенно поднимаясь по карьерной лестнице, занимали посты городских, а затем областных архитекторов или инженеров. Гражданские инженеры выполняли проекты зданий и сооружений различного назначения, вели делопроизводство, принимали активное участие в работе технических комиссий, участвовали в работах по проектированию и строительству Транссибирской железнодорожной магистрали, Уссурийской и Китайско-восточной железных дорог и сопутствующих им сооружений.

### 1.2.3. Николаевская инженерная академия

Среди учебно-образовательных центров Санкт-Петербурга по подготовке инженерных и архитектурных кадров особое место занимает Николаевская инженерная академия. Это учебное заведение существует и сегодня, но уже как филиал Военно-инженерной академии. История академии началась в 1804 г. с создания в Санкт-Петербурге Школы образования инженерных кондукторов, занимавшейся подготовкой инженерных унтер-офицеров (кондукторов). В учебном заведении, располагавшемся в казармах Кавалергардского полка, проходили подготовку около 50 человек, а срок обучения составлял два года. Количество выпускаемых специалистов и уровень их знаний не удовлетворяли потребности армии. В этой связи в 1810 г. по инициативе генерала К. И. Оппермана школа была преобразована в Инженерное училище. Новое учебное заведение состояло из двух отделений: трехгодичного кондукторского, готовившего младших офицеров для инженерных войск и двухгодичного офицерского, реализующего подготовку инженеров. В 1819 г. Высочайшим повелением учебное заведение было преобразовано в Главное инженерное училище, а для его размещения выделена одна из царских резиденций – Михайловский замок, этим же повелением переименованный в Инженерный замок. Училище сохранило двухступенчатую систему подготовки и сроки обучения, однако увеличилось число воспитанников. Кондукторское отделение готовило 96 человек, а офицерское – 49. Для преподавания приглашались лучшие педагоги того времени – академик М. В. Остроградский, физик Ф. Ф. Эвальд, инженер Ф. Ф. Ласковский, а училище быстро превратилось в одно из лучших учебных заведений России. В 1855 г. училище переименовали в честь императора Николая I в Николаевское инженерное училище, а его офицерские классы преобразовали в Николаевскую инженерную академию. Николаевское инженерное училище с этого времени стало готовить младших офицеров для службы в инженерных войсках. Срок обучения составлял три года. Выпускники получали звание инженерного прапорщика со средним общим и военным образованием (после 1884 г. – инженерного подпоручика). Успешное окончание курса наук в училище давало его выпуск-

никам возможность поступления в Николаевскую инженерную академию. Подобная двухступенчатая образовательная система позволяла поддерживать высокий уровень профессиональной подготовки военных инженеров.

На начальном этапе учебные программы и образовательная направленность вновь образованных учебных заведений не отличались от ранее реализуемых в Главном инженерном училище. Изменения в учебном процессе начались в 1863–1867 гг. в связи с военной реформой [66]. С 1863 г., пройдя трехлетнюю подготовку в Училище, юнкера направлялись на действительную военную службу в строевые войска на срок не менее двух лет, после чего они получали право на сдачу конкурсных экзаменов для поступления в Академию, срок обучения в которой составлял два года (два класса). В 1867 г. в Академии открылось дополнительное отделение (курс) для наиболее талантливых слушателей, которые окончили два основных класса Академии. Выпускники этого отделения получали звание военного инженера.

В Николаевской инженерной академии воспитанники в рамках обучения в младшем и старшем классах изучали военные науки (военная администрация, военная история, фортификация, фортификационное черчение), инженерные дисциплины (высшая математика, железные дороги, механика, строительное искусство, строительное черчение, топография, топографическое черчение), архитектурные предметы (архитектура, архитектурное рисование, начертательная геометрия). В ходе обучения на дополнительном отделении академии воспитанники изучали строительное искусство, механику, химию, а также учились выполнять фортификационные, строительные и архитектурные проекты. Качество образования в Академии всегда поддерживалось на высоком профессиональном уровне. В преподавательский состав в разные годы входили ведущие отечественные ученые (Д. И. Менделеев, Г. А. Леер, Н. К. Шильдер и др.) [66]. Штат учебного заведения включал 75 обучающихся офицеров, четырех профессоров, пять адъюнкт-профессоров, 12 старших преподавателей и шесть репетиторов. После окончания Николаевской инженерной академии со званием военного инженера выпускники поступали на службу в Военное ведомство, где получали распределение в различные регионы.

Николаевская инженерная академия работала до начала Первой мировой войны, в 1914 г. ее деятельность была прекращена. За время существования учебного заведения подготовку в нем прошли 2097 человек [99], некоторые из них работали на Дальнем Востоке. Высокий уровень профессиональной подготовки военных инженеров, как в области фортификации, так и в инженерно-строительном деле и архитектуре определил разноплановый характер их деятельности в регионе. Военные инженеры являлись создателями современных комплексов оборонительных сооружений, строителями множества утилитарных объектов и построек Военного ведомства, занимались проектированием и строительством гражданских зданий и культурных объектов. Встречались среди них видные общественные деятели.

#### **1.2.4. Институт инженеров путей сообщения**

В начале XIX в. во всех регионах России ощущалась нехватка специалистов по строительству дорог, мостов и организации водных путей сообщения. Изысканием, проектированием, проведением строительства и обслуживанием транспортных сетей и сопутствующих им объектов в то время занимались Департамент водных коммуникаций и Экспедиция устройства дорог в государстве, в 1801–1809 гг. находившиеся под руководством графа Н. П. Румянцева. В 1809 г. он выступил с инициативой реформирования структуры управления всеми путями сообщения России и учреждения специального высшего технического учебного заведения по подготовке инженеров в данной области, представив на рассмотрение Александру I «Предложения о надежных мерах для учреждения по всей России удобных сообщений на суше и на воде». В том же году по Высочайше утвержденному Манифесту были учреждены Управление водяными и сухопутными сообщениями, Корпус инженеров путей сообщения и Институт Корпуса инженеров путей сообщения [102].

В ноябре 1810 года в Санкт-Петербурге в здании дворца князя Н. Б. Юсупова состоялось торжественное открытие Института Корпуса инженеров путей сообщения. Цель этого нового учебного заведения заключалась в подготовке специалистов, знающих строительные науки и специфику транспортной инфраструктуры и

способных сразу же после выпуска заниматься производством всех видов инженерных работ по всей территории страны. В 1820 г. при Институте начала работу Военно-строительная школа путей сообщения, представлявшая собой среднее учебное заведение для подготовки специалистов строительного профиля. Выпускники школы получали чин прапорщика и поступали на службу в учрежденный в том же году Строительный отряд путей сообщения. Выпускники, достигшие наибольших успехов в учебе, имели право поступления в Институт. Первоначально Институт Корпуса инженеров путей сообщения являлся гражданским учебным заведением и военные дисциплины в нем не преподавались. Срок обучения длился четыре года. В 1823 г. учебное заведение стало закрытым, по образцу военных кадетских корпусов, в нем начали преподавать военные дисциплины. К середине XIX в. институт стал одним из крупнейших учебных заведений Российской империи, активно участвовавшим в формировании системы русского инженерно-строительного образования. Во второй половине XIX в. учебное заведение претерпело ряд изменений, отражающихся на учебном процессе. В 1864 г. вышло новое Положение об Институте, в соответствии с которым учебное заведение было переименовано в Институт инженеров путей сообщения и вновь стало гражданским перворазрядным. Срок обучения увеличился до пяти лет. В 1877 г., в честь 100-летия основателя Института императора Александра I, учебное заведение переименовали в Институт инженеров путей сообщения императора Александра I. В 1882 г. решением ученого совета Института был отменен набор студентов на младшие курсы, ввиду чего срок обучения сократился до трех лет. С этого момента учебное заведение стало именоваться Академией инженеров путей сообщения. Набор на младшие курсы возобновился только в 1890 г., после чего срок обучения вновь увеличился до пяти лет. Вернулось и прежнее название – Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I, которое учебное заведение носило вплоть до 1919 г. [102].

Рассматривая содержание образовательной подготовки воспитанников Института, следует отметить, что изначально учебное заведение готовило специалистов широкого строительного профиля, но с появлением первой железной дороги

(в 1837 г.) учебные программы дополнили дисциплины по строительству и эксплуатации железных дорог [11], а также практика на Царскосельской железной дороге. Подобные нововведения значительно обогатили содержание учебного процесса и способствовали повышению профессионального уровня учащихся. Воспитанники Института изучали общеинженерные, строительные и транспортные дисциплины, в число которых входили: строительная механика и мосты, водные сообщения и портовые сооружения, гидравлика, гидротехника, водоснабжение и водостоки, шоссейные дороги, постройка и эксплуатация железных дорог, подвижной состав и тяга поездов, теория упругости в приложении к расчетам сооружений, основания и фундаменты, практическая фотография, геология и физическая география, электротехника и передача энергии на расстояние, технологии строительных материалов и другие. По окончании Института выпускники получали звание инженеров путей сообщения и направление на службу в разные регионы страны, где занимались строительством линий железнодорожного сообщения и сопутствующих инфраструктурных объектов. Многие из них служили на строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали и Китайско-восточной железной дороги, где проявили себя не только в инженерном деле, но и в архитектуре.

#### **Выводы по первой главе:**

– В период с X по XVIII вв. средневековая артельная система подготовки специалистов, основанная на преемственной передаче знаний от мастера к ученику, постепенно сменилась государственной системой профессионального образования, реализуемой на базе постоянных учебных заведений.

– Возникшие во второй половине XVIII – начале XIX века государственные учебные заведения, готовившие архитектурные и инженерные кадры гражданской и военной специализации, к концу первой половины XIX века составили Санкт-Петербургскую архитектурно-инженерную школу, выпускники которой, благодаря широкой и разносторонней профессиональной подготовке, позволявшей им осуществлять творческую деятельность, административную работу, заниматься организацией строительства различных гражданских, военных, транспортных и других

объектов, составили костяк профессиональных сил, которые обустроивали Российскую империю в центре и на ее окраинах.

– Все рассмотренные школы отличались широкой и универсальной подготовкой специалистов в области проектирования и строительства, административно-руководящей работы, что позволяло их выпускникам разносторонне проявлять себя в различных аспектах архитектурно-строительной и инженерной деятельности. Тем не менее, выявлена определенная специфика профессиональной ориентации этих учебных заведений. В образовательной подготовке в Академии художеств основной акцент делался на художественные качества архитектуры, в Институте гражданских инженеров – на ее инженерно-конструктивные и функциональные аспекты, в Николаевской инженерной академии большое внимание уделялось изучению фортификационных дисциплин, а в Институте путей сообщения – транспортной сети и инфраструктурных объектов.

– Для удовлетворения возрастающей потребности страны, особенно в регионах, в архитектурных и инженерных кадрах, вызванной развитием техники, транспортной сети, промышленности и освоением новых земель, требовалось увеличение числа выпускаемых специалистов.

– Проведенный в работе обзор формирования, развития и особенностей учебной подготовки и профессиональной ориентации архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга показал, что наибольшее число специалистов, направляемых после учебы работать в регионы, готовили два учебных заведения – Институт гражданских инженеров и Николаевская инженерная академия.

## Глава 2.

# ОБЛАСТИ И РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВЫПУСКНИКОВ АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

### 2.1. Деятельность в структуре административных органов власти

Во второй половине XIX в. структура и состав органов местного самоуправления на Дальнем Востоке неоднократно менялись под влиянием различных факторов. С 1822 по 1884 г. территории Забайкалья, Приамурья и Приморья входили в состав Восточно-Сибирского генерал-губернаторства, в рамках которого в 1856 г. были образованы Приморская область с административным центром в Николаевске-на-Амуре, а в 1858 г., после подписания Айгунского договора, Амурская область с административным центром в Благовещенске. В этот период в регионе были основаны поселения, некоторые из которых выросли впоследствии в такие крупные города как Николаевск-на-Амуре и Благовещенск (1856 г.), Хабаровск (1858 г.), Владивосток (1860 г.), Уссурийск (1866 г.), а в 1875 г., после заключения между Россией и Японией «Санкт-Петербургского договора» об обмене территориями, началось активное освоение о. Сахалин. К этому же времени относится и начало формирования в регионе первых структур городского и областного самоуправления, создаваемых для организации прибывающего населения и его обустройства на осваиваемой территории [84]. Манифест об отмене крепостного права, подписанный императором Александром II 19 февраля 1861 г., дал импульс развитию переселенческого движения из европейской части страны на Дальний Восток. С 26 мая 1861 г. согласно «Правилам для поселения русских и иностранцев в Амурской и Приморской областях Восточной Сибири» Амурская и Приморские области стали открытыми для заселения людьми всех сословий. Все желающие могли получить свободные участки казенной земли во временное владение или выкупить их в собственность по цене три рубля за десятину. С 27 апреля того же года по указу Сената переселенцы, прибывшие на Дальний Восток за свой счет, освобождались от ре-

крутской повинности и уплаты подушной подати [63]. Так, благодаря целенаправленной переселенческой политике к началу XX в. число жителей Дальнего Востока увеличилось в 2,5 раза. По данным Первой всеобщей переписи населения Российской Империи на 1897 г. численность населения региона составляла 401 500 человек [31]. Развитию региона во многом способствовало и действие системы «порто-франко». Беспшлинный ввоз товаров привлекал на российский Дальний Восток крупные иностранные торговые фирмы, такие как «Кунст и Альберс», «И.Я. Чурин и К», «Эмери», на долю которых приходилось более 70% товарооборота в регионе [154]. Увеличение численности населения, развитие сельского хозяйства, торговли, промышленности, с одной стороны, кульджинский кризис в русско-китайских отношениях начала 1880-х гг. и усиление экспансии западных держав на дальневосточном побережье Тихого океана, с другой, привели к необходимости укрепления административного аппарата на востоке России. По указу императора 16 июня 1884 г. создано Приамурское генерал-губернаторство. В его состав вошли: Забайкальская, Амурская, Приморская области, Владивостокское военное губернаторство (в 1888 г.) и остров Сахалин, ранее находившиеся в ведении главного управления Восточной Сибири. Генерал-губернатор Приамурья являлся непосредственным начальником всех областей, входивших в состав генерал-губернаторства, а также всех губернаторов и градоначальников [86]. Правовое положение и обязанности генерал-губернатора определялись двумя нормативными документами: высочайше утвержденным мнением Госсовета «Об учреждении Приамурского генерал-губернаторства» и «Наказом управлению Иркутского генерал-губернаторства». Поскольку до 1911 г. Приамурский генерал-губернатор одновременно являлся командующим войсками Приамурского военного округа и наказным атаманом Приамурского казачьего войска, на эту должность назначались военные не ниже генерал-лейтенанта [33], исключение составлял лишь последний генерал-губернатор Н. Л. Гондатти, у которого был гражданский чин шталмейстера Двора Его Императорского Величества Николая II. Во главе каждой области стоял губернатор, которому подчинялось губернское правление – учреждение с постоянным

штатом, находившееся в ведении Министерства внутренних дел. Управление осуществлялось на основе Учреждений Сибирских редакций 1822 и 1892 гг. [33].

Главное управление Приамурского генерал-губернаторства состояло из присутствия и канцелярии. Присутствие представляло собой коллегию, состоявшую из советников и помощников генерал-губернатора по различным вопросам. С момента образования Приамурского генерал-губернаторства штат присутствия постоянно расширялся. В разные годы в его состав входили: чиновники особых поручений (старший и два младших чиновника), чиновник по дипломатической части, чиновники особых поручений по переселенческим делам Амурской и Забайкальской областей, горный инженер, инженер путей сообщения, межевой ревизор, лесной ревизор, запасный лесничий, агроном и инспектор по тюремной части. Канцелярия представляла собой исполнительный орган, связывающий генерал-губернатора с местными и центральными учреждениями. Во главе канцелярии стоял правитель. В составе канцелярии находились четыре делопроизводства, секретарь по лесной части, межевой делопроизводитель, журналист, бухгалтер, переводчик и экзекутор. Также в состав канцелярии входили строительное отделение, типография и редакция. Начало строительства в 1891 г. Великого Сибирского пути (Транссиба) дало мощный импульс развитию дальневосточных городов и увеличению численности населения региона. Необходимость осуществления контроля над обустройством переселенцев, распределением земельных участков и урегулирования конфликтов, возникавших при решении земельных вопросов, привели к созданию межевого отделения (чертежной) при канцелярии Приамурского генерал-губернаторства.

На рубеже XIX–XX вв. начался новый этап развития местного управления в регионе. После получения Россией концессии на строительство КВЖД по территории Маньчжурии (1896 г.) и аренды Ляодунского полуострова (1898 г.) началось формирование органов местного управления на данных территориях. В 1903 г. для усиления автономности местного управления на Дальнем Востоке и влияния России в регионе указом Сената на территории Приамурского генерал-губернаторства и Квантунской области было создано Наместничество Его Императорского Величества на Дальнем Востоке. Наместник являлся главным начальником региона и

подчинялся непосредственно Николаю II. Резиденция наместника находилась в Порт-Артуре. Историк В. П. Казанцев [32] отмечает, что там же для решения административных вопросов была создана специальная комиссия по разработке Положения об управлении Дальнего Востока. Поражение в Русско-японской войне привело к утрате Порт-Артура, Дальнего и аренды Ляодунского полуострова и, как следствие, упразднению Квантунской области и Наместничества. Данные обстоятельства, однако, способствовали усилению стратегического значения Харбина, как последнего оплота России в Маньчжурии. В 1907 г. в городе вводится выборное городское управление, к участию в котором допускались только русские, а также начинается формирование административного аппарата, в составе которого учреждается должность городского архитектора. В начале XX в. в Харбине работали некоторые выпускники Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ, проходившие в то время службу в Российской части Дальнего Востока, как, например, гражданские инженеры: С. А. Венсан, Л. Н. Пестряков, В. Д. Смигельский (приложение А, таблица А.2).; военный инженер С. Ф. Лангской (приложение А, таблица А.3).; инженеры путей сообщения: В. А. Барри, Н. П. Долматов, А. К. Жданов, А. Ф. Железняков, А. Ф. Кипарисов и др. (приложение А, таблица А.4). Число их значительно выросло после событий Октябрьской революции. В эмиграции оказались такие архитекторы-художники как П. Ф. Федоровский, А. А. Бернардацци, А. С. Хренов [48]. В годы гражданской войны, оставив пост областного инженера на Камчатке, в Харбин уехал И. С. Багинов, где он продолжил заниматься архитектурной деятельностью и являлся автором ряда зданий различного назначения. В тот же период в Харбин уехали гражданские инженеры П. К. Гаврилов и Б. М. Тустановский, который занимался там строительными подрядами, а также заведованием столом по распределению кредитов на улучшение, капитальный и текущий ремонт всех зданий КВЖД. В 1921 г. в Харбине оказался Владивостокский инженер-архитектор В. А. Плансон, где он работал председателем квартирной комиссии КВЖД [144]. Еще один известный во Владивостоке инженер-архитектор В. Ф. Ливин в 1922 г эмигрировал в Шанхай, где учредил проектно-строительную

контору. В период с 1922 по 1929 гг. в его конторе работал П. А. Томашевский, до эмиграции заведовавший Контролем в порту Владивостока [134].

Изучение различных источников показало, что в период середины XIX – начала XX вв. на Дальнем Востоке сложились структуры органов местного самоуправления, в составе которых функционировали строительные отделения, где должности архитекторов и инженеров занимали преимущественно выпускники архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга. Служба архитекторов и инженеров при Приамурском генерал-губернаторстве открывала им перспективы продвижения по карьерной лестнице. Нередко такие специалисты получали назначения на должности областных и городских архитекторов и инженеров.

Областные архитекторы занимались рассмотрением архитектурной части проектов, участием в их согласовании и проведением надзора за постройками, а также имели «право совещательного голоса в Общем Присутствии при рассмотрении дел, касающихся строительной части». Областные архитекторы находились в подчинении у областных инженеров и при производственной необходимости могли временно исполнять их обязанности.

В результате исследования установлено, что в качестве областных архитекторов во второй половине XIX–XX вв. в регионе работали гражданские инженеры Л. М. Белин, И. И. Буковецкий, П. П. Висьневский, Г. М. Внуковский, Г. П. Долин, К. Н. Жак, М. И. Лащенко, В. Ф. Ливин, П. Г. Севастьянов [135, 136, 138, 143], а также художники-архитекторы А.-К. А. Гвоздиовский и А. В. Сапожников [145, 146]. (Приложение А, табл. А.1, А.2)

В 1865–1875 гг. на посту Приморского областного архитектора в Николаевске-на-Амуре работал Александр Владимирович Сапожников. Окончив архитектурное отделение Академии художеств в 1865 г. со званием свободного художника и «с правом производить постройки и вступать в службу, в какую пожелает», он сразу же получил назначение на эту должность. В Николаевске-на-Амуре А. В. Сапожников прослужил в течение десяти лет, после чего подал в отставку и уехал в Благовещенск, где стал работать заведующим мастерскими в ремесленной школе [119, 145]. Школа эта через год закрылась и в 1876 г. архитектор подал прошение о

замещении своей прежней должности. Подробности его дальнейшей службы не установлены, известно только, что в 1880-х гг. он проживал в Омске.

После учреждения Приамурского генерал-губернаторства на пост Приморского областного архитектора претендовал Петр Григорьевич Севастьянов. Опытный инженер-архитектор, он получил профессиональное образование в Строительном училище (1852–1858). На службе прошел путь от архитекторского помощника строительной и дорожной комиссии в Полтавской губернии до Забайкальского областного архитектора (1876–1879) [76]. В начале 1880-х П. Г. Севастьянов работал в Вологодском и Ярославском губернских правлениях, а в 1886 г. подал прошение в Техническо-строительный комитет о занятии должности областного архитектора Приморской области. Прошение это так и не было удовлетворено, а спустя год на эту должность назначили гражданского инженера Генриха Маркеловича Внуковского, прослужившего на этом посту до 1890 г. [119]. Следующим областным архитектором Приморской области стал художник архитектуры Александр-Казимир Андреевич Гвоздиовский. Родился он 18 января 1861 г. в дворянской семье в Люблинской губернии. Первое профессиональное образование получил в коммерческом отделении Варшавского реального училища, по окончании которого в 1880 г. поступил в Санкт-Петербургскую Академию художеств, где обучался на протяжении шести лет [145]. Из личного дела архитектора [128, ф.789, оп.10, 1880, д.154] известно, что в период с 1884 по 1885 гг. за свои работы Гвоздиовский получил три серебряные медали. В 1886 г. Александр Андреевич окончил Академию художеств и поступил на службу в Строительное отделение при Приморском областном правлении. В 1904 г. А. А. Гвоздиовский был уволен со службы в связи с болезнью с назначением пенсии [145]. В том же году архитектор покинул Дальний Восток и отправился на родину в Люблинскую губернию. Дальнейшая его судьба не известна.

В начале 1890-х гг. пост архитектора Амурской области в Благовещенске занимал Иосиф Иосифович Буковецкий, окончивший Институт гражданских инженеров в 1883 г. В начале 1890-х гг. И. И. Буковецкий проживал в Благовещенске. В

1892 г. его на посту областного архитектора Амурской области сменил П. П. Висьневский, а в начале 1910-х гг. эту должность исполнял Л. М. Белин и в 1916 г. – М. И. Лащенко (приложение А, табл. А.2).

Областные инженеры, работавшие в областных правлениях при Приамурском генерал-губернаторстве, являлись начальниками над всей строительной и дорожной частью, а также членами Общих присутствий областных правлений. Круг их должностных обязанностей был достаточно широк и включал в себя: выполнение проектов, составление смет, поверку проектной документации, проведение освидетельствований возводимых и имеющихся строений, разработку предложений по размещению новых общественных зданий и по формированию в городах архитектурных ансамблей [64]. В подчинении областных инженеров находились все архитекторы, инженеры, техники и другие работники строительных отделений. На такой высокий и ответственный пост назначались, как правило, специалисты, проявившие себя на службе в Управлении строительной и дорожной частями в дальневосточном регионе, а также и инженеры-архитекторы из других регионов страны.

Еще до учреждения Приамурского генерал-губернаторства в Строительном отделении главного управления Восточной Сибири в период 1878–1885 гг. работал Генрих Владимирович Розен. В течение своей службы этот инженер-архитектор заведовал строительной и дорожной частями в Иркутской и Енисейской губерниях, а также в областях: Якутской, Забайкальской, Амурской, Приморской и на острове Сахалин [78].

В 1880–1884 гг. в качестве инженера-архитектора на Сахалине работал Федор Юльевич Фон Фриде. Правда, после окончания в 1874 г. Строительного училища он несколько лет проходил службу в Архангельске, затем был направлен на Дальний Восток. На Сахалине архитектор занимался строительством деревянной церкви, деревянных домов для служащих, лазарета, а также юрт для ссыльнокаторжных. В награду за службу в апреле 1884 г. Фон Фриде получил орден Св. Станислава 3 степени [136].

При Приамурском генерал-губернаторстве в качестве областных инженеров работали гражданские инженеры И. С. Багинов, К. Г. Иванов, А. А. Лукашевич, Е. С. Мамонтов, А. Р. Станкевич, Б. М. Тустановский, Н. Д. Федосеев и военный инженер Э. А. Гоппен. Их послужные списки и личные дела [128, 117, 125], хранящиеся в Российском государственном архиве Дальнего Востока, позволили восстановить картину их деятельности в регионе.

В период с 1897 г. по 1910 г. пост областного инженера Амурской области занимал Антон Ромуальдович Станкевич. Окончив Строительное училище в 1879 г., он работал архитектором ярмарочной конторы на Нижегородской ярмарке, занимал должность архитектора в строительных отделениях Нижегородского и Казанского губернских правлений [74]. В октябре 1897 г. приказом по МВД А. Р. Станкевич получил назначение на должность областного инженера Амурской области, которую занимал в течение 13 лет. К сожалению, в виду отсутствия соответствующих архивных документов, невозможно установить, являлся ли А. Р. Станкевич автором каких-либо зданий в г. Благовещенске. Доподлинно известно, что он был членом строительного комитета по постройке Почтово-телеграфной конторы (1898–1900 гг.), осуществлял надзор за строительством Епархиального женского училища (1903–1906 гг.) и Алексеевской женской гимназии (1902–1911 гг.) [62]. Для строительства последней Станкевич лично составил проектную и исполнительную сметы [126].

В 1902 г. на Восточную окраину прибыл Николай Дмитриевич Федосеев. Окончив ИГИ в 1897 г., он в течение пяти лет проработал при МВД в технико-строительном комитете. Из послужного списка Федосеева известно, что 21 февраля 1898 г. он получил чин коллежского секретаря. В начале 1902 г. Николай Дмитриевич занимался строительством доходного дома в Санкт-Петербурге на набережной Обводного канала [126], а в сентябре его назначили старшим архитектором Управления строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторстве во Владивостоке. В 1903 г. по распоряжению Приамурского генерал-губернатора Федосеев временно исполнял обязанности Приморского областного инже-

нера и областного архитектора Строительного отделения при Приморском областном правлении. В этот период Федосеев занимался производством работ по постройке тюрем во Владивостоке и Никольск-Уссурийском, а также освидетельствованием здания Владивостокской женской гимназии, построенной по проекту гражданского инженера В. А. Плансона. Впоследствии по делам службы Федосеев в основном занимался ведением делопроизводства, участвовал в работе различных комиссий, осуществлял надзор над строительством различных объектов.

В 1904 г. на пост Приморского областного инженера с поста начальника Южно-Уссурийской инженерной дистанции был переведен полковник Э. А. Гоппен [6]. В период 1906–1909 гг. пост Приморского областного архитектора занимал гражданский инженер Константин Гаврилович Иванов, до этого работавший губернским инженером Строительного отделения Нижегородского губернского правления (1897–1900) и директором Нижегородского Александровского детского приюта (1900–1906). По имеющимся данным [143], в марте 1907 г. его обязанности временно исполнял Н. Д. Федосеев, а в ноябре того же года Николая Дмитриевича произвели в чин надворного советника. После перевода К. Г. Иванова на должность чиновника особых поручений V класса при Приамурском генерал-губернаторе, в должности областного инженера Приморской области служил Е. С. Мамонтов (1910–1911), а в 1912 г в течение нескольких месяцев Б. М. Тустановский, одновременно выполняя и обязанности епархиального архитектора. Вскоре Тустановский был переведен на пост городского архитектора в Хабаровск, а в июне 1912 г. в должности областного инженера Приморской области окончательно утвердили Н. Д. Федосеева. В ноябре того же года Федосеев участвовал в работе комиссии «для выяснения вопроса о постройке нового здания телеграфной конторы в городе Владивостоке», а в декабре проводил осмотр актов, протоколов и других документов по постройке помещений ресторана «Модерн». За верную службу в 1913 г. Федосеев получил орден Святого Станислава 3-й степени [46].

Во время командировок Н. Д. Федосеева обязанности областного инженера исполнял младший инженер Я. В. Лукашевич. В первый раз в апреле 1913 г. во

время поездки Федосеева в Хабаровск для участия в работе комиссии по рассмотрению претензий общества крестьян села Покровки, предъявленных к управлению Восточной части Амурской железной дороги. Затем в июле 1915 г. во время командировки в поселки Св. Ольги и в Тетюхе для освидетельствования и приема в составе комиссии построек почтово-телеграфного ведомства [126].

Работали выпускники Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ и на самом севере Дальнего Востока. Согласно строительному уставу Российской империи, изданному в 1900 г., заведование строительной и дорожной частью в Камчатской области вплоть до 1915 г. возлагалось на областного инженера, которому присваивались также полномочия Строительного отделения губернских правлений внутренних губерний, при этом дела, подлежащие рассмотрению Общих присутствий, выносились на рассмотрение губернатора. Подобные меры, принятые на законодательном уровне, объяснимы крайней отдаленностью области и отсутствием масштабного строительства в камчатских поселениях и, соответственно, отсутствием необходимости содержания полного штата Строительного отделения. В обозначенный период на Камчатке в качестве областного инженера служил И. С. Багинов, ранее длительное время работавший во Владивостоке.

В городах, где не было введено в действие городское положение, то есть отсутствовали органы городского самоуправления (городская дума и городская управа), составление проектных планов городов, обслуживание существующих и строительство новых зданий находилось в ведении Строительных отделений (Управлений строительной и дорожной частями). В городах, где органы местного управления функционировали, вопросами городского строительства занимались городские архитекторы и городские инженеры, входившие в штат городской управы.

В разные годы посты городских архитекторов в Благовещенске, Владивостоке, Хабаровске и Харбине занимали гражданские инженеры И. С. Багинов, Р. И. Блюм, М. И. Лашенко, А. К. Левтеев, В. В. Поляков, В. А. Рассушин, Б. М. Тустановский и военные инженеры П. Е. Базилевский, Н. В. Коновалов и

Б. А. Малиновский. Пост городского инженера Хабаровска последовательно занимали Борис Андреевич Малиновский и Михаил Матвеевич Осколков. Последний в период эмиграции занимал аналогичную должность в Харбине. (Приложение А, табл.А.2, А.3)

В 1880 г. военному посту Хабаровке был присвоен статус города, и из Николаевска-на-Амуре переведены органы административного и военного управления краем [46]. В 1888 г. в Хабаровске была учреждена должность городского архитектора, которую занял военный инженер Платон Евгеньевич Базилевский. По долгу службы он занимался административной работой и согласованием проектной документации, к сожалению, не известно, являлся П. Е. Базилевский автором каких-либо построек в Хабаровске или нет. Установно, что он принимал участие в строительстве ряда объектов во Владивостоке [46, с. 396]. В 1896 г. П. Е. Базилевского на посту городского архитектора Хабаровска сменил еще один военный инженер Юлиан Зенонович Колмачевский. К сожалению, документальное подтверждение о том, что он получал образование в Николаевском инженерном училище или Николаевской инженерной академии отсутствует. По данным Н. П. Крадина [46] во время занятия Колмачевским должности городского архитектора в Хабаровске развернулось активное каменное строительство и осуществлялась застройка центральной части города. По проектам Ю. З. Колмачевского в Хабаровске построены крупные здания и сооружения, в настоящий момент являющиеся памятниками архитектуры, поставленными на государственную охрану (они будут рассмотрены в главе 3).

С 1906 г. пост городского архитектора в Хабаровске занимал военный инженер Борис Андреевич Малиновский. На Дальнем Востоке он оказался в 1901 г. сразу после окончания Николаевской инженерной академии. С 1902 г. Малиновский служил обер-офицером в Амурской инженерной дистанции в Хабаровске. Заняв пост городского архитектора, он много проектировал и строил в Хабаровске. В 1907–1909 гг. руководил строительством здания городского дома, принимал участие в разработке и строительстве архитектурного комплекса зданий винокуренного завода Богданова. Являлся архитектором зданий торгового дома, общежития

служащих и склада ТД «Кунст и Альберс»; частных домов П. Ф. Пахорукова и Д. А. Языкова; доходного дома Ичидзи Такеучи, павильона фирмы Чурина на Приамурской выставке в ознаменование 300-летия Дома Романовых. В 1913 г. Малиновский спроектировал дом для Приамурского губернатора, разработал проекты флигелей для служащих, а также надворных построек на губернаторской усадьбе.

Во Владивостоке длительное время пост городского архитектора занимал гражданский инженер Иоанес Седракович Багинов, прибывший на Дальний Восток в 1898 г. Изучение его послужного списка [130] показало, что в 1890 г. он окончил Институт гражданских инженеров со званием гражданского инженера и правом на чин XII класса. Вначале он служил в Дагестане, где в течение семи лет занимал должность архитектора городов Шуры и Петровска, а в 1897 г. подал прошение о переводе на Дальний Восток. В том же году его назначили старшим архитектором, а затем старшим инженером в Управление строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторе. Спустя год Багинов снова подал прошение о переводе во Владивосток и указом генерал-губернатора Н. И. Гродекова был назначен на должность городского архитектора. За более чем десятилетний период работы во Владивостоке Багинов внес существенный вклад в развитие архитектуры города. В период с 1900 по 1906 гг. архитектор занимался производством работ по обустройству городского порта. По проектам Багинова во Владивостоке построены здания гостиницы и театра «Золотой Рог» (Светланская, 13 и 15), магазин Чистякова (Светланская, 16), церковь-школа «Всех скорбящих радости» на ул. Маньчжурской (ныне ул. Махалина), смешанное 2-х классное училище имени генерал-губернатора Восточной Сибири графа Н. Н. Муравьева-Амурского (Рабочая, 10) и другие [135].

В Благовещенске более десяти лет обязанности городского архитектора исполнял гражданский инженер Михаил Ильич Лащенко. Приехал он в столицу Амурской области в феврале 1903 г. Согласно приказу по МВД М. И. Лащенко получил назначение на должность младшего инженера управления строительной и дорожной частью при военном губернаторе Амурской области, однако, ввиду от-

сутствия в Благовещенске специалистов, по совместительству с основной должностью ему было разрешено выполнять также обязанности городского архитектора (до 1915 г.) [152]. В 1908 г., совместно с недавно прибывшим в город гражданским инженером Р. И. Блюмом, М. И. Лащенко основал строительное бюро «М.И. Лащенко и Р.И. Блюм», занимавшееся составлением архитектурных проектов и проведением строительных и инженерных работ. В Благовещенске Михаил Ильич принимал участие в строительстве нескольких крупных объектов, таких как городская электростанция (1908 г.), дом военного губернатора Амурской области (1909–1912 гг.), городская тюрьма (1909–1913 гг.) [74]. В 1915 г. на пост городского архитектора Благовещенска был назначен Р. И. Блюм.

История службы военных инженеров П. Е. Базилевского, Б. А. Малиновского и гражданских инженеров И. С. Багинова, М. И. Лащенко в полной мере отражает специфику административной и творческой деятельности городских архитекторов дальневосточных городов.

В 1910–1918 гг. пост городского инженера Хабаровска занимал военный инженер Михаил Матвеевич Осколков. Проживая в Хабаровске с 1906 г., он служил сначала в Амурской инженерной дистанции, а затем в должности городского инженера. В этой должности Осколков осуществлял строительство Ольгинского детского приюта, составил проекты одного из павильонов и театра на территории Приамурской выставки в ознаменование 300-летия Дома Романовых, здание цирка на городской площади. М. М. Осколков был известен в регионе и как руководитель строительства Троицкой церкви в Благовещенске. В 1920 г. он уехал в Харбин, где в течение последующих семнадцати лет работал в должности городского инженера. Там Осколков руководил строительством Софийской церкви и несохранившейся часовни-памятника Венценосным мученикам, а также ряда частных домов. Одновременно Осколков являлся действительным членом Общества русских инженеров в Маньчжоу-Го, а в начале 1940-х гг. возглавлял его.

Некоторые выпускники Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ проявили себя на Дальнем Востоке и как административные работники. Например, известный в Хабаровске и Владивостоке архитектор, военный инженер

Владимир Григорьевич Мооро, работавший в регионе в течение 32 лет. В 1878 г., окончив Николаевскую инженерную академию по первому разряду, он поступил на службу в инженерный корпус под командованием начальника инженеров Петербургского военного округа. Некоторое время В. Г. Мооро служил в Царскосельской инженерной дистанции, а в мае 1880 г. был переведен в распоряжение заведующего инженерной частью Восточно-Сибирского военного округа, откуда назначен в Амурскую инженерную дистанцию исполняющим делами штаб-офицера для особых поручений окружного инженерного управления Приамурского военного округа [154]. Прибыв в Хабаровку в 1881 г., Владимир Григорьевич занимался производством инженерных работ и входил в состав многих комиссий. Согласно данным Дальневосточной государственной научной библиотеки [96], в разные годы В. Г. Мооро участвовал в работе следующих комиссий: по проведению однодневной переписи населения Хабаровки по состоянию на 19 апреля 1884 г.; по разработке проекта организации пожарного депо; проекта «о наиболее дешёвом и отвечающем местным условиям способе замощения улиц»; «установки электрического освещения в центральных частях города»; «по обеспечению спокойствия городского населения»; по устройству в городе водопровода и канализации; об устройстве в городе электрического трамвая; водопроводной и строительной комиссий.

Долгое время В. Г. Мооро занимался общественной деятельностью. В 1894 г. его избрали гласным первой городской думы – пост, на который он затем переизбирался почти 20 лет. По некоторым данным [96] его кандидатура дважды выдвигалась на должность городского головы, но в связи с условиями военной службы, не допускавшей совместительства, эту должность он так и не занял. Приехав в Хабаровск простым офицером, покидал его В. Г. Мооро в чине полковника. В 1913 г. его перевели на службу в Санкт-Петербург. В качестве прощального подарка Городская дума преподнесла ему Адрес «с выражением самой искренней благодарности за долголетнюю и плодотворную работу в думе в качестве гласного». После возвращения в столицу В. Г. Мооро был уволен со службы по домашним обстоятельствам в апреле 1914 г. [46].

Один из начальников инженеров Владивостокской крепости Алексей Петрович Шошин известен во Владивостоке и как общественный деятель. Он принимал активное участие в общественной жизни города, выступал с публичными лекциями в Обществе народных чтений в Народном доме, часто председательствовал в различных жюри при рассмотрении проектов, в частности, возглавлял комиссию по разработке проекта здания Коммерческого училища во Владивостоке, активно сотрудничал с Обществом изучения Амурского края. Общественной деятельностью активно занимался и член Временной распорядительной комиссии по возведению оборонительных и казарменных сооружений в Приамурском военном округе Дмитрий Александрович Языков. Он являлся одним из инициаторов создания в Хабаровске «Общества любителей рисования и живописи», заведовал классом рисования для малолетних, занимался фотографией. Принимал активное участие в строительстве Алексеевской церкви в Хабаровске.

Гражданский инженер Александр Николаевич Аристов являлся учредителем и председателем общества содействия физическому развитию детей в Хабаровске, кроме того, в период 1908–1911 гг. он избирался гласным городской думы, а в 1910–1914 гг. во Владивостоке ту же должность занимал В. А. Плансон. В 1911–1912 гг. В. Н. Пестриков являлся председателем Общества торгово-промышленных служащих. Иван Алексеевич Ющенков – начальник третьего отдела обороны Владивостокской крепости, после выхода в отставку в 1909 г. неоднократно избирался гласным Владивостокской городской думы, занимал должность председателя городского самоуправления в Приморском областном по городским делам присутствии, был председателем технико-строительной и членом многих других комиссий, а в 1914–1917 гг. являлся городским главой Владивостока (приложение А, табл. А.2, А.3).

Таким образом, на основе изученного материала и исторических данных исследование показало, что выпускники Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ занимали ведущие посты в руководящих органах поселений и территорий Дальнего Востока. Их деятельность была направлена на создание системы управления строительным делом на обширной осваиваемой территории региона

(организация, надзор, контроль). Наряду с административно-организационной деятельностью многие из них проявили себя как талантливые архитекторы, внесшие существенный вклад в формирование архитектурного облика городов и поселений Дальнего Востока.

В следующем разделе будет рассмотрена деятельность выпускников архитектурных и инженерных учебных заведений Санкт-Петербурга в Управлении строительной и дорожной частями.

## **2.2. Служба в Управлении строительной и дорожной частями (Строительном отделении)**

Строительное отделение при управлении Приамурского генерал-губернатора было учреждено 17 мая 1888 г. В отделении работали: начальник отделения, старший и два младших архитектора. Следует отметить, что в то время звание «архитектор» получали только лица, окончившие Московское училище живописи, ваяния и зодчества (ранее Московское дворцовое архитектурное училище), а также выпускники архитектурного отделения Санкт-Петербургской Академии художеств. Тем не менее, правами «архитектора» могли пользоваться выпускники высших учебных заведений, дававших «основательную подготовку по архитектурным работам», в частности Института гражданских инженеров (гражданские инженеры) и Николаевской инженерной академии (военные инженеры). Выпускники этих учебных заведений получали право на производство архитектурных работ и могли занимать должности архитекторов и инженеров в административных органах городов и поселений. Строительное отделение занималось торгами, разработкой мер по распределению дорожной повинности, вопросами по устройству путей сообщения и составлением смет на строительные работы. Строительство Китайско-восточной железной дороги, начавшееся в 1897 г., привело к увеличению объемов строительных работ и необходимости создания новой управляющей организации, таким образом, в том же году Строительное отделение было преобразовано в Управление строительной и дорожной частями. Штат Отделения составляли преимущественно выпускники Института гражданских инженеров.

Нам удалось установить, что в разные годы в Управлении строительной и дорожной частями (Строительном отделении) работали:

–при Приамурском генерал-губернаторе в Хабаровске – Л. М. Анненков, А. Н. Аристов, И. С. Багинов, С. О. Бер, Н. П. Воскресенский, П. К. Гаврилов, С. А. Монковский, И.-К. Ф. Носович, А. В. Перниц, Н. Д. Федосеев, Л. О. Чайковский, И. А. Шатилов, И. А. Фиалковский [46, 119, 124, 125, 130];

–при военном губернаторе Амурской области в Благовещенске – М. И. Лашенко, Ф. Я. Мишин, А. Д. Фиалковский [74, 126];

–при Приморском областном правлении – Ю. П. Жак, В. Ф. Ливин, Я. В. Лукашевич [119, 134].

В 1890-е гг. во главе Строительного отделения стоял Славомир Альбертович Монковский, окончивший в 1880 г. Строительное училище в Санкт-Петербурге. Личное дело этого инженера-архитектора [125], хранящееся в Российском государственном историческом архиве Дальнего Востока, дает возможность получить представление о специфике его работы в Отделении. В 1890 г. С. А. Монковский руководил группой архитекторов по строительству триумфальных арок на ул. Алексеевской (ныне Шевченко) (приложение В.1.3, рис. В.1.3.20), устройству иллюминации и праздничного оформления центра Хабаровска для торжественной встречи цесаревича Николая Александровича, который посетил Хабаровск в 1891 г. в ходе своего кругосветного путешествия. В 1894 г. Монковский входил в состав строительной комиссии по постройке здания музея Приамурского отдела Географического общества. В том же году по его проекту построено одноэтажное деревянное здание женской прогимназии на центральной улице города (приложение В.1.3, рис. В.1.3.21), на участке, где в настоящее время располагается здание Главпочтамта. За десять лет руководства С. А. Монковским Строительным отделением под его началом работали такие гражданские инженеры как Л. М. Анненков, А. Н. Аристов, Н. В. Владыкин, И. Ф. Носович, И. А. Фиалковский, Л. О. Чайковский (приложение А, таблица А.2).

В 1900–1903 гг. должность начальника управления строительной и дорожной частями занимал еще один гражданский инженер – Александр Владимирович Перниц [46]. Еще до своего назначения он несколько лет проработал в Хабаровске, где в 1897 г. совместно с Л. О. Чайковским разрабатывал проект доходного дома И. С. Эмери, а в 1899 г. проект реального училища вместе с С. О. Бером. Под началом А. В. Перница в управлении работали Н. П. Воскресенский, И. А. Шатилов, С. О. Бер.

В течение десяти лет в Управлении строительной и дорожной частями при Приморском областном правлении прослужил Константин Николаевич Жак [119, 143]. Окончив полный курс наук в Институте гражданских инженеров императора Николая I с правом на чин X класса 12 июня в 1903 г., 27 июня того же года распоряжением Министерства внутренних дел он был направлен во Владивосток исполнять должность младшего инженера Строительного отделения при Приморском областном правлении, а по истечении одного года службы получил чин коллежского секретаря. К. Н. Жак участвовал в работе различных комиссий, занимался строительством многих крупных зданий и сооружений. Так, в сентябре 1904 г. в составе комиссии он осуществлял прием в казну Иманской дороги, в 1905 г. по делам службы посещал крепость «Владивосток», а затем ездил в командировку в Хабаровск для освидетельствования здания гражданской тюрьмы. В феврале 1911 г. он занимался обследованием тюрьмы в Никольск-Уссурийске, а в мае того же года в составе санитарно-технической комиссии проводил осмотр некоторых домов по Семеновской, Корейской улицам и Китайской части города Владивостока. В 1912 г. К. Н. Жак входил в состав комиссий: «для выполнения заказа, сделанного исполняющим должность Камчатского губернатора, о заготовках строительных материалов, потребных для производства казенных построек в Петропавловске» и «для освидетельствования и принятия ремонтных работ по приведению в исправность Амурской колесной дороги, исполненных в 1911 г. младшим инженером строительного отделения Тустановским», «для технического осмотра актов и протоколов по постройкам помещения ресторана Модерн». В марте 1913 г. К. Н. Жак

находился в командировке в с. Владимиро-Александровское, где проводил освидетельствование строящегося арестного дома и заготовленного подрядчиком материала. Во время отпуска архитектора Владимира Федоровича (Карловича) Ливина (Гольденшtedта) со 2 мая по 16 июля 1913 г. исполнял его обязанности [143].

В 1913 г. за выслугу лет Константин Николаевич получил чин надворного советника, а также, согласно приказу и. д. губернатора Приморской области, право на ношение нагрудной светло-бронзовой медали в память 300-летия царствования Императорского дома Романовых. В том же году К. Н. Жак участвовал в строительстве Ивановской сельской лечебницы и здания больницы при Владивостокской тюрьме. 27 июля 1914 г. Константин Николаевич женился на Татьяне Ивановне Ивановой, а 9 августа того же года, в виду призыва на военную службу, освобожден от обязанностей по ведомству МВД. Дальнейшая судьба инженера неизвестна [129].

В Управлении строительной и дорожной частями при Приморском областном правлении долгое время служил Владимир Федорович (Карлович) Ливин (Гольденшtedт). Уроженец Владивостока, сын известного дальневосточного ученого-агронома Карла Георгиевича Гольденшtedта, выпускник ИГИ 1904 г., он является автором большого числа красивейших зданий города, многие из которых по праву входят в «золотой фонд» архитектуры Дальнего Востока. В 1904 г. Владимир Федорович поступил на службу в Приморское областное правление, где служил сначала в должности младшего архитектора, а с 1910 по 1916 г. – в качестве Приморского областного архитектора [134]. За этот период В. Ф. Ливин выполнял обязанности председателя различных комиссий по освидетельствованию и приему работ по постройке мостов, дорог, жилых и общественных зданий и сооружений, выявлению недостатков, оценке недвижимости, проверке пожарной безопасности. Служба его проходила успешно: в марте 1905 г. Владимир Федорович утвержден в чине коллежского секретаря, спустя три года за выслугу лет произведен в титулярные советники, в декабре 1908 г. Ливин получил в награду орден Святого Станислава 3-й степени. В апреле 1913 г. он удостоен права на ношение светло-бронзовой медали в память 300-летия царствования Императорского дома Романовых, а

22 августа 1916 г. высочайшим приказом по гражданскому ведомству Ливин был уволен со службы «с мундиром» [134, 143].

Работали в Управлении строительной и дорожной частями не только гражданские инженеры. Изучение архивных материалов Российского государственного исторического архива Дальнего Востока [119, 125, 130] позволило выявить имена архитекторов-художников, состоявших на службе в Управлении на рубеже XIX–XX вв. Некоторые из них, как например, Н. И. Гуцин, Н. Е. Смирнов, получили образование в Московском училище живописи ваяния и зодчества. Другие же являлись выпускниками Императорской академии художеств Санкт-Петербурга: К. С. Дунаевский, И. С. Степанов.

Казимир Станиславович Дунаевский, классный художник архитектуры, служил в должности младшего архитектора Управления строительной и дорожной частями при Приамурском областном правлении в 1910–1914 гг. В круг его служебных обязанностей входили ведение делопроизводства и надзор за осуществлением разного рода строительных работ. В частности, в октябре 1912 г. Дунаевский ездил в командировку в Никольск-Уссурийск для осмотра колодцев и в станицу Гродеково для освидетельствования заготовленных подрядчиком строительных материалов для постройки арестного дома, а также осмотра моста через реку Супутинку. Затем, согласно послужному списку архитектора [129], в феврале 1913 г. командирован туда же для освидетельствования и принятия работ. В феврале 1914 г. за выслугу лет Дунаевский был произведен в коллежские асессоры, а в августе приказом по МВД освобожден от обязанностей.

Иван Степанович Степанов, классный художник архитектуры 2-й степени, работал в Строительном отделении в 1890–1893 гг. в должности младшего архитектора. Подробности его творческой биографии практически неизвестны. Удалось установить только, что в 1890 г. он входил в состав комиссии по устройству триумфальных арок, иллюминации и праздничного оформления центра Хабаровска для торжественной встречи цесаревича Николая Александровича, возглавляемой С. О. Монковским.

Материалы, изученные в ходе исследования, позволили получить достаточно полное представление о характере и специфике деятельности гражданских инженеров и архитекторов в Строительном отделении, а затем в Управлении строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторстве во второй половине XIX – начале XX вв., а также выявить некоторые биографические данные о выпускниках Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ, относящиеся ко времени их работы на Дальнем Востоке в указанный период. Еще одним учреждением, где проявили себя выпускники Николаевской инженерной академии, работавшие на Дальнем Востоке, являлась Амурская инженерная дистанция.

### **2.3. Служба в Амурской инженерной дистанции**

До учреждения Приамурского генерал-губернаторства основной строительной организацией в Дальневосточном регионе являлась Амурская инженерная дистанция, созданная в Николаевске в 1868 г. для строительства военных и гражданских объектов [153]. Она представляла собой окружное отделение Главного военного инженерного управления. В ведении Амурской инженерной дистанции находились все крепости, укрепления, воинские здания и сооружения. Дистанции подчинялись крепостные инженерные управления; офицеры, которые заведовали строительной частью; чиновники, осуществлявшие надзор за казармами и другими воинскими строениями; крепостные и речные минные роты, а также полевые инженерные войска. Сама Дистанция состояла из четырех частей: инспекторской, строительной, хозяйственной и счетной и подчинялась начальнику инженеров округа [93]. В 1872 г. Дистанцию перевели в Хабаровку, где несохранившееся здание управления располагалось на пересечении улиц Тихменевской (ныне Серышева) и Артиллерийской (ныне Истомина). С 1890-х гг. все постройки Дистанции располагались в начале улицы Тихменевской. Организация имела свой лесопильный и кирпичный заводы, карьеры по разработке камня, извести. При Амурской инженерной дистанции существовали самостоятельные Строительное отделение и Управление строительной и дорожной частями [98].

В состав Амурской инженерной дистанции в разные годы входили: Николаевское крепостное инженерное управление, Владивостокское крепостное инженерное управление, Владивостокская и Южно-Уссурийская инженерная дистанции. Штат Дистанции состоял преимущественно из военных инженеров, получивших образование в Николаевском инженерном училище и Николаевской инженерной академии. Возглавлял Инженерную дистанцию начальник дистанции, в подчинении у которого находились его помощник и младшие офицеры. Военные инженеры занимались составлением генеральных планов, разработкой проектов зданий и сооружений для Военного ведомства, осуществляли надзор за проведением строительных работ, вели проектно-изыскательские инженерные работы. Так, например, исполняя должность производителя работ при Владивостокской инженерной дистанции, Вацлав Игнатьевич Жигалковский руководил строительством Успенского собора во Владивостоке в 1888–1889 гг., занимался строительством ряда зданий для Военного ведомства в поселках Раздольном, Черниговке, Славянке, Новокиевском, Барабаше. Помимо этого, в г. Никольск-Уссурийском по его проектам и под его руководством возводились кладбищенская церковь и Николаевский собор. Инженеры Амурской инженерной дистанции Н. Г. Быков и Н. В. Зувев в 1898 г. вели строительство по типовому проекту Штаба Приамурского Военного Округа в Хабаровске (прил. А, табл. А.3).

Другим значительным направлением деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга, особенно выпускников Николаевской инженерной академии, была их работа по созданию фортификационных сооружений и военной инфраструктуры.

#### **2.4. Деятельность на строительстве фортификационных сооружений**

Большинство городов и поселений на восточной окраине Российской империи были основаны в качестве военных постов или портов, закреплявших территорию за российским государством и дававших возможность для ее освоения. На начальном этапе все они строились силами Военного ведомства. Так, первыми строителями и жителями будущего города Николаевска-на-Амуре являлись топо-

граф Петр Попов и шесть матросов транспорта «Байкал», которые под началом адмирала Г. И. Невельского в 1850 г. основали Николаевский военный пост [153]. Первые постройки Хабаровки (будущего города Хабаровска) возводились солдатами и офицерами 13-го Восточно-Сибирского линейного батальона под командованием капитана Я. В. Дьяченко [13], а первыми строителями Владивостока стали моряки и солдаты, прибывшие в 1860 г. в бухту Золотой рог на кораблях «Манжур» и «Гридень» [69].

Строительство оборонительных сооружений на Дальнем Востоке началось фактически с первых дней основания поселений и продолжалось вплоть до событий Октябрьской революции. Одним из первых фортификационных комплексов, созданных в регионе, была сеть береговых батарей в Петропавловске-Камчатском. Строительство ее, связанное с событиями Крымской войны (1853–1856), прошло летом 1854 г. под руководством камчатского губернатора В. С. Завойко. В создании семи береговых батарей, защищавших входы в бухту Авачинская губа и Петропавловский пост, принимали участие не только защитники гарнизона, но и практически все его взрослое население. Руководством инженерными работами, оборудованием и устройством батарей по правилам фортификации занимался профессиональный военный инженер, поручик К. И. Мровинский (приложение А, табл. А.3). Несмотря на короткие сроки строительства и недостаточную оснащенность (44 орудия), эта сеть береговых батарей в августе 1854 г. выдержала атаку англо-французской эскадры.

С закладки первой батареи на мысе Куегда в октябре 1854 г. началось формирование сети оборонительных сооружений крепости «Николаевск-на-Амуре» («Чныррахская крепость»), призванной защищать широкий бассейн Амурского лимана и северную часть Татарского пролива. Крепость представляла собой систему оборонительных сооружений, сформировавшуюся на территории более 400 га и включавшую фортификационные и тыловые объекты, составлявшие вместе с г. Николаевском единую функциональную структуру [101]. Чертежи, сохранившиеся в Российском государственном военно-историческом архиве, хранят на себе подписи военных инженеров – разработчиков и строителей крепости. Имена некоторых из

них хорошо известны на Дальнем Востоке, это Н. Ф. Александров, П. Е. Базилевский, Г. С. Пороховщиков, А. С. Эрлер, работавшие в регионе продолжительное время и сумевшие внести значительный вклад в развитие не только военной, но и гражданской архитектуры. Имена других, напротив, встречаются впервые: В. К. Гриневский, А. В. Милютин (приложение Б, рис. Б.1 – Б.7).

Период конца XIX – начала XX вв. отмечен строительством еще одного масштабного фортификационного комплекса – крепости «Владивосток». Работы по возведению оборонительных объектов будущей Владивостокской крепости начались по инициативе заведующего инженерной частью Восточно-Сибирского военного округа полковника П.-С. Ф. Унтербергера в 1877 г. с началом Русско-турецкой войны. Запроектированные им укрепления, предназначенные для усиления береговой обороны города и защиты входа в бухту Золотой Рог, строил военный инженер полковник В. П. Широков. Одновременно по указанию адмирала С. С. Лесовского строились батареи на м. Голдобина и м. Эгершельда. Статус крепости эта система фортификационных объектов получила в 1889 г. Период до 1898 г. связан с деятельностью первого начальника инженеров крепости полковника К. С. Чернокнижникова, под командованием которого построены Северо-Восточный, Северо-Западный и Южный форты [106]. В 1900–1904 гг. под руководством полковника В. И. Жигалковского построены форты Муравьева-Амурского и Суворова, укрепления № 1, 2 и 3 (позднее – форт Линевица), редуты № 4 и 5 и три люнета, форт Русских на одноименной горе на о. Русский и укрепление № 4 (форт Поспелова) на Саперном полуострове, строились и перестраивались 23 береговые батареи [6].

С поражением в Русско-японской войне и потерей Порт-Артура стратегическое значение Владивостокской крепости значительно возросло. Развитая инфраструктура и наличие железнодорожного сообщения с центром страны сделали ее главной базой военно-морских сил России на Дальнем Востоке. Период с 1910 до 1916 г. отмечен активным строительством новых современных фортификационных сооружений, возводимых по проекту, разработанному коллективом военных инженеров под руководством инженер-генерала А. П. Вернандера. В этот же период на

строительстве крепости работало большое количество военных инженеров, выпускников Николаевской инженерной академии: Е. Д. Алабушев, В. В. Буйко, Н. Н. Воронов, И. Д. Греков, А. З. Зубрицкий, Л. Л. Иванов, А. Ф. Куксин, В. А. Кухарский, В. Л. Полухин, А. А. Рахманов, В. А. Свиньин, В. С. Топоров, П. П. Унтербергер, А. Л. Федоров, А. П. Фирсов, Ф. Д. Шабанов, А. П. Шошин и др. (приложение А, табл. А.3).

Военные инженеры работали на строительстве фортификационных объектов не только в российской части Дальнего Востока, но и в соседней Маньчжурии. Так, в 1899 г. известный в Санкт-Петербурге военный инженер Константин Иванович Величко занимался проектированием военных укреплений в Порт-Артуре. В 1900 г. сотрудник Амурской инженерной дистанции Владимир Федорович Субботин производил инженерные работы по военному ведомству в Цицикаре, Фуляэрти, Куанчензцы и Харбине, а в 1902 г. он был откомандирован в Ляоян в распоряжение Генерального штаба полковника Орановского. В 1904 г. на передовой Ляоянской позиции на высотах близ деревни Иптауюань служил Иван Павлович Ставицкий, где он занимался съемкой местности и рекогносцировкой позиций. В том же году этот военный инженер руководил работами по укреплению позиций у деревни Эрдагоу. После окончания Русско-японской войны в Харбине служил командир 3-го железнодорожного резервного батальона Георгий Карлович Дориан. В 1907 г. он занимал должность командира Заамурского железнодорожного батальона. Александр Андреевич Рахманов в 1915 г. работал в качестве производителя особых работ для военного ведомства на строительстве Китайско-Восточной железной дороги.

## **2.5. Участие в проектировании и строительстве железных дорог**

Строительство Великого Сибирского пути, начавшееся в 1891 году, дало мощный импульс развитию дальневосточных городов, а также способствовало созданию большого числа рабочих мест и привлечению на восточную окраину Российской империи профессиональных инженеров. Появление непрерывных транс-

портных связей между западной частью страны, тихоокеанскими портами и азиатскими странами обусловило развитие торговли и приток в регион крупных иностранных инвестиций.

Великий Сибирский путь (Транссибирская железнодорожная магистраль) разделялся на несколько частей: Западно-Сибирский участок (от Челябинска до Оби – 1418 км), Средне-Сибирский участок (от Оби до Иркутска – 1871 км), Южно-Уссурийский участок (от Владивостока до ст. Графской – 408 км), Северно-Уссурийский участок (от Графской до Хабаровска – 361 км), дорога от ст. Мысовой до Сретенска – 1104 км), Кругобайкальская дорога – 261 км и Амурская дорога (от Сретенска до Хабаровска – 2130 км) [95]. В период 1897–1903 г. параллельно со строительством Сибирской железной дороги осуществлялась прокладка магистрали по территории Маньчжурии (Китайско-восточная железная дорога), с целью создать кратчайший путь к Тихому океану и соединить Забайкалье и Уссурийский край. Для проведения работ по проектированию и строительству, а впоследствии эксплуатации железнодорожных магистралей на Дальний Восток и в Маньчжурию направлялось большое количество специалистов разных категорий, в том числе и инженеров путей сообщения, получивших образование в Санкт-Петербургском Институте путей сообщения.

В период с конца XIX до середины XX вв. на строительстве дальневосточных железных дорог работало большое количество инженеров путей сообщения, техников, механиков и представителей других специальностей, приезжавших в регион из центральной России и соседней Сибири. Деятельность многих из них была достаточно скромна и незаметна, но работали в регионе и видные деятели, оказавшие существенное влияние на формирования транспортной инфраструктуры на российском Дальнем Востоке и в соседнем Китае.

Еще до начала строительства линий железнодорожного сообщения в регионе работал Филарет Николаевич Дроздов. Сразу после окончания Института путей сообщения в 1887 г. он был направлен на Дальний Восток, где работал в должности младшего техника экспедиции по производству изысканий Южно-Уссурийской

железной дороги, а с 1891 г. руководил строительством одного из участков Уссурийской железной дороги. В том же году должность начальника 4-го участка строительства Уссурийской ветки Транссиба занял Николай Сергеевич Свягин. По прошествии четырех лет службы он проводил изыскания, а затем и строительство Никольской ветки железной дороги до станции Гродеково, а в 1898 г. руководил экспедицией в Маньчжурию и разрабатывал будущий маршрут прохождения КВЖД. Предложенный им северный маршрут железной дороги в том же году был Высочайше утвержден [95]. Н. С. Свягин фактически является одним из основателей Харбина, поскольку строительство города связано со строительством КВЖД. С 1899 г. Н. С. Свягин являлся начальником Восточного строительного отделения КВЖД во Владивостоке. В 1900 году Николай Сергеевич руководил строительством магистрали на участке от ст. Никольская до ст. Мулин, по завершении которого железная дорога подошла к Тихому океану. Вплоть до революции он занимал ответственные посты в ведомствах, связанных с железной дорогой, а после 1917 г. стал работать инженером в Управлении КВЖД, но уже в Харбине [127].

С первых лет строительства КВЖД одновременно с Н. С. Свягиным в регионе работали В. И. Александров, С. В. Игнациус, С. И. Кербедз, С. Ц. фон Оффенберг, В. М. Тренюхин, осуществлявшие надзор над строительством линий путей сообщения. Работая в Строительном управлении дороги, они принимали участие также в строительстве различных инфраструктурных объектов (приложение А, табл. А.4).

Большой вклад в развитие дальневосточных путей сообщения внес потомственный дворянин Николай Иванович Прилежаев, прибывший на Дальний Восток в 1903 г. и в течение пяти лет работавший на строительстве Уссурийской железной дороги (Бикинский, Никольский и Хабаровский участки). Прилежаев занимался проектированием и руководил строительством различных сопутствующих сооружений. Так, при его участии построено восемь домов в Никольск-Уссурийске, 18 домов-казарм и 68 железнодорожных мостов. С 1910 г. Николай Иванович занимал должность начальника участка пути на ст. Евгеньевка. В 1912 г. он построил на

станции четыре жилых дома, три церкви и Народный дом. В том же году он участвовал в строительстве Народного театра во Владивостоке [130]. Деятельность большинства инженеров путей сообщения на Дальнем Востоке неразрывно связана с Харбином, некоторые из них работали на строительстве и обслуживании линий КВЖД еще до революции, другие оказались в этом городе с волной эмиграции. Не стал исключением и Н. И. Прилежаев. С 1917 г. он перешел на службу на КВЖД, в 1920 г. работал в Маньчжурии на ст. Мулин, а в 1921 г. был переведен в Харбин, затем назначен на ст. Яомынь начальником участка. Проживая в Харбине, инженеры путей сообщения не только работали на строительстве КВЖД и сопутствующих объектов, но и занимались преподавательской деятельностью в Техническом училище, в Харбинском политехническом институте и институте Святого Владимира.

На строительстве Китайско-Восточной железной дороги и Харбина трудились не только выпускники Института путей сообщения. В дореволюционный период в Маньчжурии в качестве техников по строительно-дорожной части и архитекторов работало большое количество гражданских инженеров, получивших образование в Институте гражданских инженеров в Санкт-Петербурге. В 1898–1901 гг. на строительстве Харбина работал Алексей Клементьевич Левтеев, позже занимавшийся строительной деятельностью в Порт-Артуре, а затем в Хабаровске и Владивостоке. Левтеев руководил строительством одного из центральных районов Харбина под названием Новый город. Н. П. Крадин отмечает, что помощником Левтеева в 1898 г. был назначен гражданский инженер Валентин Карлович Вельс, который после окончания ИГИ в 1897 г. получил направление на строительство КВЖД [48]. Проработав в Харбине всю жизнь, этот инженер-архитектор являлся автором ряда построек различного назначения, а также постоянным членом Железнодорожного собрания. В начале XX в. на строительстве КВЖД и строительстве Харбина работал Иван Иванович Обломиевский. В период с 1903 по 1944 гг. в Харбине проживал гражданский инженер Ю. П. Жданов, который работал на строительстве КВЖД, занимался устройством памятников и часовен в честь русских воинов, погибших на территории Маньчжурии в Русско-японской войне. По делам

службы Жданов посещал Владивосток, в частности в 1910 г. он участвовал в строительстве железнодорожного вокзала. В том же году Жданов принял участие в конкурсе на проект здания управления Владикавказской железной дороги, а в 1913 г. – в конкурсе на проект дома Приамурского генерал-губернатора.

В 1900-е в Обществе КВЖД состоял Владимир Дмитриевич Смигельский. В 1903 г. он занимался проектированием Сунгарийского участка железной дороги в Харбине, а в 1904 г. участвовал в строительстве города. В период 1907–1909 гг. Смигельский являлся членом совета Харбинского самоуправления. С 1911 г. в Харбине проживал и работал Сергей Александрович Венсан, который в течение десяти лет работал архитектором в техническом отделе Управления службы пути КВЖД, а в 1925–1937 гг. там же инженером.

Строительство железных дорог и сопутствующих сооружений создало обширное поле для притяжения большого числа квалифицированных технических, инженерных и архитектурных кадров. Исследование показало, что деятельность выпускников Института путей сообщения, а также других инженерных школ Санкт-Петербурга, составлявших наибольшую их часть, оказала сильное влияние на развитие железнодорожного сообщения в регионе, а также способствовала развитию вокруг железнодорожных станций поселений, некоторые из них впоследствии превратились в крупные города.

#### **Выводы по второй главе:**

– Строительство и формирование архитектурного облика городов российского Дальнего Востока и соседней Маньчжурии неразрывно связано с деятельностью выпускников Санкт-Петербургских учебных заведений архитектурно-инженерного профиля, таких как: Академия художеств (художники-архитекторы), Институт гражданских инженеров (гражданские инженеры), Николаевская инженерная академия (военные инженеры) и Институт корпуса инженеров путей сообщения (инженеры путей сообщения).

– Образовательная направленность этих учебных заведений определила специфику профессиональной ориентации их выпускников и, как следствие, влияние

их деятельности на архитектуру и градостроительство региона. Преобладание архитектурно-художественной составляющей в образовании выпускников архитектурного отделения Императорской академии художеств позволяло им работать в качестве архитекторов и заниматься художественной деятельностью. Основательная подготовка военных инженеров не только в области фортификации, но и в инженерно-строительном деле и архитектуре давала им возможность проявить себя как на строительстве комплексов оборонительных объектов, так и в развитии гражданской архитектуры. Разносторонняя подготовка инженеров путей сообщения в области строительства колесных и железных дорог, организации водных путей и строительного дела позволила им не только строить дороги, но и инфраструктурные объекты. Глубокое и разноплановое образование гражданских инженеров, как в архитектурной, так и в инженерной науке определило их главенствующее положение в развитии гражданской архитектуры Дальневосточного региона в период середины XIX – начала XX вв.

– Деятельность выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на Дальнем Востоке отличалась разноплановостью. Несмотря на различия в профессиональной подготовке, многие из них проявили себя на государственной службе в Управлении строительной и дорожной частями, в качестве областных и городских архитекторов и инженеров, в Службе пути, инженерных дистанциях и крепостных управлениях, а также и как общественные деятели.

Анализу творческого наследия выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на Дальнем Востоке посвящена 3-я глава настоящей диссертации.

### **Глава 3. ВКЛАД ВЫПУСКНИКОВ АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В РАЗВИТИЕ АРХИТЕКТУРЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ВО 2-Й ПОЛОВИНЕ XIX–НАЧАЛЕ XX ВВ.**

#### **3.1. Вклад в развитие архитектурного облика крупных городов**

##### **Дальнего Востока России**

###### **3.1.1. Благовещенск**

Основанный в 1856 г. как Усть-Зейский военный пост г. Благовещенск развивался достаточно интенсивно. Выгодное географическое положение в месте слияния рек Зеи и Амура, а также отсутствие значительных перепадов рельефа на этом участке определили характер градостроительного развития территории. Сетка улиц, ориентированных по сторонам света, была устроена параллельно руслам рек, а основной вектор развития застройки задан в северо-западном направлении. Проведенное исследование показало, что большинство зодчих, работавших в Благовещенске в рассматриваемый период, являлись выпускниками Института гражданских инженеров – Л. М. Анненков, Р. И. Блюм, И. И. Буковецкий, М. И. Лащенко, Ф. Я. Мишин, А. Р. Станкевич, А. Д. Фиалковский и Л. И. Чайковский. Исключение составляет только военный инженер, выпускник Николаевской инженерной академии – Э. И. Шефер.

###### *Гражданские инженеры*

Первыми выпускниками Института гражданских инженеров (на тот момент еще Строительного училища), работавшими в г. Благовещенске, являлись Антон Доменикович Фиалковский и Антон Ромуальдович Станкевич, административная деятельность которых рассмотрена во второй главе настоящей диссертации. Исследование показало, что в 1903–1906 гг. по проекту А. Р. Станкевича в Благовещенске построено Епархиальное женское училище (приложение В.1.1., рис. В.1.1.1). Сооружение выстроено из красного кирпича с использованием характерных элементов русского стиля (кокошники, ширинки и т. д.). Объемно-пространственная

композиция сооружения строится на контрастном сочетании разновеликих блоков (учебный корпус, церковь, переход). Архитектура сооружения отличается аскетичностью форм и сдержанностью деталей.

Еще одним выпускником ИГИ, работавшим в Благовещенске, являлся Иосиф Иосифович Буковецкий, который в начале 1890-х гг. трудился на посту архитектора Амурской области. По имеющимся данным в 1890 г. И. И. Буковецкий занимался составлением сметы и строительством здания Благовещенской городской управы [74]. Краснокирпичный, двухэтажный, П-образный в плане объем главным (северным) фасадом выходит на красную линию ул. Ленина (на момент постройки ул. Большую). В архитектуре здания прослеживается эклектическое сочетание разностилевых элементов. Традиционная симметрия плана и главного фасада тяготеет к неоклассицизму. Узкие полуциркульные арочные оконные проемы второго этажа, попарно объединенные арками большего радиуса – к русско-византийскому стилю. Детали центральной части главного фасада, выдвинутой вперед слабым ризалитом: антаблемент, поддерживаемый пилястрами, раскрепованный аттик, сложно-фигурный фронтон с круглым медальоном в центре – все это свидетельствует о влиянии необарокко (приложение В.1.1., рис. В.1.1.2, В.1.1.3).

И. И. Буковецкий также известен как автор проекта Триумфальной арки («Царские ворота»), построенной в 1891 г. к приезду в г. Благовещенск цесаревича Николая (приложение В.1.1., рис. В.1.1.4). Арка располагалась на берегу р. Амур, в том самом месте, где российские воины встречали графа Муравьева-Амурского, посетившего Благовещенск в 1858 г. после подписания Айгунского договора (в настоящее время пл. Победы) [109]. Высокий 20-ти метровый каменный объем, увенчанный двумя башнями с двуглавыми орлами, был выполнен с использованием элементов неорусского стиля. Таким образом, для архитектурного творчества И. И. Буковецкого было характерно использование осевой симметрии при построении композиции плана и фасада, а также применение разностилевых декоративных элементов.

Некоторое время в Благовещенске работал известный хабаровский архитектор, гражданский инженер Л. О. Чайковский, в городе он занимался строительством Римско-католического костела Могилевской Архиепархии (приложение В.1.1., рис. В.1.1.5). По одним данным [98] гражданский инженер является автором проекта этого костела, построенного на ул. Иркутской в 1896 г., по другим [74] – лишь автором двухъярусной, четырехгранной колокольни, пристроенной к собору в 1911 г. Однонефный костел выстроен в стилистике позднеготической архитектуры, что было характерным для аналогичных построек на Дальнем Востоке рубежа XIX – XX вв. (Лютеранская кирха и Католический костел во Владивостоке, В. А. Плансон).

Гражданские инженеры Михаил Ильич Лащенко и Рейнгольд Иванович Блюм, работавшие в Благовещенске в начале XX в., являлись учредителями «Бюро инженеров М. И. Лащенко и Р. И. Блюм». Одной из первых работ, выполненной этой конторой, стала смета на строительство домовая церкви загородного архиерейского дома. Михаил Ильич Лащенко осуществлял архитектурный надзор за строительством зданий городской электростанции и дома военного губернатора Амурской области. Оба сооружения выстроены в строгих лаконичных формах с использованием декоративных элементов в стилистике неоклассицизма (приложение В.1.1., рис. В.1.1.6–В.1.1.9).

В 1908–1909 гг. Р. И. Блюм занимался строительством здания третьей городской пожарной части (приложение В.1.1., рис. В.1.1.10, В.1.1.11), проект и смета для которого были составлены архитектором К. Андреевым. Р. И. Блюм являлся автором проектов и производителем работ по строительству зданий городского районного училища в память 300-летия дома Романовых (приложение В.1.1., рис. В.1.1.12, В.1.1.13) и городского районного училища в память Отечественной войны (приложение В.1.1., рис. В.1.1.14). Анализ архитектуры двух этих сооружений позволил выявить характерные композиционные приемы и детали, используемые Р. И. Блюмом: подчинение планировочной структуры функциональному назначению объекта, симметрия главного фасада, вертикальный характер фасадных членений. Оба сооружения имеют определенное композиционное и стилистическое

сходство, позволяющее говорить о том, что их проектировал один архитектор. Центральные части главных фасадов, расчлененные вытянутыми прямоугольными и лучковыми оконными проемами и пилястрами, идущими по высоте на два этажа, фланкируют слабо выдвинутые ризалиты. В стилистическом отношении архитектура обоих сооружений тяготеет к модерну, о чем свидетельствует сочетание гладких оштукатуренных стен и пилястр с фактурными поверхностями подоконных ниш, а также исполнение декоративных элементов, обрамляющих окна цокольного этажа городского районного училища в память 300-летия дома Романовых и декоративное оформление венчающей части второго этажа Городского районного училища в память Отечественной войны 1812 г.

### Военные инженеры

Выпускник Николаевской инженерной академии Эдурад Иванович Шефер работал в Благовещенске с 1890-х гг. По его проектам в городе построены: универсальный магазин фирмы «Кунст и Альберс» (приложение В.1.1., рис. В.1.1.15–В.1.1.17), здание городского полицейского управления и второй пожарной части (приложение В.1.1., рис. В.1.1.18), почтово-телеграфная контора (приложение В.1.1., рис. В.1.1.19), женская и мужская гимназии (приложение В.1.1., рис. В.1.1.20–В.1.1.24), а также ряд утилитарных зданий военного ведомства. Кроме того, Э. И. Шефер руководил строительством собора во имя Благовещения Божьей Матери в период 1880–1891 гг. на ул. Иркутской (Горького) на участке между ул. Ремесленной (Чайковского) и Семинарской (Политехнической).

Изучение благовещенских построек Э. И. Шефера показало, что для его архитектурного творчества было характерно стилистическое многообразие, в своих работах архитектор обращался к русскому стилю (здание универсального магазина Торгового Дома «Кунст и Альберс», Благовещенская мужская гимназия), неоклассицизму (почтово-телеграфная контора, Алексеевская женская гимназия) и «кирпичному» стилю (здание городского полицейского управления и второй пожарной части), используя в декоративном оформлении фасадов характерные для данных архитектурных направлений приемы и детали. Несмотря на существенные стилистические различия в архитектуре некоторых объектов следует отметить схожесть

объемно-пространственных решений. Так, например, зданий Мужской и Алексеевской женской гимназий: угловое положение в структуре застройки, сложная конфигурация плана, объемно-пространственное решение, основанное на сочетании выступающих осевых и фланговых ризалитов, одинаковая этажность, полностью рустованный первый этаж, решенный в виде цоколя. Кроме того, сходство заключалось и в инженерном оснащении объектов. Дело в том, что оба здания были оборудованы системами водяного отопления, водопровода, вентиляции и канализации, устройство которых произвела техническая контора торгового дома «Кунст и Альберс». Характерными особенностями построек Э. И. Шефера являются: подчинение планировки функциональному назначению объекта, высокий уровень детализации уличных фасадов, использование шатров и куполов для акцентирования угловых элементов и центральных объемов.

### **3.1.2. Владивосток**

Город Владивосток, основанный в 1860 г., на рубеже XIX – XX вв. являлся крупным военно-политическим, торгово-экономическим и культурным центром Дальнего Востока России. Удобное геополитическое расположение города, наличие морских и железнодорожных связей с центральными районами Российской империи, странами Азии и США, а также действие системы порто-франко сделали Владивосток привлекательным для российских и иностранных предпринимателей. Накануне первой мировой войны в городе располагались представительства торговых домов Л. С. Скидельского, Ю. И. Бриннера, фирмы «И. Я. Чурин и Ко», «Кунст и Альберс», отделения Русско-Азиатского и Русско-Китайского банков и др. Быстрый экономический рост способствовал увеличению объемов строительства и повышению эстетических качеств застройки. Появляется большое количество двух и трехэтажных каменных и кирпичных зданий. Исследование показало, что в рассматриваемый период во Владивостоке работала целая плеяда зодчих, большую часть из которых составляли выпускники архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга – архитектор-художник А.-К. А. Гвоздиовский; гражданские ин-

женеры: И. С. Багинов, С. А. Венсан, В. Ф. (К.) Ливин (Гольденштедт), В. А. Плансон, Н. Д. Федосеев; военные инженеры: П. Е. Базилевский, В. И. Жигалковский, И. А. Заборовский, И. И. Зеештрандт, Н. В. Коновалов И. В. Мешков, В. Г. Мооро.

### Художники архитектуры

В ходе исследования удалось установить, что во Владивостоке работал выпускник Санкт-Петербургской Академии Художеств Александр-Казимир Андреевич Гвоздиовский. Находясь в городе с 1886 г., сначала он работал рядовым архитектором в Строительном отделении, а затем областным архитектором Приморской области (1890–1904). К основным проектам А.-К. А. Гвоздиовского во Владивостоке относятся: перепланировка складского здания «Торговый дом И. Лангелитъе и К<sup>о</sup>» на ул. Миссионерской (ныне Лазо, 4) под городское училище (приложение В.1.2., рис. В.1.2.1), здания Восточного института и почтамта (приложение В.1.2., рис. В.1.2.2–В.1.2.4). Известно также, что А.-К. А. Гвоздиовский разработал проект здания прогимназии (1892) и участвовал в конкурсе по составлению проекта католического костела на ул. Володарского, однако, в итоге победил и был реализован проект гражданского инженера В. А. Плансона, который будет рассмотрен далее.

Анализ построек А.-К. А. Гвоздиовского позволил выявить особенности его архитектурного творчества: планировочная структура подчинена функциональному назначению проектируемого объекта, симметричная композиция уличных фасадов, использование декоративных качеств местного материала (красного кирпича) в качестве одного из основных художественных средств при создании фасадной пластики, использование широких ступенчатых межэтажных поясов, выделение первого этажа в виде цоколя. Рассматривая стилистические особенности владивостокского периода творчества А.-К. А. Гвоздиовского, следует отметить преобладание мотивов кирпичного стиля (здания городского училища и Восточного института), тем не менее в архитектуре здания почтамта прослеживаются характерные черты русского стиля – контрастное сочетание красной кирпичной кладки и белого декора, полукружья и кокошники, аркатурные пояса окон, резные многосту-

пенчатые пилястры, пилоны-башенки. Образное решение фасадов объекта напоминает зрителю о таких памятниках архитектуры как Государственный исторический музей на Красной площади, церкви в Путинках и Отрадном, Воскресенский собор и Спас на крови в Санкт-Петербурге.

### Гражданские инженеры

Иоанес Седракович Багинов. Это гражданский инженер за более чем десятилетний период работы во Владивостоке внес существенный вклад в развитие архитектуры города. В период с 1900 по 1906 гг. он занимался производством работ по обустройству городского порта. По проектам Багинова во Владивостоке построены здания гостиницы и театра «Золотой Рог» (Светланская, 13 и 15), магазин Чистякова (Светланская, 16), церковь-школа «Всех скорбящих радости» на ул. Маньчжурской (ныне ул. Махалина), смешанное 2-х классное училище имени графа Н. Н. Муравьева-Амурского (Рабочая, 10).

К наиболее масштабным и значимым произведениям с точки зрения формирования застройки городского центра, является комплекс зданий гостиницы и театра «Золотой Рог» (приложение В.1.2., рис. В.1.2.5). Построенная в 1901 г. по заказу предпринимателя Галецкого, четырехэтажная гостиница стала едва ли не самым большим сооружением Владивостока. В 1903 г. рядом был построен театр с залом на 850 мест, с балконом и двумя ярусами лож. Гостиница «Золотой Рог» имеет угловое положение в структуре городской застройки и вместе со зданиями гостиницы «Централь» (архитектор В. Ф. (К.) Ливин (Гольденштедт) и доходного дома Бабинцева (архитектор В. А. Плансон), расположенными напротив, фланкируют перекресток центральных улиц Владивостока – Алеутской и Светланской (приложение В.1.2., рис. В.1.2.6). Здание театра имеет линейное положение в застройке улицы Светланской, вследствие чего интерес представляет лишь главный фасад (приложение В.1.2., рис. В.1.2.7). Этажи «Театра» ниже, чем в «Гостинице», поэтому трехэтажный объем «Театра» по высоте примерно совпадает с двухэтажным рустованным основанием «Гостиницы», а высокая крыша со слуховыми окнами визуалью попадает в уровень третьего этажа (приложение В.1.2., рис. В.1.2.8).

В декоративном оформлении уличных фасадов «Гостиницы» И. С. Багинов использовал элементы классической архитектуры (ордерные пилястры, полуциркульные окна с замковыми камнями, строгая рустовка) и барокко (надоконная лепнина, волюты, украшающие аттики). Схожие приемы архитектор использовал и в пластическом решении уличного фасада магазина Чистякова, поэтому оба сооружения имеют определенное стилистическое единство (приложение В.1.2., рис. В.1.2.9).

Церковь-школа «Всех скорбящих радости» – еще один яркий пример архитектуры И. С. Багинова. Сооружение представляет собой сложную объемную композицию, составленную из трех разновысоких объемов – двухэтажного объема пятиглавой церкви, примыкающей к ней трехъярусной колокольни со звонницей и одноэтажной школы. Архитектура церкви-школы выдержана в строгих традициях православной архитектуры (приложение В.1.2., рис. В.1.2.10).

В. А. Плансон службу на Дальнем Востоке начал в качестве помощника начальника технического отдела Службы пути. В 1900 г. занимался обустройством набережной во Владивостоке, заканчивая работы, начатые В. В. Сахаровым. Историки И. Франкьен и А. А. Хисамутдинов отмечают, что В. А. Плансон имел отношение к строительству здания Владивостокского ипподрома на участке у реки Обьяснения [73]. Строительство объекта проходило в 1902 г. Деревянное здание переменной этажности с высокими трибунами отличалось строгостью и простотой форм. Объемно-пространственная композиция сооружения основывалась на контрастном сочетании разновеликих разновысотных объемов, вытянутых вдоль горизонтальной оси и вертикали башенного объема с четырехскатным шатром, увенчанным высоким шпилем (приложение В.1.2., рис. В.1.2.11). В конце 1902 г. В. А. Плансон оставил службу при Министерстве внутренних дел и устроился на работу архитектором в Восточный институт в г. Владивостоке, где в полной мере раскрылся его архитектурный талант.

Во Владивостоке по его проектам построены: доходный дом Г. Е. Штейнбаха (1902), доходный дом Бабинцевых (1902–1903), собственный дом на участке с современным адресом Светланская, 18 (1902–1903), здание женской гимназии (1903),

штаб квартира торгового дома «Кунст и Альберс» (1903), здание Владивостокского отделения Государственного банка (1902–1906), католический костел (1909–1921), здание инженерного управления Владивостокской крепости (1911), административное здание Владивостокского коммерческого порта, здание таможни (1913), ж. д. вокзал (1909–1912), магазин Торгового дома «И. Я. Чурин и Ко» (1916–1917) (приложение В.1.2., рис. В.1.2.12– В.1.2.30).

Проведенный анализ построек В. А. Плансона показал, что его архитектурное творчество было неоднородным и многообразным. К характерным особенностям творчества этого архитектора относятся: подчинение планировочной структуры здания его функциональному назначению, использование большого числа декоративных элементов в фасадной пластике, отход от симметрии уличных фасадов, активное использование аттиковых стен в качестве архитектурных акцентов, применение слабо выдвинутых ризалитов для акцентирования входов, использование рельефа. Отличительной особенностью владивостокского периода архитектурного творчества В. А. Плансона является стилистическое многообразие. В его работах нашли яркое выражение все стилистические направления, распространенные в архитектуре региона в рассматриваемый период: модерн (собственный дом, административное здание Владивостокского коммерческого порта, здание таможни, магазин Торгового дома «И. Я. Чурин и Ко»), эклектика с использованием элементов романской и готической архитектуры (штаб-квартира торгового дома «Кунст и Альберс», здание инженерного управления Владивостокской крепости, Лютеранская кирха и Католический костел), классическая архитектура (здание Владивостокского отделения государственного банка, доходные дома Г. Е. Штейнбаха и Бабинцевых, женская гимназия), русский стиль (Владивостокский вокзал). В. А. Плансон является одним из наиболее ярких представителей Санкт-Петербургской школы гражданских инженеров, работавших на Дальнем Востоке.

Сергей Александрович Венсан, приехав на Восточную окраину, до 1911 г. работал техником Раздольнинской войсковой строительной комиссии в Приморской области, затем уехал в Харбин, где работал на строительстве КВЖД и зани-

мался частной практикой. За недолгий период пребывания в Приморье С. А. Венсан успел принять участие в строительстве двух учебных заведений во Владивостоке. Первым из них стала женская гимназия имени цесаревича Алексея, построенная в 1906–1908 гг. по совместному проекту С. А. Венсана и архитектора Ф. Ф. Постникова на участке по улице Суйфунской (Уборевича), 8, а вторым – здание Коммерческого училища на ул. Нагорной (Суханова), 8 (приложение В.1.2., рис. В.1.2.31– В.1.2.34).

В архитектуре названных сооружений четко прослеживаются черты распространенного в те годы на Дальнем Востоке стиля «рационалистический» модерн. Оба сооружения имеют схожий характер объемно-пространственной композиции, основанный на сочетании разновеликих ризалитов. Оба эти сооружения, расположенные на возвышениях, отличала визуальная открытость, объемы зданий хорошо просматривались со всех сторон, что очевидно объясняет равноценное пластическое решение их фасадов. К характерным особенностям архитектуры С. А. Венсана владивостокского периода относятся: активное использование рельефа, построение сложных объемно-пространственных композиций за счет использования ризалитов, ритмическое решение фасадов, основанное на чередовании широких окон с лучковым или прямым завершением и лишенных декора простенков.

В начале XX в. во Владивостоке работал гражданский инженер В. Ф. (К) Ливин (Гольденштедт), сначала в Управлении строительной и дорожной частями, а затем в должности Приморского областного архитектора. Архитектурное творчество В. Ф. Ливина представляет особый интерес в виду того, что он не только являлся выпускником Института гражданских инженеров, но и был уроженцем Владивостока. По окончании учебы он вернулся из Санкт-Петербурга в родной город где стал заниматься архитектурной практикой. Авторству В. Ф. Ливина во Владивостоке принадлежит ряд ярких и интересных с точки зрения формирования облика городской застройки проектов, в частности: Золотосплавной лаборатории Русско-азиатского банка, доходного дома Л. С. Скидельского, театра-кабаре «Лотос», отелей «Централь» и «Немецкий», а также здания Железнодорожного собрания (при-

ложение В.1.2., рис. В.1.2.35– В.1.2.43). Анализ архитектурных построек В. Ф. Ливина позволил выявить характерные особенности его творчества: выделение первого этажа в виде цоколя, активное использование рельефа в построении объемно-пространственной композиции здания, акцентирование оси симметрии при помощи аттика, акцентирование срезанного угла здания при помощи аттика или купола. Отличительной особенностью творческого подчёрка В. Ф. Ливина является объединение окон по вертикали. В стилистическом отношении постройки В. Ф. Ливина тяготеют к архитектуре стиля модерн: рациональный (отель «Централь», железнодорожное собрание, доходный дом Л. Ш. Скидельского), ориентальный (театр-кабаре «Лотос», отель «Немецкий»).

Менее выразительно черты модерна проявились в архитектуре здания Золотосплавной-лаборатории, имеющего некоторые черты ренессансной архитектуры. В архитектуре здания школы Н.П. Черепанова архитектор обратился к мотивам классической архитектуры.

Приморский областной инженер Николай Дмитриевич Федосеев вошел в историю Владивостока не только как компетентный чиновник, но и как практикующий архитектор. В городе он известен как архитектор доходного дома в стиле модерн. Сооружение представляет собой г-образный в плане объем, по вертикали разделенный на подвальный, цокольный и три основных этажа. Материал несущих стен – кирпич. Фасады, обращенные на ул. Светланскую, пер. Светланский и Адмиралтейский сквер, оштукатурены (приложение В.1.2., рис. В.1.2.44, В.1.2.45). Главный фасад асимметричен и имеет пятичастную композицию. Центральная часть, увенчанная овальным фронтоном, фланкирована с обеих сторон широкими пилонами. В уровне второго и третьего этажей в этой части расположена глубокая лоджия. Справа и слева от центральной части находятся два дополнительных входа. Углы здания усилены двумя разновеликими ризалитами с лоджиями в уровне второго и третьего этажей. Мощные, устремленные вверх ризалитные объемы акцентируют угловое положение здания в структуре городской застройки. В правом ризалите, со стороны Адмиралтейского сквера, расположен главный вход.

В декоре фасадов отчетливо прослеживаются характерные черты дальневосточного модерна. В пластическом решении архитектор использовал крупные членения фасадов и декоративных элементов [58].

### Военные инженеры

Наряду с гражданскими инженерами во Владивостоке на строительстве гражданских объектов работали и выпускники Николаевской инженерной академии. Одним из таких военных инженеров-архитекторов являлся Платон Евгеньевич Базилевский. Его авторству во Владивостоке принадлежат первое здание железнодорожного вокзала (1891–1894), Свято-Никольская часовня (1892–1896), здания Русско-Азиатского банка (1899–1903) и китайского консульства (1903) (приложение В.1.2., рис. В.1.2.46–В.1.2.50). Анализ построек П. Е. Базилевского позволил выявить особенности работы этого архитектора: выделение первого этажа в виде цоколя за счет использования сплошной или угловой рустовки, уход от строгой симметрии главного фасада. Отличительной особенностью творчества П. Е. Базилевского владивостокского периода является использование мотивов средневековой «замковой» архитектуры. Примером тому служит оформление венчающих частей фланкирующих ризалитов и центрального объема здания владивостокского вокзала, напоминающих квадратные башни средневековых крепостей. Подобное стилистическое решение, безусловно, было призвано подчеркнуть факт владения Россией «Востоком», поскольку город-порт Владивосток являлся крайней точкой Транссибирской железнодорожной магистрали, в месте расположения железнодорожного вокзала фактически упирающейся в Тихий океан. Еще одним примером служат декоративные башенки-короны, акцентирующие главный вход здания китайского консульства. В архитектуре здания Русско-Азиатского банка архитектор использовал мотивы Ренессанса, которые часто встречались в архитектуре банковских зданий того времени. Образ дворца-крепости выражал идею о надежности, стабильности и безопасности вкладов, что и привлекало клиентов банка.

Хабаровский архитектор Владимир Григорьевич Мооро, работая в Амурской инженерной дистанции, по долгу службы несколько раз посещал Владивосток. В

приморской столице по его проектам построены: дом военного губернатора Приморской области и здание городской управы (приложение В.1.2., рис. В.1.2.51, В.1.2.52). Оба сооружения, выстроенные в формах классической архитектуры, отличаются строгостью и лаконичностью форм. Архитектор активно работал с рельефом, оба сооружения врезаны в склоны холмов. К характерным особенностям владивостокских построек В. Г. Мооро относятся: симметрия уличных фасадов, украшение карнизной части модульонами и лепным орнаментом, а также использование элементов и тектоники ордерной системы, треугольных сандриков, углового рустового камня и широких поясов с ордерными обломами.

Среди военных инженеров, работавших во Владивостокском крепостном инженерном управлении, строительством гражданских объектов занимались: В. И. Жигалковский, И. А. Заборовский, Н. В. Коновалов и И. В. Мешков. К этой группе специалистов также следует отнести и И. И. Зеештрандта, так как он выполнял вместе с ними ряд построек во Владивостоке (приложение А, таблица А.3).

В частности, И. И. Зеештрандт занимался разработкой проекта Успенского кафедрального собора (приложение В.1.2., рис. В.1.2.53). В 1887–1888 гг. он лично руководил строительством. После перевода И. И. Зеештрандта на службу в Санкт-Петербург строительство этого собора возглавил инженер-капитан Владивостокского крепостного инженерного управления В. И. Жигалковский [137]. Сооружение отличалось строгостью и простотой форм. В основе композиционного решения плана собора лежал латинский крест. Центральная часть сооружения представляла собой мощный четырехгранный объем, увенчанный пятью восьмигранными шатрами. План сооружения был несколько вытянут по продольной оси за счет колокольни и апсиды. На северном и южном фасадах из центральной части собора слабо выдвигались ризалиты с завершениями в виде полуциркульных фронтонов. Большое внимание автор проекта уделил пластике стен. Плоскости фасадов расчленялись горизонтальными поясками, а углы акцентировались огибающими лопатками. Полуциркульные окна имели ленточное обрамление. В архитектуре Успенского собора присутствуют характерно-образные мотивы русского стиля, проявляющиеся как в шатровых завершениях, так и в фасадной пластике. Старинные фотографии

Владивостока (приложение В.1.2., рис. В.1.2.53а), на которых Успенский собор включен в систему панорам города, дают возможность сделать вывод о том, что сооружение играло важную роль в формировании панорамы городской застройки со стороны моря. Высокий каменный объем располагался продольным фасадом параллельно линии набережной и благодаря своему выразительному силуэту и строгой вертикали колокольни являлся главной доминантой городской застройки.

Большое градостроительное значение для архитектуры Владивостока имеет еще одна работа И. И. Зеештрандта. Это комплекс зданий, относившихся к Владивостокскому порту, построенный в 1903–1910 гг. на четной стороне улицы Светланской в районе Матросского сквера. Архитектурный ансамбль включает в себя несколько зданий: управление Владивостокского порта и Сибирской флотилии (Светланская, 72), Морское собрание (Светланская, 68), а также флигели для проживания семейных и холостых офицеров Сибирского флотского экипажа (Светланская 66, 74, 76, 78, 80, 80а; приложение В.1.2., рис. В.1.2.54). Все сооружения строились по единому генеральному плану силами строительной комиссии Владивостокского порта по проектам и при участии военных инженеров И. И. Зеештрандта и И. А. Заборовского (автор проекта трехэтажного дома на Светланской, 76; приложение В.1.2., рис. В.1.2.61). Несмотря на различия в объемно-планировочных решениях, все сооружения, входящие в ансамбль, выдержаны в одной стилистике. В пластике фасадов четко прослеживаются черты неоклассицизма. Все постройки имеют симметричный характер объемно-пространственной композиции и трехчастное членение уличных фасадов. В пластическом решении стен использованы схожие декоративные элементы: фронтоны треугольной формы, аттики, сандрики (приложение В.1.2., рис. В.1.2.55– В.1.2.58). Данный архитектурный ансамбль играет важную роль в формировании силуэта центральной улицы Владивостока – Светланской, а также панорамы города со стороны моря. Все здания ансамбля расположены на четной стороне этой улицы, на определенном расстоянии, имеют схожие объемно-планировочные и композиционные решения, а также единый стиль пластической и художественной разработки фасадов. Авторы удачно использовали природные особенности рельефа местности, все сооружения прекрасно вписаны в

природную среду и за счет сильного понижения рельефа в сторону моря отлично просматриваются с воды, благодаря чему сохраняется визуальная связь улицы Светланской с заливом бухты Золотой Рог и обогащается панорама города со стороны моря.

Авторству И. А. Заборовского во Владивостоке принадлежит также проект здания морского штаба (приложение В.1.2., рис. В.1.2.60). В пластическом решении фасадов архитектор использовал пропорции ордерной системы и характерные классицистические элементы. Однако сложный рельеф местности не позволил И. А. Заборовскому создать полностью симметричную классическую объемную композицию. Г-образный в плане кирпичный блок врезан в склон холма. Главный вход расположен с угла и акцентирован высоким башенным объемом. В 1938–1944 гг. здание было перестроено в духе сталинской архитектуры по проекту А. И. Порецкова. Сооружение обрело два дополнительных этажа, усложнился декор, композиционный центр сместился в угловую часть (приложение В.1.2., рис. В.1.2.59).

Военный инженер Н. В. Коновалов являлся автором проекта здания Духовной консистории и епархиального училищного совета, построенного в 1910–1912 гг. на улице Пологой (ныне Менжинского) [58]. Сооружение представляет собой прямоугольный в плане трехэтажный каменный объем с небольшими боковыми выступами и рустованным цокольным этажом. В стилистическом и композиционном решении фасадов четко прослеживаются черты неорусского стиля: килевидные фронтоны над ризалитами, навесные мотивами неорусского стиля, лучковые, килевидные, полуциркульные окна с широкими профилированными обрамлениями (приложение В.1.2., рис. В.1.2.61–В.1.2.64).

Значительный вклад в развитие архитектуры Владивостока внес сотрудник Владивостокского крепостного инженерного управления капитан Иван Владимирович Мешков. Проработав в городе около десяти лет, этот военный инженер-архитектор оставил после себя немало построек разного назначения. Во Владивостоке по его проектам построены: здание резиденции архиепископа Владивостокско-Камчатской епархии на Седанке (1900), отели Европа (1900-е) и Версаль (1906–

1908), дом Я. Л. Семенова, доходный дом братьев Пьянковых (1900–1903), доходный дом В. А. Жарикова (1906), собственный доходный дом (1911); приложение В.1.2., рис. В.1.2.65– В.1.2.72).

Анализ архитектурных произведений, выполненных по проектам и при участии И. В. Мешкова во Владивостоке, показал, что для всех его работ характерна академическая целостность замысла, композиционная ясность и использование тектоники и элементов ордерной системы. В стилистическом отношении постройки архитектора тяготеют к репрезентативному стилю. Все работы И. В. Мешкова узнаваемы, он обладал своим архитектурным языком. К отличительным особенностям авторского подчерка архитектора следует отнести: сложную, изобилующую декоративными элементами фасадную пластику, выделение цоколя за счет рустовки, объединение стеновой плоскости второго и третьего этажей при помощи ордерных пилястр и полуколонн, сдвоенные пилястры, украшение выходов на балконы при помощи сандриков, использование декоративных лепных элементов разных орнаментов. Подобное стилистическое единство построек И. В. Мешкова, с одной стороны, объясняется авторскими предпочтениями самого архитектора, а с другой, типологией проектируемых объектов (отели, доходные дома) и запросами заказчиков (крупные владивостокские предприниматели), стремившихся подчеркнуть финансовую мощь и процветание своих организаций.

Рассматривая постройки И. В. Мешкова, следует отметить градостроительное значение зданий отелей «Европа» и «Версаль», построенных рядом с гостиницей «Тихий океан», которые не только обогатили архитектуру центральной части Владивостока, но и усилили композиционное значение перекрестка улиц Светланской и Корейской (ныне Тигровой-Пограничной) в структуре городской застройки [139]. Благодаря своему угловому расположению три цельных трехэтажных объема акцентируют перекресток и фланкируют начало центральной улицы города. За счет террасного рельефа склона, поднимающегося со стороны Амурского залива, сооружения хорошо просматриваются от акватории, набережной и безымянного сквера, разбитого на нечетной стороне перекрестка улиц Светланской

и Корейской (приложение В.1.2., рис. В.1.2.73). Следует отметить схожесть планировочного решения данного перекрестка с решением перекрестка улиц Светланской и Алеутской, сложившегося стараниями гражданских инженеров В. А. Плассона, И. С. Багинова и В. Ф. Ливина (приложение В.1.2., рис. В.1.2.74).

Особняком в архитектурном творчестве И. В. Мешкова стоит резиденция архиепископа Владивостокско-Камчатской епархии на Седанке. Объект состоит из трех разновеликих объемов, выдержанных в традициях российской православной архитектуры XVII в. В построении объемно-пространственной композиции сооружения архитектор использовал принципы характерные для жилых боярских и монастырских палат с домовыми храмами [58]. Основной объем здания представляет собой прямоугольный в плане двухэтажный блок, к которому примыкают шестигранная в плане массивная часовня, увенчанная шатром и одноэтажный объем церкви св. Евсевия с трехъярусной шатровой колокольной. Сложное пластическое решение фасадов определяется ритмом одинарных и сдвоенных полуциркульных окон, украшенных кокошниками и килевидными сандриками. Несмотря на обилие декора, для композиции сооружения характерен уход от дробности, четко прослеживается деление объекта на большие выразительные и хорошо читаемые объемы. В целом сооружение представляет собой типичный пример русского стиля, широко распространенного в данный период в средней полосе России и на Дальнем Востоке, как в культовой, так и в гражданской архитектуре.

### **3.1.3. Хабаровск**

Исследование показало, что архитектурная деятельность большинства выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ, работавших в Хабаровске в рассматриваемый период, была связана с работой в административных органах власти и Управлении строительной и дорожной частями (гражданские и военные инженеры), а также службой в Амурской инженерной дистанции (военные инженеры). Данный этап их профессиональной деятельности рассмотрен в предыдущей главе настоящей диссертации. Несмотря на занятость на административных должностях, многие хабаровские архитекторы и инженеры занимались и

реальным проектированием, оставив после себя интересные постройки, со временем ставшие памятниками архитектуры.

### Художники архитектуры

Исследование показало, что авторство некоторых хабаровских построек принадлежит Санкт-Петербургским зодчим, получившим образование в Академии художеств на архитектурном отделении. Известный архитектор, академик, профессор Академии художеств Александр Иванович фон Гоген, по некоторым данным, является автором проекта доходного дома В. Ф. Зандау (приложение В.1.3., рис. В.1.3.1, В.1.3.2), построенного в Хабаровске по одним данным в 1906 г. [60], а по другим в 1913 г. [49]. Предположение об авторстве фон Гогена связано с тем, что здание доходного дома имеет сильное стилистическое и формальное сходство с архитектурой особняка М. Ф. Кшесинской (приложение В.1.3., рис. В.1.3.3), построенного по проекту этого архитектора в Санкт-Петербурге в 1904–1906 гг. Сам проект был опубликован на страницах журнала «Зодчий» в 1905 г., а фотография постройки – в 1910 г. Оба здания построены в стиле модерн, распространенном в российской архитектуре в начале XX в. Хабаровский доходный дом, построенный аптекарем В. Ф. Зандау на собственном земельном участке, примыкающем к центральной улице города Муравьева-Амурского, представлял собой практически прямоугольный в плане объем переменной этажности, с трехгранным эркером, увенчанным куполом. В 1980-е гг. после реконструкции здание утратило свой исторический облик и первоначальную планировку, была перестроена юго-восточная часть и надстроен третий этаж, полностью сохранился лишь главный северо-западный фасад. В 2004 г. в ходе реставрации на главном фасаде были восстановлены фресковые росписи и первоначальная цветовая гамма его окраски.

В 1907 г. в конкурсе на разработку проектов Городского дома для г. Хабаровска принимал участие один из преподавателей Академии художеств В. А. Покровский (приложение В.1.3., рис. В.1.3.4, В.1.3.5). Изначально его проект получил первую премию, впоследствии не выданную ввиду нарушения формальных условий конкурса (превышение кубатуры здания). Здание Городского дома было построено спустя два года, по проекту гражданского архитектора П. В. Бартошевича

и военного инженера Б. А. Малиновского [46]. В 1912 г. в разработке проекта ремесленного училища для г. Хабаровска принимал участие академик архитектуры Г. А. Косяков, конкурс этот был организован Санкт-Петербургским обществом архитекторов (приложение А, табл. А.1).

### Гражданские инженеры

Гражданский инженер Самуил Осипович Бер длительное время работал в Хабаровске. Сначала в период 1883–1890 гг. в должности архитектора, а затем в 1900-е гг. инженером в Управлении строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторе. По проектам С. О. Бера и при его участии в Хабаровске построены Успенский собор, здания реального училища, почтово-телеграфной конторы, тюрьмы, полицейского управления, присутственных мест и собственный дом [45]. Анализ архитектурных произведений С. О. Бера позволил выявить характерные особенности его творчества: сдержанность архитектурных форм, использование кирпича в качестве основного декоративного материала в фасадной пластике, строгая симметрия главного фасада, акцентирование оси симметрии аттиком. Все сооружения, принадлежащие авторству С. О. Бера в Хабаровске, построены в «кирпичном стиле» (приложение В.1.3., рис. В.1.3.6–В.1.3.8), исключение составляет лишь собственный дом архитектора, выстроенный из дерева (приложение В.1.3., рис. В.1.3.9).

В период 1893–1897 гг. в Хабаровске старшим инженером строительного отделения при управлении Приамурского генерал-губернатора работал гражданский инженер Людвиг Осипович Чайковский. В городе по его проектам построены не сохранившийся деревянный дом фотографа Эмилия Нино (1896 г.) (приложение В.1.3., рис. В.1.3.10), доходный дом И. С. Эмери (совместно с гражданским инженером А. В. Перницем) (приложение В.1.3., рис. В.1.3.11) и здание Государственного банка (совместно с военным инженером Н. Ф. Александровым) [11]. Также известно, что под руководством начальника Строительного отделения С. А. Монковского, в 1896–1899 гг. Л. О. Чайковский принимал участие в строительстве здания музея Приамурского отдела Русского географического общества, которое ве-

лось по проекту военного инженера Н. Ф. Александрова. В виду того, что все проекты выполнялись Л. О. Чайковским в соавторстве с другими гражданскими и военными инженерами, не представляется возможным определить степень его участия и характерные особенности его авторского подчерка. Следует отметить, что за исключением дома Э. Нино, все постройки, выполненные при участии Л. О. Чайковского в Хабаровске, построены в «кирпичном» стиле, широко распространенном в архитектуре города в рассматриваемый период.

Некоторый вклад в развитие хабаровской архитектуры начала XX в. внес иркутский городской архитектор, гражданский инженер Владимир Александрович Рассушин. В Хабаровске его авторству принадлежат здание доходного дома городского головы Хабаровска Александра Александровича Рассушина (приложение В.1.3., рис. В.1.3.12), брата Владимира Александровича и здание общественного собрания (приложение В.1.3., рис. В.1.3.13, В.1.3.14). Оба сооружения выстроены в формах эклектики с использованием красного и серого кирпича в лицевой кладке. Фасадная пластика отличается высокой детализацией. Принципиальные отличия отмечаются в характере построения объемно-пространственной композиции, что обусловлено функциональным назначением объектов и посадкой зданий на рельеф. В целом архитектура обоих сооружений отражает распространенную в тот период в Хабаровске тенденцию строительства общественных зданий в «кирпичном стиле».

В период 1908–1916 гг. в Хабаровске работал еще один выпускник Института гражданских инженеров Алексей Клементьевич Левтеев. На Дальнем Востоке он находился с 1898 г., работая на строительстве КВЖД и осуществляя контроль за производством строительных работ в Харбине (гл. 3., п. 2.3). В Хабаровске по проекту А. К. Левтеева построен доходный дом Архипова. По первоначальному замыслу архитектора сооружение должно было состоять из двух частей: основная симметричная часть и угловая пристройка с круглым эркером (приложение В.1.3., рис. В.1.3.15). Н. П. Крадин [46] отмечает, что построена была только его центральная часть (приложение В.1.3., рис. В.1.3.16). Это трехэтажное здание, построенное

в формах эклектики с мотивами модерна и неоклассицизма в декоративном оформлении уличного фасада, являлось одним из наиболее выразительных в архитектурном отношении сооружений в городе. В настоящее время здание утратило свой первоначальный облик (приложение В.1.3., рис. В.1.3.17, рис. В.1.3.18). В 1915–1917 гг. по проекту А. К. Левтеева была выполнена надстройка второго этажа и декоративная отделка фасадов гимназии Н. Е. Чернявской (приложение В.1.3., рис. В.1.3.19).

### Военные инженеры

Николай Фомич Александров, более 15-ти лет возглавлявший Амурскую инженерную дистанцию, помимо административной работы занимался проектной деятельностью в Хабаровске. В частности, он являлся автором первого варианта проекта Успенского собора (1880 г.), построенного впоследствии по проекту гражданского инженера С. О. Бера. В 1891 г. Н. Ф. Александров составил проект постамента для памятника Н. Н. Муравьеву-Амурскому, установленному в Хабаровском городском саду (ныне парк им. Муравьева-Амурского). Этот постамент, выполненный в формах неоклассицизма, выстроенный из блоков песчаника и сиенита, сохранился до настоящего времени (приложение В.1.3., рис. В.1.3.22).

В 1895 г. по проекту и под руководством Н. Ф. Александрова на ул. Барановской (ныне Ленина) было построено здание Ольгинского приюта (приложение В.1.3., рис. В.1.3.23). Это первоначально двухэтажное краснокирпичное здание, рассчитанное на 60 детей, несколько раз достраивалось, вследствие чего утратило свой первоначальный облик. В 1916 г. к зданию была пристроена еще одна часть, в 1936 г. надстроен третий этаж, а в 2001 г. старое здание обрело новую четырехэтажную пристройку. Сооружение до сих пор используется по первоначальному назначению.

Н. Ф. Александров также являлся автором проекта здания музея Приамурского отдела Русского географического общества, построенного в 1896–1899 гг. гражданскими инженерами С. А. Монковским и Л. О. Чайковским (приложение В.1.3., рис. В.1.3.24– В.1.3.26), а также автором проекта Государственного банка

(приложение В.1.3., рис. В.1.3.27– В.1.3.29), проект которого он разрабатывал совместно с Л. О. Чайковским. Расположенные по соседству на ул. Шевченко (ранее ул. Алексеевская) монументальные краснокирпичные здания Государственного банка и музея РГО, построенные в стилистике эклектики с использованием элементов классицизма в фасадном декоре, в настоящее время являются памятниками архитектуры, поставленными на государственную охрану. Здание Государственного банка выполняло первоначальную функцию до 1929 г., после чего в нем размещалось Управление милиции Дальневосточного края, а в 1940-е годы здание перешло в ведение Военного ведомства. В настоящее время в нем располагается Военно-исторический музей Краснознаменного Восточного военного округа. Объемно-пространственная композиция сооружения и фасадная пластика сохранены в первоначальном виде. Ввиду смены вида использования объекта изменения претерпели внутренняя планировка и отделка большинства помещений. Сохранено убранство парадной лестничной клетки и большого зала на втором этаже.

Здание музея Приамурского отдела РГО до сих пор используется по первоначальному назначению, в настоящее время в нем размещается Хабаровский краевой музей имени Н. И. Гродекова. В настоящее время сооружение состоит из трех объемов: кирпичной Н-образной в плане исторической части, прямоугольной в плане с пилообразной стороной пристройки со стороны парковой части (1975 г.) и современной прямоугольной в плане пристройки (2008 г.), соединенной с исторической частью объемом-вставкой в уровне второго и третьего этажей. Несмотря на более поздние пристройки и изменение характера объемно-пространственной композиции сооружения, его историческая часть, воспринимаемая мощным монолитом, по-прежнему имеет большое значение в формировании застройки ул. Шевченко.

Юлиан Зенонович Колмачевский с середины 1880-х жил и работал в Хабаровске. По его проектам построены здания: дом Богдановых, Иннокентьевское училище, здания доходного дома Плюснинных, лаборатории для туберкулезных больных и др. Постройки Ю. З. Колмачевского представляют собой пример хабаровского варианта архитектуры «кирпичного» стиля, с характерным использованием

сочетания серого и красного кирпича в облицовке фасадов и эклектичным сочетанием разностилевых элементов декора (приложение В.1.3., рис. В.1.3.30–В.1.3.36).

Еще один военный инженер Борис Андреевич Малиновский, служивший обер-офицером в Амурской инженерной дистанции, а затем на посту городского архитектора в Хабаровске, оставил после себя ряд построек, значительно обогативших архитектурный облик центра этого города. По данным Н. П. Крадина [40], в период 1902–1905 гг. Б. А. Малиновский занимался строительством объектов для Военного ведомства, в частности, казарм двух стрелковых полков и здания Кадетского корпуса на ул. Тихменевской (ныне Серышева). В 1907–1909 гг. он руководил строительством городского дома, принимал участие в возведении комплекса зданий винокуренного завода Богданова. Б. А. Малиновский являлся архитектором зданий торгового дома, общежития служащих и склада торгового дома фирмы «Кунст и Альберс», домов П. Ф. Пахорукова, Д. П. Ступина и Д. А. Языкова, доходного дома Ичидзи Такеучи, павильона фирмы Чурина на Приамурской выставке (приложение В.1.3., рис. В.1.3.37–В.1.3.48). В 1913 г. Малиновский составил проект дома для Приамурского губернатора, разработал проекты флигелей для служащих, надворных построек на губернаторской усадьбе.

Анализ архитектурных произведений Б. А. Малиновского показал, что для его творчества было характерно обращение к разным архитектурным стилям. Постройки, выполненные архитектором для военного ведомства, и технические постройки торгового дома «Кунст и Альберс» представляют собой характерные образцы хабаровского «кирпичного» стиля. Для придания наибольшей выразительности своим произведениям Б. А. Малиновский умело использовал свойства местного строительного материала (кирпич красного и серого цветов, производившийся на кирпичном заводе в Хабаровске). В архитектуре частных особняков прослеживаются черты модерна, проявившиеся в характере объемно-пространственной композиции зданий и фасадном декоре. Архитектура доходного дома Ичидзи Такеучи также тяготеет к модерну, о чем свидетельствует декоративное оформление венчающей части здания и ориентальный орнамент, украшающий круглый эркер. Здание торгового дома «Кунст и Альберс», павильон фирмы «Чурин и К°» на Приамурской

выставке представляют собой примеры репрезентативного стиля. Важное место в списке работ Б. А. Малиновского занимает здание Городского дома, являющееся одним из наиболее выразительных в архитектурном отношении зданий в городе. Первоначальный конкурсный проект был выполнен гражданским инженером П. В. Бартошевичем в 1907 г., в том же году доработан военным инженером Б. А. Малиновским вследствие чего здание было дополнено подвальным этажом и были более детально проработаны уличные фасады. Сооружение представляет собой яркий пример архитектуры русского стиля, не получившего широкого распространения в хабаровской архитектуре. Выразительный силуэт сооружению придает высокая крыша и четырехгранные шатры. В пластике фасадов используется большое количество декоративных элементов.

Еще одним военным инженером, работавшим в Амурской инженерной дистанции и внесшим существенный вклад в развитие архитектуры Хабаровска, являлся Владимир Григорьевич Мооро. За более чем тридцатилетний период службы на Дальнем Востоке в составе различных комиссий он принимал участие в строительстве большого числа сооружений различного назначения. В 1883 г. на безвозмездной основе В. Г. Мооро занимался строительством Успенского собора, проект которого разработал гражданский инженер С. О. Бер. С большой долей уверенности можно утверждать, что Владимир Григорьевич участвовал в составлении проекта и в строительстве здания канцелярии Приамурского генерал-губернатора. К реализованным проектам, принадлежащим авторству В. Г. Мооро, относятся: дом генерал-губернатора, здание Военного собрания, женская гимназия, Иннокентьевский храм в Хабаровске.

Все архитектурные произведения В. Г. Мооро в Хабаровске (приложение В.1.3., рис. В.1.3.49–В.1.3.56) построены из неоштукатуренного кирпича. Как и другие хабаровские архитекторы, В. Г. Мооро использовал двухцветный кирпич в качестве основного декоративного материала при оформлении уличных фасадов своих построек. К характерным особенностям архитектурных произведений этого архитектора относятся: подчинение планировочной структуры функциональному

назначению объекта, сдержанность и лаконичность архитектурных форм, использование декоративных свойств местного материала. Несмотря на некоторые ограничения, связанные с использованием неоштукатуренного кирпича, постройки В. Г. Мооро отличает стилистическое многообразие. Архитектура домов генерал-губернатора и Военного собрания имеет «гарнизонный» характер. В фасадной пластике здания канцелярии Приамурского генерал-губернатора прослеживаются черты репрезентативного стиля. Архитектуру здания женской гимназии отличает эклектичное сочетание мотивов русской и готической архитектуры. Характер объемно-пространственной композиции, планировочная структура и декоративное оформление фасадов Иннонентьевской церкви позволяют говорить о том, что оно было построено в традициях русской православной архитектуры XVII в.

Михаил Матвеевич Осколков в период 1906–1920 г. работал в Хабаровске, где он известен как автор проектов здания цирка на городской площади (приложение В.1.3., рис. В.1.3.57) и павильона немецкой торговой фирмы «Кунст и Альберс», построенного в 1913 г. на территории «Выставки Приамурского края в ознаменование трехсотлетия царствования дома Романовых». Старинное фото, датированное 1913 г., дает представление о его архитектурном решении (приложение В.1.3., рис. В.1.3.58). Деревянное строение было создано в русском стиле, с характерным использованием шатров, башен, обилием деревянного резного декора. По периметру павильона была устроена крытая галерея.

Некоторое время в Хабаровске работал военный инженер Эдуард Иванович Шефер, хорошо известный в Благовещенске как автор ряда выдающихся построек. В Хабаровске сохранилось здание казармы для команды Хабаровского артиллерийского склада, построенное по чертежам, составленным архитектором в 1886 г. [60]. Сооружение является самым крупным объектом комплекса зданий Артиллерийского склада, возводимого с 1878 по 1909 г. на обширном земельном участке на юго-восточном склоне Артиллерийской горы (от ул. Барановской (ныне Ленина) на участке между р. Амур и ул. Барабашевской (ныне Запарина). Краснокирпичное здание казармы построено в формах эклектики, с использованием эле-

ментов готики и ренессанса, угадывающихся в оформлении угловых лопаток, напоминающих контрфорсы, и сандриках. Отличительной особенностью сооружения являются элементы из серого кирпича, устроенные в верхней части фронтонов торцевых фасадов и напоминающие готические щипцы-вимперги (приложение В.1.3., рис. В.1.3.59).

### **3.2. Вклад в развитие архитектурного облика русских городов на территории Маньчжурии**

Профессиональная деятельность выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на севере Маньчжурии неразрывно связана со строительством Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), а также проектированием и строительством русских городов в Маньчжурии – Дальнего, Порт-Артура и Харбина. В рамках данной диссертации рассматривается архитектурная деятельность выпускников Академии художеств, Института гражданский инженеров, Николаевской инженерной академии и Института инженеров путей сообщения с момента начала строительства КВЖД и до событий Октябрьской революции и Гражданской войны в России. Поскольку верхней временной границей исследования является период до 1920-х гг., в работе не рассматривается профессиональная деятельность выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на территории Китая в так называемый период эмиграции.

#### **3.2.1. Порт-Артур (Люйшунькоу)**

Период российского владения Порт-Артуром охватывает непродолжительный временной отрезок с 1898 по 1904 гг. В ходе строительства КВЖД по территории Китая российское правительство ставило целью не только соединить кратчайшим путем территорию Забайкалья с Владивостоком, но и получить выход к незамерзающим Тихоокеанским портам на Квантунском полуострове. В этой связи особый интерес представлял китайский город Порт-Артур, обладавший достаточно современными укреплениями и гарнизоном. После перехода города под российскую юрисдикцию в марте 1898 г. началось его интенсивное развитие. Проведенное в ходе работы исследование позволило установить имена архитекторов и инженеров, принимавших в данном процессе активное участие.

Новый генеральный план Порт-Артура разрабатывался в Санкт-Петербурге академиком Академии художеств А. И. фон Гогеном (приложение В.2.1., рис. В.2.1.1). По замыслу архитектора территория города разделялась на три части: Старый китайский город, Новый китайский город и Европейский город. На месте старого китайского порта в восточной части города были созданы новые портовые сооружения. Европейский город строился на полукруглом участке, примыкающем к западному берегу бухты. Планировочная структура была умело подчинена особенностям рельефа местности и строилась на сочетании регулярной и живописной планировочных схем. Параллельно береговой линии устроены две парадные магистрали, от которых вверх по складкам рельефа расходились поперечные и диагональные улицы.

Авторству А. И. фон Гогена в Порт-Артуре также принадлежат проекты кафедрального собора, дома наместника Дальнего Востока и здания Военного собрания (приложение В.2.1., рис. В.2.1.2– В.2.1.4). Принимая во внимание тот факт, что русские города в Маньчжурии задумывались как города европейского типа, в качестве основного стиля при строительстве основных сооружений Европейского города в Порт-Артуре был выбран новый стиль модерн, активно утверждавшийся в тот период в Санкт-Петербурге и Москве. Ярким примером тому служит архитектура дома наместника Дальнего Востока. А. И. фон Гоген создал сложное выразительное в объемно-планировочном решении здание. Черты модерна нашли отражение не только в фасадной пластике (прямоугольные витринные окна, вытянутые вверх, украшения в виде растительного орнамента), но и на уровне плана (свободный рисунок плана, отказ от коридорной планировки в пользу рациональной центральной). Следует отметить, что проявление модерна на уровне плана здания в дальневосточной архитектуре было характерно преимущественно для русских городов в Китае, в то время как на территории городов в российской части Дальнего Востока архитектура модерна носила преимущественно фасадный характер.

Все строительные работы в Порт-Артуре в рассматриваемый период осуществлялись под руководством капитана Вершинина, под чьим началом работал

выпускник Николаевской инженерной академии военный инженер – Иван Андреевич Заборовский, являвшийся производителем работ и принимавший участие в строительстве многих объектов в городе.

Недолгий период российского владения Порт-Артуром не позволил в полной мере раскрыть потенциал данной территории, а все надежды, возлагаемые на нее российским правительством, не были реализованы. Тем не менее, за столь короткое время планировочная структура и архитектурный облик города претерпели существенные изменения. Исследование показало, что архитектурная деятельность выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ имела в этом процессе ключевое влияние.

### **3.2.2. Дальний (Далянь)**

Одновременно со строительством и развитием Порт-Артура на территории Квантунского полуострова российским правительством осуществлялось строительство еще одного русского города европейского образца – Дальнего. Город задумывался как крупный международный порт, вследствие чего планировался с особым размахом. Исследование показало, что в конце 1890-х гг. выпускник Санкт-Петербургской Академии художеств Казимир Гелиодорович Сколимовский занимался разработкой планировки города Дальнего (ныне Далянь) (приложение В.2.2., рис. В.2.2.1). Доклад этого архитектора в Императорском Санкт-Петербургском Обществе Архитекторов «О проектировании плана города Дальняго», опубликованный на страницах журнала «Зодчий» в 1904 г., дает представление о первоначальной планировке города (приложение В.2.2., рис. В.2.2.2– В.2.2.7). Местом строительства нового города-порта стал южный берег Талиенванского залива, представляющий собой широкую, постепенно возвышающуюся холмистую, прорезанную оврагами равнину, с северо-запада окруженную горами. Основной задачей, поставленной правительством перед проектировщиками, являлось строительство крупного коммерческого порта на Тихоокеанском побережье для привлечения российских и иностранных капиталов, а также создание в городе крупных промышленных производств, с использованием китайской рабочей силы. Поставленная задача

нашла отражение в планировочной структуре будущего города. Территория сэттлмента разделялась на европейский город, китайский город и административный городок. В связи с особенностями рельефа, европейская часть делилась на коммерческую, гражданскую части и часть домов-особняков. По замыслу архитектора К. Г. Сколимовского развитие города должно было проходить в русле концепции «города-сада», основанной на гармоничном сочетании городской застройки и природного окружения. Система круглых городских площадей, связанных широкими проспектами и улицами, большое количество зеленых насаждений, в сочетании с выразительной архитектурой, должны были создать живописные панорамы городской среды и комфортные условия для жителей города.

Строительство Дальнего продолжалось вплоть до событий Русско-японской войны под руководством инженера Владимира Васильевича Сахарова, являвшегося градоначальником и главным инженером этого города-порта. За это время в Дальнем было возведено более 160 зданий различного назначения, сложился административно-общественный центр города (вокруг Николаевской площади). С потерей Россией арендных прав на Ляодунский полуостров начался новый, китайский этап развития города.

### **3.2.3. Харбин**

История строительства и дальнейшего развития Харбина связана со строительством КВЖД. В Харбине на постоянной основе располагались Правление Общества КВЖД и управление дороги. В отличие от Порт-Артура и Дальнего российское влияние в Харбине было гораздо более продолжительным, что, безусловно, нашло отражение в развитии архитектуры этого города. В настоящей диссертации рассматривается профессиональная деятельность выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в Харбине в период российского владения городом (1898–1920).

#### *Художники архитектуры*

Как и в городах российской части Дальнего Востока, число выпускников архитектурного отделения Академии Художеств, работавших в Харбине, было невелико. С одной стороны, данное обстоятельство объяснялось немногочисленными

выпусками данного учебного заведения, с другой – особенностями развития самого дальневосточного региона и потребностью в специалистах с другой образовательной подготовкой (инженеров). В ходе проведенного исследования установлено, что с 1902 г. на протяжении десяти лет в Харбине работал Константин Хрисанфович Денисов, где по его проектам построены Иверская церковь и здание Железнодорожного собрания (приложение В.2.3., рис. В.2.3.1– В.2.3.3). Для построек К. Х. Денисова в Харбине характерна простота и ясность архитектурных форм. Выбор стилистики сооружений был продиктован их функциональным назначением. Архитектура Иверской церкви по характеру построения объемно-пространственной композиции и декоративному оформлению выдержана в традициях русского стиля, что безусловно было связано с необходимостью духовного окормления русского населения в Харбине и утверждения российского влияния на севере Маньчжурии. В декоративном оформлении фасадов здания Железнодорожного собрания прослеживаются черты репрезентативного стиля (использование тектоники и декоративных элементов ордерной системы), подчеркивающие статус организации, находящейся в нем. Занимался К. Х. Денисов не только проектированием, но и культурно-образовательной деятельностью (приложение А, табл. А.1). Н. П. Крадин отмечает, что К. Х. Денисов являлся инициатором идеи создания в Харбине художественной школы и музея, для чего обратился в Академию художеств с просьбой предоставить «копии антиков и произведений позднейших эпох скульптуры, копии с известных картин старых и новых школ» [48].

### Гражданские инженеры

Проведенное исследование показало, что наиболее значимые достижения в области развития архитектуры Харбина принадлежали выпускникам Института гражданских инженеров. С одной стороны, данное обстоятельство объясняется их количественным превосходством, относительно выпускников других архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга, с другой – высоким уровнем образовательной подготовки данных специалистов в области архитектуры и инженерного дела. В рассматриваемый период в Харбине работали: В. К. Вельс, С. А. Венсан,

Ю. П. Жданов, Н. А. Казы-Гирей, А. К. Левтеев, И. И. Обоимиевский, Л. Н. Пестряков, В. Д. Смигельский.

Рассматривая архитектурную деятельность выпускников Института гражданских инженеров в Харбине, в первую очередь следует отметить Алексея Клементьевича Левтеева и его помощника Валентина Карловича Вельса, работавших на строительстве КВЖД и Харбина с 1898 г. и осуществлявших контроль за производством строительных работ в городе до 1901 гг. В 1899 г. эти гражданские инженеры руководили строительством Свято-Никольской церкви (Николаевский собор) на Соборной площади. Строительство велось по проекту, выполненному в Санкт-Петербурге другим гражданским инженером И.-Т. В. Падлевским (приложение В.2.3., рис. В.2.3.4). Под руководством А. К. Левтеева в Харбине возведены корпуса центральной больницы с жилыми домами для медицинского персонала и несколько зданий в районе Николаевского собора.

В начале XX в. на строительстве КВЖД и Харбина работали Николай Александрович Казы-Гирей и Иван Иванович Облоимиевский, а также Владимир Дмитриевич Смигельский, исполнявший обязанности первого архитектора, заведовавшего строительством города и Леонид Николаевич Пестряков, занимавший пост второго архитектора. Архитектурная деятельность этих специалистов оказала сильное влияние на формирование архитектурного облика города на начальном этапе его развития (застройка районов Старый Харбин, Пристань и Новый город).

Еще один гражданский инженер Юлий Петрович Жданов в период 1903–1944 гг. работал на строительстве КВЖД, жил в Харбине, занимаясь архитектурной деятельностью. До событий Гражданской войны Ю. П. Жданов занимался устройством памятников и часовен на территории Маньчжурии в честь русских воинов, погибших в Русско-японской войне (приложение В.2.3., рис. В.2.3.6). В Харбине по его проектам построены: доходный дом И. Ф. Чистякова на Вокзальном проспекте и здание японской начальной школы (приложение В.2.3., рис. В.2.3.7, В.2.3.8). Для архитектурного творчества Ю. П. Жданова была характерна работа с разными архитектурными стилями и формами. Так, например, часовня-памятник в Мукдене по силуэту и образному решению напоминает русского богатыря. Ее округлый в

плане объем увенчан шлемовидной главкой, а черепица, покрывающая основной объем, по форме напоминает кольчугу. В архитектуре доходного дома И. Ф. Чистякова прослеживается эклектичное сочетание элементов модерна, классической и средневековой замковой архитектуры. Здание японской начальной школы представляет собой пример репрезентативного направления в творчестве архитектора. Рассматривая архитектурно-планировочные решения зданий доходного дома и школы, следует отметить определенное сходство в характере построения их объемно-пространственных композиций. Оба сооружения имеют угловое положение в структуре застройки. В качестве архитектурной доминанты Ю. П. Жданов использовал цилиндрический башенный объем, фланкируемый слабо выдвинутыми ризалитами, увенчанными фронтонами. Угол в обоих случаях акцентирован куполом, вытянутым кверху.

С 1911 г. на строительстве КВЖД работал гражданский инженер Сергей Александрович Венсан. В пункте 3.1. настоящей диссертации рассмотрен владивостокский период его творчества. Авторству С. А. Венсана в Харбине принадлежат здания комплекса театр-ресторан-отель «Модерн», Гиринского дипломатического бюро и бывший особняк японского консула (приложение В.2.3., рис. В.2.3.9–В.2.3.11). Следует отметить, что характерной особенностью архитектурного творчества С. А. Венсана является использование в фасадной пластике элементов стиля модерн. Наиболее выразительным примером тому служит трехэтажное здание «Модерна». Форма и очертания аттиков, характерный для модерна лепной декор и рисунок кованых балконных ограждений придают сооружению особый колорит. В архитектуре здание Гиринского дипломатического бюро черты модерна проявляются в обрамлениях окон, силуэтах аттиков и пластической проработке элементов фасадного декора. Работал С. А. Венсан и с элементами других архитектурных стилей. Так, в архитектуре бывшего особняка японского консула прослеживается эклектичное сочетание элементов ренессанса и неоклассицизма.

### 3.3. Вклад в строительство железных дорог и пристанционной инфраструктуры

Строительство железных дорог на территории Дальнего Востока и на севере Маньчжурии привело к появлению большого числа пристанционных поселков, основной контингент из числа населения которых составляли строители, работники по обслуживанию линий путей сообщения и железнодорожных станций, а также их семьи. Удаленность подобных поселений от крупных городов региона вызывала необходимость формирования соответствующей пристанционной инфраструктуры. Проведенное исследование показало, что деятельность выпускников Санкт-Петербургского Института инженеров путей сообщения в этом процессе имела ключевое значение. Большая часть инженеров путей сообщения занимались созданием транспортной инфраструктуры: проводили изыскания и руководили строительством железных дорог, мостов, тоннелей и технических объектов (приложение А, табл. А.4). Тем не менее, в ходе исследования удалось установить, что некоторые инженеры путей сообщения выполняли проекты и осуществляли строительство гражданских объектов и внесли определенный вклад и в развитие архитектуры пристанционных поселений. Среди таких инженеров путей сообщения следует выделить Г. В. Адрианова, В. А. Барри, Н. А. Крузе, Н. И. Прилежаева и Н. С. Свягина.

Григорий Васильевич Адрианов, на рубеже XIX–XX вв. работавший на строительстве Транссибирской железнодорожной магистрали в Забайкалье, руководил строительством школ и церквей на станциях Ундурга (Адриановка), Онон (Оловянная) и Борзя. Следует отметить, что строительство культовых православных сооружений в поселках, прилегающих к железнодорожным станциям, в тот период было связано с государственной программой по строительству самой железной дороги. Для освоения новых обширных малозаселенных территорий восточной окраины государство занималось не только развитием транспортного сообщения, но и решением социальных и просветительских вопросов. Строителей дорог, каторжных и переселенцев нужно было не только расселять и устраивать на новом месте, но и духовно окормлять. Подобные храмы и церкви, возводимые на многих крупных

станциях Транссиба, в народе получили название «железнодорожные». Так, например, в 1901 г. на станции Пограничной (ныне Суйфэньхэ) Н. С. Свиягиным была построена деревянная церковь в честь Святителя Николая Мирликайского Чудотворца (приложение В.3, рис. В.3.1.).

Еще один инженер путей сообщений Владимир Андреевич Барри, являвшийся автором ряда построек в Санкт-Петербурге (приложение А, таблица А.4), в годы Гражданской войны работал на Дальнем Востоке. Сначала он занимался составлением проектов элементов мостовых конструкций, труб и эстакад для западных участков Амурской железной дороги, а затем – проводил обследование портовых мастерских во Владивостоке на предмет их реорганизации. По данным Н. П. Крадина [48] на основании результатов этого обследования на базе мастерских был создан «Казенный Дальневосточный судостроительный завод», председателем правления которого назначили В. А. Барри. С 1921 г. он проживал в Харбине, где работал инженером в техническом отделе Правления Китайско-восточной железной дороги и профессором в Харбинском политехническом институте.

Другой инженер путей сообщения – Николай Александрович Крузе в 1921–1922 гг. работал городским инженером на ст. Маньчжурия, а затем на КВЖД, где занимался строительством объектов различного назначения на ст. Пограничной и вокзалов на ст. Яблоня, Пайшан, Уцзимихэ.

Выше было отмечено (гл. 2, стр. 64, 65), что в начале XX в. на Дальнем Востоке на строительстве железных дорог работал инженер путей сообщения Николай Иванович Прилежаев. Исследование показало, что он являлся автором проектов и строителем большого количества зданий и сооружений разного функционального назначения (жилые дома, церкви, водоподъемные сооружения и др.) в России и Китае (приложение А, табл. А.4 и приложение В.3., рис. В.3.2., В.3.3).

Следует отметить, что инженеры путей сообщения часто использовали в своей работе проекты из альбомов типовых и исполнительных чертежей, разработанные в Санкт-Петербурге, адаптируя их к местным условиям (рельеф, строитель-

ные материалы, численность населения поселения и т. д.), что объясняет определенное стилистическое единство построек, возводимых вдоль линий железных дорог.

Таким образом, полученные данные показывают многогранную профессиональную деятельность выпускников Санкт-Петербургского Института путей сообщения на Дальнем Востоке по проведению изыскательских и проектных работ, службе на строительстве линий путей сообщения, а также по проектированию и строительству зданий и сооружений различного назначения. Некоторые из них внесли заметный вклад в развитие архитектуры Дальнего Востока.

### **3.4. Значение деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в развитии Дальнего Востока**

Творческое наследие дальневосточных зодчих – выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерах школ периода второй половины XIX – начала XX вв. представляет собой ценный материал для изучения истории региональной архитектуры. Благодаря их усилиям и таланту на Дальнем Востоке России и на севере Маньчжурии была создана транспортная инфраструктура, построены города, системы фортификационных объектов, крупные градостроительные комплексы и ансамбли, архитектурные здания, ставшие со временем памятниками архитектуры. Проведенное исследование показало, что именно с именами выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ связаны наиболее значительные достижения в развитии архитектуры региона в рассматриваемый период. Процесс развития дальневосточного региона в обозначенный период и, как следствие, участие и влияние зодчих на данный процесс можно условно разделить на три этапа: 1856–1884 гг., 1884–1896 гг., 1896–1917 гг.

Первый этап охватывает временной отрезок с момента образования Приморской области до учреждения Приамурского генерал-губернаторства. На этом этапе территории Приморья и Приамурья окончательно вошли в состав России, в регионе начало формироваться общественное управление. К этому же времени относится и появление на Дальнем Востоке первых профессиональных зодчих. Первым представителем Санкт-Петербургской архитектурно-инженерной школы на Дальнем

Востоке являлся выпускник архитектурного отделения Академии художеств А. В. Сапожников, в 1865 г. занявший пост Приморского областного архитектора. В период 1870–1873 гг. в Амурской области работал выпускник Строительного училища А. Д. Фиалковский. В 1880–1884 гг. на о. Сахалин в должности инженера-архитектора служил Ф. Ю. фон Фриде. В виду того, что на начальном этапе застройка дальневосточных городов и поселений была преимущественно деревянной и имела функционально-утилитарный характер, следы творческой деятельности первых архитекторов региона практически не сохранились. Тем не менее, вклад этих зодчих в развитие региона не подлежит сомнению. По долгу службы они занимались рутинной административной работой, согласованием и утверждением проектов, возведением утилитарных сооружений, строительством дорог и мостов. Большое значение для развития территорий Приморья и Приамурья имело начало строительства в 1850-е гг. по берегам бассейна Амурского лимана системы оборонительных сооружений, впоследствии оформившихся в крепость «Николаевск-на-Амуре». С этого времени в регион стали прибывать военные инженеры. Число их увеличилось в конце 1870-х гг. с началом формирования системы береговых укреплений в бухте Золотой Рог, в 1889 г. получивших статус крепости.

Выделение второго этапа связано с учреждением Приамурского генерал-губернаторства. В 1884–1896 гг. в регионе окончательно сформировались структуры общественного самоуправления, в поселениях введено городское положение, а также сложилась система управления строительной и дорожной частью. К этому же периоду относится появление первых кирпичных заводов и утверждение керамического кирпича в качестве основного строительного материала, что в целом отражало общероссийскую тенденцию строительства в так называемом «кирпичном» стиле. Благодаря дешевизне, простоте в строительстве и эксплуатации, а также достаточно высоким эстетическим качествам кирпича из него строились общественные и ведомственные здания в провинциальных городах по всей территории страны, в том числе и на Дальнем Востоке. Следует отметить, что на кирпичном заводе в Хабаровске наряду с традиционным красным, изготавливался также и серый кирпич, активно применявшийся хабаровскими архитекторами. Использование в

фасадной пластике кирпича двух цветов является отличительной чертой почерка хабаровских архитекторов, сумевших умело использовать особенности местного строительного материала в качестве инструмента для достижения наибольшей художественной выразительности своих построек.

Принимая во внимание тот факт, что на Дальнем Востоке в «кирпичном» стиле строились преимущественно здания военного ведомства и городского управления, часто с применением типовых проектов и адаптацией их к местным условиям, данный стиль преимущественно нашел отражение в архитектурной деятельности военных инженеров. Так, в Хабаровке по проектам и при участии В. Г. Мооро построены дом генерал-губернатора (1884–1885), Военное собрание (1887) канцелярия Приамурского генерал-губернатора (1895–1896), а также здания казармы и артиллерийского склада по проекту Э. И. Шефера и здание Ольгинского детского приюта (1895) по проекту Н.Ф. Александрова. В Благовещенске в рассматриваемый период в «кирпичном стиле» Э. И. Шефером построены здание городского полицейского управления и второй пожарной части (1894–1896). Из кирпича в регионе строились и культовые сооружения: Успенский собор в Хабаровске (1883–1886, С. О. Бер), часовня в посту Александровском (1893 г., И. А. Чарушин).

Следует отметить, что использование хабаровскими и благовещенскими архитекторами и инженерами «кирпичного» стиля было продиктовано местными условиями (строительный материал, окружающая застройка) и пожеланиями заказчиков (военное ведомство, администрация), подтверждением этого служит тот факт, что в архитектуре Владивостока «кирпичный» стиль не нашел особого выражения. Так, например, построенные по проектам хабаровского архитектора В. Г. Мооро во Владивостоке кирпичные здания резиденции военного губернатора Приморской области (1889–1891) и городской думы и управы (1895) тяготеют к стилистике неоклассицизма, проявляющейся в трехчастной симметричной композиции фасадов, характерном декоре и пластической проработке оштукатуренных стен. В культовой архитектуре города размариваемого периода наблюдается та же тенденция. Успенский кафедральный собор (1887–1888) и Свято-Никольская часовня

(1892–1896), построенные из кирпича по проектам и при участии И. И. Зеендштрандта и П. Е. Базилевского, имеют оштукатуренные стены. Исключение составляют лишь здание городского училища (1885–1886), построенное по проекту А.-К. А. Гвоздиокского и первый железнодорожный вокзал, построенный П. Е. Базилевским (1891–1894), представляющий характерный пример кирпичной «гарнизонной» архитектуры.

Анализ объемно-планировочных и архитектурно-художественных решений построек дальневосточных архитекторов позволил выявить некоторые характерные особенности и приемы, применяемые ими в работе, в частности:

- использование трехчастной симметричной композиции главного фасада;
- подчинение объемно-планировочного решения функциональному назначению объекта;
- упрощение выразительных средств;
- использование декоративных качеств основного строительного материала (кирпича), выделение декора за счет использования кирпича двух цветов;
- применение типовых проектов и их адаптация к местным условиям.

Второй этап также отмечен деятельностью гражданских инженеров И. И. Буквецкого (каменная триумфальная арка «Царские ворота» в Благовещенске), Н. В. Владыкина, С.А. Монковского (деревянные триумфальные арки в Хабаровске), И.-К. Ф.Носовича, и художников архитектуры И. С. Степанова, И. А. Чарушина, занимавшихся подготовкой городских улиц в Благовещенске, Владивостоке и Хабаровске к приезду цесаревича Николая Александровича в 1891 г.

Выделение третьего этапа развития дальневосточного региона в дореволюционный период связано с получением Россией концессии на строительство КВЖД по территории Маньчжурии в 1896 г., а затем аренды Ляодунского полуострова в 1898 г. В этот период в регионе появляется большое число инженеров путей сообщения, работавших на строительстве линий КВЖД и сопутствующих сооружений. К этому же времени относится начало строительства «русских» городов на территории Маньчжурии (Порт-Артур, Дальний, Харбин).

Прокладка железных дорог и строительство сопутствующих инфраструктурных объектов способствовали созданию большого числа рабочих мест и привлечению на Восточную окраину Российской империи профессиональных инженеров. Появление непрерывных транспортных связей между западной частью страны, тихоокеанскими портами и азиатскими странами обусловило развитие торговли и приток крупных иностранных инвестиций. В свою очередь, появление в регионе крупного заказчика требовало привлечения большого числа высококвалифицированных специалистов-проектировщиков и создания новой, оригинальной, соответствующей статусу заказчика архитектуры. В указанный период в крупнейших городах Дальнего Востока, таких как Благовещенск, Владивосток и Хабаровск начинается активное строительство кирпичных зданий, меняется характер застройки, значительно преобразовываются центральные районы. На рубеже XIX–XX вв. в регионе работала целая плеяда архитекторов, построенные ими здания и сооружения сформировали неповторимый портрет дальневосточных городов, а многие из них входят в золотой фонд российской архитектуры на Дальнем Востоке.

Увеличение объемов каменного строительства, повсеместная электрификация, использование парового отопления и устройство водопровода привели к повышению утилитарных и эстетических качеств застройки и значительному улучшению жизни горожан. Появилось большое количество так называемых «доходных домов», как правило, сосредоточенных в центральных районах городов. В это же время во Владивостоке появляются гостиницы, созданные по образцу лучших отелей Европы. Примером сооружений данного типа могут служить здания гостиниц «Тихий океан», «Европа» и «Версаль», фланкирующие начало центральной улицы Владивостока Светланской, а также «Золотой Рог», «Немецкий» и «Централь», акцентирующие пересечение Светланской с улицей Алеутской.

Для архитектурного творчества выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке характерно обращение к разным архитектурным стилям, что в целом отражало общероссийские тенденции и подходы к архитектурной деятельности в дореволюционный период. В работах дальневосточных архитекторов яркое выражение нашли черты модерна, русского

стиля, неоклассицизма, ренессанса, готики, заметно и влияние традиций православной культовой архитектуры XVII в. и мотивов деревянной архитектуры эпохи узорочья. Выбор того или иного стилистического направления в каждом конкретном случае был связан с характером окружающей застройки, особенностями местных материалов, функциональным назначением объекта, пожеланиями заказчиков и личностными предпочтениями самих архитекторов.

Для архитектуры крупных городов Российской части Дальнего Востока было характерным некоторое стилистическое запаздывание, в первую очередь обусловленное отдаленностью региона. Наблюдается и трансформация многих архитектурных деталей в сторону упрощения, связанная с особенностями местных материалов и недостаточной квалификацией строителей. Отмечается и меньшая этажность каменной застройки (два-три, реже четыре этажа) в сравнении со столичными образцами. Данное обстоятельство, безусловно, было вызвано меньшей численностью населения в городах региона, наличием свободных участков под застройку на центральных улицах и, как следствие, отсутствием спроса на архитектуру большей этажности.

Для архитектурного творчества выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в Маньчжурии, напротив, было характерно использование передовых архитектурных и градостроительных тенденций в своей работе. Строительство новых «русских» городов на территории Китая осуществлялось по проектам, разработанным в Санкт-Петербурге (А. И. фон Гоген, К. Г. Сколимовский) с учетом современных российских и европейских направлений градостроительства («город-сад»). В качестве основного «программного» стиля для строительства новых городов архитекторами был выбран новый в тот период стиль модерн, нашедший отражение в архитектурной деятельности многих дальневосточных зодчих на территории Маньчжурии, а позже и в городах российской части Дальнего Востока (С. А. Венсан, В. А. Плансон, Ю. П. Жданов и др.).

Недолгий период российского владения Порт-Артуром и Дальним не позволил в полной мере раскрыть потенциал этих территорий и воплотить все задуманные Санкт-Петербургскими архитекторами градостроительные идеи. Тем не менее,

утрата прав на аренду Ляодунского полуострова после поражения в Русско-японской войне способствовала усилению стратегического значения Харбина и дала импульс к его активному развитию. Анализ архитектурных произведений выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга, работавших в Харбине, показал высокий уровень мастерства зодчих, работу с разными архитектурными стилями и формами. Построенные ими здания и сооружения различного функционального назначения до сих пор играют важную роль в формировании облика застройки городского центра.

Таким образом, широкая и разносторонняя профессиональная подготовка выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга определила сферу их профессиональной деятельности на Дальнем Востоке по инженерному и архитектурному обеспечению строительства объектов гражданского и военного назначения и их влияние в развитие региона в период его начального становления.

#### **Выводы по третьей главе:**

– Архитектурное творчество выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке России и в «русских» городах на севере Маньчжурии, с одной стороны, отражало общероссийские тенденции и подходы к архитектурной деятельности, связанные с характерным для периода второй половины XIX – начала XX вв. проектированием «в стилях», с другой стороны, имело свои отличительные особенности, обусловленные значительной удаленностью региона и спецификой его развития.

– Анализ объектов творческого наследия выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке и на Севере Маньчжурии показал, что для их архитектурного творчества было характерно стилистическое многообразие. В своих работах дальневосточные зодчие использовали элементы модерна, русского стиля, неоклассицизма, ренессанса, готики, православной культовой архитектуры и деревянной архитектуры эпохи узорочья. Выбор того или иного стилистического направления в каждом конкретном случае был связан с характером окружающей застройки, рельефом, особенностями местных материалов,

функциональным назначением объекта, пожеланиями заказчиков и личностными предпочтениями самих архитекторов.

– Проведенное исследование показало, что сильное влияние на характер профессиональной деятельности дальневосточных зодчих оказывали местные условия, вследствие чего архитектура разных городов региона приобрела свои узнаваемые черты. Так, для Благовещенска и Хабаровска было характерно строительство большого числа ведомственных зданий, часто с использованием типовых проектов и привязкой их к местным условиям. Отличительной особенностью почерка хабаровских архитекторов стало использование красного и серого кирпича в лицевой кладке как основного средства для достижения художественной выразительности построек. В архитектуре Владивостока отмечается строительство большого числа объектов по индивидуальному заказу с использованием элементов и приемов модерна и репрезентативного стиля, что было связано с высоким социально-экономическим уровнем развития города и присутствием в нем крупных российских и иностранных предпринимателей, стремившихся подчеркнуть статус и финансовую мощь своих организаций.

– Для архитектурных произведений, построенных выпускниками Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в городах российской части Дальнего Востока, было свойственно некоторое стилистическое запаздывание, в целом характерное для архитектуры российских провинций. Отмечается трактовка некоторых архитектурных деталей в сторону их упрощения ввиду отсутствия квалифицированных рабочих и особенностей местного материала. Характерной особенностью построек является полное подчинение планировочной структуры здания его функциональному назначению, часто приводившее к композиционной несобранности на уровне плана и «фасадному» характеру архитектуры.

– Архитектурная деятельность выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на севере Маньчжурии, связанная с проектированием и строительством новых «русских» городов на территории Китая, осуществлялась в русле передовых европейских и российских архитектурных и градостроительных тенденций. В качестве основного «программного» стиля русскими архитекторами

выбран модерн, влияние которого прослеживается в архитектуре большинства построек русских архитекторов в Порт-Артуре, Дальнем и Харбине.

– Профессиональная деятельность выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на строительстве железных дорог имела важное значение не только в развитии линий путей сообщения в регионе, но и в формировании инфраструктуры и архитектурного облика пристанционных поселений.

– Спроектированные и построенные под руководством выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ здания и сооружения различного функционального назначения стали основой архитектурного облика дальневосточных городов и включены в реестры памятников архитектуры.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное комплексное исследование, посвященное деятельности выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на Дальнем Востоке, позволило определить их вклад в развитие дальневосточной архитектуры, а также значение их профессиональной деятельности в развитии региона в период его начального освоения. В результате исследования выявлены характерные особенности творчества как отдельных архитекторов, так и общие черты, внесенные выпускниками Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в архитектуру региона в период со второй половины XIX в. до начала 20-х гг. XX в.

Материалы и результаты исследования позволили сформулировать следующие основные выводы:

1. Сложившиеся в Санкт-Петербурге во второй половине XVIII – начале XIX века школы подготовки архитектурных и инженерных кадров готовили многопрофильных специалистов в области архитектуры и инженерного дела для всей России. Выпускники этих учебных заведений благодаря своей широкой и разносторонней профессиональной подготовке, позволявшей им осуществлять творческую деятельность, административную работу, заниматься организацией строительства различных гражданских, военных, транспортных и других объектов, составили костяк профессиональных сил, которые обустроивали Российскую империю в центре и на ее окраинах, что в частности показала их деятельность на Дальнем Востоке России и на севере Маньчжурии.

2. Впервые проведенный комплексный анализ архивных и других материалов позволил представить в исследовании систематизированные с разной фактической полнотой данные об административной службе и некоторые факты биографий 199 выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ, работавших на Дальнем Востоке во второй половине XIX – начале XX вв. Анализ их административной деятельности показал, что их работа по составлению первых планов городов и поселений положила начало развитию архитектуры на Дальнем

Востоке, что способствовало развитию переселенческого движения во вновь осваиваемый край.

3. Систематизированное изучение памятников архитектуры, построенных по проектам выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в крупных городах российской части Дальнего Востока, а также в бывших русских городах на территории Маньчжурии позволило сделать вывод о том, что сильное влияние на характер профессиональной деятельности зодчих оказывали местные условия (специфика развития региона и его отдельных городов, особенности местного материала, статус и предпочтения заказчиков), вследствие чего архитектура разных городов региона имеет свои отличительные и хорошо узнаваемые черты.

4. Впервые проведенный анализ произведений выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в городах российской части Дальнего Востока позволил выявить характерные особенности их архитектурного творчества: подчинение планировочной структуры здания его функциональному назначению, часто приводившее к композиционной несобранности на уровне плана и «фасадному» характеру архитектуры, некоторое стилистическое запаздывание, в целом характерное для архитектуры российских регионов, трактовка архитектурных деталей в сторону упрощения, использование декоративных свойств местного материала. Использование в архитектуре ведомственных объектов типовых проектов и адаптация к местным условиям.

5. Исследование показало, что на архитектуру городов региона определенное влияние оказали Санкт-Петербургские зодчие, занимавшиеся проектированием генпланов русских городов в Маньчжурии, а также участвовавшие в архитектурных конкурсах, проводимых Санкт-Петербургским обществом архитекторов, на разработку проектов общественных зданий в крупных городах Российской части Дальнего Востока.

6. Изучение проектов и сохранившихся объектов творческого наследия выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на территории

Маньчжурии показало, что архитектура здесь развивалась в русле передовых европейских и российских архитектурных и градостроительных тенденций, связанных с распространением интернациональной стилистики модерна, а также воплощением идеи «города-сада».

7. Исследование показало, что формирование в регионе в начале XX в. социального слоя заказчиков (крупные российские и иностранные предприниматели) дало импульс развитию индивидуального проектирования, что позволило дальневосточным архитекторам раскрыть творческий потенциал и воплотить в своих работах передовые подходы к архитектурному проектированию, освоенные ими за время обучения в архитектурных и инженерных школах Санкт-Петербурга.

8. Изучение и анализ объектов творческого наследия выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке и на Севере Маньчжурии показал, что их архитектурное творчество отразило все основные стилистические направления, распространенные в российской архитектуре во второй половине XIX – начале XX вв., что придало многообразие архитектуре региона. Выбор их в каждом конкретном случае был обусловлен типологией проектируемых объектов, вкусами заказчиков, особенностями окружающей застройки и авторскими предпочтениями самих архитекторов.

9. Деятельность выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ оказала ключевое влияние на развитие архитектуры Дальнего Востока. Архитекторы и инженеры внедряли в архитектуру восточной окраины передовые строительные технологии и актуальные стилистические тенденции, что способствовало появлению в регионе памятников архитектуры, имеющих свое неповторимое лицо и во многом сформировавших историческую среду дальневосточных городов.

**СПИСОК ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ**

1. 75-летие Института гражданских инженеров. Зодчий, 1918, №1. С. 2–9.
2. 250 лет московской архитектурной школы. Учебные работы и проекты. 1749-1999. Иллюстрированный альбом. М. А-Фонд. 2000.
3. Архитекторы Российской империи с начала XVIII века до 1917 года. Биографический словарь / Крашенинников А. Ф. – М.: Государственный научно-исследовательский музей архитектуры им. А. В. Щусева, 2007. – Т. I «А». – С. 16. – 288 с.
4. Архитекторы-строители Санкт-Петербурга середины XIX – начала XX века: справочник / Сост. А. М. Гинзбург, Б. М. Кириков при участии С. Г. Федорова, Е. В. Филиппова; под. общ. ред. Б. М. Кирикова. – СПб.: Пилигрим, 1996.
5. Архитектурные школы Москвы: Исторические данные. 1749–1995. – Сб. 1. – М.: Изд-во МОЛ СЛ России, 1995.
6. Авилов Р. С., Аюшин Н. Б., Калинин В. И. Владивостокская крепость: войска, фортификация, события, люди. Часть I. «Назло надменному соседу». 1860 – 1905 гг. – Владивосток: Дальнаука, 2013. – 384 с.
7. Аюшин Н. Б., Калинин В. И., Воробьев С. А., Гаврилкин Н. В. Владивостокская крепость. – Владивосток: Дальнаука, 2006. – С.156.
8. Баклыская Л. Е. Восток и запад в дальневосточной архитектуре : монография / Л. Е. Баклыская : Тихоок. гос. ун-т. - Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2015. – 165 с.
9. Барановский Г. В. Судьбы русского строительного законодательства (К вопросу о пересмотре Устава строительного) // Зодчий. 1916. №6. С. 57–63.
10. Богданова О. В. Теоретический и практический аспекты архитектурной школы Института гражданских инженеров // Известия высших учебных заведений. Строительство. – Новосибирск, 2006. № 2. – С. 84–89.
11. Богданова О. В. История создания училища гражданских инженеров // Вестник Томского государственного университета. – Томск, 2009. № 326. – С. 72–75.

12. Богданова О. В. К истории развития Строительного училища // Вестник Томского государственного университета. – Томск, 2010. № 337. – С. 82–86.
13. Бодиско А. М. Из жизни Хабаровска / А.М. Бодиско ; [редкол.: И. В. Филаткина (гл. ред.) и др. ; сост. Т.В. Кирпиченко ; науч. консультант Н.И. Дубинина]. – Репр. изд. – Хабаровск : ДВГНБ, 2008. – 291 с.
14. Будник Г. А. История инженерного образования и энергетической техники с древнейших времен до начала XX века: Курс лекций / ФГБОУВПО «Ивановский государственный энергетический университет имени В. И. Ленина». – Иваново, 2011. – 140 с.
15. Васильева Н. А. Исторические особенности формирования планировки и застройки г. Благовещенска во второй половине XIX – начале XX вв. // Н. А. Васильева. Архитектон: известия вузов. №3(15). 2006.
16. Волков С. В. Генералитет Российской Империи: энциклопедический словарь генералов и адмиралов от Петра I до Николая II. В 2 т. – М.: «Центро-полиграф», 2009
17. Востриков Л. А., Востоков З. В.. Хабаровск и хабаровчане: очерки о прошлом. – Хабаровское книжное издательство, 1991.
18. Герман И. Е. История русского межевания. М., 1914
19. Горнова М. И. Краткий обзор географических и геологических аспектов фортеций Приамурья (на примере Хабаровского края). Новые идеи нового века – 2014 : материалы Четырнадцатой Международной научной конференции = The new Ideas of New Century – 2014 : The Fourteenth International Scientific Conference Proceedings: в 3 т. / Тихоокеан. Гос. Ун-т. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. Гос. Ун-та, 2014. – 2 т. С. 70–77
20. Градостроительное наследие Харбина / Н. Е. Козыренко, А. П. Иванова, Ян Хунвэй. – Хабаровск: изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 207 с.
21. Забияко А. А., Забияко А. П., Лешко С. С., Хисамутдинов А. А. Русский Харбин: опыт жизнестроительства в условиях дальневосточного фронта / Под ред. А. П. Забияко. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2015. – 462 с.

22. Заварихин С. П. Город и Зодчий. Архитектурная школа гражданских инженеров в Петербурге. СПб. ГОУ ВПО СПбГАСУ. 2007. 336 с.
23. Залесов В. Г. Государственное руководство архитектурно-градостроительной деятельностью в России в 1832–1864 г. // Известия высших учебных заведений. Строительство. 2007. № 11. С. 84–91.
24. Залесов В. Г. Инженерно-строительное и архитектурное образование в учебных заведениях ведомства путей сообщения // Известия высших учебных заведений. Строительство. 2008. № 5. С. 85–92.
25. Залесов В. Г. Архитектурно-строительное образование в России в первой половине XVIII в. // Вестник ТГАСУ. 2009. № 2. С. 5–9.
26. Залесов В. Г. Школы архитектурно-строительного образования в России во второй половине XVIII в. // Вестник ТГАСУ. 2009. № 4. С. 9–17.
27. Залесов В. Г. Российское архитектурно-строительное образование в XIX– начале XX в. // Вестник ТГАСУ. 2010. № 2. С. 24–34.
28. Иконников А. В. Тысяча лет русской архитектуры: развитие традиций. – М.: Искусство, 1990. 385 с.
29. Инли Мао, Инхуэй Мао. Общая характеристика стиля жилых зданий КВЖД. Новые идеи нового века – 2016 : материалы Шестнадцатой Международной научной конференции = 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.
30. Исторический очерк двадцатипятилетия Строительного училища. СПб., 1867.
31. История Дальнего Востока СССР (XVII-февраль 1917 г.), Москва, 1981.
32. Казанцев В. П. Система местного управления Дальнего Востока во второй половине XIX начале XX века: этапы и особенности развития. Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. №151 / 2012, с.7–18.

33. Казанцев В. П., Салогуб Я. Л. Организационно-правовые основы главного управления Приамурского генерал-губернаторства по административно-территориальной реформе 1884 г. Вестник Омского университета. Серия «Право», № 2 (39) / 2014, с. 45–53.

34. Кай Джун, Лю Дапинг. Анализ пространственного образа зданий восточных вокзалов Китая. Новые идеи нового века – 2015 : материалы Пятнадцатой Международной научной конференции = 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

35. Каневская Г. И. Забытый исследователь Сибири и Дальнего Востока // Известия Восточного института. 2011. №1(21). С. 33–42.

36. Кириченко Е. И. Архитектурные теории XIX века в России. – М.: Искусство, 1986. – 344 с.

37. Кириченко Е. И. Русская архитектура 1830–1910-х гг. – М.: Искусство, 1982. – 400 с.

38. Козинцева М. Ю. Национальная тема в образе Владивостока как результат социальной коммуникации (на примере архитектуры конца XIX начала XX вв.). Территория новых возможностей. Вестник Владивостокского государственного университета экономики и сервиса. Выпуск № 3 (26) / 2014 – С. 163-174.

39. Кондаков С. Н. Юбилейный справочник Императорской Академии художеств. Ч.2. Биографическая. (1764–1914). - СПб., 1915, 313 с.

40. Крадин Н. П. Зодчие Хабаровска (1858-2013). – Хабаровск: КГУП "Хабаровская краевая типография", 2012. – 448 с.

41. Крадин Н. П. Охраняются государством. Памятники архитектуры и скульптуры общероссийского значения в Хабаровске: - Хабаровск: Частная коллекция, 1999. – 192 с.

42. Крадин Н. П. Памятники архитектуры Хабаровска. Аннотированный и иллюстрированный каталог. Хабаровск: «Этнос-ДВ», 1996. – 252 с.

43. Крадин Н. П. Преобразование дальневосточных городов в XVIII-XIX вв. // Фундаментальные и приоритетные прикладные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2008 году : науч. тр. / РААСН. – М., 2010. – Т. 1. – С. 263–269.
44. Крадин Н. П. Русские архитекторы в китайской эмиграции // История и культура Востока Азии : материалы междунар. науч. конф. / ИАЭ СО РАН. - Новосибирск, 2002. – С. 134–136.
45. Крадин Н. П. Русские инженеры и архитекторы в Китае. Хабаровск : АО «Хабаровская краевая типография», 2018. – 380 с.
46. Крадин Н. П. Старый Хабаровск: Портрет города в дереве и камне (1858–2018). – Дальневосточный издательский центр «Приамурские ведомости», 2018. – 448 с.
47. Крадин Н. П. Творческая деятельность архитектора А. К. Левтеева в эпоху модерна // Четвертые Гродековские чтения : материалы регион. науч.-практ. конф. "Приамурье в историко-культурном и естественнонаучном контексте России", Хабаровск, 22–23 апреля 2004 г – Хабаровск : Изд-во ХККМ им. Н. И. Гродекова, 2004. – Ч. 2. – С. 42–47.
48. Крадин Н. П. Харбин – русская Атлантида: Очерки. Научно-исследовательский институт теории и истории архитектуры и градостроительства Российской академии архитектуры и строительных наук (НИИТАГ РААСН). Тихоокеанский гос. ун-т (ТОГУ). – Хабаровск: КГУП Хабаровская краевая типография, 2010.
49. Крадин Н. П. Художники Дальнего Востока (XIX – середина XX вв.): Биографический иллюстрированный словарь. – Хабаровск: Изд-во «РИОТИП» краевой типографии, 2009. – 176 с.
50. Крадин Н. П., Иванова А. П. Владивосток: стиль "порто-франко" // Проект Байкал. – Иркутск, 2009. – № 20. – С. 172–178.
51. Лешко С. С. Архитектурное наследие Русского зарубежья: вторая половина XIX – первая половина XX в./ Сост., ответ. ред. С. С. Лешко. СПб.: Дмитрий Буланин, 2008. 488 с.

52. Лешошко С. С. О русской архитектуре Харбина и проблемах архитектурных исследований Русского Зарубежья на Дальнем Востоке // Факты и версии: историко-культурологический альманах. Русское зарубежье: политика, экономика, культура. СПб. – 2002.
53. Лешошко С. С. Санкт-Петербургская архитектурная школа на Дальнем Востоке России // Три искусства. – 2002. – № 2. – С. 16–19.
54. Лисовский В. Г. Академия художеств. Л., 1982. 224 с.
55. Лисовский В. Г. Архитектурная школа Академии художеств. Л., 1981.
56. Лисовский В. Г. Санкт-Петербург: очерки архитектурной истории-города: в 2 т. Т. 1, Классический город; Т. 2, От классики к современности / В. Г. Лисовский. – СПб.: Коло, 2009. 584 с.
57. Матвеев Н. П. Краткий исторический очерк, г. Владивосток. – Владивосток: Изд-во «Уссури», 1990.
58. Моор В. К., Обертас В. А., Ерышева Е. А. Памятники истории и культуры города Владивостока. – Владивосток: издатель СВЕТЛАНА Кунгурова, 2012. – 250 с.
59. О проектировании плана города Дальнего (Доклад, читанный К. Г. Сколимовским в Императорском СПб. Обществе архитекторов 3 февраля 1904 г.). Зодчий 1904, № 12 (21 марта), с. 141–144; № 13 (28 марта), с. 153–155; № 14 (4 апреля), с. 161–166.
60. Объекты культурного наследия (памятники истории и культуры) Хабаровского края, 2006. – 208 с.
61. Общий свод по империи результатов разработки данных первой всеобщей переписи населения, произведенной 28 января 1897 г.» – СПб., 1905. Т. 1, 2.
62. Пилявский В. И., Славина Т. А. и др. История русской архитектуры, Стройиздат СПб.1994, 600 с.
63. Позняк Т. З. Жилье и быт горожан на дальневосточной окраине (вторая половина XIX – начало XX в.) // Известия Алтайского государственного университета. Сер. История. Политология. – Барнаул – 2008. – №4/1. – С.103-111.

64. Полное собрание законов Российской Империи (ПСЗРИ). 1842. № 16345. § 3.
65. Раппопорт П. А. Древнерусская архитектура. СПб. : Стройиздат, 1993. 286 с.
66. Сазонов, А. И. Николаевская Инженерная академия и училище в период военных реформ второй половины XIX в. / А. И. Сазонов // Ярославский педагогический вестник. – Ярославль : Ярославский гос. пед. ун-т им. К. Д. Ушинского. – 2006. – №2 (47). – С. 37–40.
67. Семенцов С. В. Градостроительное развитие Санкт-Петербурга и государственная градостроительная политика России в XVIII – начале XX века // Архитектура и история русской культуры. Вып. 7: Санкт-Петербург и архитектура России / Отв. Ред. И. А. Бондаренко. М., 2007. С. 268-295.
68. Серов В. М. Становление Восточного института (1899–1909 гг.). Известия Восточного института. Выпуск №1/1994.
69. Старый Владивосток. – Владивосток: Изд-во: «Утро России», 1992. – 211 с.
70. Струков П. К вопросу о праве именоваться архитектором // Зодчий. 1916. № 13. С. 133.
71. Султанов Н. В. Одна из задач Строительного училища (Речь гражданского инженера Н. В. Султанова, произнесенная 17 декабря 1882 года в день освещения нового здания училища и в день его 40-й годовщины) // Зодчий. 1882. Вып. V. С. 71–72.
72. Устав строительный. Издание 1900 г. // Свод законов Российской империи / Сост. А. Нюренберг. М.: Товарищество Скоропечатни А.А. Левенсон, 1910. Т. XII.
73. Франкѳен, Ив; Хисамутдинов, А. А. Владимир Плансон: от Владивостока до Сан-Франциско. – Владивосток: Издательство «Рубеж», 2014. – 160 с.
74. Холкина Т. А., Чаюн Л. А. Архитектурное наследие Благовещенска. / Серия «Благовещенск. Из века в век» – Благовещенск: ОАО «Амурская ярмарка», 2006. – 112 с.

75. Юбилейная книга Санкт-Петербургского архитектурно-строительного университета. 1832–2002. СПб., 2002.

76. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров. 1842–1893. – СПб., 1893.

77. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров (Строительного училища). 1842–1892. Составил гражданский инженер Г. В. Барановский. СПб.: Типолитография К. Л. Пентковского, 1893.

78. Юзефов В. И. Годы и друзья старого Николаевска. Хабаровская краевая типография, 2005. – 266 с.

### **Авторефераты и диссертации**

79. Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории: Первая половина XX в. Дисс...на соискание ученой степени д. ист. наук Москва, 2005. – 556 с.

80. Васильева Н. А. Архитектурно-планировочное развитие населенных пунктов Амурской области во второй половине XVII – начале XX в. Дисс. на соискание ученой степени к. арх. Новосибирск: 2006. 276 с.

81. Вивдыч М. А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX - начале XX века. Автореф. дисс...к. ист. наук Новосибирск, 2011 – 24 с.

82. Иванова А. П. Архитектура торговых комплексов Дальнего Востока второй половины XIX – начала XX вв. : на примере фирм "Кунст и Альберс", "И.Я. Чурин и Ко". Дисс. на соискание ученой степени к. арх. Новосибирск: 2006. 247 с.

83. Ильина Е. В. Роль петербургской архитектурной школы в культуре Москвы и Петербурга второй половины XIX века. . Автореф. дисс...к. культурологии. Комсомольск-на-Амуре, 2017. – 26 с.

84. Крадин Н. П. Русская архитектура Дальнего Востока XVII-начала XX вв. Дисс. в виде научного доклада на соискание ученой степени д. арх. Москва, 2003. – 79 с.

85. Лисицын А. А. Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России. Дисс...на соискание ученой степени к. ист. наук Хабаровск, 2011 – 269 с.

86. Нежина М. В. Система самоуправления в Приамурском крае: исторический опыт формирования (вторая половина 50-х гг. XIX – начало XX вв.). Автореф. дисс...к. ист. наук. Новосибирск, 2011 – 28 с

87. Письменский А. Г. Отечественное военно-инженерное образование. Зарождение, становление и развитие до Первой мировой войны. Автореф. дисс...к. арх. Москва, 2006. – 26 с.

88. Охотникова Ю. В. Православное храмовое зодчество юга Дальнего Востока России (середина XIX – нач. XX вв.). Дисс. на соискание ученой степени к. арх. М.: 2011. 259 с.

#### **Электронные ресурсы**

89. Амурская инженерная дистанция. Родословная книга. Памяти наших предков посвящается... [Электронный ресурс]. – URL: [http://rodoslovnaya.org/ru/wiki/index/pages/namespace\\_id/4?filt=1&filt\\_inc=&сpage=186962&nsp=25&title=Амурская+инженерная+дистанция](http://rodoslovnaya.org/ru/wiki/index/pages/namespace_id/4?filt=1&filt_inc=&сpage=186962&nsp=25&title=Амурская+инженерная+дистанция) (дата обращения: 09.12.2015).

90. Архитектор Блюм Р. И., здания. Citywalls. Архитектурный сайт Санкт-Петербурга. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.citywalls.ru/search-architect1504.html> (дата обращения: 07.06.2016)

91. Владивостокская епархия. Приморская митрополия РПЦ. [Электронный ресурс]. URL: <http://vladivostok.eparhia.ru/eparhia/proekt/?id=6213> (дата обращения: 07.03.2016)

92. Ильин А. Петербургский и пинский архитектор Николай Котович. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://brama.brestregion.com/nomer24/artic16.shtml#end> (дата обращения: 04.04.2014)

93. Инженерные управления. Энциклопедический словарь. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.vehi.net/brokgauz/all/044/44461.shtml> (дата обращения: 10.12.2015)

94. История Мархи. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://www.marhi.ru/history/index.php> (дата обращения: 10.09.2016)
95. История строительства Восточно-китайской железной дороги. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://rzd-expo.ru/history/Istoriya%20stroitelstva%20KVJD/> (дата обращения: 30.11.2014)
96. Мооро Владимир Григорьевич. Дальневосточная государственная научная библиотека. [Электронный ресурс]. – URL: <https://fessl.ru/service-dept/regional-liter/honorary-citizens/biograf/moovla> (дата обращения: 09.01.2016).
97. Московское училище живописи, ваяния и зодчества. NATIONSHISTORY. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://www.nationshistory.ru/nhistorys-404-1.html> (дата обращения: 29.11.2014)
98. Мышкин Л. Амурская правда. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.ampravda.ru/2006/02/04/06290.html> (дата обращения: 12.12.2015)
99. Николаевская военно-техническая академия. Русская армия в Великой войне: Военно-учебные заведения проекта. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.grwar.ru/schools/schools.html?id=3&graduated=on> (дата обращения: 17.07.2016).
100. Памятники архитектуры Благовещенска. [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.amurvisit.ru/place/blagoveshchensk/723.html> (дата обращения: 06.06.2016)
101. Перечень объектов культурного наследия Хабаровского края. Научно-производственный центр по охране и использованию памятников истории и культуры Хабаровского края. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://perechen.nasledie27.ru/> (дата обращения: 10.09.2016)
102. Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I. Университет до 1917 г. [Электронный ресурс]. – web-сайт. Режим доступа: <http://www.pgups.ru/university/the-university-today/history/> (дата обращения: 02.12.2014)

103. Развитие инженерной деятельности в России. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://www.российский-союз-инженеров.рф/сообщество/развитие-инженерной-деятельности-в-россии/> (дата обращения: 20.09.2016)

104. РЖД. История развития железнодорожного пути. Транссиб. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: [http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5166](http://history.rzd.ru/history/public/ru?STRUCTURE_ID=5166) (дата обращения: 01.12.2014)

105. Ржевская Е. "РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ХУДОЖЕСТВ: ИСТОКИ РУССКОГО ИСКУССТВА". [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: [http://rah.ru/the\\_academy\\_today/250\\_letie\\_akademii/detail.php?ID=21600](http://rah.ru/the_academy_today/250_letie_akademii/detail.php?ID=21600) (дата обращения: 09.08.2016)

106. Сайт о Владивостокской крепости. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://www.fortress.bosfor.ru/> (дата обращения: 07.09.2016)

107. Санкт-Петербургский государственный лесотехнический университет имени С.М. Кирова. О Вузе. Основные сведения. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://spbftu.ru/academy/academ/hist/> (дата обращения: 14.08.2016)

108. СПбГАСУ. История университета. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://www.spbgasu.ru/Universitet/Istoriya/> (дата обращения: 09.08.2016)

109. Триумфальная арка в Благовещенске. Достопримечательности России. [Электронный ресурс]. – URL: [http://russights.ru/post\\_1393782648.html](http://russights.ru/post_1393782648.html) (дата обращения: 15.06.2016)

110. Указом Николая I в Санкт-Петербурге основан Технологический институт. Президентская библиотека. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://www.prilib.ru/History/pages/item.aspx?itemid=751> (дата обращения: 12.06.2016)

111. Школы военных инженеров 1701 – 1960 гг. [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://viupetra2.3dn.ru/index/0-15> (дата обращения: 15.06.2016)

112. CITYWALLS. Архитектурный сайт Санкт-Петербурга. Доходный дом (по Караванной ул.). [Электронный ресурс]. – web-сайт. – Режим доступа: <http://www.citywalls.ru/house9487.html> (дата обращения: 11.06.2016)

#### **Архивные источники**

113. ГААО, ф. 8, оп. 1, д. 15
114. ГАХК, ф.830, оп.3, дд. 8656, 19458, 49523
115. РГИА, ф.229, оп.10, д.2637
116. РГИА, ф.323, оп.9, дд.822, 5324;
117. РГИА, ф.1284, оп.47, дд.57, 164;
118. РГИА, ф.1293, оп.76, д.261; оп.113, д.108; оп. 114, д.50; оп.116, д.99; оп.124, д.66; оп.132, д.60; оп.134, д.104;
119. РГИА ДВ, ф.1, оп.1, дд. 1737, 2177, 2220, 2471, 2632, 2666, 3229, 3669, 3822, 4058, 4290, 5173, 5444, 5992, 6059; оп.14, дд. 100, 234, 326, 493, 953;
120. РГИА ДВ, ф.28, оп.1, д.178;
121. РГИА ДВ, ф.226, оп.1, д.625
122. РГИА ДВ, ф.323, оп.9, д.822
123. РГИА ДВ, ф.702, оп.1. дд. 625, 1739, 1970, 2128, 2217, 2153, 2305, 5154;
124. РГИА ДВ, ф.702, оп.2, д.56;
125. РГИА ДВ, ф.702, оп.3, д.74;
126. РГИА ДВ, ф. 704, оп. 3, д. 407, 432 л. 2, 9, 10, 465 л. 94, 481 л. 98, 485 л.43, 491, 518
127. РГИА ДВ, ф.704, оп.8, д.142, 344, 478, 479,590.
128. РГИА ДВ, ф.789, оп.10, 1880, д.154
129. РГИА ДВ, ф.789, оп.12, 1896, д. И-32; ф.323, оп.9, д.1422
130. РГИА ДВ, ф.1293, оп.124, д.66; оп.126, 1893, д.56
131. РГВИА, ф.400, оп.9, дд. 28690, 30590
132. РГВИА, ф.802, оп.11, д.1324
133. РГВИА, ф.16082, оп.1, д.609

**Публикации в периодических научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ:**

134. **Базилевич М. Е., Крадин Н. П.** Творческая деятельность архитектора Владимира Карловича Гольденштедта (Ливина) во Владивостоке / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин // Ученые записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Серия «Науки о природе и технике». – 2015. – № I-1 (21). – С. 106–110. – 1 п.л.

135. **Базилевич М. Е.** Гражданские инженеры–архитекторы Владивостока на рубеже XIX и XX веков / М. Е. Базилевич // Архитектон: известия вузов (электронный журнал). – 2015. – № 50 июнь. – URL: [http://archvuz.ru/2015\\_2/12](http://archvuz.ru/2015_2/12) – 0,79 усл. п.л.

136. **Базилевич М. Е.** К вопросу о работе гражданских инженеров на Дальнем Востоке (вторая половина XIX – начало XX в.) / М. Е. Базилевич // Вестник гражданских инженеров. – 2015. – № 3 (50) июнь. С. 5–11. – 0,88 п.л.

137. **Крадин Н. П., Базилевич М. Е.** Военные инженеры-архитекторы Владивостока (вторая половина XIX – начало XX в.) / Н. П. Крадин, М. Е. Базилевич // Академический вестник УРАЛНИИПРОЕКТ РААСН. – 2016. – №1. С. 59–64. – 0,75 п.л.

138. **Базилевич М. Е.** Гражданские инженеры-архитекторы г. Благовещенска (конец XIX – начало XX вв.) / М. Е. Базилевич // Вестник гражданских инженеров. – 2016. – № 4 (57) август. С. 5–13. – 1,13 п.л.

139. **Базилевич М. Е., Крадин Н. П.** Владивостокский архитектор И. В. Мешков (конец XIX – начало XX века) / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин // Academia. Архитектура и строительство. – 2016. – № 3. С. 39–45. – 0,88 п.л.

140. **Базилевич М. Е.** Благовещенский архитектор Э. И. Шефер / М. Е. Базилевич // Academia. Архитектура и строительство. – 2017. – № 2. С. 12–19. – 1 п.л.

141. **Базилевич М. Е.** Влияние профессиональной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на развитие архитектуры Дальнего Востока дореволюционного периода / М. Е. Базилевич // Вестник гражданских инженеров. – 2018. – № 3 (68) июнь. С. 5–14. – 1,25 п.л.

**Публикации в других изданиях:**

142. **Базилевич М. Е., Крадин Н. П.** Архитектурные и инженерные школы подготовки архитектурных кадров в России во второй половине XIX – нач. XX вв. / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин // Новые идеи нового века – 2014 : материалы Четырнадцатой международной научной конференции = The new Ideas Of New Century-2014 : The Fourteenth International Scientific Conference Proceeding: в 3 т. / Тихоокеанский государственный университет. - Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2014. – Т. 1. С. 6–10. – 0,31 п.л.

143. **Базилевич М. Е.** Строительное отделение и областная чертежная при Приморском генерал-губернаторстве (1884–1917 гг.) / М. Е. Базилевич // Баландинские чтения: сборник статей научных чтений памяти С.Н. Баландина, 15–18 апреля 2014 г. – Новосибирск: Новосиб. гос. архит.-худ. акад., 2014. – Т. IX. – Ч. 1. С. 86–89. – 0,25 п.л.

144. **Базилевич М. Е., Крадин Н. П.** Владивостокский архитектор Владимир Антонович Плансон (1871 – 1950 гг.) / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин // Баландинские чтения: сборник статей научных чтений памяти С.Н. Баландина, 15–18 апреля 2014 г. – Новосибирск: Новосиб. гос. архит.-худ. акад., 2014. – Т. IX. – Ч. 1. С. 90–95. – 0,34 п.л.

145. **Базилевич М. Е.** Военные инженеры Хабаровска и Владивостока (вторая половина XIX – первая половина XX вв.) / М. Е. Базилевич // Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного и дорожно-транспортного комплекса : материалы Международной научно-практической конференции. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2014. – Вып. 14. – 586 с. – (Научные чтения памяти профессора М. П. Даниловского). С. 39–43. – 0,25 п.л.

146. **Базилевич М. Е., Крадин Н. П.** Владивостокский архитектор Александр-Казимир Андреевич Гвоздиовский / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин // Архитектурная среда и качество жизни населения городов : материалы Междунар. науч. конф. (21–22 октября 2014 г.) / Урал. гос. архитектур.-художеств. акад. ; ред. совет: С.П. Постников, М.В. Пучков [и др.] – Екатеринбург : Архитектон, 2014. – 166 с. С. 41–44. – 0,25 п.л.

147. **Базилевич М. Е.** Художники архитектуры на Дальнем Востоке (первая половина XIX – начало XX вв.) / М. Е. Базилевич // Новые идеи нового века – 2015 : материалы Пятнадцатой Международной научной конференции = 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. 6–10. – 0,31 п.л.

148. **Базилевич М. Е.** К вопросу о работе межевых инженеров на Дальнем Востоке (первая половина XIX – начало XX вв.) / М. Е. Базилевич // Новые идеи нового века – 2015 : материалы Пятнадцатой Международной научной конференции = 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. 11–15. – 0,31 п.л.

149. **Базилевич М. Е., Крадин Н. П.** Инженеры путей сообщения на Дальнем Востоке (конец XIX – первая половина XX вв.) / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин // Новые идеи нового века – 2015 : материалы Пятнадцатой Международной научной конференции = 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. 16–21. – 0,38 п.л.

150. **Базилевич М. Е.** Сергей Александрович Венсан – архитектор здания Коммерческого училища во Владивостоке / М. Е. Базилевич // Пятые архивные научные чтения имени В. И. Чернышевой : материалы Всероссийской научно-практической конференции «Культурно-историческое наследие Дальнего Востока: сохранение, использование, популяризация». – Хабаровск: ОАО «Хабаровская краевая типография», 2015. – 516 с. С. 74–76. – 0,19 п.л.

151. **Базилевич М. Е.** Московский и владивостокский архитектор Постников Федор Федорович (1869—1909 гг.). / М. Е. Базилевич // Баландинские чтения: сборник статей научных чтений памяти С. Н. Баландина, 15–17 апреля 2015 г. – Новосибирск: Новосиб. гос. архит.-худ. акад., 2015. – Т. X. – Ч. 1. – 328 с. С. 199–204. – 0,38 п.л.

152. **Базилевич М. Е.** Khabarovsk and Vladivostok. History and prospects for development of urban areas / М. Е. Базилевич // С.Т.А.И.: СРЕДА, ТЕРРИТОРИЯ, АРХИТЕКТУРА, ПРИКЛАДНОЕ ИСКУССТВО: РАЗВИТИЕ И СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ - МАТЕРИАЛЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ. А.Т.А.А: AMBIENTE, TERRITORIO, ARCHITETTURA, ARTI APPLICATE: SVILUPPO E PROBLEMATICHE MODERNE - MATERIALI DELLA CONFERENZA INTERNAZIONALE SCIENTIFICA. EUROCROMLIBRI. ZANOTTO EDITORE, 2015. – 154 с. С. 17–23 – 0,5 п.л.

153. **Базилевич М. Е., Крадин Н. П.** Архитекторы Амурской области (вторая половина XIX – начало XX в.) / М. Е. Базилевич, Н. П. Крадин // Новые идеи нового века – 2016 : материалы Шестнадцатой Международной научной конференции = The new Ideas of New Century – 2016 : The Sixteenth International Scentifì Conference Proceedings : в 3 т. / Тихоокеан. гос. ун-т. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2016. – Т. 1. С. 13–16. – 0,5 п.л.

154. **Базилевич М. Е.** К вопросу о работе Амурской инженерной дистанции (вторая половина XIX – начало XX в.) / М. Е. Базилевич // Новые идеи нового века – 2016 : материалы Шестнадцатой Международной научной конференции = The new Ideas of New Century – 2016 : The Sixteenth International Scentifì Conference Proceedings : в 3 т. / Тихоокеан. гос. ун-т. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2016. – Т. 1. С. 17–22. – 0,75 п.л.

155. **Базилевич М. Е.** Творческая деятельность архитектора В. Г. Мооро на Дальнем Востоке (конец XIX – начало XX в.) / М. Е. Базилевич // Архитектон: известия вузов (электронный журнал). – 2016. – № 53 март. – URL: [http://archvuz.ru/2016\\_1/6](http://archvuz.ru/2016_1/6). – 0,57 усл. п.л.

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«Тихоокеанский государственный университет»

*На правах рукописи*

**Базилевич Михаил Евгеньевич**

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ВКЛАД ВЫПУСКНИКОВ  
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИХ АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ  
В РАЗВИТИЕ АРХИТЕКТУРЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА  
(вторая половина XIX – начало XX вв.)**

Специальность 05.23.20 – Теория и история архитектуры, реставрация  
и реконструкция историко-архитектурного наследия

Диссертация на соискание ученой степени  
кандидата архитектуры

Том 2

Научный руководитель  
доктор архитектуры, профессор,  
заслуженный архитектор РФ  
**КРАДИН Н. П.**

Хабаровск – 2018

## СОДЕРЖАНИЕ

<b>ПРИЛОЖЕНИЕ А. Данные о деятельности, проектах и постройках выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX – нач. XX вв. ....</b>	<b>3</b>
Таблица А.1. Выпускники Императорской академии художеств (художники архитектуры), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX – нач. XX вв..	4
Таблица А.2. Выпускники Института гражданских инженеров (гражданские инженеры), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX – нач. XX вв..	6
Таблица А.3. Выпускники Николаевской инженерной академии (военные инженеры), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX – нач. XX вв. ....	14
Таблица А.4. Выпускники Института инженеров путей сообщения (инженеры путей сообщения), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX – нач. XX вв.....	26
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ Б. Чертежи «Николаевской-на-Амуре крепости», выполненные по проектам военных инженеров – выпускников Николаевской инженерной академии .....</b>	<b>32</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ В. Альбом архитектурных произведений, построенных по проектам выпускников архитектурных и инженерных учебных заведений Санкт-Петербурга в городах Дальнего Востока (вторая половина XIX – начало XX вв.) .....</b>	<b>37</b>
<b>В.1. Вклад в развитие архитектурного облика крупных городов Дальнего Востока России .....</b>	<b>38</b>
В.1.1. Благовещенск .....	38
В.1.2. Владивосток .....	50
В.1.3. Хабаровск .....	82
<b>В.2. Вклад в развитие архитектурного облика русских городов на территории Маньчжурии .....</b>	<b>105</b>
В.2.1. Порт-Артур (Люйшунькоу) .....	105
В.2.2. Дальний (Далянь) .....	107
В.2.3. Харбин .....	110
<b>В.3. Вклад в строительство железных дорог и пристанционной инфраструктуры .....</b>	<b>114</b>

**ПРИЛОЖЕНИЕ А**

**ДАННЫЕ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ, ПРОЕКТАХ И ПОСТРОЙКАХ  
ВЫПУСКНИКОВ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИХ АРХИТЕКТУРНЫХ  
И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ  
В ПЕРИОД ВТОР. ПОЛ. XIX – НАЧ. XX ВВ.**

**Таблица А.1. Выпускники Императорской академии художеств (художники архитектуры), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX–нач. XX вв.**

№	Художник архитектуры	Годы жизни	Время учебы, окончания, гт.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
1.	Бернардацци Александр Александрович	2.05.1871 – 14.06.1925	1897–1903	На службе в департаменте народного просвещения (1911–1913). С 1921 г. в эмиграции в Харбине. Один из основателей художественной студии «Логос», преподаватель в Харбинском политехническом институте (1923–1925).	В Санкт-Петербурге по его проектам построены: доходный дом Г. М. Пека (1906), доходный дом Кольцова (1909), здания 6-й гимназии (1914–1916). В Екатеринбург: здание Уральского Горного института (1917–1918). В Харбине: два дома Х. П. Гордона, дом-особняк З. М. Клиорина, дом Н. М. Ходжиева, дом с магазином И. Рабиновича, особняк В. Ф. Ковальского (1921–1922).
2.	Гвоздиовский Александр-Казимир Андреевич	18.01.1861–?	1880–1886	Архитектор в Строительном отделе при Приморском областном правлении (1886–1890). Классный художник 3-й ст. (1888), классный худ-к 2-й ст. (1890). Приморский областной архитектор (1890–1904). Член комиссии по освидетельствованию строит. работ по устройству памятника для памятника графу Муравьеву-Амурскому Н. Н. в Хабаровске. Эксперт выставки достижений в Хабаровске (1899). В 1904 г. уволен от службы по болезни.	Во Владивостоке: по его проектам построены здания почтово-телеграфной конторы (1897–1899) и Восточного института (1896–1899), выполнил перепланировку складского здания «Торговый дом И. Лангелитце и Ко» под городское училище (1886), разрабатывал проект здания прогимназии (1892), участвовал в конкурсе на проект католического костела Пресвятой Богородицы (1902), построенного позже по проекту гражданского инженера В. А. Плансона.
3.	фон Гоген Александр Иванович	12.08.1856 – 7.03.1914	1875–1879	Архитектор двора великого князя Владимира Александровича, классный художник 2 ст. (с 1883 г.), классный худ-к 1-й ст. (с 1886 г.), академик (с 1890 г.).	Архитектор большого числа зданий в Санкт-Петербурге. Для Порт-Артура разработал проекты: кафедрального собора (1899), здания офицерского собрания (1902), дома наместника Дальнего Востока (1902). В Хабаровске предположительно при его участии построен доходный лом Зацдау (1906).
4.	Денисов Константин Хрисанфович	17.05.1873–?	1896–1902	Инициатор организации в Харбине художественной школы и музея.	Жил в Харбине, где занимался архитектурным проектированием (1902–1912). По его проектам построены: Иверская церковь (1907) и здание железнодорожного собрания (1911).
5.	Дунаевский Казимир Станиславович	10.07.1871–?	Окончил АХ в 1909	Классный художник (с 1909 г.), младший архитектор строительного отделения при Приамурском областном правлении.	Не выявлены
6.	Еремеев Николай Николаевич	9.05.1862 – после 1929	1881–1887	Классный художник 1-й ст. с правом на чин X класса, с предоставлением права производства построек. Архитектор-инженер о-ва Сахалин (1908–1912). Профессор Государственных свободных художественно-учебных мастерских по архитектуре (1918–1927).	Не выявлены
7.	Косяков Георгий Антонович	1872–1925	Окончил АХ в 1900	График, театральный художник, академик архитектуры. Действительный член Международного художественного общества (с 1909 г.).	Принимал участие в конкурсе, проводимом СПб обществом архитекторов, на разработку проекта ремесленного училища для Хабаровска (1912).
8.	Покровский Владимир Александрович	18.03.1871 – 1931	1892–1898	Занимался преподавательской деятельностью в Академии художеств (1912–1917).	Участник конкурса на проект Городского дома в Хабаровске (1-я премия, 1907 г.). Автор проекта павильона Нерчинского горного округа на Приамурской выставке (1913).
9.	Сапожников Александр Владимирович	1840 – после 1897	Окончил АХ в 1865	Архитектор Приморской области в Николаевске-на-Амуре (1865-75). Заведовал мастерскими ремесленной школы в Благовещенске. В 1880-е гг. жил в Омске.	Не выявлены

## Продолжение таблицы А.1

№	Художник архитектуры	Годы жизни	Время учебы, окончания, гт.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
10.	Сколимовский Казимир Гелиодорович	12.10.1862–?	Окончил АХ в 1890 (посещал занятия как вольнослушатель)	Классный художник 3-й ст. с правом на чин XIV класса (с 1890 г.), классный художник 2-й ст. с правом на чин XII класса (с 1894 г.).	Автор проекта планировки и застройки города Дальнего (Дальня) в 1890-е гг.
11.	Степанов Иван Степанович	1859–?	1882–1886	Классный художник архитектуры 2-й ст. Мл. арх. в управл. Приамурского генерал губернатора (1890–1893). Архитектор на о. Сахалин (1893). После работал в Хабаровске, где давал частные уроки по арх., строит. искусству, черчению, рисованию и скульптуре. В 1922 г. переехал во Владивосток.	В 1890 г. входил в состав комиссии по устройству триумфальных арок, иллюминации и праздничного оформления центра Хабаровска для торжественной встречи цесаревича Николая Александровича.
12.	Федоровский Петр Федорович	2.02.1864 – 24.10.1944	1885–1893	Классный художник архитектуры 3-й ст. (1893), Мл. арх. строительного отделения при Томском губернском совете (1894), городской арх. Томска (1905-02). Городской арх. Тамбова (1905–1911). Проживал во Владивостоке, где являлся одним из основателей политтехнического института (1918–1922). После 1922 г. жил и работал в Чаньчуне, Дайрене и Тяньцзине, а с 1926 в Харбине. Заведовал кафедрой архитектуры в Харбинском политехническом и институте Св. Владимира (1926–1938).	Не выявлены
13.	Хренов Александр Сергеевич	13.03.1860 – 1926	1880–1887	В 1918–1919 гг. находился на Дальнем Востоке, где состоялись выставки его акварельных работ (Владивосток, 1919). Из Владивостока эмигрировал в Харбин, а затем в Шанхай.	В Санкт-Петербурге по его проектам построено более 40 зданий различного назначения. Автор проектов нескольких зданий в Шанхае.
14.	Чарушин Иван Аполлонович	24.02/9.03.1862 – 29.07.1945	1884–1890	Архитектор-художник 1-й ст. (1890). Инженер-архитектор о. Сахалин, проживал в Александровске-Сахалинском (1890–1892). С 1893 г. губернский архитектор Вятской губернии.	Участвовал в проектировании Верхних торговых рядов в Москве (1889, ныне – ГУМ). Во Владивостоке занимался оформлением художественной выставки в честь приезда в город Цесаревича Николая (1891 г.). На Сахалине разработал проекты и построил: кирпичный завод (1892), деревянную церковь Покрова Пресвятой Богородицы в посту Александровском (1891–1893), кирпичную часовню в память избавления наследника Цесаревича, государя Николая II от покушения в Отсу при путешествии по Японии в 1891 г. (1893), морскую пристань-причал для судов в посту Александровском.

**Таблица А.2. Выпускники Института гражданских инженеров (гражданские инженеры), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX–нач. XX вв.**

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
1.	Анненков Леонид Митрофанович	12.04.1872 – 1905	Окончил ИГИ в 1896	Мл. архитектор в Управлении строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторстве в Хабаровске (1896–1897), с 1897 г. исполнял должность архитектора в Благовещенске. Архитектор Симбирской городской думы (1900–1905).	В Симбирске: автор проектов коммерческого училища, городской скотобойни (не были реализованы) и Воскресенской (кладбищенской) церкви (1906).
2.	Аристов Александр Николаевич	1867–?	1887–1902	Архитектор в Управлении строительной и дорожной частями в Хабаровске (1902–1912). Гласный городской думы (1908–1912). Занимался преподавательской деятельностью. Учредитель (1908) и председатель общества содействия физическому развитию детей. Областной инженер Якутской области (1915–1917).	Производитель работ по постройке зданий Хабаровского реального училища, член комитета по постройке в Хабаровске зданий почтово-телеграфного ведомства (1904). Инициатор устройства на пустыре, недалеко от реального училища, городского парка в Хабаровске (1907). Член особого комитета по устройству второй Амурско-Приморской с/хоз. и промышленной выставки (1909). Автор проекта и производитель работ 2-х классового министерского училища в с. Ильинке (1909).
3.	Багинов Иванес Седракович	13.07.1868 – 10.09.1931	Окончил ИГИ в 1890	Ст. архитектор Управления строительной и дорожной частями в Хабаровске (1898), городской архитектор Владивостока (1899–1911). С 1914 г. работал областным инженером на Камчатке. После революции жил в Харбине.	Занимался производством работ по обустройству Владивостокского порта (1900–1906). Во Владивостоке по его проекту там построены: собственный дом на участке по адресу Светланская, 16 (1900), здания гостиницы и театра «Золотой Рог» (1901-03), магазин Чистякова (1903), церковно-школа «Всех скорбящих радосте» (1904–1905), Смешанное 2-х классовое училище имени графа генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева-Амурского (1908–1909).
4.	Баклановский Н. И.	?–?	?–?	Не установлены	Работал на строительстве железных дорог на Дальнем Востоке, участвовал в создании вспомогательных сооружений для строительства Владивостокской крепости (1900-е).
5.	Бартошевич Павел Владиславович	6.11.1873–?	Окончил в ИГИ 1898	Служил при ТСК МВД (1898–1903). Техник в Варшавском губернском правлении (1903–1914).	В 1906 г. участвовал в конкурсе, проводимом СПб архитектурным обществом на разработку проекта городского дома для Хабаровска. (2-я премия, проект осуществлен с доработкой (добавлен цокольный этаж), под наблюдением хабаровского архитектора (военного инженера) Б. А. Малиновского.
6.	Белин Леонид Михайлович	?–?	?–?	Областной архитектор в Благовещенске (1910-е).	Не выявлены

## Продолжение таблицы А.2

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания СУ или ИГИ, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
7.	Бер Самуил Осипович	2.03.1854 – 1905	1876–1882	Хабаровский архитектор (1883–1890), работал в Архангельске (1890), городской архитектор в Мариуполе (1891–1900), инженер в Управлении строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторстве (1900-е).	Постройки в Хабаровске: Успенский собор (1883–1886); совместно с гражданским инженером А. В. Перницом здание реального училища (1900–1903); совместно с гражданским инженером Шагиловым И. А. здание почтово-телеграфной конторы (1901–1903); здания тюрьмы, полицейского управления и присутственных мест; собственный дом на участке с современным адресом ул. Запарина, 96 (1904–1905). По его проектам построены Храмы в селах Дмитриевке и Григорьевке, а также Ремесленное училище в г. Уссурийске (1902–1905).
8.	Блюм Рейнгольд Иванович	1873 – после 1936	1894–1899	Городской архитектор Благовещенска, начальник управления жилищной конторы. Один из учредителей строительного бюро инженеров «М. И. Лашенко и Р. И. Блюм» (1908).	Составлял смету на строительство домового церкви загородного архиерейского дома в Благовещенске (1908), занимался строительством здания третьей городской пожарной части по проекту арх. К. Андреева (1908–1909). Автор проектов и производитель работ по строительству зданий городского районного училища в память 300-летия дома Романовых (1911–1913) и городского районного училища в память Отечественной войны (1912–1914) в Благовещенске.
9.	Бочаров Георгий Иванович	1880 – 19.09.1930	1900–1904	Начальник 11-го участка (кон. 1920-х гг.)	Работал строителем на КВЖД, проживал на ст. Бухэду, ст. Чжалангунь, в Ханьдаохэзы и Харбине (1911–1930).
10.	Буковецкий Иосиф Иосифович	Ок. 1859–?	СУ 1876–1883	Областной архитектор Амурской области в Благовещенске (1890-е). Автор проекта Триумфальной арки.	Занимался составлением сметы и строительством здания благовещенской городской управы (1890). Автор проекта Триумфальной арки («Царские ворота») построенной в 1891 г. в Благовещенске.
11.	Венсан Сергей Александрович	31.12.1873 – 26.07.1937	Окончил ИГИ в 1899	Архитектор при МВД в Санкт-Петербурге (1899–1904). Архитектор Полтавского губернского земства (1904–1909). Техник Раздольинской войсковой строительной комиссии в Приморье (1909–1911). Инженер для технических занятий конторы Уссурийского отделения службы пути, архитектор технического отдела Управления службы пути КВЖД (1911–1921), инженер там же (1925–1930). Проживал в Харбине.	Во Владивостоке по его проектам построены здания Коммерческого училища (1910) и, совместно с арх. Постниковым Ф. Ф., Женской гимназии. В Харбине: Театр-ресторан-отель «Модерн» (1913), дом И. Я. Лопато, особняк Лопато, здание фабрики Лопато (1921), особняк В. Ф. Ковальского, здание Гиринского дипломатического бюро (1919), дом английской фирмы на ул. Новгородней (угол Диагональной), дом Акционерного общества, здание Китайской почты, дом Мичко-на на Бульварном пр., особняк японского консула (1921).
12.	Вельс Валентин Карлович	15.01.1872 – 19.08.1933	1892–1897	Постоянный член Железнодорожного собрания, принял участие в деятельности Коммерческого собрания.	С 1898 г. работал на строительстве КВЖД. Первостроитель Харбина. В 1901–1908 занимался частной строительной практикой. Автор проектов: вокзала в Старом Харбине (1925), здания таможи, здания типографии КВЖД (1928), здания гимназии Пу-Юй (1924–1927).
13.	Висьневский Павел Павлович	5.01.1862–?	?–?	Амурский областной архитектор (1892).	Не выявлены

## Продолжение таблицы А.2

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания СУ или ИГИ, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
14.	Владыкин Николай Владимирович	7.03.1856–?	1877–1883	Архитектор в Забайкальской обл., старший архитектор Строительного отделения при управлении Приамурского генерал-губернаторства.	Работал в комиссии по устройству триумфальных арок, иллюминации и праздничного оформления центра Хабаровска для торжественной встречи цесаревича Николая Александровича (1890). Не выявлены
15.	Внуковский Генрих Маркелович	18.01.1859 после 1908	1880–1886	Приморский областной архитектор (1887–1890). Впоследствии работал в Техническо-строительном комитете в Елисаветпольском губернском правлении.	Не выявлены
16.	Воскресенский Николай Павлович	13.09.1836 – 1913	1849–1855	В начале 1900-х мл. архитектор в Управлении строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторе. Младший ревизор Амурской контрольной палаты.	Не выявлены
17.	Гаврилов Петр Кондратьевич	15.01.1879 – 19.08.1929	1900–1908	Работал в Строительном управлении в Хабаровске. В период Гражданской войны эмигрировал в Китай.	Не выявлены
18.	Григорьев Владимир Константинович	25.06.1877–?	1897–1902	Инженер путей сообщения при Приамурском генерал-губернаторстве в Хабаровске (1907–1910), архитектор там же (1910–1915).	Принимал участие в приеме Амурской колесной дороги, в 1911 г. избирался делегатом от Приамурского края на съезд русских зодчих в Петербурге. Член комитета для устройства выставки Приамурского края в честь 300-летия дома Романовых; член жюри по рассмотрению конкурсных проектов на постройку Генерал-губернаторского дома в Хабаровске (1913).
19.	Долин Георгий Прокопьевич	12.02.1862–?	1883–1888	И. о. областного архитектора в Хабаровске (1890–1891). С 1892 Г. Забайкальский областной архитектор.	Не выявлены
20.	Жак Константин Николаевич	29.05.1877–?	1894–1903	Мл. инженер Строительного отделения Приморского областного правления. В 1909 г. исполнил обязанности Приморского областного архитектора.	Осуществлял прием в казну Иманской дороги (1904). В составе санитарно-технической комиссии проводил осмотр некоторых домов по Семеновской, Корейской улицам и Китайской части города Владивостока (1911) Занимался освидетельствованием ремонтных работ по приведению в исправность Амурской колесной дороги (1912). Производитель работ по расширению существующего здания больницы при Владивостокской тюрьме (1913).
21.	Жданов Юлий Петрович	22.11.1877 – 19.12.1940	1898–1903	Председатель строительной комиссии в городском управлении Харбина (1921–1926).	Работал на строительстве КВЖД, жил в Харбине (1903–1944). Занимался устройством памятников и часовен на территории Маньчжурии в честь русских воинов, погибших в Русско-японской войне. Участвовал в строительстве Владивостокского железнодорожного вокзала (1910) и в конкурсах проектов на постройку здания управления Владикавказской железной дороги (1910), на проект дома Приамурского генерал-губернатора в Хабаровске (1913).
22.	Заранек Константин Антонович	30.11.1880–?	1880–1885	Жил и работал на Камчатке, в г. Петропавловске.	Не выявлены

## Продолжение таблицы А.2

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания СУ или ИГИ, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
23.	Иванов Константин Гаврилович	12.04.1860 – 22.02.1934	1880–1885	Областной инженер при Приморском областном Правлении (1906–1909). Инженер в фирме «Чурин и Ко». Чиновник особых поручений V класса при Приамурском генерал-губернаторе (1909). В 1910–1917 гг. проживал в Нагасаки, а после 1917 г. в Харбине.	Не выявлены
24.	Казы-Гирей Николай Александрович	26.10.1866 – 18.12.1917	1887–1892	Нач. участка по строительству КВЖД (1899–1903), начальник Службы пути.	Занимался строительством Телинского участка КВЖД, работал архитектором в Харбине, где сохранилось несколько зданий, построенных по его проектам.
25.	Козлов Николай Павлович	1870 – 30.08.1926	?-?	Не установлены	Разработал проект церковно-учительской школы, предла- гавшейся к строительству на участке недалеко от ж. д. вокза- ла в Хабаровске (1916), не был реализован.
26.	Кондратьев Павел Петрович	27.07.1867 – 1917	?-?	Работал в Техническо-строительном комитете МВД (1892–1894) и МИНФИНе (1903–1917).	Участник строительства Китайско-Восточной железной до- роги.
27.	Кудрявцев Александр Иванович	11.08.1879-?	1899–1904	Якутский областной инженер, с 1911 г. проживал во Владивостоке.	Не выявлены
28.	Лашенко Михаил Ильич	1875-?	?-?	Мл. инженер управления строительной и дорожной ча- стью при военном губернаторе Амурской области, по совместительству городской архитектор в Благовещенске (1903–1916). Один из учредителей строительного бюро «М. И. Лашенко и Р. И. Блюм». Архитектор Приморской области (1916).	В Благовещенске принимал участие в строительстве не- скольких крупных объектов, таких как городская электро- станция (1908), дом военного губернатора Амурской области (1909–1912), городская тюрьма (1909–1913), выполнил про- ект кафедрального собора (1914).
29.	Левгев Алексей Клементьевич	6.05.1868 – ок.1928	Окончил ИГИ в 1893	Работал на строительстве Уссурийской ж. д., во Влади- востоке (1894–1897). Участвовал в строительстве Харби- на (1898–1901), занимался строительной деятельностью в Порт-Артуре (1901–1907) и Хабаровске (1908–1916). Техник в 3-й Войсковой строит. комиссии (1910). В 1913–1917 гг. являлся городским архитектором Хабаро- в-ска, а в 1921–1923 гг. – Владивостока.	В Хабаровске: курировал строительство павильонов При- амурской выставки, посвященной 300-летию Дома Романо- вых (1913), где по его проекту построены главный фасад уличной панорамы и выставочный павильон городов ДВ, занимался составлением проекта урегулирования застройки в Китайской слободке (1914), по его проекту построены доходный дом Архипова (1914) и здание бывшей гимназии Н.Е. Чернявской (1915–1917).
30.	Ливин (Гольденштедт) Владимир Федорович (Карлович)	23.04.1878-?	1899–1904	Мл. архитектор Строительного отделения во Владиво- стоке (1904–1910). Приморский областной архитектор (1910–1916).	Во Владивостоке по его проектам построены здания: золото- сплавной лаборатория Русско-Азиатского банка (нач. XX в.), отелей «Централь» (1906–1907) и «Немецкий» (1908–1910), доходный дом Л. Ш. Скидельского (1908), театр-кабаре «Ло- тос» (1908), здание школы Н. П. Черепанова (1909–1910), здание Железнодорожного собрания (1912). В 1922 г. он эмигрировал в Шанхай, где занимался проектированием и строительством (владел проектно-строительной конторой).
31.	Лукашевич Ян (Иван) Викторович	05.05.1881-?	?-?	Младший инженер Строительного отделения во Влади- востоке, и. о. Приморского областного инженера и об- ластного архитектора (1912–1916).	Проводил освидетельствование и прием работ по кап. ре- монту моста через р. Супутинку, а также освидетельствова- ние работ по постройке арестного дома и сопутствующих монастырских сооружений в станции Гродеково (1913).

## Продолжение таблицы А.2

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания СУ или ИГИ, гт.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
32.	Лушников Алексей Алексеевич	2.01.1875 – 08.1945	Окончил ИГИ в 1904	Не установлены	Строитель ж. д. вокзала в Иркутске, Амурского моста у Хабаровска (занимался возведением 12 кессонных опор и железобетонной эстакады), мостов через Зею в Белогорске и через р. Архару на Амурской ж. д. и многих др. инженерных сооружений.
33.	Мамонтов Евгений Степанович	28.07.1858 – 24.04.1912	Окончил ИГИ в 1883	Областной инженер строительного отделения при Приморском областном правлении (1910), исполнял обязанности вице-губернатора Приморской области (1911).	Выполнял подготовительные работы для строительства западной части Амурской ж. д. (1894 г. и 1908 г.).
34.	Мишин Филипп Яковлевич	13.11.1881–?	1902–1910	Мл. архитектор в Управлении дор. и стр. частями в Благовещенске (1910–1914).	В Благовещенске: осуществлял пристройку (котельная) к зданию театра Григорьева по ул. Офицерской; принимал участие в работе технических комиссий и совещаний по рассмотрению проектов и осуществленных построек; на техническом совещании Управления строительной и дорожной частями при военном губернаторе Амурской области принимал участие в рассмотрении смет на постройку гимназии, а также проекта на постройку здания танцевально-концертного зала Благовещенске (1914).
35.	Монковский Славомир Альбертович	14/26.06.1856 – после 1917	1875–1880	С 1890 возглавлял строительное отделение в Хабаровске. Член строй. комиссии по постройке здания музея РГО, строительство первой очереди которого было начато под руководством его и Л. О. Чайковского (1894).	Руководил группой архитекторов по устройству триумфальных арок, иллюминации и праздничного оформления центра Хабаровска для торжественной встречи цесаревича Николая Александровича (1890). Сформировал и возглавил комиссию по освидетельствованию Амурской грунтовой дороги (1910). По его проекту в Хабаровске построено здание женской гимназии (1894, не сохранилось).
36.	Никлевич Ф. Е.	? – ?	? – ?	Не установлены	Построил на о. Русском искровую телефонную станцию системы «Телефункен», выступал подрядчиком при строительстве Владивостокского ж. д. вокзала (1909–1911).
37.	Носович Иван-Каликт Феодосьевич	14.10.1862 – после 1929	1884–1889	Мл. арх. строит. отделения в Хабаровске (1890–1893), и. д. областного архитектора в Семипалатинске (1893–1899). Городской архитектор Барнаула (1914–1929).	В Хабаровске: входил в состав комиссий по устройству триумфальных арок, иллюминации и праздничного оформления центра Хабаровска для торжественной встречи цесаревича Николая Александровича, а также по освидетельствованию построенного здания городского училища (1890).
38.	Обломиевский Иван Иванович	5.08.1871– 14.04.1924	1890–1896	Начальник ж. д. станции «Хабаровск» (1908). Заведующий Владивостокским коммерческим агентством (1914–1921).	Работал на строительстве КВЖД. Осуществлял застройку Харбина в начале XX в.
39.	Падлевский Иосиф-Тадеуш Владимирович	1863 – ?	1891	Работал в техническом отделе Правления общества КВЖД (кон.1890-х).	В Нижнем Новгороде: занимался проектированием и строительством павильонов Всероссийской художественно-промышленной выставки (1895–1896), построил доходный дом городского общества. Автор проекта Николаевской церкви в Харбине (1896), построенной в 1899 г. под наблюдением гр. инж. А. К. Левтеева и В. К. Вельса.

## Продолжение таблицы А.2

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания СУ или ИГИ, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
40.	Перниц Александр Владимирович	12.01.1854-?	1872-1878	Управляющий строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторстве (1900-1903).	В Хабаровске: автор проекта и строитель (совместно с Л. О. Чайковским) доходного дома И. С. Эмери (1897), автор проекта реального училища (1900-1903), совместно с гражданским инженером С. И. Бером. Занимался реконструкцией зданий после пожаров, руководил ремонтом дорог и мостов, строил каменные и деревянные церкви, частные жилые дома (1900-1903).
41.	Пестриков (Пестряков) Владимир Наумович	22.06.1883-?	Окончил ИГИ в 1910	Военный архитектор во Владивостоке (1910-1917), председатель Общества торгово-промышленных служащих (1911-1912).	Участвовал в строительстве ряда зданий и военных казарм на о. Русский. Принимал участие в конкурсе на разработку проекта дома для Приамурского губернатора в Хабаровске, получил 2-ю премию (1911). Занимался частной практикой во Владивостоке (1917-1924), а затем в Харбине (с 1924 г.).
42.	Пестряков Леонид Николаевич	14.04.1886-?	1904-1915	Инженер Уссурийского строительного отделения (в 1900-е), в 1906 г. был направлен в Харбин для исполнения обязанностей второго архитектора, заведовавшего строительством города.	Не выявлены
43.	Плансон Владимир Антонович	12.07.1871 - 9.12.1950	Окончил ИГИ в 1899	Во Владивостоке: работал на стройке Уссурийской ж/д, помощник начальника технического отдела Службы пути (1899). Архитектор при Восточном институте (1902-1903). Главный городской думы (1910-1914). В 1921 г. эмигрировал в Харбин. Председатель квартирной комиссии КВЖД. В 1923 г. уехал в Америку, где занимался оформлением интерьеров православных храмов.	Во Владивостоке: заведовал строительством городской набережной (1900), участвовал в строительстве Ипподрома (1902-1907), принимал участие в строительстве Лютеранской кирхи (1907). Во Владивостоке по его проектам построены: доходный дом Г. Е. Штейнбаха (1902), доходный дом Бабинцевых (1902-1903), собственный дом на участке с современным адресом Светланская, 18 (1902-1903), здание женской гимназии (1903), штаб квартиры торгового дома «Кунст и Альберс» (1903), здание Владивостокского отделения Государственного банка (1902-1906), Общежитие для служащих Торгового дома «И. Я. Чурин и К <sup>о</sup> » и двухэтажный таможенный пакгауз (1906-1907), католический костел (1909-1921), здание таможни (1913), ж. д. вокзал (1909-1912), магазин Торгового дома «И. Я. Чурин и Ко» (1916-1917). В Уссурийске: ж. д. вокзал (1908-1910). Не выявлены
44.	Поляков Виктор Викторович	ок.1875 - 12.11.1912	?-?	Городской архитектор Хабаровска (1908-1912).	Не выявлены
45.	Просинский Игнатий ?	?-?	?-?	Не установлены	Принимал участие в начальном этапе строительства КВЖД.
46.	Рассушин Владимир Александрович	10.09.1858 - 18.07.1934	Окончил ИГИ в 1886	Городской архитектор Иркутска (1886-1894). Городской архитектор Харбина (1922-1934).	Работал на строительстве Сибирской ж. д. (1894-1900). Занимался частной практикой. В Хабаровске по его проектам построены: доходный дом городского головы Хабаровска А. А. Рассушина (1900) и здание общественного собрания (1900-1901).

## Продолжение таблицы А.2

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания СУ или ИГИ, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
47.	Розен Генрих Владимирович	1847–1892	1865–1871	Работал в строительном отделении главного управления Восточной Сибири, заведовал строительной и дорожной частями в Иркутской и Енисейской губерниях, а также в областях: Якутской, Забайкальской, Амурской, Приморской и на о-ве Сахалин (1878–1885).	Не выявлены
48.	Сапица Василий Ипполитович	?-?	Окончил ИГИ в 1902	Служил архитектором в Амурской области.	Не выявлены
49.	Севастьянов Петр Григорьевич	1838 – 26.08.1890	1852–1858	Забайкальский (1876–1879) и Приморский областной архитектор (1886).	Не выявлены
50.	Смигельский Владимир Дмитриевич	25.12.1875 – после 1944	1895–1900	Член Совета Харбинского самоуправления (1907–1909).	Служил в Обществе КВЖД, занимался проектированием Сулгарийского участка в Харбине (1903), работал архитектором на застройке Харбина (1904). После 1909 г. работал в техническом отделе Управления по постройке Восточной части Амурской ж. д. (находился в Хабаровске).
51.	Станкевич Антон Ромуальдович	18.10.1855–?	Окончил СУ в 1879	Областной инженер Амурской области (1897–1910).	В Благовещенске: член строительного комитета по постройке Почтово-телеграфной конторы (1898–1900), осуществлял надзор за строительством Епархиального женского училища (1903–1906) и Алексеевской женской гимназии (1902–1911). Для строительства последней лично составил проектную и исполнительную сметы.
52.	Тихов Владимир Васильевич	ок. 1880 – 19.01.1934	1900–1904	Городской архитектор в Екатеринославской губернии (1905–1909), помощник техника войсковой строительной комиссии во Владивостокском таможенном округе (с 1900 г.).	Не выявлены
53.	Томашевский Павел Александрович	7.01.1876 – 16.09.1929	1894–1900	Мл. инженер Управления строительной и дорожной частями при Иркутском военном генерал-губернаторстве (1902–1905). Заведовал Контролем в порту Владивостока (1912–1920).	Работал на строительстве Уссурийской ж. д. (1920) и КВЖД (1921–1922). Жил в Шанхае и работал в конторе В. Ф. Ливина (1922–1929).
54.	Тустановский Борис Марианович	11.08.1878 – после 1945	Окончил ИГИ в 1902	Мл. архитектор строительного отделения Забайкальского областного правления (1902–1907), Городской архитектор Хабаровска (1912–1913). В 1912 г. и. о. Приморского областного инженера и епархиального архитектора. Начальник инженерной дистанции Амурской области в Благовещенске (1917–1921). Заведующий столом по распределению кредитов на улучшение и на капитальный текущий ремонт всех зданий КВЖД (1927–1931).	Автор проектов: в Чите здания цирка и синагоги (1907), в с. Кабанском Народного дома с театральным залом. В Приморье занимался строительством дорог. В Николаевске-на-Амуре работал в комиссии по постройке казарм и офицерских флигелей гарнизона Николаевской крепости, строитель Народного дома в Николаевске-на-Амуре, автор проекта и строитель деревянного храма (1913–1917). Занимался строительными подрядами в Харбине (1921–1927).
55.	Федоров Владимир Александрович	6.10.1880–?	Окончил ИГИ в 1907	Архитектор Восточного института во Владивостоке (1916). Во время гражданской войны эмигрировал в Харбин.	Автор проекта 4-х этажного здания типографии КВЖД в Харбине (1928).

## Продолжение таблицы А.2

№	Гражданский инженер (инженер-архитектор)	Годы жизни	Время учебы, окончания СУ или ИГИ, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
56.	Федосеев Николай Дмитриевич	23.12.1870 – после 1916	Окончил ИГИ в 1897	Ст. архитектор управл. стр. и дор. частями Приамурского генерал-губернаторства (1902–1903). Приморский областной инженер (1912–1916). С 1916 г. инженер путей сообщения.	Занимался производством работ по постройке здания тюрьмы в г. Никольск-Уссурийске (1903). Участвовал в работе комиссии «для выяснения вопроса о постройке нового здания телеграфной конторы в городе Владивостоке», проводил осмотр актов, протоколов и других документов по постройке помещений ресторана «Модерн» (1912). Во Владивостоке занимался перепланировкой недостроенного здания музыкального театра (ул. Светланская, 50) под доходный дом (1912–1914).
57.	Фиалковский Антон Доминикович	28.07.1842 – 3.10.1898	1855–1863	Архитектор в Управлении строительной и дорожной частями Восточной Сибири (1865–1870), та же должность в Амурской области (1870–1873).	Не выявлены
58.	Фиалковский Иосиф Адамович	1852 – после 1892	Окончил СУ в 1883	Архитекторский помощник при Иркутском губернаторе (1883–1893), мл. инженер в Управлении стр. и дор. частями при Приамурском генерал-губернаторстве (1893–1895).	Не выявлены
59.	Фон Фриде Федор Юльевич	1851 – 8.12.1894	1867–1874	Служил на Сахалине в должности инженера-архитектора (1880–1884).	Занимался строительством юрт для ссыльно-кааторжных; деревянной церкви на 300 человек; деревянных дома для служащих; лазарета; паровой мельницы; бани; солеварни и хозяйственных построек.
60.	Чайковский Людвиг Осипович	2.08.1861 – после 1910	1884–1892	Ст. архитектор Строительного отделения при управлении Приамурского генерал-губернатора. Ст. инженер Управления строительной и дорожной частями при Приамурском генерал-губернаторе (1894–1897).	Работал на строительстве Уссурийской ж. д (1897–1898) и КВЖД (1899). В Хабаровске по его проектам построены: не сохранившийся дом фотографа Э. Ф. Нино (1896) здания музея РГО (1896–1899); Государственного банка (1904–1907) и доходного дома И. С. Эмери (соавтор А. В. Перниц, 1897).
61.	Шатилов Иван Александрович	1849 – 23.03.1902	1867–1873	Служил техником в Харькове, Пскове и Подольске, затем в Енисейском губернском правлении. Ст. архитектор Управления стр. и дор. частями при Приамурском генерал-губернаторстве (1900–1902).	Автор проекта (совместно с арх. Бером С.О.) почтового телеграфной конторы в Хабаровске (1901–1903), занимался надстройкой здания Офицерского собрания (1914–1916), выполняемой по проекту инженера А. Николаева-Груханнина.
62.	Шишко Лев Петрович	1873–1943	Окончил ИГИ в 1896	Преподаватель, профессор, директор и ректор ИГИ-ЛИСИ.	В составе группы архитекторов принимал участие в разработке конкурсного проекта ремесленного училища для Хабаровска (1912).

**Таблица А.3. Выпускники Николаевской инженерной академии (военные инженеры), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX–нач. XX вв.**

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания Николаевского училища (НИУ) и/или, Николаевской инженерной академии (НИА), гт.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
1.	Алабушев Евгений Дмитриевич	13.10.1876–?	1894–1897 НИА ?–?	Обер-офицер, военный инженер при Амурской инженерной дистанции (на 1903 г.). Производитель работ Владивостокского крепостного инженерного управления, капитан (на 1909 и 1919 гг.).	Ответственный за строительство 4-го и 13-го участков Владивостокской крепости. Руководил строительством 11-го форта («Форт Князя Святослава Игоревича», 1916).
2.	Антонов Константин Александрович	02.01.1872 – 1938	Окончил НИУ в 1890 Окончил НИА в 1899	Участник похода в Китай (1900–1901). Обер-офицер, военный инженер при Амурской инженерной дистанции (на 1903 г.). Производитель работ Южно-Уссурийской инж. дистанции (1909). Штаб-офицер в распоряжении Гл. инж. упр. (1910–1911). Ст. производитель работ управления строителя Гродненской крепости (с 1912 г.). Эмигрировал во Францию.	Не выявлены
3.	Анфилов Павел Николаевич	?–?	?–?	Обер-офицер, военный инженер при Амурской инженерной дистанции (на 1903 г.). Капитан, производитель работ Южно-Уссурийской инж. дистанции (на 1909 г.).	Не выявлены
4.	Александров Николай Фомич	21.10.1851 – 14.10.1915	НИА 1874–1877	Начальник Амурской инженерной дистанции в (1881–1896), пом. начальника (1896–1898), начальник инженеров Приамурского военного округа (1898–1904). Председатель Приамурского отдела РГО (с 1902). Полковник (с 1886 г.), генерал-майор (с 1896 г.), генерал-лейтенант (с 1902 г.), инженер-генерал (с 1909 г.).	В Хабаровске: автор 1-го варианта Успенского собора (1880 г., построен по проекту С. О. Бера в 1883–1905 гг.), автор постаментов для памятника Н. Н. Муравьева-Амурского (1891), арх. заданий: Ольгинского детского приюта (1-я очередь, 1895); музея Приамурского отдела РГО (1896–1899); Государственного банка (совместно с гражданским инженером Л. О. Чайковским, 1907).
5.	Базилевский Платон Евгеньевич	23.03.1856 – 1916	1872–1875 1878–1881	Городской архитектор Хабаровска (1888–1889). Производитель строительных работ при Амурской инженерной дистанции (1888). Подполковник (с 1889 г.), полковник (с 1893 г.), генерал-майор (с 1901 г.), генерал-лейтенант (с 1907 г.). Заведующий инженерной частью Квантунского полуострова (1898). Начальник инженеров Приамурского военного округа (1906).	Участвовал в строительстве казарменных и оборонительных сооружений в Приамурском военном округе. Во Владивостоке по его проектам построены: здание 1-го ж.д. вокзала (1891–1894), Свято-Никольская часовня (1892–1896), здания Русско-Азиатского банка (1899–1903) и китайского консульства (1903).
6.	Березкин А.М.	?–?	?–?	Начальник над строительством сухопутных укреплений на 5-м оборонительном участке Владивостокской крепости (1903).	Занимался строительством патронного склада, деревянных блиндажей, блокгаузов и др. сооружений на форту Муравьева-Амурского (1904–1905). Осуществлял казарменное строительство в районах Лянчиче, на Черной Речке и Второй Речке во Владивостоке.

### Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
7.	Бернацкий С. Ф.	?-?	?-?	Нач. над строительством сухопутных укреплений на 5-м оборонительном участке Владивостокской креп. (1902).	Автор не сохранившегося люнета №1 Владивостокской крепости.
8.	Болотов Александр Андреевич	28.01.1867 – 11.02.1945	Окончил НИУ в 1889	Начальник 1-го участка Управления водных путей рек Амурского бассейна (находился в Срегенске, 1900–1907). Начальник 3 и 4-го участков управления водных путей в Хабаровске (1908). В 1920 г. эмигрировал в Харбин.	Не выявлены
9.	Буйко Вячеслав Владиславович	07.09.1883 – ?	1901–1904 НИЯ ?-?	Заведовал строительством Владивостокской крепости в районе форта №6 (Императора Николая Александровича). После 1919 г. эмигрировал в Югославию. Член Союза русских инженеров (1921–1923). Полковник.	Автор проекта (1912) и строитель опорного пункта под литерой Ж (1913–1914).
10.	Быков Николай Григорьевич	1865 – 06.06.1914	Окончил НИУ ?-?	Служил более 20 лет в Амурской инженерной дистанции.	Занимался проектированием и строительством различных зданий и сооружений для военного ведомства, в частности строительством Штаба приамурского ВО (1898), по типовому проекту (совместно с военным инженером Н. В. Зуевым).
11.	Вараксин Николай Евгеньевич	ок. 1860-?	?-?	Начальник по довольствованию войск Приамурского военного округа в Хабаровске (1917).	Не выявлены
12.	Величко Константин Иванович	20.05 (1.06) 1856–15.05 1927	Окончил НИУ в 1875 НИЯ 1877–1881	Профессор фортификации в Военно-инженерной академии в Санкт-Петербурге. Генералом для особых поручений при командующем силами на Дальнем Востоке (1904). Председатель комитета «Военной Энциклопедии» издательства Сытина (1910–1914).	Автор многих научных трудов по фортификации. Один из составителей плана укреплений Владивостокской крепости (1897–1899). Проектировал военные укрепления в Порт-Артуре (1899 г.). Совершал инспекционную поездку по осмотру Владивостокской крепости (1905)
13.	Вернандер Александр Петрович	13.01.1844 – 1918	НИЯ 1863–1868	Помощник начальника (1885–1887) и начальник (1897–1907) Главного инженерного управления. Входил в состав Совета государственной обороны (1907–1908). Мощник военного министра В. А. Сухомлинова, курировал все инженерные вопросы военного ведомства (1912–1915), член гос. совета (1915–1918).	Проводил осмотр инженерных крепостных сооружений Владивостока и Порт-Артура (1900), Возглавлял комиссию по усилению Владивостокской крепости (1906), назначен особо уполномоченным лицом по руководству усилением обороны Владивостока, лично курировал составление проектов оборонительных сооружений и работы по их строительству (1910–1911).
14.	Виноградов Алексей Андреевич	16.09.1869-?	?-?	Служил на Дальнем Востоке, в Приамурском военном округе (1910-е).	Принимал участие в конкурсе на разработку проекта дома Приамурского губернатора в Хабаровске, получив 1-ю премию (1911).
15.	Воронов Н. Н.	?-?	?-?	Не установлены	Руководил строительными работами на 8-м участке Владивостокской крепости в южной части острова Русский (1906) и по пристройке к стрелковому горжетовому капониру железобетонного каземата для устройства артезианской скважины и водокачки (1910).

## Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
16.	Гертриг Федор Вильямович	24.11.1867–?	Окончил НИУ в 1886 Окончил НИА в 1893	Пом. нач. Амурской инж. дистанции (с 15.04.1905 г.). Подполковник (1905). Делопроизводитель по строит. части окружного инж. управления Иркутского ВО (?–27.11.1912). Полковник (с 1910 г.). Штаб-офицер для поручений управления инспектора инж. части Одесского ВО (27.11.1912–13.05.1913). Штаб-офицер для поручений управления инспектора инж. части Варшавского ВО (13.05–01.07.1913). В управлении строит. Осовецкой крепости (с 01.07.1913). На 01.03.1914 в том же чине и должности. Участник 1-й мировой войны. Начальник инженеров Осовецкой крепости (с 24.07.1914). Генерал-майор (ст. 10.04.1916). На 10.07.1916 в том же чине и должности.	Не выявлены
17.	Глушановский Василий Александрович	30.12.1868 – после 1938	1894–1897	Инженер для поручений при окружном управлении по квартирному довольствию войск Приамурского военного округа в Хабаровске.	Не выявлены
18.	Гоппен (Гопен) Э.А.	16.11.1851–?	НИУ в 1869–1876 НИА в 1876–1880	Капитан (с 1882 г.), помощник начальника Владивостокской инженерной дистанции (1888), подполковник, штаб-офицер (с 1889 г.), полковник (с 1893 г.), начальник Южно-Уссурийской инженерной дистанции (1896). Областной инженер Приморского областного управления (1904).	С 1880 г. служил во Владивостокской инженерной дистанции. После революции и Гражданской войны эмигрировал в Китай, жил в Шанхае, занимался строительными и проектными работами.
19.	Греков Иван Дмитриевич	1878 – 08.07.1938	Окончил НИУ в 1899 и Окончил НИА в 1904	Служил в белых войсках Восточного фронта. В 1918 г. находился в Народной Армии. Профессор Института инженеров гражданского воздушного флота (ЛИИГВФ), руководитель библиотеки Ленгоспроектстроя.	Проектировщик и строитель форта №10 (Форт Князя Олега) во Владивостоке (1910).
20.	Гродеков Николай Иванович	22.09.1843 – 12.12.1913	1866–1869	Помощник (заместитель) Приамурского генерал-губернатора (1894–1896), Приамурский генерал-губернатор (1898–1902). Командующий войсками на Дальнем Востоке с правами главнокомандующего (1905–1906).	Не выявлены
21.	Дориан Георгий Карлович	24.07.1857 – 18.07.1933	Окончил НИУ в 1877	Командиром 3-го железнодорожного резервного батальона, участник Русско-Японкой войны (1904), командир Заамурского железнодорожного батальона в Харбине (1907), генерал-майор и начальник Заамурской бригады (1911).	Не выявлены

### Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
22.	Жигалковский Вацлав Игнатьевич	22.09.1859 – ?	НИА 1884 – 1886	Производитель строительных работ при: Владивостокской инженерной дистанции (с 1886 г.), Владивостокском крепостном инженерном управлении (с 1894 г.), Южно-Уссурийской инженерной дистанции (1896 г.), и. д. штаб-офицера для особых поручений окружного инженерного управления Приамурского военного округа (с 1898 г.), начальник инженеров Владивостокской крепости, полковник (с 1902 г.), генерал-майор (с 1909 г.). В 1910 г. отправлен в отставку.	Занимался строительством зданий для военного ведомства в пос. Раздольном, Черниговке, Славянке, Новокиевском, Барабаше, г. Никольск-Уссурийском (проекты и строительство кладбищенской церкви (1892–1893), Николаевского собора (1894–1901)). Во Владивостоке: руководил строительством Успенского собора во Владивостоке (1888–1889). Под его руководством были построены форты Муравьева-Амурского и Суворова, укрепления № 1, 2 и 3 (позднее - форт Линевица), редуты № 4 и 5 и три лонгета, на о. Русский форт Русских на одноименной горе и укрепление № 4 (форт Поспелова) на Саперном п-ве, строились и перестраивались 23 береговые батареи.
23.	Заборовский Иван Андреевич	04.01.1873 – 04.03.1952	НИУ 1891–1894 НИА 1894–1899	В 1900-е служил на Дальнем Востоке. Нач. строит. отд. Тыла флота ВСЮР (1918), главный строитель Севастопольского порта (1919). В эмиграции с 1921 г., член Союза морских офицеров в Константинополе, с 1921 г. в Югославии, служил в военном министерстве.	Во Владивостоке по его проектам построены: здание морского штаба (1909–1911), жилой дом по ул. Светланская, 76 (1910). В Хабаровске принимал участие в конкурсе на проект дома Приамурского губернатора (1911).
24.	Захарин Георгий Павлович	18.04.1865 – ?	НИА 1895–1898	Производитель работ в Михайловском крепостном инженерном управлении, г. Батуми (1898–1910). Заведовал чертежной Управления Строителя Владивостокской крепости. Подполковник, помощник строителя Морской крепости Императора Петра Великого (1913).	Автор ряда зданий и инженерных сооружений в г. Батуми. Во Владивостоке под его руководством и при его участии готовились чертежные документы, карты, планы и др. документы.
25.	Зештрандт И. И.	?-?	?-?	Не установлены	Во Владивостоке: автор проекта и строитель (1887–1888) Успенского кафедрального собора, архитектор зданий управления Владивостокского порта и Сибирской флотилии (1903), Морского собрания (1906), флигелей для проживания семейных и холостых офицеров Сибирского флотского экипажа на ул. Светланской 66, 74, 78, 80, 80а (1903–1910).
26.	Зотиков В. П.	?-?	?-?	Инженер в Морской строительной части Владивостокского порта.	Совместно с военным инженером подполковником Н.И. Петропавловским руководил строительством земляных батарей на мысе Голдобина, а также на мысе Эгершельда во Владивостоке (1880-е).
27.	Зубрицкий Александр Захарьевич	13.08.1874-?	Окончил НИА в 1902	Помощник зав. канцелярией управления строителя Владивостокской крепости (на 22.03.1915 г.). Делопроизводитель в Гл. военно-тех. управлении (с 1916 г.)	Автор проекта и строитель форта №5 Владивостокской крепости (1913).
28.	Зувев Николай Владимирович	?-?	?-?	Инженер в Амурской инженерной дистанции, подполковник. В Хабаровске занимался общественной работой, избирался попечителем 6-го им. генерала Кондратенко городского приходского училища, а также гласным Хабаровской городской думы (1910–1914).	Осуществил строительство в Хабаровске обелиска в память участия войск при постройке Уссурийской ж. д. (1909). Занимался строительством Штаба приамурского ВО (1898), по типовому проекту (совместно с Н. Г. Быковым).

### Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
29.	Иванов Василий Васильевич	3.03.1852 – ок. 1923	НИА 1875–1879	И. о. начальника Строительной части в портах Восточного океана (с 1883 г.). Подполковник, нач. Строительной части (1885). И. д. главного инженера – строителя Владивостокского порта и отдельного строителя маяков Восточного океана (с 1886 г.), полковник (1889). Главный инженер-строитель Владивостокского порта (1892). Генерал-майор (с 1902 г.). Начальник инженерного Управления Свеаборгской крепости (1902–1909). Помощник начальника окружного инженерного управления Петербургского военного округа (после 1909 г.).	С 1879 г. служил в Управлении портов Восточного океана. С 1885 – подполковник, с утверждением в должности начальника Строительной части. Занимался строительством Высочайше утвержденного во Владивостоке сухого дока (1890–1897).
30.	Иванов Леонид Леонидович	?–?	?–?	Руководил строительными работами на 4-м и 9-м участках Владивостокской крепости (до 1914 г.).	Являлся автором проектов укреплений Владивостокской крепости и производителем работ.
31.	Ионов Николай Николаевич	18.06.1880 – 1957	НИУ 1898–1900	Производитель работ по возведению Владивостокской крепости (1910–1917).	Автор проекта и строителя форта № 3 Владивостокской крепости (1910).
32.	Исаков Андрей Иванович	22.05.1865 – 27.09.1940	?–?	Ст. инженер-строитель, помощник инспектора строительных работ по расширению Владивостокского военного порта (1900–1906), главный инженер-строитель маяков Восточного океана и Владивостокского военного порта (1906–1922). В 1922 г. с белыми войсками эмигрировал в Китай.	Не выявлены
33.	Карбышев Дмитрий Михайлович	26.10.1880 – 18.2.1945	НИУ 1898–1900 НИА 1908–1911	Командир роты в крепостном сапёрном батальоне во Владивостоке (1907).	Жил во Владивостоке, занимался чертёжной работой (1906).
34.	Карташов (Карташев) Константин Степанович	17.09.1855 – 02.05.1909	НИУ ?–? Окончил НИА в 1880	Служил в Амурской инженерной дистанции (1880–1884), окружном инженерном управлении Приамурского ВО (1884), во Владивостокской инженерной дистанции (1885), Харьковском ВО (1886–1888), 1-й Московской инженерной дистанции (с 1888 г.). Генерал-майор (с 1904 г.).	Не выявлены
35.	Колмачевский Юлиан Зенонович	1856 – 01.04.1933	?–?	Проживал в Хабаровске с 1880-х гг. Нач. участка водных путей сообщения (с 1897 г.). И. д. городского архитектора Хабаровска (1897–1901). Гласный городской думы (1910-е).	В Хабаровске автор проектов: Николаевского 3-х классового училища (1896–1897, не сохр.), дома Богдановых (1897), Иннокентьевского училища (1900), доходного дома Плюсниных (1902), здания лаборатории для туберкулезных больных (1917).

### Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
36.	Колосовский Дмитрий Павлович	14.11.1862 – 05.06.1930	НИУ 1883–1886 Окончил НИА в 1893	Штабс-капитан (с 1893 г.), капитан (с 1893 г.), подполковник (с 1900 г.), штаб-офицеров в распоряжении ГИУ (1902). Участник Русско-японской войны (1904–1905). Полковник (с 1904 г.), корпусной инженер 3-го Сибирского армейского корпуса (1905), генерал-майор (с 1912 г.), с 1919 г. – начальник инженерной части войск Киевской области, генерал-лейтенант (1919). Эмигрировал в Югославию.	Участвовал в проектировании и строительстве укреплений Владивостокской крепости (1900–е), автор проекта временного укрепления № 1.
37.	Коновалов Николай Васильевич	24.07.1850 –?	НИА 1878–1881	И. д. штаб-офицера для поручений в окружном инженерном управлении Примурского военного округа, подполковник (1891), полковник (с 1895 г.), помощник главного строителя укреплений Владивостокской крепости (1897). В 1898 г. переведен в управление зав. инженерной частью Квантунской области. Владивостокский городской архитектор.	С 1886 г. служил во Владивостокской инженерной дистанции. Во Владивостоке по его проектам построены: собственный дом (ул. Махалина, 21), здание духовной консистории Владивостокско-Камчатской епархии (1910–1912). Занимался разработкой проекта реконструкции ж/д вокзала (1908).
38.	Коханов Николай Иванович	07.06.1875 – 1931	НИУ 1895–1898 Окончил НИА в 1904	Участник русско-японской войны (1904–1905) в составе гарнизона Владивостокской крепости. Репетитор Николаевской ИА и ИУ (1907). Производитель работ Севастопольского креп. инж. упр. (1909). Преподаватель Николаевской ИА и ИУ (с 1910 г.), подполковник (ст. 06.12.1910), проф. (с 1916 г.). Главный начальник снабжения армией Восточного фронта, и. д. военного министра (1919). В 1922 взят в плен большевиками во Владивостоке. Репрессирован в 1931 г. по делу «Весна».	Участвовал в строительстве укреплений Владивостокской крепости (1904–1905). Построил временную береговую батарею на о. Скрыплева. Отвечал за 5-й участок крепости.
39.	Кудрявцев Константин Николаевич	09.05.1881 –?	НИУ 1898–1901 Окончил НИА ?–?	Служил в белых войсках Восточного фронта. В 1919 г. находился в составе Владивостокского крепостного инженерного управления и Управления начальника строительства Владивостокской крепости. В 1922 г. эмигрировал в Югославию.	Отвечал за организацию работ на первом строительном участке Владивостокской крепости, который охватывал район форта №1.
40.	Куксин Александр Федорович	1879 – 08.09.1916	НИУ 1897–1900 НИА 1900–1905 ?–?	Производитель работ Временного управления строителя Владивостокской крепости (1911–1915). В 1916 г. на Северо-Западный фронт, в 10-ю армию. Погиб на фронте. Отвечал за 1-й участок Владивостокской крепости.	Автор проектов укреплений и производитель работ, заведовал строительными работами на 18-м участке (строил казармы, дороги, мосты и крепостной мясохолодильника в районе Снеговой).
41.	Курилов Виктор Владимирович	1860–?	?–?	Служил во Владивостоке в распоряжении Главного инженерного управления.	Автор проектов батарей: Саперной, Ларионовской-на-Пике (1888–1894) Владивостокской крепости.
42.	Кухарский Владимир Александрович	16.7.1859 – 01.1916	НИУ 1877–1880 НИА 1884–1886	Капитан (с 1890 г.), подполковник (с 1897 г.), полковник, пом. строителя Кронштадтских укреплений (с 1902 г.). Нач. инж. Владивостокской крепости и строитель Владивостокских укреплений, генерал-майор (с 1910 г.). Пом-к нач. инженеров Петербургского ВО (1911). Пом-к инструктора инженерной части Петербургского ВО (1912).	Руководил работами по переустройству Владивостокской крепости (1910–1911).

## Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
43.	Лангский (фон ЛАНГЕ) Сергей Федорович (Фердинандович)	11.09.1873 – 17/11.01.1938	НИУ, НИА	Старший производитель работ на о. Макилото (Мякилото). Подполковник (1915), Полковник (с 1916 г.).	Участник Русско-японской, Первой мировой и Гражданской войн. В Русско-японскую войну строил фортификационные сооружения в окрестностях Харбина.
44.	Маак Эрнст Оскарович	04.09.1869 – после 1938	НИУ 1886–1890 НИА 1892–1896	Капитан, пом-к строителя Владивостокской крепости (1899). Пом-к коменданта крепости по инженерной части, нач-к строительства Поспеловского бастиона. Участник Русско-японской войны (1904–1905). Подполковник (с 1906). Пом-к коменданта крепости по военно-инженерной службе (1909–1912). Полковник, штаб-офицер в штате Гл. инж. управления (с 1912 г.). Управляющий строительством Владивостокской крепости (1913–1916). Нач-к Владивостокского крепостного инж. управления (1920).	Один из строителей Владивостокской крепости. Запроектировал не сохранившийся лонет №3. Занимался строительством канала из бухты Новик в пролив Босфор Восточный (1899). Руководил строительством форта «Южный». Принимал участие в написании истории строительства Владивостокской крепости (1923).
45.	Малиновский Борис Андреевич	31.01.1876 – 22.11.1955	Окончил НИА в 1901	С 1901 г. жил и работал в Хабаровске. Обер-офицер Амурской инженерной дистанции (1902). Городской архитектор (1905–1908), городской инженер (с 1908 г.). Член главного комитета Приамурской выставки 1913 г. в честь 300-летия Дома Романовых. В 1920-е гг. переехал в Приморье, работал во Владивостоке, в середине 1930-х переехал в Москву.	В Хабаровске: занимался строительством казарм для двух стрелковых полков, комплекса зданий винокуренного завода Богданова (1900-е), здания Кадетского корпуса (1902–1905), доходного дома Такеучи (1912) и руководил строительством здания городского дома (1907–1909). Архитектор: здания торгового дома, общежития служащих и склада торгового дома «Кунст и Альберс» (1908), домов П. Ф. Пахоружкова, Д. П. Ступина (1912), Д. А. Языкова (ок. 1912); павильона фирмы Чурина на Приамурской выставке. Спроектировал дом для Приамурского губернатора, разработал проекты флигелей для служащих, надворных построек на усадьбе генерал-губернатора (1913).
46.	Мешков Иван Владимирович	?-?	?-?	Капитан Владивостокского крепостного инженерного управления.	Во Владивостоке по его проектам построены: здание резиденции архиепископа Владивостокско-Камчатской епархии на Седанке (1900), отели Европа (1900-е) и Версаль (1906–1908), дом Я. Л. Семенова, доходный дом братьев Пьянковых (1900–1903), доходный дом В. А. Жарикова (1906), собственный доходный дом (1911).
47.	Миллер Федор Петрович	04.12.1855-?	НИУ 1875–1877 НИА 1884–1887	Обер-офицер для экстренных командировок в распоряжении нач. инженеров Приамурского ВО в Хабаровске, капитан (с. 1891 г.), подполковник (с. 1900 г.). Пом. нач. Бобруйской инж. дистанции (1901–1905), делопроизводителем по стр. части окружного управления по квартирному довольствию войск, полковник (1905). Начальник Либавского отд. по квартирному довольствию войск (1913–1916). Инспектор работ Управления по квартирному довольствию войск Приамурского ВО (1916–1919).	Занимался строительством Уссурийской ж.д. (1893–1894). Служил в Амурской инженерной дистанции (1894). Осенью 1894 г. переведен на службу в Виленский ВО.

### Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
48.	Мооро Владимир Григорьевич	14.01.1855–?	Окончил НИУ в 1873 НИА 1875–1878	Служил в Царскосельской инженерной дистанции (1878–1880). Штабс-офицер в Амурской инженерной дистанции (1881). Подполковник (с 1885 г.), полковник (с 1889 г.). Участвовал в работе комиссий: по проведению однодневной переписи населения Хабаровки по состоянию на 19 апреля 1884 г.; по выработке проекта организации пожарного депо (1886); проекта «о наиболее дешевом и отвечающем местным условиям способе замощения улиц» (1900); «установки электрического освещения в центральных частях города»; «по обеспечению спокойствия городского населения» (1905); по устройству в городе водопровода и канализации (1905); об устройстве в городе электрического трамвая (1908); водопроводной (1907), строительной (1908).	В Хабаровске: принимал участие в строительстве Успенского собора (возводился по проекту гр. инж. С. О. Бера). Участвовал в составлении проекта и в строительстве здания канцелярии Приамурского генерал-губернатора (1895–1896). По его проектам построены: дом генерал-губернатора (1884–1885), здание Военного собрания (1887), здание женской гимназии (1898), Иннокентьевский храм (1898). Во Владивостоке: резиденция военного губернатора Приморской области (1889–1891), здание городской думы и управы (1895).
49.	Мровинский Константин Иосифович	1828–1923	Окончил Главное ИУ в 1848 и Офицерские классы ГИУ в 1850	Поручик, полевой инженер при генерал-губернаторе Восточной Сибири Н. Н. Муравьеве. Капитан-инженер (после 1854 г.). На 1869 г. состоял на службе в Главном инженерном управлении, после 1869 г. – генерал-майор, начальник технической службы городской полиции при градоначальнике Санкт-Петербурга.	Заведовал инженерными работами, занимался оборудованием и перестройкой батарей по правилам фортификации, участвовал в боевых действиях в Петропавловске-Камчатском (1854).
50.	Осколков Михаил Матвеевич	22.09.1878 – после 1944	НИУ 1896–1899 НИА 1899–1901	Служил в Уманской (1904–1906), а затем в Амурской инженерных дистанциях (1906–1911 и 1918–1920), Городским инженер в Хабаровской управе (1911–1918). Нач-к Амурского отд. квартирного довольствия (1919). Городской инженер Харбина (1920–1937). Действительный член, а затем (в 1940-е) председатель правления Общества русских инженеров в Маньчжоу-Го.	В Хабаровске: автор проектов одного из павильонов и здания театра на территории Приамурской выставки; здания цирка на городской площади (1913). Занимался строительством здания Ольгинского детского приюта (1916). В Благовещенске вел строительство Троицкой церкви. Руководил строительством Софийской церкви (1923–1932), не сохранившейся часовни-памятника Венценосным мученикам (1936) и ряда частных домов.
51.	Полухин Вячеслав Логгинович	28.9.1879 –?	НИУ 1897–1900 НИА ?–?	Находился в составе Владивостокского крепостного инженерного управления и Управления начальника строительства Владивостокской крепости (1913–1920).	Руководил строительством капонира № 15 (1913–1914).
52.	Пороховицков Георгий Сергеевич	28.10.1873 – 1938	Окончил НИУ в 1892 Окончил НИА в 1900	Штабс-капитан (с 1900 г.), капитан (с 1902 г.). И. д. делопроизводителя по строит. части окружного инж. управления Приамурского ВО (1903–1911). Полковник (с 1910 г.). Состоял сверх штата в распоряжении Гл. инж. управления (1911–1912). Штаб-офицер для поручений управления инспектора инж. части Приамурского ВО (1912–1913). Нач-к инж в Николаевской крепости (1913–1914). Состоял в резерве чинов при управлении инспектора инж. части Минского ВО (1915–1916). С 1920-х находился в эмиграции в Германии, а затем во Франции.	В Хабаровске строил Арсенал (1912), владел столярной и железобетонной мастерскими.

### Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
53.	Проценко Евгений Павлович	19.02.1877 – 03.07.1937	Окончил НИУ в 1896 Окончил НИА в 1903	Штабс-капитан (с 1903 г.), служил во Владивостоке. В 1906 г. зачислен в С-Петербургское крепостное инженерное управление. Делопроизводитель Хоз. комитета Варшавского крепостного инж. управления., подполковник (1909–1912). В 1919 г. находился в составе Владивостокского крепостного ИУ и Управления начальника строительства Владивостокской крепости. Эмигрировал в Югославию. Член Союза русских инженеров (1921–1923).	Автор постройки бетонного бруствера форта №4 крепости во Владивостоке. Участник Русско-японской войны (1904–1905).
54.	Рахманов Александр Андреевич	15.03.1885 – 1.09.1943	НИА 1907–1910	Производитель работ по постройке Владивостокской крепости (1910–1913). С 1919 г. полковник, в том же году эмигрировал в Китай. С 1934 г. жил в Шанхае. Член Общества бывших воспитанников 1 Сибирского КК в Шанхае (с 1940 г.).	Представил пояснительную записку к проекту опорного пункта на северном отроге горы Седанки (1912). Находился в командировке на КВЖД, где занимался производством особых работ для военного ведомства (1915), работал на Томской железной дороге (1919). Вел строительные работы в Харбине и на линиях КВЖД (1920–1934).
55.	Рашевский Сергей Александрович	5.6.1866 – 2.12.1904	Окончил НИУ в 1886 Окончил НИА в 1891	Проходил службу в Двинской крепости. Подполковник (1896). Участник Русско-японской войны 1904–1905 гг. Пом-к по инженерной части у начальника сухопутной обороны по укреплению крепости Порт-Артур.	Руководил фортификационными и минно-подземными работами на фортах крепости Порт-Артур.
56.	Релько Михаил Ефимович	11.03.1872–?	НИА 1898–1901	Служил в Финляндском (1901–1904), Петербургском (1905–1906) и Приамурском (1906–1910) ВО. Участник русско-японской войны (1904–1905). Штаб-офицер Варшавского крепост. инж. управления (1910). Подполковник (ст. 06.12.1910). Штаб-офицер для поручений Приамурского окружного инж. управления (1911–1915). Участник 1-й мировой войны. Делопроизводитель по строит. части окружного управления по квартирному довольствию войск Приамурского ВО, полковник (1915). Корпусной инженер 41-го арм. корпуса (1915–1916). Участник Белого движения на ДВ. С 1922 г. в эмиграции в Китае.	Руководил возведением зданий Алексеевской церкви (1914), кадетского корпуса (1914–1916) и арсенала в Хабаровске, казарм в Благовещенске.
57.	Свиньин Владимир Алексеевич	1877 – 11.06.1940	НИА 1902–1905	Служил во Владивостоке (1906–1911) и (1913–1914), где занимался строительством Владивостокской крепости в качестве производителя работ и в Хабаровске штаб-офицером для поручений в Управлении инспектора инженерной части Приамурского ВО (1911–1913). Полковник руководитель оборонительных работ 12-й армии (с 1915 г.), затем нач-к инженеров 1-й армии. После установления советской власти продолжил службу в СССР, занимал ответственные должности.	Занимался достройкой форта №5 Владивостокской крепости.

### Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
58.	Селитеев Николай Яковлевич	30.06.1865 – 13.05.1928	Окончил НИА в 1894	Ст. инж. экспедиции по изысканию Амурской ж. д. (1894–1896), зав. технической частью управления работ по улучшению судоходных условий рек Шилки, Амура и Усури (1896–1898), нач-к техн. отдела управления водных путей Амурского бассейна (1898–1901), пом. нач. (1901–1917) и нач-к (1917–1919) там же. После 1921 г. находился в эмиграции в Харбине.	Не выявлены
59.	Серебренников Адриан Георгиевич	26.08.1863–?	НИУ 1881–1882 НИА 1886–1889	Начальник оружейного управления по квартирному довольствию войск Приамурского ВО (1913–1916), и затем Туркестанского ВО (1917).	Не выявлены
60.	Ставицкий Иван Павлович	27.12.1873 – 1966	НИУ ?-? НИА 1899–1902	С 1902 г. находился в распоряжении начальника инж. Приамурского ВО. Ober-офицеров сверх штата в Амурской инженерной дистанции (1902). Участник русско-японской войны (1904–1905). Подполковник, корпусной инженер 4-го Сибирского арм. корпуса (1905). С 1906 г. состоял в распоряжении Гл. инж. управления. В 1920 г. переехал во Францию.	Член комиссии по постройке казарменных помещений в Хабаровске (1902). Руководил постройкой передовой Ляоянской позиции на высотах близ дер. Иптаулюань. Занимался съемкой местности, рекогносцировкой позиций, руководил работами по укреплению позиций у дер. Эрдагуу (1904). Участвовал в сооружении ряда гражданских объектов в С-Петербурге, в т. ч. складов Росс. об-ва Красного Креста (1909–1911), доходного дома Веге (1912–1914) и др.
61.	Суботин Владимир Федорович	10.3.1874 – 4.9.1937	НИУ 1892–1895 НИА 1897–1900	Состоял в распоряжении начальника инженеров Приамурского (1900–1902) и затем Петербургского ВО (1902–1904). Участник Русско-японской войны (1904–1905). Подполковник (с 1905 г.). Адьютант генерал-инспектора по инженерной части (1906–1909), штаб-офицер для поручений при генерал-инспекторе по инженерной части (1909–1910). Полковник (6.12.1910). В 1921 г. Эмигрировал в Югославию.	В 1900 г. занимался выполнением оборонительных работ в Благовещенске и инженерных работ по военному ведомству в КНР (Щижикар, Фуляэрди, Куанченцзы, Харбин). В 1901 г. служил в Хабаровске. В 1902 находился в командировке в с. Спасском с целью изыскания строительных материалов, а летом того же года командирован в Ляоян, в распоряжение генерального штаба полковника Орановского.
62.	Торопов Вячеслав Сергеевич	16.07.1871 – 1916	НИА 1896–1899	Производитель работ Ковенской крепости (1901–1910). Подполковник, пом-к строителя Владивостокской креп. (1910–1915). Полковник (с 1914 г.). В 1915 г. прикомандирован к Главному военно-техническому управлению в СПб.	В 1910–1915 гг. участвовал в строительстве «Северного» отдела Владивостокской крепости
63.	Третьяков Николай Александрович	2.10.1854 – 5.02.1917	НИУ 1872–1875 НИА 1877–1878	Подполковник (с. 1892 г.). Командир Владивостокской креп. саперной роты (1893–1895). Командир 1-го Вост-Сибирского саперного батальона (1895–1901). Полковник (с 1899 г.). Участник похода в Китай 1900–1901 гг. Командир 5-го Вост-Сибирского стр. полка (1901–1905). Участник русско-японской войны 1904–05. Инспектор полевых инж. войск Киевского ВО (17.10.1910–28.02.1911).	Занимался работами по изысканию трассы железной дороги от Раздольного до Посыета. В 1912 г. прибыл во Владивосток, занимал должность начальника Северного отдела обороны крепости до начала Первой мировой войны.

## Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
64.	Тянгинский Валентин Дмитриевич	30.09.1872 – ?	Окончил НИУ в 1903	Участник русско-японской войны 1904–1905. Капитан управления строителя Владивостокской крепости, Подполковник (на 1913 г.). Старший производитель работ управления строителя Владивостокской крепости на 1916 г.). Участник 1-й мировой войны.	Руководил работами на 20-м участке строительства Владивостокской крепости (с 1906 г.).
65.	Унтербергер Петр Павлович	19.3.1881 – 1960	Окончил НИУ в 1902 Окончил НИА в 1908	С 1909 г. нес службу в Управлении Строителя Владивостокских укреплений. С 1910 г. пом-к зав. чертежной Управления Строителя Владивостокской крепости с исполнением обязанностей производителя работ 2 строительного участка. 1921 г. – начальник инженеров Владивостокской крепости, а также исполнял должность начальника инженерных снабжений войск Приамурского правительства. С 1922 г. в эмиграции в Китае.	1910 – первым во Владивостокской крепости начал тоннельные работы, выводя подземные коммуникации из старых пещерных убежищ. В 1910 запроектировал форт №2.
66.	Унтербергер Павел-Симон Фридрихович	09.08.1842 – 13.02.1921	Окончил НИУ в 1862 Окончил НИА в 1864	В июле 1884 г. командирован в Хабаровку на должность Зав. инженерной частью Приамурского военного округа в Хабаровке (1884–1888), генерал-майор (с 1887 г.) со старшинством. В 1888 г. назначен начальником инженеров Приамурского ВО, а затем военным губернатором Приморской области и наказной атаман Уссурийского казачьего войска (1888–1897). Приамурский генерал-губернатор (1905–1910). В 1917 г. уволен со службы. Жил в эмиграции в Германии.	Лично проектировал и строил укрепления на Нижнем Амуре, принимал участие в нескольких тяжелых экспедициях в Центральную Азию. Провел огромную работу по укреплению Владивостока, развитию городской инфраструктуры, образования и промышленности, завершил строительство железной дороги, порта, доков и судоремонтных мастерских.
67.	Федоров Александр Львович	23.08.1866 – 15.02.1942	НИУ 1885–1888 НИА 1890–1892	Заведывающий чертежной в Осовецком крепостном инженерном управлении. Штабс-капитан (1892–1895). Помощник строителя Владивостокской крепости. Полковник (1910–1913). Управляющий строительством Владивостокской крепости (1913–1917). В 1921 г. уволен со службы.	Строил форты на Русском острове. Возглавлял группу специалистов, переведенных на Дальний Восток из уездной крепости Ливавы.
68.	Фирсов Алексей Павлович	17.2.1880–?	Окончил Николаевское ИУ ок. 1909	Служил в составе Владивостокского крепостного инженерного управления и Управления начальника строительства Владивостокской крепости (1909–1919).	Производитель работ по постройке береговых капониров (совместно с капитаном В. Л. Полухиным) на 14-ом участке крепости. Строительные работы осуществлялись в течение нескольких лет. Руководил строительными работами на форте № 10 в 1910-е (совместно с кап. И. Д. Грековым)
69.	Чернокижников Кондратий Степанович	9/21.3.1854 – ?	Окончил НИУ в 1873 Окончил НИА в 1888	Первый нач. инженеров Владивостокской крепости. В должности производителя работ Амурской инженерной дистанции занимался укреплением Посета и пос. Янчиха в Приморье. С 1886 стал начальником Владивостокской дистанции инженеров Владивостокской крепости, руководил работами по ее укреплению; строительство линии сухопутных фортов с северной стороны города, переоборудование крепости.	Автор проектов зданий: дома военного губернатора, Приморского областного управления, Приамурского военного окружного суда и др. Состоял в строительном комитете по строительству в 1888 музея ОИАК. В 1902 г. произведен в генерал-майоры и получил назначение в Главное инженерное управление в С-Петербур.

## Продолжение таблицы А.3

№	Военный инженер	Годы жизни	Время учебы, окончания НИУ и/или НИА, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
70.	Шабанов Федор Дмитриевич	19.9.1879–?	Окончил НИУ в 1900 НИА ?–?	Находился в составе Владивостокского крепостного инженерного управления и Управления начальника строительства Владивостокской крепости (1909–1919)	«Форт № 12 им. Великого Князя Владимира Святого на Сапёрном полуострове о. Русский» (1910).
71.	Шефер Эдуард Иванович	?–?	?–?	Штабс-капитан в окружном инженерном управлении Приамурского военного округа (1880–е).	В Хабаровске им построено здание казармы Артиллерийского склада (1886). В Благовещенске участвовал в строительстве собора во имя Благовещения Божьей Матери (1891), автор проектов: универсального магазина ТД «Кунст и Альберс» (1894–1911), городского полицейского управления и второй пожарной части (1894–1896), почтово-телеграфной конторы (1900), Алексеевская женская гимназия (1910–1911), Благовещенская мужская гимназия (1911–1913).
72.	Шошин Алексей Петрович	31.08.1861 – 1924	Окончил НИА в 1889	Производитель работ Ломжинского управления (1892–1900). Капитан (с. 1893). Состоял в числе штаб-офицеров, положенных по штату в распоряжении Гл. инж. управления (1900–1911). Подполковник (с. 1900). Полковник (с 1904) С 1908 член Главного Крепостного комитета. Ген-майор (пр. 1911; ст. 22.11.1911). В 1915 в действующей армии. Нач. комиссии по разработке проекта здания Коммерческого училища во Владивостоке.	Пом-к Строителя Владивостокской креп. по работам на п-ове Муравьева-Амурского и одновременно Строитель Владивостокских укреплений и нач. инженеров Влад. креп. (1910–1915). Председатель комиссии по отправке военных грузов из Владивостока в Европейскую часть России (25.04.1915), выступал с публичными лекциями в Обществе народных чтений в Народном доме, председатель в жюри при рассмотрении проектов, активно сотрудничал в ОИАК.
73.	Эрлер Александр Александрович	30.08.1867–?	Окончил НИА в 1893	Капитан, нач. Амурской инженерной дистанции (1897–1910). Участник похода в Китай (1900–1901) и русско-японской войны (1904–1905). Подполковник (с 1906 г.). Начальник инженеров Николаевской креп. (1910–1913). Полковник (с 1910 г.). Помощник строителя Карской крепости (1913–1916).	Занимался проектированием казарм и прочих строений для 40-го стрелкового полка.
74.	Ющенко Иван Алексеевич	1859 –?	НИА ?–?	С 1889 г. служил в инженерных частях Владивостокской крепости. Нач-к III-го отдела обороны креп., председатель санитарно-исполнительной комиссии (1904–1905). В 1909 г. вышел в отставку. Неоднократно избирался глашам Владивостокской городской думы, был председателем городского самоуправления в Приморском областном по городским делам присутствии, председателем техническо-строительной и членом многих других комитетов. Городской глава Владивостока (1914–1917). В 1922 г. эмигрировал в Австралию.	В 1904 г. составил план обороны и сторожевого охранения сухопутной оборонительной линии полуострова Муравьева-Амурского.
75.	Языков Дмитрий Александрович	24.06.1852– ок.1917	НИА 1875–78	Делопроизводитель по строительной части окружного инженерного управления Финляндского военного округа (23.03.1887–31.03.1896). Уволен от службы в 1909 г., жил в Москве и в собственном имении в Подмосковье.	В Хабаровске один из инициаторов «Общества любителей рисования и живописи», заведовал классом рисования для малолетних, принимал участие в строительстве Алексеевской церкви в Хабаровске. Член Временной распорядительской комиссии по возведению оборонительных и казарменных сооружений в Приамурском ВО (1896–1905).

**Таблица А.4. Выпускники Института инженеров путей сообщения (инженеры путей сообщения), работавшие на Дальнем Востоке в период втор. пол. XIX–нач. XX вв.**

№	Инженер путей сообщения	Годы жизни	Время учебы, окончания Института инженеров путей сообщения (ИИПС), гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
1.	Адрианов Григорий Васильевич	1859 – после 1917	?–?	Первый помощник, затем начальник по строительству Забайкальской железной дороги на участке между Читой и Верхнеудинском. Один из учредителей отделения Забайкальского РГО.	Проводил исследования трассы и занимался строительством Екатеринбург-Поменской, Уфа-Златоустовской, Западно-Сибирской, Забайкальской, Кигайско-восточной железных дорог. Руководил строительством школ и церквей на станциях Ундурга (Адриановка), Онон (Оловянная), Борзя.
2.	Александров Владимир Иванович	11.07.1873 – 29.05.1940	1893–1898	Инженер путей сообщения в Строительном управлении КВЖД в Харбине (с 1898 г.), штатный инженер VII класса в Службе пути КВЖД. Почетный мировой судья Пограничного окружного суда в Харбине (1908–1920).	Занимался основанием поселков и строительством жилья для служащих дороги.
3.	Барри Владимир Андреевич	1.02.1876 – ?	1896–1902	Начальник десанта по постройке Северной ж. д. (1902–1905), начальник участка Южно-Восточной ж. д. (1905–1906), владел конторой по сооружению железобетонных конструкций в Санкт-Петербурге (1906–1918), Омский правительственный инженер IV класса, председатель управления Казенного дальневосточного судостроительного завода (1918–1921), инженер технического отдела Правления КВЖД, профессор ХПИ (1922–1930).	Разработал проекты элементов мостовых конструкций, труб и эстакад для западных участков Амурской ж. д. В Санкт-Петербурге участвовал в строительстве: Народного дома им. Николая II, гостиницы «Европейской», мастерских Балтийского судостроительного завода, железобетонного моста по Выборгскому шоссе и др. Построил более 20 больших корпусов на Уральских горных заводах (1914–1918). Проводил обследование портовых мастерских во Владивостоке (1918).
4.	Бломберг Владимир Яковлевич	14.03.1879 – 14.09.1941	1898–1903	Нач. участков Службы пути в Ашихэ (1903–1912), Ханьдаохезы (1912–1914) и Харбине на КВЖД (1914–1917). Нач. Западного отдела Службы пути (1917–1922), начальник участка Службы пути на ст. Маньчжурия (1922–1926), начальник 9-го участка Службы пути в Ашихэ (1926–1929).	Не выявлены
5.	Бочаров Николай Николаевич	?–?	?–?	Руководил строительством тоннелей на КВЖД. Начальник Западного отделения дороги.	Не выявлены
6.	Брянский Николай Николаевич	23.04.1886 – 20.11.1976	Окончил ИИПС в 1910	Делопроизводитель Распорядительного комитета по ревизкам во Владивостоке (1916–1919). Начальник технико-распорядительного отдела Службы эксплуатации на КВЖД (1919–1931). Преподаватель дорожно-строительного факультета в ХПИ.	Не выявлены
7.	Бухман Михаил Иванович	26.10.1873 – после 1945	1891–1896	Ст. инженер отдела производства работ, агент при начальнике по руководству хозяйственными работами на постройке восточной части Амурской ж. д. (1911–1914). Служил в Управлении по делам городских и поселковых управлений в Харбине (1923–1924).	В качестве постоянного консультанта участвовал в работах по регулировке рек, устройству русел и мостов, включая постройку моста через Амур у Хабаровска, а также по устройству тоннелей и мостовых опор в мерзлоте и методом промораживания. Занимался частными техническими работами и подрядами в Харбине и Мукдене (1925–1934).

### Продолжение таблицы А.4

№	Инженер путей сообщения	Годы жизни	Время учебы, окончания ИИПС, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
8.	Варгасов Николай Григорьевич	?–13.04.1914	?–?	Начальник дистанции на постройке КВЖД (1898–1903), нач. Западного отделения Службы пути в (1908–1914).	Работал на строительстве КВЖД (1898–1903).
9.	Вильдсман-Клопман Уло Карлович	1875–?	?–?	С 1906 г. работал на строительстве ж. д. В 1910-е жил во Владивостоке. Штатный по МПС, инженер VIII класса, надворный советник.	Не выявлены
10.	Вишняковский Адольф Юлиус-Иосиф Генрихович	13.10.1878 – 29.01.1941	1897–1903	Более 20 лет проработал на КВЖД. Нач. участка Службы пути на ст. Иманьло (1905–1916). Основатель первого в Маньчжурии общежития при ж. д. школе для детей. Работал на ст. Яомынь (1922–1930). Служил в Водном управлении на р. Сунгари (1931–1933).	Занимался садоводством и цветоводством, создал парк на ст. Иманьло.
11.	Воскресенский Александр Георгиевич	?–15.1.1925	?–?	Заведующий чертежной Службы пути КВЖД	Не выявлены
12.	Вяземский Валериан Орестович	3.10.1867–?	Окончил ИИПС в 1894	Штатный инженером IX класса, производитель работ 3-го разряда по постройке Уссурийской ж. д. (1894–1896), инженер VII класса, нач. партии по производству окончательных изысканий южной части Оренбург-Ташкентской ж. д. (1900–1903). Начальник по производству изысканий по мостовому переходу Амурской железной дороги через р. Амур (1908).	Не выявлены
13.	Данилевский Сергей Иванович	1871–?	?–?	Член комиссии Временного правительства на ДВ в Харбине (1917). Начальник тех. отдела КВЖД (1918–1924). Товарищ председателя Советско-китайского правления КВЖД (1924–1929).	Не выявлены
14.	Долматов Николай Павлович	1869 – 1.02.1936	?–?	Начальник строительного участка Уссурийской ж. д., представитель КВЖД в ее делах с краевыми властями. После революции уехал в Харбин. Инженер для поручений в тех. отделе правления КВЖД.	Не выявлены
15.	Дориан Георгий Георгиевич	15.03.1887–?	1905–1912	Работал на КВЖД с 1912 г. Военная служба (1913). Зав. мастерскими Службы пути КВЖД (1914–1932).	В Харбине по его проектам построены кинотеатр АРС (1926), дом М. Соловей, дом А. П. Микитадзе на ул. Биржевой, особняк братьев Эскиных на 5-й линии, дома Н. Х. Соскина на 4-й линии, пятиэтажного доходного дома Я. Д. Ягунова на ул. Стрелковой.
16.	Дормидонтов Николай Федорович	1859–?	Окончил ИИПС в 1882	Начальник 3-го и 9-го строительных участков Уссурийской железной дороги (1893–1900). Член Комитета народных чтений, член Общественного собрания в Хабаровске.	Не выявлены
17.	Дроздов Филарет Николаевич	21.07.1862 – 1932	Окончил ИИПС в 1887	Мл. техник экспедиции по производству изысканий Южно-Уссурийской ж. д., штатный инженер IX класса (1887–1889). Помощник нач. участка на постройке Уссурийской ж. д. (с 1891). Зав. постройкой головного участка Амурской ж. д. в Перчинске (1907–1910). Участвовал в строительстве БАМа (1932).	Руководил изысканиями Западной части Амурской ж. д. от разъезда Куэнга до р. Урка (1906–1907).

## Продолжение таблицы А.4

№	Инженер путей сообщения	Годы жизни	Время учебы, окончания ИИПС, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
18.	Жданов Александр Константинович	20.12.1874 – 1950	1892–1897 ИИПС, гг.	Служил на Самаро-Златоустовской и Забайкальской ж. д. (1897–1920). Заведовал карьерами по заготовке щебня для КВЖД (1921–1922). Начальник Службы пути на КВЖД (1922–1932). Преподаватель в ХПИ (после 1930).	Не выявлены
19.	Железняков Александр Федорович	26.02.1877 – 1948	1896–1902	Работал на Уссурийской ж. д. (1905–1910). С 1910 г. стоял на службе на КВЖД. Нач. 15-го участка Службы пути на ст. Яомынь (1919–1921), нач. 5-го участка на ст. Чжаланьгунь (1921–1922). Преподавал в разных учебных заведениях.	Не выявлены
20.	Завадский Николай Флорианович	1852 – 2.02.1922	?-?	Помощник начальника Полесских железных дорог (1902–1906). Начальник материальной службы КВЖД (с 1911 г.).	В 1876 г. участвовал в строительстве Литейного моста в Санкт-Петербурге. С 1907 г. служил на КВЖД.
21.	Зурабов Николай Семенович	2.02.1854 – после 1919	Окончил ИИПС в 1879	Нач. Забайкальской ж. д. (1914–1919). Председатель Дальневосточного комитета по ж. д. перевозкам (1919).	Не выявлены
22.	Игнациус Сергей Владимирович	13.02.1861 – 12.06.1906	Окончил ИИПС в 1883	Нач. тех. отдела правления Рязанско-Уральской ж. д. (1893–1897). Зам. главного инженера по постройке КВЖД. зам. управляющего дороги (после 1897). Один из организаторов Строительного управления КВЖД (1898).	Не выявлены
23.	Казакевич Дмитрий Петрович	16.12.1869 – 3.02.1924	?-?	И. д. управляющего КВЖД по железнодорожной части (1918–1920), и. о. Управляющего дорогой (1920–1921).	Служил в обществе КВЖД с 1902 г.
24.	Калабановский Владимир Константинович	4.01.1885–?	1902–1909	Служил на Екатеринбургской ж. д. (1909–1917). Нач. тех. отдела в Правлении общества КВЖД (1917–1922). Служил в тех. отделе Северо-Маньчжурской ж. д. (1922–1935). Консультант Харбинского Управления Государственных ж. д. (после 1935)	Не выявлены
25.	Кациенко Александр Федорович	8.03.1881–?	1898–1903	Работал на Китайско-Восточной, Сибирской и Амурской ж. д., начальник Уссурийской ж. д. (1914–1917). Советник в Управлении государственных железных дорог в Харбине (с 1935).	Не выявлены
26.	Кербедз Станислав Ипполитович	1844–1906 (1910)	Окончил ИИПС в 1865	Вице-председатель правления Общества КВЖД. Руководитель строительства г. Дальнего. Товарищ Председателя правления Общества КВЖД (1896–1903).	Разрабатывал проекты двухпутного Хинганский тоннеля, мостов через Сунгари и другие реки при строительстве КВЖД.
27.	Кипарисов Александр Федорович	1856–?	Окончил ИИПС в 1881	Участвовал в экспедиции по изысканию Уссурийской ж. д. (1880-х), затем принимал участие в ее строительстве. Работал на КВЖД (нач. 1900-х). Член комитета по устройству г. Порт-Артура (1903).	Не выявлены
28.	Кислицын Николай Семёнович	19.07.1864 – 19.04.1943	Окончил ИИПС в 1887	Нач. участка Службы пути в Севастополе (1897), а затем в Харькове (1902). Нач. Службы пути и заместитель начальника дороги в Иркутске (1913). С 1922 г. проживал в Харбине, преподавал в Политехническом институте, Ж. д. училище и на курсах Техников Путей сообщения.	Занимался изысканиями ж/д в Архангельске.

### Продолжение таблицы А.4

№	Инженер путей сообщения	Годы жизни	Время учебы, окончания ИИПС, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
29.	Кнорринг Федор Иванович	21.05.1854 – 1914	Окончил ИИПС в 1878	Начальник службы пути Южно-Уссурийской дороги (1895–1907). Начальник Забайкальской дороги (1907–1914).	Не выявлены
30.	Ковалевский Василий Александрович	1875 – 14.08.1930	?–?	Инженером для поручений при управлении Забайкальской ж. д. в Иркутске. Много лет проработал на КВЖД. Вел подготовительные курсы в ХПИ. Директор Харбинского реального училища «Уан-Хуан» (1920-е).	Не выявлены
31.	Колпаков-Мирошниченко Владислав Дементьевич	1.05.1882 – ?	Окончил ИИПС в 1916	Производитель работ по постройке дорог к месторождениям вольфрамита в Нерчинском горном округе (1916). Член Союза инженеров путей сообщения СПб. Учредитель Общества русских инженеров в Маньчжурии. В Харбине владел предприятием по изготовлению мебели (с 1920).	Не выявлены
32.	Крузе Николай Александрович	24.12.1882 – 4.06.1942	Окончил ИИПС в 1910	Служил на Тюмень-Омской, Алтайской ж. д. Городской инженер в управе на ст. Маньчжурия (1921–1922). Служил на КВЖД (1922–1929). Начальник 9-го участка Службы пути. Пенсционер КВЖД.	Занимался строительством объектов различного назначения (жилые дома, больницы, школы, мастерские).
33.	Крынин Павел Павлович	31.12.1880 – 28.02.1927	Окончил ИИПС в 1903	Ст. пом. в управлении водных путей Амурского бассейна (1903-10). Занимался изысканиями Амурской ж. д. (1910). Городским головою Николаевска-на-Амуре (1913–1917), председателем областного исполкома (1917). Помощник, затем нач. Амурского округа путей сообщения (1918–1920). Член гор. Совета в Харбине (с 1923).	Не выявлены
34.	Кузнецов Петр Иванович	1873 – 25.07.1929	?–?	До 1924 г. являлся членом правления КВЖД.	Работал на строительстве железных дорог в России и на КВЖД.
35.	фон Оффенберг Стефан Цезаревич	1.08.1864 – 21.02.1939	Окончил ИИПС в 1891	Нач. дистанции на строительстве Рязано-Уральской ж. д. (1893–1898). Строитель 3 и 5-го участков западной линии КВЖД (1897-1906). Начальник Уссурийского отделения Службы пути КВЖД (1906–1916). Инженером для поручений, пом. Управляющего дороги (1920), первый зам. управляющего дороги (1921–1924). После 1924 г. проживал в Польше.	Не выявлены
36.	Павлов Николай Алексеевич	5.12.1880 – после 1940	?–?	Нач. достроечных участков на Амурской ж. д., пом. нач. Службы пути сооружений Амурской ж. д. С 1916 г. начальник Службы пути Уссурийской дороги, жил в Хабаровске. Член Общества Русских инженеров. С 1921 находился в китайской эмиграции, работал на КВЖД, преподавал в ХПИ и ин-те Святого Владимира.	Не выявлены
37.	Передерий Григорий Петрович	29.09/11.10.1871 – 14.12.1953	Окончил ИИПС в 1897	Преподаватель, профессор, ректор Института путей сообщения СПб.	Автор проекта бетонных опор моста через Амур у Хабаровска.

### Продолжение таблицы А.4

№	Инженер путей сообщения	Годы жизни	Время учебы, окончания ИИПС, гг.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
38.	Прилежав Николай Иванович	1.05.1878 – после 1940	1897–1903 ИИПС, гг.	Работал на строительстве Никольского, Бикинского и Хабаровского участков Уссурийской ж. д. (1903–1908). Нач. участка пути на ст. Евгеньевка (1910–1917). С 1917 г. служил на КВЖД на ст. Мулин и Яомынь, в Харбине. Зав. ж. д. отделением на Мулинских копиях (1927–1935).	Автор и строитель большого количества зданий и сооружений в России и Китае, в том числе: 18 домов-казарм для 2-го Уссурийского ж. д. батальона, 68 ж. д. мостов, 8 домов в Никольск-Уссурийске, водопровод на ст. Никольск-Уссурийский) в Спасске, 4 жилых дома, 3 церкви и народный дом, водоподъемные здания на ст. Евгеньевка и Шмаковка, 4 церкви и двухклассное училище в уезде, депо на ст. Евгеньевка, баня и больница в Спасске, 40 ж. д. мостов, Новый театр во Владивостоке, пассажирские здания на ст. Социнзы и др.
39.	Проскураков Лавр Дмитриевич	18/30.08.1858 – 14.09.1926	окончил ИИПС в 1884	Преподаватель (с 1887 г.), профессор (с 1896 г.) в Институте путей сообщения в Санкт-Петербурге.	По его проектам построены мосты через реки Нарву, Волхов, Оку, Енисей, Амур (г. Хабаровск).
40.	Протодьяконов Александр Максимович	ок. 1890–1969	окончил ИИПС в 1912	Преподаватель в Харбинском политехническом институте.	Работал на КВЖД и ЮМЖД
41.	Рудницкий Александр Викторович	12.08.1880 – после 1955	1898–1904	Служил на КВЖД (1904–1929). С 1929 проживал жил в Харбине.	Выполнял работы по строительству второго пути на Уссурийской ж. д. во Владивостоке (1913–1920).
42.	Савин Сергей Александрович	27.05.1876 – 7.05.1954	1894–1899	Служил на КВЖД на ст. Пограничной (1901–1904), в СПб (1904–1905), в управлении КВЖД в Харбине (1905–1906). Работал на строительстве Амурской ж. д., на ст. Бушулей и в Нерчинске (1906–1910). Работал в Чите (1915), Алексеевске (1916–1920), Никольск-Уссурийске (1920), С 1921 г. проживал в Харбине, занимался преподаванием, с 1928 г. занимал должность профессора в ХПИ.	Не выявлены
43.	Свягин Николай Сергеевич	3.12.1856 – 7.10.1925	Окончил ИИПС в 1882	Нач. 4-го участка по постройке Уссурийской ж. д. (1891–1895). Проводил изыскания и строительство Никольской ветки ж. д. до ст. Гродеково (1895–1898). Нач.-к Восточного строит-го отделения КВЖД (с 1899). В нач. XX в. продолжал службу в Управлении КВЖД в Харбине.	Строитель перекви Свягителя Николая Мирликийского Чудотворца на ст. Пограничной (ныне г. Суйфэньхэ).
44.	Тренохин Владимир Михайлович	20.04.1869–?	Окончил ИИПС в 1896	Штатный инженер IX класса, зам. зав. работами по устройству названного порта и нач. партии по производству изысканий для коммерческого порта во Владивостоке (1896–1899). Служил на КВЖД (после 1899).	Не выявлены
45.	Фаворский Владимир Сергеевич	28.05.1879–?	1901–1906	Инженер VII класса и нач. Тех. отдела Службы пути на Забайкальской ж. д. (с 1909). С 1922 г. в эмиграции в Харбине. Руководил квартирным отделом КВЖД. Начальник Тех. отд. Службы пути (1924–1930). Инженер для тех. занятий АО Службы пути при Тех. отделе Правления КВЖД (1930–1935).	Не выявлены

### Продолжение таблицы А.4

№	Инженер путей сообщения	Годы жизни	Время учебы, окончания ИИПС, гт.	Вид деятельности и занимаемые должности	Проекты и постройки
46.	Флеров Владимир Николаевич	12.02.1881-?	1903-1907	Работал во временных мастерских во Владивостоке (1918-1920), затем проектировщиком в элеваторной конторе в Харбине (1922-1924). Преподавал в Техническом училище, Институте Св. Владимира и в ХПИ.	Не выявлены
47.	Хилков Степан Николаевич	1866-1916	1885-1890	Работал на строительстве 1-го, 8-го и 9-го участков КВЖД и на строительстве Харбина (с 1901). Нач. Службы пути (1903-1906). Управляющий КВЖД (1906-1915). Председатель О-ва Черноморской ж. д. (1915-1916).	Не выявлены
48.	Янупковский Ольгерд-Владислав-Болеслав Николаевич	ок. 1882 – 5.09.1923	?-?	В течение многих лет работал в качестве крупного подрядчика строительных работ на КВЖД.	Не выявлены

## ПРИЛОЖЕНИЕ Б

Чертежи «Николаевской-на-Амуре крепости», выполненные военными инженерами – выпускниками Николаевской инженерной академии

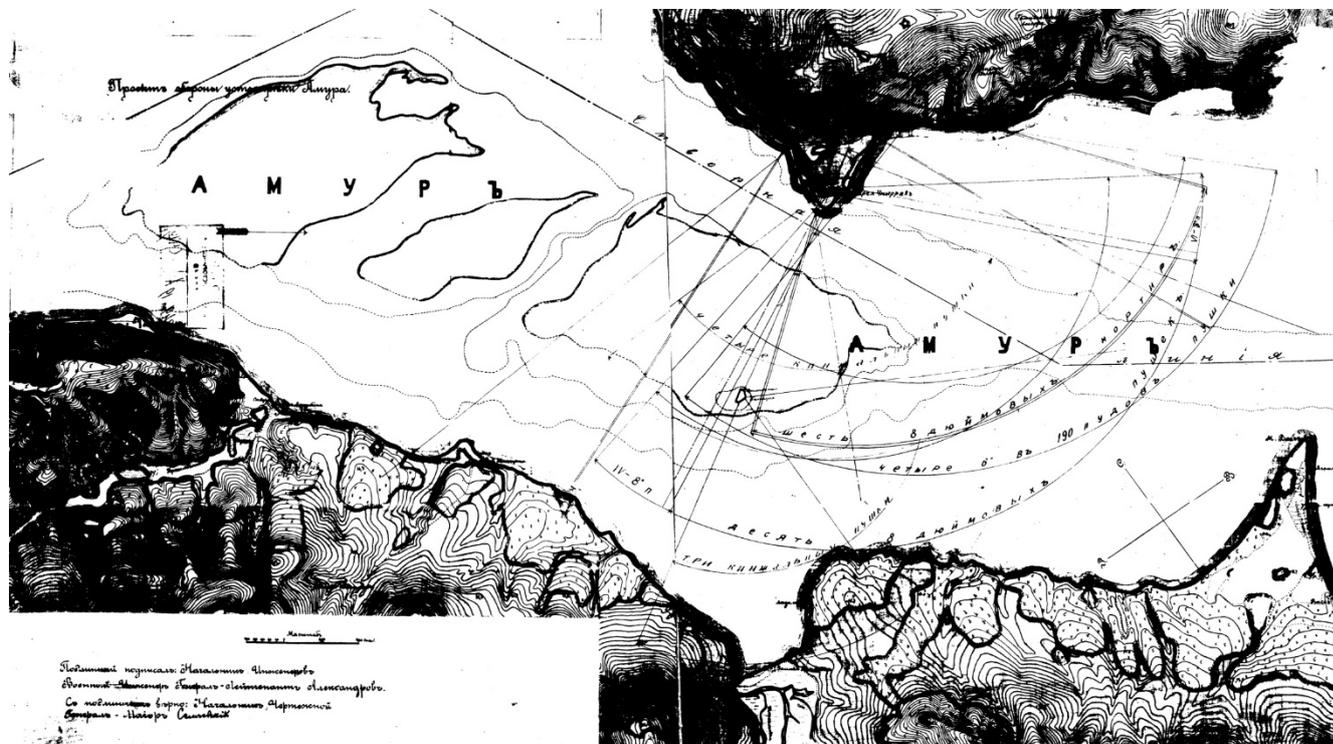


Рис. Б.1. Проект обороны устья р. Амур. (РГВИА ф. 349, оп. 19, д. 6475, л. 7)

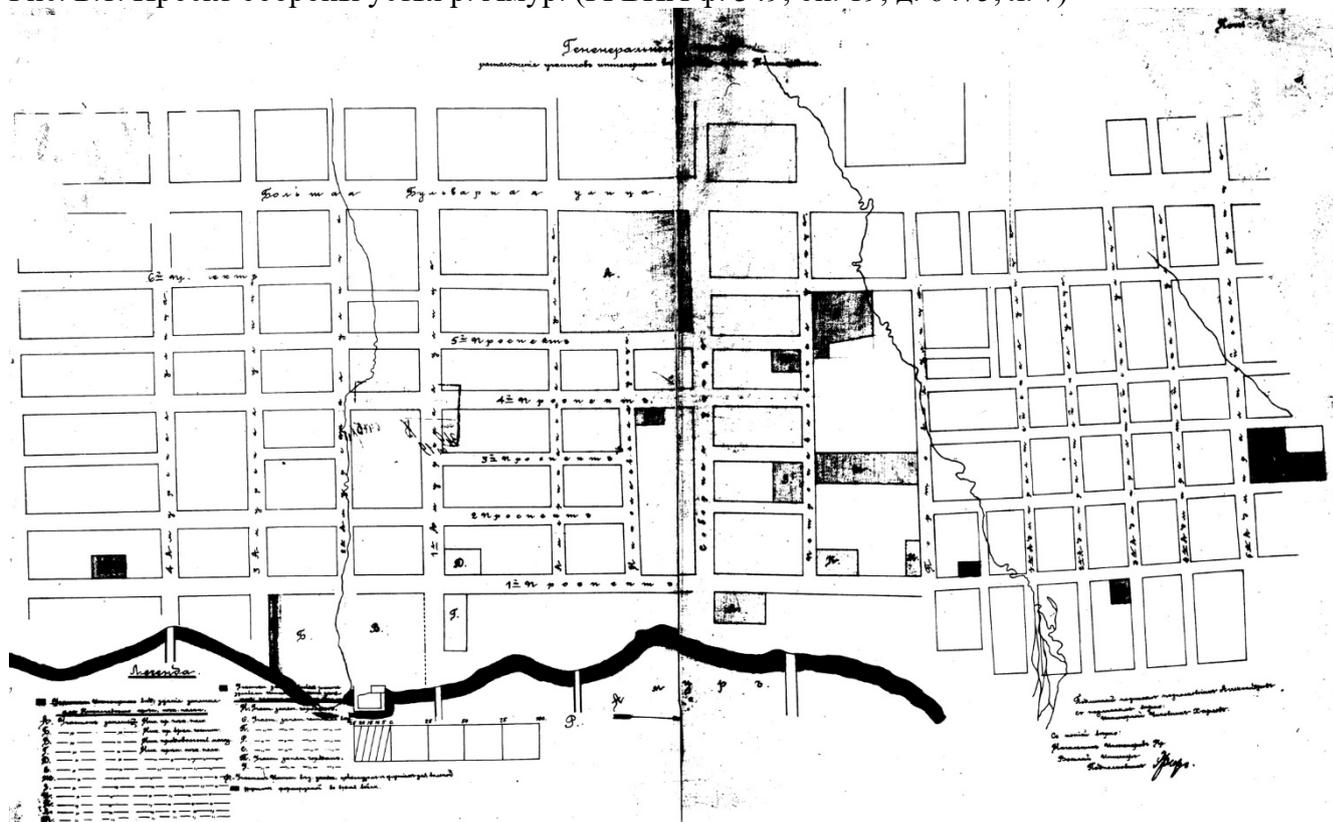


Рис. Б.2. Генеральный план Николаевска (РГВИА ф. 349, оп. 19, д. 6475, л. 14)



по кр Николаевск  
к проекту форта-заставы на правом берегу р. Амура [профили]

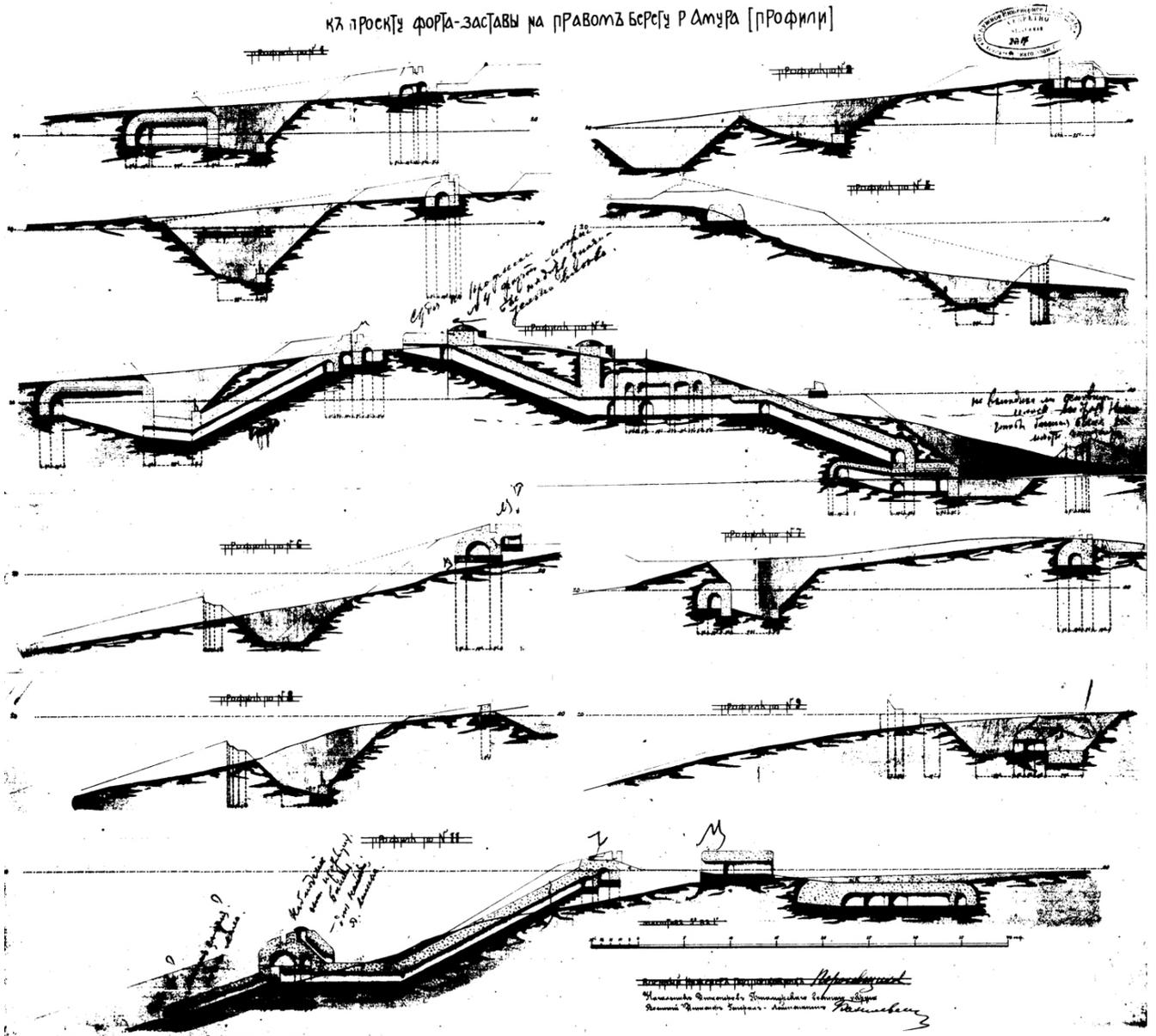


Рис. Б.4. По кр. Николаевск, к проекту форта-заставы на правом берегу р. Амур [профили].  
(РГВИА ф. 349, оп. 19, д. 6475, л. 62)

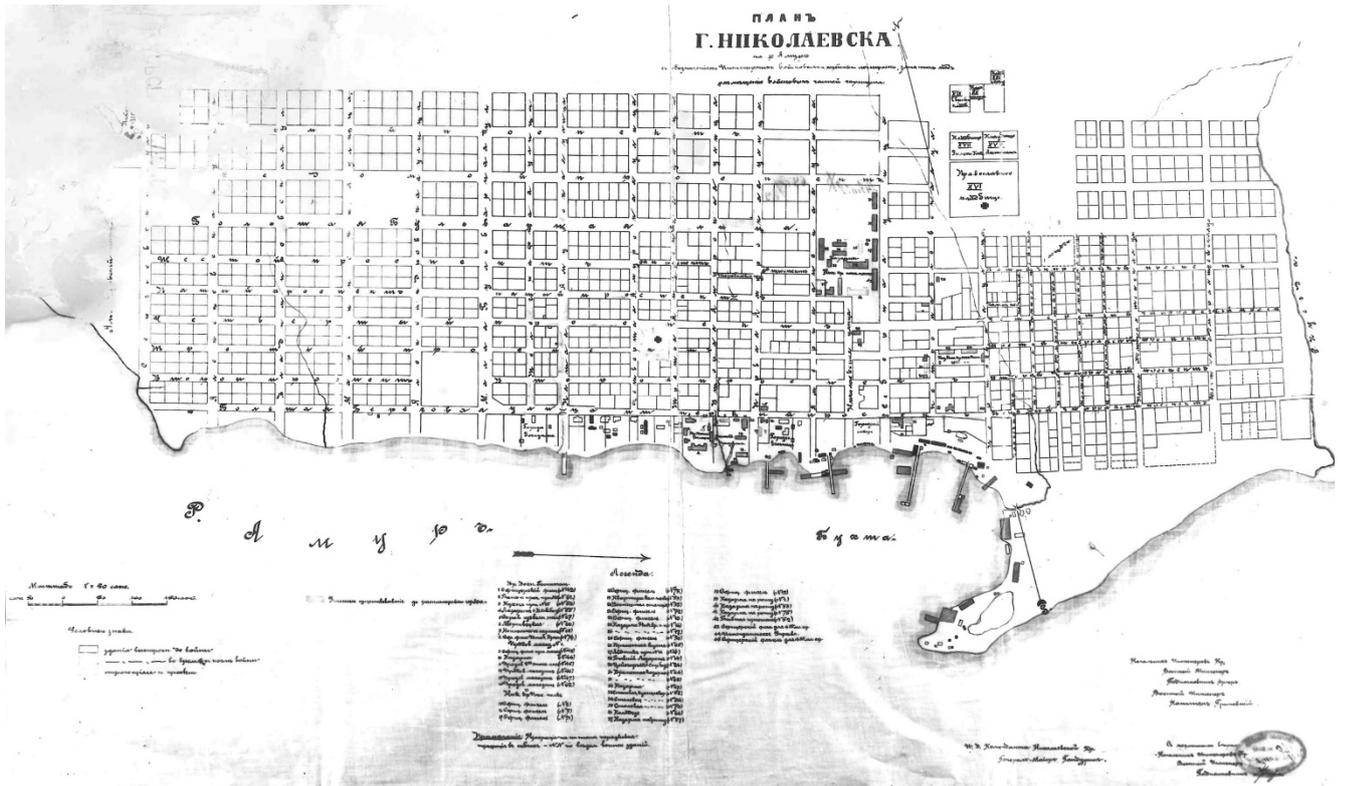


Рис. Б.5. План города Николаевска-на Амуре с обозначением инженерных войсковых и хозяйственных построек, занятых под размещение войсковых частей гарнизона. (РГВИА ф. 349, оп. 19, д. 6475, л. 69)

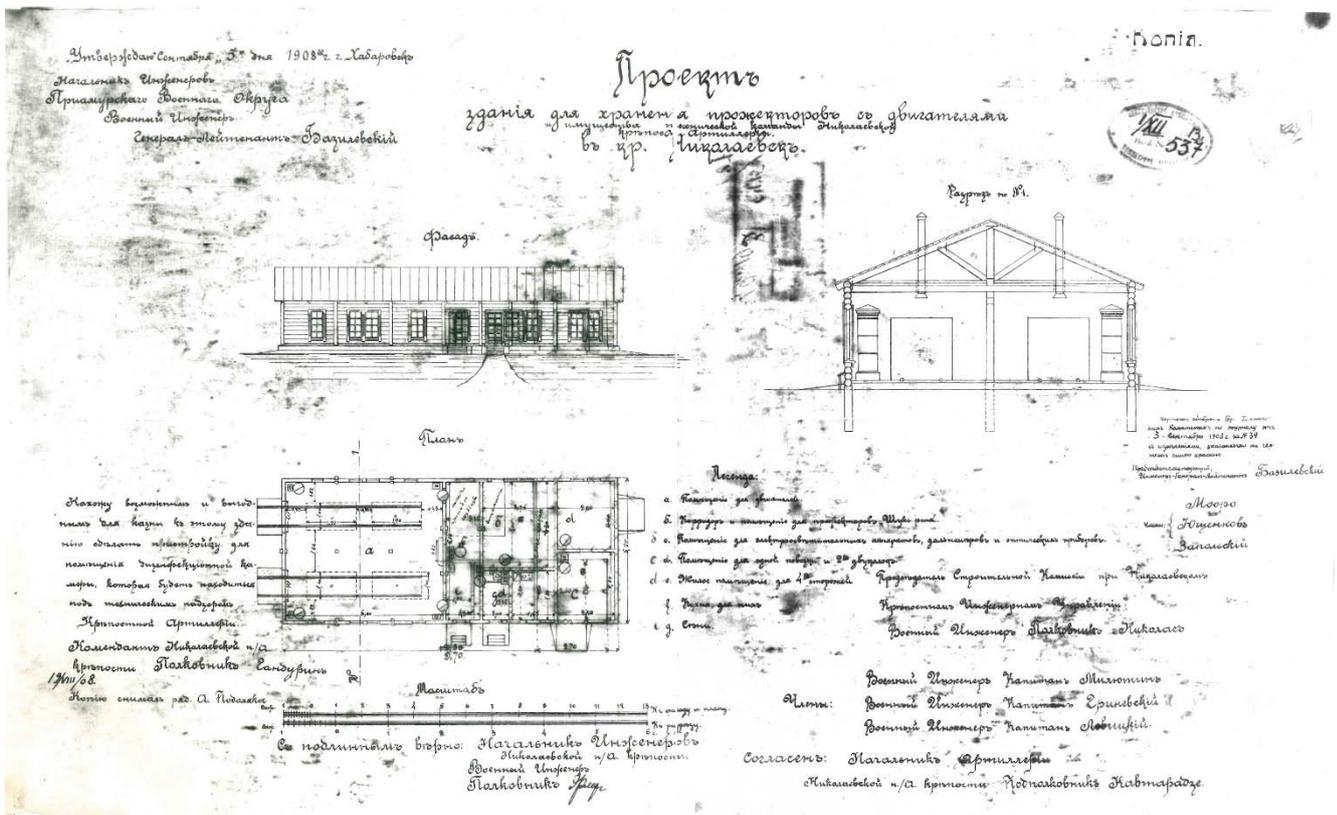
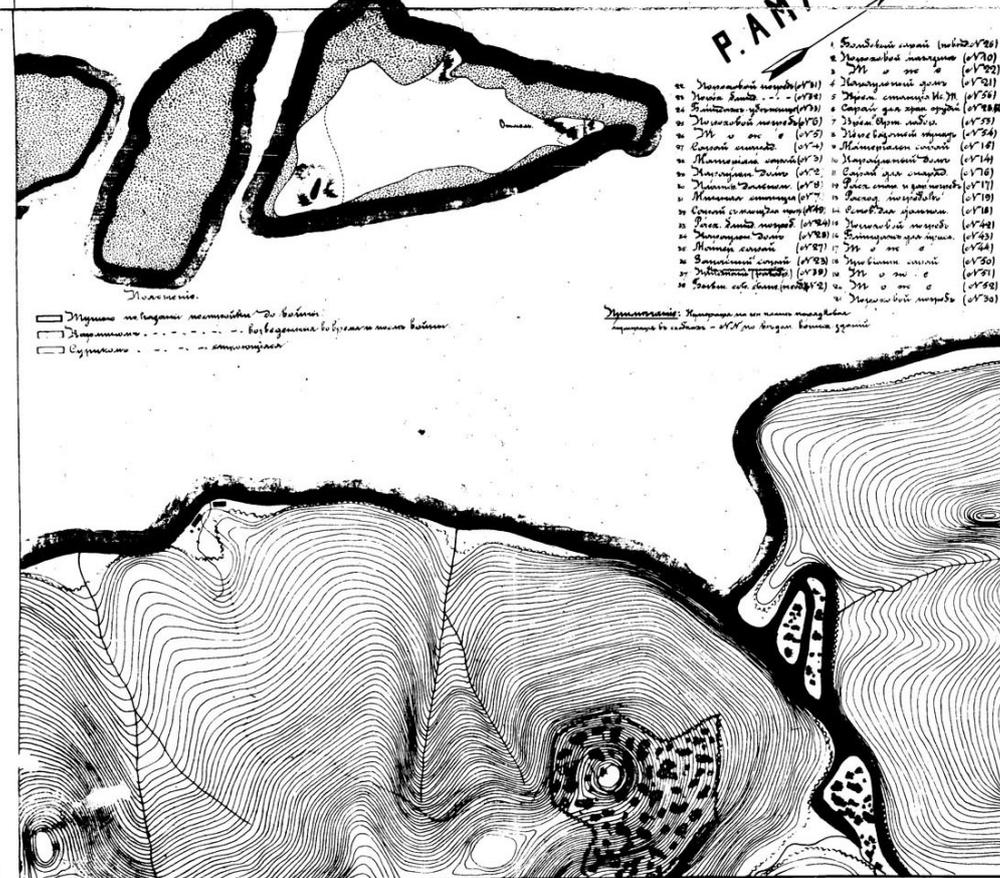
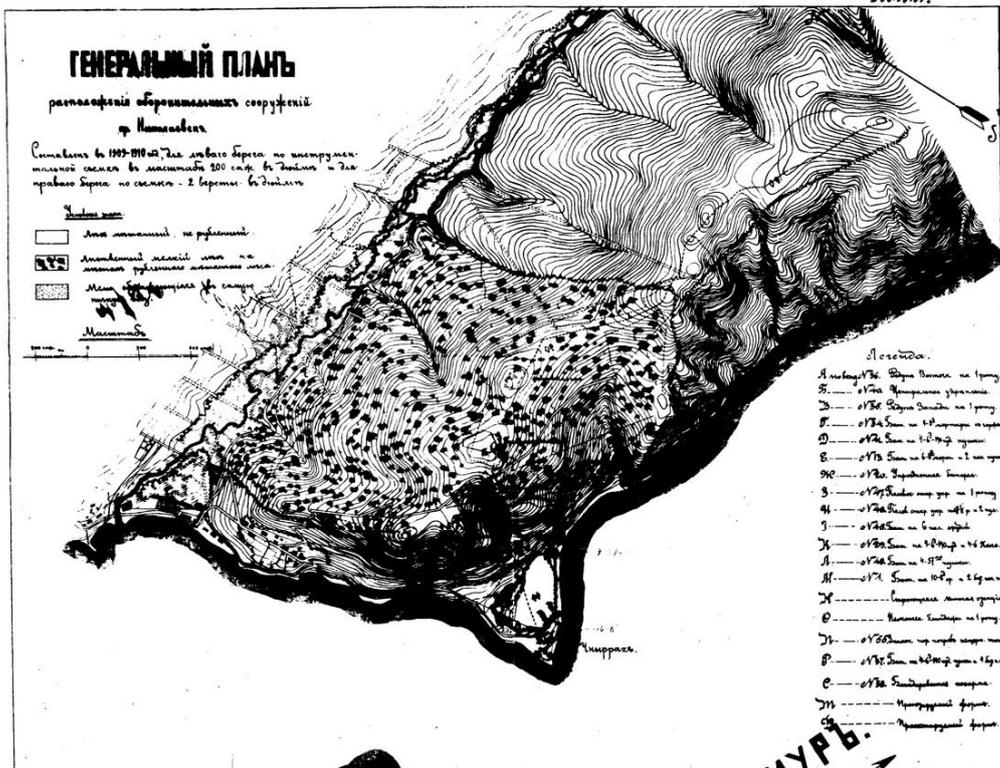


Рис. Б.6. Проект здания для хранения прожекторов с двигателями и имущества технической команды николаевской крепостной артиллерии в крепости Николаевск. (РГВИА ф. 349, оп. 19, д. 6475, л. 82)

Резервы.  
Холма.



Составлен Александр Николаевич Копылов  
Начальник крепости Николаевск  
Вспомогательный офицер  
Подполковник Зубов

Составлен Василий Иванович Копылов  
Начальник крепости Николаевск  
Вспомогательный офицер  
Подполковник Зубов

Рис. Б.7. Генеральный план расположения оборонительных сооружений крепости Николаевск, 1909–1910 гг. (РГВИА ф. 349, оп. 19, д. 6475, л. 70)

**ПРИЛОЖЕНИЕ В**

**АЛЬБОМ АРХИТЕКТУРНЫХ ПРОИЗВЕДЕНИЙ,  
ПОСТРОЕННЫХ ПО ПРОЕКТАМ ВЫПУСКНИКОВ АРХИТЕКТУРНЫХ  
И ИНЖЕНЕРНЫХ УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЙ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА  
В ГОРОДАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА  
(вторая половина XIX – начало XX вв.)**

**В.1. Вклад в развитие архитектурного облика крупных городов  
Дальнего Востока России**

**В.1.1. Благовещенск**

*Гражданские инженеры*

**Станкевич Антон Ромуальдович**



Рис. В.1.1.1. Епархиальное женское училище в Благовещенске (1903–1906)

## Буковецкий Иосиф Иосифович



Рис. В.1.1.2. Здание Благовещенской городской управы, 1890 г. Фотография нач. XX в.

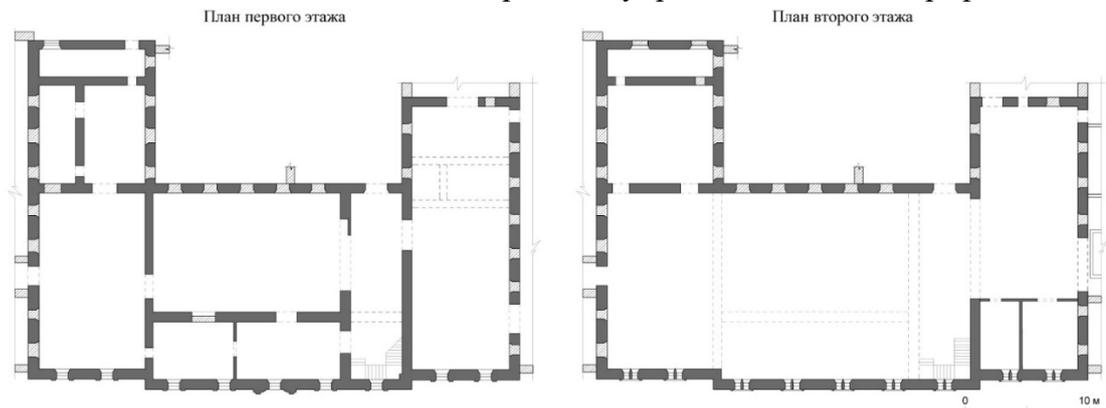


Рис. В.1.1.3. Планы первого и второго этажей здание Благовещенской городской управы



Рис. В.1.1.4. Триумфальная арка («Царские ворота») была построена в 1891 г., в 1936 г. после сильного наводнения ее снесли. В 2003–2005 гг. на пожертвования организаций, предпринимателей и частных лиц триумфальная арка была восстановлена на прежнем месте по проекту, выполненному архитектурной мастерской В. Я. Сикерина

## Чайковский Людвиг Осипович

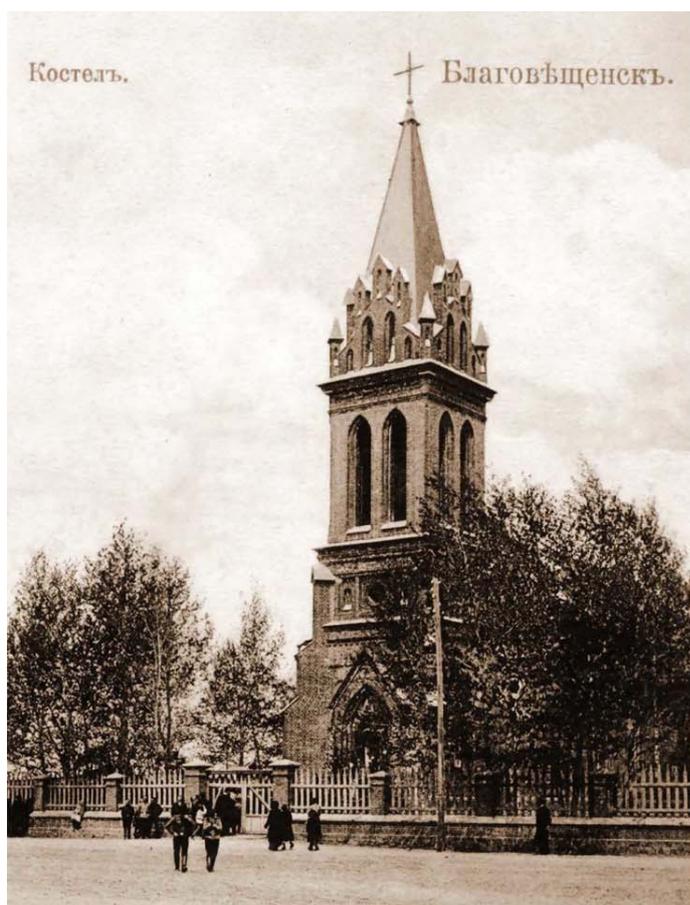


Рис. В.1.1.5. Римско-католического костела Могилевской Архиепархии в Благовещенске (1896, 1911). Первоначальный вид и современное состояние

## Лашенко Михаил Ильич

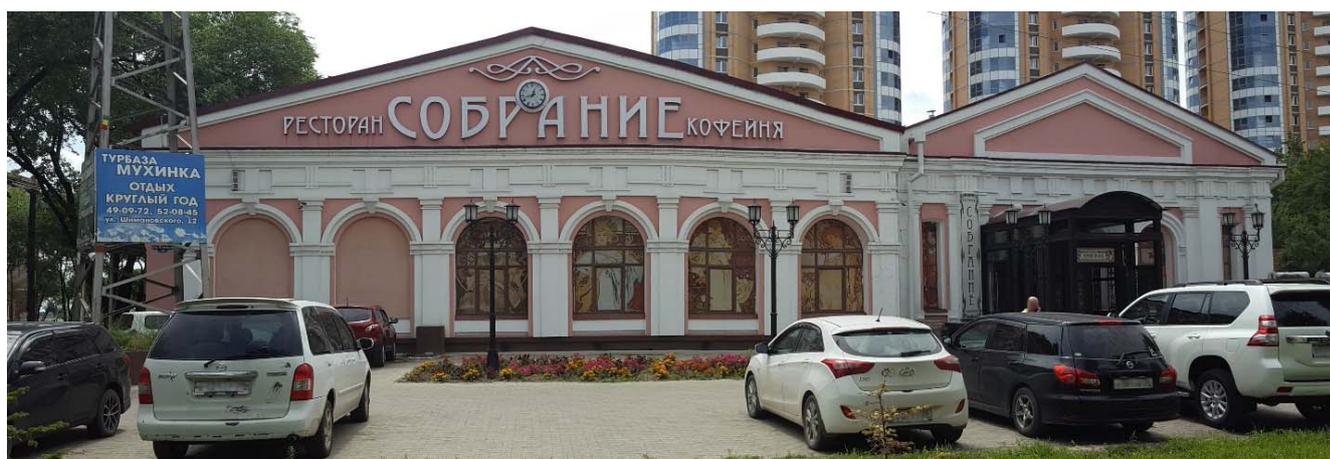


Рис. В.1.1.6. Здание городской электростанции (1908) на ул. Ленина, 106а, вид со стороны ул. Ленина



Рис. В.1.1.7. Здание городской электростанции (1908) на ул. Ленина, 106а, вид со стороны ул. Шимановского



Рис. В.1.1.8. Здание дома военного губернатора Амурской области (1909–1912), Ленина, 144

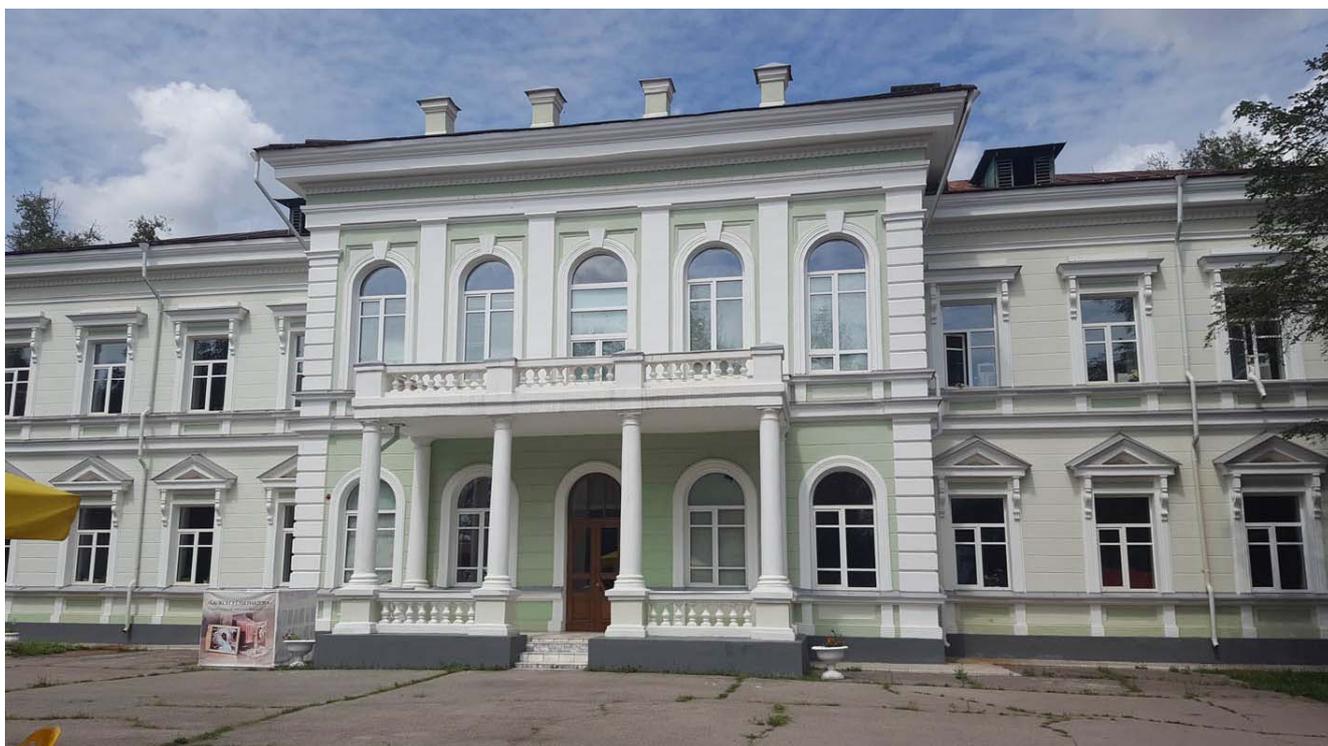


Рис. В.1.1.9. Здание дома военного губернатора Амурской области (1909–1912), Ленина, 144

## Блюм Рейнгольд Иванович



Рис. В.1.1.10. Здание третьей пожарной части

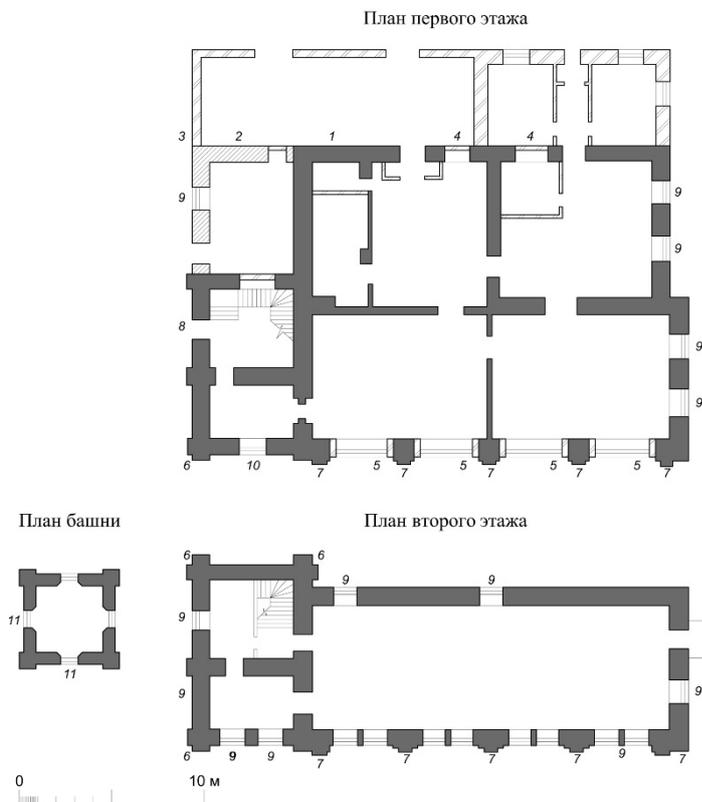


Рис. В.1.1.11. Поэтажные планы здание третьей пожарной части.

*Обозначение архитектурных элементов на плане здания:*

1. Первый период строительства;
2. Второй период строительства;
3. Позднейшая кирпичная пристройка;
4. Закладка прежнего окна;
5. Закладка прежних проемов ворот;
6. Двухступчатый внешний угол;
7. Одинарная пилястра;
8. Дверной проем с двойной лучковой перемычкой;
9. Окно без наличника с лучковой перемычкой;
10. Оконный проем;
11. Оконный проем башни.

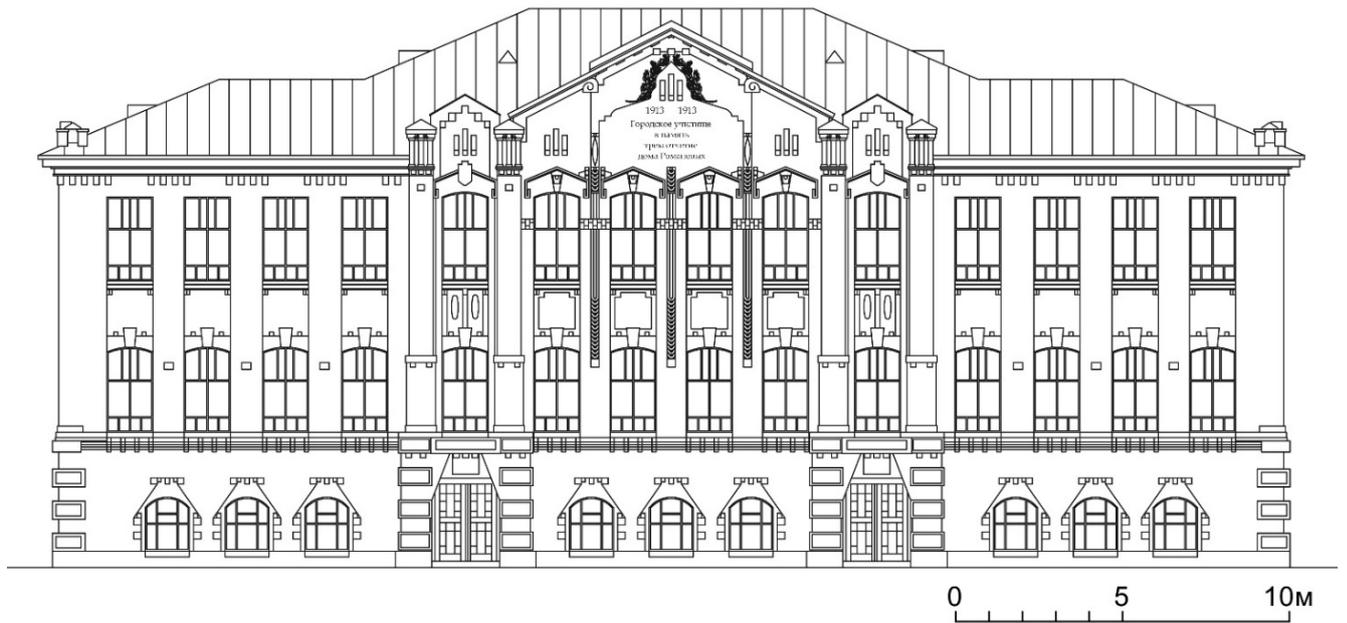


Рис. В.1.1.12. Главный фасад здания городского районного училища в память 300-летия дома Романовых, 1911–1913 гг.





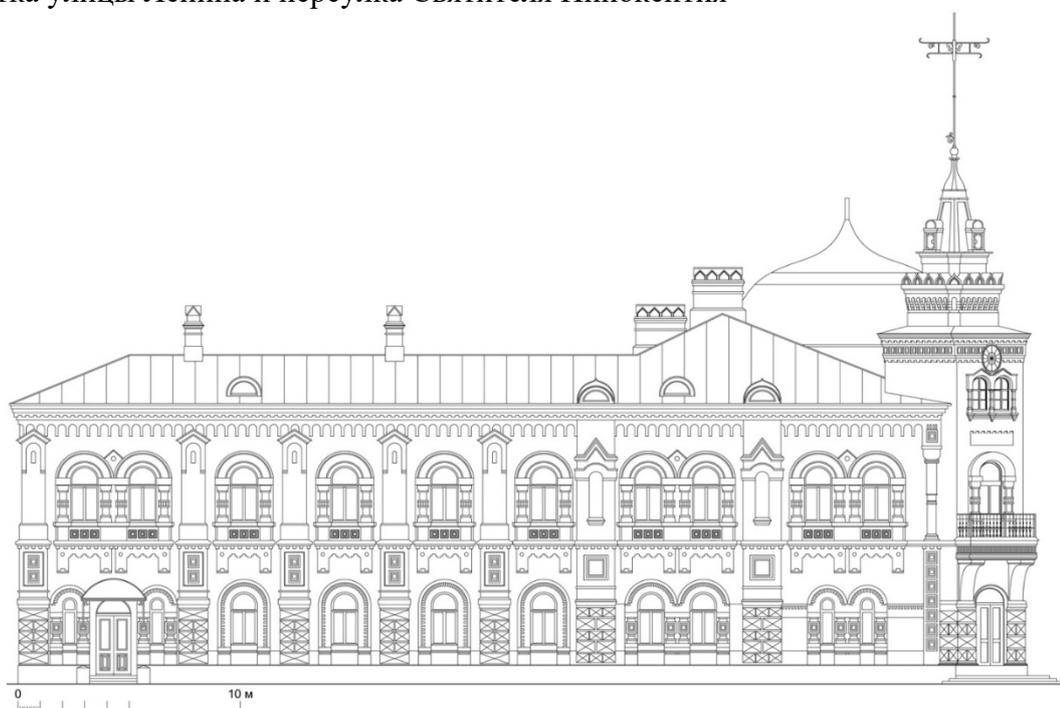
Рис. В.1.1.13. Здание городского районного училища в память 300-летия дома Романовых, 1911–1913 гг.



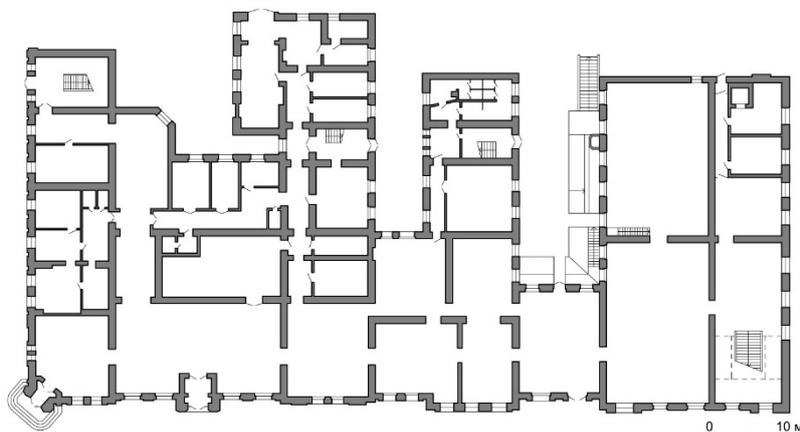
Рис. В.1.1.14. Городское районное училище в память Отечественной войны (1912–1914)

*Военные инженеры***Эдуард Иванович Шефер**

В.1.1.15. Здание универсального магазина ТД «Кунст и Альберс» (1894–1911), вид со стороны перекрестка улицы Ленина и переулка Святителя Иннокентия



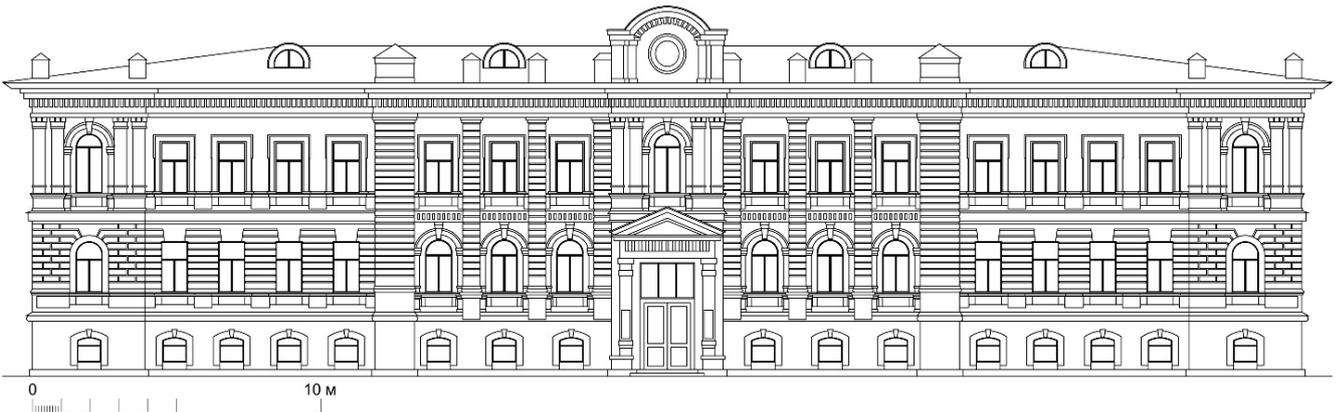
В.1.1.16. Здание универсального магазина ТД «Кунст и Альберс». Фасад со стороны переулка Святителя Иннокентия



В.1.1.17. Здание универсального магазина ТД «Кунст и Альберс». План первого этажа



В.1.1.18. Здание городского полицейского управления и второй пожарной части (1894–1896)



В.1.1.19. Здание почтово-телеграфной конторы (1900)



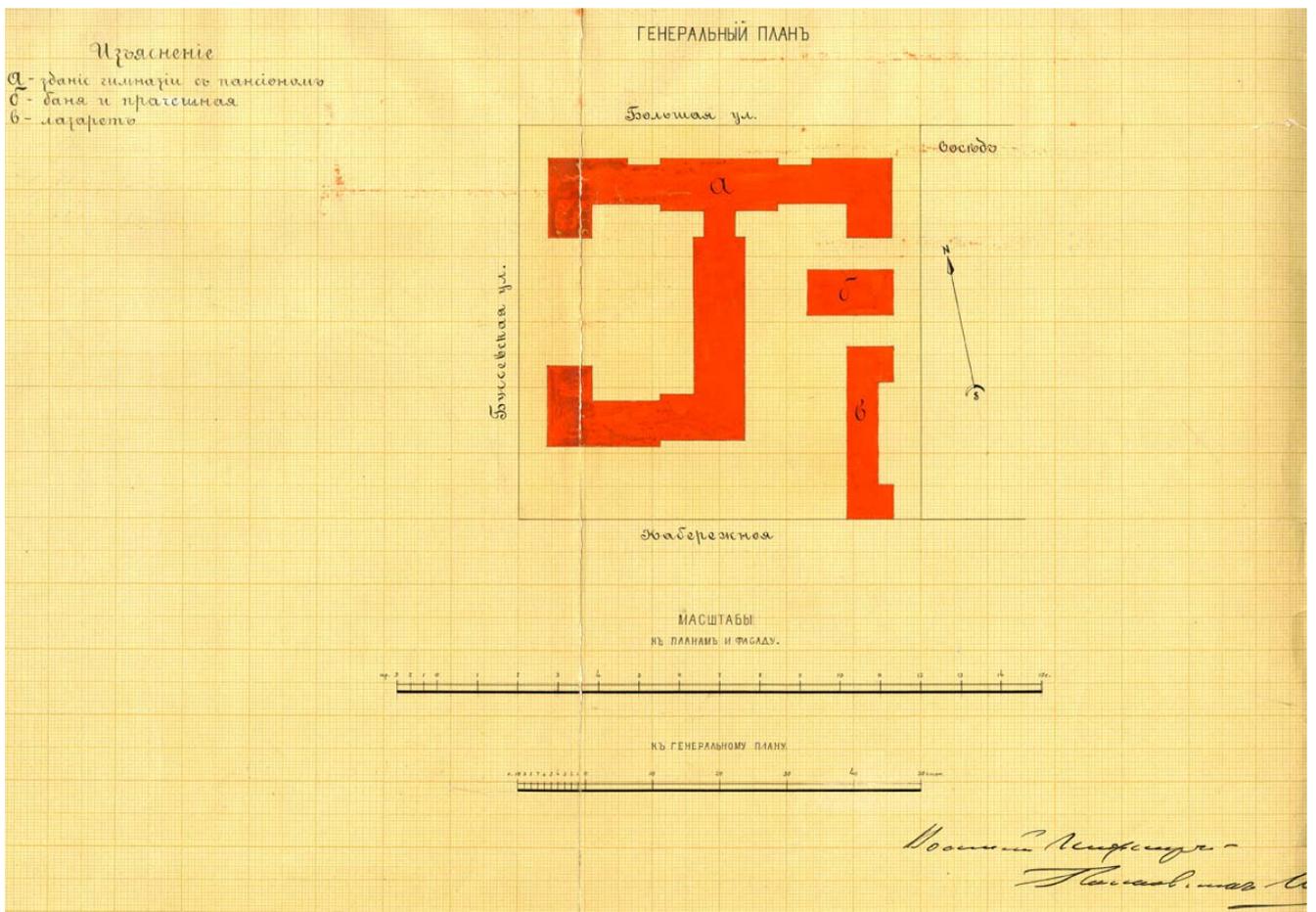
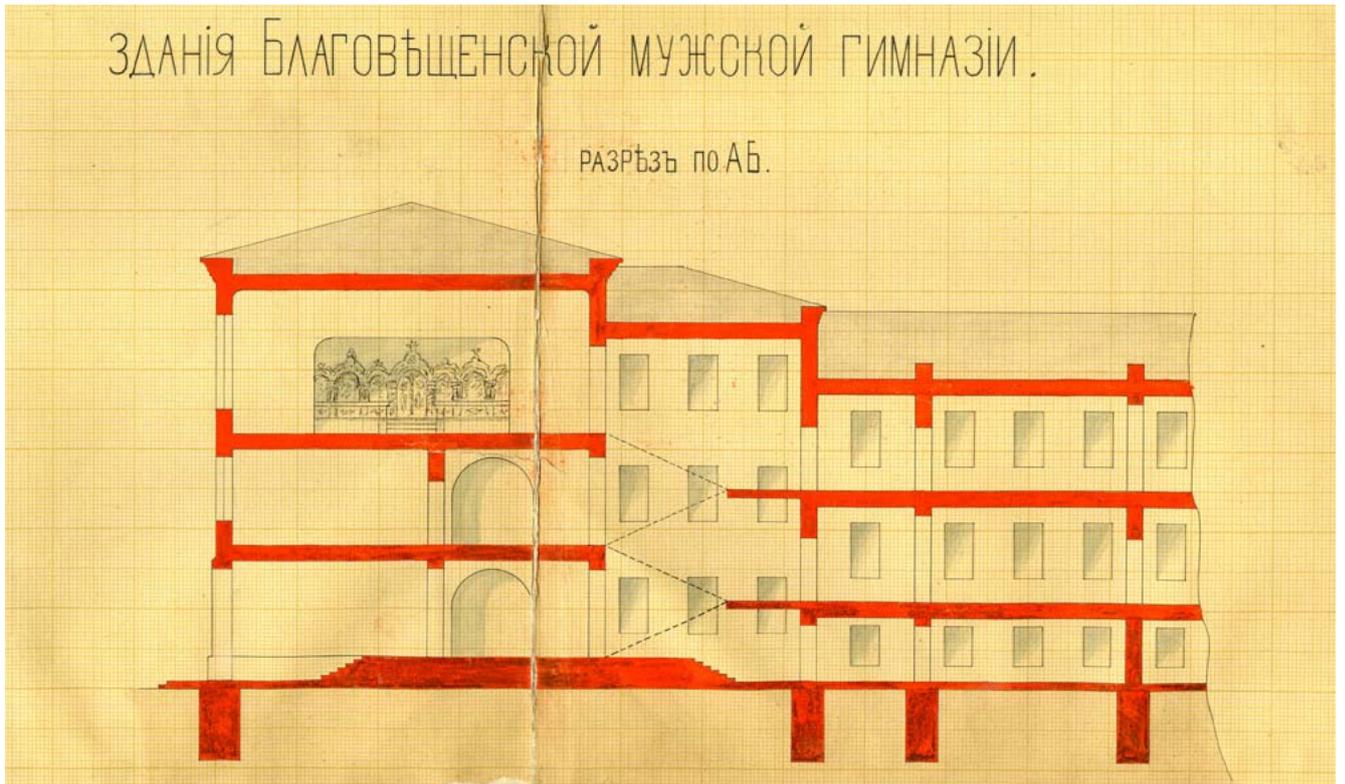
В.1.1.20. Алексеевская женская гимназия (1910–1911)



В.1.1.21. Здание Алексеевской женской гимназии, в настоящее время – средняя школа



В.1.1.22. Благовещенская мужская гимназия (1911–1913)



В.1.1.23. Фрагменты проекта Благовещенской мужской гимназия, выполненного Э. И. Шефером (Ф. 704. Оп. 3. Д. 463. Л. 15, 16.)



В.1.1.24. Здание Благовещенской мужской гимназии. Современное состояние

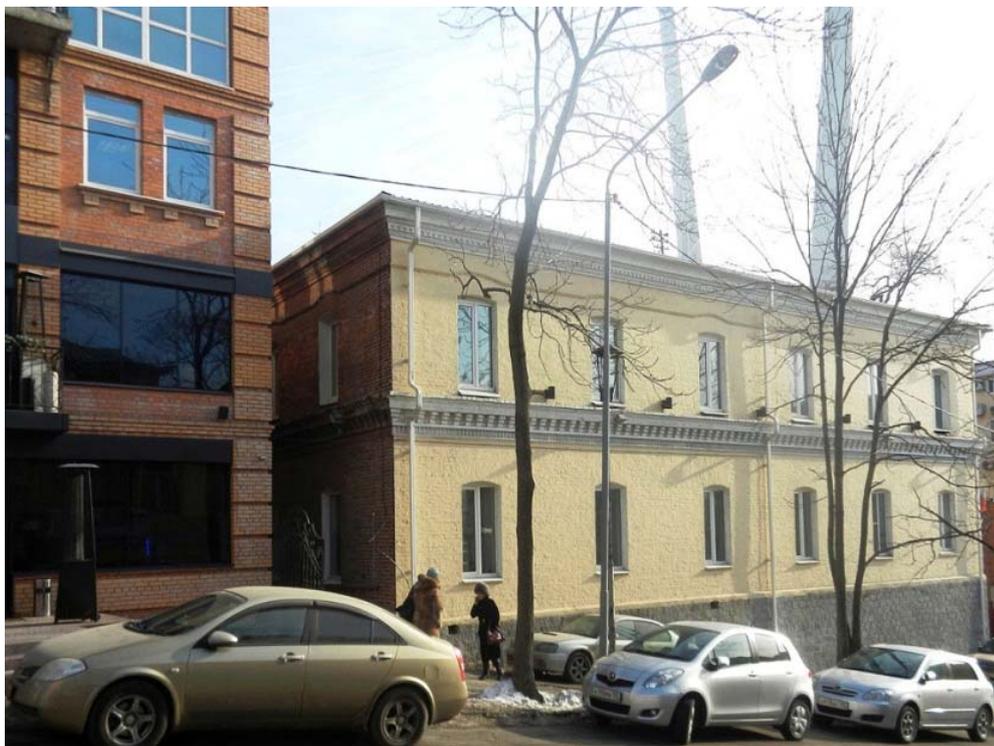
**В.1.2. Владивосток***Художники архитектуры***Гвоздиовский Александр-Казимир Андреевич**

Рис. В.1.2.1. Здание городского училища (1885–1886) на улице Миссионерской (ныне Лазо), 4

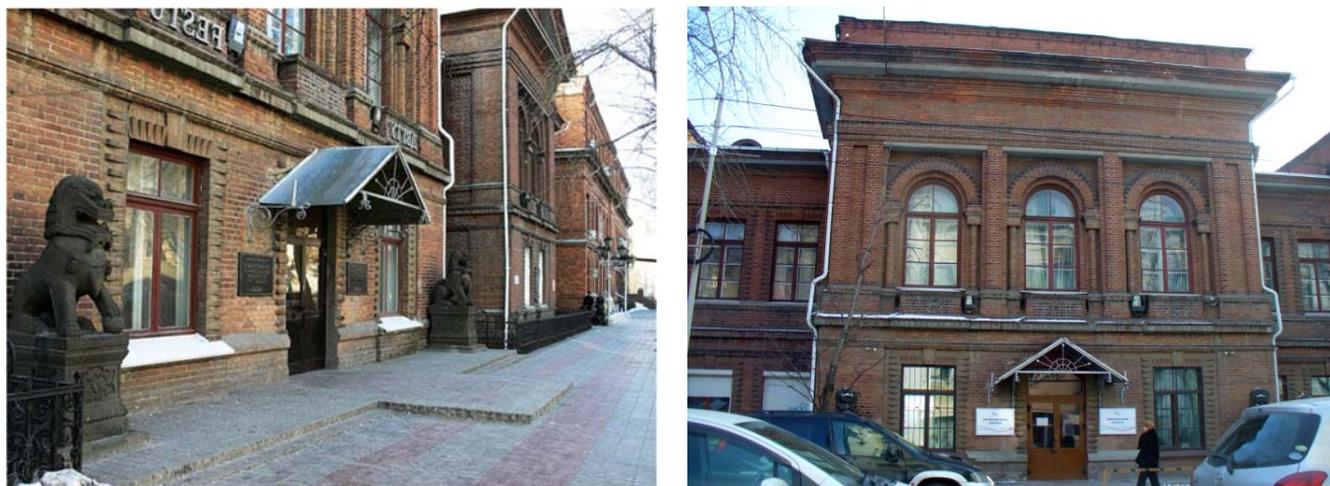
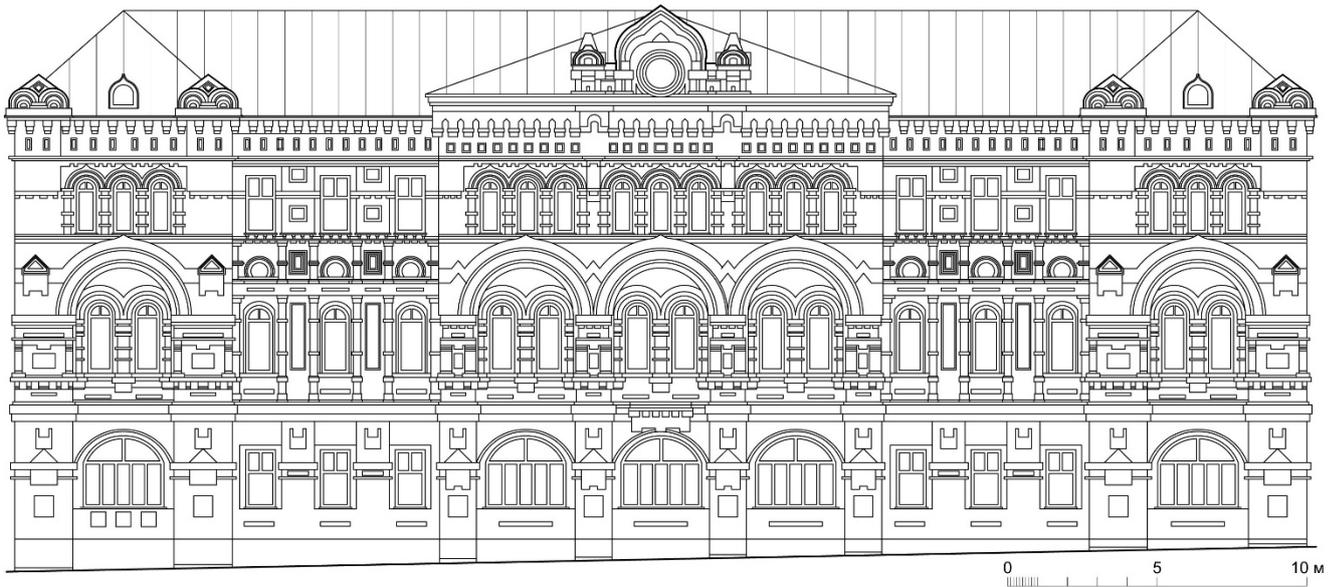


Рис. В.1.2.2. Здание Восточного института (1896–1899). В настоящее время – один из корпусов Дальневосточного федерального университета. Ул. Пушкина, 10



В.1.2.3. Здание почтово-телеграфной конторы (1897–1899), ул. Светланская, 41



В.1.2.4. Здание почтово-телеграфной конторы, чертеж главного фасада

*Гражданские инженеры*  
**Багинов Иоанес Седракович**



Рис. В.1.2.5. Здание гостиницы «Золотой рог» (1901–1903)

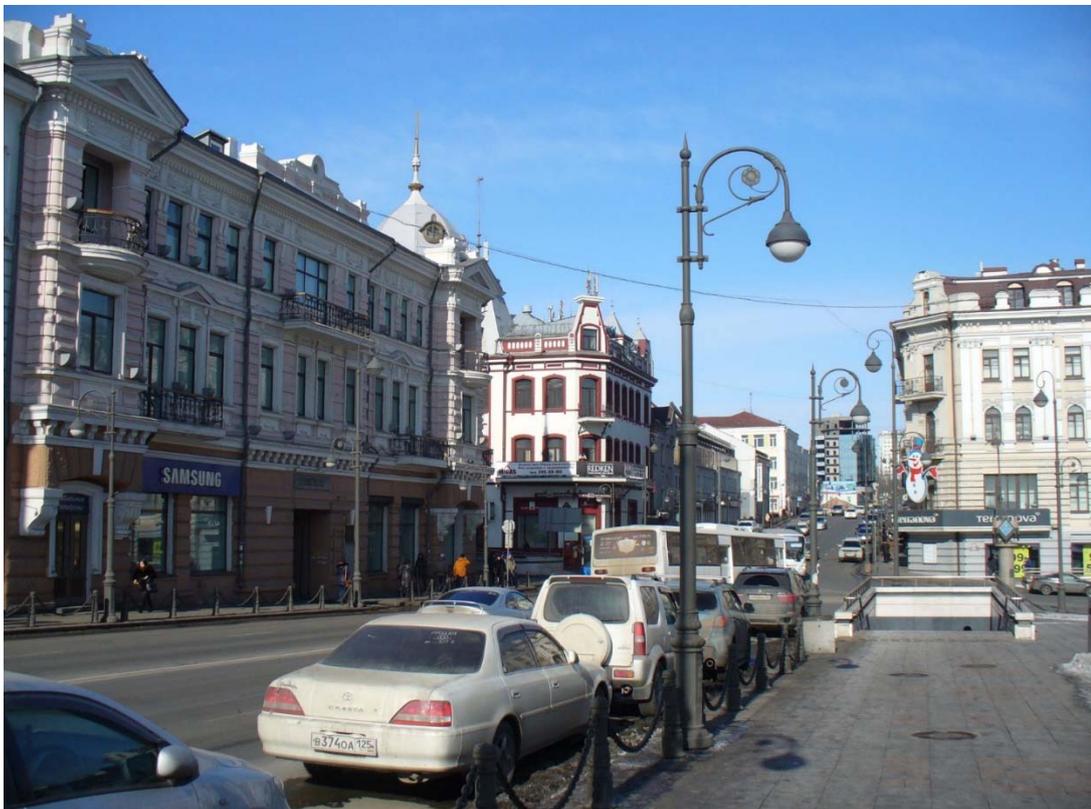


Рис. В.1.2.6. Перекресток улиц Алеутской и Светланской во Владивостоке. Доходный дом Бабинцева (архитектор В. А. Плансон), гостиница «Централь» (архитектор В. Ф. (К.) Ливин (Гольденштедт) и гостиница «Золотой рог» (архитектор И. С. Багинов)



Рис. В.1.2.7. Здание театра «Золотой рог» (1901–1903), фасад со стороны ул. Светланской



Рис. В.1.2.8. Фасады гостиницы и театра «Золотой рог» со стороны ул. Светланской



Рис. В.1.2.9. Здание магазина Чистякова (1903), фасад со стороны ул. Светланской



Рис. В.1.2.10. Церковь-школа «Всех скорбящих радости» (1904–1905). Ныне Свято-Никольский кафедральный собор

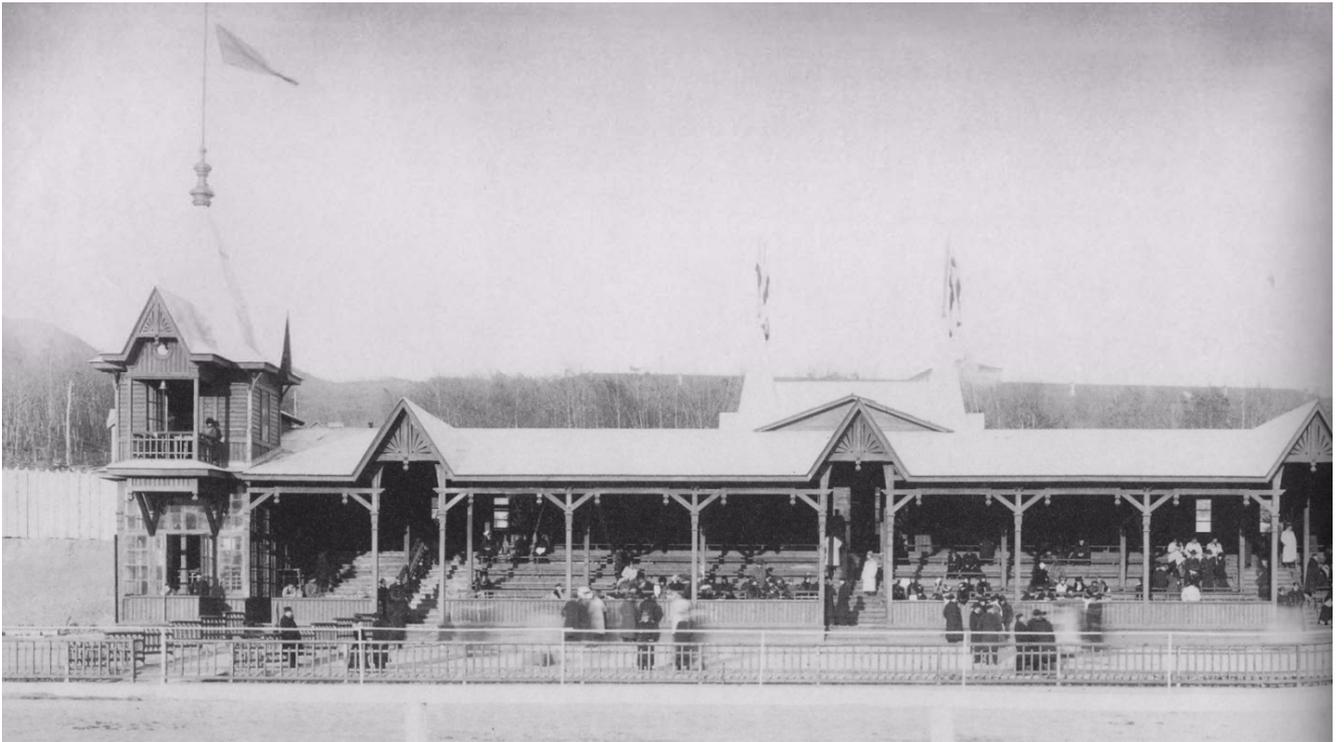
**Плансон Владимир Антонович**

Рис. В.1.2.11. Ипподром, построенный при участии В. А. Плансона (1902–1907)



Рис. В.1.2.12. Лютеранская кирха (1907), расположена на участке с современным адресом ул. Пушкинская, 14

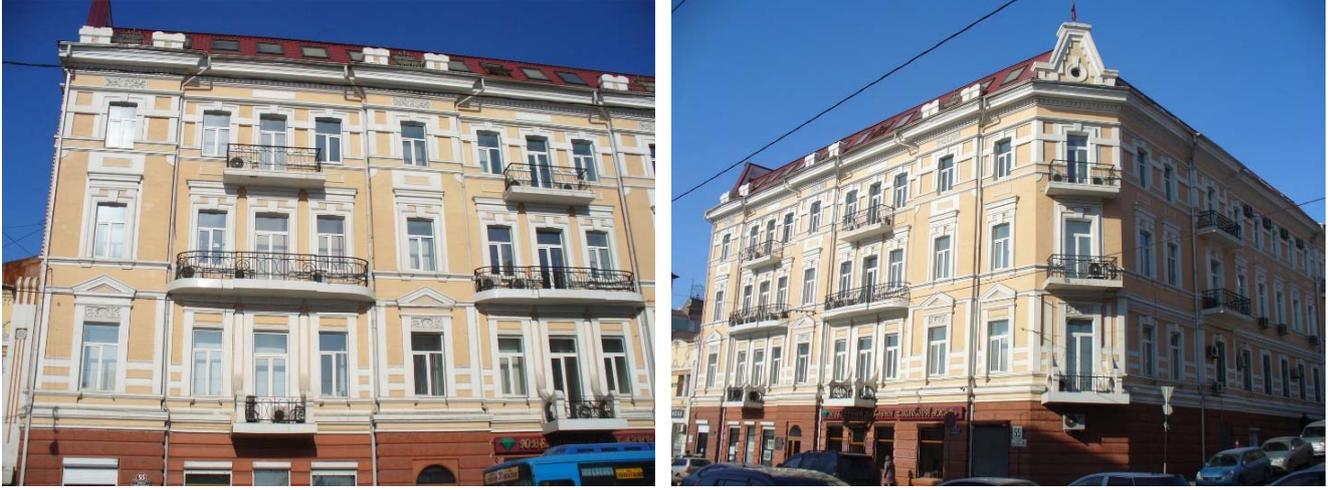


Рис. В.1.2.13. Доходный дом Г. Е. Штейнбаха (1902) на углу ул. Светланской и Миссионерской (ныне Лазо)



Рис В.1.2.14. Доходный дом Г. Е. Штейнбаха (1902). Фасад со стороны ул. Светланской

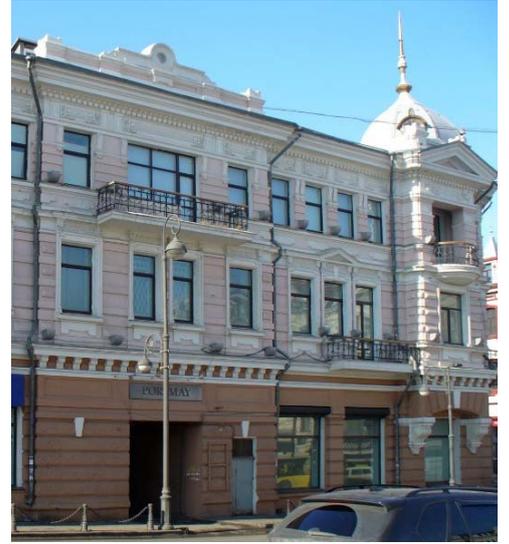


Рис. В.1.2.15. Доходный дом Бабинцевых (1902–1903)

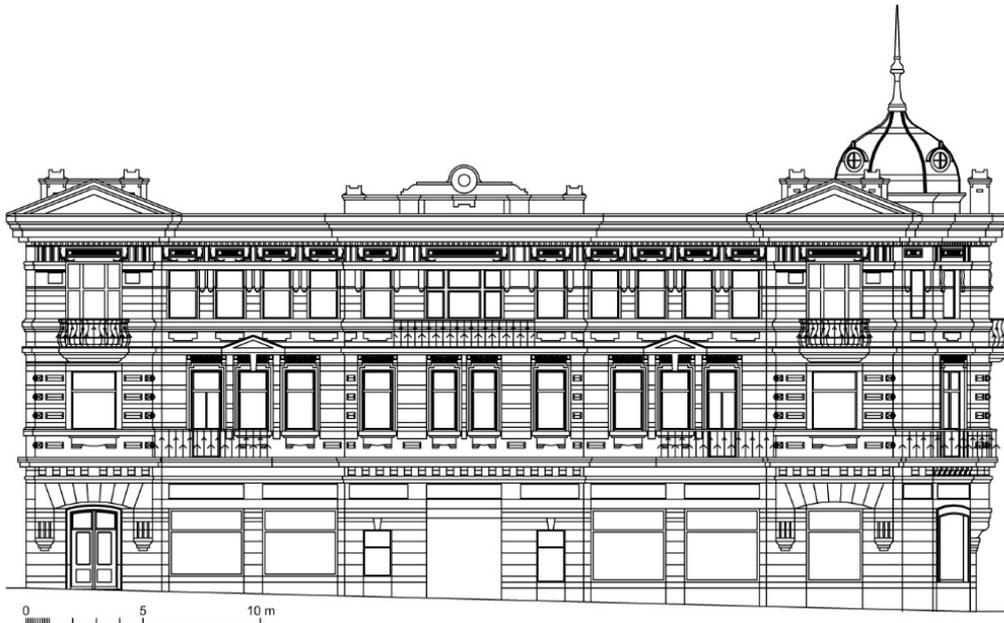


Рис. В.1.2.16. Доходный дом Бабинцевых. Фасад со стороны ул. Алеутской



Рис. В.1.2.17. Доходный дом Бабинцевых. Фасад со стороны ул. Алеутской

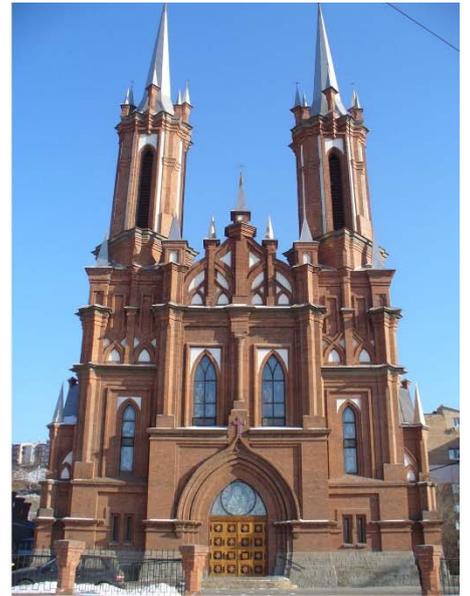


Рис. В.1.2.18. Римско-католический костел во Владивостоке (1909 – 1921). Современный вид



Рис. В.1.2.19. Собственный дом В. А. Плансона на участке с современным адресом Светланская, 18 (1902–1903). Чертеж уличного фасада



Рис. В.1.2.20. Здание женской гимназии (1903) на участке с современным адресом ул. Пушкинская, 39. Чертеж уличного фасада



Рис. В.1.2.21. Здание штаб-квартиры торгового дома «Кунст и Альберс» (1903)



Рис. В.1.2.22. Здание Владивостокского отделения Государственного банка (1902–1906)

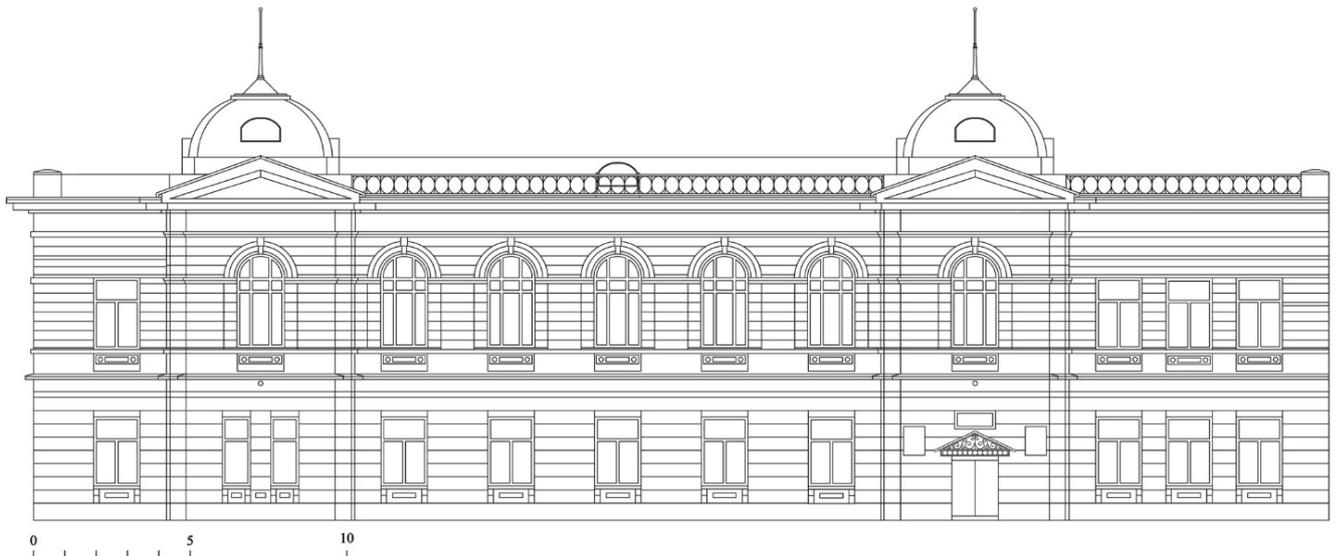


Рис. В.1.2.23. Здание Владивостокского отделения Государственного банка (1902–1906). Фасад со стороны ул. Светланской

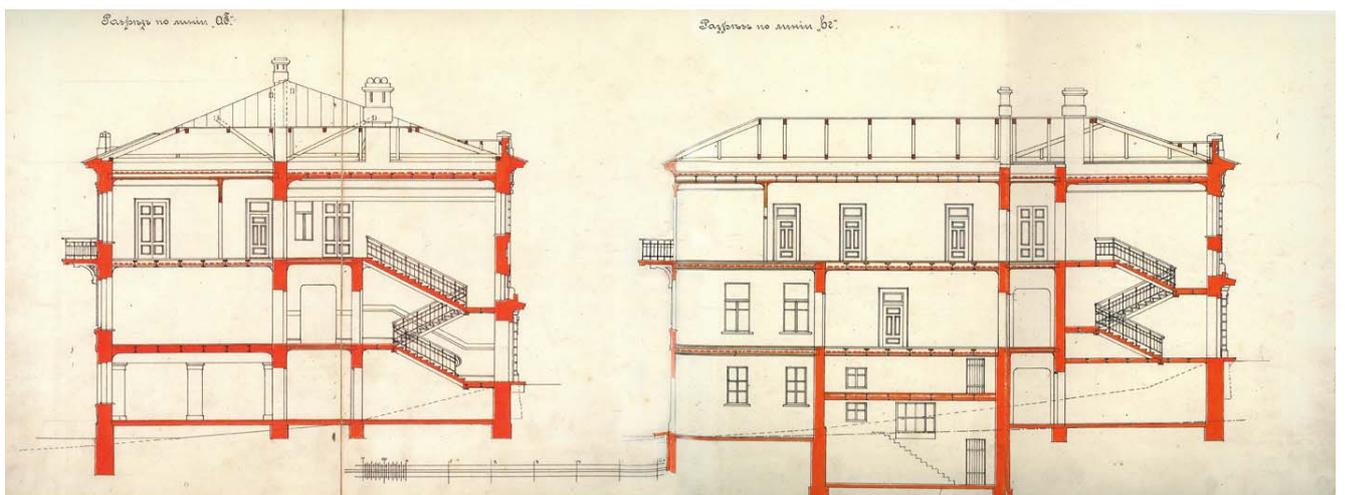
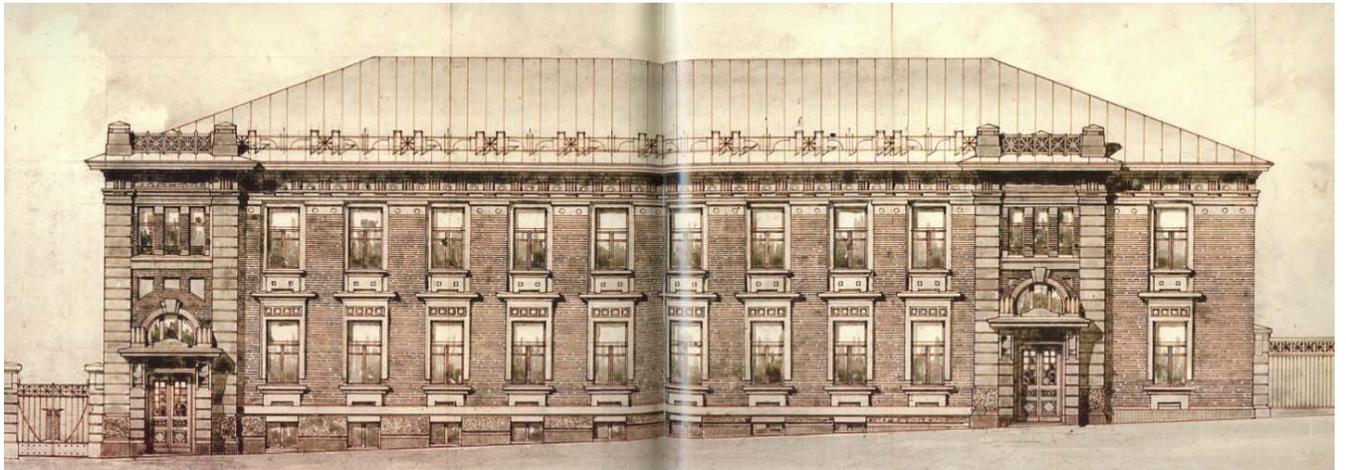


Рис. В.1.2.24. Проект здания таможни, выполненный В. А. Плансоном (1913). (Франкбэн, Ив; Хисамутдинов, А. А. Владимир Плансон: от Владивостока до Сан-Франциско. – Владивосток: Издательство «Рубеж», 2014. – 160 с. С. 101–104)



Рис. В.1.2.25. Железнодорожный вокзал (1909–1912)

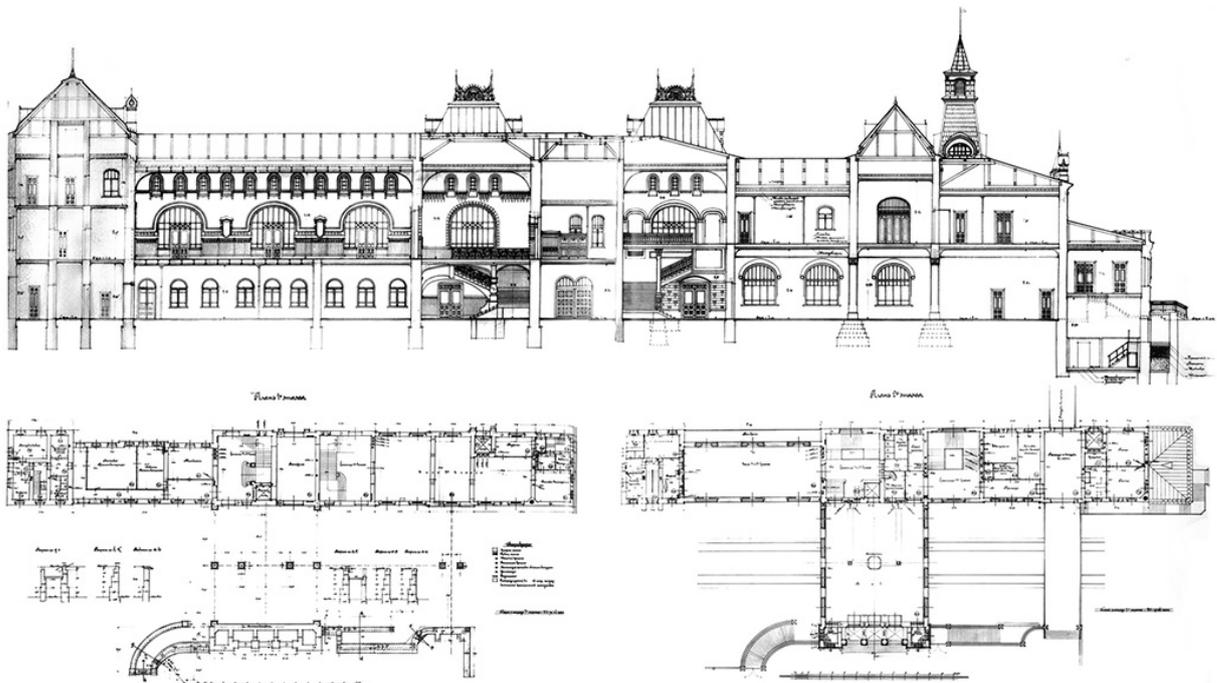


Рис. В.1.2.26. Чертежи железнодорожного вокзала, выполненные В. А. Плансоном (Франкьен, Ив; Хисамутдинов, А. А. Владимир Плансон: от Владивостока до Сан-Франциско. – Владивосток: Издательство «Рубеж», 2014. – 160 с. С. 68,69, 74,76)



Рис. В.1.2.27. Здание Инженерного управления Владивостокской крепости (1911). Фасад со стороны ул. Пушкина



Рис. В.1.2.28. Административное здание Владивостокского коммерческого порта. Первоначальный вид и современное состояние.

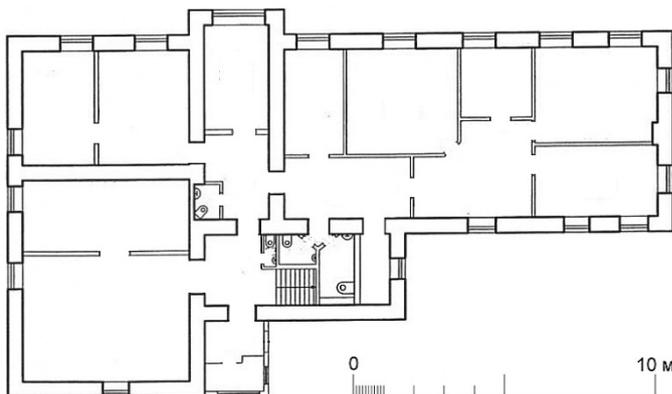


Рис. В.1.2.29 Административное здание Владивостокского коммерческого порта. План второго этажа (современное состояние)

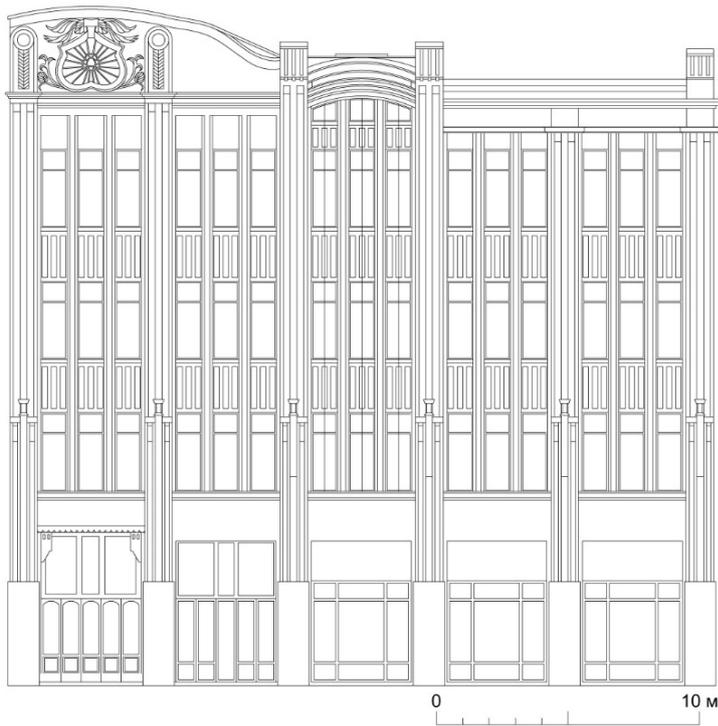


Рис. В.1.2.30. Здание магазина Торгового дома «И. Я. Чурин и Ко» (1916–1917). Уличный фасад

### Венсан Сергей Александрович

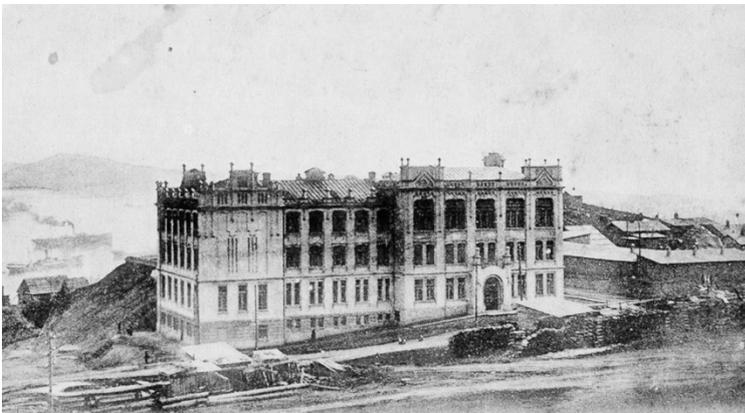


Рис. В.1.2.31. Здание коммерческого училища, 1910 г. (ныне один из корпусов Дальневосточного федерального университета). Первоначальный вид и современное состояние



Рис. В.1.2.32. Здание Коммерческого училища. Фрагмент фасада со стороны ул. Суханова



Рис. В.1.2.33. Здание женской гимназии. Совместный проект гражданского инженера С. А. Венсана и архитектора Ф. Ф. Постникова. Чертеж главного фасада

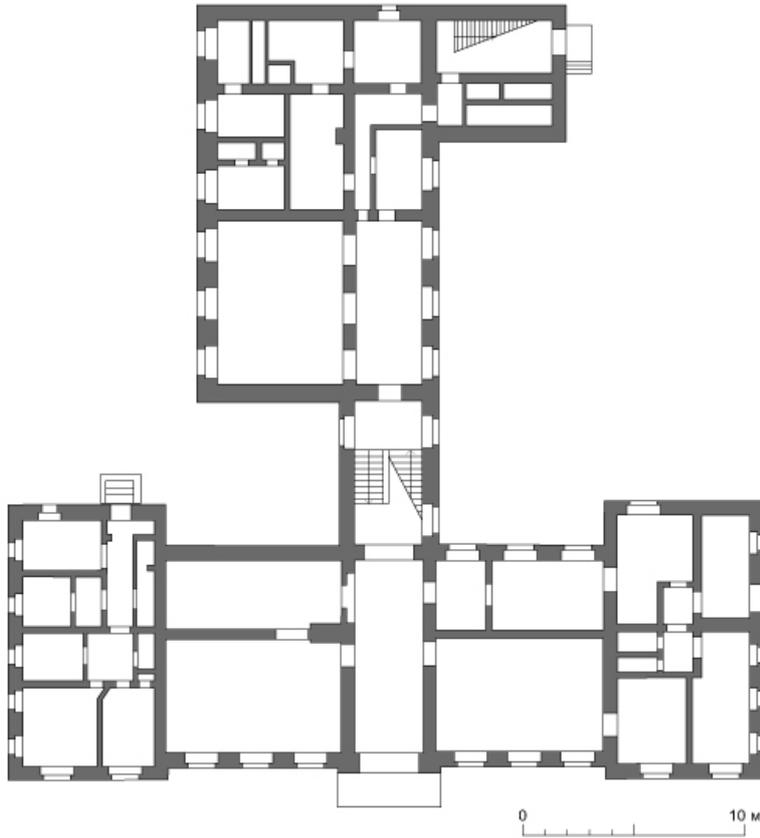


Рис. В.1.2.34. Здание Женской гимназии. План первого этажа.

**Ливин (Гольденштедт) Владимир Федорович (Карлович)**



Рис. В.1.2.35. Здание золотосплавной лаборатория Русско-Азиатского банка (нач. XX в.), фрагмент фасада со стороны ул. Посьетской



Рис. В.1.2.36. Здание отеля «Централь» (1906–1907) на пересечении ул. Светланской и Алеутской, фасад со стороны ул. Светланской



Рис. В. В.1.2.37. Здание отеля «Централь», вид со стороны перекрестка ул. Светланской и Алеутской



Рис. В. В.1.2.38. Здание отеля «Немецкий», вид со стороны перекрестка ул. Семеновской и пр. Океанский



Рис. В.1.2.39. Здание отеля «Немецкий» (1908–1910) на пересечении ул. Семеновской и пр. Океанский, фасад со стороны Океанского проспекта



Рис. В.1.2.40. Здание доходного дома Л. Ш. Скидельского (1908), Океанский пр., 30, уличный фасад

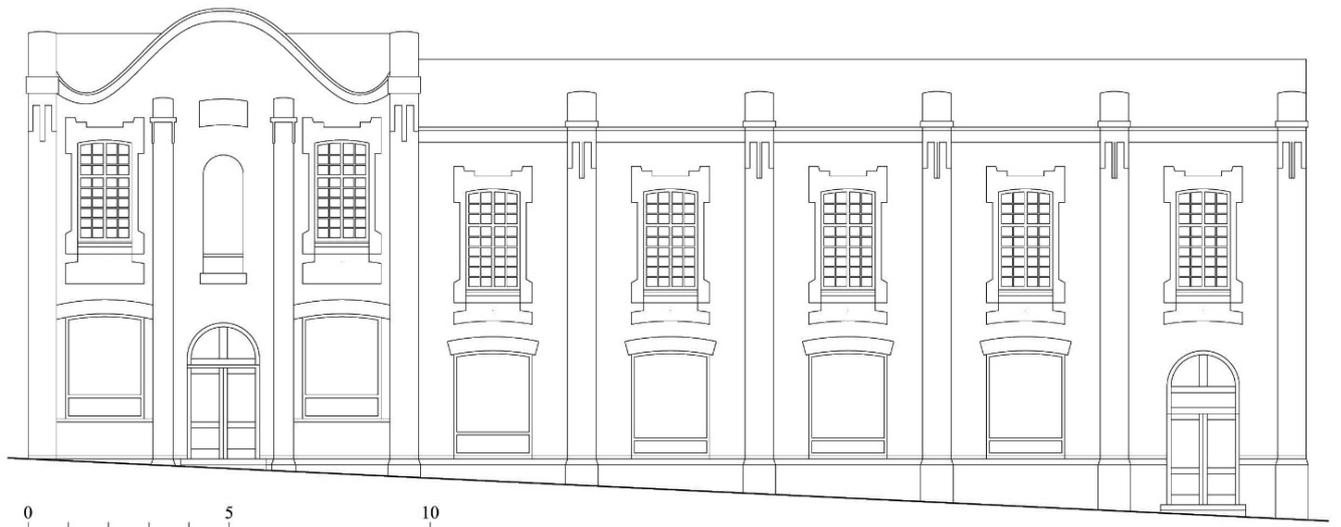


Рис. В.1.2.41. Здание театра-кабаре «Лотос» (1908), Алеутская, 22, уличный фасад



Рис. В.1.2.42. Здание школы Н.П. Черепанова на пересечении улиц Китайской (ныне Океанский проспект) и Фонтанной (1909–1910), реконструкция автора

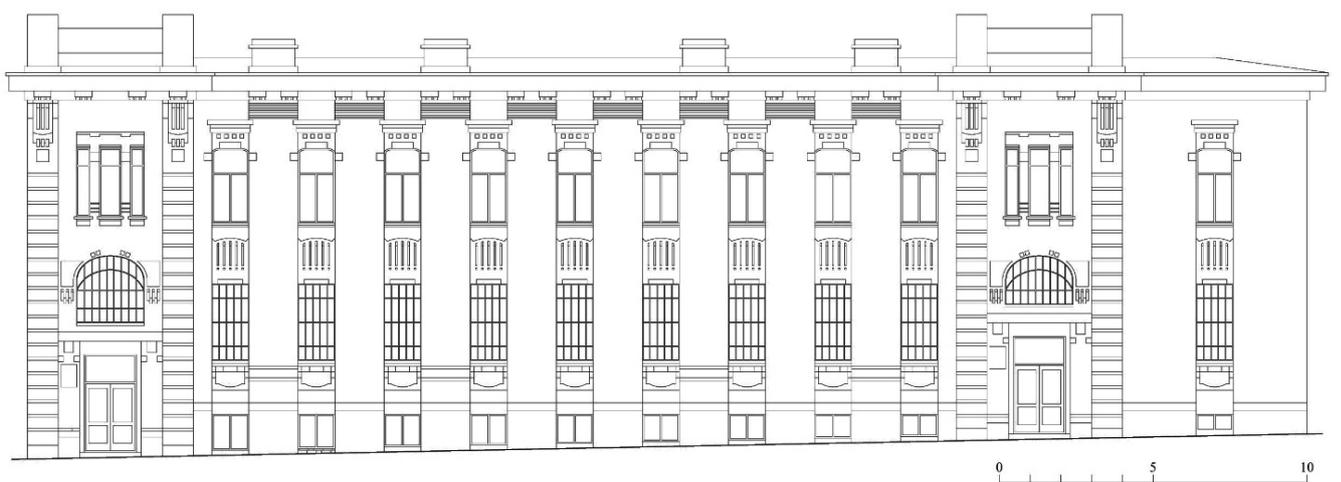


Рис. В.1.2.43. Здание Железнодорожного собрания (1912), ул. Алеутская, 16. Первоначальный проект выполнен другим гражданским инженером В. А. Плансоном, корректировкой проекта и строительством занимался В. Ф. Ливин

**Федосеев Николай Дмитриевич (23.12.1870 – после 1916)**

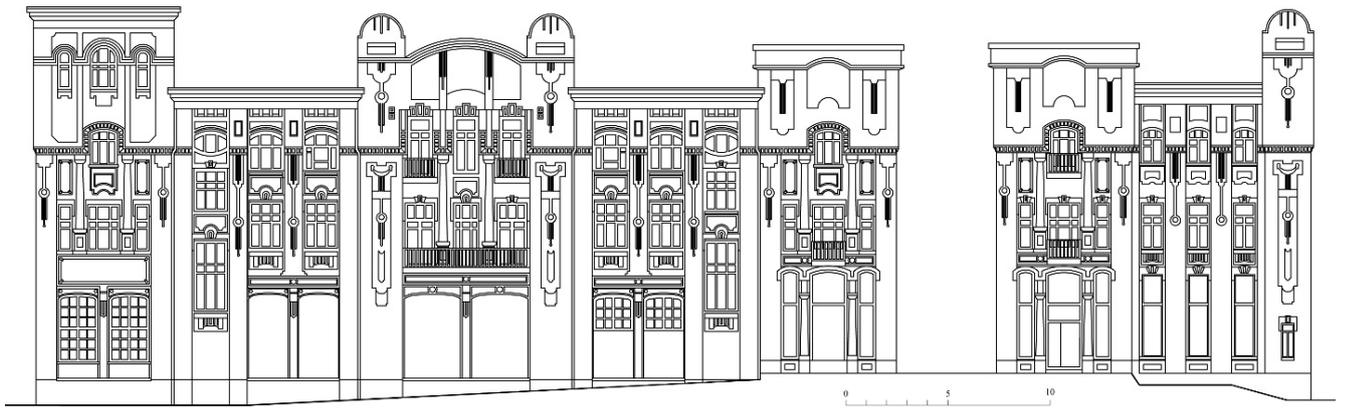


Рис. В.1.2.44. Доходный дом Во Владивостоке. Н. Д. Федоровский выполнил проект перепланировки недостроенного здания музыкального театра (ул. Светланская, 50) под доходный дом (1912–1914)



Рис. В.1.2.45. Доходный дом Во Владивостоке (1912–1914)

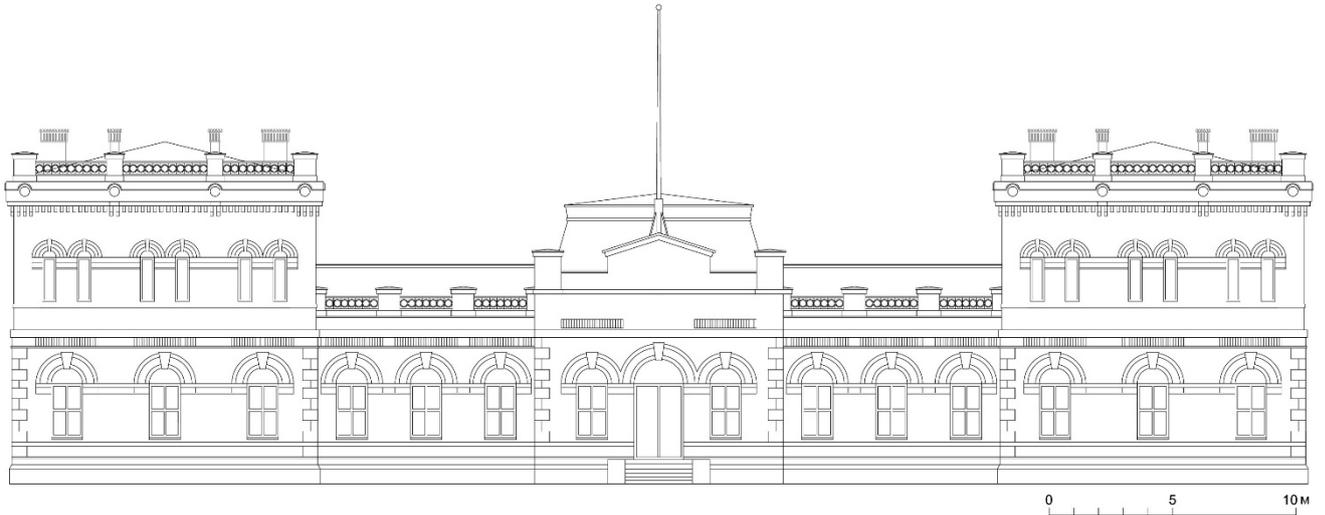
**Базилевский Платон Евгеньевич**

Рис. В.1.2.46. Здание Первого железнодорожного вокзала (1891–1894),  
восточный фасад, реконструкция

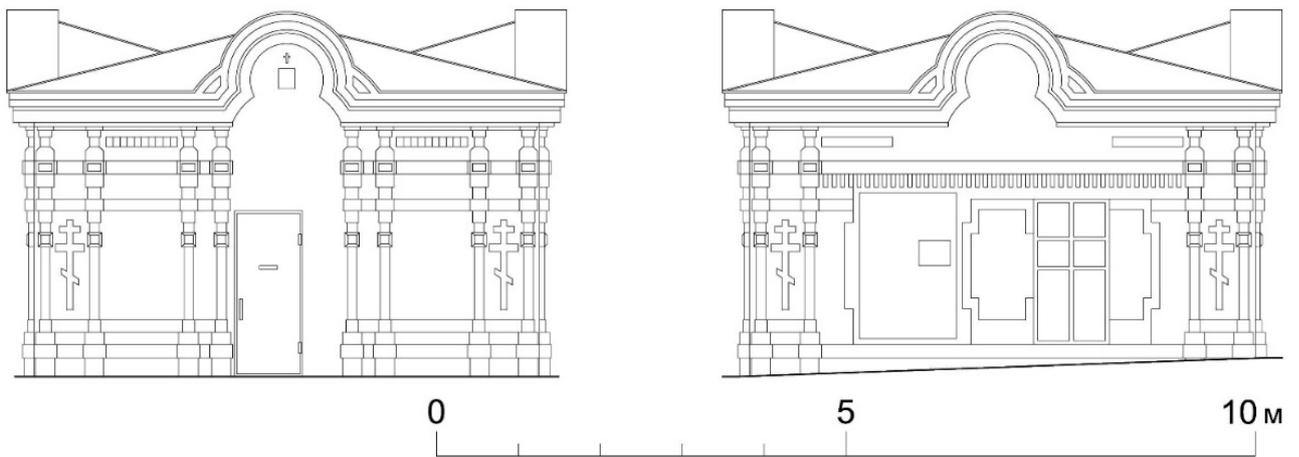


Рис. В.1.2.47. Свято-Никольская часовня (1892–1896), современное состояние



Рис В.1.2.48. Здание китайского консульства (1903), фасад со стороны ул. Пушкинской



Рис. В.1.2.49. Здание китайского консульства (1903), вид со стороны ул. Пушкинской



Рис. В.1.2.50. Здание Русско-Азиатского банка (1899–1903). Первоначальный вид и современное состояние. Фасад со стороны ул. Алеутской

### Владимир Григорьевич Мооро

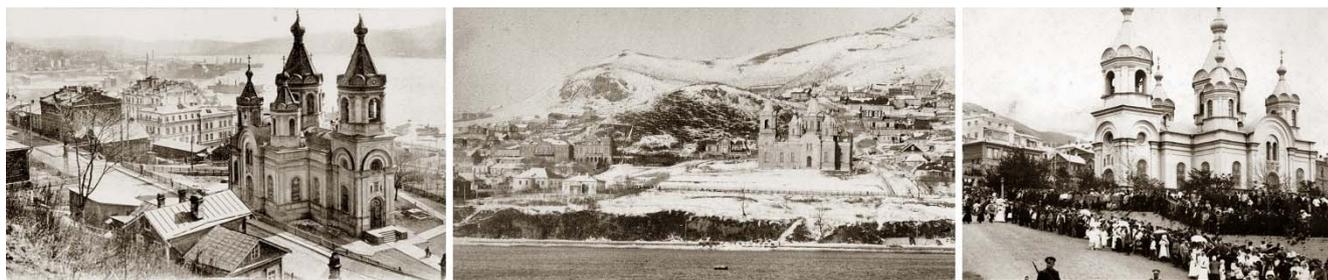


Рис. В.1.2.51. Здание резиденции военного губернатора Приморской области (1889–1891), вид со стороны ул. Светланской



Рис. В.1.2.52. Здание городской думы и управы (1895). Уличные фасады, современное состояние

## Зешtrandт И. И.



а.



б.

Рис. В.1.2.53. Успенский кафедральный собор (1887–1888), не сохранился.

а. на фотографиях начала XX в.; б. реконструкция автора



Рис. В.1.2.54. Ансамбль зданий управления Владивостокского порта и Сибирской флотилии (1903–1910)



Рис. В.1.2.55. Флигель по адресу Светланская, 72

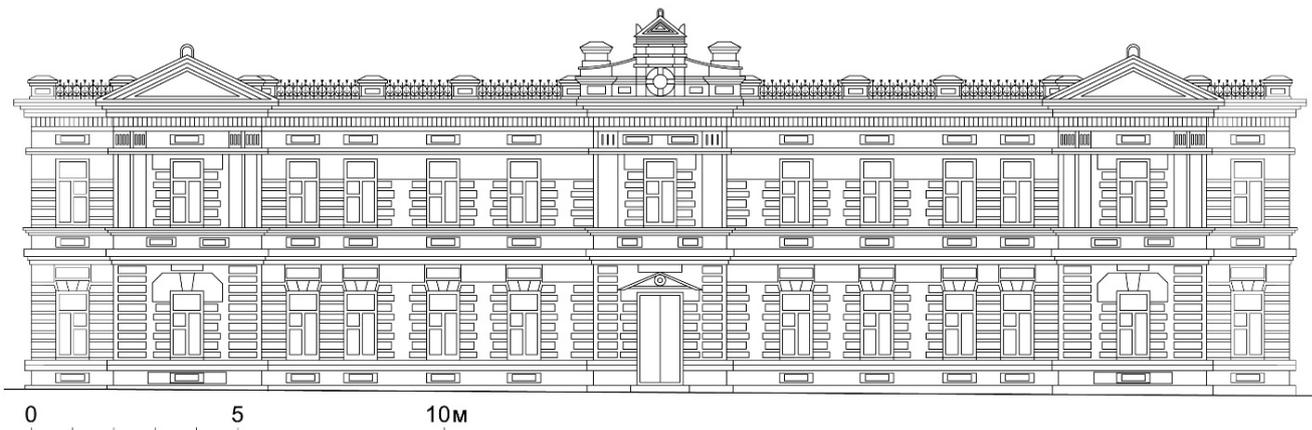


Рис. В.1.2.56. Флигель по адресу Светланская, 74

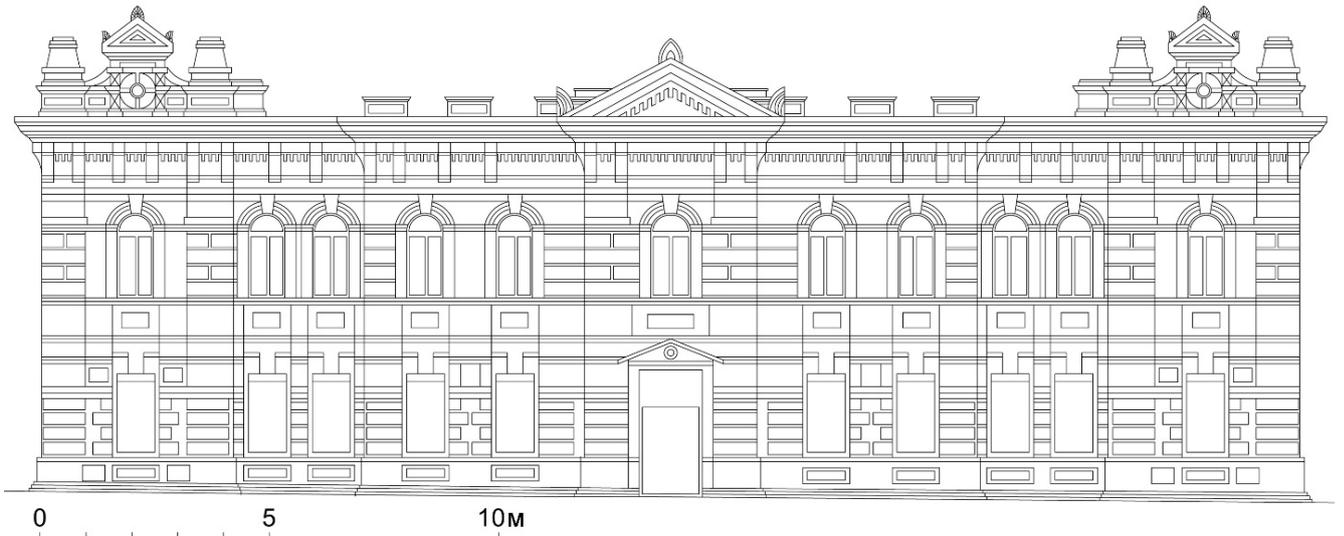


Рис. В.1.2.57. Флигель по адресу Светланская, 78

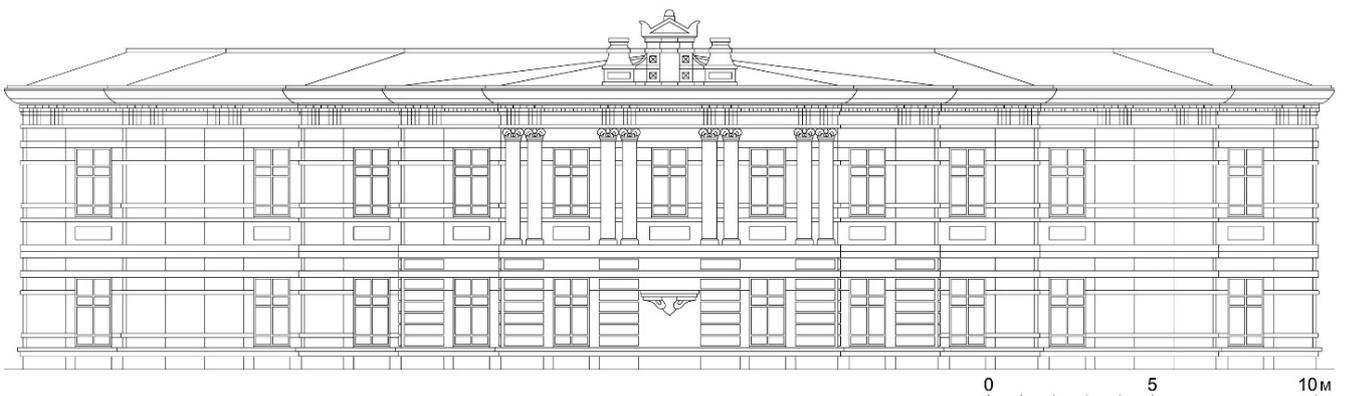


Рис. В.1.2.58. Флигель по адресу Светланская, 80

## Заборовский Иван Андреевич



Рис. В.1.2.59. Здание морского штаба (1909–1911), современное состояние

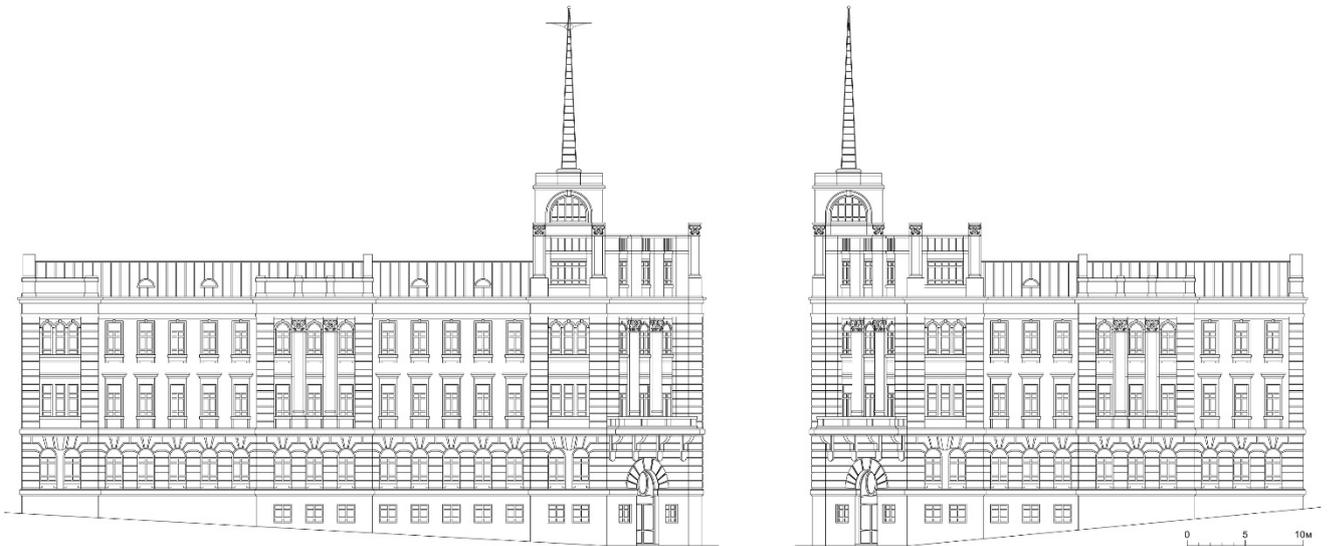


Рис. В.1.2.60. Здание морского штаба (1909–1911), уличные фасады  
(реконструкция первоначального вида здания)

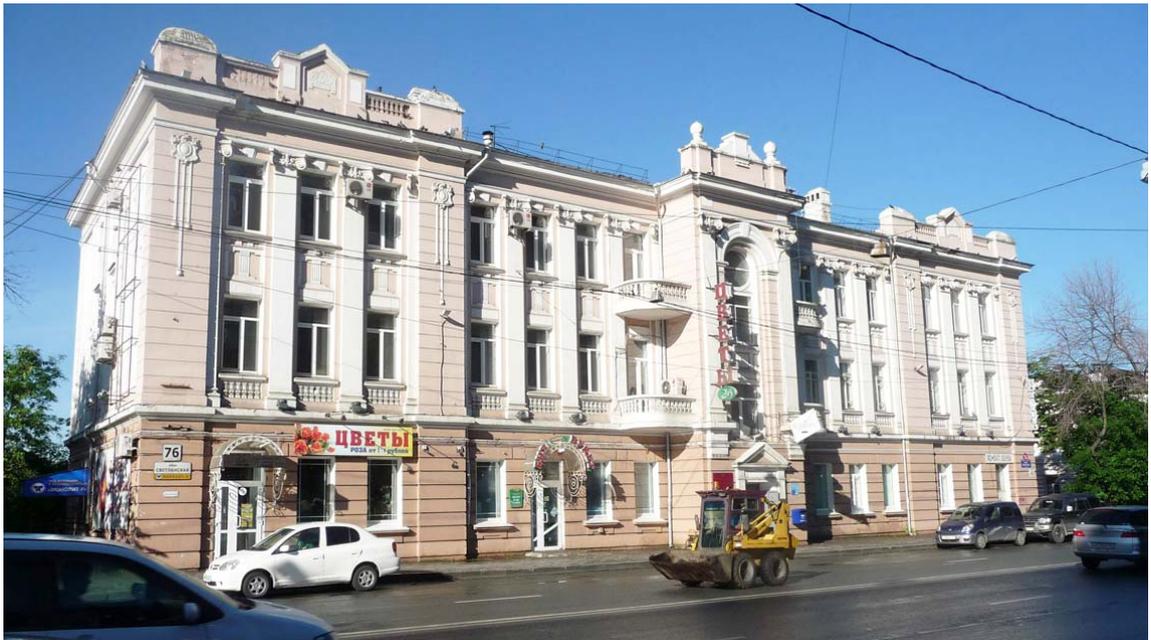


Рис. В.1.2.61. Жилой дом по ул. Светланская, 76 (1910)

### Коновалов Николай Васильевич



Рис. В.1.2.62. Здание духовной консистории Владивостокско-Камчатской епархии (1910–1912)



Рис. В.1.2.63. Главный вход в здание духовной консистории Владивостокско-Камчатской епархии

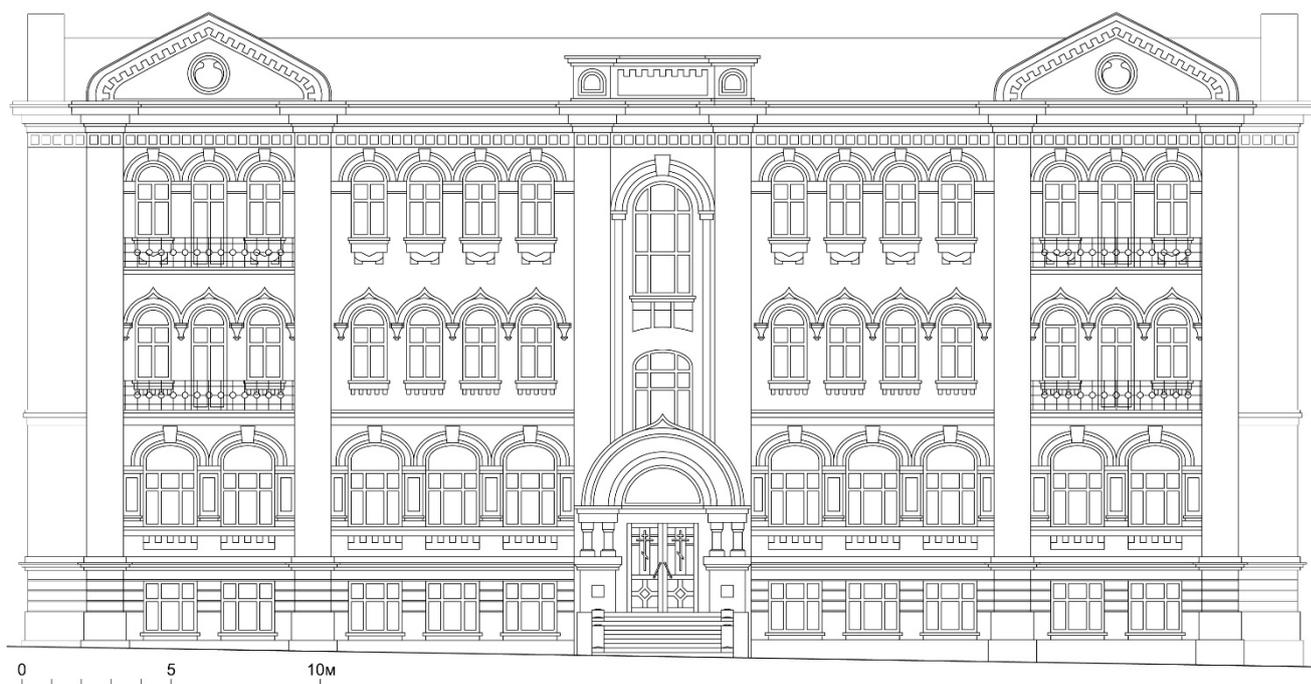


Рис. В.1.2.64. Уличный фасад здания духовной консистории

## Мешков Иван Владимирович



Рис. В.1.2.65. Фасады здание резиденции архиепископа Владивостокско-Камчатской епархии на Седанке, построено в 1900 г.

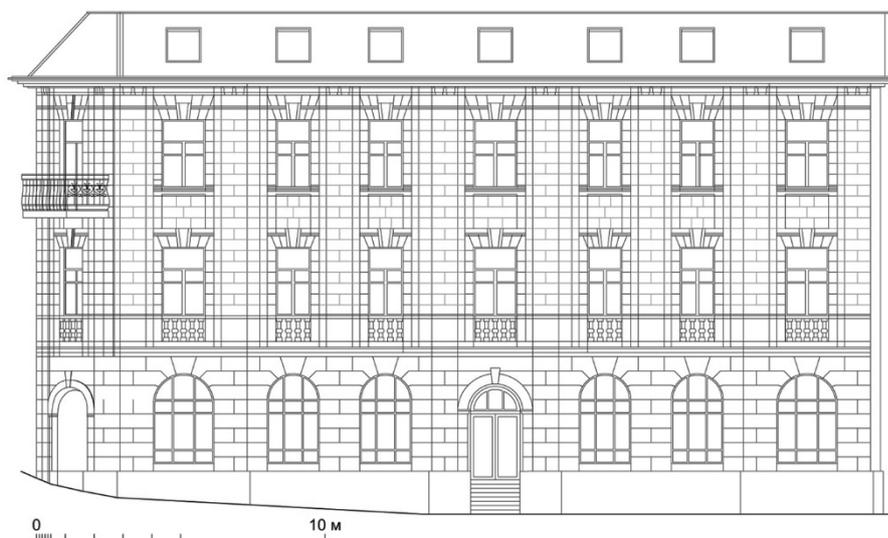


Рис. В.1.2.66. Здание отеля Европа (1900-е). Фасад со стороны ул. Светланской



Рис. В.1.2.67. Здание отеля Версаль (1906–1908), фасад со стороны ул. Светланской



Рис. В.1.2.68. Здание отеля Версаль (1906–1908), фасад со стороны ул. Тигровой-Пограничной

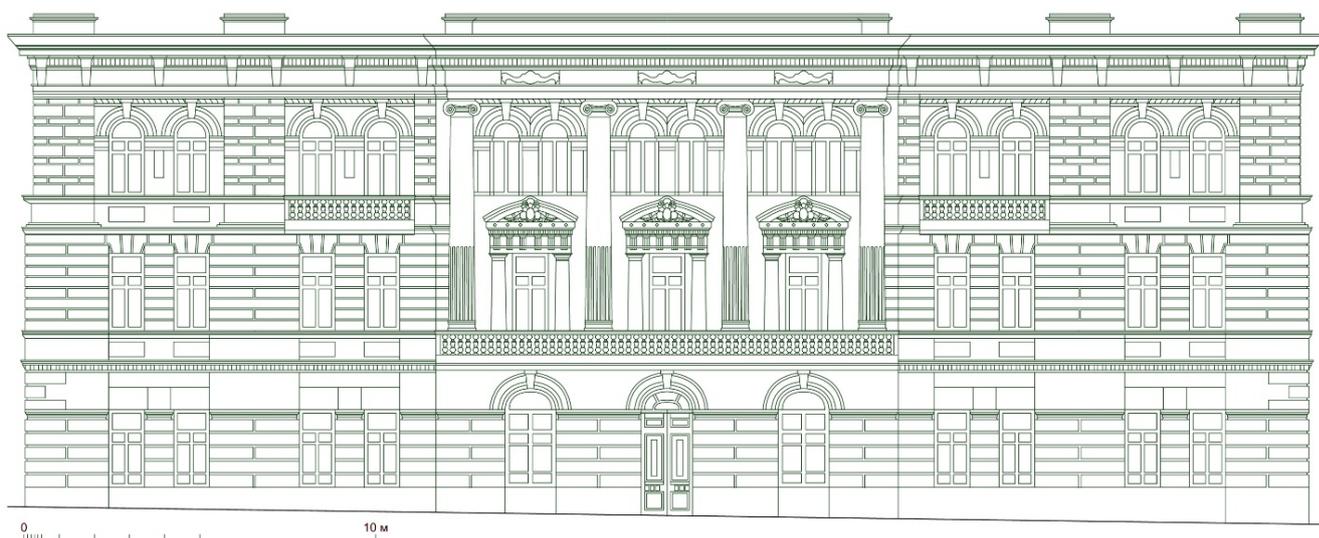


Рис. В.1.2.69. Здание дома Я. Л. Семенова, фасад со стороны ул. Светланской



Рис. В.1.2.70. Здание доходного дома братьев Пьянковых (1900–1903), вид со стороны улицы Светланской

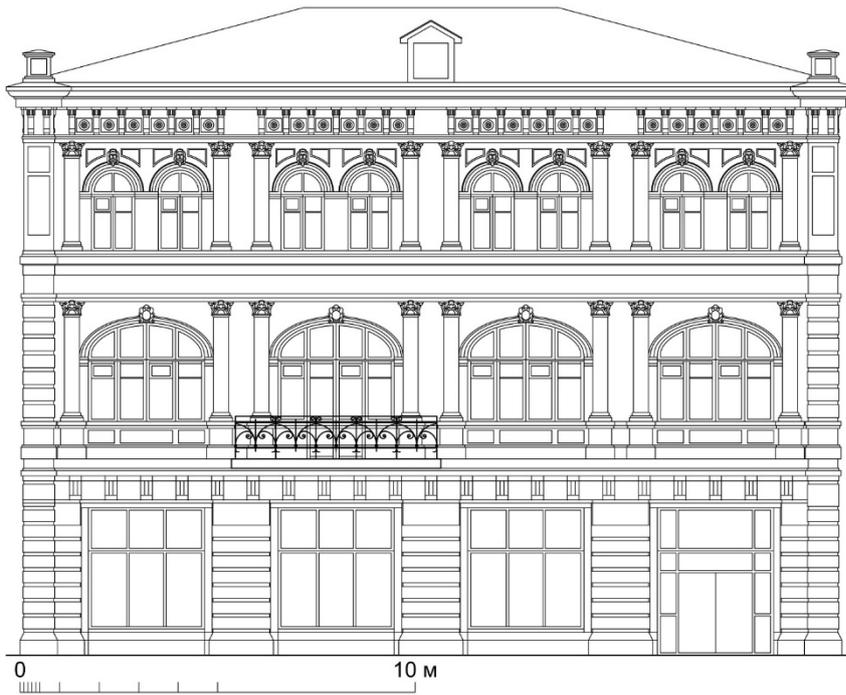


Рис. В.1.2.71. Здание доходного дома В. А. Жарикова (1906), уличный фасад



Рис. В.1.2.72. Здание доходного дома И. В. Мешкова (1911). Вид со стороны ул. Посьетской



### В.1.3. Хабаровск

#### *Художники архитектуры*

#### фон Гоген Александр Иванович



Рис. В.1.3.1. Доходный дом Зандау в Хабаровске (1906). Первоначальный вид и современное состояние



Рис. В.1.3.2. Доходный дом Зандау. Фрагменты фасада со стороны ул. Муравьева-Амурского

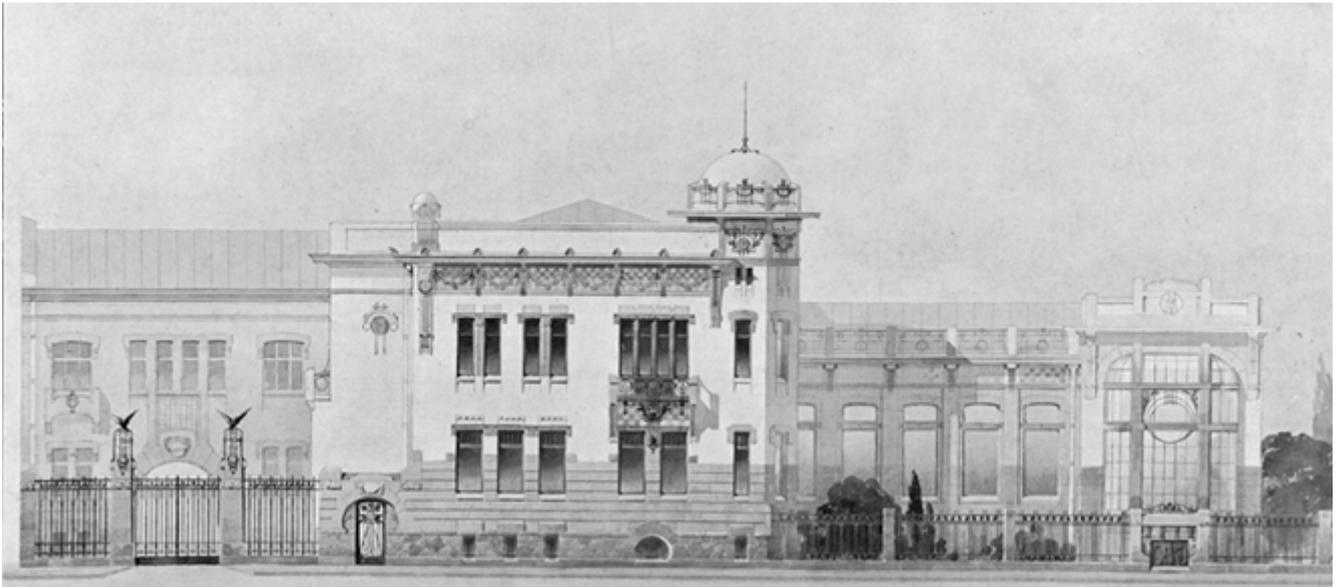


Рис. В.1.3.3. Особняк М. Ф. Кшесинской в Санкт-Петербурге, фасад со стороны Кронверкскому проспекта, построен в 1904–1905 г. (Зодчий 1905, №37 (11 сентября). Лист №43)

## Покровский Владимир Александрович

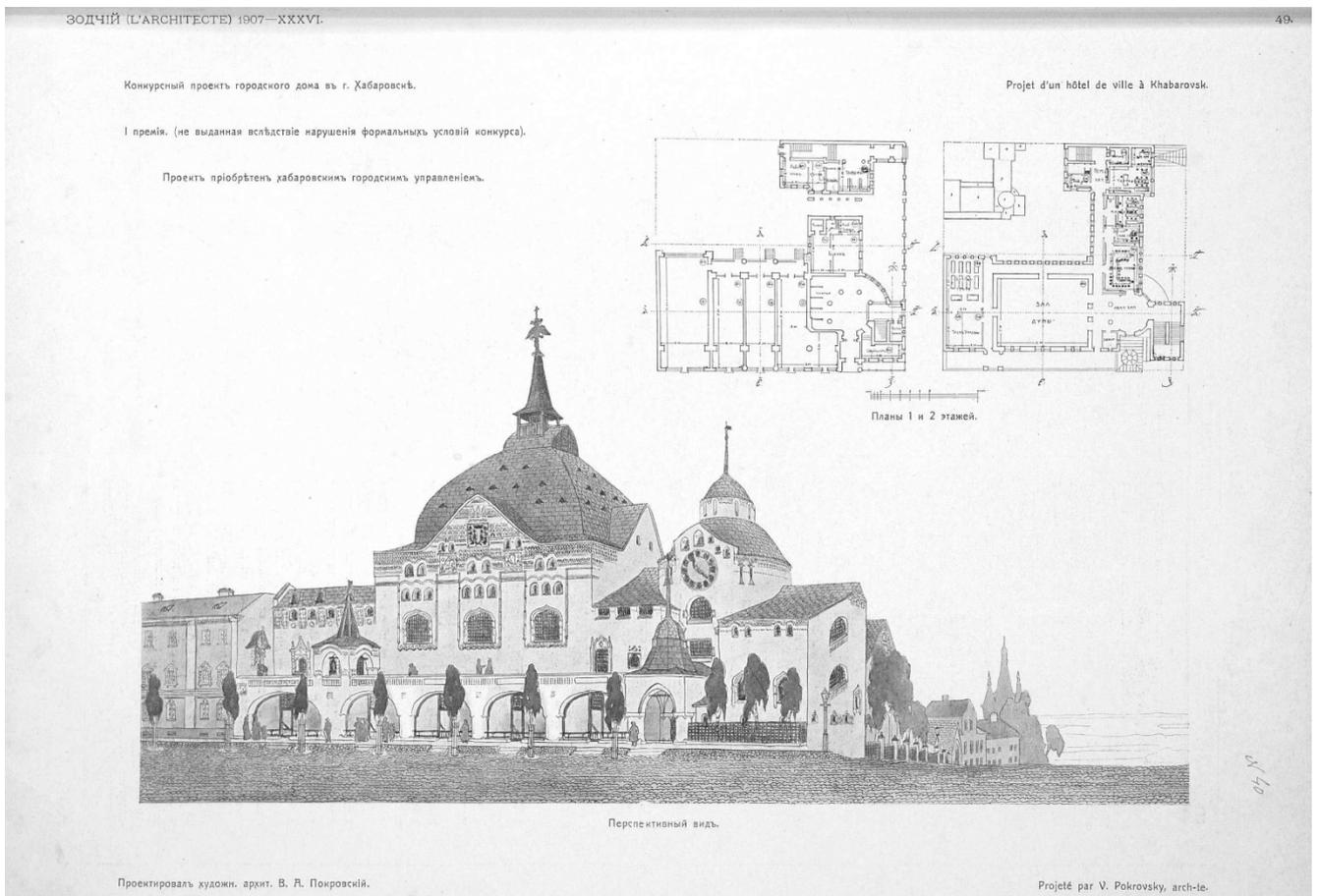
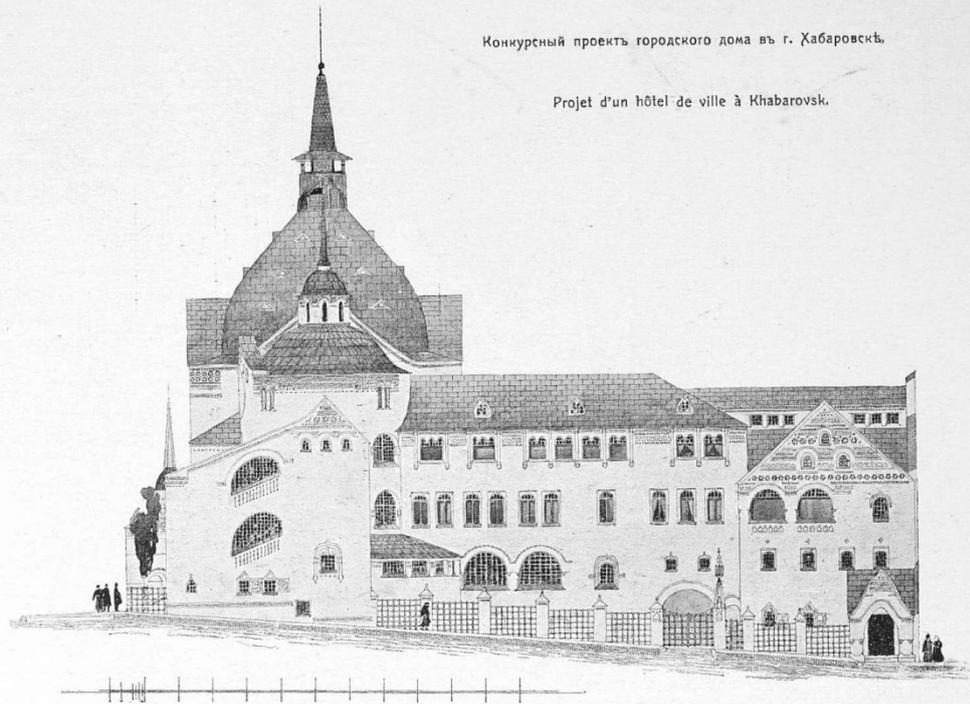
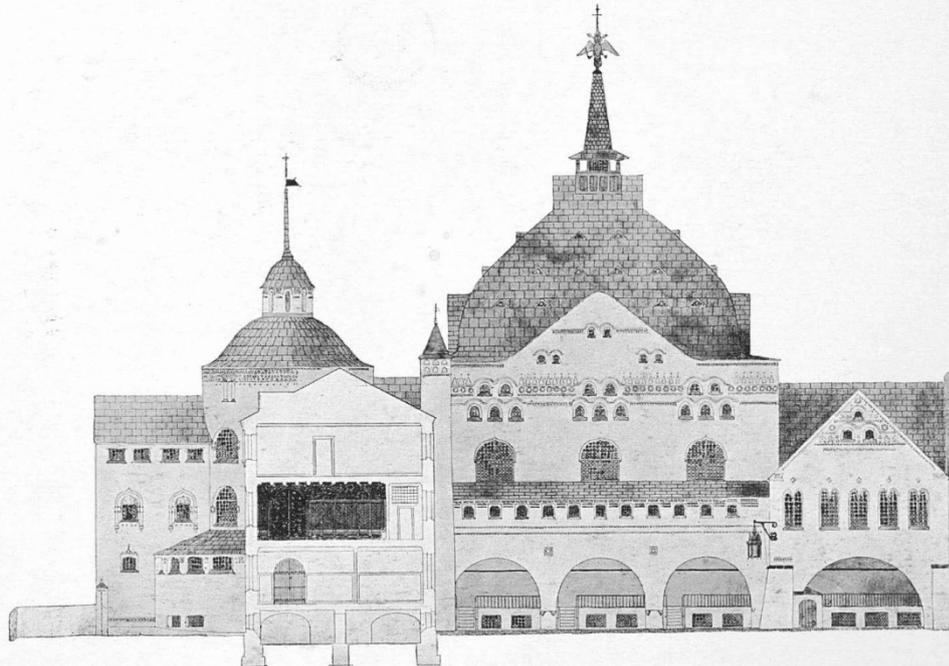


Рис. В.1.3.4. Проект Городского дома в Хабаровске (1-я премия, 1907 г.).  
(Зодчий 1907, № 40 (7 октября), с. 49)



Фасадъ по Протодіанонской ул.



Разрѣзь по В. Г.

Проектировалъ художн. арх. В. А. Покровскій.

Proj. par V. Pokrovsky, arch-te.

Клише и печать С. М. Прокудинъ-Горскаго СПб.

Рис. В.1.3.5. Проект Городского дома в Хабаровске (1-я премия, 1907 г.).  
(Зодчий 1907, № 40 (7 октября), с. 50)





Рис. В.1.3.9. Собственный дом на участке с современным адресом ул. Запарина, 96 (1904–1905). Вид со стороны ул. Запарина и со двора

### Чайковский Людвиг Осипович

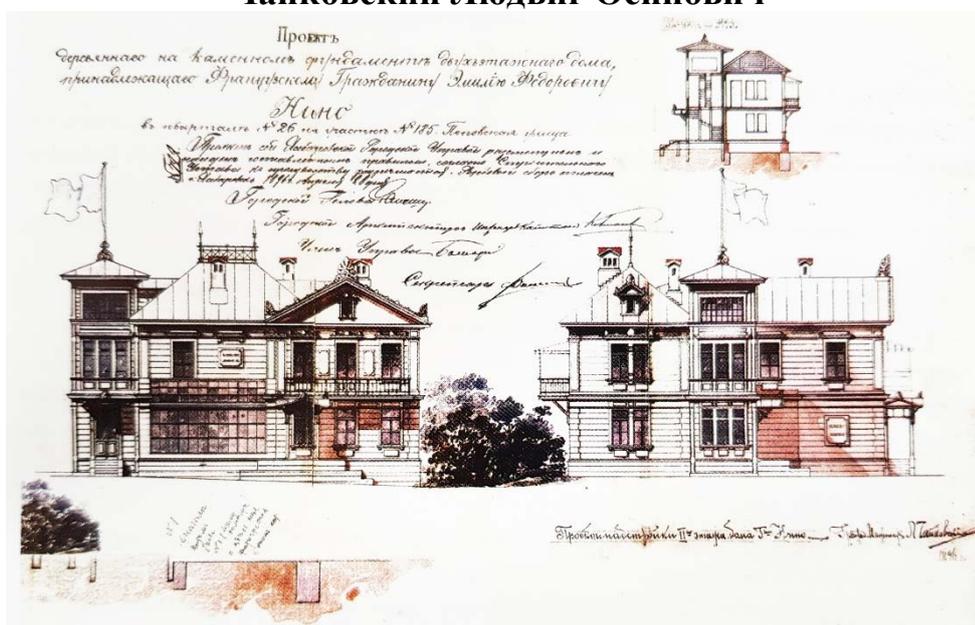


Рис. В.1.3.10. Проект дома фотографа Эмилия Нино (1896 г.)

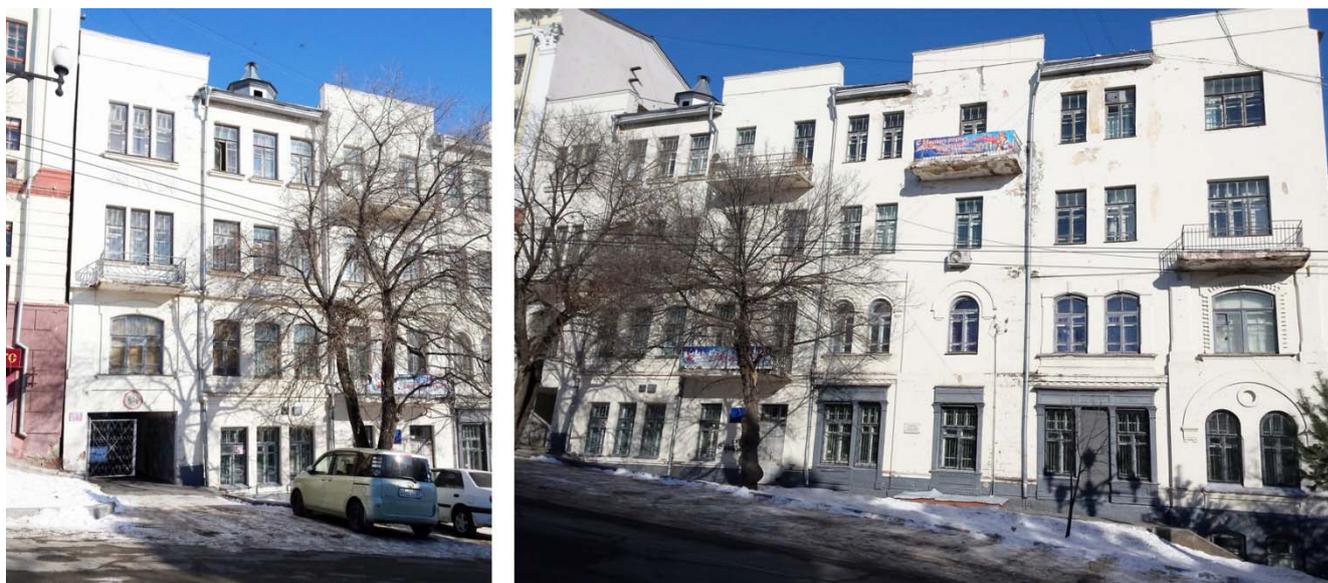


Рис. В.1.3.11. Здание доходного дома И. С. Эмери в Хабаровске (1897). Построено по проекту гражданских инженеров А. В. Перница и Л. О. Чайковского. Современное состояние

**Рассушин Владимир Александрович**

Рис. В.1.3.12. Доходный дом городского головы Хабаровска А. А. Рассушина (1900)



Рис. В.1.3.13. Здание общественного собрания (1900–1901). Вид со стороны ул. Муравьева-Амурского

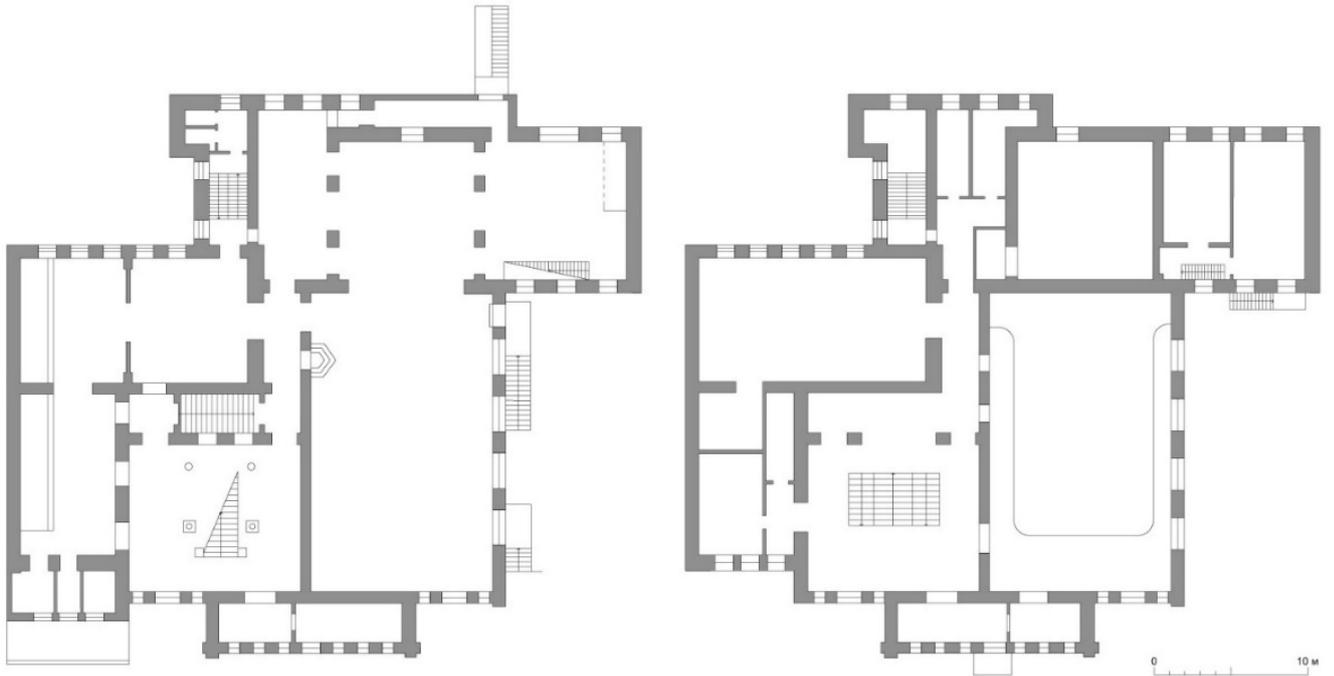


Рис. В.1.3.14. Здание общественного собрания. Планы первого и второго этажей

### Левтеев Алексей Клементьевич



Рис. В.1.3.15. Проект доходного дома Архипова в г. Хабаровске



Рис. В.1.3.16. Доходный дом Архипова (1914), первоначальный вид (реконструкция автора)



Рис. В.1.3.17. Бывшее здание доходного дома Архипова (ныне торговый центр «ЦУМ»), ул. Муравьева Амурского, 23. Современное состояние

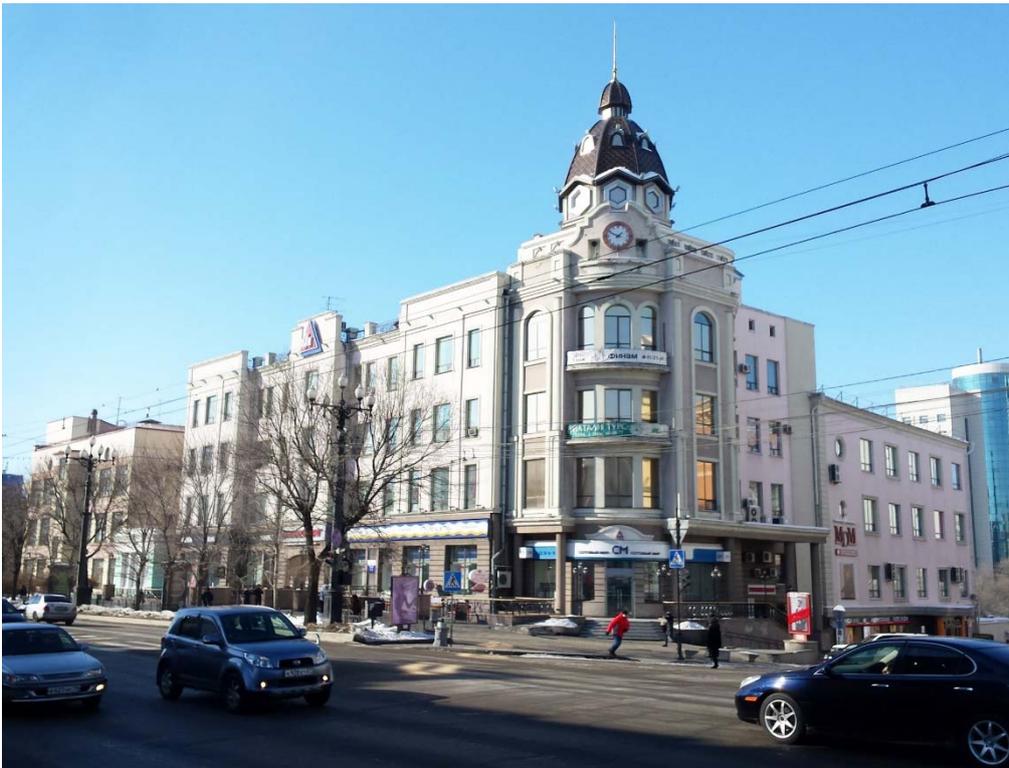
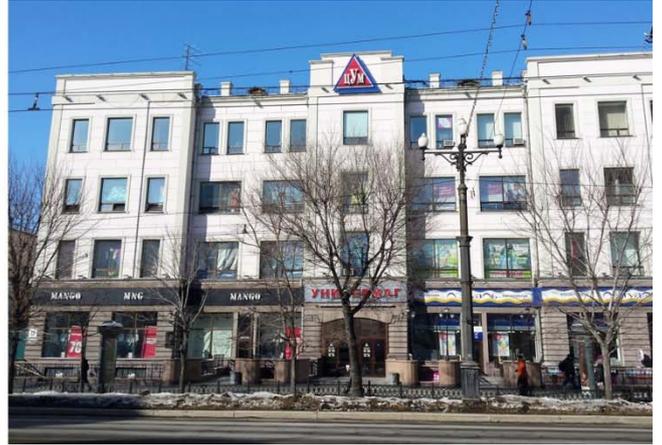


Рис. Рис. В.1.3.18.  
Бывшее здание доходного дома Архипова (ныне торговый центр «ЦУМ»), виды со стороны ул. Муравьева Амурского



Рис. В.1.3.19. Здание бывшей гимназии Н. Е. Чернявской (Алексеевская гимназия), изначально одноэтажное здание построено в нач. 1910-х гг., затем в 1915–1917 гг. по проекту А. К. Левтева был надстроен второй этаж и выполнена декоративная отделка фасадов

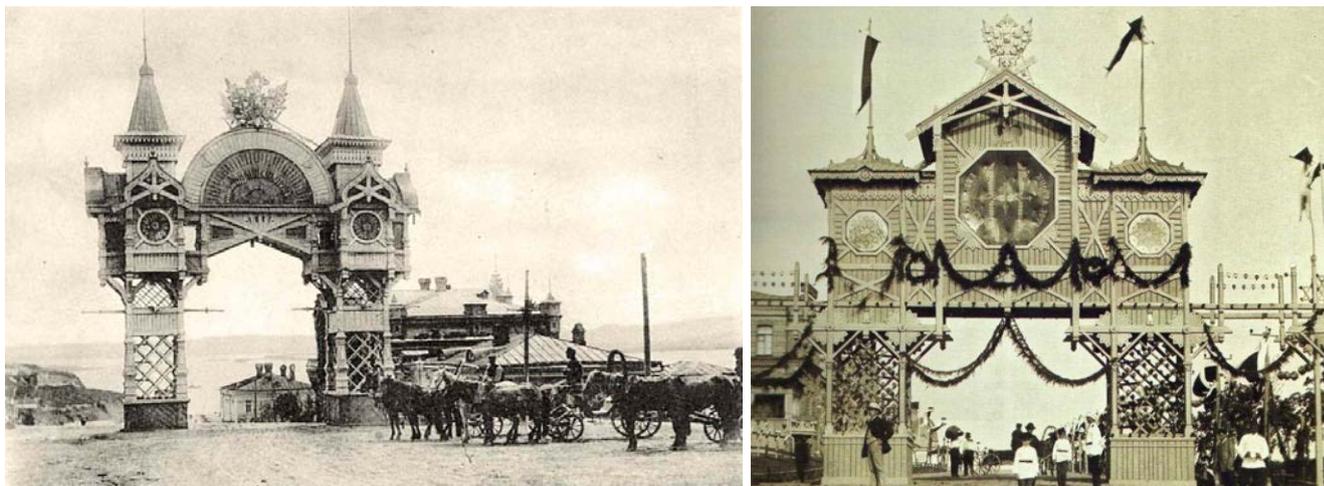
**Монковский Славомир Альбертович**

Рис. В.1.3.20. Деревянные триумфальные арки на ул. Алексеевской (ныне Шевченко), построенные в 1890 г. для торжественной встречи цесаревича Николая Александровича, не сохранились.



Рис. В.1.3.21. Здание женской прогимназии (1894, не сохранилось).

*Военные инженеры***Александров Николай Фомич**

Рис. В.1.3.22. Постамент для памятника  
Н. Н. Муравьева-Амурского (1891)



Рис. В.1.3.23. Здание Ольгинского детского приюта,  
первая очередь, 1895. Не сохранилось



Рис. В.1.3.24. Здания музея Приамурского отдела РГО (1896–1899). Первоначальный вид и современное состояние



Рис. В.1.3.25. Здания музея Приамурского отдела РГО (1896–1899). Пристройки 1975 и 2008 г.

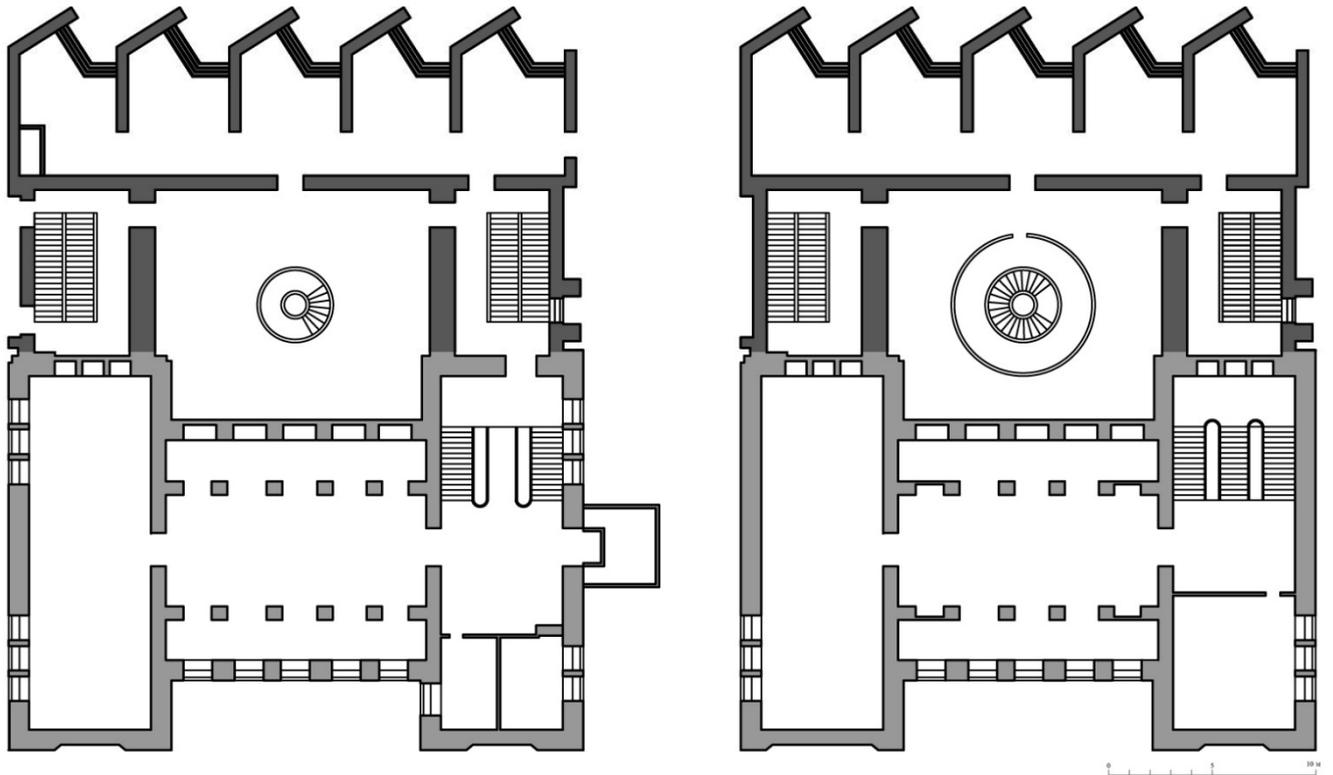


Рис. В.1.3.26. Планы первого и второго этажей здания музея Приамурского отдела РГО с пристройкой, выполненной по проекту А. С. Ческидова в 1975 г.

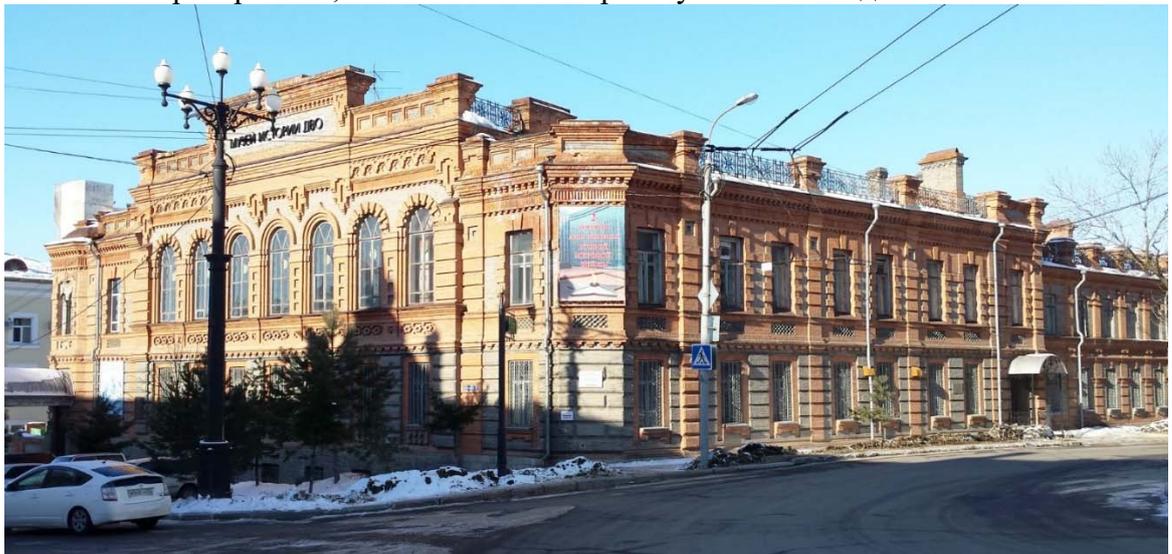


Рис. В.1.3.27. Здание государственного банка (ныне музей истории ДВО), построено по совместному проекту военного инженера Н. Ф. Александрова и гражданского инженера Л. О. Чайковского в 1904–1907 гг.

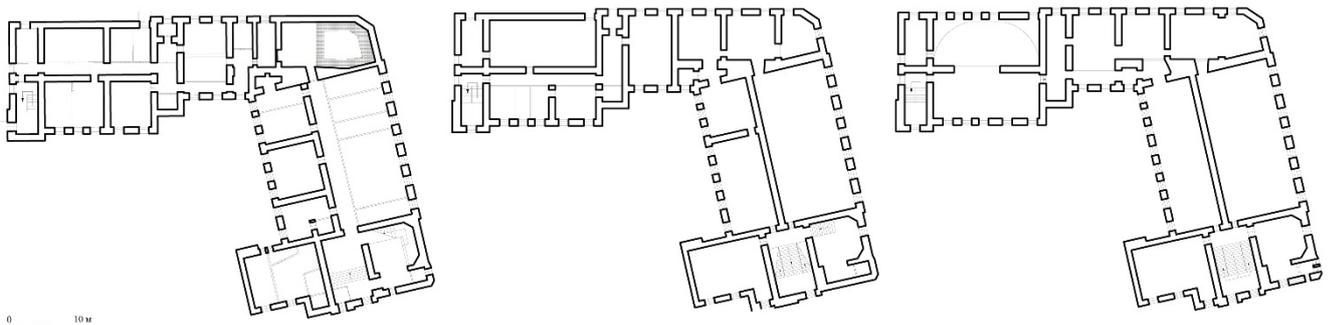


Рис. В.1.3.28. Поэтажные планы здания Государственного банка

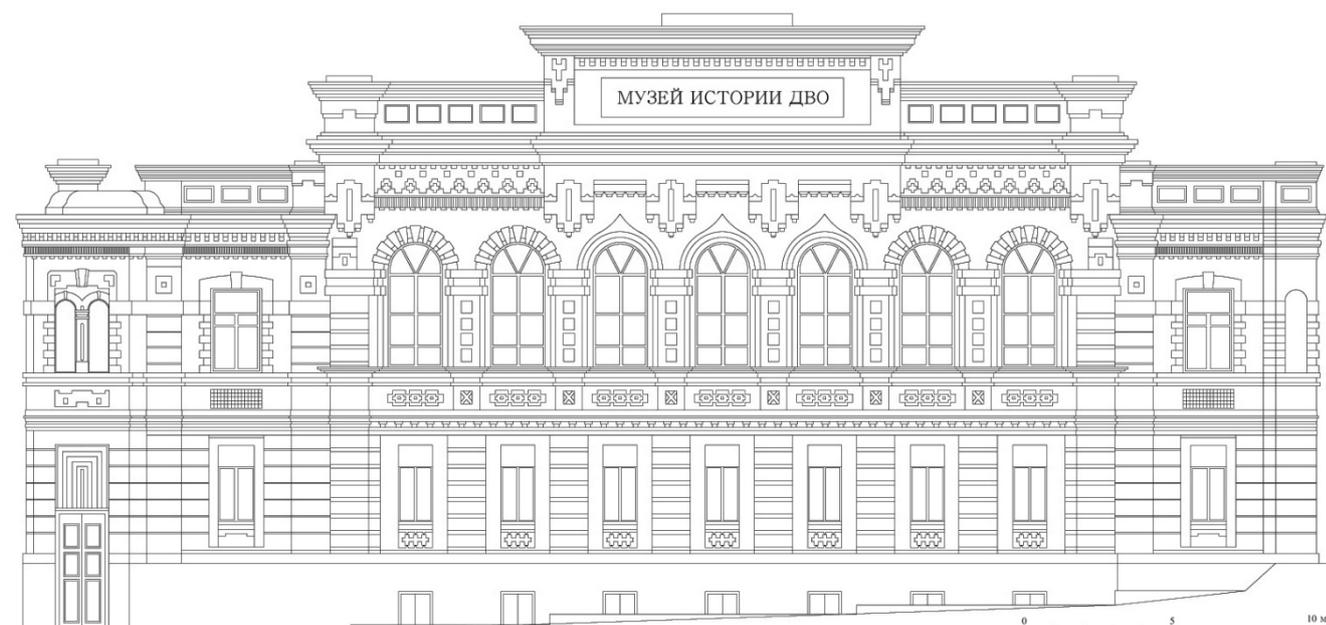


Рис. В.1.3.29. Здание государственного банка (ныне музей истории ДВО). Фасад со стороны ул. Алексеевской (ныне Шевченко).

### Колмачевский Юлиан Зенонович



Рис. В.1.3.30. Здание Иннокентьевского училища (1900)



Рис. В.1.3.31. Здание доходного дома Плюсниных (1902). В настоящее время в здании размещается Дальневосточная государственная научная библиотека



Рис. В.1.3.32. Здание доходного дома Плюсниных. Фасад со стороны ул. Муравьева-Амурского



Рис. В.1.3.33. Здание доходного дома Плюсниных. Фасад со стороны ул. Тургенева

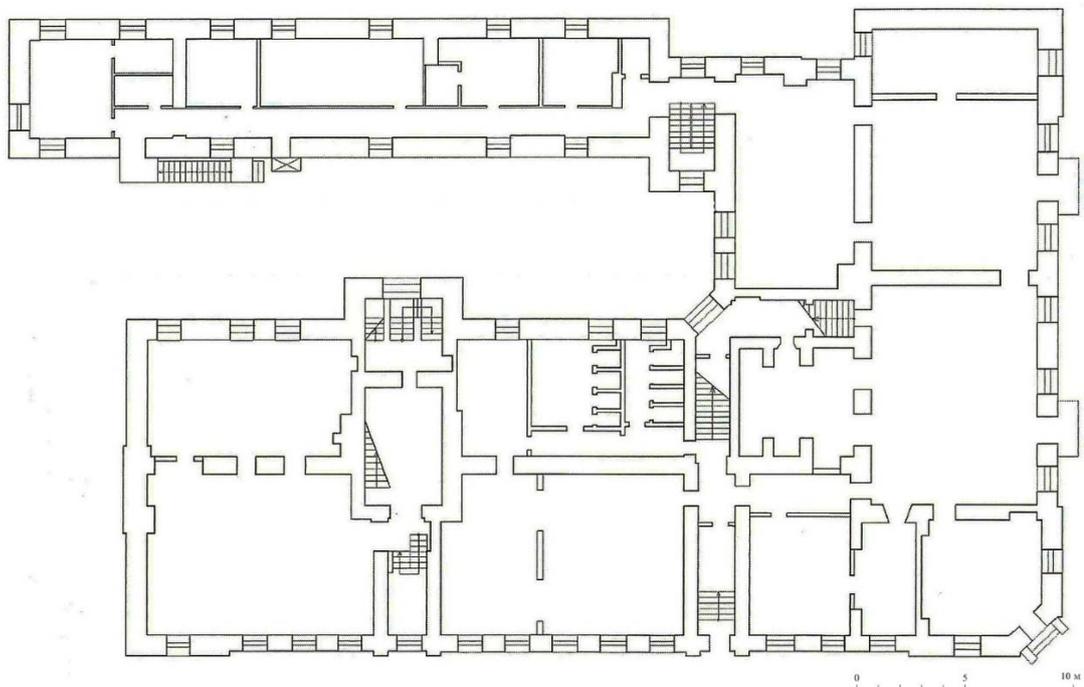


Рис. В.1.3.34. Здание доходного дома Плюсниных. План первого этажа



Рис. В.1.3.35. Доходный дом С. Я. Богданова (1908)



Рис. В.1.3.36. Здание лаборатории для туберкулезных больных (1917)

### Малиновский Борис Андреевич



Рис. В.1.3.37. Здание кадетского корпуса (ныне штаб ордена Ленина краснознаменного). Фрагмент фасада со стороны ул. Серышева. Б. А. Малиновский принимал участие в строительстве в 1902–1905 гг.

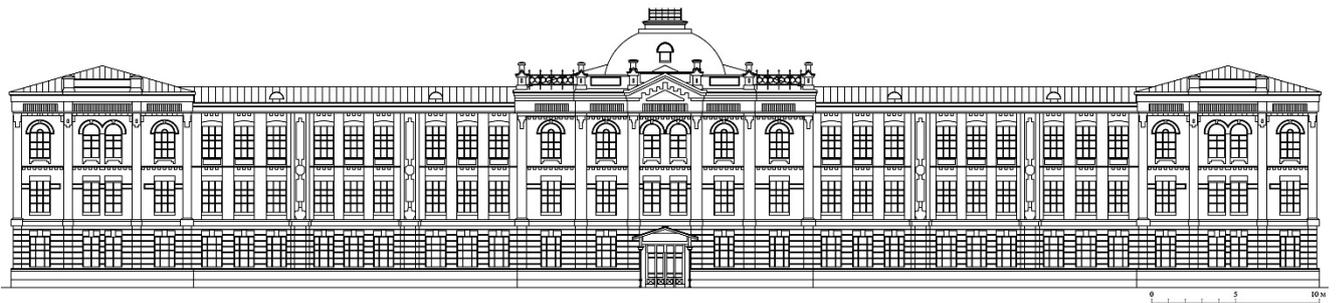


Рис. В.1.3.38. Здание кадетского корпуса, фрагмент уличного фасада (реконструкция)

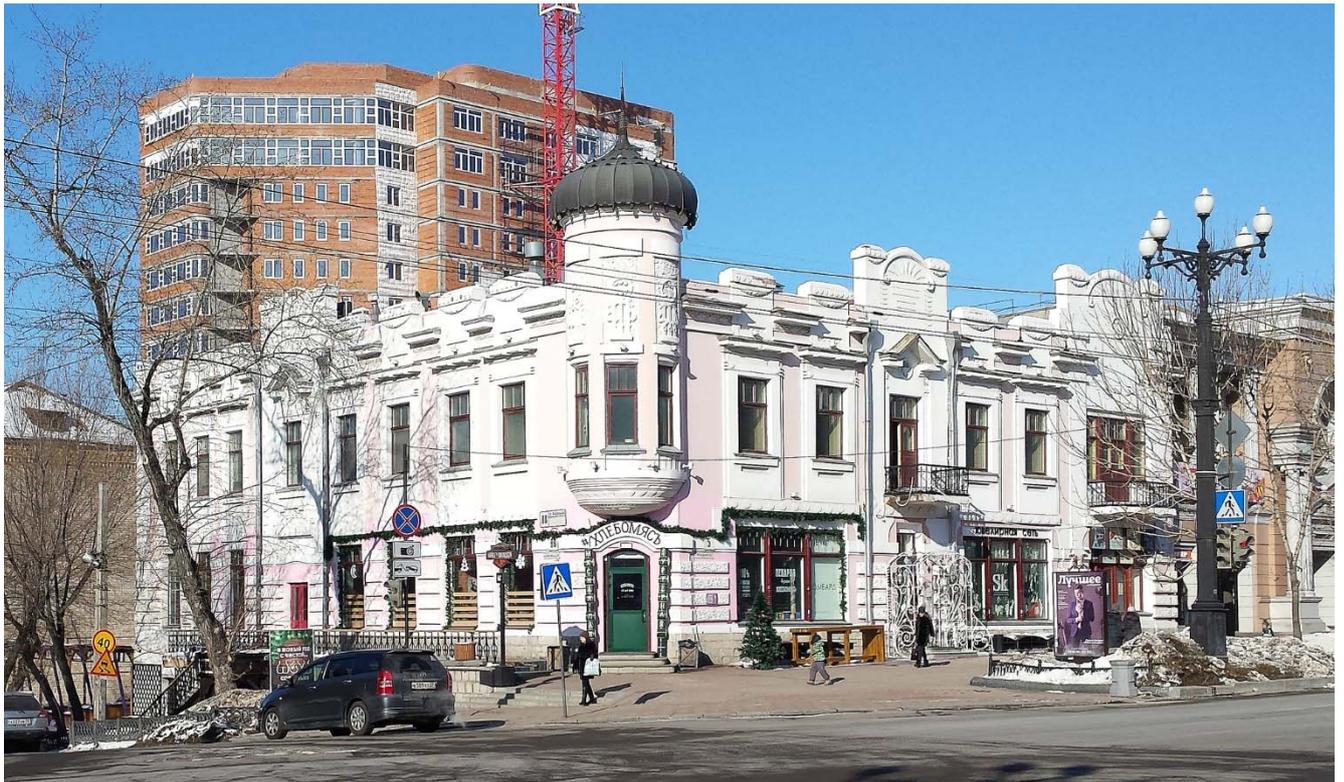


Рис. В.1.3.39. Здание доходного дома И. Такеучи (1912)



Рис. В.1.3.40. Здание доходного дома И. Такеучи. Фасады со стороны ул. Комсомольской и Муравьева-Амурского



Рис. В.1.3.41. Здания торгового дома «Кунст и Альберс» (1908). Вид со стороны перекрестка улиц Муравьева-Амурского и Истомина



Рис. В.1.3.42. Здание общежития служащих торгового дома «Кунст и Альберс» (1908)



Рис. В.1.3.43. Здание склада торгового дома «Кунст и Альберс» (1908)

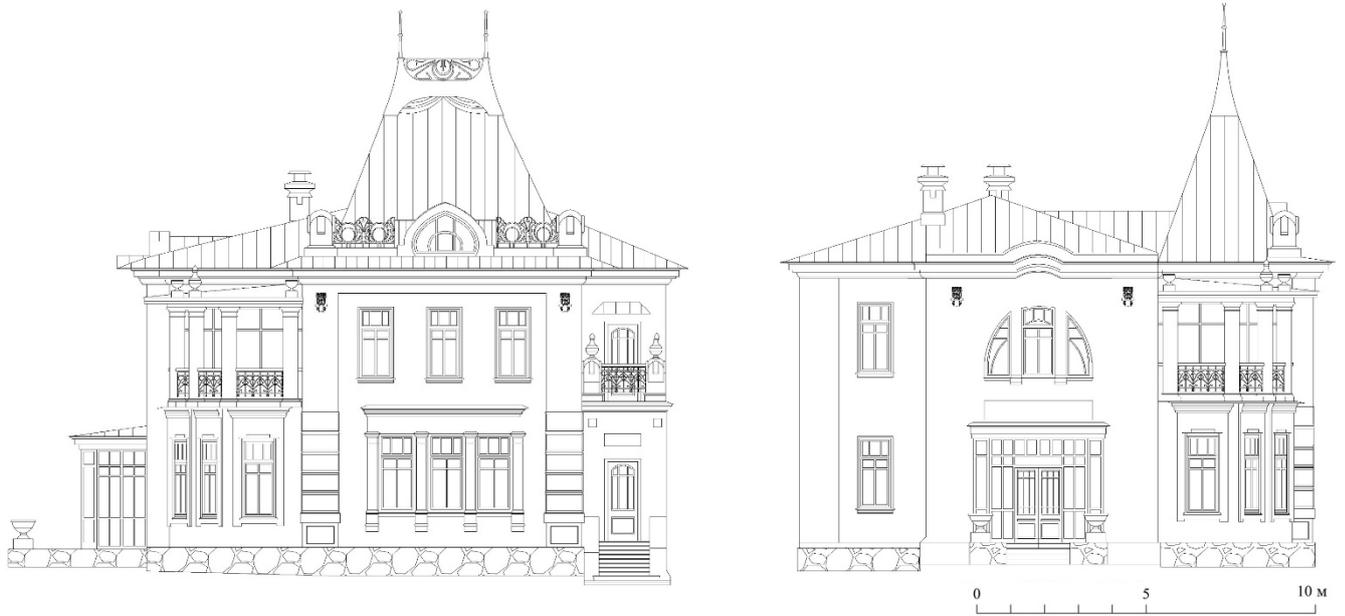


Рис. В.1.3.44. Здание дома П. Ф. Пахорукова (1912), расположенное на участке с современным адресом ул. Волочаевская, 159. Главный и боковой фасады

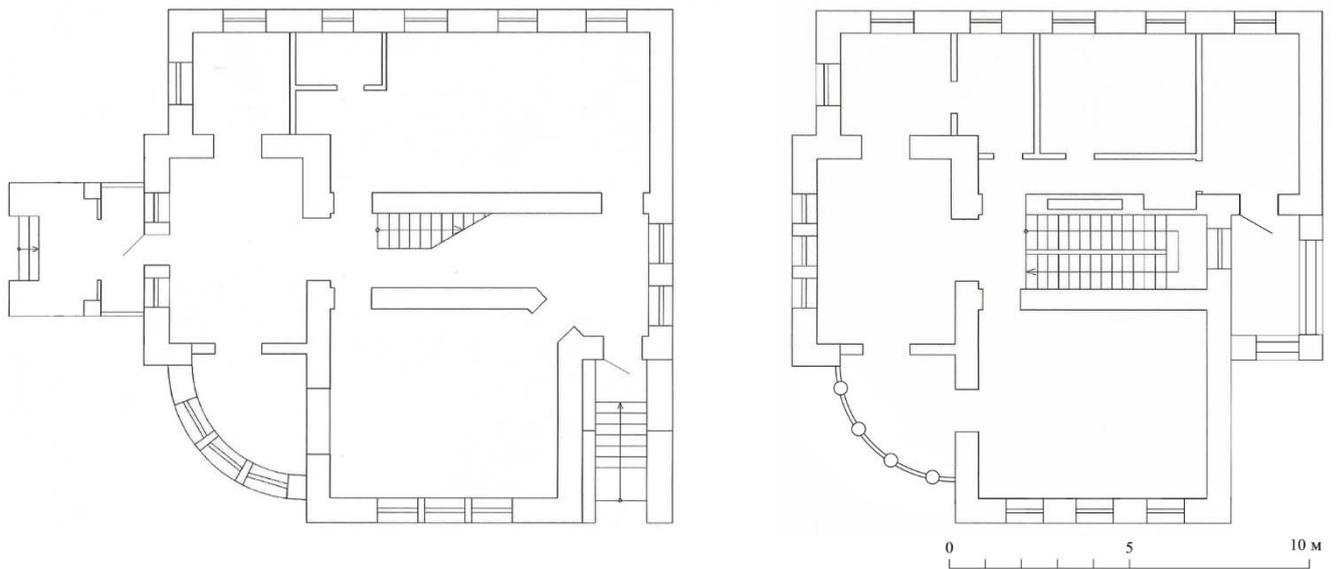


Рис. В.1.3.45. Здание дома П. Ф. Пахорукова. Планы первого и второго этажей

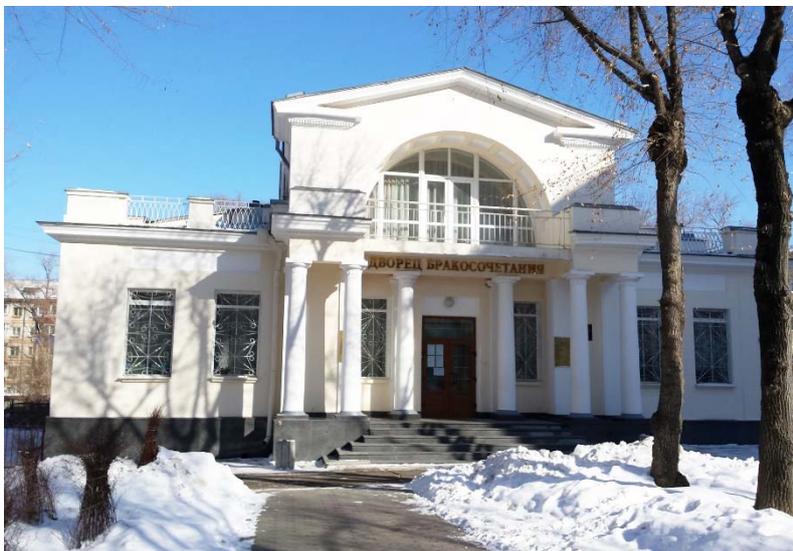


Рис. В.1.3.46. Здание дома Д. П. Ступина (1912)



Рис. В.1.3.47. Здание дома Д. А. Языкова (ок. 1912), на участке с современным адресом ул. Кавказская, 22



Рис. В.1.3.48. Павильона фирмы Чурина на Приамурской выставке 1913 г.

### Мооро Владимир Григорьевич

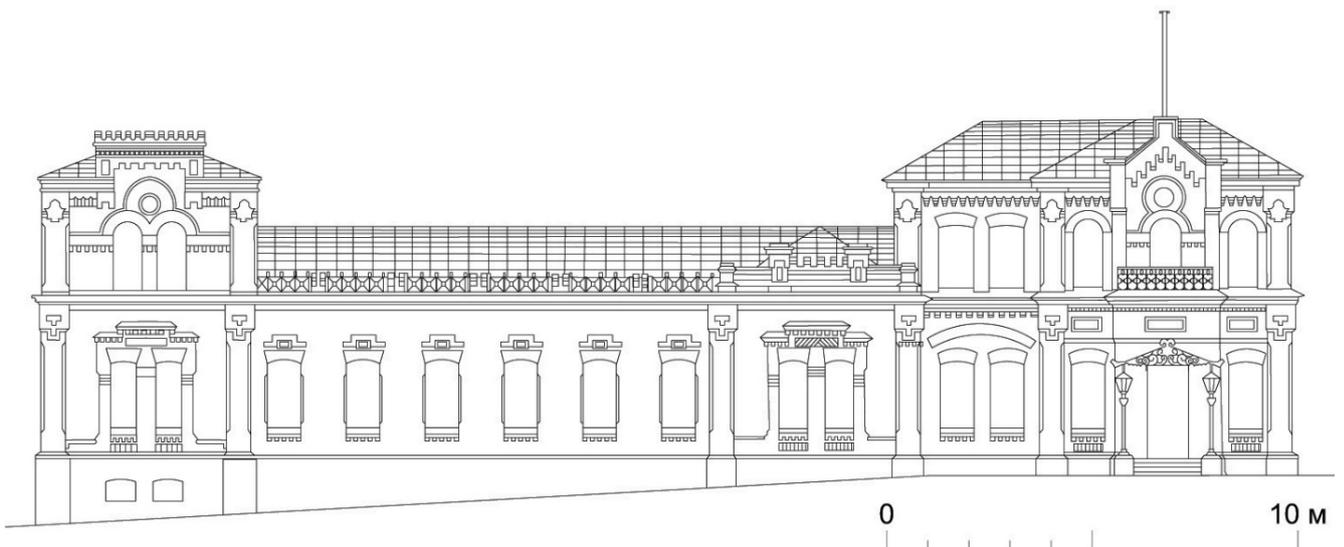


Рис. В.1.3.49. Дом генерал-губернатора (1884–1885), главный фасад, реконструкция

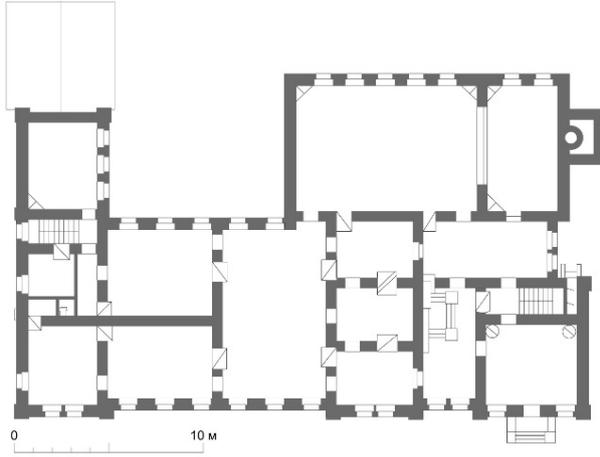


Рис. В.1.3.50. Дом генерал-губернатора, план первого этажа

Рис. В.1.3.51. Дом генерал-губернатора, (1884–1885), первоначальный вид



Рис. В.1.3.52. Здание Военного собрания (1887)

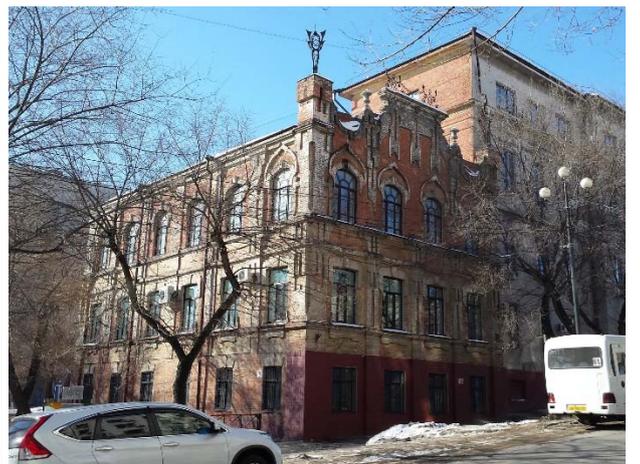


Рис. В.1.3.53. Здание женской гимназии в Хабаровске (1898), первоначальный вид и современное состояние



Рис. В.1.3.54. Иннокентьевский храм (1898). На фотографиях нач. XX в. (первоначальный вид) и 1960-х гг. (период когда в здании храма размещался планетарий)



Рис. В.1.3.55. Иннокентьевский храм в Хабаровске после реконструкции 1990-х гг.



Рис. В.1.3.56. Фасады здания канцелярии Приамурского генерал-губернатора (1895–1896), а. первоначальный вид, б. современное состояние

### Осколков Михаил Матвеевич



Рис. В.1.3.57. Здание цирка на городской площади (1913). Не сохранилось

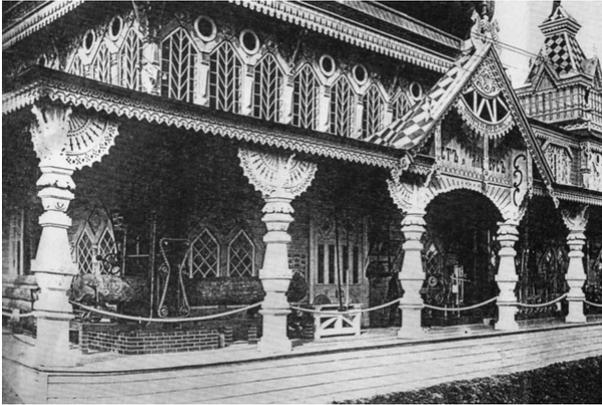


Рис. В.1.3.58. Павильон фирмы «Кунст и Альберс» на территории Приамурской выставки, проходившей в Хабаровске в 1913 г.

### Шефер Эдуард Иванович



а.



б.

Рис. В.1.3.59. Здания Артиллерийского склада (1886), а. двухэтажная казарма, построенная Э. И. Шефером, б. артиллерийский склад

**В.2. Вклад в развитие архитектурного облика русских городов  
на территории Маньчжурии**  
**В.2.1. Порт-Артур (Люйшунькоу)**

**фон Гоген Александр Иванович**

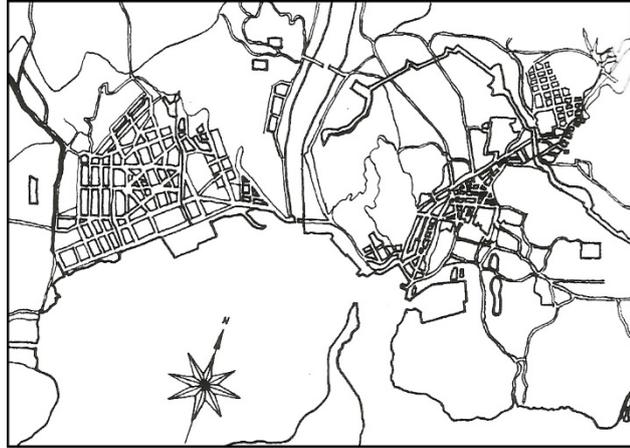


Рис. В.2.1.1. Генплан Порт-Артура (1902)  
(Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока. Выпуск 1. Русские города  
на Дальнем Востоке. Под ред. П. Н.Крадина. Хабаровск: 2002. – 232 с., С. 214)



Рис. В.2.1.2. Дом наместника Дальнего Востока (1902 г.). Ул. Юйий, 59

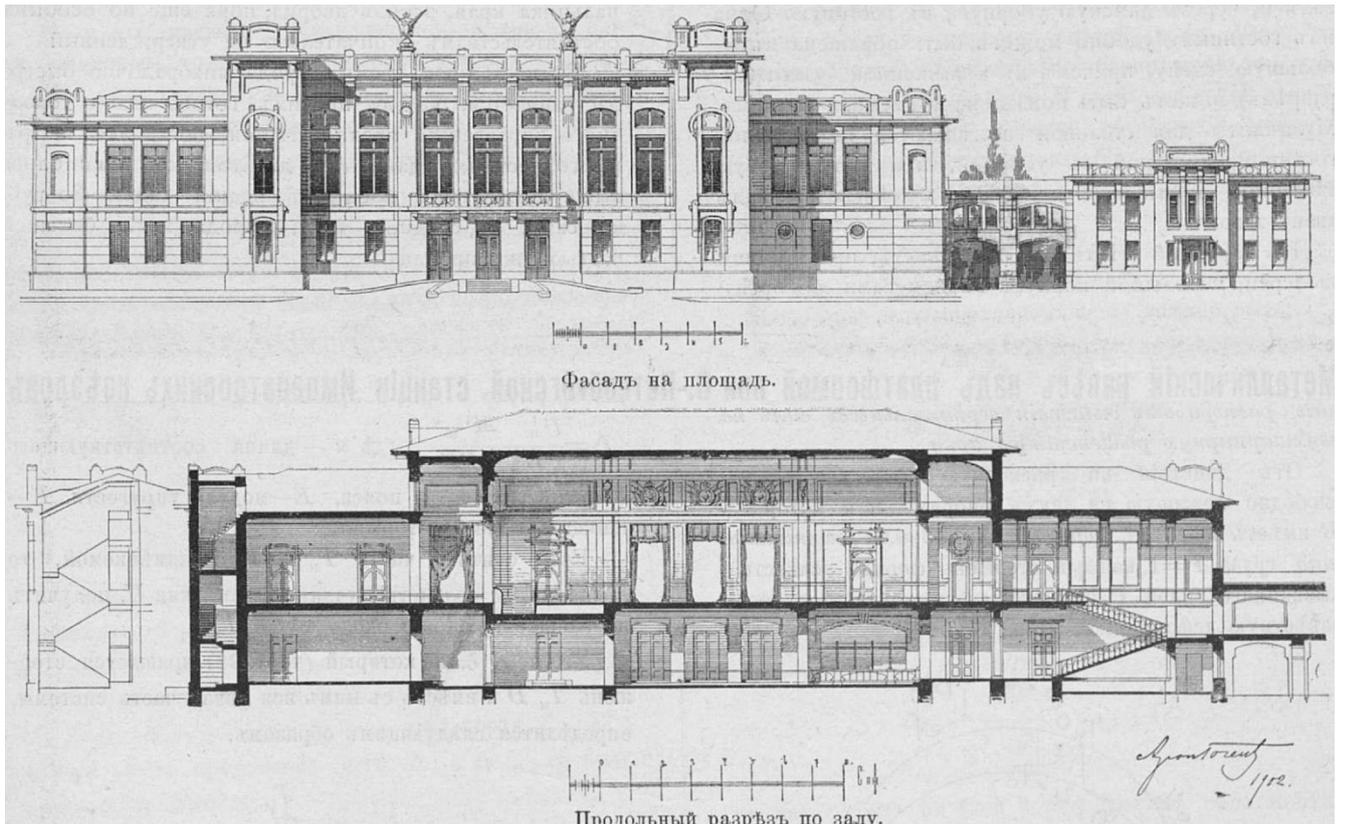


Рис. В.2.1.3. Проект Военного собрания для Порт-Артура. Фасад на площадь, продольный разрез по залу. (Зодчий 1902, №35 (1 сентября). С. 395)

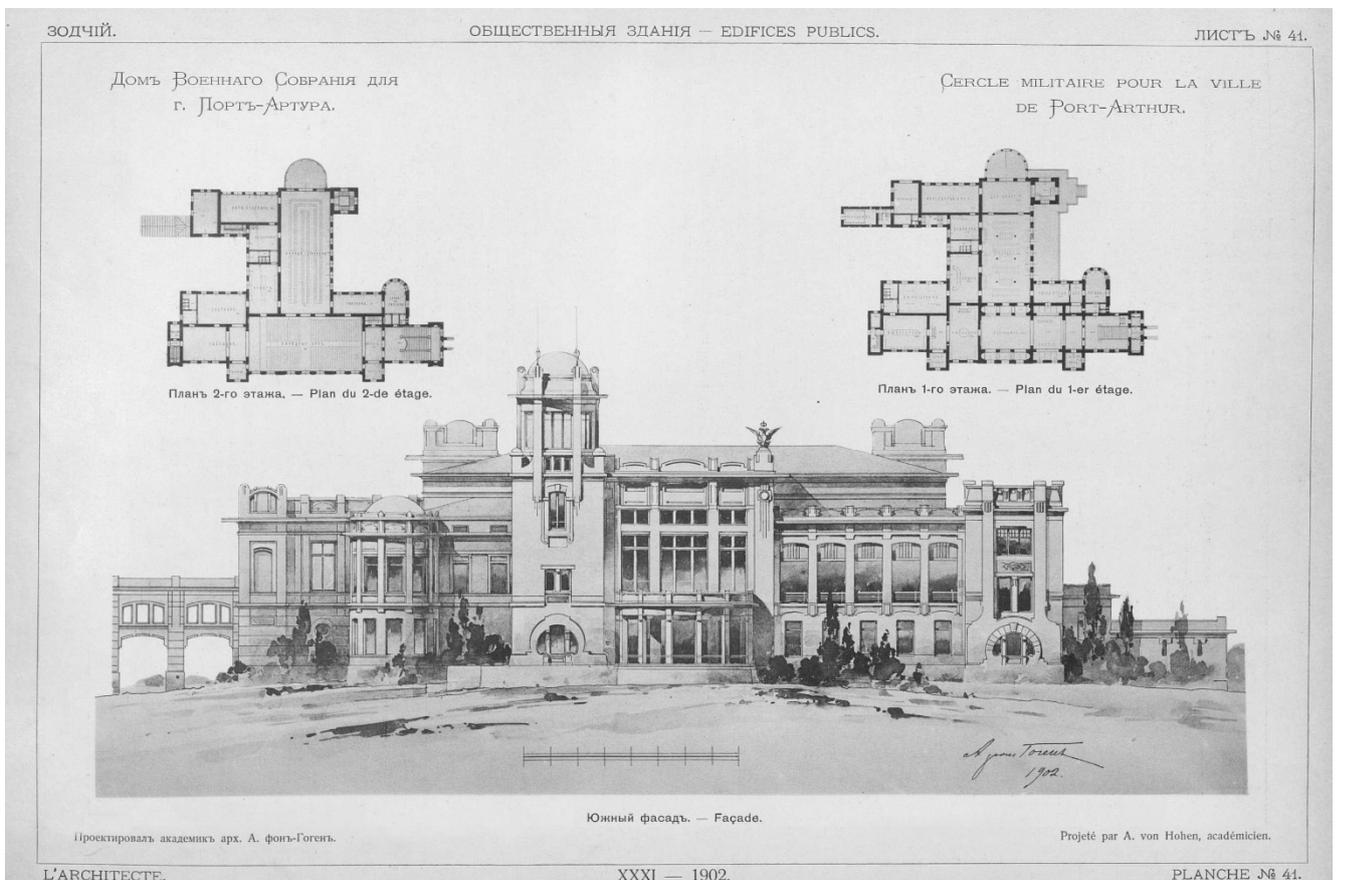


Рис. В.2.1.4. Проект Военного собрания для Порт-Артура. Южный фасад, планы первого и второго этажей (1902). (Зодчий 1902, №35 (1 сентября). Лист №41). В настоящее время музей Люйшунь (Lushun Museum)



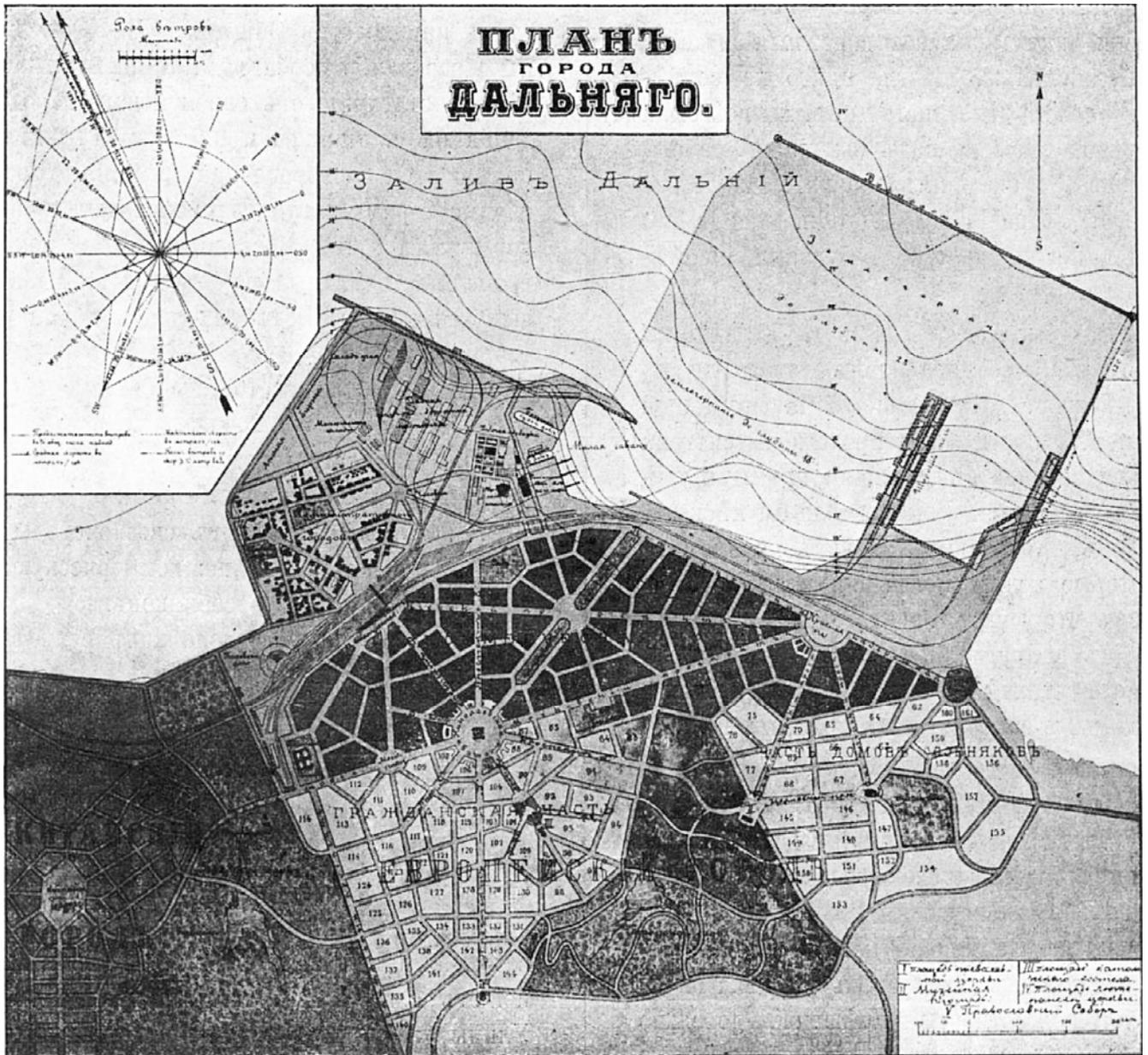


Рис. В.2.2.2. План г. Дальнего (ныне Далянь). Зодчий 1904, № 12 (21 марта), с. 141

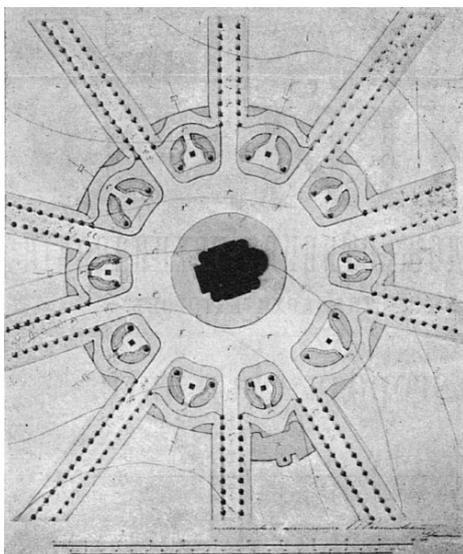


Рис. В.2.2.3. Николаевская площадь в г. Дальнем

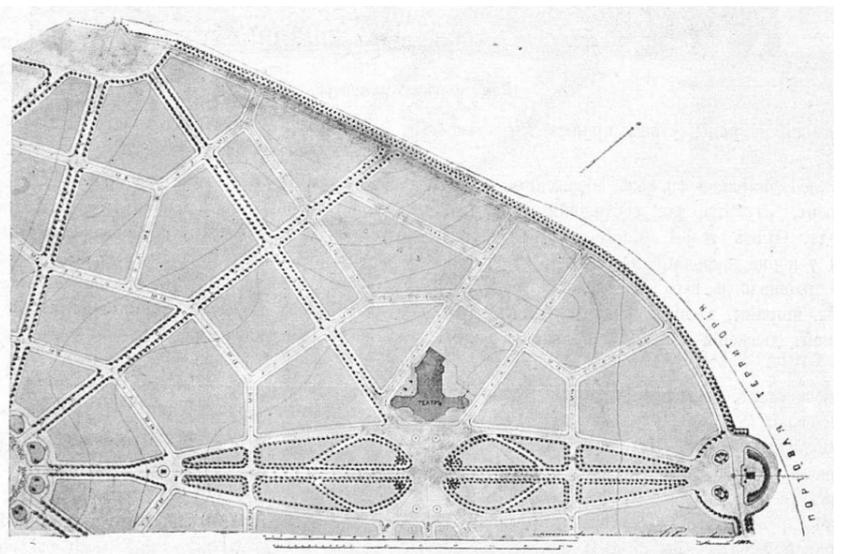


Рис. В.2.2.4. Коммерческая часть г. Дальнего



### В.2.3. Харбин

#### *Художники архитектуры*

#### Денисов Константин Хрисанфович



Рис. В.2.3.1. Иверская церковь (1907). Первоначальный вид и современное состояние



Рис. В.2.3.2. Здание железнодорожного собрания (1911). (Glance back the old city's charm of Harbin (1897-1949) / Urban Planning Bureau of Harbin Municipality. Urban planning society of Harbin municipality. China architecture & building press. Harbin, 2005. V I. 209 p. P. 121)



Рис. В.2.3.3. Здание железнодорожного собрания. Современное состояние

**Падлевский Иосиф-Гадеуш Владимирович**

Рис. В.2.3.4. Свято-Никольская церковь (Николаевский собор) на Соборной площади в Харбине, построена в 1899 г. по проекту, выполненному в Санкт-Петербурге И.-Т. В. Падлевским, гражданскими инженерами в А. К. Левтеевым и В. К. Вельсом. Разрушена в 1966 г.

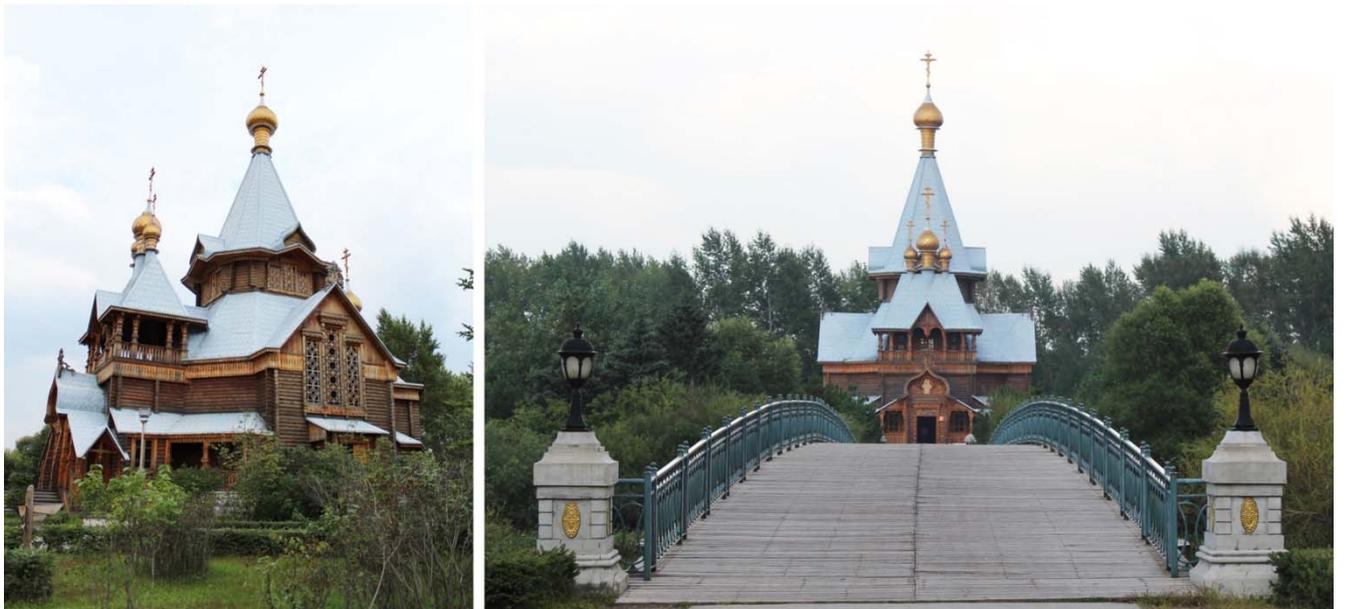


Рис. В.2.3.5. Свято-Николаевский собор в окрестностях Харбина (парк «Усадьба Волга»). Собор был восстановлен в первоначальном виде в 2009 г. Проект реконструкции выполнил профессор, заслуженный архитектор РФ Н. П. Крадин

## Жданов Юлий Петрович



Рис. В.2.3.6. Часовня-памятник в Мукдене в честь русских воинов, погибших в Русско- японской войне



Рис. В.2.3.7. Здание японской начальной школы в Харбине

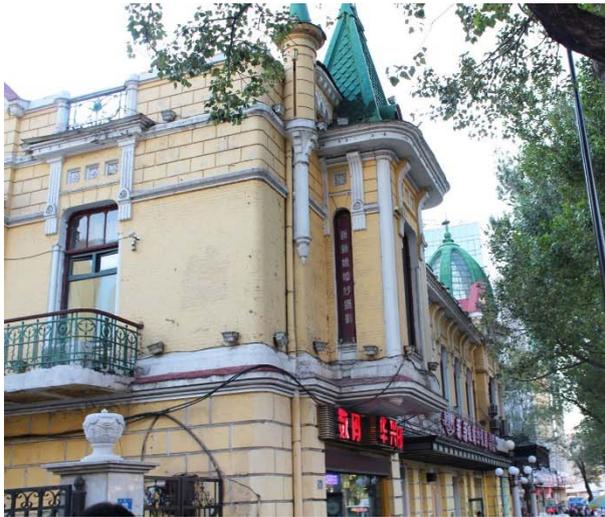


Рис. В.2.3.8. Доходный дом И. Ф. Чистякова на Вокзальном проспекте в Харбине, 1912 г.

## Венсан Сергей Александрович



Рис. В.2.3.9. Здание театра-ресторана-отеля «Модерн» (1913). В настоящее время отель «Модерн» Центральная улица (Central Street), 89, р-н Даоли, Харбин. Первоначальный вид и современное состояние

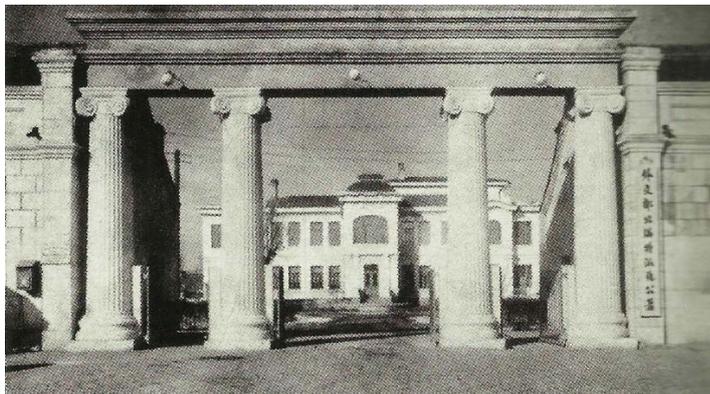


Рис. В.2.3.10. Здание Гирина дипломатического бюро, 1919 г. Ныне городского комитета коммунистической партии Китая

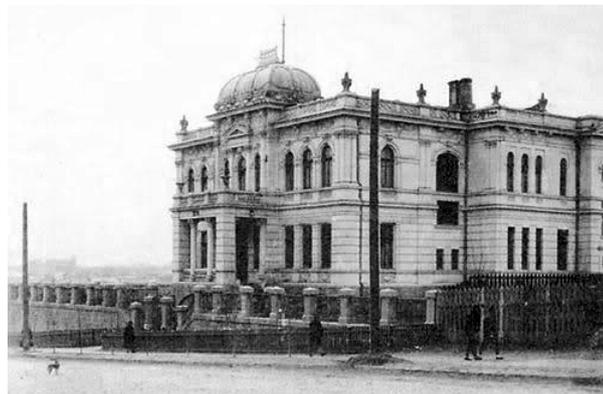


Рис. В.2.3.11. Бывший особняк японского консула, 1921 г.

### В.3. Вклад в строительство железных дорог и пристанционной инфраструктуры

**Свиягин Николай Сергеевич**

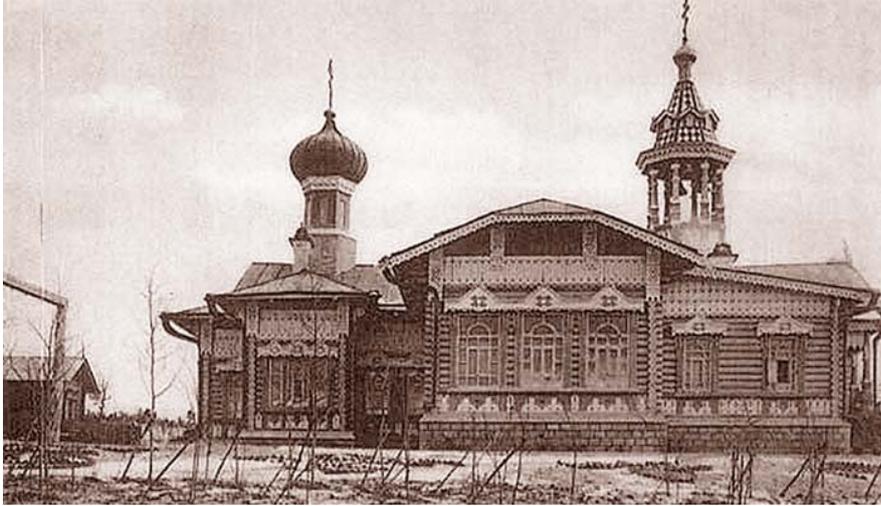


Рис. В.3.1. Церковь Святителя Николая Мирликайского Чудотворца на ст. Пограничной (ныне Суйфэньхэ)

**Прилежаев Николай Иванович**

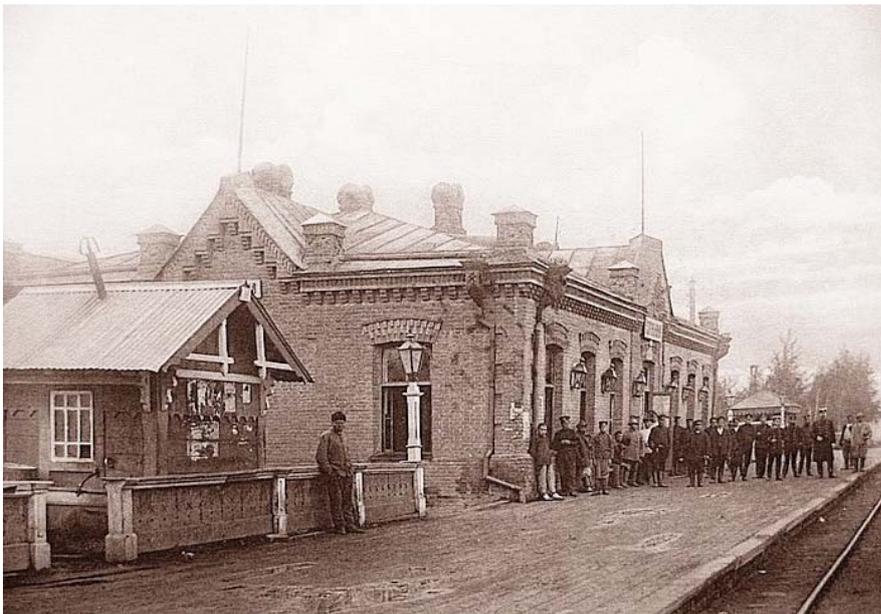


Рис. В.3.2. Железнодорожный вокзал на станции Евгеньевка, строитель Н. И. Прилежаев



Рис. В.3.3. Храм Николая Чудотворца в Спасске-Дальнем, 1910 г.