

“十二五”国家重点出版规划项目
地域建筑文化遗产及城市与建筑可持续发展研究丛书
国家自然科学基金资助项目

哈尔滨新艺术建筑

Art Nouveau Architecture in Harbin

刘大平 王 岩 著

哈尔滨工业大学出版社

“十二五”国家重点出版物出版规划项目

地域建筑文化遗产及城市与建筑可持续发展研究丛书

国家自然科学基金资助项目

哈尔滨新艺术建筑

Art Nouveau Architecture in Harbin

刘大平 王 岩 著

哈尔滨工业大学出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

哈尔滨新艺术建筑 / 刘大平, 王岩著. — 哈尔滨:
哈尔滨工业大学出版社, 2016. 10
(地域建筑文化遗产及城市与建筑可持续发展研究)
ISBN 978-7-5603-5833-8

I. ①哈… II. ①刘… ②王… III. ①城市规划-建筑设计-研究-哈尔滨市 IV. ①TU984.235.1

中国版本图书馆CIP数据核字 (2015) 第318633号

策划编辑 杨 桦
责任编辑 范业婷 杨明蕾
装帧设计 卞秉利
出版发行 哈尔滨工业大学出版社
社 址 哈尔滨市南岗区复华四道街10号 邮编 150006
传 真 0451-86414749
网 址 <http://hitpress.hit.edu.cn>
印 刷 哈尔滨市石桥印务有限公司
开 本 889mm × 1194mm 1/16 印张 19.5 字数 527千字
版 次 2016 年 10 月第 1 版 2016 年 10 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-5603-5833-8
定 价 180.00元

(如因印刷质量问题影响阅读, 我社负责调换)

ISBN 978-7-5603-5833-8



目录

Contents

1 哈尔滨新艺术建筑产生的历史背景 / 1

The Originating Background of Art Nouveau Architecture in Harbin

1.1 中东铁路的修筑与哈尔滨城市的现代转型 / 1

1.2 新艺术建筑来到哈尔滨 / 5

1.3 哈尔滨新艺术建筑师 / 9

2 哈尔滨新艺术建筑的原型 / 15

The Western Archetype of Art Nouveau Architecture in Harbin

2.1 欧洲新艺术的兴起 / 15

2.2 欧洲新艺术建筑的传播 / 17

2.2.1 新艺术快速传播的影响因素 / 17

2.2.2 新艺术在欧美各国的主要表现 / 19

2.3 欧洲新艺术建筑典型特征 / 32

2.3.1 新艺术建筑的装饰母题 / 32

2.3.2 新艺术建筑的表现手段 / 33

2.3.3 新艺术建筑的材料 / 33

2.4 俄罗斯新艺术建筑风格的形成 / 33

2.4.1 俄罗斯 19 世纪的国家环境 / 35

2.4.2 俄罗斯 19 世纪的艺术氛围 / 36

2.4.3 俄罗斯新艺术建筑的基调 / 39

2.5 俄罗斯新艺术建筑的地域特色 / 41

2.5.1 新艺术与民族浪漫主义相交织 / 41

2.5.2 多种地区风格 / 43

3 哈尔滨新艺术建筑的形态特征 / 53

Architectural Characteristics of Art Nouveau Architecture in Harbin

3.1 哈尔滨新艺术建筑的地域性 / 53

3.1.1	边缘文化地位决定了文化空间的开放性 / 53
3.1.2	强制性移植带来的新艺术建筑的纯正性 / 54
3.1.3	城市的开放性带来新艺术建筑的兼容和折中特色 / 55
3.1.4	流行时间相对欧洲更长 / 56
3.2	影响哈尔滨新艺术建筑形态的因素 / 56
3.3	哈尔滨新艺术建筑的演化 / 59
3.3.1	初期 / 59
3.3.2	转折期 / 60
3.3.3	交融期 / 61
3.3.4	衰退期 / 64
3.4	哈尔滨新艺术建筑与欧洲新艺术建筑比较 / 65
3.5	哈尔滨“新艺术之城”的形成 / 68
4	哈尔滨新艺术建筑细部特征 / 71
	Features of Details of Art Nouveau Architecture in Harbin
4.1	形态各异的门与门廊 / 71
4.1.1	形态构成 / 71
4.1.2	艺术特征 / 81
4.2	活泼生动的窗与窗饰 / 85
4.2.1	基本形态 / 85
4.2.2	装饰形态 / 89
4.2.3	美学特征 / 93
4.3	朴实柔美的墙体装饰 / 96
4.3.1	墙体的装饰处理 / 96
4.3.2	墙体构图模式 / 100
4.3.3	墙体艺术特色 / 103
4.4	流畅飘逸的女儿墙 / 108
4.4.1	构成要素 / 108
4.4.2	构成形态 / 110
4.4.3	艺术特色 / 115
4.5	丰富多变的檐部 / 120
4.5.1	形态构成 / 120
4.5.2	艺术特征 / 124
4.6	特色鲜明的阳台 / 127

4.6.1 构成形态 / 127

4.6.2 装饰语言 / 134

4.6.3 艺术特色 / 137

4.7 优雅精致的室内楼梯 / 139

4.7.1 室内楼梯形态构成 / 139

4.7.2 室内楼梯艺术特色 / 144

5 建筑实例 / 153

Case Study

5.1 公共建筑 / 153

Public Buildings

原哈尔滨火车站 / 154

Harbin Railway Station

原中东铁路管理局 / 159

Administration Bureau of CER

原中东铁路技术学校 / 163

Technical School of CER

原东省特别区地方法院 / 167

Local Court of the Special Administration Region of Eastern China

原中东铁路督办公署 / 171

CER Supervisor's Administration Office

原意大利领事馆 / 174

Italian Consulate in Harbin

原中东铁路警察管理局 / 177

Police Station of CER

原丹麦领事馆 / 180

Danish Consulate in Harbin

原俄侨事务局 / 183

Russian Migration Office

原扶伦育才讲习所 / 184

The Fulun Yucai Lecture Hall

原哈尔滨工业大学宿舍 / 186

The Dormitory of Harbin Institute of Technology

原中东铁路商务学堂 / 188

Commercial School of CER

原南满铁道“日满商会” / 191

Sino-Japanese Chamber of Commerce for South Manchuria Railway

原圣尼古拉教堂广场栏杆 / 193
Balustrades at the Side of St. Nicholas Church Piazza
地段街 77 号建筑 / 195
Building at No.77 Diduan Street
原道里邮电局 / 197
Post Office in Daoli District
原海关大楼 / 198
The Customs House
原齐齐哈尔驻哈尔滨办事处 / 199
Qiqiha'er Office in Harbin
原尚志小学 / 200
Shangzhi Primary School
原吉林铁路交涉局 / 201
Jilin Railway Affairs Office
原日本国际运输株式会社哈尔滨分社 / 202
Harbin Branch of Japanese International Transportation Co.
买卖街 92 号建筑 / 204
Building at No.92 Maimai Street
原吉黑樵运局 / 206
Jilin-Heilongjiang Salt Monopoly Bureau
原陀思妥耶夫斯基中学 / 207
Dostoyevsky Middle School
原哈尔滨总商会 / 208
Harbin General Chamber of Commerce

5.2 商业建筑 / 210

Commercial Buildings

原香坊公园餐厅 / 211
The Restaurant in Xiangfang Park
马迭尔宾馆 / 212
Moderne Hotel
原莫斯科商场 / 216
Moscow Bazaar
原秋林公司道里商店 / 218
Churin Department Store in Daoli District
原中东铁路管理局宾馆 / 221
Hotel of CERAdministration Bureau

原密尼阿久尔茶食店 / 224

Miniature Restaurant

原契斯恰科夫茶庄 / 226

Chistiakov Tea Store

原阿基谢耶夫洋行 / 229

Agisiev Firm

中央大街 42—46 号建筑 / 232

Building at No. 42—46 Central Street

原哈尔滨商务俱乐部 / 234

Harbin Business Club

东大直街 267—275 号建筑 / 236

Building at No.267—275 Dongdazhi Street

原日本朝鲜银行哈尔滨分行 / 238

Japanese Korean Bank, Harbin Branch

5.3 居住建筑 / 240

Residential Buildings

原中东铁路管理局局长官邸 / 241

The Residence for Director of CER

原中东铁路高级官员住宅（西大直街） / 242

Residence for Senior Officer of CER (Xidazhi Street)

原中东铁路高级官员住宅（联发街 64 号） / 244

Residence for Senior Officer of CER (No.64 Lianfa Street)

原中东铁路高级官员住宅（联发街 1 号） / 247

Residence for Senior Officer of CER (No.1 Lianfa Street)

原中东铁路高级官员住宅（红军街 38 号） / 250

Residence for Senior Officer of CER (No.38 Hongjun Street)

原中东铁路高级官员住宅（公司街 78 号） / 253

Residence for Senior Officer of CER (No.78 Gongsu Street)

原中东铁路高级官员住宅（文昌街） / 256

Residence for Senior Officer of CER (Wenchang Street)

原中东铁路高级官员住宅（中山路 9 号） / 258

Residence for Senior Officer of CER (No.9 Zhongshan Street)

原中东铁路高级职员住宅（花园街 405—407 号） / 260

Residence for Senior Staff of CER (No.405—407 Huayuan Street)

原中东铁路高级职员住宅（耀景街 43—9 号） / 262

Residence for Senior Staff of CER (No.43—9 Yaojing Street)

东风街 19 号住宅 / 264

Residence at No. 19 Dongfeng Street

邮政街 305 号住宅 / 266

Residence at No.305 Youzheng Street

邮政街 307 号住宅 / 268

Residence at No.307 Youzheng Street

邮政街 271 号住宅 / 270

Residence at No.271 Youzheng Street

经纬街 73—79 号、西十六道街 35—47 住宅 / 272

Residence at No.73—79 Jingwei Street, No.35—47 Xishiliu Street

经纬街 81—99 号住宅 / 274

Residence at No.81—99 Jingwei Street

原圣尼古拉教堂广场住宅 / 276

Residence at the side of St. Nicholas Church Piazza

通江街 72 号住宅 / 277

Residence at No. 72 Tongjiang Street

南二道街 24 号住宅 / 278

Residence at No.24 Nan'er Street

海关街 3 号、7 号、15 号住宅 / 280

Residences at No.3, 7, 15 Haiguan Street

下夹树街 23 号住宅 / 282

Residence at No.23 Xiajiashu Street

国民街 84 号住宅 / 284

Residence at No.84 Guomin Street

原中东铁路高级职员住宅（满洲里街 33 号） / 286

Residence for Senior Staff of CER (No.33 Manzhouli Street)

附录 哈尔滨新艺术建筑实例分布图 / 287

Appendix Map of Art Nouveau Architecture in Harbin

参考文献 / 288

Bibliography

图片来源 / 289

Picture Credits

后记 / 291

Postscript



哈尔滨新艺术建筑产生的历史背景

The Originating Background of Art Nouveau Architecture in Harbin

哈尔滨的新艺术建筑是中国近代建筑史上一份颇为厚重的建筑遗产，其特色之鲜明、类型之广泛、持续时间之长在中国近代城市乃至世界范围内都是罕有的。哈尔滨新艺术建筑无疑是伴随着哈尔滨这座具有殖民特色城市的产生、在 19 世纪末至 20 世纪初中国社会发生现代转型的大背景之下孕育、形成和发展的，它有着明确的西方源头和移植轨迹，在一系列历史因素的促动下，在东方的哈尔滨落地生根、开花结果，最终成为哈尔滨最具特色和最具代表性的建筑。

1.1 中东铁路的修筑与哈尔滨城市的现代转型

提及哈尔滨，这个曾经享有“东方莫斯科”“东方小巴黎”美誉的城市，有一个词始终是无法绕过、无法回避的，尤其是有关这个城市建城之初的种种，这个词就是中东铁路。

中东铁路（Chinese Eastern Railway，简称 CER）是俄罗斯西伯利亚大铁路穿越中国东北境内的一段，它之所以能够堂而皇之地穿越中国境内，与 19 世纪末中国与俄、日两国政治经济的博弈密切相关。

俄国从 19 世纪 50 年代起就迈开了工业革命的步伐，60 年代起又在世界范围的修筑铁路的热潮中开始大规模修筑铁路，80 年代起开始将铁路修到东部的西伯利亚地区，90 年代又开始了横贯俄罗斯东西的西伯利亚大铁路的修筑，这条铁路迄今为止仍是世界上最长的铁路线。

不断崛起的俄罗斯帝国，始终觊觎着它的邻邦——一个富饶但是已经衰朽的大清帝国。1858 年中俄《璦琿条约》、1860 年《中俄北京条约》使俄国人不仅从大清国划走了一百多万平方公里的土地，还得到了梦寐以求的太平洋沿岸唯一的不冻港符拉迪沃斯托克，即中国人所称的海参崴。

日本在 1894 年发动了侵略朝鲜和中国的甲午战争，这在客观上促成了中俄关系的调整。1896 年，西伯利亚大铁路工程进抵贝加尔湖地区，俄国人从欧洲直达太平洋岸边的梦想已经近在眼前。但铁路想要从赤塔铺到符拉迪沃斯托克，必须绕过辽阔的大清国东北地区。铁路如何继续前进，这引发了俄国决策层中的三种不同意见。其中之一是财政大臣维特提出的，即借道中国东北北部的广阔平原及丘陵地带，直达符拉迪沃斯托克。这一方案将大大缩短线路的长度，节省巨额开支，还能在中国境内解决征召劳动力的问题。最终，在沙皇的支持下，维特得以创造历史。

采取穿越中国境内的做法，既大大缩短了铁路的距离，避开了地势险峻的路段，又可以对中国东北地区实施强有力的政治和经济渗透，实现俄国人梦寐以求的进入堂堂的天朝上国的理想。“千里广土，百余年国禁不许开垦之未辟精华，安得令强邻不艳羨？”^[1]彼时，中国的清政府刚刚在与日本的甲午海战中失利，对于日本的担忧迫使清政府迫切需要借助其他力量来取得对日势力的平衡，而沙俄则适时地站了出来。

1896 年 6 月 3 日，李鸿章代表清政府与俄国签订《御敌互相援助条约》，又称《中俄密约》。

《中俄密约》的重点是两国在受到日本侵略的时候相互援助，同时，允许俄国人“借地筑路”，并将建造这条穿越中国东北地区的铁路的特权授予一家所谓的中俄合资银行。而那条贯穿中国东北将西伯利亚大铁路以最短的路径连通至太平洋西岸的铁路，最终被命名为大清东省铁路，简称中东铁路。

若干年后，维特在自己的回忆录里道出了当初所谓“借地筑路”的真正目的：“在当时瓜分中国是远东问题的实质，各国的当务之急是如何从这些衰朽的东方国家，特别是从庞大的中华帝国的遗产中，尽可能分得大的一份。”^[2]

可见，所谓的“借地筑路”实则是中俄两国政治经济利益争夺博弈的结果，这一结果足以显示当时中俄两国国力对比的悬殊。

1896年9月8日，中俄签订《合办东省铁路公司合同》，铁路勘测选址工作随即展开。

中东铁路的线路勘测从1897年7月第一批俄国勘测人员进入中国之后，一直持续到1900年的上半年。俄国人为加快铁路施工的速度，采取边勘测、边施工的办法。当时的考察队沿松花江逆流而上，经过了一个叫哈尔滨的地方。考察队看到了紧邻江岸的傅家店和四家子等村落，也看到了江边的集市和渡口，还有一座悬挂着龙旗的兵营。从江的南岸向内纵深数里的地方，有一个小村庄叫田家烧锅，而在上游不远处的江北还有一座清兵水师营……这些史料中记载的文字为后人勾画出哈尔滨肇始之初的样子。可以看出，彼时的哈尔滨，还是一个名不见经传的小渔村，清政府在此地也没有设治。如果没有外力的介入，很难想象其发展会有迅速脱离原有的轨道而进入快速现代化的可能（图1.1.1）。

1897年8月28日，在中国小绥芬河右岸的三岔口附近，举行了中东铁路的开工典礼。出席典礼的有三岔口中国地方官员、以总工程师尤戈维奇为首的中东铁路工程局官员，还有乌苏里铁路管理局的官员和临近的俄国地方官员。

1897年12月14日，沙俄舰队以保护中国为借口开入旅顺口和大连湾。

1898年3月迫使中国签订《旅大租地条约》。中俄再次签订《东省铁路公司续订合同》，继续修筑从哈尔滨

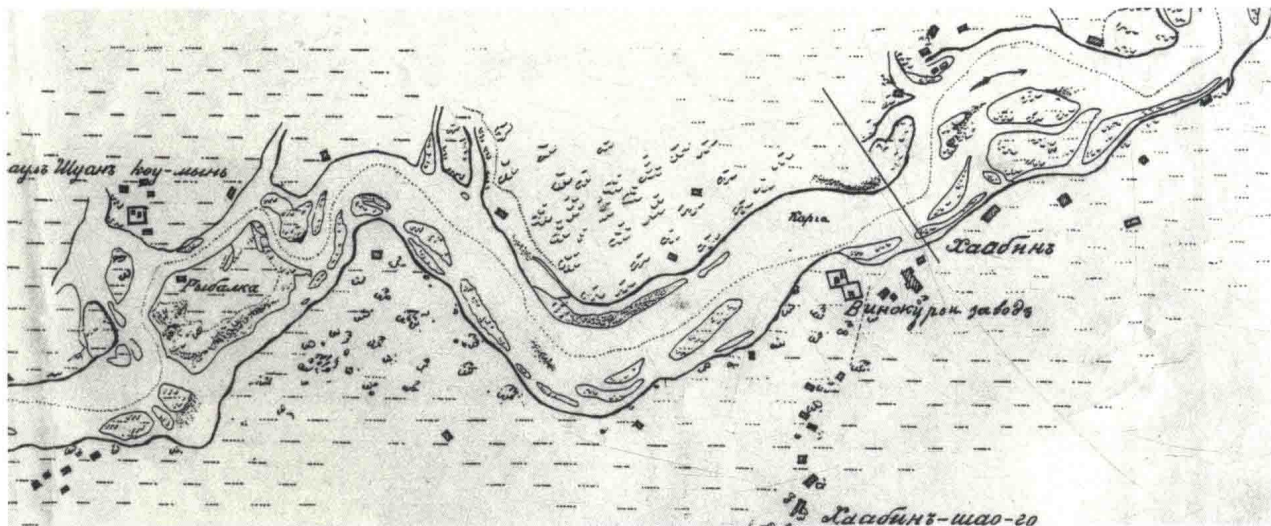


图 1.1.1 1895 年俄国人所绘哈尔滨附近村庄目测图

至旅顺口的中东铁路南部支线。从此，这条巨大的丁字形的中东铁路永久地印刻在了中国东北的版图上，而哈尔滨也成了这条丁字形铁路大干线上最引人注目的交汇点。

1898年4月，铁路建设工程局及勘测队首先在田家烧锅附近落脚，营建了简易居所。那里即是后来被称为老哈尔滨、今天被称为哈尔滨市香坊区的地方。

1898年6月9日，以俄罗斯副总工程师依格纳奇乌斯为首的第一批建设人员进驻了被中东铁路工程局买下并经过改建的田家烧锅的中国房子，同时将中东铁路工程局从符拉迪沃斯托克移至哈尔滨。由此，中东铁路公司将这一天确定为中东铁路的纪念日，后来俄国人甚至把这一天作为哈尔滨这座城市的誕生日。从此，松花江畔的这片沃土永远告别了往日的宁静，中东铁路以哈尔滨为中心枢纽，分别向东、西、南三个方向延伸开去（图1.1.2）。

至1903年7月14日，全长2489.2公里的中东铁路全线正式运营通车。漫长的铁轨穿越东北大地的同时，一种被称为“铁路附属地”的殖民地形式随之到来，铁路沿线广大范围内的一系列的主权、利权又面临新一轮的流失。

如果说铁路的修筑仅仅是俄罗斯进入堂堂天朝上国的第一步，那么随之而来的划定所谓“铁路附属地”并在其内展开一系列的城市建设活动才是真正关键的步骤及修筑铁路的真正目的和意义所在——“铁路附属地”不仅要满足铁路建设需求以及筑路人员的基本生活需求，更为重要的是借此机会开展真正的城市建设，实现沙俄建设黄色俄罗斯的梦想。所以在铁路开工之初的1899年，中东铁路管理局即开始为哈尔滨制定比较详细完善的城市规划。

作为中东铁路枢纽以及铁路管理中心的哈尔滨，其城市建设无疑要充分考虑俄国在远东的政治经济以及军事利益的需要，要使之成为俄罗斯在远东的另一个中心，同时也要满足俄罗斯移民的生活之需以及怀恋故国文化等精神之需。因此，哈尔滨早期的城市规划，既利用了松花江南岸丘陵起伏的地理条件，又结合了19世纪末在欧洲尤其是俄罗斯的帝都圣彼得堡以及莫斯科仍在流行的颇具气势的巴洛克规划思想，同时也借鉴了19世纪新兴的花园城市理念，在划定的所谓“铁路附属地”内迅速实施。

田家烧锅是中东铁路工程局首先入住的地方，最初的城市建设也首先从这里开始。仅1898年中东铁路开工第一年，俄国人就已在香坊田家烧锅一带建立了气象站和餐厅，开办了华俄道胜银行哈尔滨分行，建造了东正教圣尼古拉教堂以及第一所铁路小学、第一家商铺等。最初俄国人是想把城市中心建在这里的，甚至还设计了中东铁路工程局总工程师和副总工程师的豪华住宅。但是很快，从1899年开始，城市建设和管理的中心就转到了地势条件更为优越的秦家岗

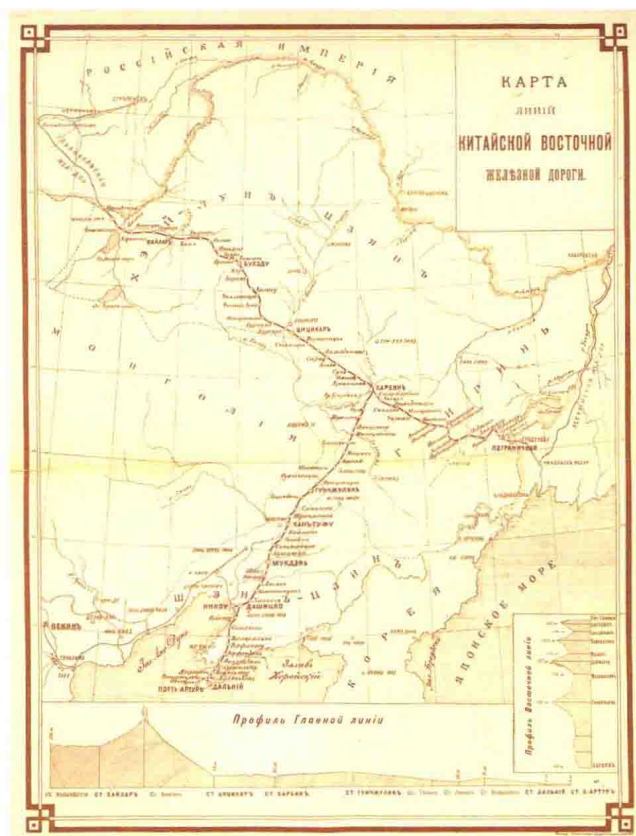


图 1.1.2 中东铁路车站分布图，1903

(即现在的南岗区)。

“秦家冈者，乃久无人迹之地……俄公司即占香坊为起点，初意亦就香坊经营都会。乃续见冈地爽垲，濒江而不患水，尤占优势，于是于冈建都会。今划入界内者一百三十二方华里，已建石屋三百所，尚兴筑不已，盖将以为东方之圣彼得堡也。哈尔滨左近，扼满蒙之正中，濒松江之大水，洵为无上之要区。既已数百年荒弃，则俄人度地经营，亦势所必至之事……”^[1]

1899年春，建筑师A·K·列夫捷耶夫就为哈尔滨制定了总体规划(图1.1.3)，按照规划，地势最高的秦家岗被选作新的城市行政中心，并被进一步细分为行政区、商业区和居住区。规划出几条主要的大街用来建设最主要的行政办公建筑及其他大型公共建筑。围绕着1899年落成的巍峨的东正教圣尼古拉大教堂，迅速建起了中东铁路管理局、中东铁路俱乐部、莫斯科商场、中东铁路管理局宾馆、哈尔滨火车站、华俄道胜银行等重要的公共建筑以及一批中东铁路高级官员住宅。短短几年之内，新城区迅速崛起，成为哈尔滨市的行政管理和社会文化的中心。

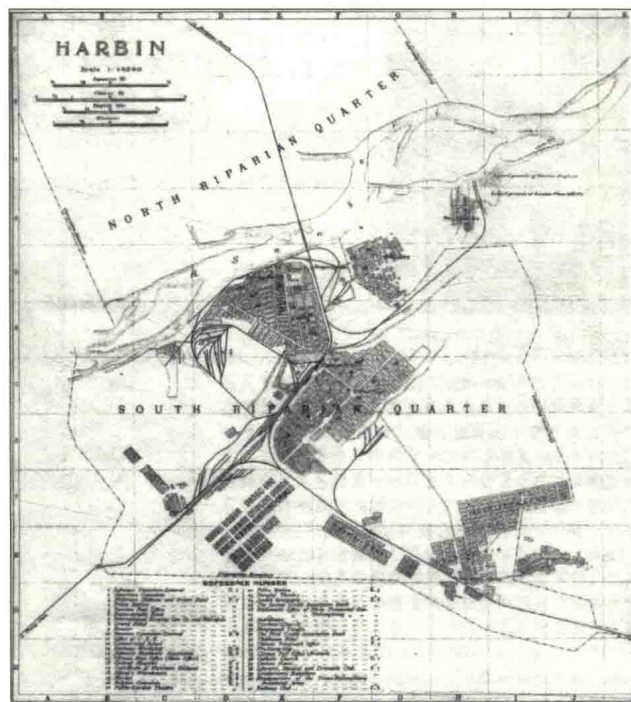


图 1.1.3 哈尔滨第一个城市规划图

紧邻松花江岸边的埠头区，最早即是由于修筑铁路的大批工程原料及筑路设备器材等都要顺着松花江这条便捷的水路通道运至哈尔滨而得名。这里是泊船的码头，具有重要的水路物资转运功能，随着筑路人员和大批俄国人的涌入，有众多商人也聚集在附近，并积极投身于开发码头周围的土地。这片区域即被规划为城市的商业区。以中国大街等垂直于松花江的主街为骨干，形成纵横交织的密集的方格形商业街网络和街坊。

上述三个主城区之外，铁路管理局还规划了以铁路机车车辆厂为核心的工厂区、兵营区以及其他居民点。当时中国人聚居的傅家店地区虽然没有划归铁路附属地管辖，但是其发展始终和铁路附属地内的发展密切联系在一起，直至伪满时期最终被划入整个哈尔滨市的版图。

1902年，一手缔造了中东铁路的俄国财政大臣维特在视察了哈尔滨的建设之后说，哈尔滨处于十分有利的地位，将很快发展成大型的商贸中心，并将成为俄国设在满洲中心地区的最大城市，这对巩固和加强俄国在这一地区的政治经济方面的优势地位具有十分重大的意义^[3]。

中东铁路附属地内繁忙的建设活动带来了一系列崭新的变化，原来的小渔村逐渐呈现出一个新的现代化城市的面貌，从原有的分散的自然经济，迅速转变成商品经济。高楼林立，人流熙攘，华洋杂处……原有的一切在短时间内迅速发生了现代转型。这个转型是不折不扣的全方位的，从城镇的形态到建筑的类型、样式，从人们的生活方式、社会心理到教育、管理、生产、经营……彻底打破了原有社会的一切平衡，并且丝毫不以原有社会的意志为转移。铁路真的“不仅仅是一种经济力量，同时也是一种文化和社会力量”，“它重塑了乡村城市的面貌并改变了社会”^[4]。

当然，发生在哈尔滨的这场转型无疑是建立在西方文化的大举植入的基础上的。以铁路为媒介，哈尔滨在短短

几年内迅速完成了城市化进程，在极短的时间里成为了一个现代化城市，并且全面移植了欧洲文化。新的建筑类型大量涌现，火车站、办公楼、商场、影院、教堂、俱乐部、银行、领事馆、邮局……新的建筑风格包括传统的俄罗斯民间式、古典式、新型的新艺术样式等纷纷登场，加之大量的俄罗斯移民以及其他欧洲移民把他们的生活方式也带到了哈尔滨，全面主导了整个社会的文化氛围，“东方莫斯科”“东方小巴黎”的头衔精确地概括出哈尔滨这个城市现代转型的成果。

在很短的时间内，哈尔滨迅速成为侨居中国的俄罗斯人的居住和生活中心，1920年代初，哈尔滨的人口数量已经明显超过了比哈尔滨建城时间早50年的符拉迪沃斯托克、布拉戈维申斯克、哈巴罗夫斯克等俄罗斯远东城市^[3]。

1.2 新艺术建筑来到哈尔滨

新艺术建筑，或者如过去的译名，新艺术运动建筑，流行于1890—1910年的西欧，又迅速传播到东欧的俄罗斯等地。中东铁路开工修建之初，恰是新艺术建筑在俄罗斯的圣彼得堡、莫斯科甚至远东的哈巴罗夫斯克、海参崴等地最兴盛之时。那时俄罗斯帝国深受西欧文化影响，而法国则一直占据欧洲艺术的领军地位。18世纪以后俄罗斯与法国和西欧国家之间一直保持着密切的文化和艺术的联系，尽管19世纪末的法国学院派的复古思潮仍然占据相当的地位，但是新兴的艺术家和设计师以探索适应新时代的新的艺术形式为己任，积极在多个艺术领域进行各种尝试，这在以法国为中心的西欧已经蔚然成风，这一时期的很多探索的结果包括新艺术风格借助各种传播媒介，从代表着主流文化的西欧传至更广的地区，到俄罗斯后自然而然地被看作一种时代潮流，处于自身探索之中的俄罗斯设计师也纷纷跟进，加入到新的时代大潮之中。

与此同时，在俄罗斯伸向远东的触角中，中东铁路的修筑以及哈尔滨铁路附属地的划定，使俄国人开始把哈尔滨作为其在远东的一个新的殖民地来建设，这里几乎从零开始的城市建设也为俄罗斯的设计师提供了各种探索的试验场。1903年出版的《中东铁路大画册》，以俄罗斯摄影师的视角拍摄了这条铁路的修筑过程及铁路沿线城镇的建设状况，也记录下了崭新的新艺术风格在铁路沿线、包括哈尔滨的传播踪迹（图1.2.1）。

于是，在中东铁路建设之初，在哈尔滨的一系列大型公共建筑以及居住建筑上，都无一例外地采用了当时风头正劲、最为时尚的新艺术建筑风格。1904年建成的哈尔滨火车站，是中东铁路上的最大的旅客运输枢纽站，在19世



图 1.2.1 《中东铁路大画册》中新艺术运动风格的装帧与图片

纪末大型铁路车站已经成为时代艺术精神先锋的背景下成为展现俄罗斯风采的第一个窗口，坚决地采用了新艺术运动建筑风格；1904年竣工的原中东铁路管理局大楼、1904年落成的原中东铁路管理局宾馆、1906年的莫斯科商场以及原中东铁路管理局局长、副局长官邸和一系列原中东铁路高级职员住宅……全部都建成了新艺术建筑样式。

短短几年内，就有一批杰出的新艺术建筑落成，包括：

原香坊公园餐厅（已毁），建于1898年5月8日，B·H·维谢洛甫佐罗夫建立^{[5]*}，坐落于原香坊公园内，其入口和窗采用了典型的新艺术曲线形式，被公认为哈尔滨第一座新艺术风格的建筑，并且公园的围墙也同样采用了新艺术形式。（图1.2.2、图1.2.3）

原中东铁路管理局局长官邸（耀景街，已毁），1902年3月竣工，但局长霍尔瓦特并未居住于此；1907—1910年作为中东铁路俱乐部及图书馆，1911年后用作俄国总领事馆，1920年代以后用作前苏联驻哈尔滨总领事馆。（图1.2.4）

原外阿穆尔军区司令H·M·契恰戈夫将军官邸（已毁），与原中东铁路管理局局长官邸的设计完全一样。（图1.2.5）

原中东铁路管理局副局长M·E·阿法纳西耶夫住宅（联发街），1900年前后建成。（图1.2.6）

原中东铁路高级官员住宅（联发街），建于1904年。

原中东铁路理事公馆（红军街），1908年10月落成，1921—1924年为东省铁路管理局局长奥斯特罗乌莫夫住宅^[5]。（图1.2.7）

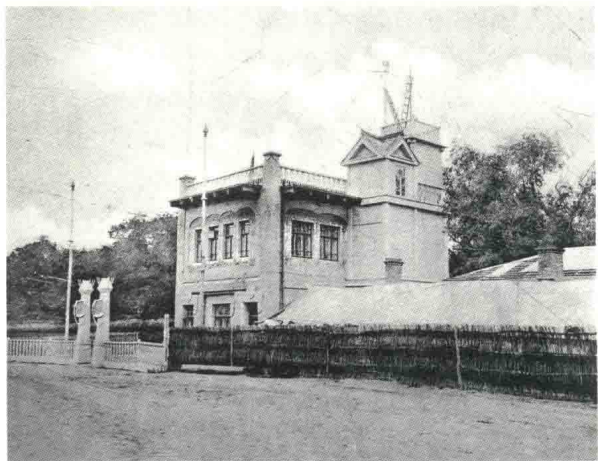


图 1.2.2 原香坊公园餐厅

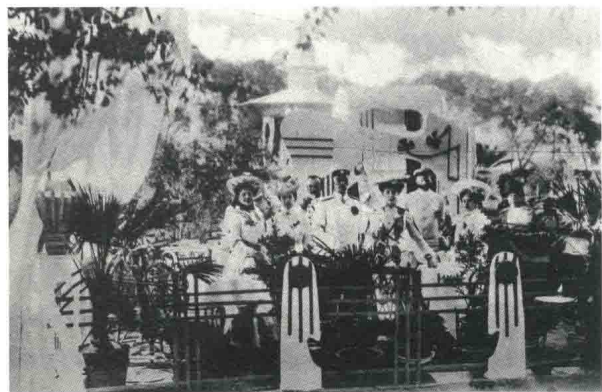


图 1.2.3 原香坊公园围墙



图 1.2.4 原中东铁路管理局局长官邸

* 李述笑编著的《哈尔滨历史编年（1763—1949）》中记载为原香坊气象站，1898年5月8日，由B·H·维谢洛甫佐罗夫建立；（俄）H·П·克拉金所著《哈尔滨——俄罗斯人心中的理想城市》中记载为哈尔滨第一座餐厅，由一位俄罗斯化的德国人科凯利开办；1903年出版的《中东铁路大画册》中记载为1902年香坊公园中的饭店。本文从图片所见推测，认为该建筑有可能是餐厅兼做气象站（图中高塔部分疑似气象塔）。

原中东铁路管理局副局长 С·П·希尔科夫住宅（公司街），1908 年落成^[5]。希尔科夫 1906 年继依格纳齐乌斯任中东铁路管理局副局长。（图 1.2.8）

原哈尔滨商务俱乐部（上游街），1902 年始建，1903 落成。

原哈尔滨火车站（已毁），1904 年落成，建筑设计师为基特维奇^[5]。（图 1.2.9）

原中东铁路管理局大楼（西大直街），1902 年始建，1904 年 2 月落成，1906 年重建，建筑师 И·И·奥勃洛米耶夫斯基，施工技术员谢列勃梁尼科夫^[5]。（图 1.2.10）

原中东铁路管理局宾馆（红军街），1904 年落成，由中东铁路副总工程师 С·В·依格纳齐乌斯负责设计，技术员柳罗组织施工^[5]。（图 1.2.11）

原莫斯科商场（红军街），1906 年始建，1908 年落成。（图 1.2.12）

原中东铁路技术学校（公司街），1904 年始建，1920 年在此开办哈尔滨华俄工业技术学校，1922 年改称哈尔滨华俄工业大学（图 1.2.13），即哈尔滨工业大学前身。

马迭尔宾馆（中央大街），始建于 1906 年，1913 年全面竣工，设计师是 С·А·维萨恩，改建设计在 П·С·斯维里多夫监督下实施。（图 1.2.14）

原南满铁道“日满商会”（果戈里大街），1907 始建，1917 年设立南满铁道株式会社哈尔滨公所。（图 1.2.15）

.....

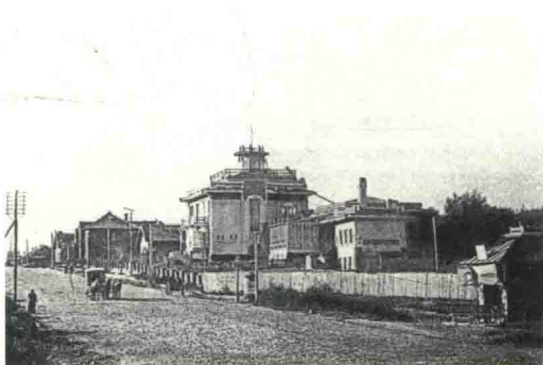


图 1.2.5 原 H·M·契恰戈夫将军官邸



图 1.2.6 原 M·E·阿法纳西耶夫住宅



图 1.2.7 原中东铁路理事公馆



图 1.2.8 原 С·П·希尔科夫住宅



图 1.2.9 原哈尔滨火车站

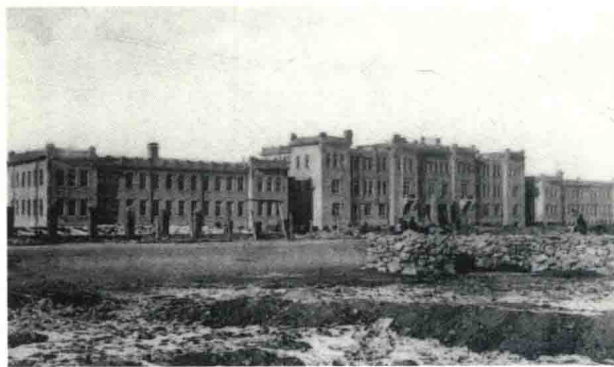


图 1.2.10 原中东铁路管理局

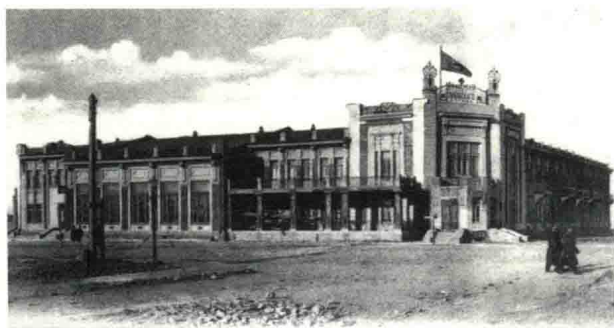


图 1.2.11 原中东铁路管理局宾馆

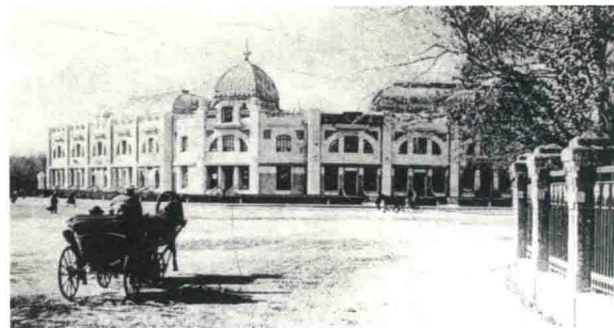


图 1.2.12 原莫斯科商场



图 1.2.13 原中东铁路技术学校



图 1.2.14 马迭尔宾馆