

Modernizm w Mandżurii – skomplikowany przypadek Japonii w Chinach

Edward Denison

University College London, Bartlett School of Architecture

„Hsinking bardzo mi przypomina Gdynię, nasz port nad Bałtykiem i w zasadzie całkiem nowe miasto, zbudowane w stylu modernistycznym.”

Roman Fajans, 1938

Streszczenie

Historyk Harry Harootunian twierdzi, że „wśród przykładów rozwoju modernizmu niewiele przypadków oferuje historykom spektakl o większej dwuznaczności i pewności niż doświadczenia Japonii w XX wieku”¹. Idea ta rozbrzmiewa również w wypowiedziach socjologa Shmuela Eisenstadta, autora teorii Wielokrotnych Nowoczesności (2003), który twierdzi, że Japonia jest „najważniejszym sprawdzianem, ale i paradoksem”, ponieważ stanowi wyjątkowy przykład jako w pełni zmodernizowane państwo niezachodnie². Nawet wybit-

ny teoretyk Edward Said uważał Japonię za „skomplikowany wyjątek” i wykluczył ją z *Orientalizmu*³. Jeżeli te twierdzenia są prawdziwe, to doświadczenie Chin staje się jeszcze bardziej skomplikowane, tym bardziej, że Chiny poznały modernizm poprzez Japonię. W żadnym innym miejscu w Chinach, a może nawet i na świecie, nie było to bardziej uwidocznione i skoncentrowane niż w Mandżurii w latach poprzedzających II wojnę światową. Artykuł ten stawia pytanie, czy możliwe jest jednorodne postrzeganie modernizmu i w tym kontekście bada rolę Japonii w Chinach przez pryzmat Mandżurii i jej stolicy Changchun (Hsinking), wzniesionej przez Japończyków w latach 30. XX wieku (il. 1).

1. Harry Harootunian, *History's Disquiet: Modernity, Cultural Practice and the Question of Everyday Life*, Columbia University Press, New York, 2000, s. 59.
2. Shmuel Eisenstadt, *Comparative Civilizations and Multiple Modernities*, Brill, Leiden, 2003, s. 435.

3. Edward Said, *Orientalism*, Routledge & Kegan Paul, London, 1978, s. 350.

1. Mapa Chin pokazująca region wcześniej znany jako Mandżuria (kolor pomarańczowy), przecięty przez kolej transsyberyjską (kolor żółty) oraz odgałęzienie Kolei Południowomandżurskiej (kolor zielony) w kierunku wybrzeża



STREAMLINED HIGH SPEED LIMITED EXPRESS

ASIA

MAX. SPEED : 130 KM



PLACED IN REGULAR SERVICE
ON NOVEMBER 1, 1934,

CHOSEN-MANCHOUKUO INQUIRY BUREAU

Offices: TOKYO, MARUNOUCHI BLDG.
OSAKA, HIGASHIKU, AZUCHI-CHO
SHIMONOSEKI, NEAR THE STATION

South Manchuria Railway Company



2. Reklama Asia Express, kolei dużej prędkości, perły w koronie Kolei Południowomandżurskiej oraz prototyp słynnych na całym świecie japońskich pociągów-pocisków

Kontekst

Do połowy XX wieku Chiny zawsze traktowały Japonię jako młodszego rangą sąsiada i kulturowego podwładnego. Japończycy przeciwnie - jak zauważył brytyjski poeta i uczyony Laurence Binyon (1869-1943) „patrz na Chiny, tak jak my patrzymy na Włochy i Grecję, dla nich jest to kraj klasyczny”⁴. Historyczne relacje pomiędzy Chinami a Japonią są czynnikiem krytycznym koniecznym do zrozumienia tego, jak przebiegała modernizacja Chin z końca XIX wieku. Stanowi też pewną trudność z punktu widzenia ugruntowanych dyskursów o modernizmie, w ramach których Chiny są często pomijane, a Japonia uznawana jest jako pewnego rodzaju aberracja.

Stosunki Chin z Japonią zmieniły się radykalnie w XIX wieku. Odpowiedź każdego z tych krajów na rosnące wpływy państw zachodnich zmieniła dalszy charakter ich wzajemnych stosunków. Zasadnicza różnica dotyczyła problemu przyjmowania i osadzania zagranicznych imigrantów, na co Chińczycy byli zmuszeni wyrazić zgodę, a Japończycy nie. Wynikające z tego podporządkowanie Chin trwało przez półtora stulecia.

Drugim aspektem roli, jaką odegrała Japonia w chińskim zetknięciu się z nowoczesnością architektoniczną jest fakt, że uzyskała ona terytoria chińskie, m.in. Mandżurię. Zdarzenie to osiągnęło swoją kulminację mniej niż pół wieku później w formie częściowej okupacji całego kraju w trakcie II wojny

światowej. Rosnący autorytet Japonii i jej obecność w Chinach w tym okresie przyczyniła się do ważnych zmian industrialnych, które z kolei stymulowały produkcję architektoniczną. Japonia była odpowiedzialna nie tylko za dyshonor polityczny uczyniony Chinom, ale również za niespotykany wcześniej zakres zmian architektonicznych i urbanistycznych, jakie zaistniały w Mandżurii od roku 1905. Swoje apogeum osiągnęły po stworzeniu nowego państwa Mandżukuo w roku 1932. Nigdzie na świecie władza imperialna nie rozpoczęła tak dynamicznych, szeroko zakrojonych i ambitnych planów budowy i nigdy wcześniej plany takie nie były stymulowane świadomym pościgiem za modernizmem - japońskim „ultramodernizmem”.

Ultramodernizm w Mandżurii

Jeżeli małżeństwo z przymusu zawarte w sprawie w Mandżurii pomiędzy Japonią a Chinami stanowiło tabu historyczne w Chinach po roku 1949⁵, to architekturę tego regionu i jego urbanistykę można potraktować jako nieślubnego potomka, bękarta, który jest owocem relacji opartej na przymusie i brutalności. W sercu imperialnego projektu Japonii realizowanego w Mandżurii znajdowało się państwowe przedsiębiorstwo Koleje Południowej Mandżurii (South Manchuria Railway, SMR). Jego sieć powiązań oplatała coraz sze-

4. Laurence Binyon, *Painting in the Far East*, Edward Arnold, London, 1908, s. 6.

5. David D. Buck (*Railway City and National Capital: Two faces of the Modern in Changchun*, [in:] Joseph W. Esherick (ed.), *Remaking the Chinese City: Modernity and National Identity, 1900-1950*, University of Hawai'i Press, Honolulu, 2000, s.89.) cytuje przykład *Wielkiej Encyklopedii Chin*, która nie zawiera żadnych odniesień do Changchun, Xijing lub Mandżukuo w rozdziale na temat *Architektura, Parki i Urbanistyka*.

rzej Mandżurię oraz Koreę, po odebraniu przez Japonię kontroli nad kolejami z rąk Rosji po wygranej wojnie w roku 1905. Nieco później, w roku 1931, Japonia odebrała Chinom kontrolę polityczną nad Mandżurią, w wyniku bombardowania znanego jako incydent mukdeński. Nagrodą dla Japończyków było powstanie dużego nowego państwa, któremu nadano nową nazwę Mandżukuo (Kraj Manchu) – państwa wymyślo-nego oraz administrowanego przez Japonię⁶.

Przed rokiem 1931 Mandżuria była poddana quasi-kolonialnemu wykorzystaniu przez rywalizujące ze sobą Chiny i Rosję. Po roku 1931 wraz z pojawieniem się skutków wielkiego kryzysu który podważył stabilność gospodarczą świata, Mandżuria została zredefiniowana jako przyszłość Japonii i jej koło ratunkowe, które należało chronić i zachować za wszelką cenę. W tym nowym wcieleniu Mandżukuo stało się miejscem, gdzie w sposób najbardziej jaskrawy doszło do zderzenia tradycyjnej architektury z modernizmem XX wieku, co stanowiło okoliczność wyraźnie wspieraną przez dążenie Japonii do nowoczesności.

Mandżukuo ucieleśnia nie tylko krystalizację ambicji Japonii w Azji, ale również transformację, jaka nastąpiła w polityce japońskiej, a która miała nieuchronnie doprowadzić do zaburzeń w kraju i globalnego konfliktu. Aby uzasadnić swoje roszczenia, Japonia zmieniła podejście. Mandżuria, która początkowo traktowana była tylko jako wygodne narzędzie polityczne, stała się teraz nadzieją gospodarczą Japonii, ukochanym dzieckiem powiązanim z ojczyzną kruchymi nićmi kolei South Manchuria Railway. Obrona nienaruszalności tego ważnego połączenia kolejowego spowodowała, że Japonia zakończyła swoje relacje z Ligą Narodów i pożegnała się z Zachodem.

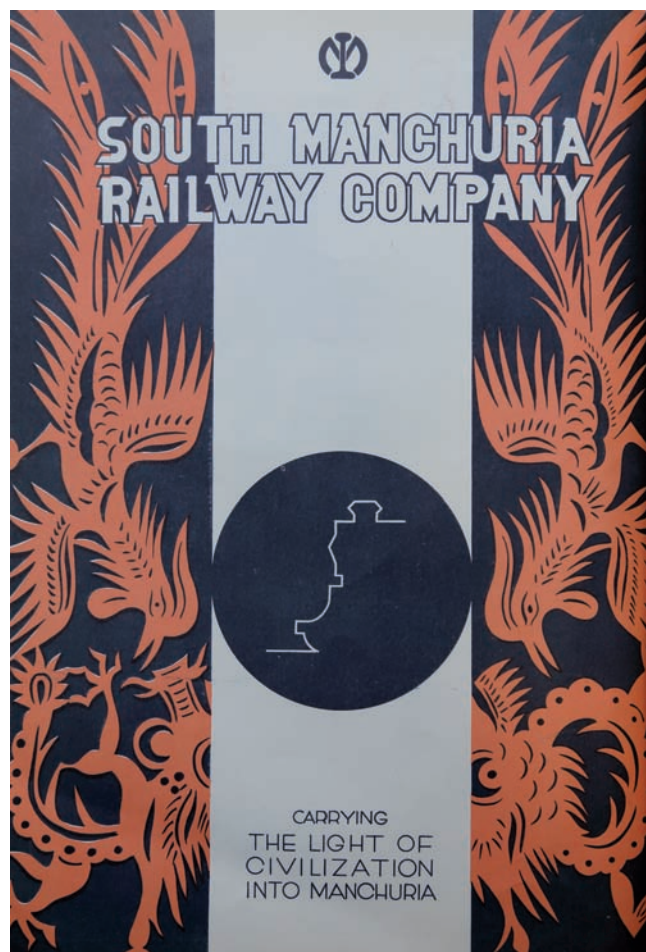
Założenie, że bez Mandżukuo Japonia przestać nie istnieje, zniszczyło tradycyjne związki pomiędzy imperializmem a nowoczesnością. Obietnica nowoczesności była centralnym aspektem imperializmu XX wieku, a marsz w rytm wybijany przez jej hasła na sztandarach pochłoniął sporo energii i istnień ludzkich. Jednak po stworzeniu Mandżukuo magia nowoczesności zaczęła działać nie tylko w zwyczajowym kierunku, czyli od centrów metropolitalnych do peryferii imperium, ale również w kierunku odwrotnym⁷.

Mandżuria była jak czarne płótno, na którym Japończycy mogli zrealizować swoją wizję jasnej przyszłości. Jednak zadanie to okazało się bardziej złożone i niepewne niż przyznawały to czynniki państwowe i media. Niemniej wizja ta była na tyle pociągająca, że przekazywała światłem odbitym do Japonii alternatywny wizerunek nowoczesności. Japońscy architekci, urbaniści i inżynierowie tłumnie udawali się do Mandżukuo by tworzyć tam dzieła czerpiące z żywnego gruntu możliwości jakie dawało im nowe Imperium.

Finansowanie boomu budowlanego Mandżukuo spadło na japońskiego podatnika. Duże instytucje takie jak Biuro Robót Publicznych, Centralny Bank Manchu, Generalna Dyrekcja Kolei Państwowych, Urząd

6. Mandżukuo zostało formalnie ustanowione 1 marca 1932 roku.

7. Dokładny opis tego szczególnego aspektu styku Mandżukuo z modernizmem opisany jest w: Louise Young, *Japan's Total Empire: Manchuria and the Culture of Wartime Imperialism*, University of California Press, Berkeley, 1998.



3. Reklama spółki kolejowej Południowa Mandżuria promująca misję cywilizacyjną firmy

Guandong i jego Departament Robót Publicznych oraz urzędy miejskie wydawały razem 100 milionów jenów rocznie na rozbudowę. Biuro Robót Publicznych, którego budżet wynosił ponad 10 milionów jenów rocznie, było urzędem odpowiedzialnym za przemysł budowlany i „nadzorowało przygotowywanie planów, ujednoczenie budowy oraz dostawę materiałów na budowę państwowe”⁸. Rozwój sieci kolejowej stymulowany przez Armię Guandong był bodźcem do przygotowania nowych planów rozbudowy dla 104 miast

8. Shinsaku Tsutsui, *Construction and Architecture of Manchukuo*, "Manchuria – special economic Manchukuo Economic Number", 25 maja 1938, s. 46-7.

4. Zdjęcie przedstawiające błyskawiczną budowę Hsinking i jeden duży budynek w trakcie budowy, zlokalizowany na przeciw Ministerstwa Edukacji, 1934





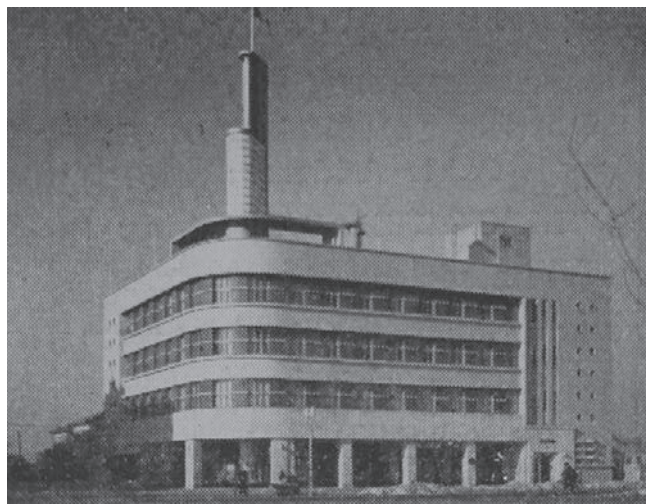
5. Plan Hsinking, pokazujący oś centralną Tatung Boulevard prowadzącą na południe od stacji kolejowej, centralny Tatung Circus oraz kompleks Imperial Palace usytuowany na zachód

i miasteczek, z czego 44 wdrożono do roku 1940, a pozostałych 60 zatrzymało się na etapie planowania⁹.

Dylematem dla Japończyków pozostawało pytanie o preferowaną formę architektoniczną modernizmu w Mandżukuo. Kwestia ta była już wystarczająco trudna w samej Japonii, a na terenie imperialnej Japonii w Chinach komplikowała się dodatkowo. Styl „ukoronowania” z wykorzystaniem japońskiego dachu na nowoczesnych budynkach spopularyzowany przez Kikutaro Shimoda zyskał poklask wśród nacjonalistów i imperialistów. Styl gotycki spopularyzowany przez Yoshikazu Uchida przypisywany był wschodzącej formie japońskiego ekspresjonizmu. Natomiast racjonalistyczne betonowe ramy wytwarzane przez rosnące grono wykształconych w Europie japońskich architektów były w najlepszym przypadku międzynarodowe, ale w sposób nieunikniony zachodnie, zachęcające prawicowców do cenzury. Japońscy architekci, którzy albo emigrowali do Imperium lub angażowali się w jego działalność z daleka, eksportowali swoje krajowe doświadczenia i wątpliwości do Mandżukuo, gdzie pełen kolorów język japońskiego modernizmu architektonicznego nabrał wyraźnie mandżurskiej odmiany.

Zarówno fizycznie jak i w przenośni Mandżukuo stanowiło nowe terytorium. Japońscy architekci mogli je odkrywać i realizować w nim swoje marzenia o modernizmie w architekturze. Mieli nadzieję, że w tym utopijnym otoczeniu będą mogli „przedstawić architekturze świata nową teorię i styl”¹⁰. Naukowcy japońscy przebadali każdy detal tradycyjnej zabudowy i jej reakcje na lokalne warunki, materiały budowlane, klimat, ekologię i zwyczaje. Brak trzęsień ziemi, suchszy klimat oraz ekstremalne wahania temperatur w ciągu całego roku to cechy charakterystyczne Mandżurii, odróżniające ją od Japonii i mające wpływ na jej budownictwo. Dla japońskich architektów, którzy z radością przyjęli imperialne możliwości działań, różnice te stanowiły poważne wyzwanie, nie zawsze w sposób udany realizowane. Ostatecznie i tak uznawano, że doświadczenie to przyczynia się do rozwoju architektury japońskiej¹¹. Jej twórcy mieli świadomość, że „architektura Mandżurii musi być wyjątkowa”¹². „Betonowe masywne mury i fantastyczne (sic) dachy” nowych budynków w Mandżukuo czerpały inspirację ze „stylu Potala” oraz „p’ai-lou” mongolskich monasterów¹³.

Mandżukuo przedstawiano jako miejsce, w którym doświadczą się przyszłości - kraj nowoczesności, ukształtowany przez japońską dobrotliwą i wspierającą dłoń – państwo to stało się poszukiwaną destynacją dla wyrafinowanych turystów z Japonii. Trasa była już ugruntowana, wygodna i pełna kulturowego i imperialnego znaczenia oraz co najważniejsze coraz bardziej przystępna dla rosnącej klasy średniej Ja-



6. Galeria Nikke (1939), własność Nippon Woollen Textile Company

ponii. Pierwsza generacja hoteli Yamato w większych miastach rozwijała się, modernizowała i uzupełniała o lokalne oddziały na terenach bardziej odległych takich jak Chengde, Jilin, Jingyuetan i Qiqihar¹⁴. Sieć hoteli Yamato miała nie tylko „wyróżnić nową epokę w branży turystycznej Mandżurii”, ale miała również stanowić „bodziec promujący stosunki handlowe pomiędzy nowym Imperium a krajami zagranicznymi zainteresowanymi Orientem”¹⁵. Liczba gości odwiedzających hotele SMR wzrosła z 21.865 w roku 1932 do 58.207 w roku 1939¹⁶.

Turystyka powstała na kulcie nowoczesności. Zależna była od nowoczesnej technologii, nowych budynków, innowacyjnych obiektów oraz komunikacji masowej, zapewniającej wszelkie wygody i gadżety: zawieszenie pneumatyczne, klimatyzację, windy, lodówki, telegrafy, telefony¹⁷ oraz radia. Mandżukuo posiadało luksusowe hotele, eleganckie parowce pasażerskie zaprojektowane wewnątrz w najnowszym stylu, sieć dróg szybkiego ruchu po których poruszały się autobusy międzymiastowe, samochody z szoferami oraz „samochodowe omnibusy”, najbardziej nowoczesną kolej dumną ze swoich „ultranowoczesnych” pociągów dużej prędkości oraz nowe porty lotnicze, które na stałe zakotwiczyły Mandżukuo w rozrastającej się sieci międzynarodowych podróży lotniczych. Elementy te były niepodzielne, a każdy z nich był ważnym trybikiem imperialnej maszynierii, która tworzyła Mandżukuo na styku z modernizmem.

Żaden inny obiekt nie utożsamiał tego styku w sposób bardziej wyraźny i nie ucieleśniał modernizmu Mandżukuo w sposób bardziej dosadny niż Asia Express, „ostatnie słowo w nowoczesnym kolejowym transporcie parowym”¹⁸ (il. 2). Ten ultranowoczesny pociąg dużej prędkości był dumą imperium SMR oraz prototypem dla słynnych na cały świat japoń-

14. Oddział Qiqihar otwarto 15 sierpnia 1936.

15. *Railways in Manchuria*, „Manchuria”, 1 lipca 1936, s. 52.

16. Louise Young, *Japan's Total Empire...*, op. cit., s. 263.

17. Od 1906-32 liczba biur telegraficznych i telefonicznych w Mandżukuo wzrosła z 44 do 214 oraz odpowiednio z 21 do 254, a liczba połączeń międzymiastowych wzrosła z 17 tys. do 1,25 mln. Od 1906-37 liczba abonentów telefonicznych w Mandżukuo wzrosła z 785 do 69,246 z czego 42,446 osoby to Japończycy. Liczby te blakły w porównaniu z Japonią, gdzie na każde 100 osób wykorzystanie telegrafu wyniosło 450 w porównaniu z 32 w Mandżukuo, a liczba abonentów telefonicznych wyniosła 9,8 w porównaniu z 0,15 w Mandżurii. Por.: *Manchuria's Electrical Communications*, „Far Eastern Review”, wrzesień 1938, s. 339.

18. „Manchuria”, 25 maja 1938.

9. *Communications in Manchukuo*, „Far Eastern Review”, wrzesień 1940, s. 339.

10. Ino Dan, *The Reconstruction of Tokyo and Aesthetic Problems of Architecture*, „Far Eastern Review”, styczeń 1932, s. 43.

11. Masami Makino, *Architecture of the Tens Years of Manchukuo*, „Journal of the Manchurian Architectural Association”, No 10, Vol 22, październik 1942, s. 17.

12. Masami Makino, *Architecture of the Tens Years of Manchukuo*, „Journal of the Manchurian Architectural Association”, No 10, Vol 22, październik 1942, s. 19.

13. T. V. Gilchrist, *Hsinking*, „Manchuria”, 15 września 1939, s. 442.



7. Teatr Feng Le (1936), Hsinking

szych pociągów pocisków¹⁹. Produkcja odbywała się w Mandżukuo w warsztatach SMR w Dalian, a każdy pociąg kosztował pół miliarda jenów. Asia Express potrafił poruszać się z prędkością 140 km/h, która jest porównywalna do najszybszych pociągów w Ameryce, a nawet o 15 km/h szybciej niż najszybszy pociąg w Japonii - oryginalny prototyp obecnie słynnych japońskich pociągów pocisków. Pociąg Asia o opływowym kształcie ucieleśniał nowoczesne luksusowe podróże i stał się symbolem tego, co Japończycy uważali za misję cywilizacyjną SMR realizowaną w Mandżukuo; część szerszego imperialnego celu polegającego na „wskazaniu Chińczykom ścieżki ku nowoczesności”²⁰ (il.3). Lśniącą elegancją lokomotywy bardziej pasowała do science fiction niż do rozległych nizin Mandżurii, ale była bez przerwy celebrowana w mediach japońskich.

Ultranowoczesna stolica

Konstelacja miast i miasteczek rozrzuconych po całym Mandżukuo zależała od nowoczesnej kolei i jej zawdzięczała swoją egzystencję. Dla większości ośrodków metropolitalnych rozwijająca się sieć powiązań kolejowych decydowała nie tylko o ich spotkaniu z nowoczesnością, ale wpływała również na ich kształt fizyczny. Urbanistyka w Mandżukuo była realizowana w powiązaniu z zagospodarowywaniem nowych terenów. Chodziło o to, żeby władze miejskie zarabiała na sprzedaży ziemi, udoskonalanej poprzez zdobycze nowoczesności: wodociągi, systemy ściekowe, linie telefoniczne i telegraficzne, parki rekreacyjne, szerokie i oddzielone drogi oraz mnóstwo innych udoskonaleń dla społeczeństwa²¹. Nowoczesna urbanistyka pojawiła się w Mandżurii wraz z koleją rosyjską i rozkwitła w kontrolowanym przez Japonię Mandżukuo, aby ostatecznie osiągnąć swoje apogeum w nowej stolicy państwa Hsinking (Changchun).

Cztery dni po ogłoszeniu powstania Mandżukuo Japonia zakomunikowała, że stolicą kraju jest Changchun, motywując to zaletami geograficznymi,

19. Chwalono się, że koszt był niższy niż 200 tys. \$, czyli tyle ile kosztowały trzywagonowe pociągi ekspresowe eksploatowane przez Union Pacific w Stanach Zjednoczonych.

20. *The Development of Manchuria*, „Far Eastern Review”, październik 1927, s. 430.

21. Do roku 1940, 26 miast posiadało nowoczesne wodociągi, a 30 innych jeszcze je budowało. Por.: *Publications in Manchoukuo*, „Far Eastern Review”, wrzesień 1940, s. 339.



8. Teatr Feng Le (1936), Hsinking w XXI wieku

strategicznymi i historycznymi, jednocześnie nadając miastu nową nazwę Hsinking (Nowa Stolica)²². Wolna od precedensów kulturowych i nieobciążona dużymi wcześniej istniejącymi terenami miejskimi i problemami własnościowymi, Changchun bardziej niż jakiegokolwiek inne miasto, było niezapisaną tablicą, na której Japończycy mogli zaprojektować swoje idealne miasto. To była wyjątkowa szansa i wyjątkowe przedsięwzięcie, do tej pory niespotykane ani w Japonii ani w Chinach.

Hsinking, ultranowoczesna stolica Mandżukuo, była czymś zupełnie nowym. W ciągu dekad poprzedzających budowę miasta, urbanistyka pojawiła się jako odrębny zawód, odłączony od żarliwych wizji ambitnych architektów, inżynierów i kartografów. Zanim powstało Hsinking, nieodparcie racjonalna logika modernizmu ukształtowała nowoczesny zawód urbanisty i architekta na całym świecie.

W krótkim okresie od powołania Mandżukuo w roku 1932 do chwili inwazji Chin przez Japonię w roku 1937, Hsinking oferowało dogodne warunki dla powstania pierwszej na świecie niezachodniej modernistycznej metropolii - „wspaniałej nowej stolicy dla nowego imperium”²³. Dla niektórych Hsinking było „neojapońskim miastem”, w którym genialnie przemieszano idee Nipponu i Europy²⁴. „Budynki, które się tam widzi są bryłami o płaskich dachach z kilkoma kolumnami, dziwnymi w kształcie wieżyczkami” zauważyła pewna osoba „i wydaje się, że to jest zaiste miasto, o którym marzył Le Corbusier, słynny francuski architekt”²⁵. Jednak modernizm w Hsinking nie był modernizmem Le Corbusiera ani innych samozwańczych modernistów Zachodu. Był on nieuchronnie inny i wyraźnie wschodni, jako modernizm powstały i zbudowany w wyjątkowych okolicznościach przez pierwszy niezachodni naród, który przyjął i osiągnął stan nowoczesności.

Hsinking było często przedstawiane jako bardziej nowoczesne niż miasta japońskie. W przeciwieństwie do kolonii zachodnich, gdzie dualistyczna relacja pomiędzy centrum a peryferią oraz kolonizatorem

22. *The Birth of a New World Capital*, „Far Eastern Review”, lipiec 1936, s. 269.

23. *Manchoukuo News*, „Manchuria”, 1 sierpnia 1938, s. 39.

24. *Contemporary Manchuria*, No 3, Vol 2, maj 1938, s. 24.

25. T. V. Gilchrist, *Hsinking*, „Manchuria”, 15 września 1939, s. 1442.

a skolonizowanym zależała od trwałego stanu nierówności i podległości, japoński projekt w Mandżukuo kierował się powszechnym dążeniem do nowoczesności, a w niektórych przypadkach tworzył warunki porównywalne do warunków w samej Japonii, a może nawet bardziej nowoczesne niż one. Hsinking bardziej niż jakiegokolwiek miasto w Mandżukuo definiowało tę aspirację do nowoczesności, jego część zabudowana ucieleśniała wyraźne i eklektyczne miejsce styku pomiędzy Mandżukuo a nowoczesnością. Pewien amerykański turysta i weteran wojenny generał J Leslie Kincaid napisał po swojej wizycie w roku 1938: „Mandżukuo bardziej skutecznie niż jakikolwiek inny kraj na świecie zaadaptowało proces powstawania nowoczesnego imperium, a każdy inteligentny obserwator, który podróżował po tym nowym imperium i widział wspaniałą nową stolicę Hsinking musi być przekonany, że Mandżukuo zostało zbudowane solidnie w ciągu zaledwie kilku krótkich lat, ale zostało zbudowane, aby trwać wiecznie”²⁶ (il. 4).

Plan miasta Hsinking „w sposób dualistyczny uwzględniał tradycyjne idee orientalne i nowe rozwiązania komunikacyjne; powstał w zasadzie na układzie szachownicowym, połączonym tam gdzie to było możliwe z systemem koncentryczno-promienistym oraz węzłowym”²⁷. Koszt programu budowy miał być

26. *Manchoukuo Built for all Time, Gen. Kincaid Declares*, „Manchuria”, 1 grudnia 1938, s. 796.

27. *Rapid Expansion of Hsinking*, „Manchuria”, 1 września 1936, s. 165.

pokryty ze sprzedaży pojedynczych działek prywatnym inwestorom – działek wydzielonych na obszarze o kształcie prostokąta obejmującego 200 km². Rozbudowę zaplanowano w dwóch etapach, przy czym każdy obejmował obszar 100 km² przeznaczonych na potrzeby pół miliona osób. Pierwszy etap, który później zmniejszono do obszaru 79 km²²⁸, koncentrował się przy centrum miasta, sięgając od stacji kolejowej dalej na południe²⁹.

Hsinking było wyposażone w nowoczesne drogi, o nawierzchni z asfaltu, kamienia lub kostki, obsadzone po bokach drzewami. Przy szerokich chodnikach urządzono nowoczesne systemy odwodnienia, kanalizacji ściekowej, zasilania energetycznego, a także ułożono kable telefoniczne i linie telegraficzne.

Pośród nowych ulic Hsinking wyróżniała się ulica Chuo-dori (Przejazd Centralny) – „najbardziej reprezentacyjna nowoczesna droga tranzytowa w mieście”³⁰ (il. 5). Stanowiła komunikacyjny kręgosłup zespołu, poprowadzony w linii prostej od stacji

28. Obejmowało to 6,5 km² dla urzędów publicznych, 21 km² na drogi, 3,5 km² na użyteczności publicznej, 7 km² na parki, 9 km² dla celów wojskowych oraz 53 km² dla celów prywatnych (w tym 27 km² powierzchni mieszkaniowej, 8 km² handlowej, 6 km² przemysłowej, 10 km² nieokreślonych oraz 2 km² dla celów specjalnych, takich jak farmy mleczne).

29. W pierwszym roku fiskalnym ustalono priorytet na obszarze 20 km² z przeznaczeniem na pilną zabudowę rezydencji prywatnych (6,5 km²), biur rządowych (2 km²), terenów handlowych (2 km²), dróg (4,5 km²), użyteczności publicznej, szkoły i muzea (1,5 km²), przemysłowe (1 km²), parki i rekreacja (2 km²) oraz rolnictwo (0,5 km²).

30. *Hsinking, Capital of Manchoukuo*, „Far Eastern Review”, kwiecień 1940, s. 140.

9. Wizualizacja gmachu Rady Państwa w Hsinking (1936), zaprojektowana przez Ishi Tatzuro





10. Pocztówka przedstawiająca Galerię Nikke i zatytułowana Kryzys prędkości. Jedna postać mówi do drugiej: „O rety! O mały włos! Niedługo mnie przejedzie i zabije.”

kolejowej na północy do południowej jego granicy. Część centralna i południowa Chuo-dori przebiegała przez otwarte tereny i nosiła nazwę Tatung Boulevard. Ta główna oś stała się sceną, na której rozegrać się miał akt budowy nowego miasta. Architektura miała do odegrania rolę wiodącą w tym spektaklu, tworząc gmachy publiczne, biura i miejsca handlowe położone wzdłuż osi. „Nowoczesna³¹ Kwatera Armii Guandong (1934) mieściła w sobie siedzibę Legacji Japonii. Ośmiopiętrowy dom towarowy Hozan oferował swoim gościom ogród na dachu, z którego można było podziwiać uroki nowoczesnego miasta: feerie kolorów, (...) wspaniałe kina, magazyny, błysk szklanych płyt i stali nierdzewnej”. W pobliżu znajdowała się „ultranowoczesna” Galeria Nikke, firma stowarzyszona z Nippon Woollen Textile Company (il. 6). Wraz ze swoim tarasem dachowym, *piloti* (słupami), błyszczącymi białymi ścianami oraz eleganckimi *fenêtre en longueur* (oknami wstęgowymi), które owijały się wokół fasady, Galeria Nikke była tak bliska stylowi międzynarodowemu jak żaden inny budynek w Chinach przed II wojną światową. Wysoka, „igłowa” wieża była ukoronowaniem konstrukcji, oświetlona u podstawy przez serię paneli szklanych wspinających się trzema pionowymi uskokami aż do masztu flagowego na szczycie. W środku na parterze za rzędem

31. „Souvenir Enthronement Supplement”, 1934, s. 59.

filarów znajdował się salon ekspozycyjny, nad którym umieszczono główny „Nikke Parlour”, który jak twierdzono „niewątpliwie wywierał spore wrażenie jako miejsce atmosferą przypominające Tokio”³².

Przy bocznych ulicach znajdujących się na tyłach Galerii Nikke oraz Kotoku Kaikan usytuowano najbardziej nowoczesne kina Mandżukuo: Asahiza (Poranne Słońce) oraz Feng Le – przyciągającą uwagę ceglana strukturę nawiązującą do północnoeuropejskiego ekspresjonizmu tak popularnego w Japonii w latach 30. XX wieku (il. 7 i 8). Hollywood był podstawowym dostawcą filmów do Mandżukuo aż do momentu kiedy Manchuria Motion Picture Producing and Distributing Corporation (*Manshu Eiga Kyokai*) zabroniła importowania towarów amerykańskich w roku 1939³³. Kiedy zabrakło Hollywood korporacja otrzymała zadanie stworzenia własnego srebrnego ekranu w Mandżukuo. Wyposażona w studia w Hsinking, które były „największe i najlepiej wyposażone w krajach Orientu”, korporacja produkowała „rocznie co najmniej 60 sztuk „fabularnych” oraz wiele krótkich wiadomości i programów edukacyjnych”³⁴.

Elementem przełamującym prostą linię Tatung Boulevard była pierścieniowa forma Tatung Circle – ogromnego kolistego placu w samym sercu miasta. Z Tatung Circle rozchodziło się promieniście sześć ulic, pomiędzy którymi zlokalizowano jedne z najważniejszych budynków Hsinking: siedzibę Telephone and Telegraph Company (zaprojektowaną przez Aiga Kensuke z Capital Construction Bureau, który również zaprojektował budynek Ministerstwa Edukacji oraz budynek Capital Construction Bureau w 1934), Komendę Główną Policji, Specjalny Urząd Miasta Hsinking, Biuro Rozbudowy Stolicy oraz siedzibę Banku Centralnego Manchu, zaprojektowaną przez Kensuke Yokoi i znajdującą się w części północnozachodniej Tatung Boulevard³⁵. W roku 1938 korespondent francuski, Jean Douyau tak napisał o Tatung Circle: „W centrum [Hsinking] znajduje się coś, co nawiązuje do placu Étoile w Paryżu, zaplanowane we właściwych proporcjach. Kiedy już przeminą stulecia pełne chwały, podejrzewam, że właśnie tu, w środku miasta zostanie wzniesiony „arc de triomphe”, a aleje prowadzące w cztery strony świata będą nosiły nazwiska największych osobowości miasta. Obecnie jest to wielki ogród w kształcie koła „un grand round”, ogromny pierścień, tak jak w Tuluzie, na nim budowane są budynki administracyjne. Większość z nich została ukończona, są odpowiedniej wielkości i charakteryzują się wielką prostotą formy. Mimo że architekci i inżynierowie projektowali perspektywicznie i byli otwarci na potrzeby przyszłości, to całość zespołu jest dobrze wyważona. Étoile of Hsinking stanie się niewątpliwie najbardziej atrakcyjnym elementem przestrzennym miasta”³⁶.

Przy biegnącej równolegle do południowego

32. Kwata, T. (ed.) *Glimpses of the East*, Tokyo: Nippon Yusen Kaisya Official Guide, 1939-40, s. 15.

33. Budowa studiów Manchuria Motion Picture Producing and Distributing Corporation rozpoczęła się w roku 1937, a została zakończona w 1939.

34. Murotsu, *Japan-Manchoukuo Solidarity Strengthened*, „Manchuria”, 1 stycznia 1939, s. 898.-

35. Bank Centralny Manchu został powołany 15 czerwca 1932, posiadał 150 oddziałów w Mandżukuo i jeden w Tokio.

36. Jean Douyau, *Impressions on Manchoukuo*, „Contemporary Manchuria”, No 3, Vol 2, maj, 1938, s. 124-5.

odcinka Tatum Boulevard ulicy nazwanej Shuntian Highway powstało największe skupisko gmachów rządowych w Mandżukuo. Dominowały tu „orientalne” dachy i dekoracje, które kontrastowały z pragmatycznym komercjalizmem Tatum Boulevard. „Zaokrąglone dachy”³⁷ oraz styl „azjatycki” Departamentu Sprawiedliwości i jego centralnej wieży podobno „zaskakiwał ludzi” z powodu swojej innowacyjności³⁸. Jednak najwięcej uwagi przyciągał masywny gmach Rady Państwa, zlokalizowany na północnym końcu Shuntian Highway, w pobliżu kompleksu Pałaców Imperium. Był to najważniejszy obiekt cywilny w Mandżukuo. Jego projekt, wykonany w roku 1936 przez Ishi Tatzuro, wzorował się na kontrowersyjnym budynku Zgromadzenia Narodowego w Tokio (1918-36), zaprojektowanym przez Kikutaro Shimoda w stylu *teikan-yōshiki*, czyli stylu „ukoronowanym” (il.9). Podobieństwo pomiędzy tymi dwoma politycznie ważnymi obiektami jest oczywiste. Decydują o nim takie elementy jak: symetryczna kompozycja planu oraz elewacji, monumentalna, uskokowa wieża ustawiona na trzypiętrowym portyku doryckim, wspierającym znajdującą się powyżej niższą kolumnadę oraz duża ilość elementów kamiennych w wystroju. Nowy gmach Rady Państwa w stopniu większym niż budynek Zgromadzenia Narodowego czerpie jednak z konwencji klasycznej w zachodnim rozumieniu tego słowa. Jednocześnie dokonuje też wyrazistych zapożyczeń z ikonografii azjatyckiej, co jest widoczne w kształcie dachu i w formach kamiennych detali. Budynek Zgromadzenia Narodowego jest prostszy w swojej linii i detalu, a zwieńczenie jego wieży ma formę piramidy schodkowej. Natomiast budynek w Changchun nawiązuje do form tradycyjnych dachów japońskich i ma przekazywać „świeży powiew piękna, symboliczny dla wschodzącej metropolii i jej nowoczesnego otoczenia”³⁹.

Uwarunkowania polityczne Mandżukuo, kontynentalny klimat oraz wernakularna architektura północnych Chin (Mandżuria i Mongolia) – świątynie, fortyfikacje, mury miast oraz pałace – wszystko to odegrało swoją rolę w kształtowaniu modernizmu w Mandżukuo, tworząc architektoniczne spotkanie z nowoczesnością, zbyt odległe od wzorców zachodnich, aby można było je mierzyć tą samą miarą. Pozostałymi czynnikami które wpłynęły na architektoniczne spotkanie Mandżukuo z nowoczesnością, była jej różnorodność i siła oddziaływania na architekturę w samej Japonii; równie ważny był fakt, że japońscy architekci w Mandżukuo mieli świadomość istnienia tego potencjału.

Kolejną cechą charakteryzującą „ultranowoczesność” Hsinking było tempo życia w tym mieście oraz szybkość, z jaką ono powstało – zwłaszcza biorąc pod uwagę stosunkowo prymitywne korzenie jego rozwoju.

Zjawisko to zyskało nawet swą nazwę architektoniczną, kiedy Masami Makino pisząc w dzienniku

Manchurian Architectural Association w sposób nieprzychylny odniósł się do pierwszych pięciu lat rozwoju Hsinking, nazywając go „szybkością-izmem”⁴⁰. Cudzoziemcy, szczególnie ci, których poglądy publikowała prasa japońska, wyrażali się jednak na ogół przychylnie. Kanadyjski koszykarz przebywający w Manchukuo w roku 1939 „nie mógł uwierzyć, że większość budynków w Hsinking zostało zbudowanych w ciągu pięciu lat”⁴¹. Już w roku 1940 Japończycy twierdzili, że Hsinking jest „ultranowoczesną metropolią” oraz „dumą Azji”⁴². Transformacja ze starego do nowego odbyła się tu i dosłownie i w przenośni. Tak o tym wspominał jeden z turystów japońskich kilka miesięcy później: „Patrząc wstecz i mając w uszach stłumiony gwar tej najnowszej metropolii, jeszcze raz widzę opuszczone ulice starego Changchun oraz ludzi przymykających się w ciemności i niepewności. A potem, jakby za sprawą magii, pojawia się światło i stopniowo nabierając jasności odświeżają nową drogę życia, piękne miasto z wieloma budynkami i przestronnymi ogrodami, ze szczęśliwymi mężczyznami i kobietami pracującymi w harmonii i pokoju pod pięciokolorową flagą Mandżukuo”⁴³.

Goście zagraniczni, którzy poznali Mandżukuo przed wybuchem II wojny światowej - a niektórym płacili za to Japończycy – byli pod wielkim wrażeniem tego doświadczenia. T.V. Gilchrist napisał w dzienniku *Manchuria* w roku 1939 pisanym na temat architektury Hsinking: „Jak doskonale zaplanowane są te ulice, o szerokich krzyżujących się alejach, ogromnych placach, z których promieniście rozchodzą się nowe ulice, wznosząc się, opadając i falując... Żadne inne miasto na świecie nie wytrzyma takiego porównania, być może z wyjątkiem Ankary, chociaż i ona nie posiada oryginalnego kolorytu Hsinking, bo w większości była zaprojektowana przez niemieckiego architekta Holzmeistera ... Ma się wrażenie, że w takiej atmosferze „skończonego modernizmu” oddycha się wolniej ... Tutaj w sercu azjatyckiego kontynentu modernistyczne miasto-marzenie” rozrasta się... niewątpliwie lepiej dostosowane do wymogów przyszłości niż wiele innych miast... Modernizm w Azji!”⁴⁴

Częste porównania Hsinking do innych nowoczesnych zagranicznych miast potwierdziły jego modernistyczne kwalifikacje *per procura* i wzmocniły jego odrębność. Amerykański uczyony przebywający w Hsinking w roku 1938 stwierdził, że „doskonała urbanistyka miasta i roboty budowlane dosłownie zapierają dech... Budynki zarysowane śmiało, wyrazistymi liniami wypadają bardzo korzystnie w porównaniu z naszymi budynkami rządowymi w Stanach Zjednoczonych, a samo planowanie bardzo przypomina urbanistykę najbardziej nowoczesnych miast amerykańskich”⁴⁵. Dla Kanadyjczyka Hsinking było

37. „Souvenir Enthronement Supplement”, 1934, s. 59.

38. Masami Makino, *Architecture of the Tens Years of Manchukuo*, „Journal of the Manchurian Architectural Association”, No 10, Vol 22, październik 1942, s. 19.

39. *Hsinking, Capital of Manchoukuo*, „Far Eastern Review”, kwiecień 1940, p. 140.

40. Masami Makino, op. cit., s. 19.

41. Shinobu Higashi, *Manchoukuo Progress, Racial Harmony Impress Visiting Canadian Team*, „Manchuria”, 1 sierpień 1939, s. 1347.

42. Trasa azjatycka tego zespołu obejmowała Japonię, Koreę, Mandżurię i Filipiny. Por.: *Hsinking, Capital of Manchoukuo*, op. cit., s. 139.

43. Toomasu Dan, *Reminiscences of Hsinking*, „Manchuria”, 15 grudnia 1936, s. 410.

44. T. V. Gilchrist, *Hsinking*, „Manchuria”, 15 września 1939, s. 1442.

45. Pan Lewis Schmidt, przewodniczący amerykańskiej delegacji na V Konferencję Studentów Amerykańskich i Japońskich w Tokio. Por.: „Manchuria”, 15 sierpnia 1938, s. 571.

„na wskroś modelowym miastem” i można było go „porównać z budowanym przez 50 lat Vancouver”⁴⁶, a Francuzom miasto to przypominało „Casablancę nad Morzem Śródziemnym”⁴⁷. Hsinking wydawało się tak samo „nowoczesne i bogate”⁴⁸ gościom z Ameryki jak i polskiemu dziennikarzowi. Jedyna różnica polegała na tym, że Amerykanom miasto to przypominało Waszyngton DC lub miasta środkowego zachodu wyrastające wzdłuż linii kolejowych, a polskiemu dziennikarzowi „przypominało bałtycki port Gdynia”, który był całkowicie nowym miastem wzniesionym od podstaw w stylu modernistycznym”⁴⁹.

Niedokończona utopia

Kres japońskiej wersji ultranowoczesności realizowanej w Chinach i ucieleśnionej w Mandżukuo położyła wojna. Jednak sam pomysł tego przedsięwzięcia, jego wykonanie i rezultat stanowią coś wyjątkowego – niezwykle przykład udanej asymilacji zachodnich idei architektonicznych na gruncie kultury niezachodniej. Jak zauważył autor książki *Manchoukuo: Jewel of Asia*: „Nie dotyczy to tylko fundamentalnych różnic w ogólnych uwarunkowaniach istniejących [na Wschodzie] i na Zachodzie; tu nawet zwyczajne zdarzenia odbywają się w całkiem inny sposób”⁵⁰. Niewiele jest miejsc, które tak zdecydowanie jak stolica Mandżurii uosabiają wszystkie oblicza nowoczesności; żadne inne miasto nie było zaplanowane w takiej skali, wykonane w takim tempie i zaprojektowane tak świadomie „modern” jak Hsinking.

46. Shinobu Higashi, *Manchoukuo Progress, Racial Harmony Impress Visiting Canadian Team*, „Manchuria”, 1 sierpnia 1939, s. 1347.

47. *Contemporary Manchuria*, No 3, Vol 2, May 1938, s. 124.

48. *Manchoukuo Built for all Time, Gen. Kincaid Declares*, „Manchuria”, 1 grudnia 1938, s. 796.

49. Roman Fajans był polskim dziennikarzem pracującym dla dwóch dzienników warszawskich, Kurjer Warszawski i Polska Zbrojna. Spędził 7 miesięcy podróżując po Azji, odwiedził polonię w Harbin, a następnie udał się do Hsinking. Por.: *Manchoukuo News*, „Manchuria”, 1 sierpnia 1938, s. 539.

50. Collier, 1936: 248.

