

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тихоокеанский государственный университет»

*На правах рукописи*

**ГЛАТОЛЕНКОВА Екатерина Викторовна**

**АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ  
СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА  
(конец XIX – начало XX века)**

Специальность 2.1.11.

Теория и история архитектуры, реставрация  
и реконструкция историко-архитектурного наследия

Диссертация  
на соискание ученой степени кандидата архитектуры  
Том 1

Научный руководитель:  
**БАЗИЛЕВИЧ Михаил Евгеньевич**  
кандидат архитектуры, доцент

Хабаровск

2025

## ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>ВВЕДЕНИЕ .....</b>	<b>4</b>
<b>Глава 1. СТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....</b>	<b>15</b>
1.1. Периодизация железнодорожного освоения на востоке Российской империи.....	15
1.2. Архитектурно-градостроительная проблематика железнодорожного строительства в конце XIX в. ....	30
1.2.1. Расположение станционных комплексов вдоль проектируемых железных дорог.....	30
1.2.2. Планировочная организация станций .....	32
1.2.3. Архитектурные решения станционных построек.....	34
1.3. Создание дальневосточных железных дорог.....	40
1.3.1. Начало строительства Транссибирской магистрали и существующие поселения.....	40
1.3.2. Первый этап железнодорожного освоения Дальнего Востока – строительство Уссурийской железной дороги (1891–1897) .....	44
1.3.3. Китайско-Восточная железная дорога – кратчайший путь к Владивостоку (1897–1903).....	48
1.3.4. Завершение строительства Транссибирской магистрали и Амурская железная дорога (1907–1916).....	53
Выводы главы 1.....	55
<b>Глава 2. ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ.....</b>	<b>57</b>
2.1. Архитектурно-планировочная структура станционных комплексов Уссурийской железной дороги.....	57
2.1.1. От типовых проектов к местной адаптации: реализация строительства станций и прилегающих к ним поселков.....	57

2.1.2. Владивосток и Хабаровск – конечные станции Уссурийской железной дороги.....	59
2.1.3. Ключевые станции III и IV классов.....	62
2.2. Специфика архитектурно-планировочных решений на Китайско-Восточной железной дороге.....	66
2.2.1. Функционально-планировочная структура жилых кварталов.....	66
2.2.2. Конечные станции маршрутов главной линии и южной ветви.....	69
2.2.3. Опорные станции главной линии КВЖД.....	74
2.2.4. Станции III–IV классов и разъезды.....	78
2.3. Новаторские идеи в проектах поселений станций Амурской железной дороги.....	80
2.4. Композиционные особенности дальневосточных станционных комплексов и ансамбль Китайско-Восточной и Уссурийской железных дорог.....	87
2.4.1. Определение термина ансамбля железной дороги.....	87
2.4.2. Признаки ансамбля на дальневосточных железных дорогах.....	91
Выводы главы 2.....	96
<b>Глава 3. АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ .....</b>	<b>99</b>
3.1. Практика применения типовых проектов в поселках для железнодорожников.....	99
3.2. Административные поселки станций – центры общественной жизни....	106
3.3. Типовые решения зданий технологического назначения.....	112
3.4. Доминирующая роль пассажирских зданий: архитектурный образ вокзалов.....	117
3.5. Современное состояние ансамбля Китайско-Восточной и Уссурийской железных дорог .....	126
Выводы главы 3.....	132
<b>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</b>	<b>135</b>
<b>СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....</b>	<b>137</b>
<b>СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ .....</b>	<b>138</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования.** Актуальность исследования обусловлена как научным, так и практическим интересом к железнодорожной архитектуре конца XIX – начала XX в., сформировавшейся в процессе строительства Транссибирской магистрали на Дальнем Востоке России и Северо-Востоке Китая. Этот пласт архитектурного наследия представляет особую ценность в контексте изучения историко-культурного облика региона, где железнодорожная инфраструктура сыграла ключевую роль в формировании поселений.

Научные исследования прошлых лет преимущественно сосредотачивались либо на магистрали в целом, либо на отдельных ее участках; сравнительный анализ, позволяющий выявить архитектурно-градостроительные особенности развития станционных комплексов разных линий, их влияние на формирование пространственной и культурной структуры городов не проводился.

Помимо сооружения железнодорожного пути и зданий, обслуживающих подвижной состав, строительство сопровождалось решением задач обеспечения быта переселенцев. В Приморье и Приамурье, в зонах российских концессий вдоль Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) рядом со станциями возникали жилые поселки с домами для служащих и их семей, школами, училищами, православными храмами, больницами, административными зданиями. Эти поселения формировали уникальную городскую среду станционных комплексов и отражали адаптацию русской архитектурной традиции к местным условиям, создавая ощущение привычной среды вдали от родных мест. Сохранившиеся здания железнодорожных станционных комплексов сегодня являются наиболее значимой с точки зрения изучения архитектурного наследия частью городской застройки поселений юга российского Дальнего Востока и Северо-Востока Китая. В современных условиях сохраняется серьезная угроза утраты исторических объектов станционных комплексов: многие из них не имеют достойного их охранного статуса, не включены в реестры культурного наследия, подвергаются

реконструкциям без учета их историко-художественной ценности или подвергаются сносу в рамках инфраструктурной модернизации. Это подчеркивает необходимость своевременной фиксации, анализа и популяризации сохранившихся объектов железнодорожной архитектуры, как в научной, так и в общественной среде.

Дополнительную значимость исследованию придает возможность интеграции выявленных объектов в культурное пространство региона. Потенциал музеефикации и включения станционных комплексов в маршруты индустриального и историко-архитектурного туризма способствует не только сохранению наследия, но и развитию малых городов, укреплению трансграничных связей и формированию устойчивого интереса к приграничным территориям.

Исследование архитектурно-градостроительных особенностей станционных комплексов позволит не только восполнить существующие научные пробелы, но и внести вклад в практику охраны и актуализации архитектурного наследия железных дорог, что является важной задачей в рамках сохранения культурного наследия Дальнего Востока России.

**Степень научной разработанности темы исследования.** Изученные автором труды охватывают разнообразные аспекты темы и могут быть классифицированы по пяти основным тематическим блокам.

Первый блок объединяет работы, посвященные общим вопросам истории строительства российских железных дорог, включая Транссибирскую магистраль и ее отдельные участки. Он представлен как зарубежными, так и отечественными исследованиями. Одними из первых трудов, осмысляющих железнодорожное строительство, стали дореволюционные работы И. С. Блюха [1], А. А. Головачева [2], Н. А. Кислинского [3]. Вопросы раннего этапа строительства железных дорог в Российской империи освещены в трудах советского историка В. С. Виргинского [4]. Среди зарубежных авторов наиболее значительны работы К. Волмара [5] и С. Маркса [6]. Повышенный интерес к исследованию железнодорожной тематики возник в научном сообществе после открытия доступа к ранее закрытым архивным материалам в конце 1980-х гг. Это отразилось в работах историков С. К. Канна [7],

Д. Ю. Левина [8], Н. В. Никифоровой [9], А. В. Тимофеева [10], А. В. Хобты [11], С. А. Целикова [12]. Специфика строительства дальневосточных железных дорог раскрыта в трудах В. В. Бурковой [13], М. А. Вивдыч [14], Е. Н. Гнатовской [15], М. А. Ковальчука [16], А. А. Лисицына [17].

Второй блок представлен научными исследованиями, рассматривающими архитектурно-градостроительные особенности железнодорожных объектов. Вопросы формирования архитектурного облика раскрыты в работах историков архитектуры и искусствоведов Н. М. Петуховой [18], В. В. Седова [19], Е. А. Смирновой [20]. Изучению архитектурных особенностей зданий религиозного назначения посвящены работы Д. С. Масленниковой [21], Ю. В. Охотниковой [22]. Особенности ансамблевого характера устройства железнодорожной архитектуры выявлены А. В. Иконниковым [23], Е. И. Кириченко [24], М. А. Ситниковой [25], Е. Г. Щеголевой [26], Н. О. Шашковой [27]. Специфика восточных направлений железных дорог частично освещена в работах Г. М. Камаловой [28], Т. Ю. Троицкой [29], А. К. Чертилова [30]. Влияние железнодорожного строительства на развитие городов Восточной Сибири и Дальнего Востока рассматривают Р. Н. Баландин [31], Т. Л. Вальтеран [32], Е. В. Вечер [33], Ю. А. Горюнов [34], Н. П. Журин [35]. Градостроительные решения станций, в том числе центральноазиатских и дальневосточных направлений, исследовали Н. А. Магазинер [36], О. С. Субботин [37].

Третий блок охватывает исследования, посвященные архитектуре и градостроительству Восточной Сибири и Дальнего Востока, включая Северо-Восток Китая, а также русское архитектурное наследие в Харбине и других городах. Эта тема нашла отражение во многих работах дальневосточных исследователей: М. Е. Базилевича [38], А. П. Ивановой [39], А. А. Кима [40], Н. Е. Козыренко и Х. Яна [41], [42], Ю. В. Ордынской [43], Т. А. Смольяниновой [44], Д. С. Целуйко [45]. Особый вклад внесли С. С. Лешошко [46] и Н. П. Крадин [47], впервые опубликовавшие работы на эту тему. Важной частью данного блока являются исследования китайских авторов, посвященные вопросам сохранения

архитектурного наследия Северо-Востока Китая периода строительства Китайско-Восточной железной дороги. Среди них можно выделить работы С. Ван [48], Ч. Вэньчжо [49], Ц. Ли [50], Ш. С. Ли, Б. Лонгбин, Д. Лю [51], Ш. Чжан, Б. Чжен [52], Ч. Чэнь [53].

Четвертый блок объединяет исследования, затрагивающие политические и социальные аспекты жизнеустройства российских эмигрантов в Китае. Важные исследования на эту тему представлены трудами Н. Е. Абловой [54], Р. С. Авилова [55], Е. Е. Аурилене [56], В. Г. Дацышена [57], А. А. Забияко и А. П. Забияко [58], И. К. Капран [59], М. В. Кротовой [60], Г. В. Мелихова [61], А. А. Хисамутдинова [62], М. В. Ходякова [63].

Пятый блок включает научные труды, посвященные изучению современного состояния памятников индустриальной архитектуры и методам их сохранения. Значительный вклад в эту область внесли Е. А. Борисова [64], А. Л. Пунин [65], Ч. Чжао [66], М. С. Штиглиц [67].

Наряду с перечисленными работами важную роль в исследовании играет обширная и разноплановая источниковая база. Так, значительную часть занимает не публиковавшаяся ранее проектная документация из фондов московских, петербургских и архивов дальневосточных городов (из фондов Российского государственного исторического архива (РГИА), Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ), Государственного архива Хабаровского края (ГАХК), Государственного архива Забайкальского края (ГАЗК), Архива Уссурийского городского округа (АУГО), Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского государственного архива экономики (РГАЭ), Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА)); материалы периодических изданий начала XX в.; путеводители, издававшиеся для обеспечения пассажиров и путешественников информацией о маршрутах поездов; мемуары, фиксирующие важные исторические события, но также предоставляющие первичную информации о быте переселенцев и эмигрантов. Иконографические источники, к которым относятся фотографии, альбомы чертежей, эскизы и художественные произведения, дают представление об

архитектурно-планировочных решениях и пространственной организации станционных комплексов.

Несмотря на значительное количество работ, посвященных истории строительства российских железных дорог и связанных с этим архитектурных, градостроительных и социокультурных аспектов, следует отметить, что многие вопросы остаются недостаточно разработанными. Целый ряд сюжетов – особенно в контексте региональной специфики дальневосточных участков Транссибирской магистрали – слабо освещены, что обуславливает необходимость комплексного подхода и подтверждает высокую степень актуальности проведенной работы, а также научную и практическую значимость данного исследования.

**Объект исследования** – станционные комплексы дальневосточных участков Транссибирской магистрали, включающие здания и сооружения станций, обеспечивающее функционирование железнодорожной инфраструктуры, а также жилую и общественную застройку поселков железнодорожников, расположенных в пределах полосы отвода железных дорог.

**Предмет исследования** – архитектурно-градостроительные и функционально-планировочные особенности станционных комплексов и их совокупность.

**Целью исследования** является выявление архитектурно-градостроительных и пространственно-планировочных особенностей станционных комплексов железных дорог Дальнего Востока, сформировавшихся в конце XIX – начале XX в., в контексте поэтапного исторического развития и строительства Транссибирской магистрали.

**Задачи исследования:**

1. Установить периодизацию становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке с учетом предпосылок прокладки железной дороги к Тихому океану, последовательности строительства дальневосточных участков Транссибирской магистрали и их влияния на формирование градостроительной структуры региона.

2. На основе архивных и документальных материалов проанализировать пространственно-планировочные решения станционных комплексов, реализованные на Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорогах.

3. Выявить региональные особенности архитектурно-планировочных решений зданий станционных комплексов, реализованных на дальневосточных направлениях Транссибирской магистрали.

4. Предложить трактовку термина «архитектурный ансамбль», отражающий региональные особенности и сложные пространственные решения, принятые при проектировании дальневосточных участков Транссибирской магистрали.

5. Проанализировать современное состояние сохранившейся исторической застройки станционных комплексов – железнодорожных станций и прилегающих к ним поселков железнодорожников – в населенных пунктах, расположенных вдоль рассматриваемых железных дорог на Дальнем Востоке России и на Северо-Востоке Китая.

**Хронологические границы исследования** соответствуют отрезку времени от начала строительства в 1891 г. Уссурийской ЖД до 1916 г., когда были закончены строительные работы на Амурской ЖД и открыто сквозное движение по Транссибирской магистрали.

**Территориальные границы исследования** определены маршрутами прохождения рассматриваемых железных дорог и соответствуют: на территории Российской Федерации – территориям пролегания современной Транссибирской магистрали в границах Приморского, Хабаровского, Забайкальского краев, Амурской и Еврейской автономной областей, на территории Китайской Народной Республики – провинций Хэйлунцзян, Гирин, Ляонин и автономного района Внутренней Монголии в Северо-Восточном регионе.

**Научная гипотеза исследования.** Специфику сравнительно поздно освоенных территорий дальневосточных регионов России и Китая определяет система поселений, развившихся при железнодорожных станциях, возведение

которых отражает градостроительную политику освоения дальневосточных территории Российской империи, технологических преобразований и развития проектного дела. Станционные комплексы при поселениях на Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорогах имеют ряд общих генетических черт, формируют художественное целое и в совокупности воспринимаются как единый сложносочиненный архитектурный ансамбль железной дороги, раскрывающийся во времени и пространстве.

**Область исследования** соответствует требованиям паспорта научной специальности ВАК 2.1.11. Теория и история архитектуры, реставрация и реконструкция историко-архитектурного наследия, пункт 8. Роль и место российского градостроительства, архитектуры, средового дизайна и ландшафтного искусства в мировом архитектурном и градостроительном процессе.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в развитии понятийного аппарата архитектурного анализа линейных и протяженных объектов, в том числе через уточнение трактовки термина «ансамбль железной дороги» как линейного архитектурно-художественного объекта, воспринимаемого во времени и пространстве вместе с ландшафтом. Выявленные пространственно-планировочные особенности станционных комплексов, их типология, принципы размещения и ритмической организации способствуют углублению представлений о градостроительной структуре транспортных магистралей. Исследование раскрывает региональные особенности архитектурно-планировочных решений на Дальнем Востоке России и в Северо-Восточном Китае, позволяя осмыслить культурную и пространственную специфику архитектурно-строительного освоения приграничных территорий в конце XIX – начале XX в.

**Практическая значимость исследования** заключается в получении новых знаний, сведений и введении в научный оборот обширных фактологических и аналитических материалов о проектах и постройках дальневосточных железных дорог; в систематизации ранее известных сведений о проектировании и строительстве дальневосточных участков Транссибирской магистрали. Полученные результаты восполняют пробелы в изучении региональной

архитектуры Российской Федерации, могут использоваться в высшем архитектурном образовании (создании разделов учебника по истории архитектуры Дальнего Востока, лекционных курсов), использоваться в градостроительно-охранном проектировании, в практической деятельности органов охраны историко-культурного наследия и в туристической отрасли для создания туристических маршрутов.

**Методология и методы исследования.** Методологическая основа исследования включает принципы историзма, комплексного подхода и междисциплинарности, что позволяет рассматривать архитектурные и градостроительные процессы в широком культурном и пространственном контексте. В исследовании использованы следующие методы:

- исторический метод – для изучения этапов формирования железнодорожной сети и анализа условий строительства на разных исторических отрезках;

- сравнительный метод – для сопоставления архитектурных и градостроительных решений на различных участках Транссибирской магистрали;

- композиционный анализ – применен при исследовании приемов формообразования зданий, выявлении стилистических особенностей и ритмических закономерностей в застройке станционных комплексов;

- типологический метод – использован для классификации станций по иерархическим уровням, архитектурным типам и функциональным характеристикам;

- метод комплексного исследования – обеспечил синтез архивных, библиографических, картографических данных и результатов натурных обследований;

- тематический анализ – включал работ с мемуарными, культурологическими и социально-антропологическими источниками, позволяющими раскрыть значение железнодорожной архитектуры в социальном и культурном пространстве региона.

**Научная новизна:**

1. Установлена периодизация становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке, включающая два ключевых периода, – период формирования концепции прокладки железных дорог на дальневосточных территориях Российской империи (1837–1891) и период реализации строительства восточных линий Великого Сибирского пути, – современной Транссибирской магистрали (1891–1916). Выявлены три типа расположения проектируемых станционных комплексов относительно существующих поселений.

2. Впервые проведен анализ архивной документации, фиксирующей пространственно-планировочные решения станционных комплексов, реализованных на Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорогах; выявлены особенности их градостроительного устройства; введены в научный оборот новые архивные материалы по проектированию и строительству железных дорог Дальнего Востока.

3. Выявлены региональные особенности архитектурно-планировочных решений, отличающие застройку станций Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог от аналогичных объектов на других участках Транссибирской магистрали, возведенных в тот же период. Установлено, что в практике строительства широко использовались типовые проекты с адаптацией к местному контексту, что в большей степени проявлялось в архитектуре жилой застройки и зданиях вокзалов.

4. Предложена трактовка термина «ансамбль железной дороги», применяемого к дальневосточным направлениям Транссибирской магистрали, отражающее региональные особенности и сложные пространственные решения, принятые при проектировании. Выявлены ансамблевые характеристики Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, которые предлагается рассматривать как единый ансамбль.

5. Впервые проведены комплексные натурные обследования сохранившейся исторической застройки в городах на территориях юга Дальнего Востока России и провинций в Северо-Восточном Китае; установлено, что

значительная часть архитектурного наследия бывших станций II и III классов Китайско-Восточной железной дороги сохранена и интегрирована в современную городскую среду. Выявлены основные подходы к работе с архитектурным железнодорожным наследием в Китае, разработаны схемы размещения объектов архитектурного наследия Уссурийской железной дороги, как являющихся признанными объектами культурного наследия, так и претендующими на получение этого статуса.

**Степень достоверности и апробация результатов.** Верификация результатов исследования осуществлена с использованием подлинных архивных данных, широкой базы научных источников, натурных обследований и общепринятых методов – включая графоаналитический, картографический и типологический анализы.

Материалы доложены в 16 докладах на конференциях разного уровня.

По теме исследования выполнялась работа по грантам:

1) 2018–2019 гг. – РФФИ № 18-312-00125 («Феномен парных поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги», руководитель Е. В. Глатоленкова);

2) 2021–2023 гг. – РФФИ № 21-512-23004 («Архитектурный образ Родины: Будапешт, Петербург, Харбин. Европейские и национальные (локальные) аспекты в русской и венгерской архитектуре – сравнительное исследование рубежа XIX – начала XX в.», руководитель А. П. Иванова);

3) с 2024 г. – РФФИ № 24-28-20509 («Архитектурное наследие Транссибирской магистрали в Хабаровском крае», руководитель Е. В. Глатоленкова);

4) с 2024 г. – РФФИ № 24-78-10119 («Методы интеграции зон исторической застройки и сохранения объектов культурного наследия в условиях развития современных городов Северо-Востока Китая», руководитель М. Е. Базилевич).

**Публикации.** Результаты исследования были опубликованы в 22 научных статьях (лично автором – 17) и 1 коллективной монографии. Из них 14 публикаций (лично автором – 10) изданы в журналах, входящих в перечень, утвержденный ВАК

при Минобрнауки РФ, 3 научные статьи в журналах, входящих в базу данных Scopus (лично автором – 1).

**Структура и объем научной работы.** Диссертация состоит из двух томов: первый – текстовый, включает основной текст на 150 страницах и библиографический список из 158 источников; второй – аналитические таблицы и графические материалы на 145 страницах. Исследование изложено в трех главах.

В разделе «Введение» обоснована актуальность проводимого исследования, обозначена изученность темы и определены цель и задачи, научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы. Охарактеризованы методологическая база и методы работы.

В первой главе «Становление железнодорожной сети на Дальнем Востоке» раскрыты исторические предпосылки (социально-экономический и архитектурный контексты) создания железной дороги на Дальнем Востоке (на территориях Российской империи и Северной Маньчжурии Китая), рассмотрена история строительства трех участков – Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог.

Во второй главе «Формирование архитектурно-планировочной структуры станционных комплексов» дано описание общих принципов устройства железнодорожных станций и поселков при них, а также анализируются станционные поселки на трех направлениях – Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорогах. Выявляются и анализируются ансамблевые черты рассматриваемых железных дорог.

В третьей главе «Архитектурные особенности дальневосточных станционных комплексов» рассматриваются основные типы построек, являющиеся обязательными элементами станционного поселка, – пассажирские здания, жилые дома, общественные постройки и постройки технологического назначения.

В разделе «Заключение» обобщены основные результаты и сформулированы выводы исследования.

## **Глава 1. СТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ**

### **1.1. Периодизация железнодорожного освоения на востоке Российской империи**

Идея строительства железной дороги в Сибири и на Дальнем Востоке сформировалась не сразу – ее принятие прошло длительный путь, сопряженный с преодолением значительных экономических и технических трудностей, а также с отсутствием необходимой моральной готовности общества. Лишь в результате системной проработки этих проблем и постепенного накопления необходимых предпосылок идея прокладки «сплошного парового пути через Азию к Великому океану» получила институциональное оформление и широкую поддержку (Таблица 1) [68]. К началу активного строительства на востоке железнодорожная сеть Российской империи была развита крайне незначительно. К 1890 г. имелось 50 дорог, около 30 тыс. км путей, как частных (71 %), так и государственных (29 %) [69, с. 8]. Эта внушительная цифра не отражала реальной ситуации: дороги связывали только центральные, западные и южные губернии между собой и с портами на Черном и Балтийском морях (Илл. 1.1. Рисунки 1 и 2). Долгое время расширение железнодорожной сети на восток сдерживали реки – не было достаточно специалистов и опыта для строительства мостов. Климатические условия, плоский рельеф и риски снежных заносов путей также отличали российские железные дороги от европейских и диктовали свои нормы проектирования, удорожая строительство.

В исследуемом процессе железнодорожного строительства обоснованным представляется выделение двух крупных периодов дореволюционной эпохи: периода формирования идеи о прокладке железной дороги в Сибири и на Дальнем Востоке (1837–1891) и периода непосредственного строительства (1891–1916). В свою очередь каждый из периодов состоит из нескольких этапов, характеризующих отдельные процессы (Илл. 1.1. Рисунки 3 и 4).

**1-й этап формирования идеи (1830–1860).** После успешного строительства первой российской железной дороги Петербург – Царское Село в 1837 г. начали выдвигаться проекты о повсеместном строительстве железных дорог, в том числе отличавшиеся значительной степенью утопичности. Автором первого такого проекта стал приглашенный на строительство упомянутой железной дороги опытный инженер Ф. фон Герстнер. Он предлагал Николаю I развить железнодорожную сеть по всей территории России, обосновывая это стратегическими преимуществами; возможности воплотить свои идеи ему не представилось: Царскосельская железная дорога была продлена лишь до Павловска [5].

В 1855 г. был учрежден комитет для определения основных условий на сооружение железных дорог частными компаниями. Комитеты создавались на время строительства отдельных государственных железнодорожных линий, начиная со строительства Санкт-Петербург–Московской железной дороги в 1855 г.

Подписание Айгуньского договора в 1858 г. и последовавшее присоединение Приамурья стало важным импульсом для развития идей о создании железнодорожного сообщения на дальневосточных территориях. Инициатором данной идеи выступил генерал-губернатор Восточной Сибири Н. Н. Муравьев-Амурский. Уже летом 1858 г. начались работы и были проведены первые изыскания. Планируемая дорога, известная как Софийско-Александровская, должна была связать залив Де-Кастри на берегу Татарского пролива с поселком Софийск в низовьях Амура.

Н. Н. Муравьев-Амурский рассматривал территории пограничья России и Китая е вдоль Амура в качестве ключевого геостратегического пункта. В его планах значилось создание крупного морского порта на берегу Амура, однако проведенные исследования показали, что бухта Де-Кастри обладает лучшими судоходными характеристиками по сравнению с устьем Амура в районе Николаевска-на-Амуре. В связи с этим предполагалось сначала построить колесную дорогу от бухты Де-Кастри до мыса Джой на правом берегу Амура, с последующим обустройством железнодорожного сообщения. Руководство

изыскательскими работами осуществлял штабс-капитан Д. И. Романов. В изданной брошюре были подробно изложены условия реализации проекта, включая требования к оборудованию дороги и строительству железнодорожных поселков. Планировалось участие частных компаний на основе концессии сроком на 90 лет с возможностью привлечения до 5 тыс. рабочих [70].

Основные положения проекта были представлены Н. Н. Муравьевым-Амурским в рапорте Великому князю Константину Николаевичу, брату императора, от 10 июля 1858 г. В рапорте говорилось о том, что необходимость в железной дороге «сделается настоятельно в весьма непродолжительном времени» [71]. Однако идеи эти не были поддержаны столичными властями.

В 1856 г. правительство инициировало переговоры с иностранными предпринимателями. Заинтересованы в строительстве дороги в Сибири и на Дальнем Востоке были и зарубежные компании, и частные лица, чаще авантюристы, слабо представлявшие реалии сибирского климата. В числе них был путешественник Томас Дафф, который в 1857 г. обратился к министру путей сообщения К. В. Чевкину с предложением построить трамвайную линию от Нижнего Новгорода до Перми и далее к Амуру и Тихому океану, которая была отвергнута по причине сложных климатических условий. В 1860 г. предложение было подано повторно, но вновь не поддержано [72, с. 39]. Предприниматель из США Перри Макдоноу Коллинс предлагал построить дорогу из Иркутска в Читу и далее к Амуру (река Ингода, протекающая в Чите, впадает в Амур). П. М. Коллинс был воодушевлен работами путешественника-исследователя Ф. П. Врангеля и идеей продвижения в Северную Азию. Он был назначен торговым агентом и отправился в Россию, сначала в Санкт-Петербург, затем в Николаевск-на-Амуре. Уже в 1856 г. в его книге «Путешествие вниз по Амуру» приводится переписка с военным губернатором Забайкальской области М. С. Корсаковым и Н. Н. Муравьевым-Амурским в марте 1857 г.: «Амур должен стать в руках России очень важной страной, через которую будет течь великая торговля, открывая Сибирь для мировой торговли». П. М. Коллинс предлагал проект финансирования и снабжения компанией «Амурская железная дорога» строительства рельсового

пути в Сибири – привлечение 20 тыс. рабочих в течение 20 лет эксплуатации без выплаты налогов [73, с. 386].

В проекте 1858 г., известном по фамилиям его инициаторов, Моррисона, Слейга и Горна – английских подданных, предлагалось строительство дороги от Нижнего Новгорода до Татарского пролива (планировали вложить 50 млн рублей и построить дорогу за 6 лет). Сибирские предприниматели слабо представляли выгоды от строительства железной дороги, так как на территории европейской России дороги были крайне плохо развиты.

В 1858 г. был учрежден Комитет железных дорог для обсуждения мер и положений по строительству частных железных дорог. Привлечение иностранцев виделось членам комитета губительным для недавно принятых в состав Российской империи территорий, долженствующих зависеть от митрополии. Но интерес иностранцев пробудил и заинтересованность в правительстве. В 1858 г. в Санкт-Петербурге появился проект коммерции советника Софронова соорудить железную дорогу от Саратова до Семипалатинска, Минусинска на Амур (по территории Центральной Азии). Стоимость дороги оценивалась в 250 млн рублей. Проект обсуждался в прессе, но был также весьма поверхностным и не был поддержан [74, с. 7].

После Крымской войны (1853–1856) осознание уязвимости, связанной с недостаточным развитием транспортной инфраструктуры, привело к изданию 26 января 1857 г. Высочайшего указа о формировании первой в России железнодорожной сети. В тот же период было создано Главное общество Российских железных дорог и начато строительство ряда линий в европейской части Российской империи. В Указе отмечалось: «...железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения еще за десять лет, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для Империи и сделались потребностью народною, желанием общим, настоятельным. В сем глубоком убеждении, мы вслед за первым прекращением военных действий повелели о средствах к лучшему удовлетворению этой неотложной потребности... обратиться к промышленности частной, как отечественной, так и иностранной... чтобы воспользоваться значительной

опытностью, приобретенною при устройстве многих тысяч верст железных дорог на Западе Европы» [75, с. 73].

**2-й этап (1860–1880).** В этот период отмечается рост железнодорожного строительства в центральных регионах Российской империи. Во многом это было связано с отменой крепостного права в 1861 г. и развитием частных банков, финансирующих строительство дорог. В 1860–1870-е гг. Российская империя вышла на второе место в мире по протяженности вводимых в эксплуатацию железнодорожных линий. Обсуждение строительства дороги в Сибирь возобновилось (но лишь в контексте прокладки дорог, связывающих европейскую часть страны с Сибирью), когда стали обговаривать строительство дороги на Урале и появились первые проекты: северный, предполагавший строительство железной дороги от Перми до Тюмени (1861), и южный по маршруту к Екатеринбург и Тюмени (1868). С учетом стратегического значения этих городов для Приамурья и торговли с Китаем. Оба проекта вызвали дискуссии и были обновлены в 1860–1870-х гг. В 1869 г. появился проект И. Любимова, предполагавший прокладку дороги через Пермь, Кунгур, Екатеринбург, Шадринск до Белозерской слободы. Этот проект активизировал обсуждения в обществе, а к 1870 г. привел к созданию Общества Уральской железной дороги. Поддержка местных предпринимателей и высказывания генерал-губернатора Западной Сибири А. П. Хрущева также способствовали принятию решения о строительстве. В то же время также обсуждались идеи строительства дороги в Средней Азии, что вдохновило представителей сибирских губерний надеяться на прокладку транзитной дороги в Сибири.

В 1874 г. был упразднен Комитет железных дорог, и вопросы, связанные с рассмотрением проектов строительства новых железнодорожных линий, перешли в ведение Комитета министров. В 1875 г. министр путей сообщения К. Н. Посьет вновь выдвинул инициативу строительства Сибирской железной дороги, рассматривая ее как будущую важнейшую торговую артерию, связывающую центральные районы империи с Дальним Востоком. Предполагался маршрут протяженностью около 5,6 тыс. верст от Волги до Амура, с ориентировочной

стоимостью строительства в 250 млн рублей. Осознавая масштабность проекта и связанные с ним сложности, Посьет отмечал, что реализация данного замысла относится к «отдаленному будущему» [74, с. 29].

В 1875 г. проблема организации железнодорожного сообщения на востоке Российской империи вновь приобрела актуальность. Генерал-майор П. П. Аносов обосновал необходимость строительства узкоколейной железной дороги, призванной соединить город Владивосток с бассейном реки Амур; конечной точкой маршрута предполагалась станция Буссе в районе озера Ханка. Представленный проект был рассмотрен и получил одобрение специально созданной комиссии под председательством Великого князя Алексея Александровича [74, с. 34]. Однако тяжелая экономическая ситуация 1875 г., усугубленная политическими осложнениями на восточных рубежах империи, не позволила приступить к его практической реализации. В 1876 г. Комитет министров, руководствуясь необходимостью стабилизации государственного бюджета, принял решение о временной приостановке строительства новых железнодорожных линий. К дальнейшему отложению реализации проекта железнодорожного сообщения на Дальнем Востоке привела последовавшая Русско-турецкая война 1877–1878 гг. и существенное замедление всего железнодорожного строительства в стране [76, с. 17].

**3-й этап (1880–1890).** В начале 1880-х гг. товарищем министра финансов Н. Х. Бунге и товарищем министра путей сообщения А. Я. Гюббенетом было принято решение о переходе от концессионного строительства железных дорог к строительству за счет государства. В заявлении генерал-губернатора Восточной Сибири Д. Г. Анучина говорилось о необходимости улучшения торговых сообщений с Китаем и Японией, он считал важным соединением систем рек Оби и Енисея и создание систем сообщения от Владивостока до территорий в верховьях Амура. Воззрения Анучина нашли поддержку, однако не сразу [74, с. 37].

По мнению генерал-губернатора Западной Сибири Г. В. Мещеринова, железные дороги в Сибири следует строить небольшими участками в тех местах, где они наиболее необходимы, ограничиваясь только сибирскими земствами.

Мещеринов рассматривал постройку соединяющих линий как перспективных, но не необходимых. Результатом стало строительство в 1883–1885 гг. бассейн-соединяющей Екатеринбург–Тюменской линии, которая планировалась как головной участок для будущей транзитной (Транссибирской) магистрали [74, с. 42].

В 1882 г. Посьет выступил перед кабинетом министром о повторном рассмотрении направления будущей транзитной дороги. В докладе особое внимание уделялось потребностям сибирских губерний, которые терпели убытки от не имеющих путей сообщения (почтовый тракт и несвязанные друг с другом реки, впадающие в Ледовитый океан). Посьет настаивал на необходимости строительства нескольких линий для успешного хозяйствования Сибири. Он считал, что крайним восточным пунктом первой линии станет Омск, а западным – Самара. Эта дорога не требовала затрат, так как проходила по сравнительно ровной местности и соединяла бы уже развитые территории с развивающимися. Было решено провести новые изыскания. Направление восточного участка Сибирской линии было разрешено в декабре 1884 г. В январе 1885 г. министр путей сообщения выступал с докладом о важности сибирской линии для культурного развития Сибири и с точки зрения развития общегосударственных, политических и торговых интересов.

Министр госимущества М. Н. Островский в противоположность идеям Посьета полагал, что строительство дороги нецелесообразно и невыгодно, объясняя это противоречивостью проекта и высокими затратами на строительство. Председатель департамента экономии государственного совета А. А. Абаза полагал, что развитие внутренних путей в Сибири также преждевременно, но имеет значение строительство дороги к Сибири.

В результате обсуждения Комитетом министров в январе 1885 г. было принято решение приступить к сооружению первого участка дороги от Самары до Уфы и провести изыскания по участку от Уфы до Златоуста и далее к Екатеринбург–Тюменской линии. Постройку планировалось осуществлять на деньги государства.

Во второй половине 1880-х гг. принятие решения о сооружении железнодорожной линии между Волгой и Уральским хребтом благоприятствовало разработке вопроса о продолжении линии за Уралом через всю Сибирь. Таким образом, была заложена база успешной реализации всего проекта.

В последующие годы, вплоть до 1892 г., ведется разработка детальных проектов отдельных участков и участков, необходимых для соединения с европейской линией.

Исполняющий должность Иркутского губернатора граф А. П. Игнатьев в отчете 1885–1886 гг. отмечал политическую и стратегическую важность продолжения линии в Сибирь. Важнейшим решением задачи он видел постройку железной дороги, соединяющей Европейскую Россию с бассейном Амура, и дорог в Восточной Сибири – рельсовый путь, связывающий Иркутск и Томск. Игнатьев был уверен в благотворном влиянии железнодорожного строительства на развитие промышленности и торговли Сибири. Император Александр III в резолюции на отчете Игнатьева написал: «Уже сколько отчетов генерал-губернаторов Сибири я читал и должен с грустью и стыдом сознаться, что правительство до сих пор почти ничего не сделало для удовлетворения потребностей этого богатого, но запущенного края. А пора, давно пора!» [74, с. 69].

В 1884 г. была учреждена должность Приамурского генерал-губернатора, первым был назначен барон А. Н. Корф. В первом его отчете рассматривался вопрос о сибирских железных дорогах, особое значение придавалось скорейшему сооружению рельсового пути через Забайкальскую область: дорога от Байкала до Сретенска содействовала бы упорядочению чайной торговли с Китаем, а доход от торговли – его заселению и развитию. Совещания по обсуждению подготовительных и проектных работ по сооружению дороги регулярно проводились до 1892 г. В 1886 г. начал обсуждаться вопрос о строительстве Забайкальской дороги, а в июне 1887 г. была признана необходимость неотлагательного возведения Сибирской железной дороги, но также и то, что доход от дороги будет получен лишь со временем. Принято решение о начале

изыскательских работ на направлении от Томска к Иркутску и далее к Сретенску и озвучено намерение о строительстве дороги от Владивостока до о. Ханка.

Тогда же были приняты решения об изысканиях на направлении от Владивостока через Раздольное, Никольское, Анучино до с. Буссе. Вопросы удешевления проекта и строительства «без ущерба прочности и целесообразности сооружения» также обсуждались. Так, были приняты решения об изменении допущения уклонов и радиусов закруглений. Пропускная способность в мирное время – 3 поезда с каждого конца в сутки, при необходимости – 7 пар поездов. Использование паромов, деревянных конструкций мостов.

Проведение изысканий было решено подчинить генерал-губернаторам. Изыскания на Уссурийской линии должны были быть закончены к 1888 г., в 1887 г. был оплачен аванс, а во второй половине 1887 г. начались изыскания.

Также 5 сентября 1887 г. было решено назначить агента при русском посольстве в США для собрания сведений о железнодорожных принадлежностях, которые можно было бы выписать при постройке сибирской дороги. Уже в октябре генерал-губернатор А. Н. Корф уведомлял министра путей сообщения о ходе изысканий в Южно-Уссурийском крае сообщал о целом ряде новых событий, влияющих на ход изысканий и будущего строительства. В числе прочего указывалось возможное усиление Китая вследствие его сотрудничества с Канадой при постройке Канадской линии и телеграфа в Китае.

В представлении министра путей сообщения 1887 г. в Комитете министров в числе новых дорог указывались и линии сибирской магистрали – Средне-Сибирская, Забайкальская и Уссурийская. Противником трат казенных средств был управляющий министерства финансов Вышнеградский, в 1888 г. было решено не производить работ на каких-либо новых дорогах за счет казны. О сибирских линиях было отмечено, что пока ведутся только изыскательские работы и истинные экономические затраты еще неизвестны. Однако министр путей сообщения не соглашался на сокращение расходов на строительство участка Уссурийской железной дороги ввиду ее чрезвычайной стратегической важности; строительство поддерживало морское министерство, считая строительство дороги важным для

упрочения положения России в Приамурье. Преимущество перед другими дорогами Уссурийской линии было утверждено в Положении комитета 29 ноября 1887 г.

В конце 1888 г. Посыет вновь внес в Комитет министров план сооружения сибирских линий: первоочередной характер имела Уссурийская линия, но также настаивал на скорейшем сооружении Томск-Ачинской и продление Самаро-Златоустовской линии до Челябинска. Эти линии имели важное значение для Семипалатинской и Акмолинской областей. Однако в ноябре 1888 г. Посыет ушел в отставку. Его сменил Г. Е. Паукер, который за свой короткий срок успел составить план постройки Сибирской дороги со значительным удешевлением производимых работ. Удешевление планировалось произвести за счет как можно более быстрой укладки с возведением временных сооружений водоснабжения станций и деревянных мостов. В 1889 г. министр финансов снова не выделил казенных средств на строительство новых железных дорог.

В марте 1889 г. управляющим министерством путей сообщения был назначен А. Я. Гюббенет, сторонник строительства казенных дорог. Министр уделял особое внимание ходатайствам от местных губернаторов. В июне 1889 г. Гюббенет составил два проекта представлений в Комитет министров с намерением произвести правительственные изыскания от Челябинска до одного из пунктов Средне-Сибирской дороги и начать работы по продолжению Самаро-Златоустовской линии. Однако Вышнеградский отверг эти прошения. В 1890–1891 гг. это разногласие не утратило своего значения [74, с. 92].

В 1889 г. было решено истратить в ближайшее пятилетие до 1894 г. не более 300 млн рублей, образованное по этому поводу совещание решило, что на постройку казенных линий будет выделена значительная сумма (в 1890 г. – 2,5 млн рублей, в 1891 г. – 7 млн рублей). А. Я. Гюббенет продолжал настаивать на финансировании дороги, напоминая о ее стратегической важности, и строительная стоимость Уссурийской дороги была определена в 23 млн рублей. Гюббенет настаивал на продолжении Самаро–Златоустовской дороги и продлении ее до Челябинска, понимая именно под этим участком потенциал развития транзитной

сибирской дороги. Окончание строительства на указанном участке будет способствовать развитию богатого края, где отсутствуют пути сообщения. Комитет министров согласился на продление дороги только до Миасса. Сказывалось отсутствие свободных средств.

В 1890 г. генерал-губернатор Приамурья А. Н. Корф писал о неотложности сооружения Уссурийской дороги. Отсутствие сообщения Владивостока с Уссурийским краем осложнялось известиями, что со стороны китайского правительства были командированы для изыскания по проекту железной дороги в южной Маньчжурии английские инженеры, которые признали возможность прокладки рельсового пути до пограничной с Россией территории в районе Хунчуня. Это стало известно Министерству путей сообщения. Доклад Евреинова императору был одобрен, резолюция Александра III: «Необходимо приступить скорее к постройке этой дороги». После чего вопрос финансирования дороги перешел на рассмотрение комиссии под председательством Абазы, планировалось включить расходы на строительство в чрезвычайные расходы.

На совещании были представлены два доклада – А. Я. Гюббенета и Вышнеградского. Министр финансов предлагал максимально облегчить для государства строение сибирской дороги и по возможности извлечь максимальную выгоду из уже сданных объектов. Поэтому в его представлении дорога должна начать строиться с Запада, чтобы дорога начала приносить доход уже на стадии строительства. На восточных участках наиболее целесообразным виделось строительство Томск-Иркутского участка. Строительство с востока, по мнению И. А. Вышнеградского, не принесет России никаких выгод, напротив, может увеличить влияние Северной Америки, а соединение Сибири с европейской частью России будет отложено. Планы Вышнеградского не были одобрены министром путей сообщения.

А. Я. Гюббенет отмечал, что постройка отдельных участков без связи с европейскими линиями имела бы малое значение, но и предпочтение одних участков другим так же губительно скажется на всем предприятии. Отсрочка в строительстве Уссурийской линии была признана им крайне нежелательной.

Поэтому министр предлагал одновременное сооружение дороги с двух противоположных концов: от Златоуст-Миасской дороги и от Владивостока. Министр иностранных дел Гирс ввиду положения России к Китаю также считал строительство сибирской дороги делом первостепенной важности.

По подсчетам А. Я. Гюббенета стоимость дороги составила бы 362, 5 млн рублей (48,5 рублей за версту). Предлагалось несколько вариантов в выборе конечного западного пункта, города одной из трех строящихся линий: Тюмень (Уральской железной дороги), Оренбург (Оренбургской) или Миасс (Златоусто-Миасской – через Челябинск или Екатеринбург). Из трех наиболее выгодным был признан Миасс, а опорный пункт – Челябинск.

Результатом совещания стало определение первых расходов на постройку дороги: 1891 г. – 7 млн рублей. И строительство участка Владивосток-Графская (393 в.) и Миас-Челябинская (94 в.). Также планировалось проведение изыскания для участка от Челябинска до Томска и между Графской до Хабаровска. Представленный А. Я. Гюббенетом доклад окончательно утвердил понимание маршрута сибирской железной дороги как сплошного пути от Урала до Тихого океана.

Идею строительства одновременно на востоке и на Урале для укрепления обороны империи Уссурийского края поддержали военный министр П. С. Ванновский, председатель государственного совета великий князь Михаил Николаевич, министр императорского двора И. И. Воронцов-Дашков и министр финансов Вышнеградский. Это стало результатом четырехлетней работы правительства и администраций на местах [74].

Комитет признал своевременность строительства дороги, а 15 февраля 1891 г. вышло высочайшее утверждение, согласно которому был утвержден маршрут: от Владивостока до Графской через с. Никольское и с. Спасское. 21 февраля вышло утверждение о начале сооружения дороги от с. Миас до Челябинска.

Все представленные в 1888–1891 гг. частные проекты сооружения дороги не оказали влияния на разработку плана осуществления этого предприятия. Дорогу

решено было строить за счет казны, несмотря на финансовые сложности. Были учтены недостатки концессионных порядков 1870-х гг.

В 1891 г. Комитет министров признал возможность начать работы по постройке Сибирской линии. 23 февраля 1891 г. министр путей внес в комитет министров проект именного указа правительствующему сенату о поручении наследнику престола Николаю Александровичу, совершавшему в 1890–1891 гг. путешествие по странам восточной Азии, при возвращении через Сибирь принять личное участие в начале осуществления работ по строительству рельсового пути. 17 марта 1891 г. журнал Комитета министров удостоился высочайшего утверждения, и в тот же день был издан императорский рескрипт.

Во Владивостоке Николай Александрович был 19 мая 1891 г. и принимал участие в закладке дороги. Следующим знаменательным событием в жизни дороги стала выплата кредита на постройку Уссурийской дороги и проведение изысканий Западно-Сибирской линии 27 мая 1891 г.

Министр путей сообщений А. Я. Гюббенет к августу 1891 г. подготовил проект финансирования дороги министру финансов. Согласно проекту, дорога делилась на шесть участков: Западно-Сибирскую, Средне-Сибирскую, Кругобайкальскую, Забайкальскую, Амурскую, Уссурийскую. Итоговая сумма – 349,9 тыс. рублей или 47,4 тыс. рублей на версту. Планировалось дорогу от Владивостока до Хабаровска открыть к 1895 г. Транзитное движение – в конце 1903 г. На Уссурийскую линию первоначально планировалось потратить 5,9 млн рублей.

В начале 1892 г. министром путей сообщения назначен С. Ю. Витте, в августе 1892 г. его перевели на должность министра финансов.

Несмотря на уже начатое строительство, в правительстве не было согласия относительно необходимости прокладки транзитной дороги. Основные доводы против строились на финансовой невыгодности дороги, Витте на это утверждал, что дорога есть «предприятие государственное в широком смысле слова, а с этой, единственно правильной в данном случае, точки зрения сооружение Сибирской железной дороги не только имеет полное оправдание, но и должно быть признано

задачей первостепенного значения, разрешение которой будет величайшим успехом нашего отечества в смысле экономическом, культурном и политическом» [74, с. 112].

Утверждалось, что Сибирская дорога связывает также и водные артерии Сибири, что позволяет расширить ее экономическое действие: будет способствовать развитию хлебопашества в новых районах, горнодобывающей промышленности, позволит активнее заселять регион, в том числе переселенцами из малоземельных крестьян, наладит сбыт продукции европейской части России и обеспечит транзитную торговлю с Восточной Азией. Также Витте справедливо оценивал значение Сибирской дороги не только для Российской империи, но и для всей мировой торговли. Что отличалось от того пессимистичного мнения, что было распространено в 1880-е гг. Помимо экономических выгод, предполагалось, что дорога благотворно скажется и на политических взаимоотношениях: улучшит дружественные связи со странами Азии и Северо-Американскими Штатами. Решался вопрос и о связи магистрали с горнозаводскими заводами, как для скорейшего снабжения строительства необходимым средствами, так и для развития самой промышленности.

По оценке министра финансов, строительство железной дороги предполагалось осуществлять в три этапа. Первая очередь включала возведение Западно-Сибирского участка от Челябинска до Оби, Средне-Сибирского – от Оби до Иркутска, завершение линии – от Владивостока до Графской Уссурийской железной дороги, а также строительство соединительной ветви между Челябинском и Екатеринбургом. Предполагаемые сроки завершения первого этапа варьировались, но в среднем охватывали период с 1894 по 1900 г. Во вторую очередь планировалось строительство участка от станции Графская до Хабаровска, в третью – сооружение Кругобайкальской линии и участка Сретенск–Хабаровск [74, с. 116]. Согласно расчетам, общие затраты на первую очередь составляли 127 млн рублей, дополнительно требовалось 8,5 млн рублей на строительство мостов и 14 млн рублей на сопутствующие инфраструктурные проекты, связанные с развитием промышленности и освоением новых территорий. Таким образом,

суммарные расходы на реализацию первого этапа, согласно планам С. Ю. Витте, оценивались в 150 млн рублей.

Кроме того, Витте настаивал на создании Комитета – высшего органа, в котором бы решались вопросы с экономического и технического характера [74, с. 117]. Председателем Комитета предлагалось назначить лицо из министров внутренних дел, государственного имущества, финансов и путей сообщения, государственного контролера.

Предложения министра были рассмотрены на Особом совещании 21 ноября 1892 г. Совещание одобрило проектированное распределение сооружения Сибирской железной дороги на три очереди. Витте заявлял, что для нужд дороги планирует воспользоваться выпущенными в 1877–1878 гг. кредитными билетами. Это предложение не было принято единогласно: С. Ю. Витте, П. Н. фон Кауфман, П. С. Ванновский, М. Н. Островский, Т. Н. Филиппов, И. Н. Дурново, И. Л. Горемыкин, А. К. Кривошеин настаивали на возвращении этой суммы в распоряжение казны на нужды Сибирской дороги.

В конце 1892 г. был образован Комитет Сибирской железной дороги, что говорило об особом положении магистрали и приоритетном ее строительстве.

В первые годы строительства была проделана большая работа, в частности на Уссурийском участке к началу 1893 г. было произведено 380 тыс. куб. сажень (1 сажень равна 2,1336 м) земляных работ, что составляло около 52 % от общего количества работ. Дальнейшее строительство проводилось под руководством образованного Комитета.

На состоявшемся в августе 1892 г. железнодорожном конгрессе не раз произносились воодушевленные комментарии относительно значения дорог. Из речи министра путей сообщения С. Ю. Витте: «...мы без колебаний приступаем к громадному делу постройки Сибирской железной дороги и не ощущаем недостатка в инженерах, знания которых могли бы удовлетворять наивысшим требованиям современной техники. Опыт иностранных государств является для нас уже недостаточным. Значительное протяжение наших железных дорог и разнообразие условий, в которых им приходится действовать, наталкивает наших инженеров на

путь изыскания новых методов и на усовершенствование приемов уже существующих, для применения их к столь много-различным требованиям тех или иных местностей нашего обширного отечества» [77, с. 4]. Изданный к конгрессу альбом и очерк всех российских дорог подводил итоги деятельности министерства и открывал новый этап «железнодорожной жизни». С. Ю. Витте также отмечал: «В наши дни незачем уже провозглашать ту общественную истину, что железные дороги являются одним из самых могучих двигателей цивилизации прогресса и самым надежным средством соединять отдельные народы, облегчать им ознакомление друг с другом и внедрять в них чувства взаимного уважения» [77, с. 3].

## **1.2. Архитектурно-градостроительная проблематика железнодорожного строительства в конце XIX в.**

### **1.2.1. Расположение станционных комплексов вдоль проектируемых железных дорог**

В практике планировочной разработки станций на русских железных дорогах второй половины XIX в. сложилась сложная система приемов, вытекавших как из общих закономерностей развития сети, так и из практических требований эксплуатации. Расположение станций определялось плотностью движения и экономическими условиями, степенью освоенности местности, природными особенностями и перспективами роста прилегающих территорий. Расстояние между станциями варьировалось в зависимости от типа дороги и рельефа местности: традиционно в равнинной местности расстояния между станциями не превышало 25 верст (между станциями могли располагаться площадки не далее 14 верст от станции); в сложной местности допускались расстояния в 40 верст. Станции с коренными депо, на которых менялись подвижные составы и бригады железнодорожников, располагались на расстояниях 80–100 верст друг от друга, до оборотных депо – 65 верст (на Николаевской железной дороге).

Выделялись станции общего назначения, специальные станции (пассажирские, товарные) и малые промежуточные пункты. Деление станций по классам утверждалось на стадии проекта и зависело от значения станции в структуре движения и ее расположения относительно других городов. Так, станции I класса обычно располагались вблизи с крупными городами или в местах перспективного роста городов. Станции II–IV классов отличались наличием или отсутствием паровозных депо и размерами пассажирских зданий, под станциями V класса понимались полустанции. Станции I класса были редки, и как правило, располагались при крупных городах или в местах вновь проектируемых будущих узловых центров (приходилось по 0,005 станции на версту дороги). Станции II класса – 0,010, III класса – 0,014, IV и V – 0,043.

**Станции I класса** – большие станции с возможностью смены паровозов, оборудовались депо, мастерскими, требовали размещения большого числа рабочих. Как правило – это конечные станции направлений, расположенные в городах. В поселке при станциях были обязательны больница, бани, прачечные. **Станции II класса** оборудовались оборотным депо. Станционные здания и депо меньших размеров. Станционный поселок мог включать баню и прачечную. **Станции III класса** – малые станции с малым пассажирским типовым зданием, без депо. **IV класс** – малые станции, депо не предусматривалось. **V класс** – малые станции и разъезды, чаще называются полустанциями [78, с. Отд. I Гл. IV. с. 2]. Проектирование станций шло с учетом их типологического разнообразия: различались станции главные (I и II классов), пассажирские, товарные (отдельные от пассажирских в крупных городах), сортировочные, узловые (на пересечении разных железнодорожных линий), станции, различающиеся по грузам (нефтяные, хлебные и т. д.). Станции образовывались постепенно в зависимости от имеющегося у отдельных инженеров и заказчиков (железнодорожных обществ) опыта и предпочтений. В постройках важное значение имело устройство пути, расположение платформ, дорожных служб; за основу брались типовые проекты английских, французских, австрийских и прусских станций и дорабатывались под нужды местных условий.

### 1.2.2. Планировочная организация станций

Тип станции (станционное устройство) зависел от местных условий, опыта строителей и предпочтений заказчиков (в случае, если заказчиками были частные компании) и часто представлял собой переработанные варианты заимствованных проектов английских, французских, австрийских и прусских станций [69, с. 2, Глава 4]. Проблема отсутствия квалифицированных кадров, занимающихся разработкой планировок станций (здесь имеются в виду и инженеры, проектирующие путевое хозяйство, и градостроители, и архитекторы) отмечалась общественным деятелем и известным меценатом И. С. Блюхом: «...общество наше, так легко впадающее в крайности, восторгаясь французскими инженерами, беспощадно относилось к нашим инженерам и представляло их, как людей несведущих и способных лишь только на злоупотребления...». Между министерством путей сообщения и обществом российских железных дорог возник конфликт, который, по мнению Блюха «... стоил России лишние десятки миллионов и задержал развитие сети железных дорог на многие годы» [1, с. 7].

В 1876 г. для проверки станционного устройства на железных дорогах была организована комиссия, результаты работы которой представлены в «Очерке сети русских железных дорог» и позволяют отметить выраженные недостатки, учтенные в дальнейшем проектировании, в том числе на дальневосточных направлениях: ограниченные размеры станций, которые мешали их развитию; несогласованность номенклатуры станционных построек с перспективностью роста и экономического развития станций (в частности отмечается механическое расположение «более значительных зданий» на расстоянии 100 верст друг от друга без учета реальных потребностей в таких постройках); пассажирские здания и службы вдоль пути строились без учета дальнейшего роста и расширения станции, иногда размещались по другую сторону от железнодорожного поселка, что вызывало необходимость в наземных переходах и виадуках. [87, с. 3, Гл. IV, Отд. I]; строительство требуемых по номенклатуре построек без учета удобства для движения. В результате работ по переустройству в течение 1880-х гг. сложился

русский тип общего расположения путей и зданий на станциях, что представляло собой последовательное чередование пассажирских и товарных платформ и отсутствие поворотного круга при депо.

Структура станций отражала это функциональное разделение. Наиболее крупные станции объединяли в себе пассажирские здания, склады, маневровые пути и технические службы, в то время как малые станции ограничивались минимальным составом построек. Для удобства эксплуатации разграничивались зоны для пассажиров, грузов, маневрового движения и административных нужд. Размещение элементов станции стремились организовать таким образом, чтобы минимизировать пересечение грузовых и пассажирских потоков и сократить маневровые операции. С 1880-х гг. важным элементом при станциях русских железных дорог становятся поворотные круги системы Селлера при паровозных депо. Первые такие круги, присланные из Америки, были изготовлены из чугуна; впоследствии в России наладили производство аналогичных устройств из железа. Круги позволяли вручную поворачивать паровозы с минимальными усилиями и стали обязательным элементом станционного оборудования.

На новых станциях с оборотными депо предусматривалась установка либо поворотных кругов диаметром 55 футов, либо их замена поворотными треугольниками – системами рельсов, уложенных в форме криволинейного треугольника. Такие треугольники, благодаря своей дешевизне и простоте устройства, широко применялись на малонагруженных станциях.

Типизация проектных решений являлась еще одним важным приемом организации построек при железнодорожных станциях. Для станций различного значения разрабатывались стандартные схемы зданий и сооружений со схожим размещением вокзалов, депо, товарных складов, домов для служащих. Эта типизация способствовала ускорению строительства, унификации архитектурного облика станций и снижению затрат. В проектах к каждой железной дороге разрабатывались типы сторожевых домов, казарм, жилых домов усадебного типа, а также для пассажирских, паровозных зданий, водоемных и водоподъемных

зданий (Таблица 2). Эти проекты использовались в качестве образцов в проектах аналогичных зданий на дальневосточных направлениях (Илл. 3.1–3.4).

### 1.2.3. Архитектурные решения станционных построек

Одновременно с развитием путевого хозяйства и возведения зданий, отвечающих за движение поездов – зданий технологического назначения, возникала необходимость в строительстве жилых домов для путевых, переездных и мостовых сторожей. Изначально эти постройки отличались крайне скромными размерами, но со временем размеры домов увеличивали, а их планировка стала учитывать проживание отдельных семей или размещение двух семей в одном здании. Вдоль дорог предусматривались казармы для дорожных мастеров и рабочих (название «казармы» закрепилось за жилыми домами для артелей железнодорожников). Они строились вдоль линий на расстоянии 5 верст друг от друга, были рассчитаны на группы рабочих; первые деревянные казармы Николаевской железной дороги имели размеры 24 и 40 кв. сажень, Московско-Курской – 11,5 кв. саж., на Уфа-Златоустовской – площадью 22 и 28 кв. саж. (1 кв. саж. равняется около 4,55 кв. м) [69, с. 4, Гл. V, Отд. I].

Жилые дома для служащих, подсобные постройки, сторожевые будки, дорожные казармы и заборы были как правило деревянными. Станционные дворы мостились деревом [79]. При строительстве учитывались требования безопасности: деревянные дома не строились длиннее 12 саж., между зданиями обязателен был разрыв 4 саж., в каменных домах через каждые 12 саж. должны быть брандмауэры. В деревянных двухэтажных домах в обязательном порядке возводилось две лестничные клетки. Фундаменты закладывались ниже глубины промерзания почвы (принятой в 0,66 саж.), а для высоких зданий – больше сажени.

Сооружение жилых домов при строящихся железных дорогах имело первостепенное значение, так как обычно дороги прокладывались в малонаселенных местах. За редким исключением, первые служащие дороги селились в квартирах близлежащих селений, чаще для них и членов их семей

сооружались дома. В первые годы эксплуатации число служащих было невелико, и количество требуемых жилых домов также было небольшим. С развитием дороги разрастались и железнодорожные поселки. В какой-то период популярны были многоквартирные и многоэтажные дома-общежития, а также уплотнение квартир, однако их признали небезопасными с точки зрения санитарии и прочности конструкций. Наиболее удобными считались типы домов, одно- и двухэтажных с планировкой, позволяющей объединять две малые квартиры в одну большую, и разделять большие на несколько малых. Для строительства жилых домов использовалось также дерево, камень местных пород, кирпич. Особенностью русских жилых домов является утолщение стен – до 5 и 6 вершков (1 вершок равен 44,45 мм) и обшивкой их досками или обкладкой кирпичом. Толщина стен зданий из кирпича – не менее 0,33 саж., а каменных – 0,5 саж. Рамы окон – двойные. Печи ставились из расчета одна печь на 15–40 куб. саж. Фундаменты домов – каменные, полы и потолки – двойные с внутренним утеплением из глины по войлоку в 1,5 вершка. Кровли выполнялись из железа, черепицы, толя, гонта, драни. Высота помещений – 4–5 аршин. В жилых помещениях выполнялась побелка стен и потолков, для стационарных служащих – покраска стен или оклейка обоями. При жилых домах имеются отхожие места, сараи, погреба и ледники, которые строятся из расчета на 1 кв. саж. жилого помещения площадь надворных построек не менее 0,2 саж. Площадь возводимых жилых помещений считалась по норме не менее 5 и 6 саж. на каждую версту дороги (без учета бань, прачечных и прочих построек, но с учетом помещений для сторожей площадью по 6 кв. саж.). Жилыми домами снабжались все рабочие, в чьи обязанности входило постоянное пребывание на линии дороги. Для Уссурийской железной дороги средняя площадь жилых помещений на версту протяжения дороги составляла 6 кв. саж. (на Екатерининской для сравнения – 11,67, а на Златоуст-Челябинской – 5 кв. саж.)

По мере развития станций возникла необходимость в снабжении жилыми домами не только тех рабочих, которые постоянно заняты на работах станции, но и тех, кто нуждается в жилье, совершая при этом поездки на линии, – для размещения их семей и устройства быта. Такие дома, так называемые колонии,

предполагалось сдавать в наем. Они были распространены в европейской части России, сдавались на условиях уплаты пятой части жалования. Помимо жилых квартир в аренду входили и придомовые территории с постройками. Строительство качественных ретирад как для домов, так и для всех станционных построек стало задачей первостепенной важности в конце XIX в., в связи с участвовавшими эпидемиями холеры. К началу строительства Сибирской магистрали сложилась следующая система строительства ретирад. На крупных станциях в больших пассажирских зданиях устраивались ватерклозеты со спуском нечистот в выгребные ямы. При малых станциях устраивались отхожие места с мужскими и женскими отделениями, без подвода воды, недалеко от платформ. Мусор, включая кухонные отходы, собирались в специализированных ящиках, так называемых мусорных ямах. Все отходы выгребных и мусорных ям вывозились за пределы населенного места. Со временем планировалось заменить системы выгребов системой разработки М. П. Надеина (разделение канализационных отходов и засыпка их торфом). Ремонт деревянных построек обходился в среднем 5 % первоначальной стоимости, каменных – 2 % [69, с. Отд. I. Гл. V, с. 26].

Школы, церкви, пожарные депо и дома управлений дороги строились не на всех линиях. Прачечные и бани стали включаться на поздних стадиях проектирования дорог (к концу XIX в.), в связи с требованиями санитарной защиты, внедряемыми министром К. Н. Посьетом.

Помимо жилого здания, на участке предусматривались «службы» – надворные постройки (отхожие места, чуланы, сарайчики для скота). Казармы размещались на максимальном удалении 18 верст друг от друга, также на некоторых линиях предусматривались запасные постройки для рабочих во время метелей. Особое место в организации станционного хозяйства занимали дома для сигнальщиков и блокировщиков, размещавшиеся вблизи путей и оборудованные необходимыми устройствами для подачи сигналов.

Все здания паровозных депо строились из камня нескольких типов: круглые, полукруглые, веерные, прямоугольные. Мастерские – преимущественно из камня, но встречались и фахверковые постройки.

Одной из важнейших задач при устройстве станций было водоснабжение: для обеспечения движения поездов требовалось строительство водопроводов, колодцев и водоемных сооружений, особенно трудоемкое в засушливых районах. Для организации водоснабжения использовались водоподъемные здания различных типов – одно- и двухэтажные, с жилыми помещениями для машиниста и пристройками для паровозов, каменные и деревянные. Для хозяйственных целей на станции предусматривались склады службы магазина, склады запасных вагонных частей, здания для целей освещения, здания службы пути, постройки для принадлежностей воинских перевозок.

Пассажирские здания становились важнейшими центрами станционных комплексов. Их устройство зависело от класса станции: для станций I и II классов возводились каменные или кирпичные здания с развитой внутренней планировкой, тогда как для станций III и IV классов предусматривались более простые деревянные постройки с минимально необходимыми удобствами.

Пассажирское здание на станциях I класса строились по индивидуальным проектам, каменные; если на линии не предусматривалось станций I класса, то по индивидуальным проектам строились здания на станциях II класса. Конечные станции часто строились тупикового типа. Для вокзалов II–V классов использовались типовые проекты: здания меньшего размера, берегового расположения. На Николаевской железной дороге и на некоторых узловых станциях центральной России встречались вокзалы островного расположения. Для промежуточных станций использовались типовые проекты, в том числе заимствованные за рубежом либо из проектов Московско-Курской железной дороги, для которой разрабатывались оригинальные чертежи. Допускалось временное устройство пассажирских зданий в жилых домах (для этого были специальные проекты), которые размещались рядом со станцией, но в стороне от основного пути. Основной строительный материал пассажирских зданий и жилых домов и казарм поселка на севере – дерево (для пассажирских зданий допускалось комбинирование каменных и деревянных конструкций: центральный корпус – каменный, боковые пределы – деревянные), на юге – преобладал камень и кирпич.

Площадь и этажность пассажирских зданий зависела от класса: минимальные размеры зданий I класса – 150 кв. саж., II – 100, III – 50-60, IV – 40-50, V – 30 кв. саж. При этом не менее половины площади предназначалась для пассажиров. Устраиваемые на вокзалах буфеты сдавались в аренду частным лицам, кухни располагались в одном этаже с залами ожидания либо в подвальных помещениях. Каменные пассажирские здания строились в 1, 2, 3 этажа, деревянные – в 1 этаж или 1 этаж с полуэтажом в мансарде.

Решение фасадов (за исключением вокзалов на конечных станциях) носило утилитарный характер, по причине дороговизны наружные украшения построек были невозможны, для них уместно описание «не могут быть отнесены к какому-либо определенному стилю» [80, с. Отд. I. Гл. V, с. 8].

Обязательным элементом станций были платформы. Начиная с 1860-х гг. стало нормой устройство низких платформ высотой около 0,42 сажени; на наиболее загруженных станциях возводили также высокие платформы для удобства посадки и высадки пассажиров. Фасадные решения вокзалов повторяли заграничные аналоги либо образцы, разработанные на Московско-Курской железной дороге.

Организация грузовых перевозок требовала обустройства товарных платформ и складов. На большинстве станций строились деревянные или каменные платформы шириной от 4 до 10 саж., с возможностью последующего удлинения без существенных затрат. Устройства для поворота локомотивов включали как поворотные круги системы Селлера, так и поворотные треугольники, которые чаще применялись на малых станциях из-за их дешевизны и простоты.

Наконец, отдельными от пассажирских зданий сооружались товарные конторы, отвечавшие за оформление грузовых операций и управление товарным движением. Станционная инфраструктура строилась с расчетом на перспективу, возможный рост движения и необходимость последующего расширения, при этом большое внимание уделялось экономии средств, технологичности решений и их приспособляемости к различным условиям эксплуатации.

В градостроительном отношении проектировщики учитывали необходимость создания пересадочных узлов в местах пересечения нескольких

железнодорожных линий, обеспечивающих возможность удобной пересадки пассажиров и перевалки грузов. В некоторых случаях, как отмечено в документах, преждевременное строительство крупных станций в расчете на будущее развитие приводило к затруднениям, поскольку реальный рост движения происходил неравномерно.

Таким образом, к концу XIX в. в России оформилась стройная система проектных приемов, охватывающая вопросы размещения станций в пространственной структуре страны, их функционального зонирования, типизации зданий и устройств, обеспечения эксплуатационной надежности и перспективного расширения инфраструктуры железных дорог. В 1890 г. при участии России была принята Бернская конвенция о международных перевозках по железным дорогам пассажиров и грузов. Все путевые постройки, включая пассажирские здания, с этого момента должны были удовлетворять требованиям конвенции. Началось активное обсуждение проектов постройки железной дороги на Восток и в Среднюю Азию.

К началу возведения Великого Сибирского пути в 1891 г. архитектурно-градостроительная проблематика железнодорожного строительства в Российской империи включала в себя ряд ключевых аспектов, обусловленных быстрым развитием железнодорожной сети и ее интеграцией в городскую среду.

Одним из главных источников информации о состоянии дорог и построек при них является изданный Очерк с подробным описанием и альбомом основных построек. Первоначально правительство выдавало концессии на строительство, отдавая предпочтение иностранным компаниям и частным лицам.

Из камня строились пассажирские здания на станциях I и II классов, товарные магазины на станциях I и II классов, водоемные и паровозные здания, большие и малые мастерские на станциях I и II классов, фундаменты поворотных кругов. Стоимость пассажирских зданий I класса оценивалось в 122 тыс. рублей, II – 80 тыс. рублей. Станции III класса строились из дерева, стоимость – 13,5 тыс. рублей, IV и V классов – 11,5 тыс. рублей.

На станциях I и II классов предусматривались каменные здания магазинов (стоимостью по 10 тыс. р.), водоемные и водоподъемные башни, жилые деревянные дома для служащих, колодцы, ледники, отхожие места и службы. На станциях I класса – большие мастерские, на II – малые мастерские, паровозные депо в каменном здании (стойлами снабжались все паровозы, числящиеся на дороге), поворотные круги, дорожные казармы – стоимость 2,4 тыс. рублей. Меблировка станций I класса – 7 тыс. рублей, II – 6 тыс., III – 3 тыс. рублей, IV и V – 2 тыс. рублей.

### **1.3. Создание дальневосточных железных дорог**

#### **1.3.1. Начало строительства Транссибирской магистрали и существующие поселения**

10 декабря 1892 г. был учрежден Комитет Сибирской железной дороги. В его состав вошли министры внутренних дел, государственных имуществ, финансов, путей сообщения, а также государственный контролер. Позднее, 18 декабря, к работе Комитета присоединились военный министр и управляющий морским министерством. 14 января 1893 г. председателем Комитета был назначен наследник престола Николай Александрович. 15 января была учреждена должность вице-председателя Комитета, которую занял Н. Х. Бунге. Руководство делами Комитета было поручено статс-секретарю А. Н. Куломзину, управляющему делами Комитета Министров, а делопроизводство сосредоточено в его канцелярии.

Первое заседание Комитета состоялось 10 февраля 1893 г. 24 февраля 1893 г. был утвержден проект положения о Комитете. В марте 1893 г. министр путей сообщения А. К. Кривошеин выступал за необходимость передачи заведывания сооружением Сибирской железной дороги от Управления казенных железных дорог Комитету. Также министр настаивал на создании в составе министерства путей сообщения особого управления по сооружению дороги. 26 мая 1893 г. предложения министра были рассмотрены и приняты, а 3 июня 1893 г. такое

управление было учреждено. В дела Управления Сибирской железной дороги были отнесены все дела по производству изысканий и постройки, снабжения ее подвижным составом и всем необходимым, оно также занималось соглашениями об отчуждении земель, заключениями договоров, ему были подчинены все начальники участков и все отдельные служащие. Управление дороги существовало до 1899 г., когда основные работы по прокладке магистрали были выполнены и функции управления перешли в Управление по сооружению железных дорог при Министерстве путей сообщения [74, с. 134].

В мае 1893 г. решались вопросы участия и функций местных администраций в строительстве дороги. Вопросы вызвали обсуждение, было решено признать, что наивысшей надзор за ходом строительства, кроме технического и хозяйственного, возлагается на генерал-губернаторов. При этом вопрос о назначении полномочий местным администрациям решался совместно министром путей сообщения, министром внутренних дел, финансов и государственным контролером. В июне 1893 г. эти положения были одобрены и легли в основу изданного 30 июня 1893 г. особого наказа начальникам работ по постройке Сибирской железной дороги. В наказе регламентировались отношения местной администрации со строителями участков. Деятельность самих строителей также регламентировалась наказом, в соответствии с особыми условиями строительства сибирской линии – малонаселенностью края, отдаленностью строительных работ от центрального управления. При этом за проектирование несложных путевых зданий и сооружений и заключение договоров на работы и поставки на всякие суммы ответственность ложилась на начальников работ. Также начальники работ были вправе выбирать способ ведения производственных работ (хозяйственный или подрядный).

Кроме строителей отдельных участков Сибирской магистрали, в работах были задействованы правительственные органы – агенты местного контроля со старшим контролером. В 1898 г. вышли специальные для Сибирской железной дороги правила. В целом правила были направлены на расширение полномочий местных органов управления для скорейшего решения дел. Многие, что при

строительстве железных дорог в европейской части России подчинялось центральному управлению, на востоке подчинялось местному контролю.

Также в 1898 г. взамен инструкций были изданы правила для ведения счетоводства и отчетности при постройке участков магистрали.

Главным при возведении дороги было стремление произвести все работы с максимальной бережливостью казенных средств. Все основные принципы строительства дороги были указаны председателем Комитета на заседании 30 ноября 1894 г.

При возведении дороги были приняты особые технические условия, которые выражались в их облегчении (уменьшение нормальной ширины земляного полотна, увеличение допустимых уклонов, сокращение балластного слоя, укладка более легких рельс, наконец, проектирование конструктивно простых, без фундаментов и меньших размеров, построек на станциях), то есть «принцип хорошей и прочной постройки с тем, чтобы ожидаемое в будущем увеличение пропускной способности Сибирской дороги было достигнуто достройкой линии, а не коренною ее переделкой». Впервые условия были приняты в 1891 и 1892 гг. для Уссурийского участка и 1-го участка Западно-Сибирской линии, затем в 1893 г. эти условия были приняты и в постройке на других участках Сибирской железной дороги.

Для обеспечения строителей точными сведениями о местности прокладки дороги, бывшим военным министром П. С. Ванновским впервые в докладе перед Комитетом в феврале 1893 г. было высказано предложение провести топографическую съемку силами военным инженеров; на многих участках такие съемки были проведены впервые. Комитет утвердил это предложение. Весною 1893 г. исследовательские работы начались в Забайкалье и стали основой для дальнейших работ при сооружении Амурской и Кругобайкальской линий и соединительной ветви к китайской границе. Попутно съемках проводилось также описание местности, собирались сведения о климате, населении и оценка территории с точки зрения ее хозяйственного освоения.

Возведенные железные дороги прошли по местам разной степени заселенности. На основе имеющихся материалов была составлена схема расположения железных дорог относительно существующих поселений и определены три типа станционных комплексов: интегрированный, обособленный и изолированный. (Таблица 6). Уссурийская железная дорога пролегла по сравнительно более густонаселенным районам юга Приморской области (нынешние Хабаровский и Приморский края) (Илл. 1.2. Рисунки 1–6). Это способствовало более активному взаимодействию железнодорожных станций с существующими поселениями. Здесь чаще встречались интегрированные и обособленные типы размещения станций, что укрепляло уже имеющиеся населенные пункты и способствовало их росту.

В отличие от нее, Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) пересекала слабо освоенные пространства Северной Маньчжурии (Илл. 1.2. Рисунки 7–11). В силу удаленности и слабой заселенности региона, большинство станций на главной линии КВЖД имели изолированный тип размещения, то есть строились вне существующих населенных пунктов. Однако именно такие станции часто становились центрами притяжения для миграции, инициировали формирование новых поселений, как это произошло, например, с Харбином, выросшим из железнодорожного узла в крупный город.

Амурская железная дорога проходила по наименее заселенным и труднодоступным районам – территории современной Амурской и Еврейской автономной областей (Илл. 1.2. Рисунок 12–16). Здесь станции нередко становились ядрами новых переселенческих поселений, выполняя не только транспортную, но и колонизационную функцию. Преобладало изолированное размещение станций, которое в дальнейшем стимулировало развитие инфраструктуры и освоение региона.

Выявленные типы размещения железнодорожных станций – изолированного, обособленного или интегрированного – отражали особенности заселенности и хозяйственного освоения территорий. Независимо от начальных условий, станции оказывали значительное влияние на развитие населенных

пунктов, способствовали урбанизации и формированию новых поселений, особенно в слабо заселенных районах Амура и Маньчжурии.

### **1.3.2. Первый этап железнодорожного освоения Дальнего Востока – строительство Уссурийской железной дороги (1891–1897)**

Строительство Уссурийской железной дороги оказало значительное влияние на планировочную структуру сел и будущих городов региона. Линия была разделена на два участка: Южно-Уссурийский (от Владивостока до станции Муравьев-Амурский на р. Уссури) и Северно-Уссурийский (от станции Муравьев-Амурский до Хабаровска) [81, с. 106]. Закладка линии состоялась 19 мая 1891 г. при участии цесаревича Николая Александровича. В тот же год были выделены средства на строительство южного участка и проведение изысканий северного.

В 1892 г. Государственным советом была утверждена смета на сумму 17,66 млн рублей. Работы велись под руководством инженеров А. И. Урсати (до 1892 г.) и О. П. Вяземского. В сентябре 1893 г. генерал-губернатор Приамурья С. М. Духовской ходатайствовал о скорейшем начале строительства северного участка, обосновывая это его важностью для завершения дороги до Амура и упрощения мобилизации рабочей силы [74, с. 135]. 10 октября 1893 г. Комитет Сибирской железной дороги одобрил строительство, а в феврале 1894 г. утвердил направление линии и выделил 5 млн рублей. В июне 1895 г. была представлена смета на 21,06 млн рублей, позже пересмотренная в сторону уменьшения за счет замены металлических мостов на деревянные. Однако 27 апреля 1896 г. министр путей сообщения М. И. Хилков настоял на сохранении прежнего уровня финансирования, аргументируя это сложными климатическими условиями. В результате была утверждена сумма в 21,71 млн рублей. Строительство северного участка началось в 1894 г., руководил им О. П. Вяземский. Временное движение на южном участке открыто 30 ноября 1894 г., в эксплуатацию он был передан 1 февраля 1896 г. Временное движение по всей линии было открыто 15 октября 1897 г., в конце месяца участок был передан в эксплуатацию [82, л. 4].

Для строительства дороги отчуждались земли разного назначения. Во Владивостоке дорога пролегает по кварталам города (для строительства дороги отчуждались частные земли, земли Морского ведомства, государственного имущества, казенных обществ), затем на расстоянии 19 верст – по городским землям, а затем – казенным землям переселенческих участков, крестьянским землям, ближе к станции Муравьев-Амурский – землям Уссурийского казачьего войска [83, с. 13]. Станционные комплексы Уссурийской железной дороги были независимы от существующих поселений и возводились на специально отведенной земле. Почти на всем протяжении дорога служила границей земель казаков с землями переселенческих участков (длинный участок от станции Котиково до станции Лермонтовки), землями крестьян-сторожил (крупный участок от ст. Уссури до станции Свягино), а также казенными землями, занятыми северными инородцами (небольшой участок в районе Бикина). От станции Свягино до станции Кипарисово – земли крестьян-сторожил. Хабаровск, Никольск-Уссурийский, Владивосток – на городских землях. Станции Бикин, Иман – на землях казаков. Участок от Хабаровска до Переяславки и от Никольска-Уссурийского до станции Раздольной – казенные земли (Илл. 1.2. Рисунок 2) [84, с. 37]. После ввода дороги в эксплуатацию началось строительство второго пути, замена временных деревянных зданий капитальными.

Первоначально строились казармы, пакгаузы и товарные платформы. В документации о ходе строительства мало упоминаний о зданиях, поскольку многие из них имели временный характер. Всего на линии (включая ветви от Никольской до Пограничной и от Угольной до Кангауза) было построено 33 станции II–V классов и 28 разъездов [85]. Ко II классу относились станции Владивосток и Хабаровск, к III – шесть станций (Иман, Вяземская, Никольск-Уссурийский, Гродеково, Муравьев-Амурский, Первая Речка), IV класс – четыре станции (Раздольное, Евгеньевка, Бикин, Конгауз I), V – 21 станция, в том числе при крупных поселках (Надеждинская, Переяславка, Корфовский). Расстояния между станциями варьировались от 5 до 35 верст. Сводная информация об Уссурийской железной дороге представлена в Таблице 3.

К 1900 г. было построено 260 инженерных сооружений, включая 78 металлических и 150 деревянных мостов через Хор, Бикин, Иман, Уссури, Ледгу, а также двухпутный тоннель через Кипарисовский перевал (около 430 м). Общее число отдельных пунктов составило 39; многие из них получили названия в честь инженеров и строителей: Вяземская, Иловайская, Гедике, Дормидонтовка, Прохаско, Эбергард, Бочарово [86, с. 294].

На обоих участках применялись облегченные технические условия, аналогичные принятым на других линиях Сибири. Укладка велась с двух направлений – от Владивостока и от Хабаровска. Все строительное оборудование доставлялось на северный участок по р. Уссури через пристани Имана, Иловайской и Хабаровска (Илл. 1.2. Рисунок 3). Климатические условия, малонаселенность и отсутствие дорог обусловили строительство временной грунтовой дороги (стоимость – 400 тыс. рублей). Вдоль нее в 1894 г. был проложен почтовый тракт.

В 1895 г. возникла необходимость соединения строящейся Китайско-Восточной железной дороги с Уссурийской дорогой. Проектирование ветви от Никольской до границы было завершено в 1897 г., а ее строительство передано Обществу КВЖД. Министерство путей сообщения отвечало за расширение станции Никольской и закупку материалов. Общая стоимость составила 8,11 млн рублей. Временное движение было открыто 1 января 1899 г. В 1906 г. Уссурийская дорога была передана Обществу КВЖД сроком на 25 лет. Несмотря на протесты местных властей, управление дорогой перешло к КВЖД, но к 1920 г. она вернулась в государственное ведение. Прежнее управление было расформировано, его функции переданы Управлению КВЖД.

Гражданские постройки во Владивостоке и Хабаровске возводились подрядным способом, на остальных станциях – хозяйственным. Работы начались в 1894 г., к 1895 г. была введена в строй половина зданий, отделка продолжалась до 1897 г. [87, с. 27] (Илл. 1.3. Рисунок 4).

Строительство велось инженерами Ф. Н. Дроздовым, Л. И. Прохаско, А. Ф. Кипарисовым, Н. С. Кругликовым, Н. Ф. Дормидонтовым, Н. С. Свягиным,

Ю. Н. Эбергардтом, Н. Н. Бочаровым, Л. М. Розенгардтом, Н. И. Прилежаевым, В. С. Надеждиным.

Условия строительства были крайне тяжелыми: обилие снега и морозы зимой, жара и дожди летом, заболоченные участки и отсутствие дорог. Ограниченное население региона вынудило привлекать к работам каторжников, ссыльных, военных и иностранных рабочих (Илл. 1.2. Рисунок 5). В 1892–1893 гг. численность каторжан достигала 1500 человек, ссыльнопоселенцев – 2600. Для арестантов были возведены стационарные лагеря с бараками, помещениями для охраны, столовыми, банями и наблюдательными вышками. В строительстве также принимали участие и военные – вдоль линии в Хабаровске, на станции Вяземской, Иман, Никольской были построены казармы для солдат (нижних чинов), офицеров, с банями, конюшнями и складами (Илл. 1.2. Рисунок 4в). Основную массу рабочих составляли китайцы (ежегодно нанималось до 15 тыс. человек), корейцы и японцы. Недостаток квалифицированного персонала ощущался как при выполнении подрядных работ, так и при приемке работ, которую нередко осуществляли отставные офицеры или малокомпетентные подрядчики.

Строительство дороги способствовало активному заселению региона. К 1901 г. в Приморье насчитывалось 144 русских крестьянских поселения (в 1891 г. – 46), население увеличилось до 260 тыс. человек (из них более 200 тыс. – русские). Вдоль дороги стали разрастаться поселения казаков и крестьян-переселенцев (Илл. 1.2. Рисунок 6). В 1891 г. добывающая и обрабатывающая промышленность в Приморской области находилась еще только в зачаточном состоянии. Возникая и развиваясь исключительно для удовлетворения местных потребностей, обрабатывающая промышленность насчитывала в 1891 г. 63 фабрики и завода с общей суммой производства в 800 тыс. рублей. В 1899 г. число фабрик и заводов в области возросло до 110 с суммой производства на 1,56 млн рублей; к 1901 г. производство всей обрабатывающей промышленности, не считая золотопромышленного и горнопромышленного дела, достигло 2,84 млн рублей [88, с. 286-287].

### 1.3.3. Китайско-Восточная железная дорога – кратчайший путь к Владивостоку (1897–1903)

В начале XX в. в широком употреблении было наименование территории Северо-Востока Китая Северной Маньчжурией (Илл. 1.2. Рисунок 7). В Китае эта территория была известна под именем «Дунь-сапъ-шэпъ», т. е. в буквальном переводе – «Три восточные провинции» (Хэй-лунь-цзянь шэнь, или Цицикарская, Цзинь-лунь-шэнь, или Гиринская, Шэнь-цзинь шэнь, или Мукденская) [88, с. 313]. Манчжурия, разделенная на три провинции, подчиненные каждая своему цзянь-цзюню (генерал-губернатору) [88, с. 324]. Население Манчжурии исчисляли в 15 млн человек: Хэй-лунь-цзянь-шэньская провинция со столицей в Цицикаре – до 2 млн, Цзинь-лунь-шэньская – до 7 млн и Шэнь-цзинь-шэньская – до 6 млн (Илл. 1.2. Рисунок 8). К наиболее населенным местностям относится долина р. Ляо-хэ, полуостров Ляо-дунь, средняя часть бассейна р. Сунгари [88, с. 318-319].

В 1895 г. правительство вступило в переговоры с Китаем, в результате чего в 1896 г. был заключен договор о концессии Русско-Китайскому банку на постройку и эксплуатацию железной дороги в Маньчжурии – Китайско-Восточной железной дороги (Илл. 1.2. Рисунок 9). Рекогносцировочные изыскания проводили инженеры Н. С. Свягин, Г. В. Адрианов. Изыскательские работы велись под руководством А. А. Гершова – Маньчжурия до Хингана, И. Л. Просинского – через Хинган, Ф. С. Гиршмана – от восточных отрогов Хингана, С. Н. Хилкова – между реками Нонни и Сунгари, И. И. Обломиевского – к правому притоку Сунгари реки Муданьцзян, И. П. Бочарова – к границе в Приморье. Строительством дороги руководил А. И. Югович и его заместитель С. В. Игнациус. Для строительства были созданы участки, которыми руководили Бочаров, Свягин, Гиршман, Хилков.

Строительство КВЖД стало частью политики Российской империи по усилению своего присутствия на Дальнем Востоке. В 1895 г. изыскания подтвердили, что прокладка восточного участка через Китай позволит сократить путь на 600 км и создаст более благоприятные условия [86, с. 410]. КВЖД – пятый участок Великого Сибирского пути, протяженность составила 2421 км. На главной

линии (Маньчжурия – Пограничная) основано 55 станций и 47 разъездов, на южной ветви (Харбин – Порт-Артур) – 37 станций и 28 разъездов. Станции располагались примерно через 32 км, между ними – разъезды или площадки через каждые 11 км [89].

1 августа 1906 г. Министерство путей сообщения передало Уссурийскую железную дорогу Обществу КВЖД в аренду на 35 лет. Однако в 1920 г. Временное правительство Дальнего Востока признало договор утратившим силу, и уссурийский участок был отделен. Протяженность линии КВЖД от границы до Никольского составила 1535 верст [90, с. 2]

Согласно условиям контракта, дорога не должна была пересекать существующие китайские города, и все станционные поселки строились с нуля. Площадь арендованных территорий зависела от класса станции – от 300 до 6000 га [91]. В период 1897–1903 гг. строительство КВЖД способствовало активному заселению Северо-Восточного Китая. В «первую волну» прибывали как русские рабочие, так и китайцы из внутренних провинций. Русские семьи селились в пределах полосы отчуждения, китайцам строить в русских поселках запрещалось – известны случаи выселения и разрушения их домов. Тем не менее станции становились центрами притяжения, на окраинах формировались китайские деревни. Постепенно границы между поселками стирались, происходила активная культурная интеграция и экономическое взаимодействие [92].

Система классов применялась как в Российской империи, так и на КВЖД: I класс – Харбин и Дальний, II – 9 станций, III – 8, IV – 45, V – 29 [93]. Построено 1464 моста, 9 тоннелей, в том числе двухпутный Хинганский – длиной 3079 м [86, с. 295].

После изысканий 1896–1898 гг., особенно сложных на северных участках, в апреле 1898 г. началось строительство линии железной дороги и формирование первых поселений. Работы велись по регламенту Комитета Великого Сибирского пути под председательством инженера К. Я. Михайловского. Было выделено 13 участков на главной линии и 8 – на южной ветви. Основными трудностями стали полное отсутствие строительной индустрии и слабая транспортная

инфраструктура. Местное население не обладало нужными строительными навыками: мастера практически отсутствовали, в селениях едва находились кузнецы и плотники [93].

Южная Маньчжурия была более населенной, что облегчало доставку материалов и размещение служащих – они нередко селились в китайских фанзах. На главной ветви активнее шло строительство восточных участков, близких к Владивостоку. В целях экономии и ускорения укладки путей постройки для рабочих возводились временными (Илл. 1.2. Рисунок 10). Из-за дефицита строительных материалов первоначально сооружались циновочные бараки. Среди рабочих были китайцы (в том числе из внутренних провинций), русские, завербованные в Чите, Благовещенске, Иркутске, а также «чикойцы» – старообрядцы, приезжавшие семьями. В бараках первой необходимостью становилась русская хлебопекарная печь [94, с. 96-97]. С наступлением холодов бараки заменялись более теплыми постройками из самана, хвороста, досок, шпал, реже – из камня. Осваивалась местная технология производства кирпича. К середине 1900 г. было возведено 31 тыс. кв. саж. временных и 4,8 тыс. кв. саж. капитальных гражданских сооружений [95, с. 120].

Типы временного жилья различались: в Маньчжурии, помимо дощатых бараков, использовались монгольские юрты. Дома строились по китайской технологии – саманные стены, голландские печи, деревянные полы, бумажные потолки и одиночные оконные рамы. Работали главным образом китайцы, бывшие мастерами по возведению «саманных» стен фанз [95, с. 93]. В Хайларе, где станция была построена недалеко от старого китайского города, первые служащие жили в арендованных китайских жилищах.

Восстание ихэтуаней в 1900 г. нанесло серьезный ущерб строящейся железной дороге: были разрушены пути, капитальные постройки, 18 тыс. кв. саж. жилых домов и 10 тыс. бараков.

К моменту сдачи дороги в эксплуатацию в 1903 г. было построено около 65,2 тыс. кв. саж. жилых зданий [96, с. 63], но к 1905 г. на западном участке завершенность составила лишь 84 % [97]. В контракте на строительство

оговаривались площади отчуждения: в среднем 6 тыс. га для крупных станций II–III классов и 2 тыс. га – для станций III–IV классов [98]. Однако со временем территории поселков увеличивались за счет выкупа и аренды. Согласно данным отчета о постройке и эксплуатации КВЖД 1903–1934 гг., управлением дороги с 1903 г. было принято решение о командировании экспедиции для выяснения положения вопроса об отчуждении земель для надобности КВЖД и образования частных поселков. По результатам этой экспедиции 15 ноября 1904 г. был учрежден Земельный отдел, задачей которого было: 1) образование частных поселков вдоль линии КВЖД, пролежавшей по почти незаселенному пространству; 2) заботы о благоустройстве и развитии коммерческой жизни в этих поселках долженствовавших впоследствии создать коммерческие пункты для будущей коммерческой деятельности дороги; 3) заботы о развитии эксплуатации отчужденных земель.

Учрежденная при Земельном отделе комиссия занималась разбивкой и благоустройством (проведение освещения, устройство канализации) поселков при всех больших станциях дороги и регулировала вопрос о самовольной застройке, возникшей в период строительства дороги. Доходы Земельного отдела поступали от кратко- и долгосрочной аренды, торговли. В период 1905–1917 г. расходы на благоустройство поселков выросли с 25,4 до 232,6 тыс. рублей. В 1908 г. было организовано поселковое управление в Бухэду, Хайларе, Цицикаре, Ханьдаохэцзы. Общественные управления были введены в Маньчжурии и Харбине. После волнений 1900 г. гражданская и коммерческая жизнь пришла в норму только к 1909 г. Вновь намечалось частное строительство в Харбине и в поселках по линии дороги, возникали промышленные и фабрично-заводские предприятия маслобойных заводов, заводских складов мельниц и т.п. Позже эти площади увеличивались за счет аренды и выкупа. В 1903 г. для решения вопросов землевладения и формирования поселений была учреждена земельная экспедиция, по результатам которой 15 ноября 1904 г. организован Земельный отдел. Его задачами стали формирование частных поселков вдоль линии КВЖД, развитие

благоустройства и коммерческой жизни, а также эксплуатация отчужденных земель.

Эпидемия чумы 1911 г. значительно нарушила бюджет общественных управлений. Многие здания были адаптированы под размещение больных (Илл. 1.2, Рисунок 11). Первая мировая война также привела к упадку гражданской и коммерческой жизни и сказалась на финансировании поселков. После революции в полосу отчуждения КВЖД хлынул поток эмигрантов. Приезжими в первую очередь был переполнен Харбин и наиболее крупные поселки полосы отчуждения. Отмечался общий разлад в жизни дороги и в сферах деятельности Земельного управления: участились самовольные захваты земель и стихийные застройки. Платежи от арендаторов поступали неисправно. В 1919 г. в Харбине и крупных поселках развивался квартирный кризис, прекратившийся только к середине 1920-х гг. [99]. Строительство портов и городов Дальнего (современный Далянь) и Порт-Артур (район Даляня Льюйшунькоу) на побережье Ляодунского полуострова стало возможным после заключения 15 марта 1898 года российско-китайской конвенции, согласно которой указанные территории передавались России в аренду сроком на 25 лет с возможностью продления по взаимному согласию сторон [9, с. 19]. Впоследствии был подписан дополнительный протокол, уточнявший границы арендуемой зоны, а также контракт на строительство и эксплуатацию Южно-Маньчжурской ветви Китайско-Восточной железной дороги.

В кратчайшие сроки были проведены инженерные изыскания, составлены топографические планы и начаты проектные работы. В мае 1899 года архитектором города Дальний был приглашен К. Г. Сколимовский, который на месте продолжил работу, ранее начатую инженером В. В. Сахаровым и его командой [2, с. 24]. Подробное описание генерального плана города, а также проектных решений по его благоустройству представлено К. Г. Сколимовским в серии публикаций в журнале «Зодчий» (выпуски № 12, 13, 14 за 1904 год). Эти статьи до настоящего времени остаются важнейшим источником по истории архитектурного планирования Даляня и представляют ценность как для исследователей, так и для

современных архитекторов и специалистов в области градостроительства. Сводная информация о КВЖД представлена в Таблице 4.

#### **1.3.4. Завершение строительства Транссибирской магистрали и Амурская железная дорога (1907–1916)**

По первоначальному плану Сибирская железная дорога должна была пройти по территории России, включая Амурский участок – от Сретенска до Хабаровска (Илл. 1.2. Рисунок 12). Строительство этого отрезка предусматривалось на третьем этапе, решение о его сооружении было принято на Особом совещании в 1892 г. В 1893 г. Комитет Сибирской железной дороги разрешил проведение изысканий на участке от Сретенска до станции Покровской на Амуре, а затем – до Хабаровска. Первоначально на работы было выделено 1 млн рублей. Изыскания, проводившиеся тремя партиями под руководством инженера Б. У. Савримовича в 1894–1895 гг., шли вдоль реки Амур. Длина линии от Сретенска до Покровской составила 363 версты, от Покровской до Хабаровска – 1341 версту (Илл. 1.2. Рисунок 13).

Результаты изысканий выявили серьезные технические трудности: гористая местность, узкие долины Шилки и Амура, подверженные наводнениям, – требовали строительства полотна на подпорных стенах, что значительно увеличивало стоимость работ. Дополнительными осложнениями стали суровые климатические условия – частые дожди, суровые зимы – и отсутствие транспортной инфраструктуры и постоянного населения. Эти обстоятельства побудили пересмотреть маршрут в пользу транзитной линии через Маньчжурию, соединяющей Забайкалье с Владивостоком.

Рекогносцировка местности, проведенная Министерством путей сообщения в 1895 г., показала, что маньчжурское направление позволит сократить общую протяженность магистрали на 514 верст, удешевить транспортировку грузов и обеспечить более благоприятные климатические условия вдали от судоходного Амура.

Амурская дорога была поделена на четыре участка с отдельной ветвью до Благовещенска: Головной (Куэнга–Урюм), Западный (Урюм–Керак), Средний (Керак–Бурея), Восточный (Бурея–Хабаровск). В 1907 г. началось строительство первого участка Куэнга–Урюм (193 км), с созданием станций Куэнга, Укурей, Пашенная, Бушулей и Зилово. В 1913 г. было открыто сообщение до Благовещенска по ветке от станции Бочкарево. Остальные участки были отложены.

В 1914 г. на заседании Приамурского отдела Императорского общества востоковедения Д. И. Ревякин подчеркивал оборонное, культурное и колонизационное значение Амурской железной дороги. Доходность он считал не целью, а следствием ее стратегических задач. Несмотря на полувековую принадлежность Приамурья и Приморья к Российской империи, в публичной риторике сохранялись опасения по поводу их надежной интеграции. Вопросы обороны и закрепления территории связывались с культурной экспансией. Как отмечалось: «Завоевывается и закрепляется край не только силой оружия, но и культурой» [100, с. 20].

Ст. № 7 Портсмутского мирного договора ограничила в правах Российскую империю в вопросах эксплуатации КВЖД, стратегическое значение дороги уже не вызывало сомнений. «Всякая армия нуждается в оплоте, в базисе, в местном, своем, родном по крови, духу, вере и языку населения. И вот с этой точки зрения Амурская дорога представляет выгоды огромные: она дает возможность на протяжении 2000 верст создать этот живой оплот, живую стену, стену русской культуры. Завоевывается и закрепляется край не только силой оружия, не только победоносным шествием армии, но и культурой. Иначе начинается просачивание чужого элемента, а этого просачивания не остановить» [100, с. 26].

В отчетах и документах неоднократно подчеркивалось также культурное значение Амурской железной дороги, проявлявшееся уже на стадии изысканий и прокладки пути (одновременно прокладывался телеграф, телефон, строились пекарни, оборудовались медицинские пункты) (Илл. 1.2. Рисунок 15). И значение это выражалось в первую очередь в спланированной социальной инфраструктуре. Параллельно возникала стихийная торговля, включая контрабанду и нелегальную

продажу алкоголя, особенно на участках вблизи золотых приисков. Это способствовало росту преступности. В 1911 г. было принято решение об открытии почтовых отделений и сберкасс на строящейся линии.

Дорога также способствовала развитию судоходства в Амурском бассейне. Особое внимание уделялось медицинскому обслуживанию: в местах расположения управлений возводились больницы (например, в Сбеге, Ксеньевской, Могоче, Амазаре, Ерофее Павловиче, Уруше, Рухлово, Рейново). На одном только западном участке действовали восемь больниц на 400 коек и 24 приемных покоя на 120 коек [101, с. 178]. Во время эпидемий 1910–1911 гг. были организованы изоляторы, лаборатории, дезинфекционные пункты.

Всего на линии было построено около 55 станций I–IV классов, а также разъезды (станции V класса), которые размещались между станциями IV класса: на один перегон приходилось по 3–4 разъезда. Станции III класса относились к числу крупных поселений, на Амурской дороге их было 18 [102] (Илл. 1.2. Рисунок 13–16). Сводная информация об Амурской железной дороге представлена в Таблице 5.

## **Выводы главы 1**

1. Выявлены два ключевых периода становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. Первый период характеризуется формированием концепции строительства железной дороги на восток Российской империи и ограничен временными рамками ввода в эксплуатацию Царскосельской железной дороги в 1837 г. и подписанием Александром III указа о начале строительства Великого Сибирского пути в 1891 г. Второй период и его этапы соответствуют этапам строительства дальневосточных участков – Уссурийской (1891–1897), Китайско-Восточной (1897–1903) и Амурской (1907–1916) железных дорог. Практика проектирования железнодорожных станций и поселков при них, сложившаяся к 1890-м гг. обнаружила ряд недостатков, в основном касающихся планировочных решений. Это выразилось, с одной стороны, в удалении отдельных построек схожих функций друг от друга, с другой – в плотности застройки,

мешающей развитию и расширению станций. К тому же не сложилось отечественной школы железнодорожного проектирования, большинство проектов станций и станционных построек были заимствованы в зарубежных аналогах. При проектировании Сибирской железной дороги, в том числе дальневосточных участков, требования к элементам станционных комплексов и жилых поселков были пересмотрены; большое значение уделялось применению современных технических решений и решению вопросов санитарно-гигиенической безопасности. Авторами проектов были инженеры путей сообщения и гражданские инженеры – выпускники столичных высших учебных заведений.

2. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке началось с Уссурийской железной дороги в 1891 г. и завершилось в 1916 г. окончанием строительства Амурской железной дороги – открытием моста через Амур у Хабаровска. В 1897–1903 гг. на правах концессии была построена КВЖД, что значительно ускорило открытие сквозного пути, но замедлило продолжение прокладки дороги по российской территории.

3 Выявлены три типа расположения проектируемых станционных комплексов относительно существующих поселений – изолированное (тип, чаще других встречающийся на Амурской железной дороге), обособленное – распространенное на Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорогах, и интегрированное (характерное для уже имеющихся, растущих городов). Уссурийская железная дорога прошла по наиболее заселенной территории Приморья и Приамурья, в рамках строительства станций требовалось возведение необходимых для функционирования дороги объектов, однако по соседству со станциями могли иметься другие поселения. Китайско-Восточная железная дорога возводилась на слабозаселенной территории, где существующие города не оказывали серьезного градообразующего влияния на расселение. Строительство Амурского участка стало важным шагом не только для транспортной связи, но и для культурного, социального и экономического развития отдаленного от столицы региона Российской империи, играла стратегическую роль в укреплении обороны.

## **Глава 2. ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ**

### **2.1. Архитектурно-планировочная структура станционных комплексов Уссурийской железной дороги**

#### **2.1.1. От типовых проектов к местной адаптации: реализация строительства станций и прилегающих к ним поселков**

Планы расположения путей и зданий на станциях Уссурийской железной дороги отражали подходы к проектированию станций, сложившиеся к концу XIX в. Устройство станций и прилегающих поселков обеспечивало бесперебойное движение поездов, их обслуживание, а также удовлетворяло базовые потребности рабочих и их семей (Илл. 2.1. Рисунки 1–12). Разнообразие в планировочные решения вносили как техническая модернизация системы перевозок (расширение путей, связанный с ростом пассажиропотока), так и совершенствование санитарно-гигиенических норм.

Анализ схем размещения путей и зданий на всех станциях Уссурийской железной дороги и их сравнение с аналогичными материалами из «Очерка сети русских железных дорог» позволил выявить особенности проектных решений. В первую очередь станции Уссурийской железной дороги отличались сравнительно малыми размерами, но достаточно свободной планировкой. Так, на станциях Николаев Харьковско-Николаевской железной дороги или Иванино Курско-Киевской железной дороги здания для обслуживания поездов и товарные платформы располагались значительно ближе к вокзалам и пассажирским платформам, чем на аналогичных станциях Евгеньевка или Бикин Уссурийской железной дороги [80, с. 21] [80, с. 43] (Таблица 2, Илл. 2.1. Рисунки 3–4)

Возможность расширения закладывалась не только в размерах станционного поселка, который находился в пределах полосы отчуждения железной дороги, но и в планировке, и в размещении отдельных сооружений. В

первую очередь это касалось временных построек, таких как пассажирские здания и деревянные паровозные депо. На некоторых станциях IV и V класса предусматривался особый тип здания – жилой дом с помещениями для размещения пассажиров, временно исполнявший функцию вокзала до завершения строительства капитального здания (Илл. 2.1. Рисунок 14 г) [103, с. 49-50].

На станциях задача разбивки улиц решалась творчески, что выражалось, в первую очередь, в благоустройстве привокзальных территорий. Площади или скверы выстраивались на оси пассажирского здания: в Хабаровске, Владивостоке (Илл. 2.1. Рисунки 11–12, 13 б) и Гродеково (Илл. 2.1. Рисунок 10); на станциях Никольское и Вяземская в центре располагались небольшие клумбы с кустарниками и организованным вокруг движением (Илл. 2.1. Рисунки 6 и 9), а на станции Спасское/Евгеньевка был оборудован фонтан (Илл. 2.1. Рисунки 3 и 14 е). Фонтаны – решение, нетипичное для влажного климата Приморья и Приамурья. Вероятно, традиция их установки была заимствована с железнодорожных линий Центральной Азии – Закаспийской и Оренбург-Ташкентской – где фонтаны были распространены. Переносу этой практики на Дальний Восток могли способствовать инженеры О. П. Вяземский и А. И. Урсати. Часто скверы были огорожены. Широкие озелененные полосы отделяли железнодорожные пути от жилых кварталов; эти участки также огораживались (Илл. 2.1. Рисунок 13). В Хабаровске рядом с привокзальной площадью был разбит парк, а в проекте станции Муравьев-Амурский, несмотря на небольшое количество построек, при каждом жилом доме были предусмотрены сады и огороды [104]. В Никольск-Уссурийском действовала оранжерея (Илл. 2.1. Рисунок 6). На традиционных групповых фотографиях, сделанных на улицах, часто можно заметить экзотические растения, которые, судя по всему, выставлялись в кадках в летнее время и украшали участки возле общественных зданий.

Вдоль улиц предусматривались дренажные каналы, через которые к жилым домам вели деревянные мостики (Илл. 2.1. Рисунок 14 а, 14 б). Сами дома имели приусадебные участки с палисадниками у главного фасада.

После начала эксплуатации дороги в течение первых лет стала очевидна необходимость расширения станций и строительство капитальных объектов взамен временных, замена деревянных построек каменными и кирпичными. На станциях Вяземская, Бикин, Иман, Никольск-Уссурийский, Евгеньевка стали строиться каменные жилые дома. После окончания русско-японской войны в 1905 г. военные подразделения, базировавшиеся на территории Маньчжурии были перемещены на юг Дальнего Востока: вдоль железной дороги появились воинские пункты. В 1906 г. Уссурийская железная дорога была сдана в аренду обществу КВЖД, что означало перемещение администрации дороги в Харбин. В 1907 г. было принято решение о продолжении строительства Амурской железной дороги (с запада к Хабаровске), что делало необходимым усиление (улучшение технических характеристик) Уссурийской железной дороги. Для всей линии начали подготавливать проекты переустройства станций.

### **2.1.2. Владивосток и Хабаровск – конечные станции Уссурийской железной дороги**

**Станция Хабаровск.** Конечная станция Уссурийской железной дороги, станция Северо-Уссурийского участка. Пассажирская станция у Хабаровска была построена за пределами городской черты, установленной в конце XIX в. На противоположной от вокзала стороне находились паровозное депо прямоугольного типа с поворотным кругом и жилые дома; там же размещались корпуса железнодорожной больницы. Справа от здания вокзала располагались два жилых дома с приусадебными участками, рядом был устроен парк, а также выделена значительная площадь под огороды. Слева от вокзала размещались другие жилые постройки, продовольственный пункт, столовая, казармы и водоемное сооружение. От станции к городской части вела дорога, ставшая впоследствии осевой линией современного Амурского бульвара. Первоначально напротив вокзала был разбит небольшой круглый сквер, по форме напоминавший сквер во Владивостоке. В 1900 г. на его территории установили памятник «Слава русскому солдату»,

посвященный участникам строительства Уссурийской железной дороги, треть из которых составляли военные (Илл. 2.1. Рисунок 14 а). Сквер в последствии перенесли на пустырь слева от вокзала, что зафиксировано на чертежах 1915 г. По мнению исследовательницы В. В. Бурковой, проектированием и благоустройством парка занимался инженер Н. П. Долматов – в обиходе он даже назывался его именем [105]. На станции Вяземская также по инициативе Долматова был выстроен парк с фонтаном (Илл. 2.1. Рисунок 14 д).

На средства фонда имени Императора Александра III при станции Хабаровск в начале XX в. была возведена церковь во имя Рождества Христова. Несмотря на удаленность от города, станция играла важную роль в процессе заселения региона: здесь действовали врачебный переселенческий пункт, склад переселенческого управления для продажи сельскохозяйственных орудий, а также находилась администрация переселенческого чиновника. Благодаря такой организации, станция Хабаровск II становилась ключевым звеном в обеспечении как военных, так и гражданских нужд на участке Уссурийской железной дороги.

В окружении Хабаровска, на берегу р. Амур, также находилась станция V класса Хабаровск-Пристань, к которой от станции вела железнодорожная линия к реке (Илл. 2.1. Рисунок 17 а). Через эту станцию осуществлялась доставка грузов, необходимых для строительства Северо-Уссурийской железной дороги. Изначально инфраструктура станции была ограничена пакгаузом и несколькими жилыми домами. Однако на чертежах 1913 г. уже обозначено пассажирское здание (Илл. 2.1. Рисунок 1 б).

Станции Владивосток и Хабаровск II отражают разные подходы к железнодорожному строительству: первая интегрирована в городскую среду и ориентирована на пассажирские и общественные функции, вторая – выведена за пределы города и выполняла ключевую роль в обеспечении транспортных, военных и переселенческих задач.

**Владивосток.** Пассажирская станция Владивостока была построена в центре города, в самом широком месте полуострова Шкота (первоначально рассматривался вариант размещения в районе нынешней сортировочной станции у

Первой речки). Строительство и благоустройство осуществлялись в пределах границы отчуждения железной дороги. Эта территория включала не только вокзальный участок, но и землю между бухтой и улицей Светланской, где позднее появился городской парк, а чуть дальше – Адмиралтейский сад. Перед вокзалом изначально проектировалась круглая площадь, впоследствии превращенная в огороженный сквер. После реконструкции 1909–1912 гг. сквер был утрачен (Илл. 2.1. Рисунок 12).

Участок, выбранный под пассажирское здание, органично вписывался в структуру городской застройки, с участка открывался живописный вид на бухту Золотой Рог. Первое вокзальное здание имело береговой тип устройства. С обеих сторон от входа вдоль железнодорожных путей предусматривались озелененные территории. Помимо самого вокзала, были возведены деревянное паровозное депо, складские помещения, жилые дома для служащих, рабочих и нижних чинов железнодорожного батальона. В «Путеводителе по Великой Сибирской железной дороге» в описании говорится, что в непосредственной близости функционировали врачебный и переселенческий пункты, а напротив – каменная набережная длиной около 220 саженей, к которой могли швартоваться океанские суда [88, с. 303]. На юго-западном ее конце находилась пристань Добровольного флота, а далее, в направлении мыса Эгершельд, – причал и набережная, принадлежавшие обществу Китайской Восточной железной дороги. Для передачи грузов на железную дорогу рельсовый путь подводился вплотную к берегу. Порт был оснащен складами, перегрузочными устройствами, мастерской, электростанцией и административным зданием.

В пределах Владивостока на расстоянии 5 верст от станции Владивосток находилась и другая станция – станция III класса Первая речка. За первые годы эксплуатации станция развилась в крупный транспортный узел. На планах 1911 г. отмечены отдельные здания, которые обеспечивали функционирование движения: пассажирское здание, паровозное депо, жилые дома, многочисленные пакгаузы, две бани (Илл. 2.1. Рисунок 5).

### 2.1.3. Ключевые станции III и IV классов

Станции III и IV классов отличались меньшими размерами по сравнению со станциями II класса. Наиболее значительные из них располагались на расстоянии около 10 верст друг от друга и возводились в местах уже сложившихся поселений, таких как села Никольское, Иман и Спасское [103].

**Станция III класса Никольское**, заложенная при начале строительства Южного участка Уссурийской железной дороги, находилась в 2,5 км от села Никольское. Поселок при станции, получивший название Слободка (или Железнодорожная слободка), в дальнейшем был соединен с селом новой дорогой (впоследствии – улица Пушкинская) (Илл. 2.1. Рисунки 14 а, б). В 1898 г. Никольское получило статус города и название Никольск-Уссурийский. Хотя формально станция подчинялась городскому самоуправлению, фактическое управление осуществлялось Министерством путей сообщения (Илл. 2.1. Рисунок 17 б).

В 1903 г. поселок и станция были переименованы в Кетрицево (в честь чиновника В. Э. Кетрица), однако в 1910 г. прежнее название было восстановлено. Город развивался как крупный торгово-ярмарочный центр: регулярно проводились базары и ежегодные ярмарки.

По данным «Спутника по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю» И. С. Кларка, Никольское со станцией рассматривалось как второй по значимости после Владивостока торгово-промышленный центр Южно-Уссурийского края. Вокруг вокзала концентрировались здания крупных железнодорожных мастерских, паровозного депо, больницы, главного склада материалов, каменных казарм железнодорожного батальона, офицерских домов и клуба. С ростом железнодорожного движения вдоль линии формировалась застройка Железнодорожной слободки. К 1905 г. население составляло около 20 тыс. человек [106, с. 77].

На станции располагалось коренное депо: сначала прямоугольного типа, затем прямоугольное депо было расширено и построено также депо веерного типа.

Особое значение имели мастерские, выполнявшие важные функции в условиях удаленности региона и его значения как узлового пункта на ответвлении к Китайско-Восточной железной дороге. На противоположной стороне от вокзала размещались больница и казармы, что подчеркивало стратегическое значение станции как центра хозяйственной, социальной и военной инфраструктуры (Илл. 2.1. Рисунок 6). [88, с. 301].

В 1899 г. на средства Фонда имени Императора Александра III при станции была построена церковь во имя святого Николая Чудотворца, а также железнодорожным ведомством – двухклассная школа для детей служащих (Илл. 2.1. Рисунок 14 в). К числу станционных сооружений относились железнодорожное училище, амбулатория, пассажирское здание с платформами, церковно-приходская школа, оранжерея, баня, магазины, интернат, склады и около 60 жилых домов с надворными постройками [107].

Жилая застройка формировалась со стороны вокзала. Вдоль путей были построены деревянные дома, а в глубине поселка – кирпичные. Вдоль улиц станции были устроены дренажные канавы с мостиками, высажены деревья, организованы зеленые зоны вдоль проезжей части и путей.

**Станции III класса Иман и Муравьев-Амурский**, расположенные на расстоянии около 9 верст друг от друга, стали конечными пунктами северного и южного участков Уссурийской железной дороги. Станция Иман была построена неподалеку от казачьей станицы Графская, между реками Уссури и Иман. От нее к р. Уссури пролегла ветка, заканчивавшаяся на станции Иман-Пристань (V класса), через которую осуществлялась доставка грузов, в том числе для нужд строительства. Первоначально станция носила название Графская, впоследствии была переименована в Иман. Станция Муравьев-Амурский позднее получила название Лазо (Илл. 2.1. Рисунки 7, 16).

Согласно материалам 1907 г., стремительное развитие станции Иман было обусловлено присутствием крупного военного гарнизона и активным притоком переселенцев. Несмотря на благоприятные природно-климатические условия, сельское хозяйство в районе не получило развития, а само поселение выполняло,

прежде всего, административно-торговую функцию: «...при полном отсутствии земледельцев...» [108, с. 18]. Население, достигавшее 10 тыс. человек, обслуживалось развитой социальной инфраструктурой: школами, больницами, училищами, общественными учреждениями.

Проектные и строительные работы выполнялись инженерами О. П. Вяземским и Ю. И. Курдюмовым. На ранних планах станции зафиксированы основные служебные сооружения: деревянное пассажирское здание типового проекта, водоемное сооружение, ремонтная казарма, продовольственный пункт, казармы для нижних чинов, пакгаузы и баня. Основные работы велись в 1894–1897 гг.

В «Спутнике» И. С. Кларка станция описывается как крупный благоустроенный узел с каменным вокзалом, окруженным казармами железнодорожного батальона и церковью [106, с. 82].

Постройки батальона находились за пределами зоны отчуждения, строительство внутри которой координировалось Министерством путей сообщения.

План 1904 г. показывает значительную рассредоточенность объектов: продовольственный пункт, казармы, офицерский флигель, конюшни, столовые и баня располагались восточнее вокзала, но все еще в пределах территории отчуждения железной дороги. Вдоль путей размещались здания, обслуживавшие эксплуатационные нужды: будки стрелочников, склады, водозаборное сооружение. После 1908 г. появились каменные жилые дома, была перестроена церковь, возведена каменная казарма железнодорожных войск (Илл. 2.1, рисунок 8).

**Станция III класса Вяземская** была построена в начале XX в., в 120 верстах южнее Хабаровска, и получила свое название в честь инженера-изыскателя О. П. Вяземского. Строительство станции дало импульс освоению территории: восточнее станции вскоре появились казачья станица и крестьянский поселок (Илл. 1.2, рисунки 4, 6). Сформировавшиеся три поселения занимали обширную территорию, но сохраняли административную и визуальную самостоятельность; в каждом действовала собственная школа. Между

крестьянским и казачьим поселками проходила межа, а от станции их отделяла железнодорожная линия.

Генеральный план станции был выполнен по типовому проекту (Илл. 2.1. Рисунок 9). Первоначально были построены здание вокзала, паровозное здание с мастерскими и водоемное сооружение. В жилом поселке, примыкающем к привокзальной площади, находилось 10 жилых домов со служебными постройками, баня и кузница [109, с. 115]. В 1910-х гг. деревянные мастерские и депо были заменены кирпичными сооружениями. Также были возведены кирпичные жилые дома, церковь и школа. Со временем напротив привокзальной площади был разбит парк железнодорожников. По свидетельству устных источников, автором проекта парка был инженер Н. П. Долматов, некоторое время занимавший пост начальника станции. В начале XX в. в парке появился фонтан – подарок Николая Павловича своей супруге. Он представлял собой двухъярусную композицию с большой нижней чашей, в центре которой размещалась скульптура с лотосом и фигуркой Амура (Илл. 2.1. Рисунок 14 д).

**Станция IV класса Спасская**, основанная в 1891 г. неподалеку от села Спасское, в 1903 г. получила новое название – Евгеньевка. Несмотря на удаленность от села, между ним и станцией был налажен извоз. Оживление железнодорожного узла способствовало формированию торгового поселка, известного как Спасская слобода.

Станция размещалась на одной стороне железнодорожных путей. Согласно чертежам 1903 г., центральной планировочной осью, как и в большинстве аналогичных объектов, служило пассажирское здание. Непосредственно у платформы стояло водоемное здание, обеспечивавшая снабжение поездов водой. В стороне от вокзала находилась постройка отхожего места. Вход со стороны станции вел к круглой площади, в центре которой размещался большой фонтан. По обеим сторонам вокзала были разбиты сады. Слева от входа, ближе к вокзалу, находились металлические склады для хранения скоропортящихся грузов (Илл. 2.1. Рисунок 3).

Площадь пересекала главная улица, вдоль которой располагались пять жилых домов с приусадебными участками, баня и водоподъемное здание. В целом в поселке насчитывалось 11 жилых домов, из которых только один был каменным, остальные – деревянные. Каждый участок включал хозяйственные постройки: сараи, каменные ледники, навесы (Илл. 2.1. Рисунок 15). Помимо фонтана на привокзальной площади, еще один фонтан находился в глубине жилой застройки. Для обслуживания подвижного состава были предусмотрены депо, поворотный круг и кузницы (Илл. 2.1. Рисунок 14 е).

## **2.2 Специфика архитектурно-планировочных решений на Китайско-Восточной железной дороге**

### **2.2.1. Функционально-планировочная структура жилых кварталов**

Для станций всех классов Китайско-Восточной железной дороги были разработаны типовые чертежи, однако, как и на Уссурийской железной дороге, проектные решения нередко уточнялись и адаптировались в процессе строительства. Уже в первые годы эксплуатации в технической документации, сопровождавшей, например, мероприятия по расширению путей или размещению продовольственных пунктов, фиксировались отклонения от первоначальных планов – отражалась фактическая, реализованная планировка. Так, разработанный Техническим отделом «План станции II класса для равнинных участков» не был воплощен в исходном виде ни на одной из восьми станций данного типа на КВЖД, включая станцию Маньчжурия, расположенную на равнинной местности. Остальные станции II класса находились в зонах со сложным рельефом и требовали индивидуальных планировочных решений.

Градоформирующую основу железнодорожных поселков составляли комплексы зданий, обеспечивающих работу станции: пассажирские вокзалы, паровозные депо, мастерские, склады, административные постройки. Эти комплексы делились на два функциональных блока – для обслуживания

пассажирам и для обслуживания поездов. Центральной планировочной доминантой поселков выступала привокзальная площадь (прямоугольной или овальной формы), на которую ориентировались ключевые объекты социальной инфраструктуры – церковь-школа, городской сад, здания общественных собраний. Основные улицы прокладывались параллельно железнодорожным путям, а жилая застройка преимущественно имела квартальную структуру.

На периферии русских поселений формировались китайские деревни, сохранявшие традиционные черты: плотную застройку с домами по периметру двора (сыхэюань), узкими проходами и замкнутой композицией. В отличие от городов Северной Маньчжурии, новые китайские поселки вдоль КВЖД не имели оборонительных стен или ворот, что являлось их характерной особенностью [110].

На станциях Северной Маньчжурии административно-железнодорожные поселения, как правило, формировались с одной стороны от железнодорожных путей. Такая схема планировки позволяла упорядочить размещение служебных и жилых зданий, обеспечить логистическую связанность объектов и упростить контроль за территорией. Противоположная сторона путей традиционно отводилась под объекты пограничной стражи, в том числе казармы, склады, продовольственные пункты, здания офицерских собраний, обеспечивавших административное и бытовое обслуживание военных контингентов. Со временем, по мере роста населения и увеличения хозяйственной активности, в пределах полосы отчуждения стали формироваться частные поселки, предоставляемые в аренду. Эти районы застраивались индивидуальными домами и не подчинялись единым регламентам.

Масштабное строительство железнодорожной инфраструктуры в сочетании с ограниченными сроками реализации проектов способствовало широкому внедрению типовых решений. Унифицированные схемы применялись при формировании вокзальных площадей и скверов, при зонировании территории станционного поселения и в планировке отдельных кварталов. Принципиальным решением в их устройстве было функциональное зонирование дворовых построек и расположение хозяйственных построек вдали от улиц. Наиболее

распространенным был квартал на четыре дома, окруженных живой изгородью и штакетником с общими надворными постройками во внутреннем дворе (Илл. 2.2. Рисунок 1). Ограждение кварталов заборами разрешалось только по утверждению начальника работ. Во внутренний двор вел сквозной проезд, предназначенный для хозяйственных нужд. Во дворе обычно располагались ледник и огороженные черные дворы для размещения помойной ямы и отхожего места. Некоторые черные дворы предполагали устройство коровников и сараев. Остальная площадь внутреннего двора занималась садами и огородами. В домах таких кварталов обычно было от 1 до 8 квартир, каждая – с отдельным входом и тротуаром, вокруг дома – палисадники и газоны (газоны иногда располагались только в торцевой части дома)

Квартал на три дома позволял большую площадь отдать под озеленение (Илл. 2.2. Рисунок 2). Надворные постройки также располагались в центре, но проездов к внутренним дворам было три (проезды могли перекрываться сплошными ограждениями по необходимости). Кварталы могли делиться и на большее количество участков, что не мешало применять разнообразные схемы расположения и типы домов, напротив, большие кварталы отличались живописностью (Илл. 2.2. Рисунок 3). Так, на плане типов дворовых мест приведены примеры размещения 11 участков при жилых домах на 1, 2, 4 и 8 хозяев. На каждом участке предусматривалось четкое функциональное зонирование, выделение зоны огородов и черных дворов с хозяйственными постройками в глубине квартала, ориентация садов на улицы и регулярная их разбивка, обязательное озеленение по периметру, высадка газонов. Проектированию улиц также уделялось внимание: мощение брусчаткой, уклоны к границам и устройство канав для сбора дождевой воды, с обеих сторон рекомендовалась высадка деревьев (Илл. 2.2. Рисунок 4).

На станциях поселков вдоль КВЖД также предусматривалось благоустройство (Илл. 2.2. Рисунки 5–6). Станции были крупнее станций аналогичного класса на Уссурийской ЖД: так, даже для типовых разъездов и станций IV-V класса например, на Уссурийской дороге планировка станции II

класса Владивосток и Хабаровск, включала одну-две параллельных железнодорожной линии улицы, в то же время аналогичные станции Ханьдаохэцзы, Хайлар, Вафандян застраивались тремя и более рядами улиц, а в приграничной Маньчжурии было два крупных поселка по обе стороны от дороги (Илл. 2.2. Рисунок 7). В первую очередь, это связано с большей интенсивностью грузо- и пассажирских перевозок, так как именно КВЖД обеспечила движение из Москвы и Санкт-Петербурга во Владивосток, большая проходимость требовала большего количества обслуживающего персонала и больше подвижных составов.

### **2.2.2. Конечные станции маршрутов главной линии и южной ветви**

Станции Маньчжурия и Пограничная являлись конечными для транзитного маршрута главной линии КВЖД. На западе КВЖД соединялась с Забайкальской железной дорогой, на востоке – с Уссурийской.

**Станция II класса Маньчжурия** располагалась на западной границе Китайско-Восточной железной дороги, между Читой и Харбином в 880 верстах от последнего. Строительство первых жилых домов для рабочих и служащих началось в 1901 г. Ключевыми факторами, определившими стремительное развитие станции и превращение ее в крупный населенный пункт, стали ее пограничное положение, активная торговля и функции обслуживания железнодорожной инфраструктуры (Илл. 2.2. Рисунки 7 и 8).

Первоначальная планировочная структура города формировалась вдоль железнодорожной линии в пределах полосы отчуждения, выделенной под застройку. В случае Маньчжурии эта территория составляла около шести гектаров. На станции два основных планировочных района – так называемые поселки Забайкальской (северной) и Китайской (южной) стороны, разделенные путями, находившимися в ведении Российского железнодорожного ведомства и Общества КВЖД соответственно [29, с. 33].

Связь между двумя частями города обеспечивалась деревянным виадуком, который соединял вокзал с Крутицким проспектом (названным в честь инженера,

принимавшего участие в строительстве дороги) и выводил на центральную площадь, где располагались сквер и православная церковь. Планировка станции соответствовала типовой модели, применявшейся на КВЖД: вокзал выступал центральным градоформирующим элементом, к которому вела главная улица. В торце площади размещалась деревянная православная церковь-школа, освященная в честь Святого Серафима и построенная по типовому проекту.

Три главные улицы – Касиновский, Крутицкий и Маковский проспекты – шли параллельно железнодорожной линии, их пересекали улицы с названиями, отражающими общественную и транспортную направленность – например, Театральная и Вокзальная. На Забайкальской стороне уличная сеть развивалась по тому же принципу: главные проспекты носили имена представителей династии Романовых (Александровский, Николаевский), а поперечные улицы назывались в честь российских городов. Здесь проживали сотрудники таможни, функционировала школа, а на северо-востоке находились военные службы и остановочный пункт

С самого начала строительства возникла острая потребность в жилых помещениях, что привело к строительному буму. Несмотря на многонациональный состав населения, включая переселенцев из южных провинций Китая, архитектурный облик Маньчжурии формировался преимущественно под влиянием русских строительных традиций. Наиболее распространенными стилевыми направлениями были эклектика и модерн, определявшие эстетический характер застройки. В жилой застройке встречаются деревянные дома с резным декором в неорусском стиле.

**Станция II класса Пограничная** находилась на восточной границе на расстоянии около 100 верст от Никольск-Уссурийского и в 512 верстах от Харбина, в 4 верстах от государственной границы с Российской империей (Илл. 2.2. Рисунок 9). Станционный поселок находился с одной стороны от путей, на возвышенности и достаточно крутом склоне. Пути проходили по низменности, вдоль реки. Помимо пассажирских платформ, имелись товарные платформы и платформы участка таможенного ведомства.

В чертежах времен строительства привокзальная площадь имеет овальную форму, на более поздних она – круглая; это вызвано, возможно, тем, что круглая площадь более удобно организует движение. В первые годы здание вокзала окружал живописный сад с извилистыми дорожками, террасами, спускающийся к путям. Вдоль сада и вдоль путей – улица Вокзальная. Параллельная ей, вторая от путей улица – Садовая, третья – Большая. На Большую улицу была ориентирована главным входом православная церковь-школа, четвертая улица – Крепостная, на которой располагалась постройки казенной железнодорожной бригады.

Также имелись улицы Дёповская – на которой находилось паровозное депо, на Больничной – железнодорожная больница, Водопроводная – вдоль нее из водохранилища на высокой части поселка шел водопровод, Перевальная – с казармами, Товарная, Ремонтная. На юге поселка, на удалении, располагались в 1910-х гг. холерные бараки для заразных больных. На севере поселка – механические мастерские. Первоначально для водоснабжения использовался пруд и небольшие речки.

Продовольственный пункт военного ведомства располагался напротив станционного поселка. Он имел стандартную для продовольственных пунктов конфигурацию – квадратный в плане участок с расположенными по периметру зданием продовольственного пункта, домом коменданта, погребями и ледниками, большим внутренним двором. Ворота ориентировались на юг, рядом с воротами снаружи располагались коновязи.

Поселок был застроен кварталами: в каждом квартале по 4–6 домов с участками и надворными постройками. На востоке поселка, в верхней его части располагался станционный парк с прогулочными дорожками.

В сравнении со станций Маньчжурия Пограничная была значительно скромнее в размерах. Во многом это объяснимо удаленностью от столицы последней и меньшими грузо- и пассажиропотоками.

Конечными пунктами Южной ветви должны были стать станции I класса в городах Харбине и Дальнем, где Выделенная по условиям концессиям 1896 и 1898 гг. территория под застройку городов включала и участок непосредственно

станции. Композиция станции строилась на главенствующей роли здания вокзала, особое внимание уделялось привокзальной площади, ориентации ее в пространстве. Пассажирские здания оборудовались пассажирскими платформами, вдоль путей располагались товарные платформы, пакгаузы, склады. На противоположной от вокзала стороне размещались мастерские для ремонта составов поездов. В привокзальной зоне находились также важные административные постройки.

**Станция города Дальний.** В альбоме исполнительных чертежей, выпущенном по окончании строительства КВЖД приводится чертеж плана города Дальнего с выделенным фрагментом административной части – районом, где должна была находиться станция Далянь (Илл. 2.2. Рисунок 10). По плану станция должна была быть интегрирована в городскую ткань: привокзальная площадь была связана с Николаевской площадью проспектом, сам вокзал располагался на крутом рельефе террасами и входом со сторон путей был обращен на морской порт. Жилые дома для служащих – сотрудников высших чинов, – размещались в административном городе в западной части на противоположной от вокзала стороне. Административный город занимал компактную территорию площадью около 44 гектаров. Он был ограничен с запада заливом, с севера и востока – промышленной зоной порта и товарной станцией, а с юга – железнодорожными путями, через которые по мосту проходила дорога, соединяющая его с Европейским городом.

Земельные участки не поступали в свободную продажу, а предоставлялись исключительно под строительство жилья для служащих железной дороги, заводов и пароходства Общества КВЖД. С целью компактного размещения и обеспечения каждого семейного служащего отдельным жильем с двором и садом, кварталы были разбиты на небольшие участки – по 180 квадратных саженей (примерно 820 кв. м, или 8 соток).

Вблизи железнодорожного моста была сформирована полукруглая площадь, от которой расходились два проспекта и три улицы [111]. Поскольку необходимо было в кратчайшие сроки обеспечить жильем весь прибывший

персонал, строительство административного городка стало приоритетным направлением. Из всех районов Дальнего к 1905 г. эта часть города была в наибольшей степени завершенности.

**Станция Сунгари I, Харбин** – единственная реализованная станция I класса на КВЖД. Строительство района Нового города, включавшего железнодорожный узел и станцию Сунгари, началось летом 1898 г. Первоначально планировалось назвать будущий город Сунгари – по реке, на берегу которой он возникал, – однако впоследствии закрепилось другое название, Харбин, заимствованное у местного населения, проживавшего в разбросанных деревнях на всей территории будущего города [94, с. 126]. Новый город задумывался как центр городской жизни, где должны были сосредоточиться административные учреждения, торговые предприятия и жилые резиденции.

Для размещения станции было выбрано пологое место на границе двух основных районов – Пристани и Нового города. На площади около 40 гектаров разместилось здание вокзала, две пассажирские платформы с навесами, два веерных паровозных депо на 22 стойла каждое с поворотными кругами, водоемное здание, пакгаузы, две грузовые платформы и центральный топливный склад (Илл. 2.2. Рисунок 11). Станция выполняла функцию распределительного железнодорожного узла: от нее отходили ветви в Мостовой городок и на станцию Харбин Пристань. На схеме 1915 г. также обозначены ответвления: на запад – к Московскому чумному пункту, к частным линиям Скидельского, а также к главным механическим мастерским. Кроме того, на территории станции находился продовольственный пункт для снабжения военных, с домом коменданта и хозяйственными строениями.

Облик местности до начала строительства станции описан Е. Х. Нилусом: «Возвышенность теперешнего Нового города представляла собой распаханное поле с редкими группами деревьев и скромными жилищами. Вблизи нынешнего конного виадука находилась небольшая кумирня в тени вязовой рощи. Из хуторов, существовавших на этой территории, упоминаются деревушка на месте нынешних паровозных зданий, а также хутор Синдигань, располагавшийся в районе

современного вокзала. Сегодня о нем напоминает лишь одинокое дерево, корнями вросшее в асфальт перрона...» [94, с. 130] (Илл. 2.2. Рисунок 12).

На момент строительства города в Харбине функционировали четыре технических станции: Харбин-Пристань, расположенная на берегу Сунгари; разъезд Дровяной в районе Госпитального городка (с ответвлением к складам Модягоу); разъезд Старый Харбин; а позднее был добавлен разъезд Интендантский в сторону Дальнего (Илл. 2.2. Рисунок 13). Каждая из станций получила индивидуальное проектное здание, площадь которых варьировалась от 19,83 до 32,62 квадратных саженей [112].

### 2.2.3. Опорные станции главной линии КВЖД

**Бухэду.** Станция находится на западной ветви КВЖД, связывающей Маньчжурию и Харбин. Географическое расположение – склоны Большого Хингана. Зона отчуждения станции была вытянута в восточном и северо-восточном направлениях (Илл. 2.2. Рисунок 14).

Поселок находится на сопке (верхняя отметка – 368 саж.). В самой высокой части был построен каменный резервуар емкостью 33 куб. саж. В первоначальном плане, спроектированном, видимо, без знания местности, была заложена лучевая композиция с расходящимися от треугольной привокзальной площади улицами. Но условия строительства не позволили проложить дорогу по сопке, поэтому сложилась только одна сторона композиции: вдоль склона сопки тянется улица Вокзальная, ей перпендикулярны основные улицы – Большой проспект, Средняя и Нагорная улицы. Вдоль путей – Деповская улица. Параллельно вокзальной – Соборный проспект с церковью на возвышенности.

Поселок большой и состоит из нескольких частей, заложенных в проекте: административный поселок (при станции здание вокзала, площадь, сквер, храм), частный поселок, военный поселок. На противоположной стороне от рельсов – продовольственный пункт и частный поселок [113].

Напротив вокзала – большой парк по склону. В разных проектах на территории этого парка планировалось размещение церкви, железнодорожного собрания и жилой застройки.

Судя по чертежам 1908 г., поселок развивался в северо-западном направлении. Кварталы в западной части формируются параллельно оси станции (Илл. 2.2. Рисунок 15).

В западной стороне на расстоянии около 200 саж. от вокзала – комплекс паровозного депо (веерное депо на 20 стойл, кузница, литейная, погреб для керосина и масла, контора, сараи, склад топлива). Также – баня, прачечная,

На противоположной от сопки стороне поселок проходит вдоль путей. На востоке – до реки – частный поселок. По чертежу – в восточной части планировалась больница.

По восточному вектору организовались два квартала (большой – сверху: улица Одоевская, перпендикулярно ей улицы-линии, рядом с кварталом – бойня) – частный поселок, поселок чуть меньше – снизу – административный. Граница административного и частного поселков прошла по улице Мищенко. В частном поселке участки меньше, застройка в основном деревянная/саманная, в центре его находится базар (ул. Кокшаровская – проспект Кондратенко). Имеются: школа (Макаровская улица, 185), Пожарное депо (189). В административном поселке – деревянная церковь на пересечении Макаровского – Кондратенко проспектов. Военный поселок – на удалении (ок. 1000 саж. от вокзала, 300 саж. – от границы поселка) [114].

Участок правее вокзала (с пангаузом) – в ведении службы эксплуатации, мастерские, службы пути, участок напротив мастерских – службы коммерческой части. Паровозное депо веерного типа (Илл. 2.2. Рисунок 16).

**Станция Хайлар.** Проект генплана поселка станции отличался активным использованием озеленения (Илл. 2.2. Рисунок 17). Здание вокзала выходило не на площадь, как на других станциях, а на бульвар, который, под перпендикуляром к путям, продолжался на протяжении трех кварталов; вдоль бульвара были расположены участки для магазинов и размещения коммерческой части, отделение

русско-азиатского банка. На оси здания вокзала, на противоположной от него стороне бульвара, была церковь-школа, на удалении – арестный дом и службы при нем. Рядом с церковью широкий бульвар пересекал бульвар поуже; вдоль него – участки жилых домов учителей, судей, прокурора, чуть дальше вдоль широкого бульвара – территория больницы. Железнодорожное собрание находилось на первой линии, параллельной путям. В юго-западной части поселка были паровозные депо, прямоугольные и веерного типа, мастерские склады, водоемное здание. Напротив – постройки пограничной стражи и поселок железнодорожного полка. Ось пассажирского здания на противоположной стороне от путей выходила к р. Эмин-год, там же имелся небольшой поселок и размещался продовольственный воинский пункт. Железнодорожный поселок строился на некотором удалении от старого китайского города Хулунбуирчэн, известного с 1734 г. [115, с. 488]. В конце XIX в. население старого китайского города насчитывало 2 тыс. чел., в основном, китайцев и монголов.

Станция была одним из крупнейших пунктов поселения выходцев из России. В числе популярных мест отдыха – кафе-кондитерские, гостиницы, рестораны, магазины, имелись представительства зарубежных фирм. Хулунбуирчен усилил свою экономическую роль со строительством КВЖД. Уже в 1907 г. население станции превысило население старого города [116, с. 36]. Очень скоро границы станции расширились, и к середине 1920-х гг. произошло объединение ее с другими небольшими поселками, находящимися между китайским городом и станцией – торговым, нагорным, подгорным и поселком на острове [115, с. 488, 489].

**Станция Цицикар.** Станция служила пунктом сбора и отправки сельскохозяйственных грузов. В 20 верстах к северу находился крупный древний маньчжурский город Цицикар, к которому от КВЖД шла узкоколейная ветка.

Согласно планам расположения путей и зданий, на станции Цицикар имелся административный поселок, подчинявшийся обществу КВЖД, и частный поселок, находившийся в ведомстве поселкового самоуправления. Территория отчуждения для строительства станции составляла 9,52 тыс. кв. саж. [117] (Илл. 2.2. Рисунок

18). На противоположной от путей стороне располагались продовольственный пункт и здания, принадлежащие пограничной страже. К 1903 г. в административной части поселка были возведены основные объекты железнодорожной инфраструктуры: здание вокзала, водонапорная башня, паровозное депо на 22 стойла, мастерские и складские помещения. Напротив железнодорожного вокзала была первая деревянная церковь, освященная в честь Петра и Павла. Перед церковью – Петропавловская площадь. Позднее на станции возвели каменный храм, простоявший до конца XX в. Застройка поселка квартальная: 8–14 жилых домов объединяли общие дворовые постройки (ледники, сараи, колодцы и т. д.), участки просторные, рассчитаны на несколько домов. В поселке имелось железнодорожное собрание, контора пути, оранжерея, школа, метеорологическая станция, железнодорожная больница. В северо-западной части поселка – постройки военного ведомства (жилые дома служащих, казармы и проч.).

На противоположной стороне, в частном поселке, на момент отчуждения дороги имелись поселки китайцев, которые со временем перестраивались; всего было предусмотрено около 1000 участков под временную аренду. Оба поселка имели регулярную планировку: в административном поселке – застройка имела квартальную структуру, в частном поселке – усадебная; участки были индивидуальные и меньшие по площади. Композиционно поселки связывала линия бульвара, переходящая в площадь перед храмом в административном поселке и в торговую площадь – в частном. Ось бульвара проходила по центру железнодорожного вокзала (Илл. 2.2. Рисунок 19).

Напротив вокзала по ту сторону путей – продовольственный пункт. Там же – воинская платформа. (Илл. 2.2. Рисунок 20). Слева от станции – веерное депо на 22 стойла, мастерские малого ремонта, пакгауз, склады, ветка на дровяной склад. Основные улицы – параллельны путям: Железнодорожная, Главная, Полезная – по центру, Военная, Пограничная, Дальняя – перпендикулярные им, Ротная и Тракционная – слева, Собранская, Товарная – справа. Имеются: Желжорсобр – Собранская, Школа – справа, метеорологическая станция, больница с приемным

покоем, контора пути, казармы [118]. В поселке введено с 1908 г. общественное управление, имеется 106 предприятий [119].

**Ханьдаохэцзы.** Крупный станционный поселок был разделен железнодорожными путями на две неравные части. Со стороны вокзала он размещался на склоне, и его структура формировалась террасами в несколько уровней. Конфигурация улиц здесь определялась, с одной стороны, направлением железнодорожной линии, с другой – особенностями рельефа местности. Эта административная сторона включала три функционально обособленных района: больничный, привокзальный жилой и жилой сектор при железнодорожном депо.

Больничный район объединял комплекс зданий лечебного назначения, включавший несколько корпусов, жилые дома для персонала и озелененную территорию со сквером. На возвышении, отдельно от остальных построек, располагалась церковь-школа. Там же находились водохранилище, баня, отделение полиции и административные (конторские) здания. В северной части разместился поселок пограничной стражи и казармы железнодорожной бригады (Илл. 2.2. Рисунок 21).

Противоположная сторона путей – на острове, образованном рекой Шаньши, – включала крупный регулярный парк, жилую застройку в западной части и продовольственный пункт, предназначенный для военных нужд.

#### 2.2.4. Станции III–IV классов и разъезды

**Станция III класса Имяньпо** восточной линии КВЖД развивалась по типовому принципу: напротив двухпавильонного здания вокзала располагалась церковь-школа с церковным садом. За ней выделена площадь, на которую ориентировались железнодорожное собрание, жилые дома. По другую сторону от путей – бульвар, частный поселок, территория больницы. Вдоль путей на расстоянии от вокзала было паровозное депо веерного типа на пять стойл, складские постройки. Поселок застроен типичными кирпичными и деревянными жилыми домами, часть земли отдана под частные застройки. На придомовой

территории, помимо традиционных ледников и сараев, предусматривались оранжереи. Со стороны частного сектора развивался китайский поселок с множеством рынков. Живописный ландшафт – речная долина, окруженная горами, наличие парков и благоприятные условия для садоводства – способствовали превращению Имяньпо в популярное место отдыха для харбинцев. У побережья реки, в северной части поселения, сформировался третий поселок, дачный [120, с. 41] (Илл. 2.2. Рисунок 22).

**Для станций IV класса** были разработаны два типа чертежей: с поворотным кругом и паровозным зданием и без таковых. Станции эти были небольшие, поэтому размещения большого количества служащих не требовалось. На станциях обычно была одна, расположенная вдоль пассажирского здания улица, на которой разбивались участки для развития жилой застройки для сдачи в аренду и жилые дома службы движения, службы тяги (строились на станциях с паровозным депо и поворотным кругом). Службы охраны (казармы службы ремонта и охраны пути, станционные казармы) находились отдельно, как правило, с обеих сторон от путей и были огорожены. Здания вокзалов даже на таких маленьких станциях делились по классам и состояли из двух павильонов.

**Станция IV класса Муданьцзян** – небольшая станция, ее планировка соответствует типовому плану. На станции располагались основные сооружения для обеспечения работы и защиты дороги: пассажирское здание, водоемное здание, отхожее место и лавочка с водой; станция огорожена и со стороны станции с обеих сторон от здания вокзала разбиты садики. Привокзальной площади нет, разбивка улиц – условная, в районе вокзала из гражданских построек – баня, сараи, ледники; чуть далее – военные постройки (жилые дома, офицерские дома пограничной стражи, казармы), метеорологическая служба. На противоположной от станции стороне находился частный поселок (Илл. 2.2. Рисунок 23). Там участки были разбиты для аренды, участки, близко расположенные к железнодорожным путям, сдавались в краткосрочную аренду. Вдоль вокзала – Вокзальный проспект, далее – Хорватовский и Казанский. Перпендикулярны им улицы Западная, Восточная, Китайская, Дековильская, Водопроводная (Илл. 2.2. Рисунок 24).

**Станция IV класса в г. Мукден** (современный Шеньян) была построена в ноябре 1899 г., от древнего города ее отделяло около 15 км. В конце XIX в. пассажирское здание было деревянным, с крытой железом кровлей, при станции имелся железнодорожный поселок, в котором жили русские рабочие с семьями. **СС** До 24 февраля 1905 г. в Мукдене действовало российское комиссарство, за короткое время в городе появились бани, ресторан, гостиница, отделение Русско-Китайского банка. По некоторым сведениям, в Шеньяне был филиал торгового дома «Чурин и Ко».

Станция была достаточно компактной (Илл. 2.2. Рисунок 25). Вдоль пассажирского здания была расположена линия палисадников, за которыми сразу же шли жилые дома с огородами. Площадь находилась уже за этой первой линией жилых домов: ее ось продолжала ось вокзала и переходила в ось бульвара, на который были ориентированы наиболее крупные объекты станции – больница и, напротив, линия жилых домов воинских чинов, за которыми располагались казармы, конюшни, кузницы. Стоит отметить обилие зелени в проектируемом поселке.

Во время Русско-японской войны 1905 г. станция сгорела. После войны Япония взяла под контроль железнодорожную станцию; в октябре 1909 года общество «Маньчжурская железная дорога» построило новое здание вокзала в 1 км к югу от станции (историческое здание сохранилось и стало частью современного вокзального комплекса станции Шеньян). Первоначальное здание вокзала было отремонтировано после пожара и использовалось в качестве склада. В конце XX в. старая станция была демонтирована, на ее месте появился жилой район [121]

### **2.3. Новаторские идеи в проектах поселений станций**

#### **Амурской железной дороги**

Железнодорожные станции Амурской области строились на землях переселенческих участков. В описании поселка указывается количество усадебных участков, их расположение, ширина улиц. Разбивкой участков занимались

Переселенческое управление и железнодорожное ведомство. Планировались участки по 300 кв. саж.: 20 – разбитые переселенческим управлением и 25 – железнодорожным ведомством. Ширина улиц – 15 саж. Отдельно указывается, что «в железнодорожной нарезке оставлена площадь в 10x100 саж. для церкви и общественных зданий» [122, с. 5]. Заселение участков началось в 1911 г. Основные жители поселка – служащие дороги.

Анализ генеральных планов станций Амурской железной дороги свидетельствует о том, что уже на ранних этапах проектирования значительное внимание уделялось организации будущей жилой застройки. В отличие от Уссурийской железной дороги, где предусматривались лишь основные сооружения, необходимые для обеспечения движения поездов, от КВЖД, где участки под аренду формировались внутри полосы отчуждения дороги, на станциях Амурской линии закладывались участки различного функционального назначения. Вероятно, эта практика объясняется различием в степени освоенности территорий: если Уссурийская дорога пролегла по уже частично заселенной местности – с казачьими станицами и крестьянскими поселениями, – и сопутствующие станции имели ограниченный набор построек, то Амурская дорога пересекала преимущественно незаселенные районы. Здесь железнодорожные станции становились единственными центрами будущей застройки и требовали более продуманного подхода к инфраструктуре.

**Станция Алексеевск.** сформировалась рядом с селом Суражевка, основанным в 1901 г. крестьянами из Черниговской губернии. Уже спустя десятилетие рассматривался вопрос о преобразовании села в город. Активное строительство было напрямую связано с прокладкой Амурской железной дороги, возведением моста через Зею и созданием станции. Железная дорога играла важную градоформирующую роль: ее ось определяла конфигурацию будущей застройки. Линия имела меридиональное направление (с юга на север), а железнодорожный поселок проектировался к западу от Суражевки, в то время как на севере планировался новый город. В результате железная дорога разделила территорию на две неравные части: около двух третей общей площади, включая

село и станцию, располагалось к западу от линии; оставшаяся часть – к востоку [123, с. 16]. С. С. Лешко справедливо называет город Алексеевск первым городом в России, полноценно воплотивший новые принципы организации городского пространства начала XX в., воспринявшим наравне с Харбином и Дальним самые прогрессивные градостроительные идеи своего времени [124, с. 69] (Илл. 2.3. Рисунок 1).

**Станция Благовещенск.** Первоначально рассматривался вариант строительства станции у г. Благовещенска на противоположном берегу р. Зея. Такой вариант был бы более экономичным, так как не требовал сооружения железнодорожного моста, однако был неудобным и был сопряжен с неудобствами снабжения город грузами и стратегически менее предпочтительным. Станция тем не менее расположилась на значительном расстоянии от города и была сравнительно небольшой: внутри линии отчуждения железной дороги входило всего два типовых квартала. Станция снабжалась товарной, пассажирской платформами, имелось паровозное здание. Вдоль путей были разбиты сады, также от здания вокзала в сторону города был проложен широкий бульвар. (Илл. 2.3. Рисунок 2).

**Станции III класса.** На линии Амурской дороги было заложено 18 станций III класса. На Восточном и Западном участках станций III класса было шесть, на Среднем – пять, на Головном – одна.

Поселки при станциях Амурской железной дороги демонстрируют устойчивые принципы пространственной организации и застройки, характерные для начала XX в. Благодаря удаленности большинства станций от крупных населенных пунктов и необходимости автономного функционирования, планировочные и архитектурные решения отличались высокой степенью упорядоченности. Почти везде использовалась регулярная планировка, преобладал усадебный тип застройки, участки располагались прямоугольными кварталами, а ширина улиц составляла от 10 до 30 саж. Размеры усадеб варьировались: от 60 до 500 кв. саж., причем на наиболее крупных станциях, таких как Гондатти (Пёра),

Талдан и Магдагачи, предусматривалось от 200 до 800 участков, часть из которых выделялась Переселенческим управлением.

Важным градостроительным принципом было четкое функциональное зонирование. Жилая застройка, как правило, располагалась на удалении от железнодорожных путей – от 50 до 100 саж. В некоторых случаях, например на станции Гондатти, жилой поселок размещался на противоположной от станционных сооружений стороне дороги (Илл. 2.3. Рисунок 3). Это обеспечивало санитарную и шумовую изоляцию жилья, а также упрощало управление внутренней структурой поселка. Сами дома преимущественно строились из дерева, площадью от 22 до 88 кв. саж. На некоторых станциях использовались многочисленные типы жилых зданий, на станции Зигово в числе деревянных жилых домов было построено единственное двухэтажное здание (Илл. 2.3. Рисунок 4).

Общественная инфраструктура включала школы, больницы, бани, церкви, их наличие и масштаб зависели от значения станции. Так, в Талдане проектировались церковь и торговая площадь, а в Магдагачи действовало отделение крупной торговой фирмы. Некоторые поселки, как, например, Ин и Бира, отличались тщательно спроектированной общественной средой: здесь размещались скверы, церковь, школа, а также создавались общественные зоны, удаленные от вокзалов. В условиях удаленности от других населенных пунктов железнодорожные поселки становились полноценными центрами расселения, на базе которых формировались новые постоянные поселения. В Магдагачи ближайшее село находилось в 48 верстах, церковь – в 128, и потому станция становилась основным административным и социальным узлом на обширной территории (Илл. 2.3. Рисунок 5).

**Станции IV класса.** Для станций IV класса применялась типовая схема: пассажирское здание удалено от пассажирской платформы на 15 саж. вдоль путей территории озеленена. В непосредственной близости от вокзала находятся жилые дома начальников участка и служащих дороги, с участками. Станция Ледяная расположена в стороне от поселка (Илл. 2.3. Рисунок 6 г). В 46 верстах имеется

пароходная пристань на р. Зее, в 45 верстах – с. Черниговка, где есть школа и церковь. В 30 верстах – деревня Дмитриевка, со школой. Есть также и другие поселения, бывшие переселенческие участки. К каждому поселку ведут дороги, однако, в плохом качестве.

При станции Тыгда поселок образован в 1910 г. (Илл. 2.3. Рисунок 6 в). Поселок состоит из двух поселений: выделенного под строительство, временного, стихийно возникшего в связи со строительством станции на противоположной от станции стороне. Ближайшие поселения – в 44 верстах. Черняево, где ближайшие школа и церковь, пристань Овсянка на р. Зее – в 70 верстах, переселенческие пункт Тыгда и Новопокровка в 5 и 7 верстах. До указанных пунктов имеются колесные дороги. Разбито 36 участков по 300 кв. саж. Улицы по 15 саж. шириной. Место под церковь и общественные здания не отводилось. В документе отмечается, что станции, соседствующие с переселенческими поселениями, экономически сильнее отдельных поселков городского типа [37, там же]. Планируемый поселок удален от станции на 200 саженьей.

На станции Ульмин ближайшие церковь и школа – на станции Ново-Воскресенка в 69 верстах. Поселок находится в 250 саж. от станции. Поселок расположен на свободных землях. Площадь – 2,5 тыс. десятин. Распланированы 28 усадебных участков, по 600 кв. саж. каждый, из них 8 – разбиты железнодорожным ведомством, а остальные – переселенческим управлением. В центре планируемого поселка заложена зона для общественных построек. Основная занятость населения – работы на железной дороге.

Ближайший поселок к станции Ту – Аносово, в 78 верстах. Переселенческим управлением было разбито 20 усадебных участков по 600 кв. саж. На момент проведения экспедиции проживала одна семья, квартировавшая у себя две семьи рабочих-железнодорожников. Из недостатков местности – трудности в водоснабжении (глубокое залегание пригодной для питья воды), удаленность, отсутствие иных путей сообщения.

Их всех станций Транссибирской магистрали станции Амурской железной дороги сложились позднее, в 1910-е гг., большое влияние на их формирование

концепции города-сада Э. Говарда. Н. П. Журин, рассматривающий планировки сибирских городов, расположенных вдоль Транссибирской магистрали, отмечает, что строительство городов вдоль линии было передано строителям дороги, а стройкой руководило государство (то есть не было частного капитала) что отличало от железнодорожного строительства в европейской России. В работе опирались на дешевизну и быстроту прокладки, но не на развитие городской территории. Поэтому станции возникали на периферии городской территории, резервируя место для развития железнодорожного узла. Автор отмечает, что железнодорожное строительство нанесло урон художественной выразительности сибирских городов.

После 1912 г. и внедрения идей города-сада на Прозоровской станции Московско-Казанской железной дороги архитектором В. Н. Семеновым, идеи применялись и в Сибири. В 1916 г. – Томске и Омске, Барнауле. Больше применение проекты садов нашли в проектах дачных поселков железнодорожников.

В сибирских университетах велись исследования в сфере благоустройства, озеленения и планирования городов и улучшения санитарных условий городской жизни. Большое значение имели инициативы врачей (в Томске с 1895 г. функционирует общество содействия физическому развитию, которое содействовало развитию спорта в городе, строительству катков, купален, детских оздоровительных лагерей – врач В. С. Пирусский). В Сибири водопровод появился в разных городах: в 1905 г. в Иркутске, в 1906–1908 гг. – в Томске, в 1913 г. – в Красноярске. Электричество появляется с середины 1890 гг.

Идеи, применяемые на Амурской линии, соответствовали настроениям начала XX в., когда значительно повысился интерес к вопросам оздоровления и улучшения городской жизни.

В сибирских городах вдоль дороги возникали новые очаги застройки: в Омске – Омский выселок, Атаманский хуторок, в Красноярске – Николаевская и Алексеевская слободы. с точки зрения рационального градостроения это не было положительным фактором, так как вело к разобщению городов СС.

В городах Дальнего Востока не было этой проблемы неограниченного роста, с которой столкнулись сибирские города.

Для Амурской дороги были разработаны планы устройства станций. Помимо привычных планов расположения путей и зданий, на станциях предусматривались чертежи разбивки участков и их компоновка. В большей степени она повторяла уже сложившиеся принципы построения станций, принятых на прежних железнодорожных линиях. Заметное отличие – размеры. Станционные поселки были значительно крупнее тех, что закладывались и были реализованы на Уссурийской линии, но были проще тех, что строились вдоль Китайско-Восточной железной дороги (Илл. 2.3. Рисунок 6).

Именно железная дорога стала той питательной средой, которая позволила привлечь инвестиции государства и население. В ходе работ был учтен опыт строительства вдоль железных дорог на Уссурийской железной дороге, и главное, опыт реализации градообразования на КВЖД [124, с. 70]. Если раньше изыскания предваряло исследование местности и поиск крупнейших городов, то в случае с Амурской линией именно сформировавшиеся в процессе прокладки линии станции планировались как основа для будущего развития городов. Это, безусловно было и на Уссурийской линии, но здесь это приобрело плановый характер. В 1911 г. выходит описание станций, которое ставило своей задачей исследование перспективных точек роста городского строительства.

При возведении пути восточного участка впервые были механизированы землеройные работы. Амурская экспедиция стала важным событием для Дальнего Востока. В ее задачи входило широкомасштабное исследование потенциала территории и условий для развития поселков и городов.

В 1909 г. по инициативе П. А. Столыпина был создан Комитет по заселению Дальнего Востока, который разработал программу мер, направленных на укрепление позиций России на Дальнем Востоке. Для всестороннего изучения дальневосточного края была предложена идея организации экспедиции, руководителем которой назначался Н. Л. Гондатти. Целью экспедиции было изучение края для определения переселенческой политики России на 20–30 лет. В

центре изучения экспедиции были поселения вдоль Амурской железной дороги. Проблемы, с которыми столкнулись строители Амурской магистрали, выражались в отсутствии пригодной для новообразованных поселений системы управления, низком уровне обеспеченности медицинскими, религиозными и просветительскими учреждениями, отсутствии грунтовых дорог.

В 1909 г. постановлением Совета Министров было решено в рамках Амурской экспедиции изучить железнодорожные станции на предмет их развития и превращения в города. В рамках этого постановления с 1910 г. была исследована линия от станции Куэнга до р. Буреи. В 1911 г. после осмотра всех поселений Н. Л. Гондатти и управляющим делами Экспедиции старшим советником Романовым на линию дороги были командированы чины Амурской землеотводной партии.

## **2.4. Композиционные особенности дальневосточных станционных комплексов и ансамбль Китайско-Восточной и Уссурийской железных дорог**

### **2.4.1. Определение термина ансамбля железной дороги**

В рамках исследования был проведен анализ архитектурно-планировочной структуры станционных комплексов железнодорожной инфраструктуры. Целью анализа стало выявление степени взаимосвязи между функциональной структурой поселений и их архитектурно-художественным обликом.

Результаты исследования показали, что большинство станций дальневосточных участков эффективно выполняют утилитарные задачи, связанные с обеспечением транспортного процесса: обеспечивают организацию пассажирских и грузовых потоков, обладают логично выстроенной пространственной структурой и отвечают современным требованиям эксплуатации (Илл. 2.4. Рисунки 1–2). В ряде случаев – особенно на станциях вдоль КВЖД – планировочные решения демонстрируют определенное композиционное единство, выражающееся в согласованности объемно-пространственных форм и

функциональной взаимосвязи элементов комплекса (Илл. 2.4. Рисунки 3–4). На станциях Амурской ЖД заметна та же тенденция построения станции относительно центральной оси здания вокзала (Илл. 2.4. Рисунок 5).

Это единство станционного комплекса – станции и прилегающего к ней поселка – представляет собой композиционно и функционально завершенную группу зданий и сооружений, расположенных в пределах одного станционного узла. В его состав, как правило, входят вокзальные здания, привокзальные площади, платформы с навесами, служебные и складские постройки, малые архитектурные формы. Объединение этих элементов подчинено единой архитектурной концепции, выраженной в стилистическом и композиционном единстве, иерархии объемов, согласованности пропорций и ориентации в пространстве. Композиция выстраивается на основе осевой симметрии относительно главного здания станции – вокзала – и перпендикулярной ей линии железной дороги, с выраженной доминантой в виде привокзальной площади с храмом и школой.

Однако станционные комплексы, как правило, не формируют полноценных архитектурных ансамблей в художественном смысле. Отсутствие целостной художественной концепции, выразительных архитектурных доминант и композиционно завершенных решений свидетельствует о функционально-утилитарном, а не художественно-образном подходе к проектированию.

В определении ансамбля, данным А. В. Иконниковым, указывается, что ансамбль – это «система зданий, сооружений и открытых пространств, закономерно организованная в соответствии с жизненными потребностями, мировоззрением общества, принятыми им эстетическими ценностями, несущая определенное идейно-художественное содержание» [23, с. 5]. При этом указывается, что важными свойствами и плодотворными принципами ансамбля являются «смысловое единство» и «развертывающееся в его пределах многообразие». Важно понимать отличие формально скомпонованных, даже гармонично сложенных, организованных по функциональным признакам комплексов от ансамблей. Особенность ансамбля – в его художественной

осмысленности и в силе влияния на окружающую среду и в силе воздействия на воспринимающих эту среду людей. Пространственную структуру ансамбля определяет функция. Железнодорожный ансамбль формируется по принципу линейной схемы построения. Цепь ансамблей в восприятии сливается в один обширный ансамбль, развертывающийся во времени» [23, с. 7]. Ансамбль железной дороги, описанный Е. Г. Щеболевым во втором томе трехтомника «Русское градостроительное искусство», исследуя роль дороги в формировании нового типа поселка, рассматривает железную дорогу как огромный архитектурно-градостроительный комплекс с определенными ансамблевыми чертами [26, с. 470]. А Е. И. Кириченко в третьем томе того же издания говорит о железной дороге как об организующем начале пристанционного ансамбля. Действительно, анализ планировочной структуры станционных комплексов – станций и поселков при них – вдоль Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог подтверждает выявленные Кириченко особенности – создание парадных фасадов станции, ориентированных на железнодорожный путь [24, с. 497].

Приведем ниже цитату Евгении Ивановны полностью, так как именно она стала основополагающей для формирования концепции единого ансамбля Китайско-Восточной и Уссурийской железной дороги: «Однако комплекс жилой застройки – это больше, чем комплекс отдельной станции. Подобно почтовым, железнодорожные станции сооружались на определенном расстоянии друг от друга, через определенные промежутки, и эта ощущаемая при взгляде из вагона ритмика превращает железную дорогу в ансамбль, цель которого не сводится к простой сумме частей, а образует новое более высокое единство» [24, с. 497].

В рамках архитектурно-градостроительного анализа железнодорожной сети важно разграничивать понятия архитектурного ансамбля станции и ансамбля железной дороги как целостного пространственно-функционального явления. Эти два понятия, несмотря на терминологическую близость, различаются по масштабу, характеру композиции, степени охвата среды и функций в пространственной организации транспортной инфраструктуры.

В отличие от ансамбля станции, ансамбль железной дороги охватывает всю протяженность магистрали и включает в себя не только отдельные станции, но и линейные участки, инженерные сооружения (мосты, водонапорные башни, депо и др.), инфраструктурные объекты, а также взаимодействующие с железной дорогой элементы городской и природной среды. Такой ансамбль строится на принципах пространственной ритмичности, повторяемости типологических решений, композиционной и функциональной взаимосвязи между объектами. Он формирует не локальную, а системную художественно-пространственную структуру, в которой каждый станционный ансамбль выступает как фрагмент целого.

На примере КВЖД можно проследить реализацию принципов ансамбля в обоих измерениях. На уровне некоторых станций архитектурные ансамбли КВЖД отличались высокой степенью стилистического единства, четкой симметричной организацией и выразительными архитектурными доминантами. Вместе с тем, вдоль всей трассы дороги последовательно воспроизводились типовые планировочные решения и архитектурные мотивы, что обеспечивало цельность восприятия магистрали в целом.

Уссурийская железная дорога демонстрирует более умеренную масштабность ансамблей, но сохраняет согласованную градостроительную структуру и композиционные ритмы, что также свидетельствует о сформированности ансамбля железной дороги как пространственного целого. Архитектурный ансамбль станции является локальной единицей в структуре ансамбля железной дороги, а ансамбль дороги, в свою очередь, выступает как макроструктура, объединяющая множество таких единиц в художественное целое.

Анализ планов распределения построек разного функционального назначения на рассматриваемых дорогах позволил выявить закономерности влияния необходимости технологического процесса и использовавшихся проектных решений на формирование пространственной структуры. Архитектурные особенности станций – их планировочная структура, масштаб, композиционные приемы и стилистические характеристики – оказывали

непосредственное воздействие на восприятие пассажирской среды, а также на организацию сети улиц.

#### **2.4.2. Признаки ансамбля на дальневосточных железных дорогах**

В диссертации «Архитектура Великой Сибирской железнодорожной магистрали» Е. А. Смирнова рассматривает принципы пространственной архитектурно-композиционной организации Транссибирской магистрали и ее прижелезнодорожных комплексов, однако основное внимание в работе уделяется сибирским направлениям. Автор утверждает, что «архитектурное единство магистрали решалось за счет композиционного единства пассажирских зданий» [20, с. 115]. Только лишь вокзалов, «прочие станционные здания не учитывались в процессе формирования ансамбля станции, а также всего направления в целом». Отметим, что это актуально для сибирских направлений Великого Сибирского пути, где более старые города и сложившаяся система расселения, станционные постройки быстро становились частью городов. Важным элементом станционных построек становились переселенческие пункты и так называемые железнодорожные колонии – поселки, гораздо большие по размерам, чем поселки на Уссурийской железной дороге. Будучи возведенными даже в незаселенной местности, поселки быстро разрастались. Архитектурно-градостроительная организация станций на трех железных дорогах – Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской – демонстрирует существенные отличия от решений, принятых на сибирских направлениях, связанные с условиями их строительства, историко-культурным контекстом и градостроительными стратегиями

В Таблице 7 отражены составы станционных комплексов железных дорог на дальневосточных направлениях в сравнении с аналогичными составами сибирских станций, выявленных Е. А. Смирновой [20, с. 38].

Уссурийская железная дорога характеризуется формированием станций в рамках постепенного освоения территории, что обусловило их скромные размеры, четкую функциональную структуру. Пространственные решения ориентировались

на симметричную планировку, централизованное размещение вокзала, а также четкое разграничение пассажирской и хозяйственной зон (Илл. 2.4. Рисунок 1–2, 3–4).

Китайско-Восточная железная дорога представляет собой наиболее яркий пример ансамблевого подхода. Архитектура станций отличалась высоким уровнем стилистической проработки и единством художественного языка. В вокзальных зданиях широко применялись элементы эклектики с влиянием русской и европейской традиции, а также восточных мотивов. Композиционная организация пространств подчеркивала представительность и символический статус железной дороги как элемента государственного порядка (Илл. 2.4. Рисунок 3–4).

Амурская железная дорога была построена в более сжатые сроки, зачастую в сложных природно-климатических и экономических условиях, что обусловило доминирование временных сооружений, типовых построек и упрощенной планировочной структуры. Архитектурная среда здесь воспринимается как фрагментарная, с низким уровнем ансамблевости и слабо выраженной композиционной системой (Илл. 2.4. Рисунок 5).

С целью выявления этих закономерностей были разработаны схемы ритмических пространственно-композиционных рядов, отражающих специфику формирования станционных комплексов на каждой из трех исследуемых железных дорог. Эти схемы позволили зафиксировать устойчивые приемы пространственного ритма, характерные для конкретной магистрали, и проследить их зависимость от условий строительства, функциональных особенностей и градостроительных установок периода (Илл. 2.4. Рисунки 6 и 7).

Проектные решения влияли на пространственную организацию железнодорожных станций через следующие ключевые закономерности:

– осевую организацию пространства, которая обеспечивала ясную структуру движения и восприятия. Центральная ось симметрии, проходящая через вокзал, связывала перроны, привокзальную площадь и транспортные подходы, формируя линейный сценарий движения пассажира;

- иерархию объемов и выделение доминант (чаще всего – вокзального здания), что создавало визуально считываемую структуру станции, упрощающую навигацию и усиливающую архитектурную выразительность;

- сценарный подход в проектировании, отвечающий за формирование последовательности пространств: от шумной транспортной зоны к более камерным пространствам ожидания, что влияло на комфортность перемещения и восприятие среды.

При анализе архитектурно-градостроительной среды железнодорожных станций можно выделить следующие композиционные приемы и стилистические особенности:

- симметрию и регулярность – основу планировочной композиции станций, особенно на КВЖД и Уссурийской дороге. Прямолинейные аллеи, центрально-осевая симметрия вокзального здания и прилегающих построек усиливали ощущение порядка и устойчивости;

- формирование фронтальной застройки вдоль путей и перронов с продольной ориентацией зданий, создающей ритм и направленность движения;

- архитектурные акценты в виде башен, портиков, часовых павильонов, декоративных фронтонов, особенно характерные для КВЖД, где здание вокзала выполняло еще и представительскую функцию;

- стилистическое разнообразие: от кирпичного эклектизма и неорусского стиля на КВЖД до функционального рационализма и деревянного минимализма на Амурской дороге. Это разнообразие отражает как временные рамки строительства, так и уровень художественного и инженерного подхода.

Архитектурно-пространственные решения оказывали прямое воздействие:

- на психологическое восприятие пространства: использование симметрии, масштабных пропорций и декоративных элементов формировало у пассажиров чувство ориентированности, порядка и стабильности, особенно в условиях длительных путешествий по отдаленным территориям;

– функциональное удобство: четкое зонирование – разделение пассажирских, товарных, служебных и технических территорий – способствовало эффективной организации движения и снижению конфликтов потоков;

– визуальную навигацию: наличие архитектурных ориентиров и ритмических повторов (например, аркад, колоннад) способствовало лучшему ориентированию в пространстве, особенно в условиях интенсивного потока и ограниченного времени на пересадки.

Архитектурные и градостроительные решения в совокупности выполняли не только эстетическую, но и важнейшую организационно-функциональную роль в формировании среды железнодорожной станции.

Выявлено, что КВЖД и Уссурийская железная дорога, сформированные на более раннем этапе, развивались в рамках согласованной архитектурно-градостроительной стратегии. Это обеспечило формирование цельного ансамбля станционных комплексов, в которых прослеживаются общие стилистические принципы, единые масштабы и логика размещения зданий и сооружений. Архитектура этих станций отличалась высоким уровнем проектной проработки, наличием устойчивых типологий и применением капитальных конструктивных решений, способствующих длительной эксплуатации. В противоположность этому, на Амурской железной дороге, строительство которой велось в более сжатые сроки и в условиях ограниченного финансирования, преобладали временные сооружения. Это обусловило фрагментарность архитектурного облика станций, отсутствие единой композиционной структуры и снижение художественно-пространственной выразительности объектов. В результате наблюдается снижение степени ансамблевости и целостности архитектурной среды вдоль данной магистрали.

Различия в хронологии строительства, ресурсном обеспечении и проектных подходах обусловили существенные различия в архитектурно-пространственной организации станций, что, в свою очередь, повлияло как на функциональную эффективность объектов, так и на их культурно-историческую ценность.

КВЖД и Уссурийская железная дорога, строительство которых велось на более раннем этапе по сравнению с Амурской магистралью, развивались в рамках согласованной архитектурно-градостроительной стратегии, предполагавшей планомерное освоение территории, выверенное размещение станционных узлов и соответствующее им архитектурное оформление. Это позволило сформировать цельный ансамбль станционных комплексов, отличающийся устойчивостью композиционной структуры и визуально-пространственным единством.

В рамках данной стратегии особое внимание уделялось разработке типовых проектов вокзальных зданий и вспомогательных сооружений, что обеспечивало повторяемость и преемственность архитектурных решений вдоль всей протяженности железнодорожной линии. Применение единого проектного языка позволило добиться не только функциональной эффективности, но и высокой степени художественной целостности архитектурной среды. Единые масштабы и пропорции зданий, их симметричная ориентация по отношению к железнодорожной оси, а также системное включение элементов декора и конструктивных деталей (например, фронтонов, башен, портиков) обеспечивали выразительность и узнаваемость станционных комплексов. Важно отметить, что одним из основных источников информации о КВЖД является альбом с фотографиями фотограф Б. Подольского, который запечатлел Уссурийскую ЖД в контексте восприятия КВЖД (Илл. 2.4. Рисунок 8).

Типологическая устойчивость архитектурных решений проявлялась в четком разграничении функций зданий, использовании повторяющихся модулей (в плане и фасаде), иерархии пространств (привокзальная площадь – здание вокзала – перроны – техническая зона), что способствовало логичной организации пассажирских и хозяйственных потоков. Кроме того, широкое использование капитальных материалов (кирпич, камень, металл), а также внедрение прогрессивных на тот момент конструктивных решений (например, металлические фермы перекрытий, высокие цоколи) обеспечивали не только долговечность сооружений, но и возможность их адаптации к различным эксплуатационным условиям.

Ансамбль железной дороги – особый линейный архитектурно-градостроительный объект, обладающий определенным запоминающимся архитектурно-художественным образом, воспринимаемым не одномоментно, но в течение времени, не в определенном месте, но в движении, на протяжении всей железнодорожной линии совместно с ландшафтом как единое целое.

Совокупность архитектурных и градостроительных факторов, реализованных на КВЖД и Уссурийской железной дороге, позволяет рассматривать их как образец комплексного проектирования транспортной инфраструктуры с высокой степенью ансамблевости и стилистического единства. Этот опыт представляет значительный интерес с точки зрения изучения формирования архитектурной идентичности железнодорожной сети в условиях периферийного, но стратегически важного региона.

## **Выводы главы 2**

1. Проанализирована архивная документация, фиксирующая пространственно-планировочные решения станционных комплексов, реализованных на рассматриваемых железных дорогах. Проектирование станций Уссурийской железной дороги проводилось параллельно с их строительством, на основе типовых планов конца XIX в. На самых значительных станциях II класса Хабаровск и Владивосток были развиты функции, обеспечивающие бесперебойное движение поездов, что отражалось в наличии товарных платформ, паровозных депо, прочих станционных построек; жилые поселки при этих станциях были небольшими, и удовлетворяли базовые потребности железнодорожных рабочих. Прочие станции Уссурийской железной дороги изначально имели простую функционально-планировочную структуру, позднее дополнялись жилыми зданиями, школами, церквями. С развитием технической модернизации и санитарных норм изменялись планировочные решения станций: появлялись бани, уборные, расширялись жилые дома.

Строительство железнодорожных станций и сопутствующих поселений вдоль КВЖД в конце XIX – начале XX в. также предполагало применение типовых проектов, адаптированных к местным условиям. Планировка станций различных классов учитывала специфику рельефа, объем грузоперевозок и потребности в размещении рабочих и пребывающего населения. Типовые проекты отличались большими размерами жилых поселков, как правило, они занимали максимально возможную площадь в пределах границ отчуждения железной дороги, так как именно в этих границах допускалось проживание русских поселенцев. В дальнейшем наблюдалось постепенное смешение русско-китайских населенных пунктов, способствующих развитию торговли и культурному обмену.

Станционные комплексы Амурской железной дороги не только служили транспортными узлами, но и становились центрами для создания новых поселений и городов. Станции строились по принципам регулярной планировки. С внедрением прогрессивных градостроительных идей стало заметно улучшение в организации городской территории. Распространение водопровода и электричества также способствовало улучшению жизненных условий в городах. Архитектурно-градостроительные решения застройки перекликались с концепцией «города-сада», что проявлялось в функциональном зонировании, четкой структуре и связью поселения с природной средой.

2. Выявлены ансамблевые характеристики Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, которые предлагается рассматривать как единый ансамбль. Пространственно-композиционные и архитектурные решения станционных комплексов указанных дорог выполняли не только важную организационно-функциональную роль, но также выполняли определенные эстетические требования. Использование симметрии, осевой планировки, архитектурных акцентов и типовых проектных решений, повторяющихся от станции к станции, способствовало формированию запоминающегося образа магистрали как единого архитектурного ансамбля.

Наряду с универсальными приемами использовались уникальные стилистические решения, отражавшие специфику каждой линии – особенно

заметную при движении по маршрутам г. Маньчжурия – Харбин, Харбин – станция Пограничная, Хабаровск – Владивосток.

Выявлено влияние архитектурных и градостроительных решений на организацию движения и восприятие станций. Разработаны схемы ритмических пространственно-композиционных рядов для каждой дороги. Установлено, что КВЖД и Уссурийская железная дорога образовали единый ансамбль, благодаря более раннему строительству, на Амурской ЖД преобладали временные сооружения. Предложена трактовка термина «ансамбль железной дороги», применяемого к дальневосточным направлениями Транссибирской магистрали, отражающее региональные особенности и сложные пространственные решения, принятые при проектировании. Ансамбль понимается как особый линейный архитектурно-градостроительный объект, обладающий определенным запоминающимся архитектурно-художественным образом, воспринимаемым не одномоментно, но в течение времени, не в определенном месте, но в движении, на протяжении всей железнодорожной линии совместно с ландшафтом как единое целое. Региональная специфика проявляется в том, что ансамблем является две железнодорожные линии – Уссурийская и Китайско-Восточная железные дороги.

## **Глава 3. АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ**

### **3.1. Практика применения типовых проектов в поселках для железнодорожников**

Архитектурный облик зданий, их композиционная взаимосвязь и ориентация относительно железнодорожного полотна оказывали существенное влияние на формирование единого ансамбля железной дороги. При строительстве железных дорог и создании станционных комплексов предусматривалось создание двух основных типов объектов: сооружений, обеспечивающих эксплуатацию железнодорожной инфраструктуры, и жилых и общественных зданий, предназначенных для удовлетворения потребностей населения. К первой категории относились ремонтные мастерские, паровозные депо, водонапорные и водоемные сооружения, пакгаузы, кузницы; ко второй – жилые дома рабочих, сопутствующие хозяйственные постройки, образовательные учреждения, культовые здания, медицинские учреждения (в том числе больницы и амбулатории), административные здания железной дороги, клубы и здания вокзалов (Таблица 8).

Жилые поселки при железнодорожных станциях в первую очередь предназначались для размещения рабочих, занятых на обслуживании железной дороги. Предпочтение отдавалось использованию типовых проектов: это не только ускоряло процесс создания проектной документации, но и давало возможность создать гармоничную среду всего поселка. Типовыми считались проекты, повторно примененные, имеющие в основе планировочных и фасадных решений единые принципы.

Жилые дома предоставлялись служащим железной дороги в зависимости от их должности. Архитектурные решения соответствовали европейским тенденциям конца XIX – начала XX в.: широко использовались элементы эклектики, модерна, а также мотивы неорусского стиля. На Китайско-Восточной железной дороге в

оформлении фасадов, веранд и деревянных пристроек некоторых домов применялись также элементы традиционной китайской архитектуры – ступенчатые кровли с загнутыми краями, декоративные решетки и резьба.

Жилую застройку станционных поселков можно разделить на несколько типов, встречающихся на разных линиях: сторожевые дома, сдвоенные дома, полуказармы, казармы, общежития, полудома, дома, многоквартирные дома, особняки (Таблица 9).

**Сторожевые дома и сдвоенные дома.** Тип застройки вдоль железнодорожных путей на перегонах между станциями и разъездами. Сторожевые дома могли размещаться также при стратегически важных объектах: у мостов, у въездов в тоннели, при водоподъемных зданиях, если сами здания не снабжались жилыми помещениями. Внешний вид таких зданий был очень прост, декор отсутствовал, крыши, как правило, были двускатными и крылись железом. В сторожевых домах могли размещаться жилые помещения сторожей и рабочих, кухни, обязательно предусматривались сени. Жилые дома снабжались надворными постройками – службами для размещения уборных, чуланов, сараев.

**Полуказармы и казармы.** Жилые дома, предназначавшиеся для расселения железнодорожных бригад, – рабочих, занятых на обслуживании дороги. Площадь таких построек, в среднем, варьировалась от 15 кв. саж. для полуказарм и 22 кв. саж. – для казарм. Тип планировки зависел от площадей; чаще использовался секционный тип (с одним или двумя входами), коридорный, с входами по боковым фасадам. Всего на Северно-Уссурийской линии была построена 21 казарма, 27 полуказарм [109, с. 112].

Для размещения батальонов железнодорожных войск на Уссурийской железной дороге вдоль всей линии строились деревянные и каменные казармы длиной около 30 саж. Каждое здание могло вмещать более 100 человек. Входы в спальные помещения располагались в торцах, а в центральной части казармы размещались административные помещения.

Для рабочих на Амурской дороге строились казармы площадью до 30 кв. саж., с общей комнатой на артель, а также отдельными помещениями для старших

рабочих и сторожей. Полуказармы (22 кв. саж.) выполняли аналогичные функции. Проектировались также двойные сторожевые дома с двумя квартирами. Все эти здания возводились из дерева, с основаниями на лежнях. На прилегающих участках размещались сараи, ледники, коровники и уборные.

**Жилые дома усадебного типа** были самым распространенным способом расселения при железнодорожных станциях. Они рассчитывались на проживание одной или нескольких семей рабочих в отдельных квартирах, с участками.

На Уссурийской железной дороге широко применялись типовые проекты зданий прямоугольной формы, внешне схожих, но различавшихся по планировке и назначению. Известны два основных типа жилых домов, представленных в Альбоме исполнительных чертежей – дом для северного и южного участков (Илл. 3.1. Рисунок 1). Внешние различия выражались, как правило, в количестве входов (два или три), а также в уровне декоративного оформления. Так, например, дом начальника участка на станции Спасская выделялся более сложной отделкой: украшенными наличниками, ставнями, резным фронтоном и навесами над крыльцами. Расположенные рядом здания аналогичного объема, но предназначенные, например, для фельдшерского пункта, были оформлены значительно проще (Илл. 2.1. Рисунок 15).

Планировочные решения также варьировались: в доме начальника участка размещались служебные помещения и одна квартира, тогда как в домах для рабочих аналогичного типа могло проживать от двух до шести семей (Илл. 3.1. Рисунки 2 и 3). Жилые здания имели приусадебные участки с хозяйственными постройками и огородами во дворе (Илл. 2.1. Рисунок 4). Фасады, обращенные к железной дороге, нередко украшались палисадниками. Подобный подход наблюдается на всех станциях Уссурийской железной дороги, где помещения в строящихся зданиях были распределены уже на стадии проектов (Илл. 2.1. Рисунок 5).

Дома были облицованы деревянной доской, оконные и дверные проемы, карнизы и навесы над крыльцами украшались деревянной резьбой. Фронтоны декорировались резными причелинами и полотенцами, венчались шпилем. По

фасаду монтировались фонари для установки ламп. Отличительной чертой фасадов Северо-Уссурийской железной дороги является резной декор с изображением эмблемы министерства путей сообщения. Он использовался в разных вариациях на жилых домах и зданиях вокзала и хорошо видно на фотографиях, сделанных на станциях Хабаровск, Бикин, Вяземская. (Илл. 2.1. Рисунок 6).

Согласно ведомости гражданских сооружений за 1905 г., в поселках вдоль КВЖД было построено около 7800 кв. м жилой площади [125]. Жилой фонд включал одноэтажные дома, рассчитанные на 1, 2, 3, 4, 5 и даже 8 хозяев; количество жильцов зависело от должностного положения. Площадь жилых помещений колебалась от 16 до 45 кв. саж. Дома возводились из кирпича, камня или дерева. На главной линии КВЖД (от Маньчжурии до Пограничной) были особенно распространены деревянные дома из бревна, украшенные резными наличниками, ставнями, фронтонами и крылечками, возведенные на каменных основаниях.

При строительстве железнодорожных поселений КВЖД применялась четкая иерархия жилых построек, соответствующая должностному положению жильцов. Холостых служащих (кондукторов, телеграфистов, электриков и др.) селили в общежития на 18 человек (Илл. 3.1. Рисунки 7–10), а семейных – в дома на 1–8 семей (Илл. 3.1. Рисунки 11–17). Для специалистов более высокой квалификации (врачей, начальников участков и депо и др.) предназначались отдельные дома. Размещение оборудования (ванн, ватерклозетов) зависело от категории дома, определяемой площадью: свыше 40 кв. саж. – изразцовые ванны высокого качества; до 40 кв. саж. – цинковые на чугунных ножках. К 1903 году на линии было установлено 332 ватерклозета и 188 ванн [126] (Илл. 3.1. Рисунки 18–20).

В Харбине и других крупных пунктах постройки были преимущественно типовыми – одноэтажные дома на 2 квартиры, реже – двухэтажные дома на 4–6 квартир. На Пристани и в Модягоу строительство велось по упрощенным проектам. В альбомах 1903 г. приведены различные конфигурации домов, выполненных по единым принципам с вариативной длиной и числом окон. Рост городов КВЖД

сопровождался взаимным культурным влиянием: русские переселенцы адаптировались к маньчжурским условиям, включая в архитектуру китайские мотивы – загнутые углы кровель, декор коньков, деревянные резные веранды [127, с. 202]. Это сочеталось с актуальными европейскими стилями, в частности, с модерном, который стал доминирующим в проектировании типовых и индивидуальных построек в Харбине, Бухэду и вдоль Амурской железной дороги.

Дома на несколько хозяев проектировались с общими помещениями – столовой-гостиной и кухней. В некоторых проектах предусматривались квартиры разной площади и уровня комфорта. Стены строились из кирпича, бутовой кладки или камня; на станциях севернее Инкоо толщина наружных стен достигала 2,5 кирпича (около 0,7 м). Кровли преимущественно покрывались местной черепицей, реже – листовым железом. В домах старших агентов площадью свыше 25 кв. саж. использовалось белое оконное стекло, в остальных – полубелое; окна устанавливались с двойными рамами. Первоначально камень, известь доставлялись морем, кирпич привозился из района Ашихэ либо делался на китайских заводах близ Харбина. Позже, с развитием индустрии, в поселках и городах строились свои кирпичные заводы, самые крупные – в Харбине, Лошангоу, Эрцэндянцзы [95, с. 95].

**Особняки.** Один из самых комфортабельных жилых домов на линии, выполненный по типовому проекту 35/1, имел продольную планировку: вдоль центрального коридора располагались гостиная, столовая и несколько спален. Кухня и ванная комната, как правило, примыкали к общей стене с печью, что обеспечивало удобство эксплуатации и обогрева. К зданию были пристроены веранды, а на приусадебном участке находились летняя кухня и различные хозяйственные постройки [128, с. 117] (Илл. 3.1. Рисунок 18).

Проекты учитывали климатические условия: жилые помещения ориентировались на юг, веранды – на север или восток, входы размещались с подветренной стороны. Для водоотведения прокладывались канавки, строились колодцы, применялись гидроизоляционные материалы. Садовые участки ограждались живыми изгородями, хозяйственные постройки располагались

компактно. В лесных районах возводились деревянные дома с утепленными стенами (смесь опилок и извести), резными наличниками и верандам с декоративной отделкой.

Для высокопоставленных служащих строились особняки на одну семью с увеличенной площадью и улучшенной отделкой, такие кварталы существовали, например, в Харбине и Дальнем [127, с. 198-211].

На КВЖД из-за большей плотности населения и значительного масштаба станций потребность в жилье была выше. Помимо казарм, строились дома по типу общежитий (дежурные) для размещения поездных бригад. Эти двухэтажные здания включали столовую, умывальные, уборные и спальни, рассчитанные на двух человек [127, с. 233]. В отличие от остальных железных дорог, на КВЖД во многих домах были предусмотрены внутренние уборные, что выделяло ее по уровню санитарных условий.

На Амурской железной дороге преобладала застройка усадебного, секционного типа: здания состояли из двух так называемых «полудомов» с выходами на противоположные торцы и черновыми входами со двора. В альбомах чертежей представлено восемь типов планировок (от 3,5 до 36 кв. саж.). Например, тип № 1 включал четыре квартиры: две с отдельными комнатами и кухнями, две – с совмещенными помещениями. Просторные варианты, такие как № 5 (27,6 кв. саж.) и № 6 (35 кв. саж.), предполагали наличие детских комнат, комнаты для прислуги, ванной, столовой и передней. Дом типа К (27,27 кв. саж.) проектировался как служебный, с помещением под контору на девять рабочих мест, кухней, сторожкой и уборной (Илл. 3.1. Рисунки 21–22).

Модернизация 1908–1910 гг. коснулась и преобразования жилой среды на Уссурийской железной дороге. На станции Иман вдоль первой линии от железнодорожных путей (сегодня – улица Уссурийская) были построены капитальные жилые дома на два-четыре хозяина с участками. Здания расположены компактно, линия застройки вытянута вдоль Транссибирской магистрали и является частью центрального района города. Привокзальная площадь – один из важных транспортных узлов (рядом находятся железнодорожный и автовокзал, на

площадь выходит виадук через пути в прибрежную часть города), в продолжении оси площади находятся важные административные здания, мемориальная зона и городской парк.

Служебное жилье для временных бригад (машинисты, кондукторы) проектировалось площадью 57,25 кв. саж., с 10 комнатами, общей столовой и санитарными помещениями. Жилые помещения включались также в медицинские учреждения. Фельдшерские пункты (32,6 кв. саж.) включали квартиру фельдшера, перевязочную, ванную, палату и аптеку. Врачебные покои на крупных станциях (61,2 кв. саж.) содержали операционную, мужские и женские палаты, амбулаторию, аптеку и кабинет врача с приемной. Жилые комнаты для медперсонала располагались отдельно.

Конструктивные решения были адаптированы к условиям местности: полы выполнялись на лагах по грунту, фундаменты – либо заглубленные, либо лежневые, в зависимости от состава почвы. И станционные жилые дома, и путевые жилые здания проектировались на каменном фундаменте. Подполье делались открытым с устройством завалин у наружных стен, а в местах с вечномерзлыми грунтами – без завалин, но с тройным полом. Лес для станционных построек допускался сосновый, еловый и лиственничный, за исключением оконных переплетов дверных полотен и чистых столярных изделий, которые во всех случаях должны быть изготовлены из соснового леса хорошего качества. Под домами устраивались голбецы (погребки)[129, с. 8 об.]

Завалины и отдушины утеплялись пробками с войлочной прокладкой. Жилые дома строились из бревна с наружной обшивкой, врачебные – из бруса. Участки огораживались; коровники и уборные строились с соблюдением санитарных норм. Коровники имели надстройки (вероятно, для хранения сена), в сараях делался утрамбованный земляной пол. При фронтальной ориентации уборных на жилой дом входы в них располагались в боковых стенах, обеспечивая приватность и удобство использования.

При жилых домах должны были быть устроены надворные постройки в том числе теплые туалеты, общая площадь таких построек должна была составлять не менее одной четверти площади соответствия жилых помещений [129, с. 77 об.].

### **3.2. Административные поселки станций – центры общественной жизни**

**Больничные комплексы** на Уссурийской линии были в Хабаровске и на станции Никольское. В Хабаровске была построена большая больница, рассчитанная на 20 кроватей и размещающаяся в трех корпусах (главном – с терапевтическим отделением, операционной, амбулаторией; инфекционным и кухонном) на противоположной от железнодорожных путей стороне. Также на территории находилась покойницкая. Здание – деревянное, как и все постройки станции, на каменном фундаменте (Илл. 3.2. Рисунок 1). В Никольском – больница на 50 кроватей в одном корпусе, также деревянное (бревенчатое) здание на высоком каменном фундаменте. На станциях III класса размещались фельдшерские и акушерские пункты.

На КВЖД больницы строились на станциях I и II класса и включали несколько корпусов на территории около 4000 кв. саж. В Маньчжурии территория больницы занимала целый квартал на Китайской стороне, включала больницу, служебные постройки, жилые дома служащих и парк. В Цицикаре – больница с приемным покоем. Большие больницы на 50 кроватей с хирургическим, терапевтическим, родильным, инфекционным и другими отделениями были в Хайларе, Ханьдаохэцзы (около 5 тыс. кв. саж.). На территории больницы обязательно строили прачечные, покойницкие. Больничные корпуса на станциях занимали территорию на окраине поселка, окружались парком с живописной системой дорожек [96, с. 230]. Самый крупный больничный комплекс находился в Харбине, в районе железнодорожного вокзала – центральная больница КВЖД на 160 кроватей – в Новом городе напротив железнодорожного вокзала. На территории размещались несколько специализированных павильонов (хирургическое, терапевтическое, женское, инфекционное, венерическое

отделения, аптека, павильон для душевных больных и другие постройки) (Илл. 3.2. Рисунок 2).

На Амурской железной дороге капитальных зданий больниц спроектировано не было, но были разработаны типовые временные деревянные постройки – павильоны для заразных больных, покойнички. На станции Пашково – больница на 40 кроватей, на станции Бира – помещения приемного покоя.

Повсеместно на станциях строились бани: как отдельные сооружения для служащих дороги, так и встроенные в комплексы воинских пунктов (Илл. 3.2. Рисунок 3).

. На Уссурийской железной дороге на станциях III класса и на станциях Амурской железной дороги проектировались бани и прачечные. Здания включали раздевальную с выходом в уборную, мыльную, парильную, прачечную. На станциях IV класса проектировались только бани площадью 8,99 кв. саж. без уборной и прачечной (Илл. 3.2. Рисунок 4).

На территории бань находились сараи для хранения дров, отхожее место. В самих банях предусматривались мужские и женские отсеки со своими раздевальными, мыльными, парильными помещениями. Иногда в зданиях размещались квартиры служащих (в Никольск-Уссурийском) [130], прачечные (на станции Вяземская). Площади бань варьировались от 18 до 35 кв. саж. Материал стен – кирпич или дерево.

На КВЖД бани и прачечные строились на этапе возведения дороги и позволяли единовременно обслуживать до 1,5 тыс. человек (Илл. 3.2. Рисунок 5).

**Образовательные учреждения и культовые сооружения.** Строительство школ и церквей вдоль Уссурийской железной дороги началось после ввода железной дороги в эксплуатацию.

При прокладке Уссурийской железной дороге не планировалось строительство образовательных учреждений. Однако к 1900 г., по указу императора Николая II, при Канцелярии Комитета министров был открыт сбор пожертвований на формирование капитала, впоследствии получившего название Фонда имени Императора Александра III. Целью фонда стало финансирование

строительства церквей и школ вдоль Сибирской железной дороги. Согласно историческому очерку, изданному в 1903 г., за счет средств фонда было организовано строительство и оказана поддержка в возведении 218 церквей и 184 школ [74, с. 220].

В 1894 г. был создан специальный фонд для финансирования сооружения церквей и школ в Сибири – «Фонд имени в Бозе почившего Императора Александра III». На Уссурийской железной дороге церкви были построены в Хабаровске, Вяземском, на станции Муравьев-Амурский [22, с. 21] (Илл. 3.2. Рисунки 6–7).

При новых церквях возводились отдельно стоящие церковно-приходские школы «для удовлетворения духовно-нравственных потребностей» железнодорожных служащих и их детей, а также прибывающих на станции переселенцев [131] (Илл. 3.2. Рисунки 8–9). В Хабаровске проектировалось деревянное здание железнодорожного училища – к западу от вокзала недалеко от водоемного здания (Илл. 3.2. Рисунок 10).

На Китайско-Восточной железной дороге более распространены объединенные церкви-школы, всего их было построено 33, т. е. почти в каждом третьем поселке [132] (Илл. 3.2. Рисунок 11). На ранних этапах строительства КВЖД функции образовательных учреждений разделяли церковные сооружения: деревянные церкви-школы были построены в Маньчжурии, Бухэду, Ханьдаохэцзы, Имяньпо, каменная – предположительно в Цицикаре. Церковь-школа была рассчитана на 72 ученика; в плане здание церкви имело форму православного креста, в трех пределах находились помещения для классов, в отдельных комнатах размещались учительские, были уборные. Входы находились в северном и южном пределах. В алтарной части был отдельный вход с теплыми сенями, ризница.

Помимо школ при церквях строились и отдельные школы – для учащихся русских детей, а также школы для китайцев. Здания были небольшие, на 60 человек – два класса. Особое внимание в проектах уделялось санитарно-гигиеническим требованиям: комнаты делались просторные, с большими оконными проемами, имелись мужские и женские уборные, продумывалась вентиляция. Вентиляция

осуществлялась притоком свежего воздуха через отверстия в цоколе, из которых по деревянным трубам (коробам), обитых изнутри войлоком, воздух сообщался с печной камерой, нагревался и выходил из верхних печных решеток в комнату. Поступление в комнату воздуха регулировалось деревянной крышкой. Деревянные трубы обсыпались золой с песком для того, чтобы обезопасить трубы от порчи крысами. Вентиляция считалась из расчета 1 куб. саж. воздуха на каждые 0,5 кв. саж. пола [133] (Илл. 3.2. Рисунок 12).

Первая русская, временная, школа в Маньчжурии была построена в районе Харбина – Старым городом, там же имелась и временная церковь на 150 человек [134, с. 8].

Китайский источник указывает, что вдоль Китайско-Восточной железной дороги было построено более 130 православных храмов, большинство из которых также имели универсальные стереотипные конструкции и были разделены на два типа зданий: кирпичные и деревянные. На месте бывшей станции Яомэнь (современный город Дэхуэй) расположена православная церковь, в настоящее время это единственная сохранившаяся православная церковь в провинции Цзилинь. Типичными особенностями здания являются стрельчатые арки и перспективные порталы главного и боковых входов церкви [135, с. 634]. Похожие здания были построены на станциях Цицикар, Суйфэньхэ.

В Ханьдаохэцзы использовался типовой проект церкви-школы (как и в большинстве станционных поселков) с некоторыми изменениями. Форма плана – шестиконечный крест – позволял размещать 3 класса в северном, южном и западном пределах. Основные объемы перекрывались двускатной кровлей, в центральной части устраивался световой фонарь, над алтарем – глава с крестом. На фотографиях начала XX в. можно заметить, что над западным пределом, в котором размещалась одна из классных комнат, была небольшая колокольня.

Первоначально строительство церквей и церковно-приходских школ осуществлялось преимущественно на крупных станциях, однако впоследствии распространилось вдоль всей трассы Сибирской железной дороги. На Уссурийской линии при поддержке Фонда имени Императора Александра III были возведены

храм в районе железнодорожного вокзала в Хабаровске, а также деревянная церковь и каменная школа в Вяземском. На Амурской железной дороге школы были построены, в частности, на станциях Ерофей Павлович и Уруша [122, с. 46]. Церковно-школьное строительство нередко носило миссионерский характер. В официальных источниках прямо указывалось, что его целью было «поддержание и распространение православия и русской культуры среди языческого инородческого населения», особенно в таких районах, как Забайкальская область, где еще не наблюдалось значительного притока переселенцев.

Организация строительства осуществлялась как местными церковными структурами, так и представителями гражданской администрации – губернаторами и начальниками областей. Возведением отдельных объектов заведовали специальные строительные комитеты, а на станциях – инженеры и руководители участков эксплуатации Сибирской магистрали.

Преимущественно в новых поселениях строились деревянные храмы. Каменные сооружения возводились в безлесных районах или в местах, где формировались крупные переселенческие центры, требовавшие капитальных зданий. На станциях Амурской области, расположенных на землях переселенческих участков, школы зачастую располагались в соседних, часто удаленных, населенных пунктах. Однако в ряде случаев они строились непосредственно на станциях, как, например, школы-церкви на станциях Талдан и Рухлово (Невер) III класса или Ксеньевка (Илл. 3.2. Рисунок 13); на последней также была устроена временная церковь [122, с. 46] (Илл. 3.2. Рисунок 14).

**Здание управления дороги.** Здание управления Уссурийской железной дороги было заложено одним из первых на строительной площадке будущей станции во Владивостоке. На фотографии бухты Золотой Рог времен пребывания цесаревича Николая в 1891 г. хорошо заметны фундаменты пассажирского здания и здания управления дороги. Массивное здание, сохранившееся до наших дней, первоначально было гораздо меньше: расположенное на рельефе, в два этажа, с подвалом. Общая площадь около 280 кв. саж. В здании размещались конторы службы движения и подвижного состава, службы пути и чертежная, а также

кабинеты управляющего дороги. В цокольном этаже размещались столовая с кухней и помещения сторожей.

Управление Китайско-Восточной железной дороги в Харбине состояло из шести корпусов, соединенных переходами в уровне второго этажа. В здании размещались отделы всех служб (службы управления, службы ремонта, службы тяги, службы движения, службы сборов коммерческого отдела и др.), типография и литография, Материальная часть, Отдел Телеграфа, Корпус Управления. Общая площадь постройки – 3653,15 кв. саж. Здание располагалось в центре Нового города на Большом проспекте.

Для размещения линейной администрации на станциях предусматривались либо отдельные здания, либо специальные помещения в составе пассажирских зданий. На станциях III класса Уссурийской железной дороги (например, Спасская, Никольская, Вяземская) конторы начальников участков и начальников станций размещались в жилых домах, как правило, расположенных на привокзальной площади напротив вокзала. Эти постройки, выполненные по типовым деревянным проектам, внешне не отличались от стандартных жилых домов служащих.

В ряде случаев (на станциях Надеждинская, Свиягино, Иман) административные помещения начальника станции и его помощника с жилыми комнатами располагались непосредственно в здании вокзала. Площадь жилых зданий с конторами составляла около 50 кв. саж., пассажирских зданий с административными помещениями – около 60 кв. саж.

На Китайско-Восточной железной дороге административные здания начальников участков строились отдельно от вокзалов, но размещались в непосредственной близости к ним. Эти здания включали жилые квартиры и отличались более высоким архитектурным уровнем: фасады выполнялись в стилистике, аналогичной пассажирским зданиям, с использованием кирпича или камня, черепичной кровли, декоративных элементов из дерева (карнизы, кобылки, шпильки).

### 3.3. Типовые решения зданий технологического назначения

**Локомотивные депо.** На Уссурийской ЖД выбор определенного типа паровозного здания зависел от участка: на южном участке строились кирпичные здания прямоугольного типа, на северном – здания деревянные. Однако были также и временные здания, которые обслуживали дорогу в первые годы. Такие здания были во Владивостоке, Никольск-Уссурийском и на станции Вяземская (Илл. 3.3. Рисунок 1). Первое здание паровозного депо на станции Никольское, деревянное, было сдано в июле 1894 г. В декабре того же года был сдан Южно-уссурийский участок. К 1895 г. было построено каменное здание, небольшое, на шесть паровозов. Подобное здание было построено и на станциях Вяземская, Спасская, Надеждинская, Муравьев-Амурский (Илл. 3.3. Рисунок 2). Железнодорожный узел был одним из самых мощных на линии и главным промышленным объектом Никольска. Вместимость паровозных зданий зависела от интенсивности движения. После 1905 г. Никольск-Уссурийский стал играть еще более значимую роль в распределении грузов на линии, в годы Первой мировой войны на станции размещались военные грузы и раненные. Паровозное депо было модернизировано: увеличено в длину в 1903 г. В 1916 г. паровозное депо было расширено: построено новое здание веерного типа на девять стойл и поворотный круг. Такие конструкции были распространены и повсеместно использовались на линии Китайско-Восточной железной дороги на станциях II и III класса (Илл. 3.3. Рисунок 3).

Паровозоремонтные депо размещались во Владивостоке, Хабаровске, на станциях Евгеньевка, Муравьев-Амурский, Бикин, Вяземская, Кангауз.

Первые паровозные здания на северном участке – деревянные, всего было построено три: на станции Вяземской – коренное на 6 стойл, на станциях Бикин и Хабаровск – на 4 стойла оборотные (Таблица 10).

Депо строилось на крупных станциях, где формировались и отправлялись в путь грузовые и пассажирские поезда. Первые крупные сооружения в России, обслуживающие поезда, были построены на железнодорожной линии Петербург –

Москва и имели в плане круглую форму. Позже от круглых депо отказались в пользу более универсальных полукруглых депо.

На КВЖД депо строились как прямоугольного типа, так и веерного (Илл. 3.3. Рисунок 4). Депо предназначались для размещения товарных и пассажирских паровозов. Обратные депо с разворотным кругом действовали на 18 станциях в количестве 21 единицы размером от 4 до 21 стойл. Пассажирские коренные депо на КВЖД – в Харбине. Коренное товарное депо – Гундджулинь, Лаоян, Вафандян. Обратное депо – Яомынь, Порт-Артур. Вспомогательное депо – Тъелин, Ташичао [136].

Согласно графику распределения паровозных зданий и мастерских на линиях дороги веерные депо размещались на 20 станциях, причем на некоторых станциях планировалось возвести не одно здание (Илл. 3.3. Рисунок 5) (Таблица 11). [137].

Локомотивное здание прямоугольного типа построено с двумя стойлами на станциях Мадоши, Мациохе, Силинге, Гродеково, по одному стойлу – в Гунджулине, Эректе, Сидаохези, Инкоу. Локомотивные депо строились из кирпича и камня. В пояснительной записке к проекту паровозного здания описаны преимущества технологии монолитно-бетонной арки системы «Мелан», применяемой при устройстве перекрытий депо. Это позволяло, с одной стороны, избежать использования стропильных конструкций (исключить повреждение металлических элементов кровли сернистыми газами, получаемыми при сгорании угля), а также достигнуть полной несгораемости конструкции. Своды спроектированы толщиной 70 см с металлическим каркасом внутри; каркас состоит из железных дуг таврового сечения (45x45x5,5) расположенных на расстоянии 60 см и укрепленных в наружных стенах [138]. Здания были спроектированы так, чтобы их можно было расширять за счет добавления новых стойл. Длина стойла по оси – 26 м, ширина со стороны поворотной платформы – около 5 м, снаружи – 7,5 м. Высота – 7,5 м. Размеры стойла позволяли проводить мелкий ремонт. Окна для освещения стойл выполнены в наружной стене над воротами одинарные, с деревянными косяками и переплетами. Поворотный круг для паровозов – системы

Сандерса диаметром 19,5 м. На крупных станциях, помимо основных депо, имелись еще прямоугольные навесы для вагонов и паровозов. В депо имелось специальное оборудование: кузнечный цех, станок токарный, фрезерный и строгальный, сверлильный и наждачный [139].

В планах многих станций предусматривалось не одно, а два полукруглых железнодорожных депо, но необходимость в их строительстве возникла только в Харбине, где здания депо были самыми крупными.

Количество паровозных зданий на южном участке Уссурийской железной дороги – 19 стоимостью 144,527 рублей 84 копейки, мастерские ремонта подвижного состава – 1 площадью 743,61 кв. саж., водоемные здания двойные – 1, одинарные – 11, водоподъемные здания – 12.

Паровозные депо на станциях Амурской ЖД выстраивались по типу, отличному и от тех, что строили на Уссурийской ЖД, и от проектов, принятых на КВЖД. В целях экономии использовался проект прямоугольного депо, но корпусов было несколько, последовательно расположенных друг за другом. Депо подобного типа на 6 и 9 стоял были построены на станциях III класса, материал исполнения – камень. В депо также использовалась система вентиляции, кочегарных ям (Илл. 3.3. Рисунок 6).

**Мастерские ремонта.** На КВЖД первоначально вагоны ремонтировались также в локомотивных депо, но позже вагонные депо и мастерские были выделены в самостоятельные предприятия. Ремонтные мастерские располагались в основных крупных населенных пунктах. Имелись мастерские для мелкого, среднего и крупного ремонта. Ремонт подвижного состава проводился в Главных железнодорожных мастерских Харбина. Мастерские в Харбине располагались в северной части. Комплекс мастерских состоял из различных предприятий, в том числе локомотивно-сборочных и локомотивно-механических мастерских, тендерных цехов, вагоноремонтных магазинов, котельных, литейных заводов, кузниц и т. д. Все здания были построены из кирпича, с бетонными перекрытиями.

Мастерские малого ремонта – на станциях Хайлар, Цицикар, Пограничная, Харбин, крупные депо – на станциях Имяньпо, Ханьдаохэцзы, Чжалантунь, Аньда,

Маньчжурия [140, с. 11]. Небольшие ремонтные мастерские имелись в Хайларе, Цицикаре, Пограничной, Гунджулине, Вафандяне; Средние ремонтные мастерские – в Маньчжурии.

Мастерские большого ремонта на станциях Никольское включали главный корпус мастерских, чугунолитейную, отдельное каменное здание для древообделочной мастерской, складские сараи. Мастерские малого ремонта находились на станции Вяземской. Паровозные мастерские в Никольском были введены в эксплуатацию в 1895 г. Они состояли из трех корпусов для сборки и ремонта вагонов.

**Водоемные здания.** На Уссурийской линии водоемные башни были выстроены на всех станциях. На станции Никольской был применен проект водонапорной башни с двумя водонакопительными емкостями и насосами; прочие водоемные здания на Уссурийской дороге были с одной накопительной емкостью.

Водонапорные башни строились, исходя из потребностей в водоснабжении станции, которое определялось по классу станции. Вода бралась традиционно из рек или озер, неглубокие протоки снабжались плотинами для забора воды; реже использовали артезианские колодцы. Так, для станций I класса норма потребления была 25 куб. саж., II класса – 18 куб. саж., III класса – 12 куб. саж., IV класса – 8–10 куб. саж., полустанций и станций V класса – 6–10 куб. саж. Поднятая вода хранилась в резервуарах для воды, баках, выполненных из железа, которые находились в паровозных зданиях, мастерских или в специальных постройках. Баки имели подогрев. Требуемые хранилища воды для станций I и II классов – не менее 8 куб. саж., III и IV классов – не менее 4 куб. м, V класса – не менее 1 куб. саж. Водоподъемные здания строились каменные или деревянные с жилыми помещениями для машиниста, иногда – и для кочегара. Обычно водоподъемные башни имели каменное или кирпичное основание, верхнюю часть, с помещением для резервуара и жилого помещения – из дерева с кровлей из негорючего материала. На станциях с оборотным депо строились резервуары с двумя баками (как в Уссурийске). Дно баков обычно возвышалось на 3–4 саж. от уровня рельс (Илл. 3.3. Рисунок 7).

На КВЖД водонапорные башни были необходимы не только для нужд населения населенных пунктов, но и для большего объема подачи воды в поезда. Согласно первоначальному заданию на проектирование, до 10 пар поездов в день приходило проходить по железной дороге, поэтому почти в каждом городе были залитые водой здания. Было построено 48 водонапорных башен различных типов и 11 каменных подземных резервуаров. Крупные станционные комплексы обеспечивались двумя водонапорными башнями, что могло быть сделано для сокращения длины трубопроводов. В Маньчжурии, где у здания вокзала был островное положение между двумя населенными пунктами Транссибирской и Китайско-Восточной железных дорог, башни были построены по разные стороны железнодорожных путей – друг напротив друга.

Тип зависел от природных условий и потребностей дороги. Водоемные башни были предназначены для тех станций, где имелся доступ к открытым источникам воды. Большая часть водоемных зданий была спроектирована на южной ветке и восточном участке главной линии. Применялись башни 2 типов: с баком на 12 куб. саж. и 25 куб. саж. (Илл. 3.3. Рисунок 8).

На западном участке магистрали водоемные сооружения строились в основном для наполнения водоемов грунтовыми водами. Подземные резервуары позволяли хранить большие объемы воды, их строили в горной местности, в Бухэду, на восточной части дороги от станции Маоэршань до Пограничной и др. Были представлены два типа резервуарных построек, отличающихся объемом. Защищенные водохранилища спроектированы на южной ветви дороги. К западу от хребта Большой Хинган по этой линии располагались участки с вечной мерзлотой, где пришлось применять ряд специальных мер по водоснабжению. Здания резервуаров для нужд дороги построены на территории, связанной с техническим обслуживанием локомотивов: рядом с локомотивным депо.

На станциях IV и V классов здания водохранилищ располагались непосредственно на территории пассажирского вокзала. Это связано с небольшими размерами станции и отсутствием отдельных производственных помещений: поезда дозаправлялись водой во время коротких остановок. Помимо водоемных,

водоподъемных зданий имелись и резервуары для хранения воды, обычно размещающиеся на возвышенностях (Илл. 3.3. Рисунок 9).

На Амурской железной дороге многие постройки, включая водоемные и водоподъемные здания, были временными и строились из дерева. На крупных станциях использовались проекты водоемных зданий, распространенных на КВЖД (Илл. 3.3. Рисунок 10).

Также имелись постройки, названные магазинами, – для хранения разнообразных товаров. Магазины строились на крупных станциях. Выделяют: отапливаемые каменные здания – для хранения ценных предметов; деревянные неотапливаемые сараи – для товаров, пригодных для хранения в условиях холода и сырости; крытые навесы; постройки для легковоспламеняющихся товаров – как правило, каменные погреба со сводчатыми конструкциями. К магазинам подводятся пути для удобства транспортировки товаров. Все навесы и кровли выполняются из негорючей кровли.

### **3.4. Доминирующая роль пассажирских зданий: архитектурный образ вокзалов**

**Вокзалы Уссурийской линии.** На восточных участках Транссибирской магистрали, включая Уссурийскую железную дорогу, многие вокзальные здания изначально возводились как временные, с расчетом на последующую замену или реконструкцию по мере роста пассажиропотока и развития инфраструктуры. Наиболее крупные вокзальные комплексы располагались на станциях II класса – во Владивостоке и Хабаровске.

В Хабаровске первое вокзальное здание было деревянным, выполненным по типовому проекту на каменном фундаменте, площадью 92,99 кв. саж., и стало крупнейшим деревянным вокзалом линии (Илл. 3.4. Рисунок 1). Декор был сдержанным: резные карнизы и подзоры, оконные наличники с декоративными вставками, включая изображения якоря и топора – символов Министерства путей сообщения, также характерных для жилых домов на северном участке дороги.

[141], [142], [143]. Здание было заложено в октябре 1896 г. и располагалось за пределами города, что было неудобно и часто отмечалось путешественниками [144]. В ходе исследования были обнаружены также эскизы пассажирского здания, которые были иные по планировке (в частности, в одном из вариантов кухня была устроена на втором этаже, в другом – в пристройке) (Илл. 3.4. Рисунки 2 и 3). В годы Гражданской войны вокзал пострадал при пожаре; новое здание было возведено лишь в 1926 г., по проекту, авторство которого не установлено.

Первое пассажирское здание во Владивостоке стало единственным двухэтажным вокзалом на линии (Илл. 3.4. Рисунок 4). Объемно-планировочное решение здания отражало традиции, принятые на других дорогах: трехчастная структура плана, расположение квартир начальников в верхних этажах (Таблица 2). Оно было построено из местного серого песчаника и занимало площадь 116 кв. саж. На первом этаже размещались залы ожидания I–II и III классов, с отдельными входами с привокзальной площади и выходами на перрон. Для пассажиров высших классов предусматривались также буфет и уборные. На втором этаже находились кухни, квартира помощника начальника станции и квартира начальника. В 1910-х гг. в связи с ростом значимости узла и слиянием управлений КВЖД и Уссурийской железной дороги было принято решение о реконструкции вокзала с кардинальным изменением его архитектурного облика (Илл. 3.4. Рисунок 5). Главное новшество – надстройка второго этажа и устройство просторного вестибюля, размещенного над железнодорожными путями. Такая «островная» схема размещения, нетипичная для отечественной практики, встречалась на Дальнем Востоке лишь дважды – во Владивостоке и на станции Маньчжурия КВЖД. В разработке проекта реконструкции участвовали выпускники Института гражданских инженеров В. А. Плансон, Ф. Е. Никлевич и инженер Н. В. Коновалов (Николаевская инженерная академия) [145, с. 205].

По индивидуальным проектам были построены вокзалы на станциях III класса – Никольское, IV класса – Евгеньевка, V класса – Невельская (Ипполитовка); на станциях Вяземская и Муравьев-Амурский вокзалы были деревянными (Илл. 3.4. Рисунок 6).

Пассажирское здание станции Бикин состояло из двух симметричных объемов: в одном – залы ожидания I–II классов, в другом – зал III класса, буфет и кабинет начальника станции. Между ними размещались вестибюль и багажное отделение.

Для ряда станций (Иман, Бочарова, Духовской, Дормидонтовка и др.) были разработаны проекты временных деревянных зданий, совмещающих жилые и служебные функции, расположенных на удалении от главного пути. Эти постройки предусматривали возможность замены капитальными сооружениями – например, на станциях Иман и Раздольное такая замена была осуществлена в 1910-х гг. (Илл. 3.4. Рисунок 7).

Высота пассажирских помещений на станциях II класса достигала 6 аршин, на III и IV – 5,25 аршина. Залы ожидания I класса и дамские комнаты оборудовались паркетными полами, остальные помещения – деревянными, каменными или асфальтовыми покрытиями. Кухни буфетов первоначально располагались на одном уровне с буфетами, но позднее – на верхних этажах, чтобы избежать распространения запахов. Во всех вокзалах предусматривались тамбуры, штукатурка стен и потолков, окраска их масляными красками или оклейка обоями. Вестибюли могли оформляться деревянными панелями. Фундаменты всех зданий были каменными, кровли – из железа или другого огнеупорного материала.

Интересна проработка деталей для зданий пассажирских зданий. Во многом она повторяет решения, принимаемые и для жилых зданий: характерная пропильная резьба облицовочных досок, локоничные решения окон (без ставен и сложных наличников). На фотографиях разных вокзалов (в Хабаровске, Вяземском) можно заметить использование логотипа Министерства путей сообщения – характерного и уникального для Уссурийской железной дороги (Илл. 3.4. Рисунок 8; Илл. 3.1. Рисунок 4).

На **станции Никольское** первое здание вокзала представляло собой одноэтажное кирпичное сооружение с акцентированной центральной частью. Его архитектура хорошо прослеживается на фотографиях В. Мацкевича, а цветовая гамма фасада известна по акварелям П. Пясецкого. В 1903 г. здание было

перестроено архитектором В. Плансоном и инженером Лебедевым: надстроен второй этаж, увеличена вместимость. В 1930-х гг. вокзал был расширен вновь.

**Вокзалы на КВЖД.** Из 96 станций только на 5 станциях известно о первоначально построенных временных зданиях – это конечные станции главной линии Маньчжурия и Пограничная и станции Сунгари I, будущая – Харбин; на южной ветви – на станции Мукден и Куачензцы. Капитальные здания на станциях были либо кирпичные, либо каменные, и только в декоре на некоторых станциях использовалось дерево. Покрытие кровли – черепицей. Индивидуальные проекты были для станций I класса в Харбине, Даляне (не был реализован), II класса – Маньчжурии, Пограничной, Бухэду, Ханьдаохэцзы, Вафандяне, станции III класса – Порт-Артуре, IV класса – Мадаоши, V класса – Саншилипу [146]. Планировка перечисленных зданий имела традиционную структуру: несколько залов разного класса обслуживания, багажные отделения, административные помещения, буфеты с кухнями, из каждого зала обслуживания – отдельные выходы (Илл. 3.4. Рисунки 9–11). Особенностью КВЖД были двухпавильонные пассажирские здания, применяющиеся на станциях II–V классов (Илл. 3.4. Рисунок 12). В Предварительной записке к применению проектов пассажирских зданий на станциях КВЖД это решение объяснялось следующим образом: «В зависимости от местных условий жизни на востоке, здания на станциях, где ожидается пассажирское движение, проектированы из двух отдельных домов с целью полного разделения помещений для европейцев от таковых для китайцев: двухэтажные здания для европейцев с буфетом и жильем для прислуги на станциях 2 и 3 классов, расположены в расстоянии 19 саж. от помещения для китайцев в сторону служебных помещений. Служебные помещения строятся точно так же отдельно от помещений для китайцев и соединены с сим последним широким крытым проходом, через который пассажирские платформы сообщаются с улицей при чем проход этот является одновременно и багажным помещением. На Главной линии и части Южной ветви до станции Телинь как с более суровым климатом, означенные проходы сделаны закрытыми, теплыми на Южной же линии проходы открыты со стороны платформы, ограничиваясь устройством невысоких перил» [146]. Имелся

также проект объединенных двух павильонов, однако на КВЖД не известны случаи его применения (Илл. 3.4. Рисунок 13). Типовые двухпавильонные вокзалы одного типа применялись для станций II класса – Цицикар и Хайлар, на станциях III класса – Гунджулинь, Лаоян, Дашичао, Тъелин, Гунджулинь, а также станций IV класса Аньда, Джалантунь, Яомынь, Имяньпо, Мулинь. Однако у перечисленных типовых проектов не было идентичных решений для фасадов. Так, фасады здания в Хайларе были лишены декора, как и фасады вокзала в Лаояне, а декор вокзального здания в Цицикаре перекликался с фасадным решением для здания на станции Аньда. На станциях Гунджулинь и Яомынь южной ветви использовались разные планировочные решения, но строение кровли и декор коньков, карнизов, оформление навесов пассажирской платформы были с явной отсылкой к традиционной азиатской архитектуре. Такой же декор использовался на станции Куаченцзы южной ветви, Уцзими и Ашихэ главной линии. На ранних фотографиях декор крыши можно заметить на многих постройках, позднее их могли демонтировать. Некоторые вокзалы на станциях IV класса, например в Муданцзяне и Вафандяне, были построены в виде одноэтажных павильонов, что объяснялось, видимо, небольшим пассажиропотоком на станции. Павильоны именовались по типу: А и Б. Павильон А (называемый в проектной документации также павильоном для европейцев) был двухэтажным; на первом этаже располагались два больших зала для пассажиров первого и второго класса с санузлами, буфетом, отдельным выходом на платформу и залом для пассажиров третьего класса. На втором этаже была кухня и комнаты для посетителей или комнаты для прислуги. В здании Б имелся так называемый зал ожидания китайцев, багажное отделение и различные зоны обслуживания (телеграф, почта, билетные кассы). Состав помещений и распределение площадей павильона А могли меняться и дополнительно включать камеры хранения, почтовое отделение, телеграф. Между павильонами имелся крытый навес, иногда – с выделенной площадью для хранения багажа [146].

На конечных станциях Китайско-Восточной железной дороги – Маньчжурия и Пограничная – расположенных соответственно на западной и

восточной границах с Российской империей, пассажирские здания выполнены в едином архитектурном решении. Их фасады выдержаны в стиле модерн: с характерными арочными завершениями окон, асимметричной композицией объемов, плавными линиями в декоративных элементах. Особенность боковых фасадов – крупное трехчастное окно второго света (в форме диоклетианова), придающее зданию торжественность.

Пассажирское здание станции Пограничная было открыто в 1902 г. В его составе три основных зала: ревизионный (для досмотра багажа), зал ожидания для пассажиров I и II классов (с буфетом и санитарными помещениями) и зал для пассажиров III и IV классов. Все пассажирские залы имели двухсветное пространство, что обеспечивало хорошую освещенность и ощущение простора. По периметру, со стороны путей, размещались служебные помещения.

Вход с городской стороны был один, однако каждый зал имел отдельный выход на платформу. Кухня буфета, обслуживавшего залы I и II классов, также имела отдельный вход. Здание располагалось на возвышенности: от платформ к нему вели лестницы с навесами. Фасады были окрашены в контрастные серо-белые тона, что подчеркивало членение архитектурных объемов и элементы декора.

Пассажирское здание в Маньчжурии (введено в эксплуатацию в 1901 г.), имеет островное расположение: между путями прибытия поездов Забайкальского направления и отправления Китайско-Восточной железной дороги. Ориентация на две платформы отразилась в планировочном решении: входы и выходы на пассажирские платформы, расположены с обеих сторон продольных фасадов и соединены проходами с основными залами. Площадь здания больше площади здания на станции Пограничной почти на 100 кв. саж., имеются отдельные залы для III и IV классов. Предположительно, инженер-архитектор, который принимал участие в строительстве здания, – А. И. Касинов [147, с. 226]. На чертежах 1902 г. стоит подпись П. Кондратьева [148]. В честь архитектора был назван проспект в поселке на Китайской стороне станции Маньчжурии.

Для возведения главной станции в Харбине было выбрано удобное местоположение на пересечении двух районов строящегося города – Пристани и

Нового города. Изначально станция носила название Сунгари I, но позднее была переименована в Харбин. Вокзал в Новом городе стал единственным пассажирским зданием первого класса на всей линии КВЖД. Над главным фасадом вокзала расположено большое овальное окно, освещающее вестибюль. В качестве украшения фасада использовались простые, но символические шпили и флагштоки, а также редуцированные венки и ленты, характерные элементы стиля модерн. В период реконструкции в 1930-х гг. площадь здания почти удвоилась, а центральная часть главного фасада стала симметричной за счет добавления надстройки справа от входа и установки часов в центре аттики. Исходно боковой фасад здания на Сунгари I имел аналогичное трехчастное окно с аркой, повторяя прием, примененный на боковых фасадах зданий вокзалов II класса на границе с Россией – Пограничной и Маньчжурии. Авторство проекта вокзала приписывается разным архитекторам.

Харбинский вокзал стал знаковым объектом Нового города; его образ с характерной аркой главного входа вошел в число символов Харбина. Строительство велось параллельно с доработкой проекта, что привело к расхождениям между утвержденной и реализованной версиями.

Вопрос авторства проекта харбинского вокзала остается до настоящего времени дискуссионным. В научной литературе фигурируют несколько версий, каждая из которых основывается на ограниченном наборе источников и, как правило, не подтверждена подлинными чертежами с авторскими подписями.

Исследовательница Т. Ю. Троицкая, опираясь на воспоминания Г. Мелихова, приписывает проект вокзала архитекторам А. К. Левтееву и В. К. Вельсу [29, с. 47]. Первый из них, по всей видимости, участвовал в разработке ранних проектов зданий в Новом городе и покинул Харбин уже в 1901 г., вследствие чего его прямое участие в строительстве вокзала остается маловероятным. Тем не менее, эту версию поддерживает и Н. П. Крадин [47]. Следует отметить, что вся проектная документация КВЖД разрабатывалась и утверждалась Техническим отделом Общества. С 1897 г. главным инженером Отдела являлся С. В. Игнациус, а в 1900–1903 гг. его возглавлял Н. С. Кругликов –

инженер, ранее работавший на Уссурийской железной дороге. На чертежах вокзала зафиксированы подписи Кругликова, а также Игнациуса и К. К. Иокиша, активно участвовавших в завершающей стадии строительства КВЖД. Это позволяет предположить, что проект вокзала был результатом коллективной работы внутри Технического отдела.

Альтернативная версия авторства связана с именем архитектора И. Цитовича, впервые упомянутого С. С. Лешко в связи с проектами вокзала и здания российского генерального консульства в Харбине [58, с. 29]. Основой этой гипотезы стали исследования польских историков, опиравшихся на публикации инженера К. Гроховского и газетные материалы начала XX века. Указание на Цитовича как на автора вокзала встречается и у Е. Чаевски [149, с. 13]. Однако отсутствие подлинных чертежей с его подписью не позволяет однозначно подтвердить его авторство (Илл. 3.4. Рисунки 14–16).

Сложности с установлением авторства во многом связаны с характером проектной работы в КВЖД: чертежи разрабатывались поэтапно, корректировались в процессе строительства и, как правило, фиксировали не конкретного архитектора, а руководство технической службы. Не исключено, что над проектом работала команда архитекторов и инженеров, осуществлявшая его адаптацию к условиям местности и меняющимся требованиям заказчика. Установить личность автора фасадного решения возможно только при наличии эскизов, в настоящее время в архивных фондах не обнаруженных.

Харбинский вокзал стал ключевым градоформирующим объектом, вокруг которого формировался Новый город. Его архитектурный облик с узнаваемой аркой главного входа стал одним из символов Харбина, продолжающим интерпретироваться в современной архитектуре. Строительство здания сопровождалось изменениями в проектной документации, что привело к расхождениям между утвержденным и реализованным вариантами.

**На Амурской железной дороге** пассажирские здания преимущественно проектировались как одноэтажные, деревянные постройки. Наиболее

распространенными были станции IV класса, в то время как на станциях III класса использовались два типа пассажирских зданий.

Пример станции в Облучье (площадь 74,66 кв. саж.) показателен: здание ориентировано главным фасадом к путям, а входы расположены со стороны бокового фасада и двора. Планировка асимметрична: с вальмовой кровлей на одном боковом фасаде и скатной – с парными фронтонами – на другом. [150, с. 61]. Центральная ось подчеркивается трехчастным окном и высоким крыльцом со слуховым окном на кровле. Со стороны путей организованы три выхода: из залов для пассажиров I–II и III классов, а также из багажного отделения (Илл. 3.4. Рисунок 17).

Здание разделено на два блока. В одном – зал ожидания I–II класса (21,27 кв. саж.), мужские и женские уборные, буфет с кухней (имеющей отдельный вход) и помещение для агентов. Во втором – зал III класса (18,99 кв. саж.) с буфетом и кассами. Центр здания занимают багажные помещения. Наличие электричества подтверждается отсутствием ламповых комнат.

Служебные здания (почта, телеграф, жандармерия, контора начальника станции) располагались отдельно, в 4,41 саж. от вокзала, и включали отдельные входы. Вокзал на станции Бира (III класса, 50,93 кв. саж.) имел аналогичную планировку, но меньшие размеры. Его фасады и фронтоны украшались деревянной резьбой, шпильями, а окна и двери – простыми наличниками без ставней.

Здания IV класса (20,34 кв. саж.) строились на станциях Бушулей, Урюм, Тыгда, Ледяная, Екатеринославка. В них имелся единый зал для всех классов, дамская комната, уборные, телеграф и контора начальника станции (Илл. 3.4. Рисунок 18).

На станциях V класса и разъездах строились здания площадью около 35,84 кв. саж., совмещавшие жилье начальника станции с помещениями для пассажиров и служебными функциями. Отдельный вход в квартиру младшего служащего исключал связь с остальными помещениями.

Планы зданий в альбомах сопровождались чертежами интерьеров с расстановкой мебели. Залы I–II классов обставлялись дубовыми стульями и

столами, в залах III класса – скамьями и обеденными столами. Отхожие места строились отдельно, с разделением на мужские и женские отделения, ламповой с печью, а также с санитарными устройствами (помойные ямы с вентиляцией, пожарные сараи, хранилища керосина) (Илл. 3.4. Рисунки 19–20).

Размещение построек было типовым: на станциях IV класса – отхожее место, вокзал, пожарный сарай; на станциях III класса – наоборот. Платформы строились приподнятыми, с ограждением и освещением.

Поскольку Амурская дорога проектировалась позднее других линий магистрали, с самого начала предусматривалось наличие электричества, водопровода, канализации. В отличие от КВЖД и Уссурийской линии, вокзалы Амурской дороги отличались большими оконными проемами и их количеством, традиционным деревянным декором (шпили, карнизы, резные фронтоны).

Благовещенский вокзал, вероятно, строился в несколько этапов. Наряду с известным каменным зданием, в 1914 г., когда движение по участку дороги от Благовещенска было открыто, существовало и деревянное здание [151] (Илл. 3.4. Рисунок 21). Возможно, деревянное здание использовалось временно до завершения отделочных работ в основном вокзале. По данным А. А. Артемьевой [152] автором проекта каменного вокзала является В. К. Олтаржевский, однако последние данные свидетельствуют о том, что здание было построено в 1912 г., а автор – петербургский архитектор В. Гофман [153] (Илл. 3.4. Рисунки 22 и 23).

В таблице 12 отражены основные постройки и приемы, использованные в проектах пассажирских зданий на дальневосточных железных дорогах.

### **3.5. Современное состояние ансамбля Китайско-Восточной и Уссурийской железных дорог**

Бывшая КВЖД проходит по четырем административным районам Северо-Востока Китая, в каждом из которых действуют свои нормы по работе с архитектурным наследием. Наибольший участок дороги (около 1043 км и двадцать населенных пунктов) относится к провинции Хэйлуньцзян. С 2015 г. при Институте

архитектуры Харбинского политехнического университета работает центр по изучению наследия КВЖД под руководством профессора Ч. Чжао – Российско-китайский инновационный исследовательский центр охраны культурного наследия Витайско-Восточной железной дороги [154]. Центр провел обследование технического состояния построек, подготовил проекты реконструкции для городов Джалантунь, Аньда, Ханьдаохэцзы, Аньянси [155]. В 2018 г. архитектурное наследие КВЖД было предложено к включению в реестр ЮНЕСКО. Проект «Исторический участок поселка Ханьдаохэцзы» получил почетную премию ЮНЕСКО за охрану культурного наследия в Азиатско-Тихоокеанском регионе» [156, с. 10].

Одним из масштабных проектов центра стало создание «Музея впечатлений о КВЖД» в Харбине на территории бывшей Пристани в районе железнодорожного моста через р. Сунгари. Реализация включала не только музей, но и обустройство прилегающего парка, что позволило преобразить ранее изолированную территорию вдоль реки и включить инженерные постройки. Новое решение для старого железнодорожного моста – превращение его в пешеходный: мост связал правый («городской») и левый («загородный») берега, тем самым объединив городское пространство с рекреационной зоной «Солнечный остров», известной как место дачного отдыха харбинцев еще с начала XX века. Проект вдохнул жизнь в традиционно необжитую зону отчуждения, освободившуюся после демонтажа части железнодорожной инфраструктуры. На ее месте возник современный парк с сетью общественных пространств, а в районе Пристани началась активная застройка – появились бизнес-центры, жилые дома, гостиницы. Концепция комплекса акцентирует внимание на бережном воссоздании утраченного железнодорожного пространства и интеграции исторического наследия в городскую среду. Согласно представленной на стендах парка аннотации к проекту, главная цель заключалась в том, чтобы «сократить расстояние между людьми и природой, временем и пространством, бытом и досугом» (Илл. 3.5. Рисунок 1).

Китай демонстрирует успешную работу с железнодорожным наследием по всему Северо-Востоку Китая: музеи при исторических зданиях создаются в

поселениях вдоль бывшей главной линии КВЖД, сохранившиеся улицы оформляются в соответствии с принятым дизайн-кодом, часто можно встретить входную арку (Илл. 3.5. Рисунки 2–3). На площадях устанавливаются памятники-паровозы и повсеместно можно встретить проявление железнодорожной тематики (Илл. 3.4. Рисунок 4).

Наибольшее число сохранившихся объектов находится на малых станциях главной линии Маньчжурия–Суйфэньхэ. Новые скоростные магистрали не затронули старую инфраструктуру, которая используется для грузовых и местных пассажирских перевозок. Удаленность от центров способствовала сохранности станционных поселков.

Определены три подхода к современному использованию объектов: сохранение исходных функций, адаптация под новые нужды и музеефикация. Сохранение функций предполагает эксплуатацию здания по его первоначальному назначению с минимальным вмешательством, что позволяет сохранять историческую подлинность среды. Адаптация включает изменение функционального назначения объекта с учетом современных требований, при этом может потребоваться комплексная реконструкция или обновление инфраструктуры. В Ханьдаохэцзы процесс адаптации сопровождался тщательным инженерным обследованием зданий, восстановлением их конструктивной целостности и лишь затем – декоративных элементов. Наконец, музеефикация предполагает превращение объектов в экспозиционные пространства, ориентированные на сохранение и интерпретацию историко-культурного наследия, что может ограничивать их повседневное использование.

Наиболее распространенной формой адаптации объектов архитектурного наследия является их перепрофилирование с последующим коммерческим использованием. Примерами таких трансформаций служат станция Аньянси (бывшая станция Цицикар), расположенная вблизи кампуса Российско-китайского университета, историческое здание ХПИ, а также комплекс бывших крупных ремонтных мастерских в Харбине и другие объекты (Илл. 3.5. Рисунки 5–19).

Заметной тенденцией в практике обращения с наследием, но не связанной непосредственно с объектами наследия, является воспроизведение утраченных объектов. В ряде случаев на месте исторических построек, не сохранившихся до наших дней, появляются новоделы – современные реконструкции, выполненные по мотивам оригиналов. Такие проекты стремятся воссоздать внешний облик, масштаб и стилистические особенности исчезнувших сооружений, зачастую опираясь на архивные фотографии, чертежи и воспоминания современников. Подобный подход обусловлен стремлением восстановить утраченную идентичность места и визуальную целостность исторической среды. Несмотря на то, что новоделы не являются подлинными артефактами прошлого, они выполняют важную символическую и культурную функцию – формируют у горожан и туристов ощущение связи с историей, укрепляют локальную память и визуально восстанавливают исторический ландшафт (Илл. 3.5, Рисунки 20 и 21).

**Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги.** В ходе работы был проведен предварительный анализ градостроительной структуры станционных комплексов в населенных пунктах, расположенных вдоль бывшей Уссурийской железной дороги на территории Хабаровского и Приморского краев. Целью анализа стало выявление степени сохранности архитектурного наследия, связанного с железнодорожной инфраструктурой, а также определение степени его включенности в современную городскую среду. В результате были выделены города, представляющие наибольший интерес с точки зрения сохранности и градостроительной значимости объектов: Хабаровск, Вяземский, Бикин, Дальнереченск, Спасск-Дальний, Уссурийск и Владивосток. Для каждого из них оценивались следующие параметры: уровень трансформации исторической застройки, состояние сохранившихся объектов, наличие и характер проведенных реконструкций.

По итогам полевых работ составлены схемы размещения объектов архитектурного наследия, отражающие текущее положение построек в пределах станционных комплексов.

В городе Владивостоке сохранены здание железнодорожного вокзала, построенное по проекту В. Плансона, водонапорная башня, частично сохранено бывшее управление Уссурийской железной дороги (Таблица 15). В советские годы здание управление было расширено: появились 3 и 4 этажи, пристройка в неоклассическом стиле. Вокзал также претерпевал изменения, но в 1995 г. была проведена реконструкция, вернувшая зданию исторический облик. С 2015 г. оно является памятником градостроительства и архитектуры федерального значения. Водонапорная башня была выполнена по индивидуальному проекту, предположительно архитектором В. Жигалковским, в традиционной для промышленной архитектуры начала XX в. стилистике: из красного кирпича, с полукруглыми завершениями окон и треугольными фронтонами, подчеркивающими высоту здания лопатками, узором в виде напуска кирпича и декоративным карнизом. Это здание, как и водоемное здание в Уссурийске, было рассчитано на размещение двух емкостей для воды. Является памятником архитектуры регионального значения. В 2014 г. был подготовлен проект реконструкции разрушающейся башни и начаты строительные работы: пристроен объем переменной этажности, в современном минималистическом стиле, с ленточными окнами, террасами. В здании размещены залы ресторана. Новая пристройка контрастирует с историческим зданием, но выполнена бережно по отношению к памятнику. Фасады восстановлены, расчищены. Это один из наиболее удачных примеров работы с железнодорожным наследием на Дальнем Востоке.

Всего на территории города (с учетом станций Океанская, Седанка и Первая Речка) имеется 15 признанных памятников архитектуры и градостроительства, имеющих отношение к Уссурийской железной дороге [157].

В Уссурийске сохранились многие здания, большая часть из них продолжает использоваться согласно первоначальной функции, среди них локомотивное депо, железнодорожные мастерские, здание вокзала, жилые дома, всего – 15 зданий (Таблица 16). В реестре объектов культурного наследия числится 9 объектов [158].

В Спасске-Дальнем сохранилось здание паровозного депо, водонапорная башня, общежитие работников железной дороги, здание бывшей школы, административные постройки Уссурийской железной дороги и несколько жилых домов (Таблица 17). Всего было выявлено 13 объектов, однако в реестре объектов культурного наследия числится только здание вокзала. В 2012 г. был проведен капитальный ремонт здания локомотивного депо, восстановлен оригинальный исторический облик.

На бывшей станции Иман, в городе Дальнереченске, к числу памятников отнесены здание вокзала и водонапорная башня, а также ансамбль, состоящий из трех жилых домов. Всего на станции имеется 14 сохранившихся зданий времен строительства Уссурийской железной дороги (Таблица 18).

В Хабаровском крае из всех железнодорожных построек рубежа XIX–XX вв. в перечень объектов культурного наследия включены только три здания: водонапорная башня в Хабаровске, железнодорожная школа и бывшее паровозное депо с мастерскими в г. Вяземском. Однако и в Хабаровске, и в г. Вяземском сохранились и другие постройки. В г. Вяземском находится один из самых крупных районов жилой застройки железнодорожных служащих. Это около 11 деревянных жилых домов с сохранившимися оригинальной облицовкой и декором. Также – сохранившаяся железнодорожная церковь (реконструированная), до сих пор являющаяся единственным православным храмом в городе; основание водонапорной башни (Таблица 20). В г. Бикине – здание водонапорной башни, школы, школьной администрации, жилой дом (Таблица 19). В Хабаровске также сохранилась железнодорожная церковь – современный Христорождественский собор, типовой жилой дом и один из корпусов железнодорожной больницы (Таблица 21).

Сохранившиеся объекты Уссурийской железной дороги (но также и утраченные) обладают потенциалом превращения их в туристические объекты. Примером служат здания вокзалов во Владивостоке, где регулярно проводятся экскурсии, вокзал в Хабаровске, внешний облик которого был воссоздан по мотивам утраченного здания. Также по проекту утраченного здания вокзала на

станции в г. Вяземском был построен павильон музея Амурского моста. Железнодорожная тематика поддерживается и музеями в городах Хабаровского и Приморского краев: в Бикине, Дальнереченске, Спасске-Дальнем, Уссурийске.

Развитие туризма на базе железнодорожного наследия требует комплексного подхода, включающего:

- научно-исследовательскую работу и связанные с ней проведение обследований и экспертиз, создание базы данных объектов с историко-архитектурной характеристикой, вовлечение общественности через лекции, выставки, публикации;

- реставрацию и разработку проектов с учетом подлинного облика, использование цифровых технологий (3D-сканирование, AR), адаптацию зданий под современные нужды (музеи, культурные центры);

- просветительскую деятельность, выразившуюся в публикационной деятельности, создании документальных проектов, образовательных программы, работу с местными жителями и волонтерами;

- развитие туристической инфраструктуры и создание маршрутов (например, Владивосток–Уссурийск, Хабаровск–Вяземский), маркировку и навигацию, обустройство зон отдыха, проведение фестивалей;

- международное сотрудничество и развитие партнерства с китайскими организациями, создание трансграничных маршрутов, участие в международных программах сохранения наследия.

Положительный опыт Китая и растущий интерес к наследию Транссибирской магистрали в России позволяют выстроить стратегию сохранения и популяризации железнодорожного наследия, особенно на примере Уссурийской линии.

### **Выводы главы 3**

1. Выявлены региональные особенности архитектурно-планировочных решений, отличающие застройку станций Уссурийской, Китайско-Восточной и

Амурской железных дорог от аналогичных объектов на других участках Транссибирской магистрали. Установлено, что в практике строительства широко использовались типовые проекты с адаптацией к местному контексту, что в большей степени проявлялось в архитектуре жилой застройки и зданиях вокзалов. Типовое проектирование позволяло организовать массовое строительство с учетом социальной и служебной иерархии: использовались унифицированные проекты: усадебных домов для служащих и их семей, многоквартирные дома, общежития, казармы и различные путевые постройки. Материалами выступали дерево и камень, с характерными декоративными элементами – резьбой, верандами, палисадниками. Здания проектировались с учетом количества жильцов и их должности. Архитектурные решения, включая ориентацию фасадов, подчинялись направлению железнодорожного пути, создавая у пассажиров ощущение целостности и завершенности архитектурного ансамбля. Установлено, что при широком применении типовых проектов каждая линия имела индивидуальные черты, обусловленные региональными и культурными факторами. Для Уссурийской железной дороги характерна стилизация под русский стиль, на КВЖД активно применялись китайские архитектурные элементы, что подчеркивало взаимодействие русской и китайской культур; на Амурской железной дороге отчетливо проявлялось влияние стиля модерн.

2. Вокзалы дальневосточных направлений изначально строились как временные, с возможностью последующей реконструкции. По мере увеличения пассажиропотока здания модернизировались: надстраивались этажи, увеличивались площади, вводились новые функции. Крупнейшие вокзалы Уссурийской железной дороги – во Владивостоке и Хабаровске – были существенно перестроены в 1910-х гг. после объединения с КВЖД. Проекты выполнялись как по типовым, так и по индивидуальным схемам, с участием архитекторов П. Базилевского, В. Плансона и др. Пассажирские здания делились на зоны по классам, имели буфеты, телеграф, почту, отдельные выходы на платформы. Фасады оформлялись с учетом национального колорита – использовались элементы модерна и азиатские мотивы. На КВЖД для европейских

и китайских пассажиров иногда строились отдельные павильоны. Материалы и декор подчеркивали статус станции и климатическую специфику региона.

3. Впервые проведены комплексные натурные обследования сохранившейся исторической застройки в городах на территориях юга Дальнего Востока России и провинций в Северо-Восточном Китае. Установлено, что значительная часть архитектурного наследия бывших станций II и III классов Китайско-Восточной железной дороги сохранена и интегрирована в современную городскую среду. Каждый регион Северо-Востока Китая имеет собственные подходы к охране архитектурного наследия. В провинции Хэйлуунцзян с 2015 г. действует центр изучения КВЖД при Харбинском политехническом университете. Центр обследует объекты, разрабатывает проекты реставрации. Важным проектом стало создание парка памяти «Музея впечатлений о КВЖД» с реконструированным мостом через Сунгари. Работы по восстановлению ведутся вдоль всей бывшей линии КВЖД. В Аньянси сохранена историческая планировка, в Ханьдаохэцзы восстановлены вокзал, депо и православная церковь. Подобные поселки превращаются в музеи под открытым небом и приобретают значение туристических брендов региона. Сохранение объектов КВЖД направлено на поддержание культурной идентичности региона, где русская архитектура конца XIX – начала XX вв. играет важную символическую роль. Реставрация и адаптация зданий сочетаются с современным использованием и популяризацией культурного наследия. Железнодорожное наследие Уссурийской дороги – важный ресурс для развития туризма. Однако в России исторические объекты пока не интегрированы в туристическую инфраструктуру: не хватает маршрутов, навигации, гостиниц. Несмотря на это, интерес к Транссибирской магистрали растет. Сохранившиеся постройки – вокзалы, депо, дома – обладают высоким потенциалом при условии комплексной их реставрации и продвижения.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выделены два периода строительства железных дорог на Дальнем Востоке: период формирования концепции (1837–1891), связанный с развитием идеи прокладки магистрали к Тихому океану, и период реализации строительства дальневосточных направлений Транссибирской магистрали (1891–1916). Проанализированы условия строительства Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог. Выявлены три типа размещения станций по отношению к существующим поселениям – изолированное, обособленное и интегрированное.

Выявлены архитектурно-градостроительные особенности станционных комплексов разных иерархических уровней. Установлены основные планировочные приемы, типовые и индивидуальные проектные решения.

Несмотря на широкое использование типовых проектов, каждая линия обладала индивидуальностью, обусловленной региональными, природными и культурными факторами. Для Уссурийской железной дороги характерна стилизация под русский стиль, для КВЖД – включение элементов традиционной китайской архитектуры, для Амурской – влияние модерна.

Предложена трактовка термина «ансамбль железной дороги», применительно к дальневосточному контексту. Ансамбль трактуется как особый линейный архитектурно-градостроительный объект, обладающий определенным запоминающимся архитектурно-художественным образом, воспринимаемым не одномоментно, но в течение времени, не в определенном месте, но в движении, на протяжении всей железнодорожной линии совместно с ландшафтом как единое целое. Разработаны схемы ритмических композиционных рядов по трем участкам. Установлено ансамблевое единство Уссурийской железной дороги и КВЖД.

Проведен сравнительный анализ современного состояния архитектурного наследия железных дорог на территории Дальнего Востока России и Северо-Востока Китая. Установлены подходы к его использованию на территории Китая. В ходе натурных обследований зафиксированы уникальные объекты на станциях воль бывшей Уссурийской железной дороги, включая постройки по проектам

КВЖД. Разработаны схемы размещения как признанных, так и потенциальных объектов культурного наследия на территории Хабаровского и Приморского краев.

В результате исследования достигнута поставленная цель – выявлены пространственно-планировочные и архитектурно-градостроительные особенности станционных комплексов дальневосточных направлений Транссибирской магистрали конца XIX – начала XX века. Решены все задачи: установлена периодизация строительства, определены типы размещения станций, проанализированы архитектурные приемы, предложена трактовка термина «ансамбль железной дороги», выявлены особенности сохранности объектов.

Полученные результаты расширяют представление об архитектурно-градостроительной практике указанного периода и могут служить основой для научного обоснования сохранения, актуализации и использования объектов железнодорожного наследия в социально-культурном развитии Дальнего Востока России.

**СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ**

- АР ВМ – Автономный район Внутренняя Монголия  
Амурская ЖД – Амурская железная дорога  
АУГО – Архив Уссурийского городского округа  
ГАРФ – Государственный архив Российской Федерации  
ГАЗК – Государственный архив Забайкальского края  
ГАХК – Государственный архив Хабаровского края  
ГО – Городской округ  
ГСЗ – Город субпровинциального значения  
ГУ – Городской уезд  
ДВГНБ – Дальневосточная государственная научная библиотека  
ЗК – Забайкальский край  
КВЖД – Китайско-Восточная железная дорога  
ПКПБ – Приморская краевая публичная библиотека имени А. М. Горького  
РГВИА – Российский государственный военно-исторический архив  
РГИА – Российский государственный исторический архив  
РГИА ДВ – Российский государственный исторический архив Дальнего Востока  
РГО – Российское географическое общество  
Уссурийская ЖД – Уссурийская железная дорога

**СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Блюх, И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т. 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. – С.-Петербург: Типография М. С. Вольфа, 1878.
2. Головачев, А. А. История железнодорожного дела в России / [соч.] А. А. Головачева. – СПб.: тип. Р. Голике, 1881. – [6], 404 с.
3. Кислинский, Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: исторический очерк / под ред. статс-секр. Куломзина. – 1902.
4. Виргинский, В. С. Возникновение русских железных дорог и железнодорожный вопрос в России до начала 40-х годов XIX века: автореф. дис. ... д-ра ист. наук. – М.: Типолитограф. ВАФ, 1949. – 31 с.
5. Волмар, К. Транссибирская магистраль: история создания железнодорожной сети России / пер. с англ. О. И. Сергеевой; предисл. и примеч. Д. Д. Зелова. – М.: Кучково поле, 2016. – 272 с.
6. Marks, S. G. Road to Power: The Trans-Siberian Railroad and the Colonization of Asian Russia, 1850–1917. – London: Tauris, 1991. – 240 p.
7. Канн, С. К. Деятельность Комитета Сибирской железной дороги по естественнонаучному изучению Сибири в конце XIX – начале XX вв. – 2011.
8. Развитие сети железных дорог России в XIX веке [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://reader.1lib.sk/read/7026743482d602d9d3a674cda95abc08ebad569d2ea696876a1cf01c282067a2/2899443/babb81/...> (дата обращения: 04.05.2024).
9. Никифорова, Н. В. История Забайкальской железной дороги (1887–1934 гг.): дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02. – Иркутск: ИГУ, 2019. – 277 с.
10. Тимофеев, А. А. Великая Сибирская магистраль: выбор маршрута, экономические и социально-культурные последствия на Южном Урале: 1891–1914 годы. – 2006.

11. Хобта, А. В. История строительства Кругобайкальской железной дороги 1887–1915 гг. – Иркутск, 2005.
12. Целиков, С. А. Строительство и эксплуатация Самаро-Златоустовской железной дороги и ее влияние на развитие экономики Самарской, Оренбургской и Уфимской губерний (вторая половина XIX в. – 1917 г.). – 2006. – 220 с.
13. Буркова, В. В., Крапивный, В. А., Забелин, А. А. Дальневосточная магистраль России: 100-летию Дальневост. железной дороги посвящается, 1897–1997. – Хабаровск: Частная коллекция, 1997. – 351 с.
14. Вивдыч, М. А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века: дис. ... канд. ист. наук. – Новосибирск: Ин-т истории СО РАН, 2011. – 179 с.
15. Гнатовская, Е. Н. Железнодорожники в период Октябрьской социалистической революции, гражданской войны и интервенции на Дальнем Востоке (1917–1922 гг.). – 1991.
16. Ковальчук, М. А. Т. Л. Исторический опыт формирования транспортной отрасли Дальнего Востока России, 70-е годы XIX в. – июнь 1941 г. – 1998.
17. Лисицын, А. А. Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России: конец XIX в. – 1917 г. – Хабаровск, 2011.
18. Петухова, Н. М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 – 1910-е годы. – СПб., 2010
19. Седов, В. В. Архитектура на большой дороге // Проект Россия. – 2001. – № 19. – С. 41–48.
20. Смирнова, Е. А. Архитектура Великой Сибирской железнодорожной магистрали: дис. ... канд. архитектуры. – Новосибирск, 1896.
21. Масленникова, Д. С. Архитектура православных храмов на востоке Азии (начало XVIII – первая половина XIX вв.).

22. Охотникова, Ю. В. Православное храмовое зодчество юга Дальнего Востока России: середина XIX – нач. XX вв.: дис. ... канд. архитектуры. – Москва, 2011.
23. Иконников, А. В. Архитектурный ансамбль. – М.: Знание, 1979. – 64 с.
24. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Кн. 3: Столицы и провинция / В. Лисовский [и др.]. – М.: Прогресс-Традиция, 2010. – 616 с.
25. Ситникова, М. А., Ситникова, П. В. Архитектурный ансамбль железнодорожной станции «Омск» в системе построек фонда имени Александра III и его влияние на градостроительное развитие пристанционных поселков // Известия Омского государственного историко-краеведческого музея. – 2000. – № 8. – С. 94–116.
26. Русское градостроительное искусство. Градостроительство России середины XIX – начала XX вв. Кн. 2 / Е. И. Кириченко. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – 560 с.
27. Шашкова, Н. О. Архитектурный ансамбль Московско-Курской железной дороги: формирование и развитие в период с 1864 по 1917 гг. – 2022.
28. Камалова, Г. М. Архитектура зданий и сооружений Оренбург-Ташкентской железной дороги конца XIX – начала XX века. – Новосибирск, 2006.
29. Троицкая, Т. Ю. Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (конец XIX – первая треть XX вв.). – Новосибирск, 1995.
30. Чертилов, Д. К. Архитектурно-планировочные и ландшафтные принципы реконструкции заповедной территории исторической железной дороги: автореф. дис. ... канд. архитектуры. – Москва, 1997. – 19 с.
31. Баландин, С. Н., Смирнова, Е. А. Города-сады в Сибири. – Новосибирск, 1985.
32. Вальтеран, Т. Л. Железная дорога и ее сооружения в градостроительном развитии г. Новосибирска: 1893–1980 гг. – 2002.

33. Вечер, Е. В. Влияние Транссибирской железнодорожной магистрали на развитие Томской губернии в конце XIX – начале XX вв. – 2004.
34. Горюнов, Ю. А. Воздействие Ташкентской железной дороги на экономическую жизнь Оренбуржья первой трети XX века: дис. ... канд. ист. наук. – Оренбург, 2010.
35. Журин, Н. П. Планировка и застройка городов Сибири в период строительства Транссибирской магистрали. – 1974.
36. Магазинер, Н. А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали: конец XIX – начало XX вв. – СПб., 2016. – 216 с.
37. Субботин, О. С. Архитектура железнодорожных комплексов в системе города // Жилищное строительство. – 2013. – № 2. – С. 9–13.
38. Базилевич, М. Е. Деятельность и вклад выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в развитие архитектуры Дальнего Востока (вторая половина XIX – начало XX вв.): дис. ... канд. архитектуры. – СПб.: СПбГАСУ, 2018.
39. 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»): дис. ... канд. архитектуры. – Хабаровск, 2006.
40. Ким, А. А. Западноевропейские влияния в архитектуре жилых зданий Китая конца XIX – первой половины XX в. (на примере провинции Гуандун). – 2020. – 236 с.
41. Козыренко, Н. Е., Иванова, А. П., Ян, Хунвэй. Архитектурное наследие Харбина. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 564 с.
42. Козыренко, Н. Е., Иванова, А. П., Ян, Хунвэй. Градостроительное наследие Харбина. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 207 с.
43. Ордынская (Бондаренко), Ю. В. Особенности формирования градостроительных систем в зоне пограничья России и Китая. – 2019. – 276 с.
44. Смольянинова, Т. Консульские комплексы на территории Маньчжурии // Проект Байкал. – 2022. – Т. 19, № 73. – С. 159–163. – DOI: 10.51461/pb.73.27.

45. Целуйко, Д. Архитектура зданий Русско-Китайского банка // Проект Байкал. – 2022. – Т. 19, № 74. – С. 156–161. – DOI: 10.51461/pb.74.26.
46. Лешко, С. С. Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX века. – Хабаровск: Изд. дом «Частная коллекция», 2003. – 176 с.
47. Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида: очерки. – Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2010. – 368 с.
48. Ван, Синьин. Исследование архитектуры Китайско-Восточной железной дороги в провинции Цзилинь / 王新英. – Пекин: 吉林文史出版社, 2016.
49. Zhang, Wenzhuo. Heritage Making and Interpretation in Postcolonial Harbin: Contemporary Urban Memory of the Russian-built Harbin Railway Station and Beyond // Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development. – 2021.
50. Li, C., Liu, D., Sun, C. The Chinese Eastern Railway: Geostrategic Heritage from the Turn of the Twentieth Century in Northeast China // Journal of Asian Architecture and Building Engineering. – 2023. – Т. 22, № 5.
51. Liu, D., Bian, V. Исследование планировки и архитектурной формы исторических городов вдоль Ближневосточной железной дороги. – Харбин: Изд-во Харбинского технологического института, 2018. – 353 с.
52. О «типовом» градостроительном проектировании поселков вдоль железной дороги в Китае Нового времени на примере станций II класса главной линии Китайско-Восточной железной дороги / Чжан, Бочэн [и др.] // Былые годы. – 2020. – № 1. – С. 272–286.
53. Чэнь, Чен, Лю, Дапин. Исследование архитектуры локомотивного депо Ближнего Востока // В: Исследование и сохранение современной китайской архитектуры. Т. 9 / под ред. Чжан, Фуфу, Лю, Иши. – 2014. – С. 414–428.
54. Аблова, Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории: первая половина XX в. – М., 2005.

55. Авилов, Р. С. Русская армия на Дальнем Востоке в военной политике Российской империи (1865–1904 гг.). – 2023. – 618 с.
56. Аурилене, Е. Е., Потапова, И. В. Русские в Маньчжоу-Ди-Го: «Эмигрантское правительство». – Хабаровск: Хабаровский пограничный институт, 2004. – 128 с.
57. Дацышен, В. Г. История русско-китайских отношений (1618–1917 гг.). – Благовещенск, 2005.
58. Русский Харбин / Забияко, А. А. [и др.]. – Благовещенск: Амурский гос. ун-т, 2015.
59. Капран (Толстякова Алюшина), И. К. Повседневная жизнь русского населения Харбина: конец XIX – 50-е гг. XX вв. – 2007. – 240 с.
60. Кротова, М. В. Харбин – аванпост русской промышленности, торговли и культуры в Маньчжурии (1898–1917 гг.). – СПб., 1996.
61. Мелихов, Г. В. Маньчжурия: далекая и близкая. – М.: Наука, 1991.
62. Хисамутдинов, А. А., Бай, С. Moderne. Русские и китайские лица в харбинском «Модерне». – Владивосток: Дальневосточный федеральный университет, [б. г.].
63. Ходяков, М. В. Центр по изучению истории Китайско-Восточной железной дороги. – 2024. – С. 207–210.
64. Архитектурное путешествие. Из Москвы по железной дороге: альбом проектов, эскизов и фотографий / ред. Е. Борисова. – М.: Студия 4+4, 2014. – 276 с.
65. Пунин, А. Л. Архитектура Петербурга середины и второй половины XIX века. – СПб.: Крига, 2009. – 592 с.
66. Ходяков, М. В., Чжао, Ч. Строительство церквей в Забайкалье и Китайско-Восточная железная дорога: Кайдаловская ветвь на рубеже XIX–XX веков // Вестник Новосибирского государственного университета. Серия: История, филология. – 2023. – Т. 22, № 8. – С. 100–111.

67. Штиглиц, М. С. Промышленная архитектура Санкт-Петербурга XVIII – первой половины XX в. (Историко-культурные проблемы): дис. ... д-ра архитектуры. – СПб., 2002. – 358 с.
68. Карманный атлас. Сплошной паровой путь через Азию к Великому океану. Великая Сибирская жел. дорога. Амурское пароходство. Уссурийская жел. дорога. – Изд. школьной картопечати, 1900.
69. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 г. / сост. VIII-м отделом Императорского русского технического общества. В 2 т. Т. 1. – СПб.: тип. бр. Пантелеевых, 1896.
70. Софийско-Александровская железная дорога: проект капитана Д. И. Романова. – СПб.: Типография Императорской Академии наук, 1859.
71. Граф Николай Николаевич Муравьев-Амурский по его письмам, официальным документам, рассказам современников и печатным источникам (материалы для биографии) / И. П. Барсуков. – М.: Синодальная типография, 1891 // [Lib.ru/Классика](http://az.lib.ru/Klassika) [Электронный ресурс]. – URL: [http://az.lib.ru/b/barsukow\\_i\\_p/text\\_1891\\_graf\\_muraviev-amurskiy-oldorfo.shtml](http://az.lib.ru/b/barsukow_i_p/text_1891_graf_muraviev-amurskiy-oldorfo.shtml) (дата обращения: 26.04.2024).
72. Tupper, H. To the Great Ocean: Siberia and the Trans-Siberian Railway. – Boston: Little, Brown, 1965. – 562 p.
73. A voyage down the Amoor: with a land journey through Siberia, and incidental notices of Manchooria, Kamschatka, and Japan / P. McDonough Collins [Электронный ресурс]. – URL: <https://archive.org/details/cu31924023188182/mode/2up> (дата обращения: 08.01.2024).
74. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: исторический очерк / С. В. Саблер, И. В. Сосновский. – СПб., 1903 [Электронный ресурс]. – URL: <https://elib.tomsk.ru/purl/1-10940/> (дата обращения: 04.01.2024).
75. Полное собрание законов Российской империи. Собрание второе. Т. XXXII. Отделение первое. 1857. От № 31349–32626. – СПб.: В Типографии II Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1858.

76. Сотников, Е. А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. – М.: Транспорт, 1993. – 200 с.
77. Дневник С.-Петербургской сессии Международного железнодорожного конгресса: № 1–10. – СПб., 1892.
78. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год / VIII-й отдел Императорского Русского технического общества [Электронный ресурс]. – URL: <https://elibrary.tambovlib.ru/?ebook=5637.219> (дата обращения: 06.08.2022).
79. Альбом чертежей сооружений всех российских железных дорог. – [19--]. – 104 с.
80. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год. Альбом чертежей. Т. 2. – СПб.: Тип. бр. Пантелеевых, 1896
81. Сибирская железная дорога. – [б. м., б. г.].
82. РГИА ДВ. Фонд 75. Описание 1.
83. Отчет о постройке Южного участка Уссурийской железной дороги. 1891–1894. – СПб.: Типография Министерства путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1900.
84. Атлас Азиатской России. – СПб.: Изд. Переселенческого управления Главного управления землеустройства и земледелия, 1914.
85. Альбом планов станций и разъездов Уссурийской железной дороги. – Хабаровск: КВЖД, Технический отдел, 1913.
86. Инженеры путей сообщения / ред. В. Н. Ряскин, С. В. Любимов. – М.: ООО «Путь Арт», 2003. – 456 с.
87. Отчет о постройке Северно-Уссурийской железной дороги. 1894–1897. – СПб.: Типография Министерства путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1900.
88. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1903–1904 / сост. по офиц. данным под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. – СПб., 1904 [Электронный ресурс]. – URL:

<http://elib.shpl.ru/ru/nodes/16100#page/448/mode/grid/zoom/1> (дата обращения: 19.02.2017).

89. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 929.

90. Краевский, Г. Ф. Мировая-транзитная Сибирская железная дорога. – Иркутск, 1898 [Электронный ресурс]. – URL: <https://elib.tomsk.ru/purl/1-11602/> (дата обращения: 22.08.2024).

91. ГАРФ. Ф. Р.6081. Оп. 1. Ед. хр. 143. Л. 69–71.

92. Отчет по постройке Китайской Восточной железной дороги (по железнодорожному предприятию), 1897–1903 гг.

93. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 3. Л. 7.

94. Нилус, Е. Х. Исторический обзор сооружения Китайской Восточной железной дороги, 1896–1923: Т. 1. – Харбин: Тип. КВЖД и т-ва «ОЗО», 1923. – 690 с.

95. Юбилейный сборник «Политехник», 1969–1979. Т. 10. – Сидней: Объединение инженеров, окончивших ХПИ, 1980.

96. Альбом сооружения Китайской-Восточной железной дороги, 1897–1903. – М.: Фото-лит. К. А. Фишеръ, 1903. – 207 с.

97. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1563. Л. 1–31об.

98. Сборник документов, относящихся к Китайской Восточной железной дороге [Электронный ресурс]. – URL: <https://naukarava.ru/catalog/159/855/54679?view=1> (дата обращения: 05.02.2020).

99. РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 459. Л. 1–17.

100. Государственное значение Амурской железной дороги: доклад Д. И. Ревякина в общ. собр. чл. Приамур. отд. О-ва востоковедения, 23 июня 1914 г. – Хабаровск: Тип. Канцелярии Приамур. генерал-губернатора, 1914. – 36 с.

101. Западно-Амурская железная дорога в период ее созидания (1909–1913 гг.). – Чита: Типо-лит. «Т-во Бергут и Сын», 1913.

102. Постройка головного участка Амурской железной дороги: альбом чертежей (1907–1910). – Паровая типо-литография П. Макушина и В. Посохина, 1911.

103. Альбом исполнительных чертежей Южно- и Северо-Уссурийской железной дороги, 1891–1894, 1896–1897. – СПб.: Т-во Художественной печати, 1897.
104. Приложения к отчету по постройке Северно-Уссурийской ж. дор., 1894–1897. – СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1900.
105. Глатоленкова, Е. В., Иванова, А. П. Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в городе Вяземском // Культура и наука Дальнего Востока. – 2021. – Т. 2(31). – С. 80–84.
106. Кларк, И. С. Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю. Т. I: Вып. I. 1906 г. – СПб.: Альфарет, 2011. – 402 с. (репринт. изд. 1906–1913 гг.).
107. РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 120. Л. 42.
108. Из истории заселения Южно-Уссурийского края – Российский государственный исторический архив Дальнего Востока [Электронный ресурс]. – URL: <http://rgiadv.ru/rabota-s-polzovatelayami/publikatsiya-dokumentov/iz-istorii-zaseleniya/> (дата обращения: 16.05.2023).
109. Заветная мечта императора: к 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. – Владивосток: Дальнаука, 2011.
110. Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. – Харбин, 1922.
111. РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 14. Л. 1–7.
112. РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 5.
113. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. Л. 6.
114. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. Л. 12.
115. Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. – Харбин: Экономическое бюро КВЖД, тип. «Полиграф», 1927. – 720 с.
116. Кларк, И. С. Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю. Т. III: Вып. III. Летнее движение 1907 года. – СПб.: Альфарет, 2011. – 582 с. (репринт. изд. 1906–1913 гг.).

117. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 1.
118. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 715.
119. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 867. Л. 2.
120. Райан, Н. В. Россия – Харбин – Австралия: сохранение и утрата языка на примере русской диаспоры, прожившей XX век вне России. – М.: Русский путь, 2005. – 208 с.
121. Лу, Хайпин. Исследование современной архитектурной системы в Шэньяне в условиях двоевластия (1861–1945) (кит.) / Лу, Хайпин, Ван, Хэ. – Пекин, 2016. – 254 с.
122. Железнодорожные поселки Амурской области (от р. Зеим до Забайкалья). – Хабаровск: Типография Канцелярии Приамурского Генерал-Губернатора, 1912.
123. Кобзарь, В. П. Суражевка – Алексеевск – Свободный / В. П. Кобзарь // Культура и наука Дальнего Востока. – 2023. – Т. 2(35). – С. 15–33.
124. Лешко, С. С. Алексеевск (Свободный) и идеи нового городского пространства начала XX в. / С. С. Лешко // Приамурье на рубеже веков. – 2000. – С. 69–74.
125. РГИА, ф. 350, оп. 16, д. 1563, л. 1.
126. РГИА, ф. 350, оп. 16, д. 1564.
127. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва: Фото-лит. К. А. Фишеръ, 1903. – 354 с.
128. Ван, Синьин. Строительство Китайско-Восточной железной дороги в провинции Цзилинь / Ван, Синьин, Чжан, Шумин. – Чанчунь, 2016. – 222 с.
129. РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 822.
130. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 3.
131. Объект культурного наследия «Средняя школа станции Вяземская Уссурийской железной дороги», 1899 г.; до 1917, 1962–1963 гг. – URL: [https://nasledie27.ru/...](https://nasledie27.ru/) (дата обращения: 15.01.2023).

132. Масленникова, Д. С. Церкви-школы на станциях Китайско-Восточной железной дороги / Д. С. Масленникова // Вестник ТГАСУ. – 2008. – № 1. – С. 21–28.
133. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1424. Л. 1.
134. Путеводитель по Китайской Восточной железной дороге. Зима 1906–1907 г. – Т-во Р. Голике и А. Вильберг, 1907.
135. 吕, 海平. 双重权力体系制约下的沈阳近代建筑制度研究 (1861–1945 年) / 吕, 海平, 王, 鹤. – 北京, 2016. – 254 с.
136. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 975. Л. 1.
137. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1041. Л. 1.
138. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 983. Л. 5.
139. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 991. Л. 1–2.
140. Ковальчук, М. А. История транспорта Дальнего Востока России (вторая половина XIX в. – июнь 1941 г.). Книга 1 / М. А. Ковальчук. – Хабаровск, 1997. – 167 с.
141. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 2.
142. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 3.
143. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 11.
144. Meakin, A. M. B. A Ribbon of Iron / Anette, M. B. Meakin. – Westminster: A. Constable & Co., New York: E. P. Dutton & Co., 1901. – 320 с.
145. Крадин, Н. П. Архитектура Дальнего Востока в творчестве зодчих столичных школ / Н. П. Крадин, М. Е. Базилевич. – Хабаровск: АО «Хабаровская краевая типография», 2022. – 304 с.
146. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 927. Лл. 1–6.
147. Wu, Guoqing. Architectural Gallery. Tracing the Old Buildings of the Chinese Eastern Railway / Wu, Guoqing. – Heilongjiang People's Publishing House, 2010.
148. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 961.

149. Czajewski, J. Inżynier Seweryn Wachowski. Twórca żeglugi parowej Towarzystwa Kolei Wschodniochińskiej na rzece Sungari / J. Czajewski, Z. Tucholski. – Warszawa: Narodowe Muzeum Techniki, Instytut Historii Nauki PAN, 2022. – 114 с.
150. Отчет по постройке Восточной части Амурской железной дороги, 1911–1915 гг. Альбом типовых и исполнительных чертежей. – Хабаровск: М. П. С., 1918.
151. РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1522. Л. 1, 4.
152. Артемьева, А. А. Национальный дух столичной архитектуры в вокзалах Дальнего Востока / А. А. Артемьева // Архитектура и строительство Москвы. – 2007. – Т. 533. – С. 15–19.
153. РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1523. Л. 42.
154. 哈尔滨工业大学城市规划设计研究院 [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.hitupdi.com/...](http://www.hitupdi.com/) (дата обращения: 18.10.2021).
155. 满洲里市旅游市场开始逐步回暖升温 游客日益增多 [Электронный ресурс]. – URL: [http://nmg.sina.com.cn/...](http://nmg.sina.com.cn/) (дата обращения: 27.08.2021).
156. Российско-китайский инновационный исследовательский центр охраны культурного наследия Китайско-Восточной железной дороги. – 2019.
157. Открытые данные Министерства культуры России [Электронный ресурс]. – URL: <https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-egrkn> (дата обращения: 13.11.2024).
158. Открытые данные Министерства культуры России [Электронный ресурс]. – URL: <https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-egrkn> (дата обращения: 13.11.2024).

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тихоокеанский государственный университет»

*На правах рукописи*

**ГЛАТОЛЕНКОВА Екатерина Викторовна**

**АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ  
СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ  
ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА  
(конец XIX – начало XX века)**

Специальность 2.1.11.

Теория и история архитектуры, реставрация  
и реконструкция историко-архитектурного наследия

Диссертация  
на соискание ученой степени кандидата архитектуры  
Том 2

Научный руководитель:  
**БАЗИЛЕВИЧ Михаил Евгеньевич**  
кандидат архитектуры, доцент

Хабаровск  
2025

## ОГЛАВЛЕНИЕ

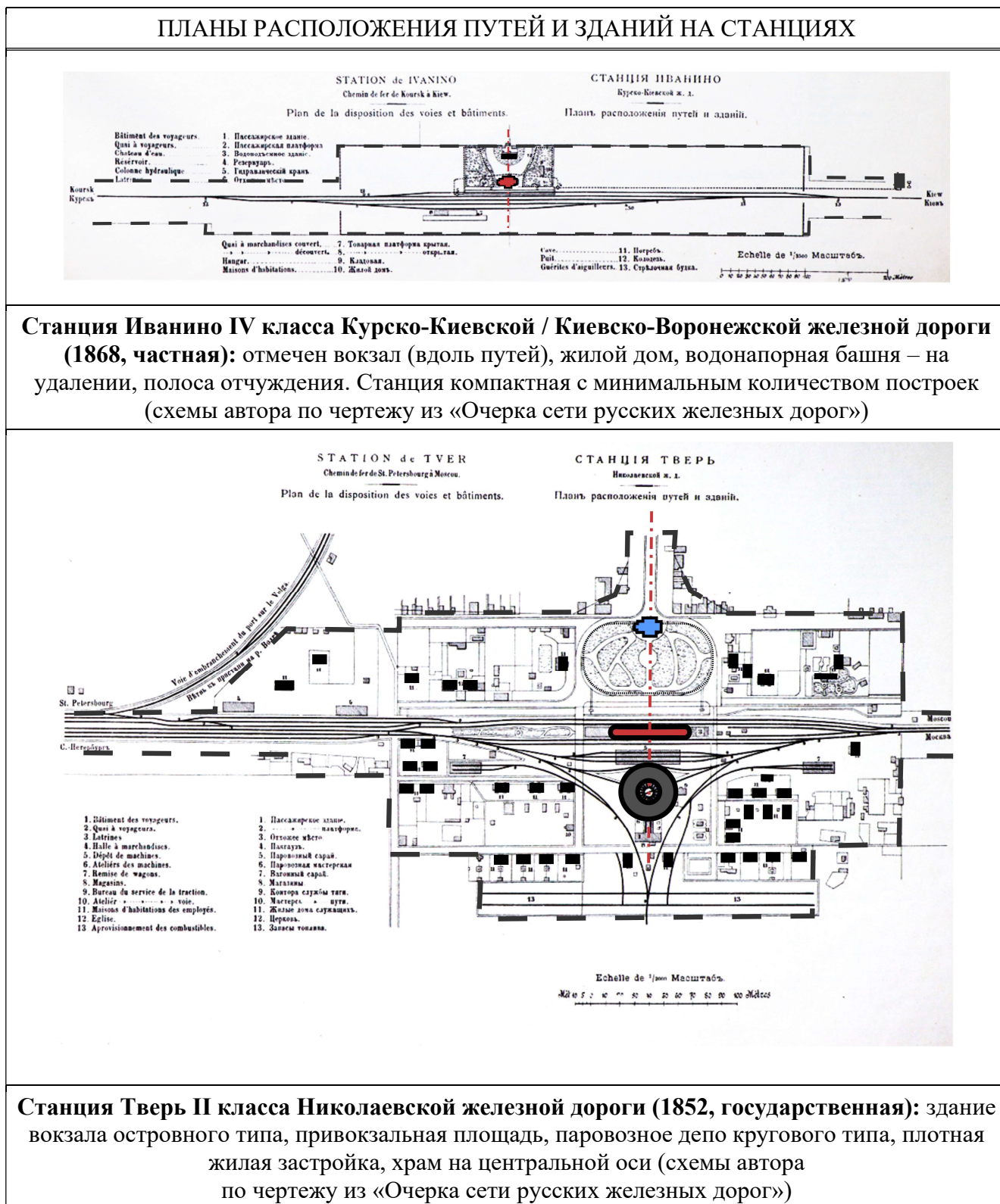
<b>АНАЛИТИЧЕСКИЕ ТАБЛИЦЫ.....</b>	<b>4</b>
Таблица 1 – Строительство участков Транссибирской магистрали .....	4
Таблица 2 – Железнодорожные постройки Российской империи к 1891 г.....	5
Таблица 3 – Краткая характеристика железнодорожных построек Уссурийской железной дороги .....	10
Таблица 4 – Краткая характеристика железнодорожных построек Китайско-Восточной железной дороги .....	11
Таблица 5 – Краткая характеристика железнодорожных построек Амурской железной дороги .....	12
Таблица 6 – Типы размещения строящихся станционных комплексов на дальневосточных участках Транссибирской магистрали .....	13
Таблица 7. Состав станционных комплексов.....	17
Таблица 8 – Распределение построек различного назначения в пределах станционных комплексов I–III классов.....	18
Таблица 9 – Жилая застройка на станциях I–III классов дальневосточных железных дорог.....	22
Таблица 10. Распределение паровозных депо прямоугольного типа на Уссурийской железной дороге.....	25
Таблица 11. Распределение паровозных депо веерного типа на КВЖД.....	26
Таблица 12 – Здания вокзалов на станциях I–III классов дальневосточных железных дорог.....	27
Таблица 13 – Информация об архитектурном наследии в Приморском крае .....	29
Таблица 14 – Информация об архитектурном наследии в Хабаровском крае .....	29
Таблица 15 – Архитектурное наследие во Владивостоке .....	30
Таблица 16 – Архитектурное наследие в Уссурийске.....	31
Таблица 17 – Архитектурное наследие в Спасске-Дальнем.....	32
Таблица 18 – Архитектурное наследие в Дальнереченске .....	34
Таблица 19 – Архитектурное наследие в Бикине .....	36

Таблица 20 – Архитектурное наследие в г. Вяземском.....	38
Таблица 21 – Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в Хабаровске .....	40
<b>ИЛЛЮСТРИЦИИ К ГЛАВЕ 1. СТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ.....</b>	<b>41</b>
Илл. 1.1. Распределение железных дорог в Российской империи во второй половине XIX – начале XX в.....	41
Илл. 1.2. Строительство дальневосточных участков Транссибирской магистрали: Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог .....	43
<b>ИЛЛЮСТРИЦИИ К ГЛАВЕ 2. ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНО- ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ.....</b>	<b>51</b>
Илл. 2.1. Планировки станционных комплексов Уссурийской железной дороги .	51
Илл. 2.2. Специфика архитектурно-планировочных решений на КВЖД.....	61
Илл. 2.3. Новаторские идеи в проектах поселений станций Амурской железной дороги .....	75
Илл. 2.4. Композиционные особенности дальневосточных станционных комплексов .....	79
<b>ИЛЛЮСТРИЦИИ К ГЛАВЕ 3. АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ .....</b>	<b>86</b>
Илл. 3.1. Типовые проекты в поселках для железнодорожников .....	86
Илл. 3.2. Архитектура зданий общественного и административного назначения.	99
Илл. 3.3. Архитектура зданий технологического назначения .....	107
Илл. 3.4. Образ вокзалов в железнодорожных поселениях .....	112
Илл. 3.5. Современное состояние построек вдоль бывшей КВЖД .....	123
<b>ДОСТОВЕРНОСТЬ И АПРОБАЦИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ</b>	<b>138</b>
<b>ВНЕДРЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ.....</b>	<b>140</b>
<b>ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ.....</b>	<b>142</b>

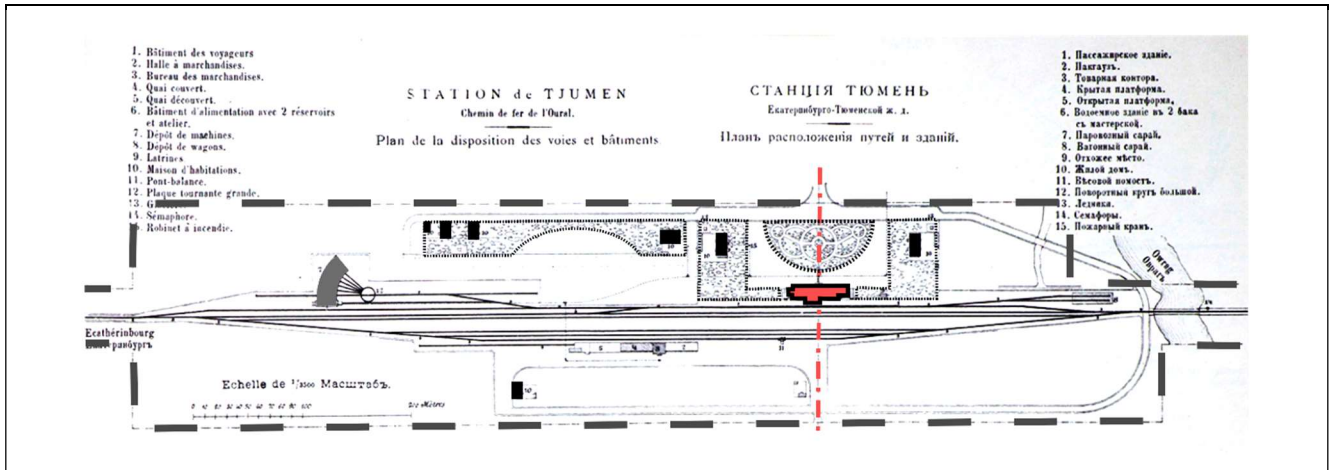
## АНАЛИТИЧЕСКИЕ ТАБЛИЦЫ

**Таблица 1 – Строительство участков Транссибирской магистрали**

НАЗВАНИЕ УЧАСТКОВ	1891 – 1895	1896 – 1900	1901 – 1905	1906 – 1910	1911 – 1916
<b>1-й участок – Уссурийская железная дороги (Дальний Восток)</b>					
Южно-Уссурийской ЖД	■	■	■		
Северо-Уссурийской ЖД		■	■		
<b>2-й участок – Западно-Сибирская железная дорога</b>					
	■	■	■		
<b>3-й участок – Средне-Сибирская железная дорога</b>					
Обь–Красноярск		■	■	■	
Красноярск – Иркутск		■	■	■	
<b>4-й участок – Забайкальская железная дорога</b>					
Иркутск – Байкал		■	■	■	
Байкал – Култук			■	■	■
Култук–Танхой			■	■	■
Танхой–Мысовая			■	■	■
Мысовая – Китайский разъезд		■	■	■	
<b>5-й участок Китайско-Восточная железная дорога (Дальний Восток)</b>					
Западный участок (Маньчжурия– Харбин)		■	■	■	
Восточный участок (Харбин– Пограничная)		■	■	■	
Южная ветвь (Харбин – Порт-Артур)		■	■	■	
<b>6-й участок Кругобайкальская железная дорога</b>					
		■	■	■	
<b>7-й участок Амурская железная дорога (Дальний Восток)</b>					
Головной участок				■	■
Западный участок				■	■
Средне-Амурская железная дорога				■	■
Бочкарево – Благовещенск				■	■
Восточно-Амурская железная дорога					■
■ Начало строительства	■ Временное движение		■ Постоянное движение		

Таблица 2 – Железнодорожные постройки Российской империи к 1891 г.<sup>1</sup>

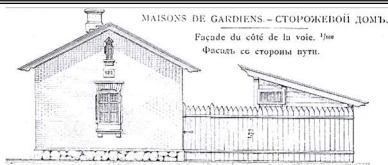
1. В таблице использованы иллюстрации из «Альбома чертежей сооружений всех российских железных дорог» (1872), Альбома исполнительных чертежей Самаро-Уфимской железной дороги. 1885–1888 (1888) и «Альбома чертежей Очерка сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 г. Т. 2» (1896)



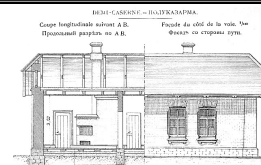
**Станция Тюмень II класса Екатеринбург–Тюменской дороги (1885, государственная):** здание вокзала островного типа, привокзальная площадь, паровозное депо кругового типа, плотная жилая застройка, храм на центральной оси (схемы автора по чертежу из «Очерка сети русских железных дорог»)

**ТИПОВЫЕ РЕШЕНИЯ ДЛЯ ОСНОВНЫХ ПОСТРОЕК**

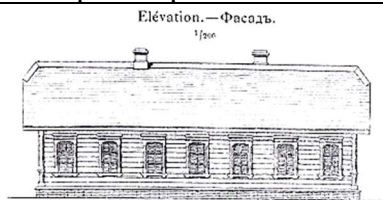
**ЖИЛЫЕ ДОМА**



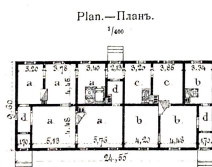
**Сторожевой дом:** традиционная путевая постройка, включает: одну комнату, широкие сени, в пристройках – кладовые, во дворе – коровник



**Полуказарма:** квартиры рабочих, кухня, служебные помещения; во дворе – сараи, помойная яма, отхожее место

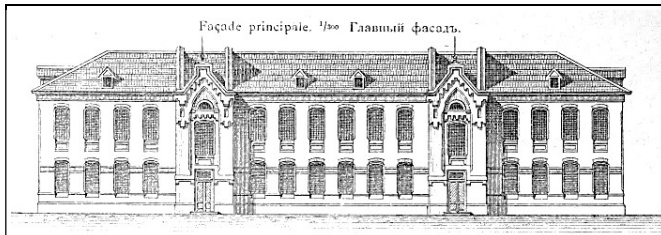


**Дорожная казарма:** Квартиры рабочих, кухня, служебные помещения; во дворе – сараи, помойная яма, отхожее место



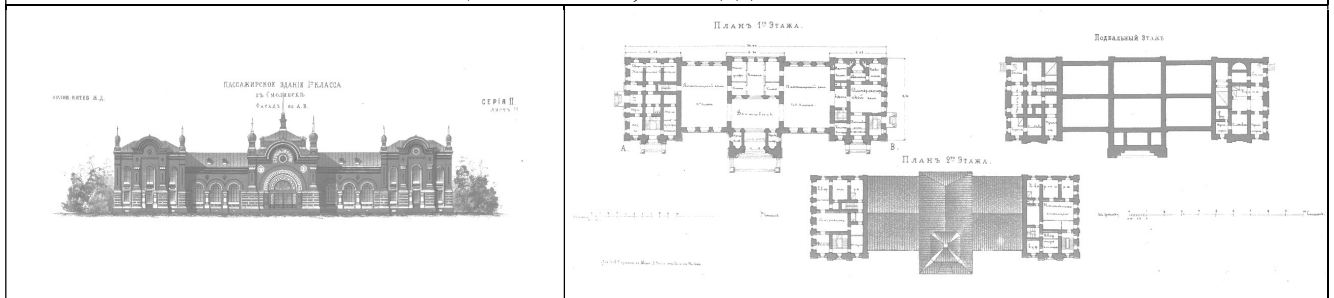
**Жилой дом на две семьи** (начальников станции или начальников депо)  
В каждой квартире сени, несколько комнат; служебные помещения (конторы) с отдельным входом

## Продолжение таблицы 2

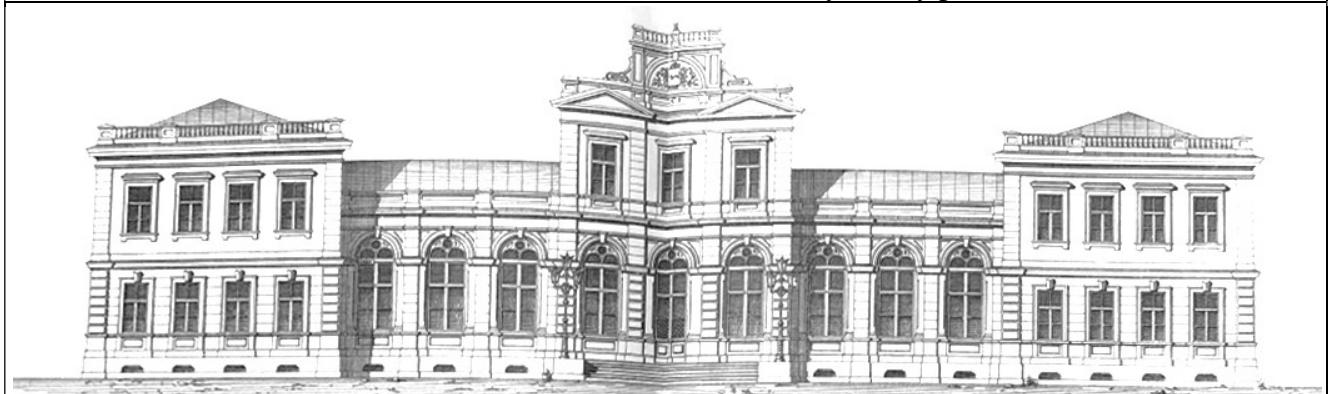


**Многоквартирный жилой дом**  
 На первых этажах квартиры начальников поезда, машинистов, главных кондукторов.  
 На втором – начальников депо, станции, дорожных мастеров. Квартиры по две или три комнаты (спальня, гостиная, кабинет)

## ПАССАЖИРСКИЕ ЗДАНИЯ


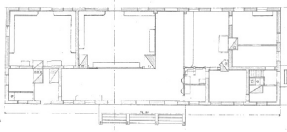
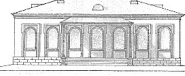
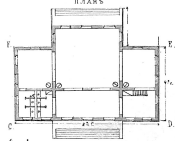

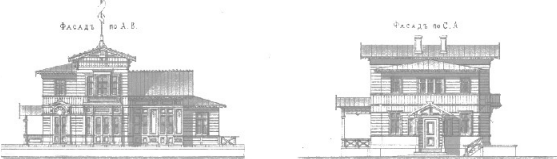
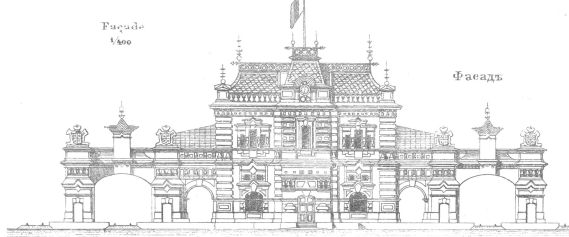
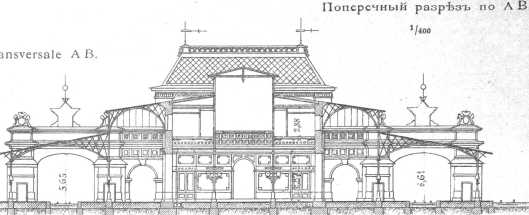
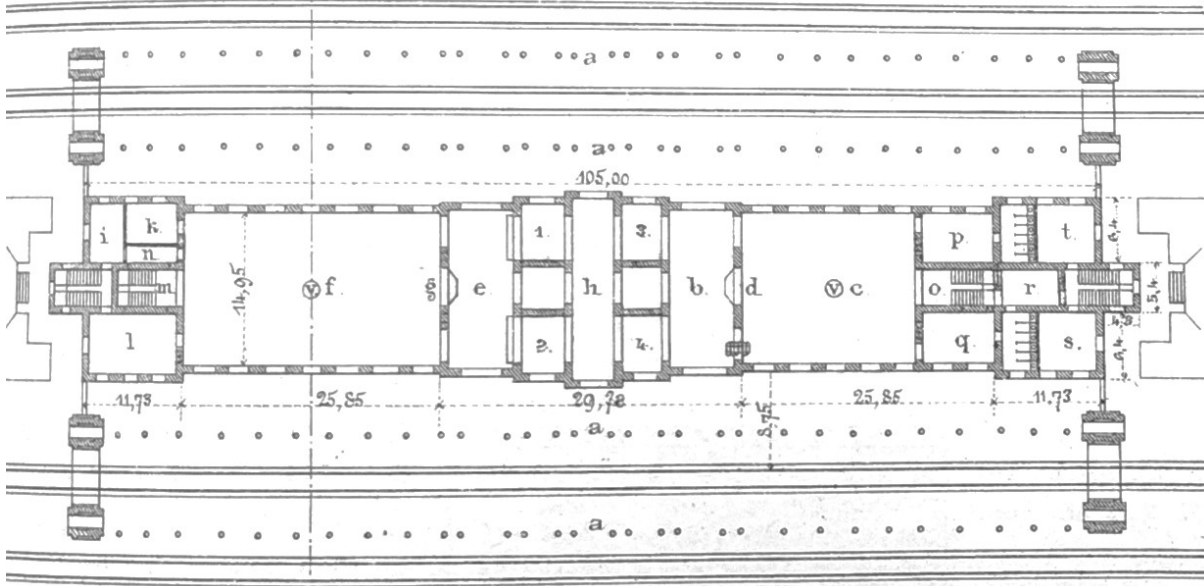
**Вокзал на станции I класса, площадью около 550 кв. саженей****Вокзал на станции I класса (в Смоленске)**

На первом этаже – залы для пассажиров, на втором, в разных флигелях – квартиры начальников станции и начальника дистанции, в подвале – кухни буфета и кладовые

**Вокзал на станции II класса на Самаро-Уфимской железной дороги**

На первом этаже – залы для пассажиров I и II класса, на втором – квартиры начальника и помощника начальника станции и, в центральной части, – помещения для инспектирующих

Продолжение таблицы 2

<p>ГЛАВНОЕ ОБЪЕКТ. СТАНЦИЯ II КЛАССА. Фасады по А.В.</p> 	<p>П л а н ь.</p> 	<p>СТАНЦИЯ III КЛАССА. Фасады по А.В.</p> 	<p>П л а н ь.</p> 
<p><b>Вокзал на станции II класса, площадью около 90 кв. саженей</b></p>		<p><b>Вокзал на станции III класса, площадью около 40 кв. саженей</b></p>	
<p>Фасады по А.В. Пассажирские здания III класса. Серия II. Выпуск 90.</p> 		<p>Фасады по А.В. Фасады по С.А.</p> 	
<p><b>Вокзал на станции III класса Орловско-Витебской железной дороги</b></p>		<p><b>Вокзал на станции IV класса, площадью около 60 кв. саженей</b></p>	
<p>Фасады 1/400.</p> 		<p>Поперечный разрез по А.В. 1/400.</p> 	
<p>Plan du rez-de-chaussée. 1/800. Планъ 1-го этажа.</p> 			
<p><b>Вокзал на станции Грязи I класса: здание островного типа, является пунктом отправления на несколько направлений (Царицын, Москва, Орел, Воронеж)</b></p>			



**Таблица 3 – Краткая характеристика железнодорожных построек  
Уссурийской железной дороги**

НАЗВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ / ЛИНИИ/ ВЕТВИ	МАРШРУТ	ПЕРИ- ОД ПОСТ- РОЙКИ	РАССТОЯНИЕ, КМ	УПРАВЛЯЮЩИЕ И ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;">  </div> <div style="width: 50%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Станции II класса</b> (Владивосток, Хабаровск)</p> <p><b>Станции III</b> (Никольск-Уссурийский, Муравьев-Амурский, Вяземская) и IV класса (Раздольное, Спасское/Евгеньевка, Бикин)</p> <p><b>Станции V класса</b> (Надеждинское, Иман, Невельская, Черниговка, Свягино, Шмаковка, Усури, Розенгартовка, Дормидонтовка, Курдюмова, Бочарово, Корфовская, Иловайск, Духовская) и разъезды</p> <p><b>Разъезды</b> (Голенки, Хорватово, Гродеково, Шкотово, Ново-Нежино)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Обособленное</li> <li>● Интегрированное</li> <li>○ Изолированное</li> </ul> </div> </div>				
Уссурийская и ветвь на КВЖД (первый участок Транссибирской магистрали)	Владивосток – Хабаровск; Никольск-Уссурийский – Гродеково	1891 – 1897, 1900	964	А. И. Урсати (до 1892 г.) и О. П. Вяземский; А. И. Югович
<p>Дорога делилась на два участка: Южный – от Владивостока до станции Графской – 377 версты, Северный – от станции Графской до Хабаровска с ветвью на р. Амур — 344 версты. Первые изыскания под руководством А. И. Урсати в 1887–1888, 1891, 1893 гг. Строительное управление было образовано в 1891 г., начались работы по сооружению Южного участка (закончились в 1894), в 1894 г. – Северного (закончились в 1897). В 1898 г. дорога была сдана в эксплуатацию. Общее протяжение дороги – 715 верст от Владивостока до Хабаровска, от Кетрицево (Никольск, Никольск-Уссурийский) – Гродеково – Пограничная – 114 верст. В 1906 г. Уссурийская железная дорога была передана в эксплуатацию обществу КВЖД. Станционные поселки выполнены по типовым проектам, пассажирские здания северного участка – деревянные, южного участка – деревянные и каменные (во Владивостоке, Никольске-Уссурийском).</p> <p align="center">Деление станций на пять классов, станций I класса построено не было.</p>				

**Таблица 4 – Краткая характеристика железнодорожных построек Китайско-Восточной железной дороги**

НАЗВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ / ЛИНИИ/ ВЕТВИ	МАРШРУТ	ПЕРИ-ОД ПОСТ-РОЙКИ	РАС-СТОЯНИЕ, КМ	ОСНОВНЫЕ СТАНЦИИ	УПРАВЛЯЮЩИЕ И ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ
	<b>Станции I класса (Харбин)</b>				
	<b>Станции II класса (Маньчжурия, Хайлар, Бухэду, Цицикар, Ханьдаохэцзы, Пограничная, Вафандянь, Гунджулин, Лаоян)</b>				
	<b>Станции III класса (Джалантунь, Анда, Имяньпо, Мурень, Яомынь, Тъелинь, Ташичао, Порт-Артур )</b>				
	<b>Станции IV класса (45)</b>				
	<b>Станции V класса (29)</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Обособленное</li> <li>● Интегрированное</li> <li>○ Изолированное</li> </ul>					
Китайско-Восточная (и южная ветвь) (пятый участок Транссибирской магистрали)	Маньчжурия – Харбин – Пограничная – Гродеково, Харбин – Порт-Артур	1897–1903	2450 (950)	Хайлар, Бухэду, Цицикар, Ханьдаохэцзы, Гунджулин, Лаоян, Вафандянь	А. И. Югович, К. К. Игнациус, Д. Л. Хорват
<b>Станции</b>					
Мацевская – Маньчжурия – Чжалайнор – Цаган – Хорхонтэ – Вангунь – Угунор – Хайлар – Хакэ – Чжаромтэ – Якэши – Мяньдухэ – Унур – Иректы – Хинган – Бухэду – Ялу – Биримэ – Халасу – Чжалантунь – Чингисхан – Нанцишан – Турчиха – Хурхура – Цицикар – Янтунтунь – Сяохэцзы – Ламадянцизы – Сарту – Аньда – Сунь – Маньгоу – Дуйциншань – Харбин – Ашихэ – Эрцендянцизы – Маоэршань – Уцзими – Имяньпо – Вэйшахэ – Шитоухэцзы – Гаолинцзы – Ханьдаохэцзы – Хайлинь – Муданцзян – Мадаоши – Даймагоу – Мулин – Мацяохэ – Тайпинлинь – Силянхэ – Сяосуйфынь – Пограничная – Гродеково. Харбин – Уцзя – Шуанченпу – Цайцзягоу – Шитоученцзы – Таолачжао – Яомынь – Бухай – Мейшацзы – Куаченцзы – Фанцятунь – Гунджулин – Гоцзяндань – Сыпингай – Шуанмяоцзы – Чантуфу – Кафюань – Телин – Синтайцзы – Хушитай – Мукден – Шахэ – Янтай – Лябянь – Айшанчжуань – Хайчен – Дашицяо – Гайчжоу – Сюнидчен – Ванцзялин – Вафангоу – Вафандянь – Пуландян – Саншилипу – Цзинчжоу – Далянвань – Дальний – Порт-Артур					

**Таблица 5 – Краткая характеристика железнодорожных построек Амурской железной дороги**

НАЗВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ / ЛИНИИ / ВЕТВИ	МАРШРУТ	ПЕРИОД ПОСТРОЙКИ	РАССТОЯНИЕ, КМ	ОСНОВНЫЕ СТАНЦИИ	УПРАВЛЯЮЩИЕ И ГЛАВНЫЕ ИНЖЕНЕРЫ
Амурская (седьмой участок)	Станция «Куэнга» – река «Амур», мост через Амур в Хабаровск	1907–1916	2115,8	Урюм, Керак, ст. Буряя	Е. Д. Вурцель Ф. Д. Дроздов, В. В. Трегубов,
	Ветвь на Благовещенск	1910–1914			
<p style="text-align: center;">● Обособленное      ● Интегрированное      ○ Изолированное</p>					
<b>Станции</b>					
55 станций III–V классов. Станций III класса – 18. Уруша Талдан Магдагачи Тыгда Ушумун Ульмин Гондатти Леденая Алексеевск Бочкарево Подеевка Завитая Буряя					

**Таблица 6 – Типы размещения строящихся станционных комплексов на дальневосточных участках Транссибирской магистрали**

КЛАСС СТАНЦИИ	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦИИ	СУЩЕСТВУЮЩИЙ НА МЕМЕНТ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КРУПНЫЙ ГОРОД/ ПОСЕЛОК	СОВРЕМЕННОЕ НАИМЕНОВАНИЕ ГОРОДА / ПОСЕЛКА	ТИП РАЗМЕЩЕНИЯ СТРОЯЩИХСЯ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ОТНОСИТЕЛЬНО СУЩЕСТВУЮЩИХ ПОСЕЛЕНИЙ
<b>УССУРИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА</b>				
II	Владивосток	Владивосток	Владивосток	Интегрированное
III	Первая речка	Владивосток	Владивосток	Интегрированное
III	Никольск-Уссурийский	Никольское	Уссурийск	Обособленное
IV	Евгеньевка	Спасское	Спасск-Дальний	Изолированное
III	Муравьев-Амурский	-	Лазо (Дальнереченский городской округ)	Обособленное
III	Иман	Иман	Дальнереченск	Обособленное
III	Вяземская	Медвежье	Вяземский	Обособленное
II	Хабаровск	Хабаровск	Хабаровск	Обособленное
<b>КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА</b>				
II	Маньчжурия	-	Городской Уезд (ГУ) Маньчжурия Городского Округа (ГО) Хулун-Буир Автономного района Внутренняя Монголия (АР ВМ) (满洲里市)	Изолированное
II	Хайлар	Хайлар	Район Хайлар ГО Хулун-Буир АР ВМ (海拉尔)	Обособленное
II	Бухэду	-	Город Бухэду ГУ Якэши, АР ВМ (博克图站)	Изолированное
II	Чжалантунь	-	ГУ Чжалантунь ГО Хулун-Буир АР ВМ (扎兰屯站)	Изолированное
II	Цицикар	Цицикар	Район Анъянси ГО Цицикар провинции Хэйлунцзян (昂昂溪站)	Обособленное
III	Аньда	-	ГУ ГО Суйхуа провинции Хэйлунцзян (安达)	Изолированное
I	Харбин	-	Город Субпровинциального Значения (ГСЗ) (哈尔滨)	Изолированное
III	Имяньпо	-	Поселок ГУ Шанчжи провинции Хэйлунцзян (一面坡)	Изолированное

## Продолжение таблицы 6

КЛАСС СТАНЦИИ	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦИИ	СУЩЕСТВУЮЩИЙ НА МЕМЕНТ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КРУПНЫЙ ГОРОД/ ПОСЕЛОК	СОВРЕМЕННОЕ НАИМЕНОВАНИЕ ГОРОДА / ПОСЕЛКА		ТИП РАЗМЕЩЕНИЯ СТРОЯЩИХСЯ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ОТНОСИТЕЛЬНО СУЩЕСТВУЮЩИХ ПОСЕЛЕНИЙ
II	Ханьдаохэц-зы	-	Поселок Хэндао ГУ Хайлинь ГО Муданьцзян провинции Хэйлунцзян (横道河子)		Изолированное
II	Пограничная	-	ГУ Суйфэньхэ ГО Муданьцзян провинции Хэйлунцзян (绥芬河)		Изолированное
III	Яомынь	-	ГУ Дэхуэй ГСЗ Чанчунь (德惠)		Изолированное
II	Гунджулинь	Гунджулин	ГУ Гунчжулин ГСЗ Чанчунь (公主岭)		Обособленное
IV	Куаценцзы	Чанчунь	ГСЗ Чанчунь (长春)		Обособленное
III	Тъелинь	Тъелин	ГО Телин провинции Ляонин (铁岭)		Обособленное
II	Ляоян	Ляоян	ГО Ляоян провинции Ляонин (辽阳)		Обособленное
III	Дашичао	-	ГУ Дашицяо ГО Инкоу провинции Ляонин (大石桥)		Изолированное
II	Вафандян	Вафандян	ГУ Вафандянь ГСЗ Дялянь (瓦房店)		Обособленное
IV	Порт-Артур	Военные поселения	Район Лэйшунькоу / Люйшунь ГСЗ Далянь (旅顺口)		Интегрированное
I	Дальний		ГСЗ Далянь (大连)		Интегрированное
<b>АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА</b>					
III	Куэнга		Верхняя Куэнга, Нижняя Куэнга	Село Дунаево Забайкальского края (ЗК)	Обособленное
III	Укурей		-	Укурей в Чернышевском районе ЗК	Изолированное

## Продолжение таблицы 6

КЛАСС СТАНЦИИ	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦИИ	СУЩЕСТВУЮЩИЙ НА МЕМЕНТ НАЧАЛА СТРОИТЕЛЬСТВА КРУПНЫЙ ГОРОД/ ПОСЕЛОК	СОВРЕМЕННОЕ НАИМЕНОВАНИЕ ГОРОДА / ПОСЕЛКА	ТИП РАЗМЕЩЕНИЯ СТРОЯЩИХСЯ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ОТНОСИТЕЛЬНО СУЩЕСТВУЮЩИХ ПОСЕЛЕНИЙ
III	Зилово (с 1908)	-	ПГТ Аксеново-Зиловское Чернышевского района ЗК	Изолированное
III	Ксеньевская	-	ПГТ Ксеньевка в Могочинском районе ЗК	Изолированное
III	Могоча (1908-изыскания – 1910-1914)	-	Г. Могоча	Изолированное
III	Амазар (1908)	-	ПГТ Амазар Могочинского района ЗК	Изолированное
III	Ерофей Павлович (1909)	-	ПГТ Ерофей Павлович Сковородинского района Амурской области	Изолированное
III	Уруша (1904)	-	ПГТ Уруша Сковородинского района Амурской области	Изолированное
III	Змеиный (1906)/ Невер-1/ Рухлово	-	Сковородино	Изолированное
III	Талдан (1910)	-	Село Талдан в Сковородинском районе Амурской области	Изолированное
III	Магдагачи (1908)	-	ПГТ Магдагачинского района Амурской области	Изолированное
III	Ушумун (1912)	-	ПГТ Ушумун Магдагачинского района Амурской области	Изолированное
III	Пёра (1910) / Гондатти	-	Г. Шимановск	Изолированное
III	Алексеевск (1912)	-	Г. Свободный	Изолированное

## Продолжение таблицы 6

КЛАСС СТАНЦИИ	НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦИИ	СУЩЕСТВУЮЩИЙ КРУПНЫЙ ГОРОД/ ПОСЕЛОК	СОВРЕМЕННОЕ НАИМЕНОВАНИЕ ГОРОДА / ПОСЕЛКА	ТИП РАЗМЕЩЕНИЯ СТРОЯЩИХСЯ СТАНЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ ОТНОСИТЕЛЬНО СУЩЕСТВУЮЩИХ ПОСЕЛЕНИЙ
III	Бочкарево (Александровское село в 1860, рядом – Бочкаревка в 1893, в 1910-х гг. – станция)	Александровское село	Г. Белогорск	Обособленное
III	Благовещенск (1856)	Благовещенск	Г. Благовещенск	Обособленное
III	Завитая (1906 – 1914)	-	Г. Завитинск	Изолированное
III	Архара (1911)	-	ПГТ Архара	Изолированное
III	Сололи (1911)/ Облучье	-	Г. Облучье ЕАО	Изолированное
III	Бира (1894/1908– 1912 – станция)	Бира	Поселок в Облученском районе ЕАО	Обособленное
III	Ин (1910)	-	ПТ Смидович	Изолированное

Таблица 7. Состав станционных комплексов

	ТИП ПОСТРОЙКИ	СИБИРС- КИЕ НАПРАВЛЕ- НИЯ	УССУРИЙС- КАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА		КИТАЙСКО- ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
			До 1906	После 1906		
ПОСЕЛКИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ	Казармы (к)	+	+	+	+	+
	Общежития / 2-х эт. казармы	+	-	+	+	-
	Жилые дома усадебного типа	+	+	+	+	+
	Особняки (о)	-	-	-	+	-
АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОСЕЛКИ – ЦЕНТРЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ	Школы	+	+	+	+	+
	Церкви	+	+	+	+	+
	Церкви-школы	-	-	-	+	+
	Больницы и фельдшерские пункты	+	+	+	+	+
ЗДАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕС- КОГО НАЗНАЧЕНИЯ	Паровозные депо:	+	+	+	+	+
	Прямоугольные Веерного типа	+	-	+	-	-
	Водонапорные башни	+		+	+	+
	Мастерские	+	+	+	+	+
ПЕРЕСЕЛЕНЧЕСКИЕ ПУНКТЫ		+		-	-	-
ПРОДОВОЛЬСТВЕННЫЕ (ВОИНСКИЕ) ПУНКТЫ		-		-	+	-
ИНЖЕНЕРНЫЕ СООРУЖЕНИЯ	Мосты	+	+	+	+	+
	Тоннели	+	+	+	+	+
	Виадуки	-	-	-	+	-
	Платформы	+	+	+	+	+

Таблица 8 – Распределение построек различного назначения в пределах станционных комплексов I–III классов

СОВРМЕННЫЙ ГОРОД	СТАНЦИИ I-III КЛАССОВ	ПОСЕЛКИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ				АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОСЕЛКИ – ЦЕНТРЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ		ЗДАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ			ЗДАНИЯ ВОКЗАЛОВ			
		Жилые дома				Школы (ш)	Церкви (ц)	Больницы (б)	Паровозное депо		Водонапорная башня / водоподъемное сооружение (ве)	Пассажирское здание		
		Казармы (к)	Общезития / 2-х эт. казармы (2к)	Усадьбного типа (у)	Особняки (о)	Церкви-школы (ц-ш)			Дерев. (дд)	Камен. прям. (кдп)		Деревян. (дв)	Каменн. (кв)	2-х пав. (2кв)
						Ж/д клуб (ждк)			Камен. прям. 3 ч (3кп)	Камен. веер. (кдв)				
Управление дороги (упр)														
<b>УССУРИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА</b>														
Владивосток	Владивосток	(к, у)				упр		-	дд	+	+			
Владивосток	Первая речка	(к, у)				-		-	дд кдв	-	+			
Уссурийск	Никольск-Уссурийский	(к, у)				ц ш		+	кдп кдв	+	+			
<i>Спасск-Дальний</i>	<i>Евгеньевка</i>	(к, 2к, у)				-		-		+				
Лазо (Дальнереченский ГО)	Муравьев-Амурский	(к, у)				-		-	кдп	+	+			
Дальнереченск	Иман	(к, у)				ц		-	дд	+	++			
Вяземский	Вяземская	(к, у)				ц ш		-	дд кдп	+	+			
Хабаровск	Хабаровск	(к, у)				ц		+	дд	+	+			
<b>КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА</b>														
Городской Уезд Маньчжурия Городского Округа Хулун-Буир Автономного района Внутренняя Монголия	Маньчжурия	(к, 2к, у, о)				ц-ш		+	кдв -	ве, ве	кв			
Район Хайлар ГО Хулун-Буир Р ВМ	Хайлар	(к, у, о)				+		+	кдв +	ве	2кв			
Город Бухэду ГУ Якэши, АР ВМ	Бухэду	(к, 2к, у, о)				ц-ш		+	кдв +	ве	кв			
ГУ Чжалантунь ГО Хулун-Буир АР ВМ	Чжалантунь	(к, у, о)							кдв +	ве	2кв			
Район Анъянси ГО Цицикар провинции Хэйлунцзян	Цицикар	(к, у, о)				ц-ш		+	кдв -	ве	2кв			
ГУ ГО Суйхуа провинции Хэйлунцзян	Аньда	(к, у)							Кдв -	ве	2кв			
Город Субпровинциального Значения	Харбин	(к, 2к, у, о)				+		+	2кдв -	ве	кв			
Поселок ГУ Шанчжи провинции Хэйлунцзян	Имяньпо	(к, 2к, у, о)				+			кдв +	ве	2кв			

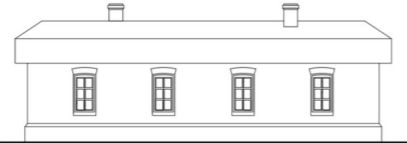
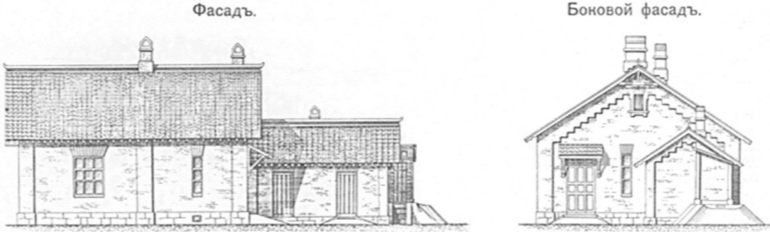
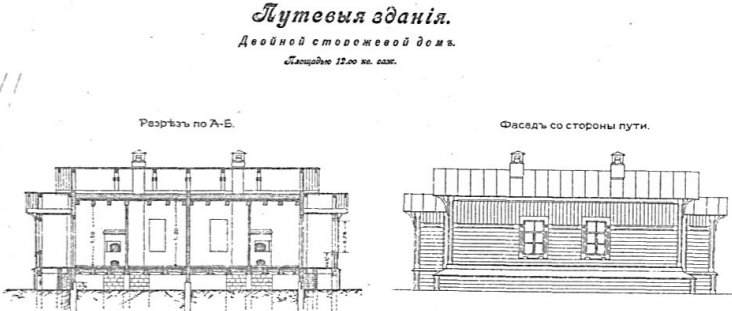
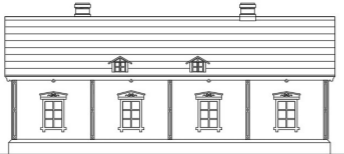
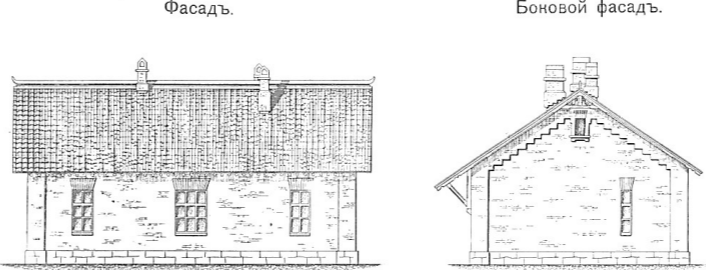
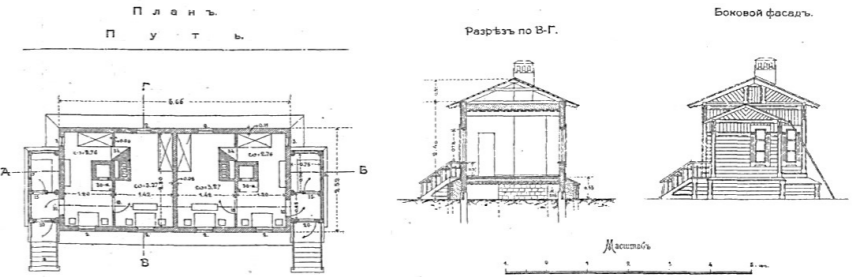
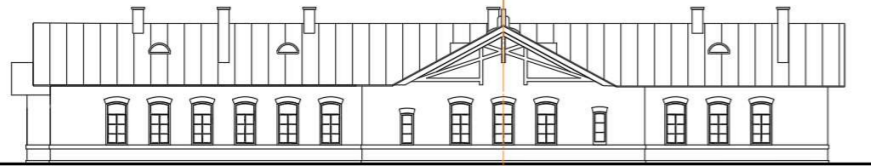
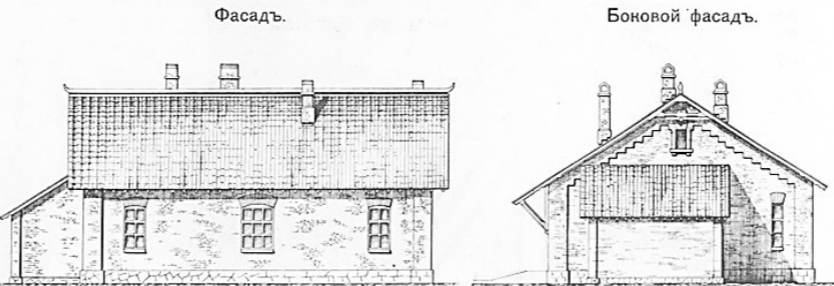

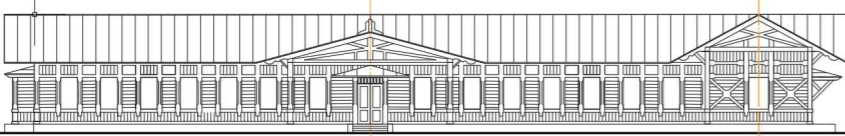
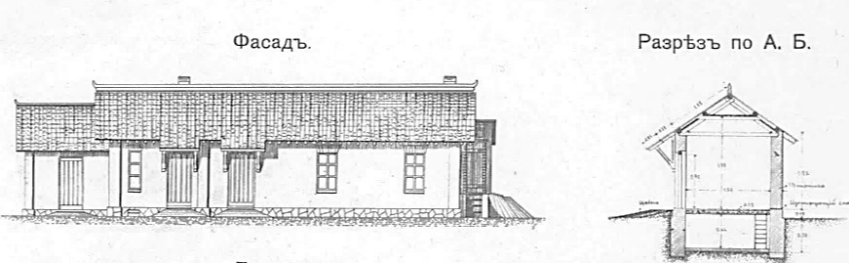
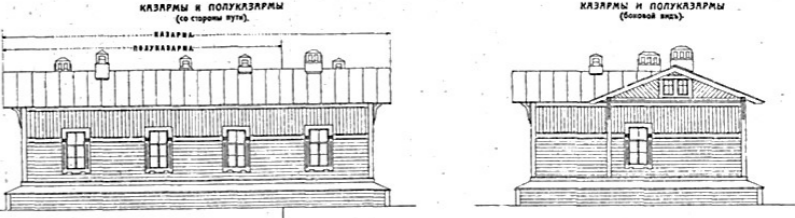
СОВРЕМЕННЫЙ ГОРОД	СТАНЦИИ I-III КЛАССОВ	ПОСЕЛКИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ				АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОСЕЛКИ – ЦЕНТРЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ			ЗДАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ			ДОМИНИРУЮЩАЯ РОЛЬ ВОКЗАЛОВ		
		Жилые дома				Школы (ш)	Церкви (ц)	Больницы (б)	Паровозное депо		Водонапорная башня / водоподъемное сооружение (ве)	Пассажирское здание		
		Казармы (к)	Общжития / 2-х эт. казармы (2к)	Усадебного типа (у)	Особняки (о)	Церкви-школы (ц-ш)			Дерев. (дд)	Камен. прям. (кдп)		Деревян. (дв)	Каменн. (кв)	2-х пав. (2кв)
						Ж/д клуб (ждк)			Камен. прям. 3 ч (3кп)	Камен. веер. (кдв)				
Управление дороги (упр)														
Поселок Хэндао ГУ Хайлинь ГО Муданьцзян провинции Хэйлунцзян	Ханьдаохэцзы	(к, 2к, у, о)				ц-ш	+		кдв +	ве		кв		
ГУ Суйфэньхэ ГО Муданьцзян провинции Хэйлунцзян	Пограничная	(к, у, о)				ц	+		кдв -			кв		
ГУ Дэхуэй ГСЗ Чанчунь	Яомынь (Дэхуэй)	(к, у)				ц			кдв ?	ве		2кв		
ГУ Гунчжулин ГСЗ Чанчунь	Гунджулинь	(к, у)				ц			кдв -	ве		2кв		
ГСЗ Чанчунь	Куаценцзы	(к, у)								ве		2кв		
ГО Телин провинции Ляонин	Тъелинь	(к, у)							кдв ?	ве		2кв		
ГО Ляоян провинции Ляонин	Ляоян	(к, у)							кдв -	ве		2кв		
ГУ Дашицяо ГО Инкоу провинции Ляонин	Дашичао	(к, у)							кдв +	ве		кв		
ГУ Вафандянь ГСЗ Дялянь	Вафандянь	(к, у)							кдв ?	ве		кв		
Район Лэйшунькоу / Люйшунь ГСЗ Далянь	Порт-Артур	(к, у)				+	-		-	-		кв		
ГСЗ	Дальний	(к, у)				-	-		-	-		-		
АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА														
Село Дунаево Забайкальского края	Куэнга	(к, у)				-			кдп	ве		кв		
Укурей в Чернышевском районе ЗК	Укурей	(к, у)					+		Кд (оборотное)			дв		

СОВРМЕННЫЙ ГОРОД	СТАНЦИИ I-III КЛАССОВ	ПОСЕЛКИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ				АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОСЕЛКИ – ЦЕНТРЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ			ЗДАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ			ДОМИНИРУЮЩАЯ РОЛЬ ВОКЗАЛОВ		
		Жилые дома				Школы (ш)	Церкви (ц)	Больницы (б)	Паровозное депо		Водонапорная башня / водоподъемное сооружение (ве)	Пассажирское здание		
		Казармы (к)	Общежития / 2-х эт. казармы (2к)	Усадьбы (у)	Особняки (о)	Церкви-школы (ц-ш)			Дерев. (дд)	Камен. прям. (кдп)		Деревян. (дв)	Каменн. (кв)	2-х пав. (2кв)
						Ж/д клуб (ждк)			Камен. прям. 3 ч (3кп)	Камен. веер. (кдв)				
Управление дороги (упр)														
ПГТ Аксеново-Зиловское Чернышевского района ЗК	Зилово (с 1908)	(к, у, о)				ш, ждк			3кп		ве	дв		
ПГТ Ксеньевка в Могочинском районе ЗК	Ксеньевская	(к, у)				ц						дв		
Г. Могоча	Могоча (1908-изыскания – 1910-1914)	(к, у)				ц						дв		
ПГТ Амазар Могочинского района ЗК	Амазар (1908)	(к, у)										дв		
ПГТ Ерофей Павлович Сковородинского района Амурской области	Ерофей Павлович (1909)	(к, у)				ц		+			ве	дв		
ПГТ Уруша Сковородинского района АО	Уруша (1904)	(к, у)				ш (1909)		+	Дп обратное			дв		
Сковородино	Змеиный (1906)/ Невер-1/ Рухлово	(к, у)										дв		
Село Талдан в Сковородинском районе Амурской области	Талдан (1910)	(к, у)				Шк? ц-шк (проект)		+				дв		
ПГТ Магдагачинского района АО	Магдагачи (1908)	(к, у)				ц		+	Зкдп коренное		ве	дв		
ПГТ Ушумун Магдагачинского района АО	Ушумун (1912)	(к, у)							кдп		две	дв		









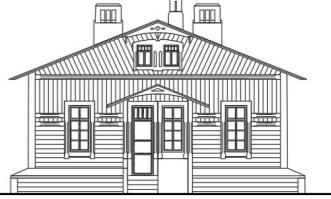
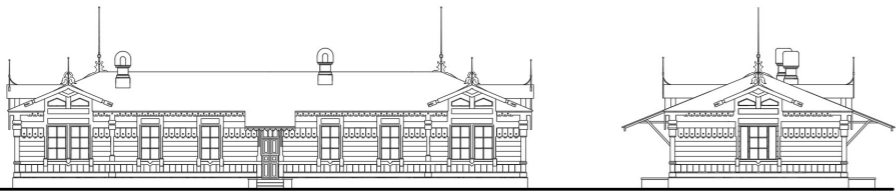



СОВРМЕННЫЙ ГОРОД	СТАНЦИИ I-III КЛАССОВ	ПОСЕЛКИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ				АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ПОСЕЛКИ – ЦЕНТРЫ ОБЩЕСТВЕННОЙ ЖИЗНИ			ЗДАНИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ			ДОМИНИРУЮЩАЯ РОЛЬ ВОКЗАЛОВ		
		Жилые дома				Школы (ш)	Церкви (ц)	Больницы (б)	Паровозное депо		Водонапорная башня / водоподъемное сооружение (ве)	Пассажирское здание		
		Казармы (к)	Общежития / 2-х эт. казармы (2к)	Усадебного типа (у)	Особняки (о)	Церкви-школы (ц-ш)			Дерев. (дд)	Камен. прям. (кдп)		Деревян. (дв)	Каменн. (кв)	2-х пав. (2кв)
						Ж/д клуб (ждк)								
				Управление дороги (упр)										
Г. Шимановск	Пёра (1910) / Гондатти	(к, у)				Ц шк			3(4?)дп коренное		ве	дв		
Г. Свободный	Алексеевск (1912)	(к, у, о)				ц. упр			Пд.М		ве	дв		
Г. Белогорск	Бочкарево (Александровское село в 1860, рядом – Бочкаревка в 1893, в 1910-х гг. – станция)	(к, у)				Ш			2кдп		кве	дв		
Г. Благовещенск	Благовещенск (1856)	(к, у)							дп		ве	кв		
Г. Завитинск	Завитая (1906 – 1914)	(к, у)						-	3(4?)кдп		ве	дв		
ПГТ Архара	Архара (1911)	(к, у)						-			ве	дв		
Г. Облучье ЕАО	Сололи (1911)/ Облучье	(к, у)				ц		-	3кдп		-	дв		
Поселок в Облученском районе ЕАО	Бира (1894/1908–1912 – станция)	(к, у)				ц		-	Кп (3 кдп в проект)		Ве (1913)	дв		
ПТ Смидович	Ин (1910)	(к, у)				Ц (вр) ш		-	3кдп		Ве	дв		

Нет информации	+	Имеется	-	Не имеется
----------------	---	---------	---	------------

Таблица 9 – Жилая застройка на станциях I–III классов дальневосточных железных дорог<sup>1</sup>

	УССУРИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
ПУТЕВЫЕ ПОСТРОЙКИ	 <p><b>Полуказарма и казарма</b></p>	 <p>Фасадъ. Боковой фасадъ.</p> <p><b>Сторожевой дом</b></p>	 <p><i>Путевыя зданія.</i> <i>Двойной сторожевой домъ.</i> <i>Кладовые 12,00 кв. саж.</i></p> <p>Разрѣзъ по А-Б. Фасадъ со стороны пути.</p>
	 <p><b>Полуказарма и казарма деревянная</b></p>	 <p>Фасадъ. Боковой фасадъ.</p> <p><b>Полуказарма</b></p>	 <p>П л а нъ. П у т я.</p> <p>Разрѣзъ по В-Г. Боковой фасадъ.</p>
	 <p><b>Казарма каменная</b></p>	 <p>Фасадъ. Боковой фасадъ.</p> <p><b>Казарма</b></p>	 <p><b>Сторожевые дома</b></p> <p><b>Путевыя зданія.</b></p> <p>Ф А С А Д Ы:</p> <p>КАЗАРМЫ (со стороны пути). ПОЛУКАЗАРМЫ (со стороны пути).</p>
	 <p><b>Казарма деревянная</b></p>	 <p>Фасадъ. Разрѣзъ по А. Б.</p> <p><b>Казармы для китайских рабочих</b></p>	 <p>КАЗАРМЫ И ПОЛУКАЗАРМЫ (со стороны пути). КАЗАРМЫ И ПОЛУКАЗАРМЫ (боковой видъ).</p> <p><b>Полуказарма и казарма</b></p>

1. В таблице использованы фотографии автора, иллюстрации из «Альбома чертежей сооружений всех российских железных дорог» (1872), Альбома исполнительных чертежей Самаро-Уфимской железной дороги. 1885-1888 (1888) и «Альбома чертежей Очерка сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 г. Т. 2» (1896)

	УССУРИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
ЖИЛЫЕ ДОМА МНОГОКВАРТИРН			
	<b>Общезития</b>		
ЖИЛЫЕ ДОМА ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ		<p>Одноэтажные дома в несколько квартир.</p>  <p>Одноэтажные дома на 2 квартиры для младших агентов.</p> 	
		<b>Жилые дома на несколько семей</b>	
		<p>ОДНОЭТАЖНЫЕ ОСОБНЯКИ.</p>  <p>Особняк типа 7/4</p> 	<b>Жилые дома на несколько семей</b>
	<b>Жилые дома на несколько семей</b>	<b>Особняки</b>	
			<b>Особняк на станции Зилово</b>

Особняк в г. Свободном  
(источник: Google Maps)

Особняк  
на станции Зилово

	УССУРИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
ХАРАКТЕРНЫЕ ЧЕРТЫ	Учет особенностей климата: толстые стены, наличие сеней (тамбуров), навесов; металлическая кровля	Учет особенностей климата: толстые стены, навесы, веранды. Преимущественное расположение уборных в помещениях жилых домов; черепичная кровля	Учет особенностей климата (каменные или кирпичные фундаменты, устройство завалин, тройные полы); улучшенные планировки (наличие уборных)
	Лучковые перемычки, преимущественное отсутствие ставней на окнах. Облицовка фасадов деревянных зданий доской, преимущественно скромный декор; использование классических элементов в кирпичных постройках; использование элементов русского стиля (пропильная деревянная резьба, шпильки, резные кронштейны, карнизы, причелины и т.д.)	Лучковые перемычки, преимущественное отсутствие ставней на окнах. Оформление с элементами традиционной китайской архитектуры (декор кровли, резные веранды); декоративная кирпичная кладка, в том числе сочетание кирпича разного цвета; использование бутовой кладки; элементы стиля модерн	Обшивка наружных стен доской, деревянный декор с элементами стиля модерн, асимметрия, использование элементов русского стиля











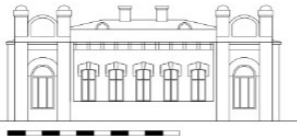



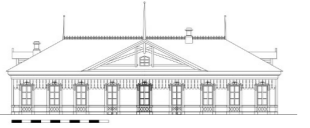

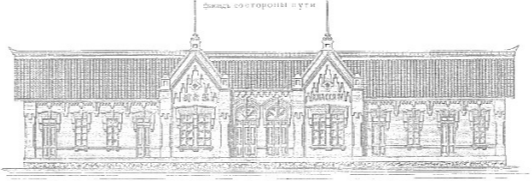






**Таблица 10. Распределение паровозных депо прямоугольного типа  
на Уссурийской железной дороге**

НАИМЕНОВАНИЕ СТАНЦИИ (ИНЫЕ НАЗЫВАНИЯ СТАНЦИЙ ПОСЛЕ ПЕРЕИМЕНОВАНИЙ)	СОВРЕМЕННОЕ НАЗВАНИЕ СТАНЦИИ	ОСНОВНОЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ МАТЕРИАЛ	КОЛИЧЕСТВО СТОЙЛ	ПРИМЕЧАНИЕ
Владивосток	То же	Древесина	4	-
Надеждинское	То же	Кирпич	1	-
Никольское (Кетрицево, Никольск- Уссурийский)	Уссурийск	Кирпич	6	Было расширено до 12 стойл в 1910-х гг.
Спасское (Евгеньевка)	Спаск- Дальний	Кирпич	4	-
Муравьев-Амурский	Лазо	Кирпич	4	Было расширено до 6-ти стойл в начале XX в. Разрушено в 1920-е гг.
Бикин	То же	Древесина	4	-
Вяземская (Медвежья)	То же	Древесина	6	Было заменено в начале XX в. на кирпичное
Хабаровск (Хабаровка)	То же	Древесина	4	-

**Таблица 11. Распределение паровозных депо всевропского типа на КВЖД**

СТАНЦИЯ	КЛАСС СТАНЦИИ	ВМЕСТИМОСТЬ (КОЛИЧЕСТВО СТОЙЛ)	СТАНЦИЯ	КЛАСС СТАНЦИИ	ВМЕСТИМОСТЬ (КОЛИЧЕСТВО СТОЙЛ)
Китайско-Восточная железная дорога					
Маньчжурия	II	18	Пограничная (Суйфэньхэ)	II	20
Хайлар	II	21	Яомынь	III	неизвестно
Бухэду (Бокету)	II	20	Гунджулинь	II	22
Джалантунь	III	4	Телин	III	5
Цицикар	II	22	Ляоян	II	20
Аньда	III	5	Дашицяо	III	6
Имяньпо	III	5	Вафандян	II	23
Харбин	I	22+22	Порт-Артур (район Люйшунькоу города Далянь)	III	неизвестно
Ханьдаохэцзы	II	15	Дальний (Далянь)	I	13
Мулин	IV	неизвестно			
Уссурийская железная дорога					
Никольск- Уссурийский (Уссурийск)	III	13	Первая речка (Владивосток)	II	6

Таблица 12 – Здания вокзалов на станциях I–III классов дальневосточных железных дорог<sup>1</sup>

УССУРИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА		КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА		АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА	
					
1891–1908	1908 – н. в.	Проект типового двухпавильонного вокзала		Станция III Ушумун	
Станция IV класса Спасская (Евгеньевка) (здесь и далее фотография из «Альбома Китайская восточная железная дорога. 1890–1900-е гг.»)					
	 (URL: <a href="https://pastvu.com">https://pastvu.com</a> )	Джалантунь	Гунджулинь		
Станция IV класса Бикин (фотография из фондов Бикинского краеведческого музея)		Типовой проект для станций II–IV класса		Станция III Облучье	
					
1891–1990-е гг.	1908 – н. в.				
Станция III класса Иман		Станция V класса Вангунь		Станция III Гондатти	
					
Станция III класса Муравьев-Амурский		Станция на южной ветви КВЖД		Станция III Магдагачи	
					
Станция III класса Вяземская		Станция II класса Пограничная		1. Фотографии из разных источников: ««Альбом Китайская восточная железная дорога. 1890–1900-е гг.»»; «Альбом сооружения Китайско-Восточной железной дороги», 1903; URL: <a href="https://pastvu.com">https://pastvu.com</a> ; фотографии из фондов краеведческого музея им. Н. В. Усенко в г. Вяземском	

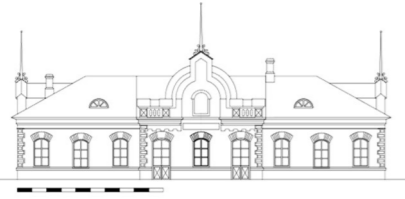




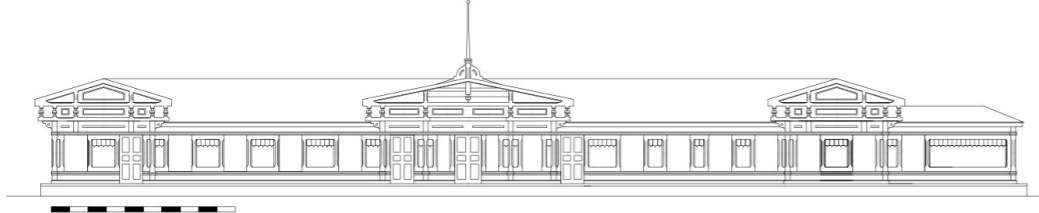



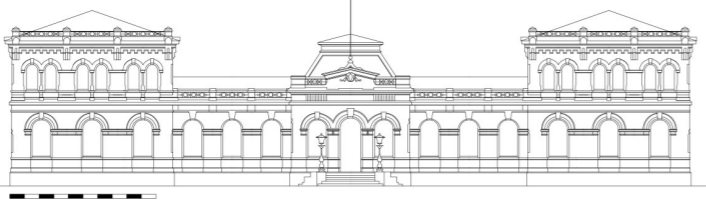



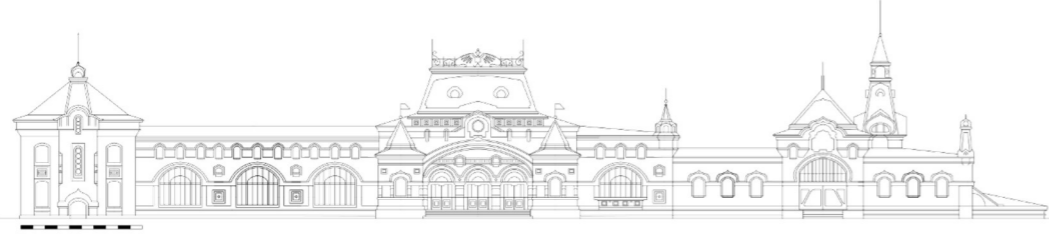

УССУРИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА		КИТАЙСКО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА		АМУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА
				
1891–1908	1908 – н. в.	Станция II класса Маньчжурия		
Станция III класса в Никольск-Уссурийском				
				
Станция II класса в Хабаровске (1897–1920-е гг.)		Станция II класса Бухэду		Станция III в Алексеевке
				
Станция II класса во Владивостоке (1891–1909)				
				
Станция II класса во Владивостоке (1909 – н. в.)		Станция I класса в Дальнем (не реализован)		Станция III класса в Благовещенске

Таблица 13 – Информация об архитектурном наследии в Приморском крае

	ЖИЛЫЕ ДОМА	ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПОСТРОЙКИ	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОСТРОЙКИ	ЗДАНИЯ ВОКЗАЛОВ	ПРИЗНАННЫЕ ПАМЯТНИКИ КУЛЬТУРЫ
<b>Владивосток</b>	-	-	+	+	+
Первая речка	-	-	+	-	+
Кипарисово	+	-	-	+	-
Раздольное	+	-	+	+	-
<b>Уссурийск</b>	+	+	+	+	+
<b>Спасск-Дальний</b>	+	+	+	+	+
Лазо	+	-	+	-	-
<b>Дальнереченск</b>	+	+	+	+	-

Таблица 14 – Информация об архитектурном наследии в Хабаровском крае

	ЖИЛЫЕ ДОМА	ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПОСТРОЙКИ	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПОСТРОЙКИ	ЗДАНИЯ ВОКЗАЛОВ	ПРИЗНАННЫЕ ПАМЯТНИКИ КУЛЬТУРЫ
<b>Бикин</b>	+	+	+	-	-
<b>Вяземский</b>	+	+	+	-	+
Красицкий	-	-	-	-	-
Дормидонтовка	+	-	-	+	-
Хор	+	-	-	-	-
Переяславка	-	-	-	-	-
Кругликово	-	-	-	-	-
Корфовский	-	-	-	-	-
<b>Хабаровск</b>	+	+	+	-	+

## Таблица 15 – Архитектурное наследие во Владивостоке

### СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАСЛЕДИЯ



Данные карты © участники проекта OpenStreetMap, ODbL

### СОВРЕМЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ



1

2

1. Здание железнодорожного вокзала (здесь и далее в таблицах 15-21 фотографии автора);  
2. Водоёмное здание (после реконструкции – ресторан); 3) Бывшее здание управления Уссурийской железной дороги (после реконструкции в советские годы были надстроены два этажа, административное здание);  
4) Административное здание железнодорожного ведомства, рядом находилось паровозное депо; 5) Административное здание железнодорожного ведомства; 6 и 7) Жилой дом управления железной дороги; 8) Служебный корпус при водонапорной башне

## Таблица 16 – Архитектурное наследие в Уссурийске

## СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАСЛЕДИЯ



Данные карты © участники проекта OpenStreetMap, ODbL

## СОВРЕМЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ



1



2



3



11 и 14

1. Вагоноремонтное депо, бывшее паровозное здание; 2. Бывшее веерное депо после многочисленных реконструкций и пристроек; 3. Основание водоемного здания; 4. Здание железнодорожной школы Никольск-Уссурийского; 5. Бывший дом для учителей; 6–9. Здание железнодорожной больницы; 10. Комплекс здания железнодорожных мастерских; 11-12. Жилой дом; Административное здание

Таблица 17 – Архитектурное наследие в Спасске-Дальнем





2



3



8



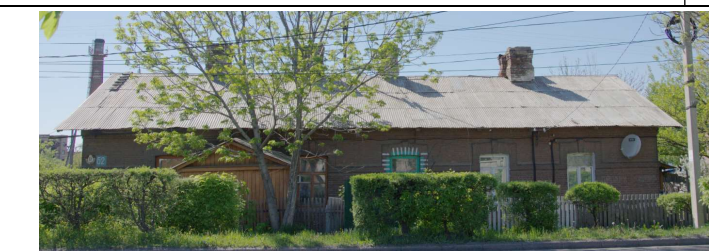
5



7



12



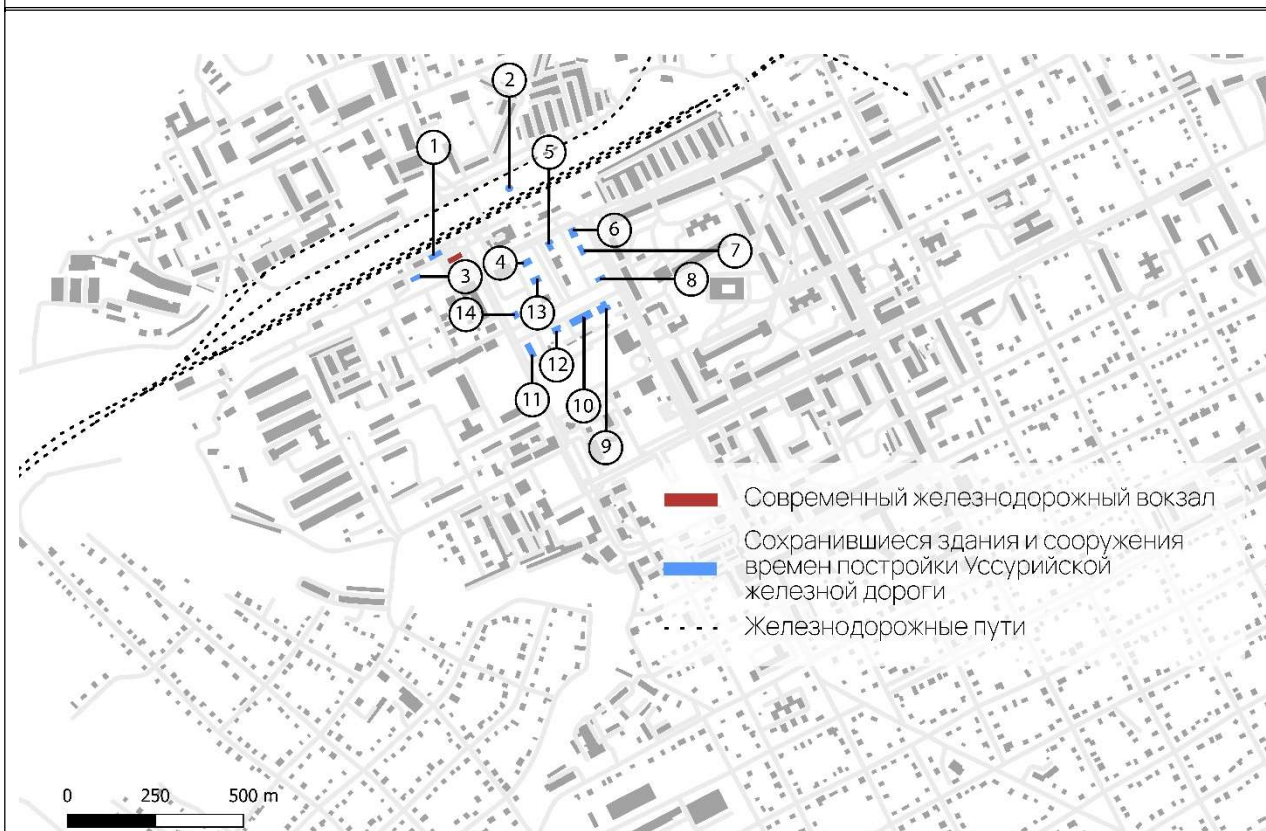
10



13

## Таблица 18 – Архитектурное наследие в Дальнереченске

## СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАСЛЕДИЯ



Данные карты © участники проекта OpenStreetMap, ODbL

1. Старое здание железнодорожного вокзала (постройка начала 1910-х гг.) и памятная табличка; 2. Основание водоемного здания; 3–8. Жилые дома каменные; 9, 12, 13 и 14. Жилые дома деревянные; 10. Деревянная казарма; 11. Здание бани станции Иман

## СОВРЕМЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ



ИНЖЕНЕРАМ  
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ—  
СТРОИТЕЛЯМ  
ВЯЗЕМСКОМУ  
Оресту Полионовичу  
ЭБЕРГАРДУ  
Юлиану Ивановичу  
КУРДЮМОВУ  
Владимиру Владимировичу

Железнодорожным  
отрядам 3 и 4 батальонов  
1-й Восточно-Сибирской  
стрелковой бригады  
окончившим  
14 26 декабря 1894 года  
укладку рельсового пути  
на берегу реки Иман  
Большая Уссурия

1 13 января 1895 года  
открыта эксплуатация  
Южно-Уссурийского  
и части  
Северно-Уссурийского  
участков Уссурийской  
железной дороги  
от станции Владивосток  
до станции Иман

От благодарных потомков  
в честь 100-летия образования  
станции Иман Дальнереченск

Продолжение таблицы 18



3



4



5



9



10



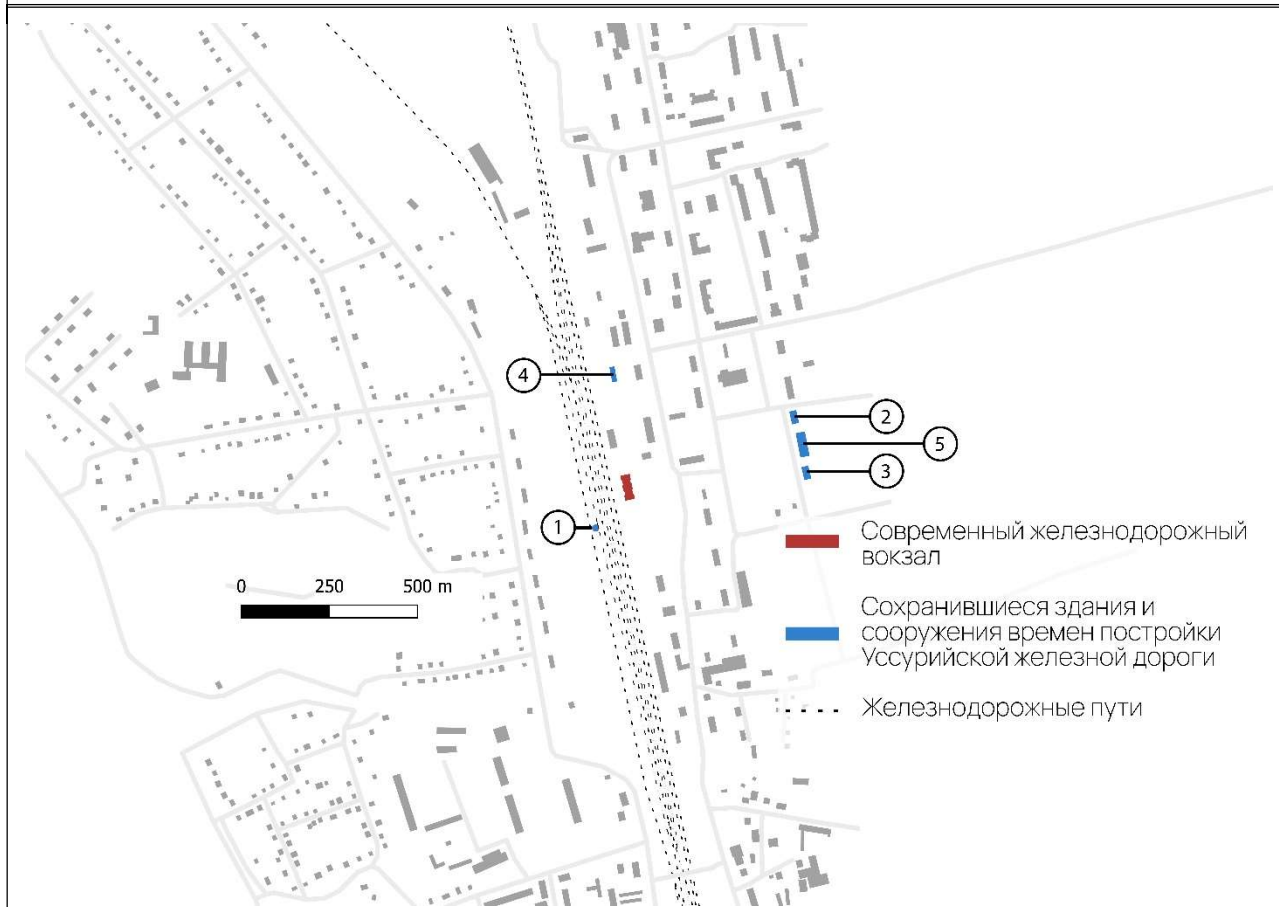
11



14

## Таблица 19 – Архитектурное наследие в Бикине

## СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАСЛЕДИЯ



Данные карты © участники проекта OpenStreetMap, ODbL

1. Водоемное здание; 2. Кирпичное здание бывшего дома учителей; 3. Кирпичное здание административного назначения при железнодорожной школе; 4. Деревянный жилой дом начальника депо; 5. Здание железнодорожной школы (надстройка выполнена в советские годы)

## СОВРЕМЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ



1



2

## Продолжение таблицы 19



3

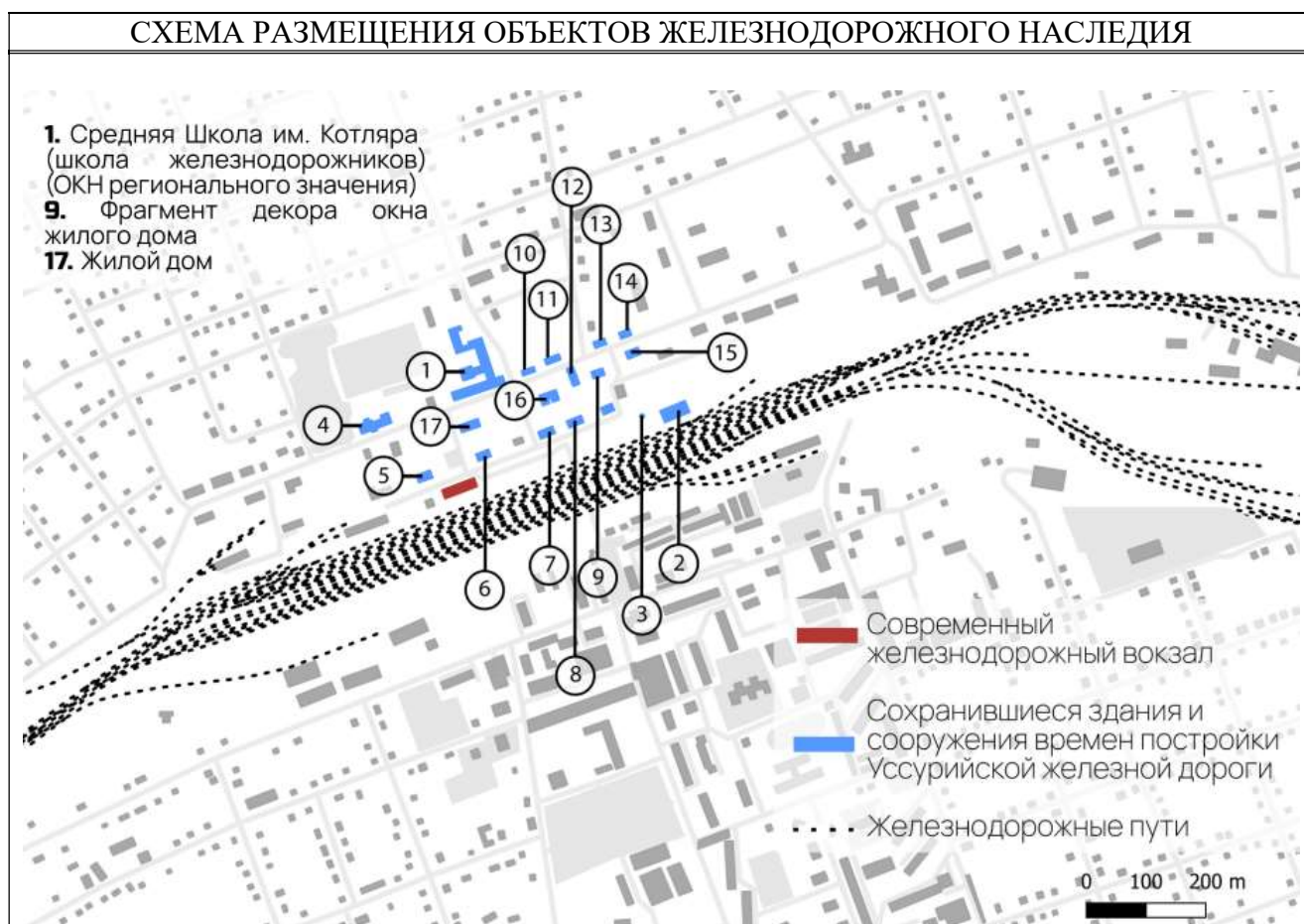


5 (фотография из фондов Краеведческого музея имени Н. Г. Евсева в г. Бикине)



4

Таблица 20 – Архитектурное наследие в г. Вяземском



Данные карты © участники проекта OpenStreetMap, ODbL

1. Здание железнодорожной школы; 2. Здание бывшего паровозного депо и мастерских;  
 3. Основание водоемного здания; 4. Железнодорожная церковь; 5–9, 12–15. Жилые деревянные дома; 10–11, 16. Каменные жилые дома и казармы

#### СОВРЕМЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ





2



4



8, 17



12



16

**Таблица 21 – Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в Хабаровске**



Данные карты © участники проекта OpenStreetMap, ODbL

1. Водоемное здание и табличка о факте признания памятником архитектуры; 2. Бывшая железнодорожная церковь, современный Христорождественский храм; 3. Деревянный жилой дом; 4. Сохранившийся корпус железнодорожной больницы

**СОВРЕМЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ**



## ИЛЛЮСТРИЦИИ К ГЛАВЕ 1. СТАНОВЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ

**Илл. 1.1. Распределение железных дорог в Российской империи во второй половине XIX – начале XX в.**



Рисунок 1 – «Генеральные карты» Российской империи: слева – Европейская Россия (с указанием имеющих и строящихся железных дорог); справа – Азиатская Россия (Подробный атлас Российской империи, 1860)

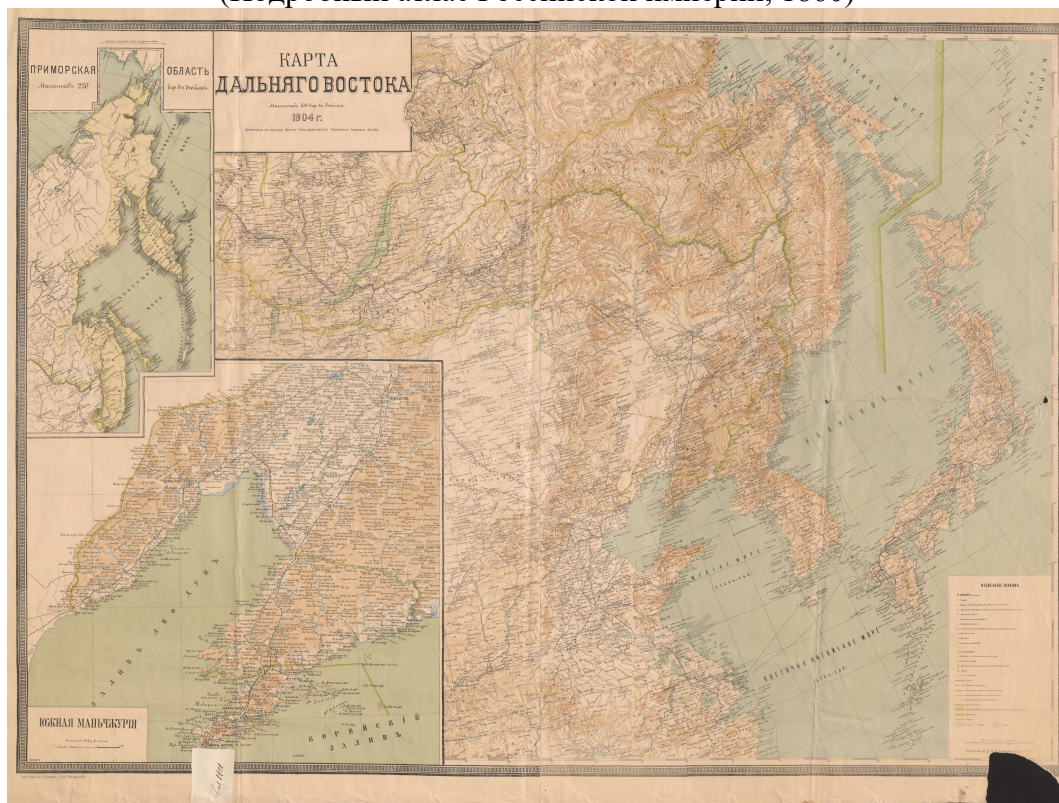


Рисунок 2 – Карта Дальнего Востока с указанием Южной Маньчжурии, 1904 (URL: [http://www.etomesto.ru/download.php?map=atlas\\_1904-dalniy-vostok](http://www.etomesto.ru/download.php?map=atlas_1904-dalniy-vostok))

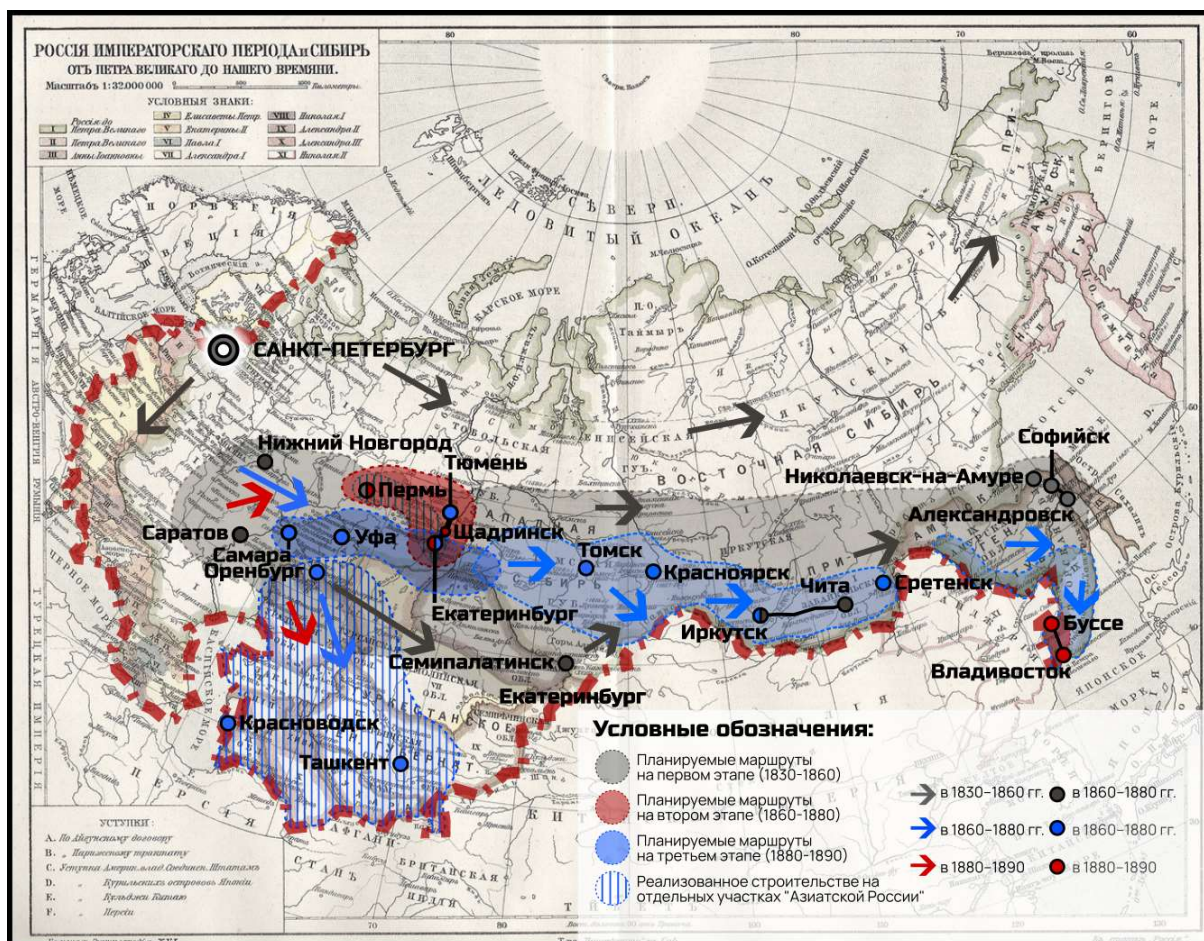


Рисунок 3 – Первый период становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке России: варианты маршрутов. Оцифровка автора, источник иллюстрации: карта «Россия императорского периода и Сибирь» (Большая энциклопедия, Россия, к. 19 – н. 20 в.)



Рисунок 4 – Второй период становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке России: строительство Великого Сибирского пути. Оцифровка автора, источник иллюстрации: «Карта путей сообщения Азиатской России», сост. А. Ильин, 1911 г. (сайт Национальной Электронной Библиотеки)

**Илл. 1.2. Строительство дальневосточных участков Транссибирской магистрали: Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорог**

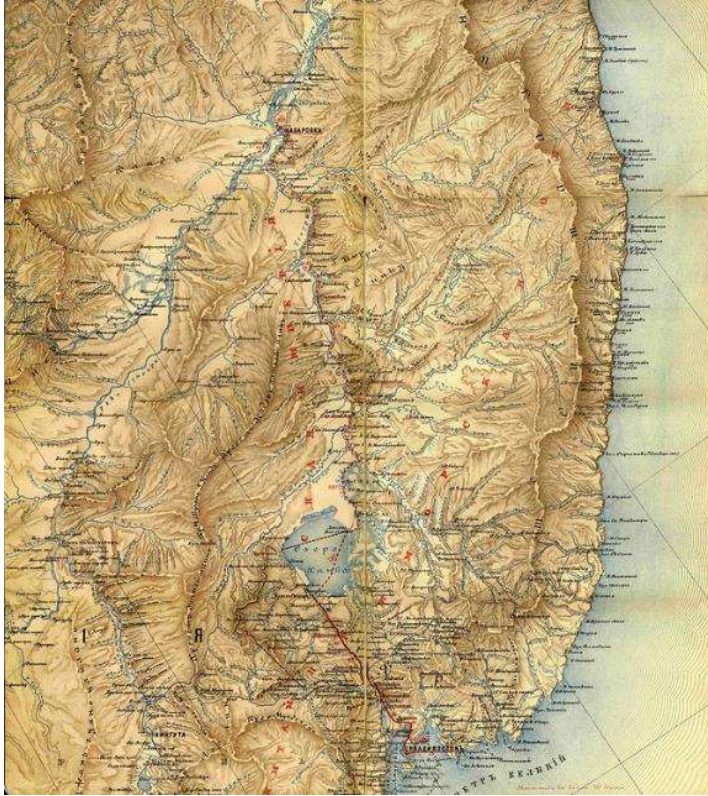


Рисунок 1 – Карта Уссурийского края (РГИА ДВ. Ф. 823. Оп. 1. Д. 59. Л. 1)

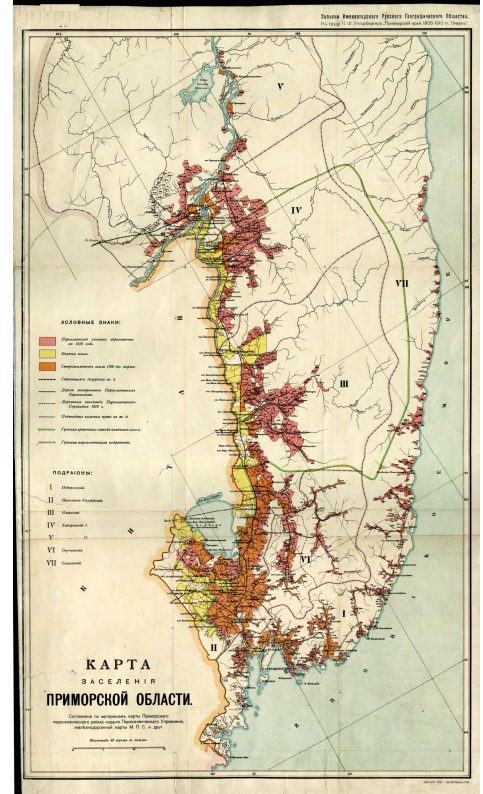
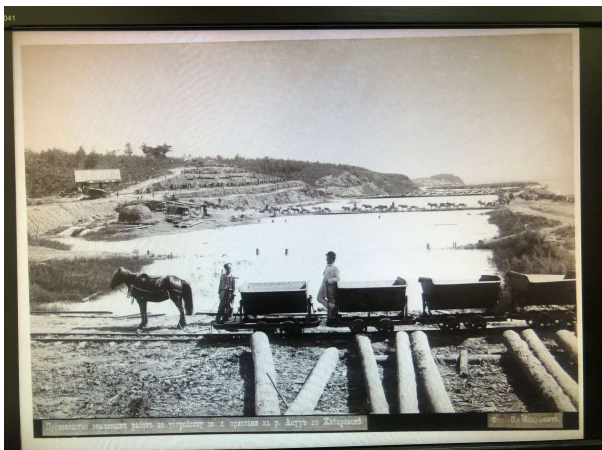


Рисунок 2 – Карта заселения Приморской области (источник: сайт ПКПБ им. А. М. Горького)



а



б

Рисунок 3 – Кадры времен строительства: а) виды на станции Хабаровск-Пристань; б) виды на станции Пристань баня (фотография из редкого фонда ДВГНБ)



а



б



в

Рисунок 4 – Станция Вяземская в первые годы строительства: а) вокзал в процессе строительства (стены еще не обшиты); б) вид на жилой поселок; в) казарма для размещения железнодорожного батальона (фотографии из редкого фонда ДВГНБ)



Рисунок 5. Начало работ у Хабаровска. Фотография из Альбома «Хабаровск 1896–1897» (фотографии из редкого фонда ДВГНБ)



а



б

Рисунок 6 – Станция Вяземская в первые годы эксплуатации – постройки в крестьянских и казачьих поселениях: а) крестьянская школа в 1906 г.;  
б) крестьянский дом в поселке у ст. Вяземская  
(фотографии из фондов краеведческого музея им. Н. В. Усенко в г. Вяземском)

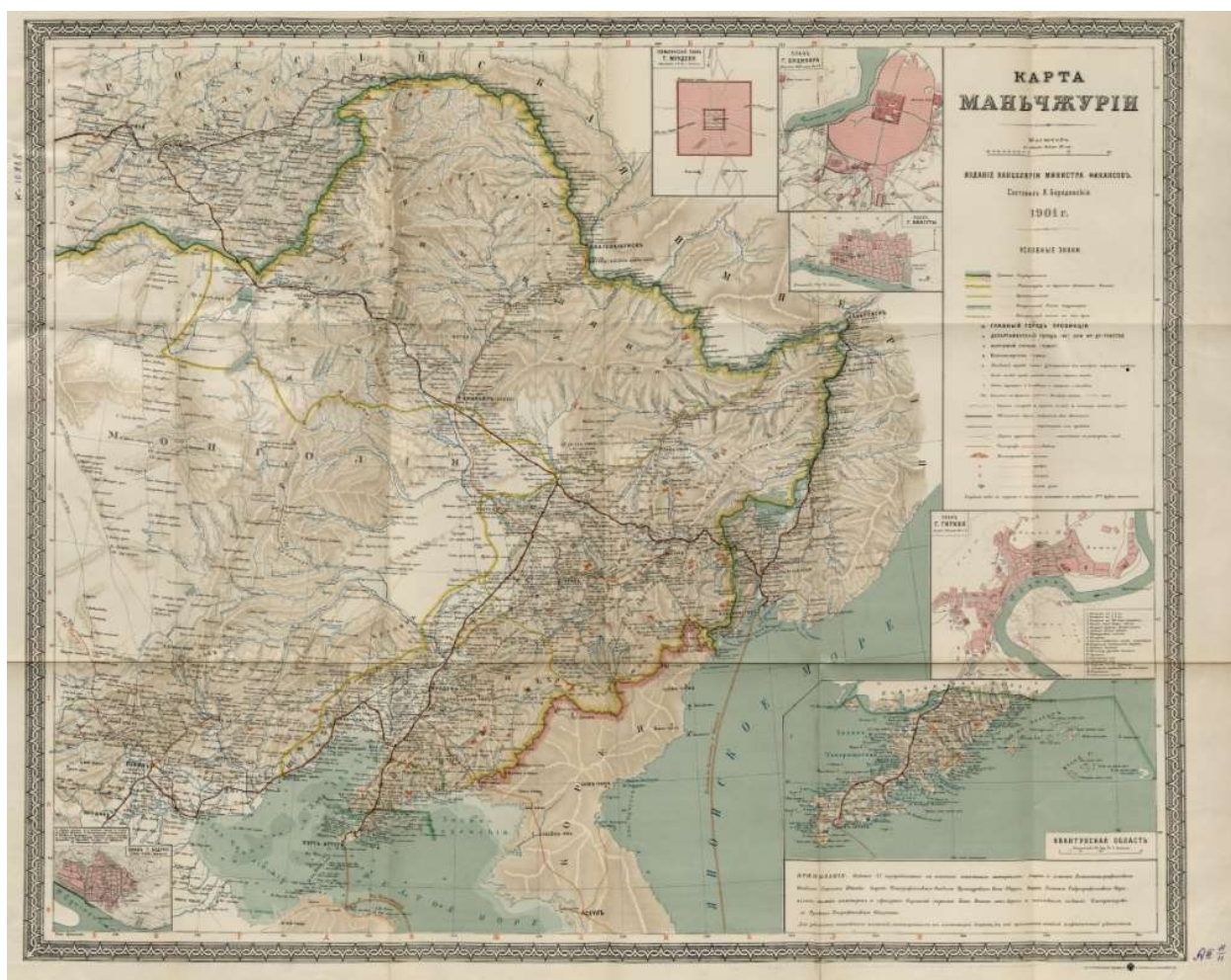
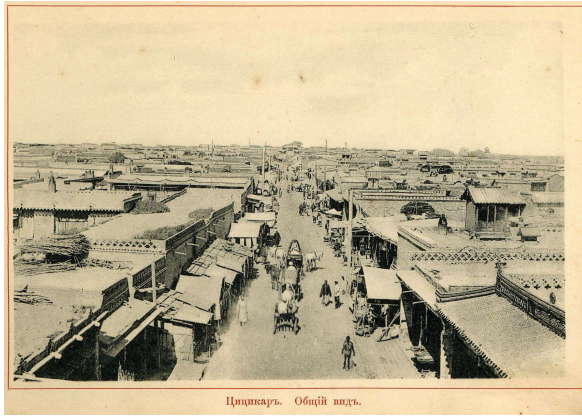


Рисунок 7 – Карта Маньчжурии, Алфавитный указатель географических имен, помещенных на карте Маньчжурии / Л. Бородавский ; изд. Канц. Мин. Финансов. Санкт-Петербург : тип. В. Киршбаума, 1901(источник: URL: <https://elibrigo.ru/safe-view/123456789/234315/1/a18wMTA5ODgucGRm>)



а



б

Рисунок 8 – Виды китайских городов во время строительства КВЖД: а) город западного участка Цицикар (фотография из фондов музея им. В. К. Арсеньева); б) южные ворота Хайлара (фотография из редкого фонда ДВГНБ)

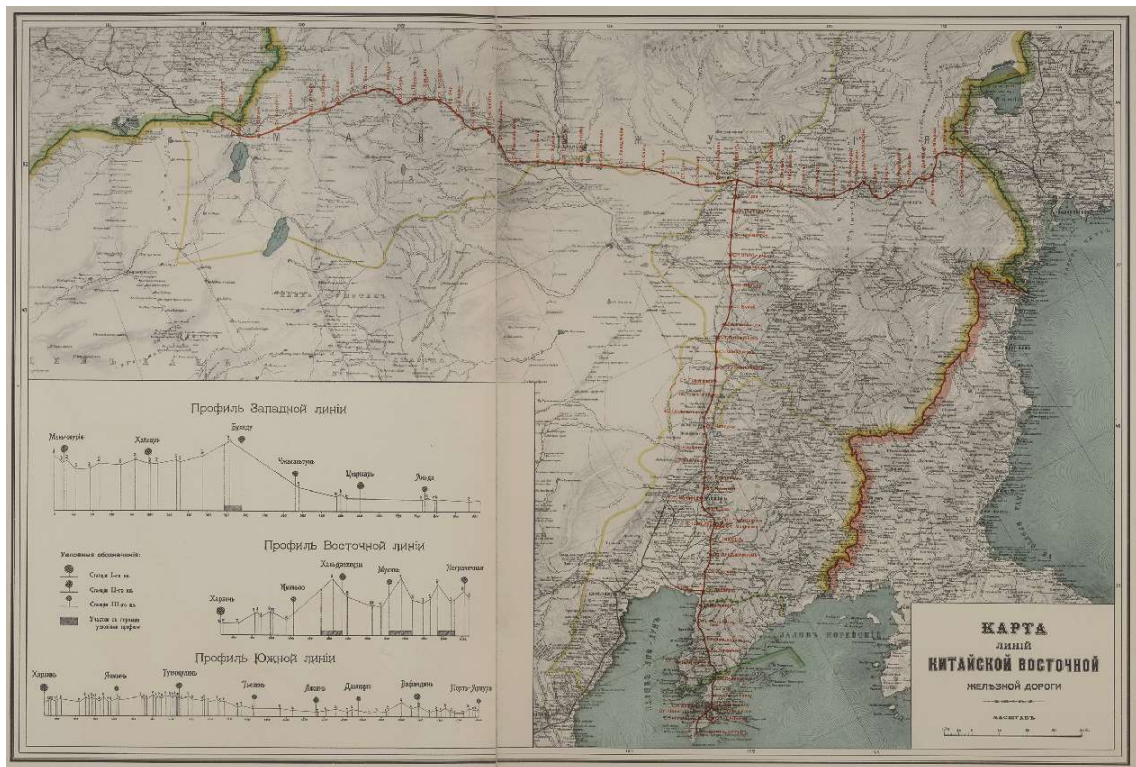


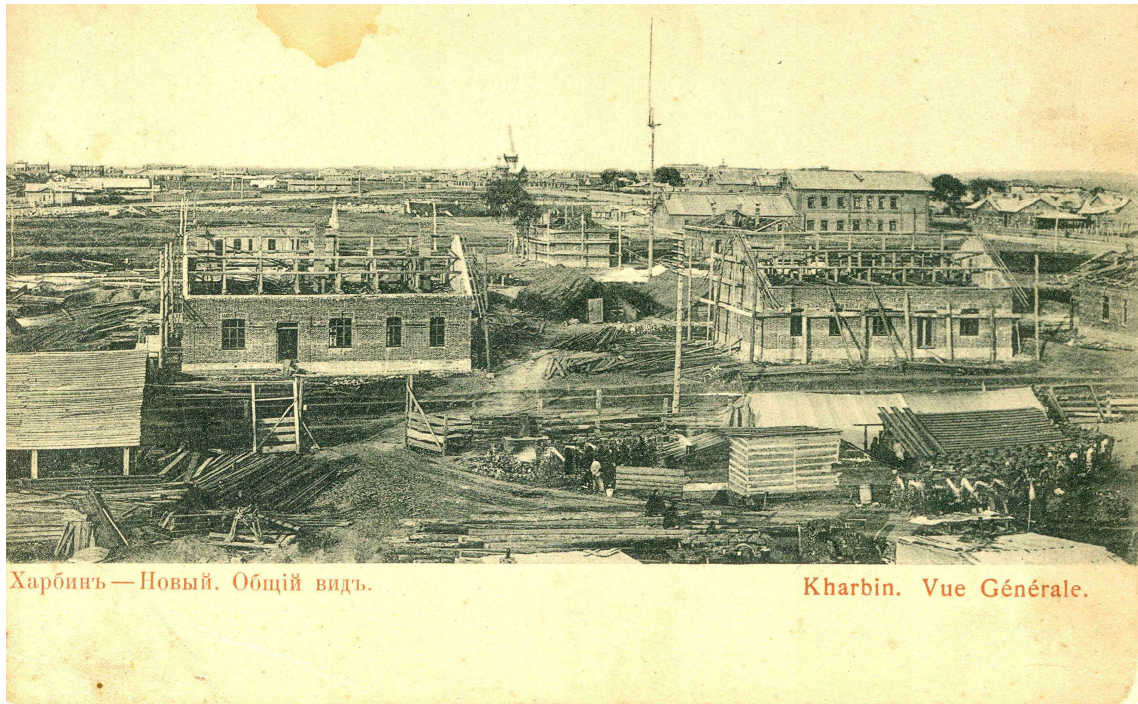
Рисунок 9 – Карта линии Китайско-Восточной железной дороги (Альбом сооружений и типовых чертежей Китайско-Восточной железной дороги. Санкт-Петербург, 1903. Л. 1)



а



б



Харбинъ — Новый. Общій видъ.

Kharbin. Vue Générale.

В

Рисунок 10 – Виды строящейся КВЖД: а) временная церковь у строительства Хинганского тоннеля; б) временный поселок рабочих; в) строящийся Новый Харбин (фотографии из фондов музея им. В. К. Арсеньева)



Ночлежный домъ для железнодорожниковъ рабочихъ-китайцевъ, устроенный въ бывшемъ увеселительномъ саду.

а



Внутренность ночлежного дома для рабочихъ-китайцевъ въ Харбинѣ.

б

Рисунок 11 – Ночлежный дом, устроенный в бывшем увеселительном саду: а) вид со стороны ворот; б) в сад и внутри павильона (РГИА. Ф. 350. Оп. 84. Д. 24. Листы 25, 27)

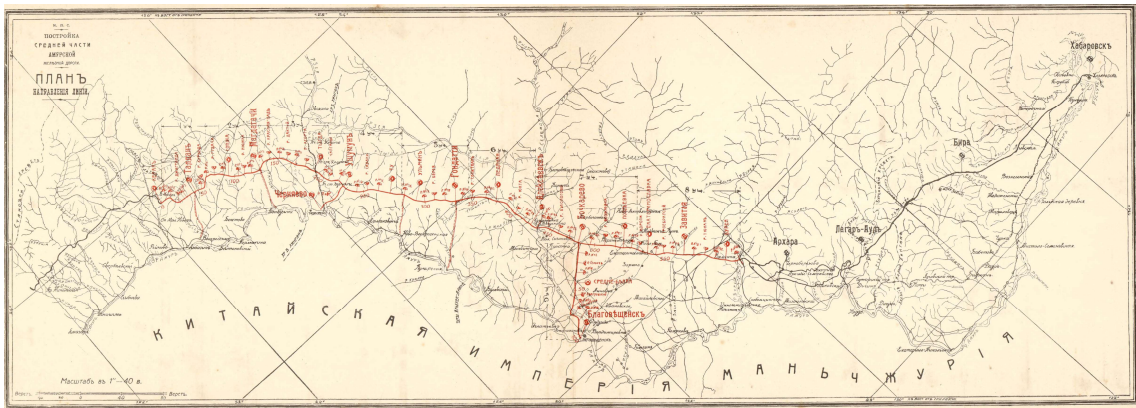


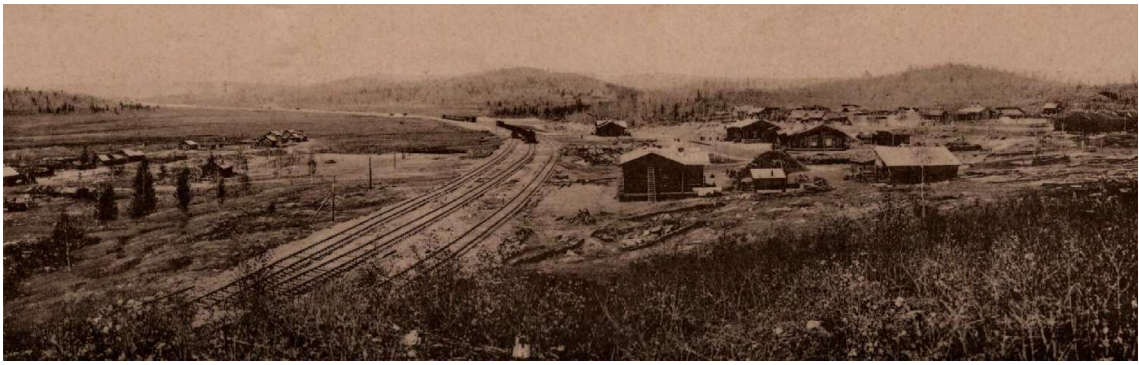
Рисунок 12 – Карта направления линии Средней части Амурской железной дороги 1910 г. (Альбом видов постройки Средней части Амурской железной дороги: 1910–1914 гг. М.: Художественная мастерская Московского т-ва «Образование», 1914)



Рисунок 13 – Амурская железная дорога, карта 1911 г. (Открытый картографический архив. Старые карты)



Рисунок 14 – Вид на временную станцию Головного участка (Постройка головного участка Амурской железной дороги. Альбом чертежей (1907–1910), 1911 (источник: URL: <https://geoportals.rgo.ru/record/9004>)



а



б



в

Рисунок 15 – Станции Западной части Амурской ЖД: а) вид на станцию IV класса Утени (справа) и возникший частный поселок (слева) (Альбом типовых и исполнительных чертежей постройки Западной части Амурской железной дороги. Петроград: Техн. Чертежи Багинского, 1915); б) временная церковь на станции Могоча; в) станция Ерофей Павлович (Альбом гравюр с фотографических снимков линии. Москва: Художественная мастерская т-ва «Образование»)



Рисунок 16 – Строящаяся станция Бира Восточной части Амурской ЖД  
(источник: URL: <https://pastvu.com>)

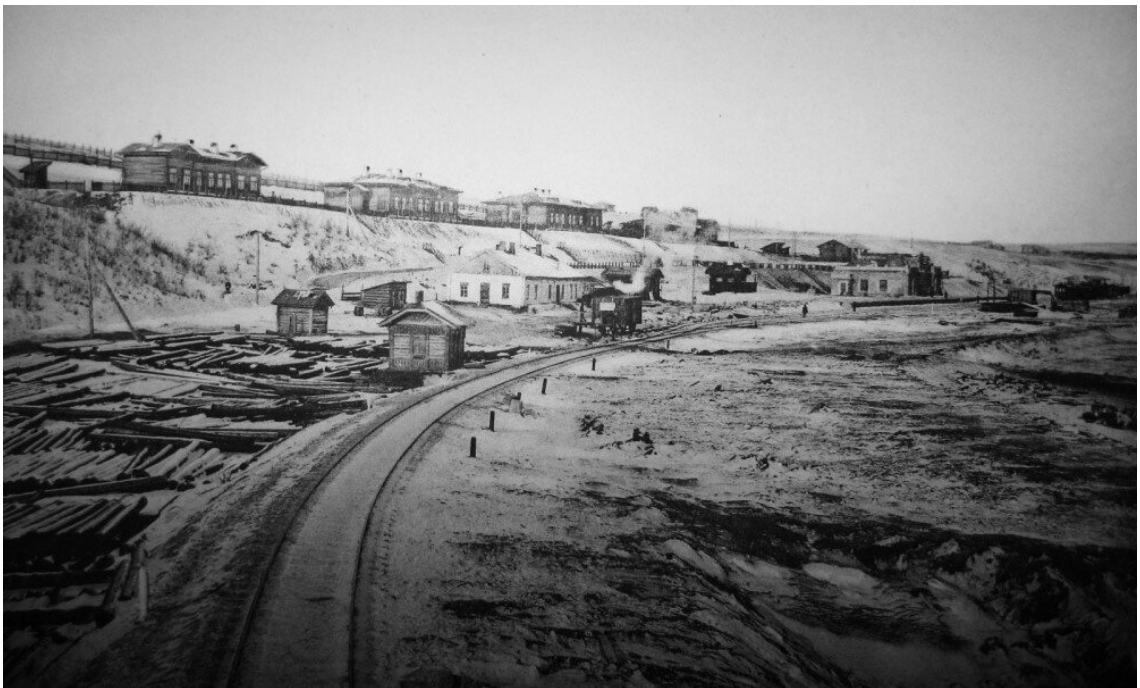
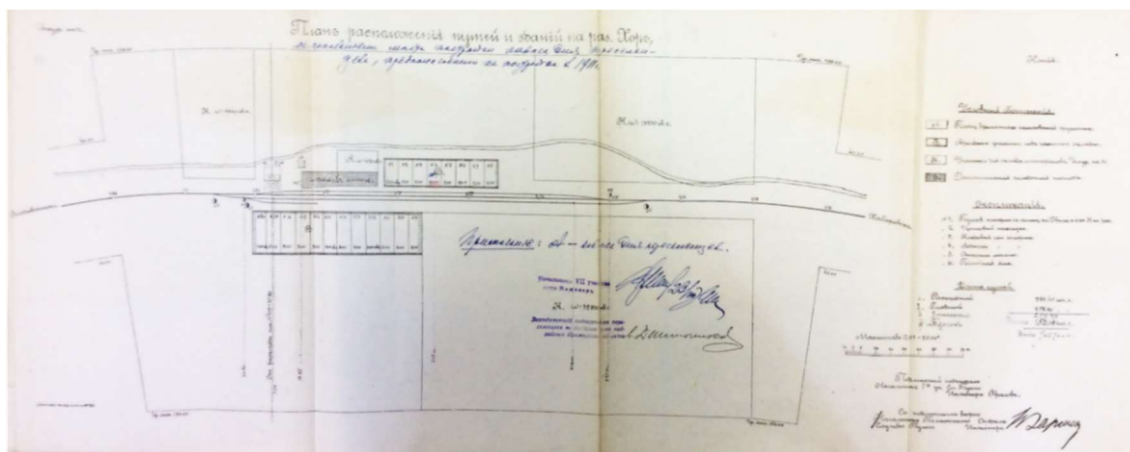


Рисунок 17 – Строящаяся станция Куэнга Головного участка Амурской ЖД  
(источник: URL: <https://vita-life777.livejournal.com/27396.html>)

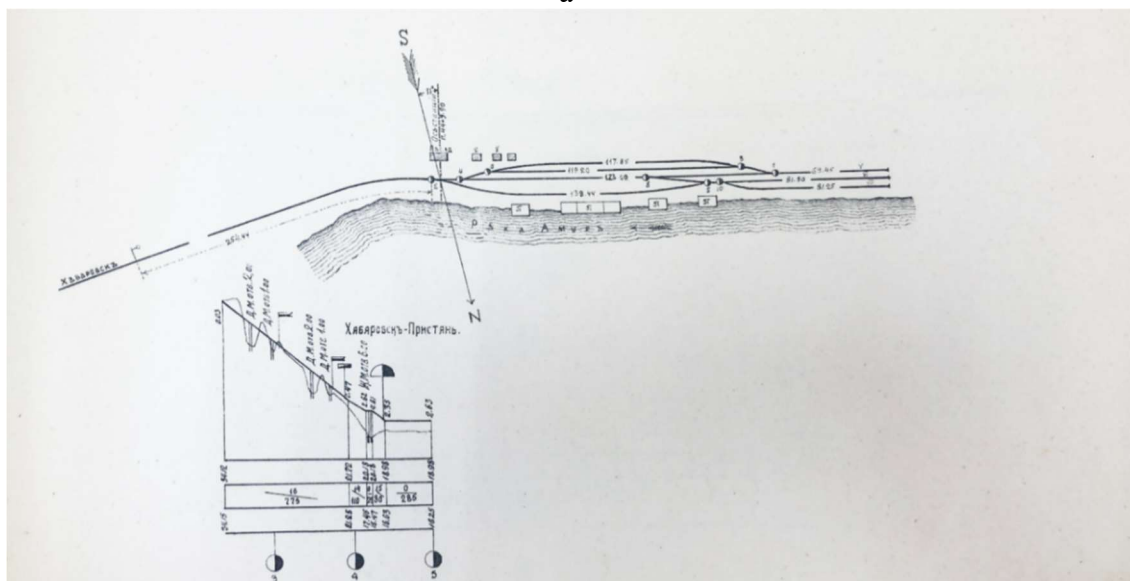
## ИЛЛЮСТРИЦИИ К ГЛАВЕ 2. ФОРМИРОВАНИЕ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ СТАЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ

### Илл. 2.1. Планировки станционных комплексов

#### Уссурийской железной дороги



а



б

Рисунок 1 – План расположения путей и зданий на разъездах: а) Хор: вместо пассажирского здания – путевая казарма, имеются кладовые, ледники и отхожее место, пакгаузы, арендные участки под склады. Чертеж с изменениями 1911 г.: вдоль путей отмечен навес для переселенцев и пребывающих грузов. Изменения подписаны начальником 7 участка Фроловым и заведующим водворением переселенцев (РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 193. Л. 9); б) Хабаровск-Пристань (Альбом планов станций и разъездов Уссурийский железной дороги, 1913 г.)

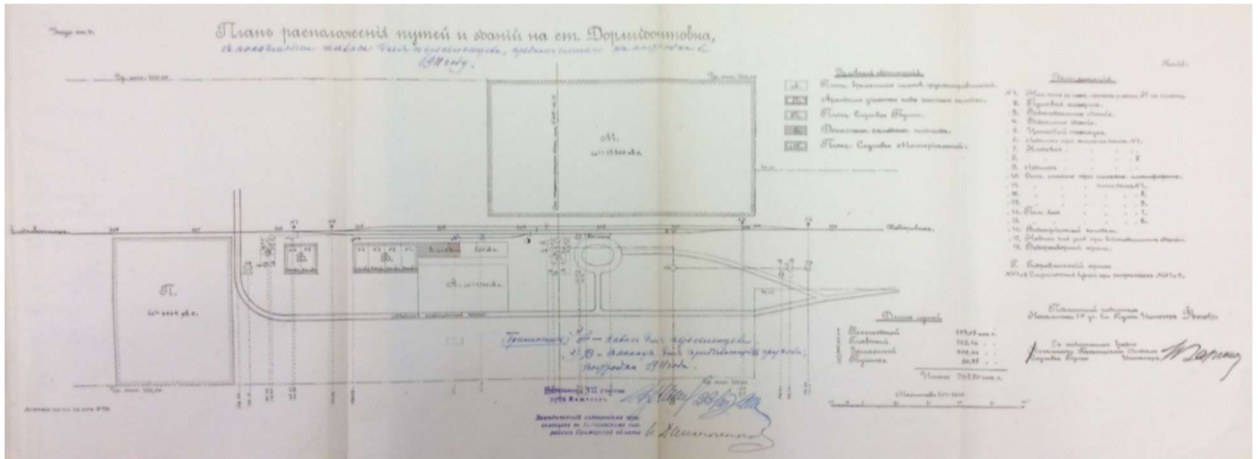
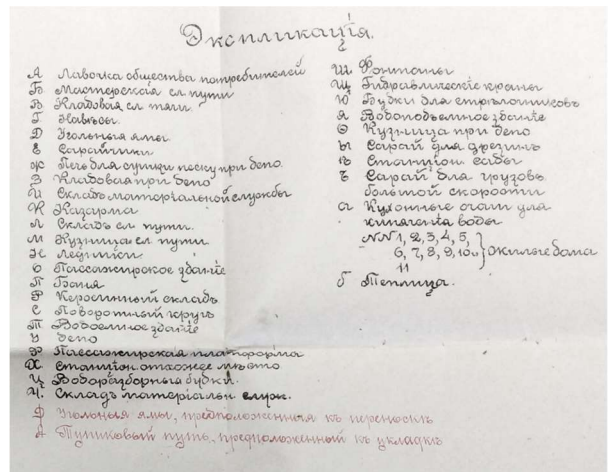
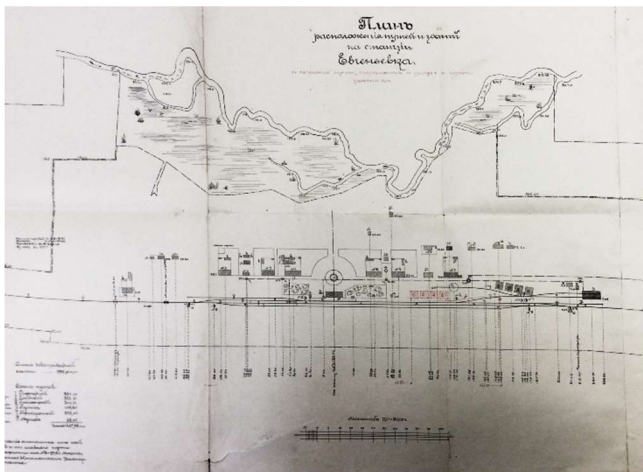


Рисунок 2 – План расположения путей и зданий на станции V класса Дормидонтовка. На станции имеются типовое пассажирское здание для станций такого класса – жилой дом с помещениями для пассажиров, водоемное и водоподъемное здания, службы и пакгаузы.

Чертеж с изменениями 1911 г.: слева от пассажирского здания отмечен навес для переселенцев и пребывающих грузов. Изменения подписаны начальником 7 участка Фроловым и заведующим водворением переселенцев (РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 193. Л. 8)



а

б

Рисунок 3 – План расположения путей и зданий на станции IV класса Евгеньевка: а) План; б) фрагмент плана с экспликацией. Помимо построек отмечены два фонтана – в центре круглой площади на привокзальной площади и между жилыми домами вдоль путей (РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 21. Л. 9)



Рисунок 4 – План расположения путей и зданий на станции IV класса Бикин: пассажирское здание, 6 типов жилых домов, водоемное здание, казармы, бани, депо, школа (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 537. Л. 14)

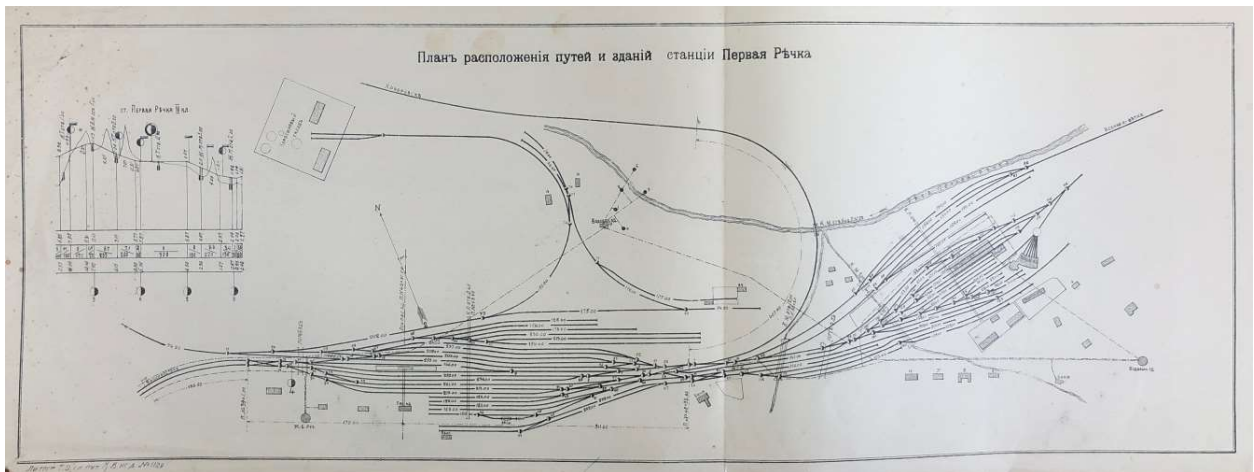


Рисунок 5 – План расположения путей и зданий станции III класса Первая речка (Альбом планов станций и разъездов Уссурийский железной дороги, 1913 г.)



Рисунок 6 – План расположения путей и зданий на станции III класса Никольск-Уссурийский (Альбом планов станций и разъездов Уссурийский железной дороги, 1913 г.)



Рисунок 7 – План расположения путей и зданий на станции III класса Муравьев-Амурский (Альбом планов станций и развязок Уссурийской железной дороги, 1913 г.)

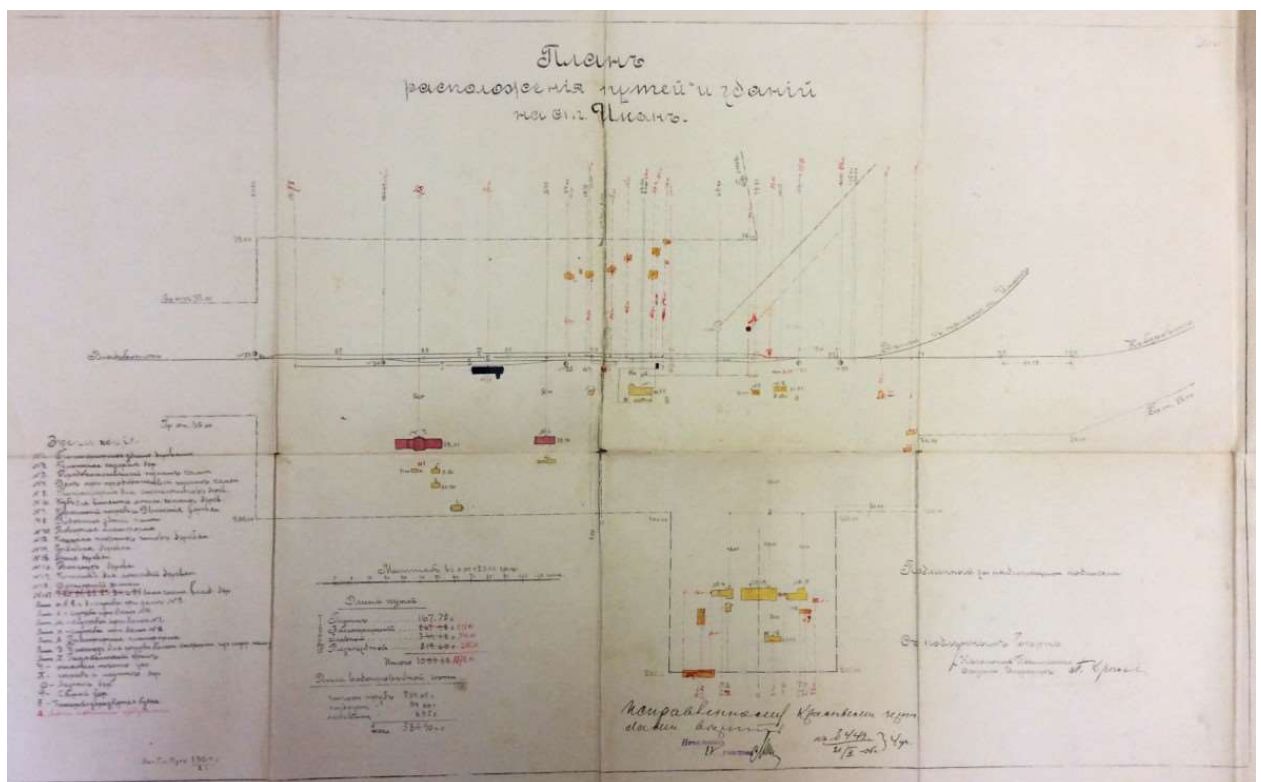


Рисунок 8 – План расположения путей и зданий на станции III класса Иман. На станции здания располагались на большом расстоянии друг от друга (РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 21. Л. 38)



Рисунок 9 – План расположения путей и зданий станции III класса Вяземская (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 537. Л. 16)

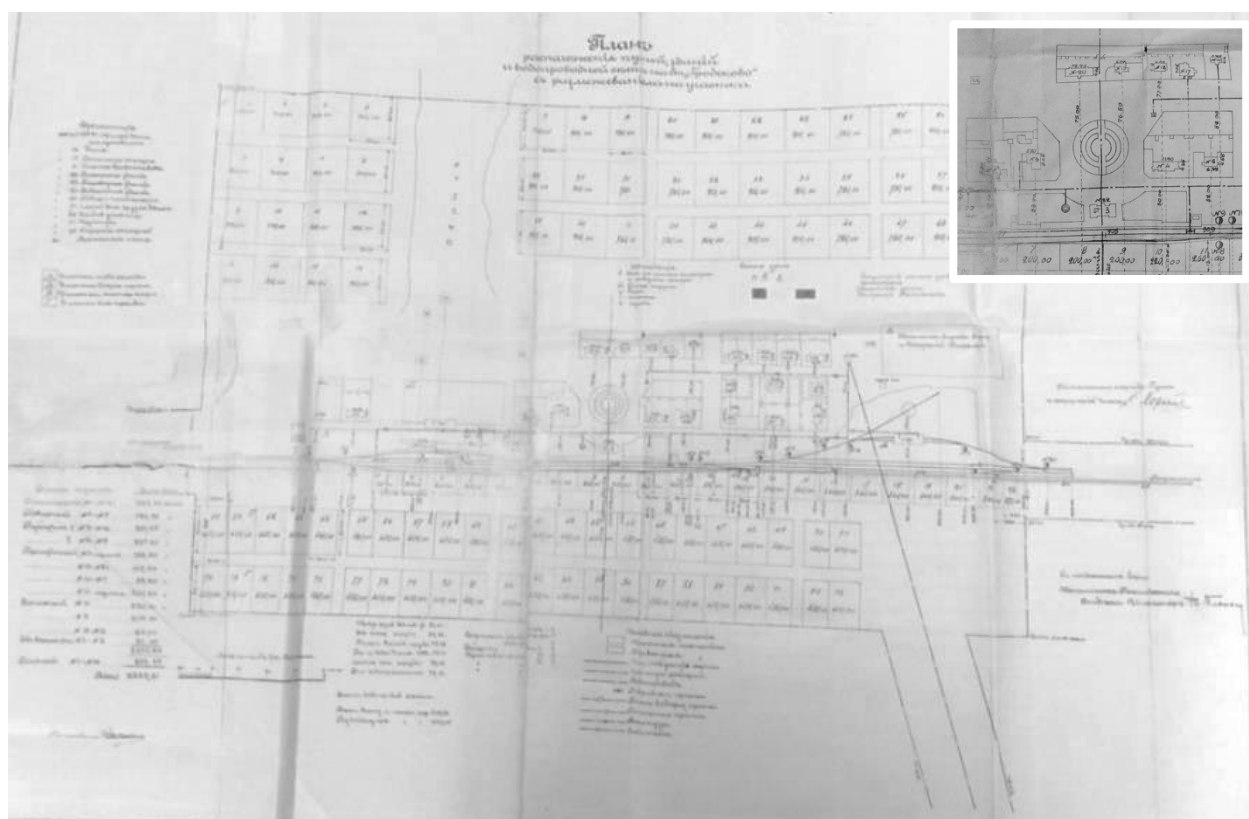


Рисунок 10 – План расположения путей и зданий на станции III класса Гродеково (на ветви от Никольск-Уссурийского к Пограничной) и укрупненный фрагмент (РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 123. Л. 37)







а



б



в



г



д



е

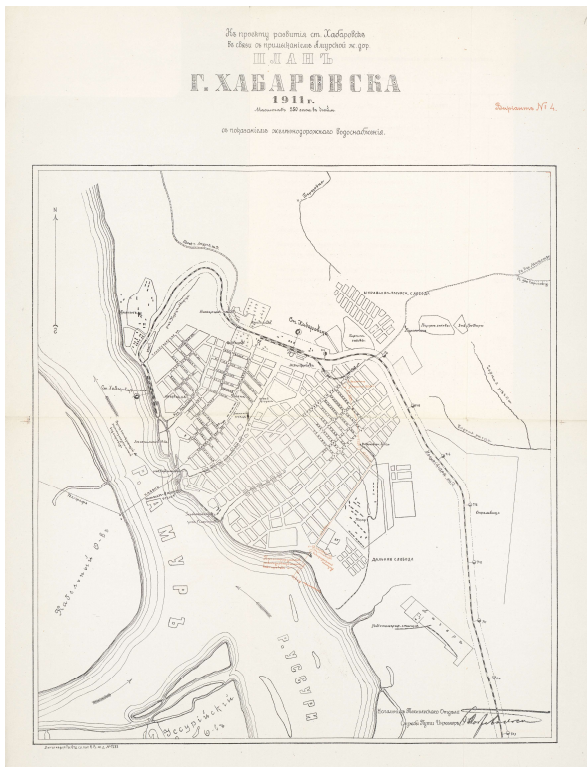
Рисунок 14 – Станции Уссурийской железной дороги в годы строительства: а) станция Никольское в годы строительства, 1891–1894 гг. (URL: <https://pastvu.com/p/927248>); б) вид на улицу на станции Никольское, современная улица Тупикова (из фондов хранителя музея при локомотивном депо В. В. Бебика); в) вид на станции Никольское со стороны вокзала в сторону мастерских. Справа заметна железнодорожная церковь (акварель П. Я. Пясецкого из фондов музея Государственный Эрмитаж); г) на станции Курдюмово (Губерово) – пассажирское здание на расстоянии от пассажирской платформы, озеленение вдоль путей) (из редкого фонда ДВГНБ); д) группа служащих дороги на фоне фонтана на ст. Вяземская (из фонда музея им. Н. В. Усенко); е) вид на станции Евгенъевка. Слева заметен фонтан на привокзальной площади (акварель П. Я. Пясецкого из фондов музея Государственный Эрмитаж)



Рисунок 15 – Жилые дома на станции Спасская, фотограф В. Мацкевич  
(ГАХК. Ф.1 Оп.3 Д.168)



Рисунок 16 – Жилые дома на станции Муравьев-Амурский, фотограф В. Мацкевич  
(ГАХК. Ф.1 Оп.3 Д.168)



а



б



в

Рисунок 17 – Планы городов с указанием расположения станции:

а) Хабаровск, 1911 г. (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 334. Л. 1а);

б) Никольск-Уссурийский (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 289. Л. 2); в) Владивосток, 1911 г. (Спутник по Дальнему Востоку. Изд. С. М. Фоменко, с. 251)

**Илл. 2.2. Специфика архитектурно-планировочных решений  
на КВЖД**

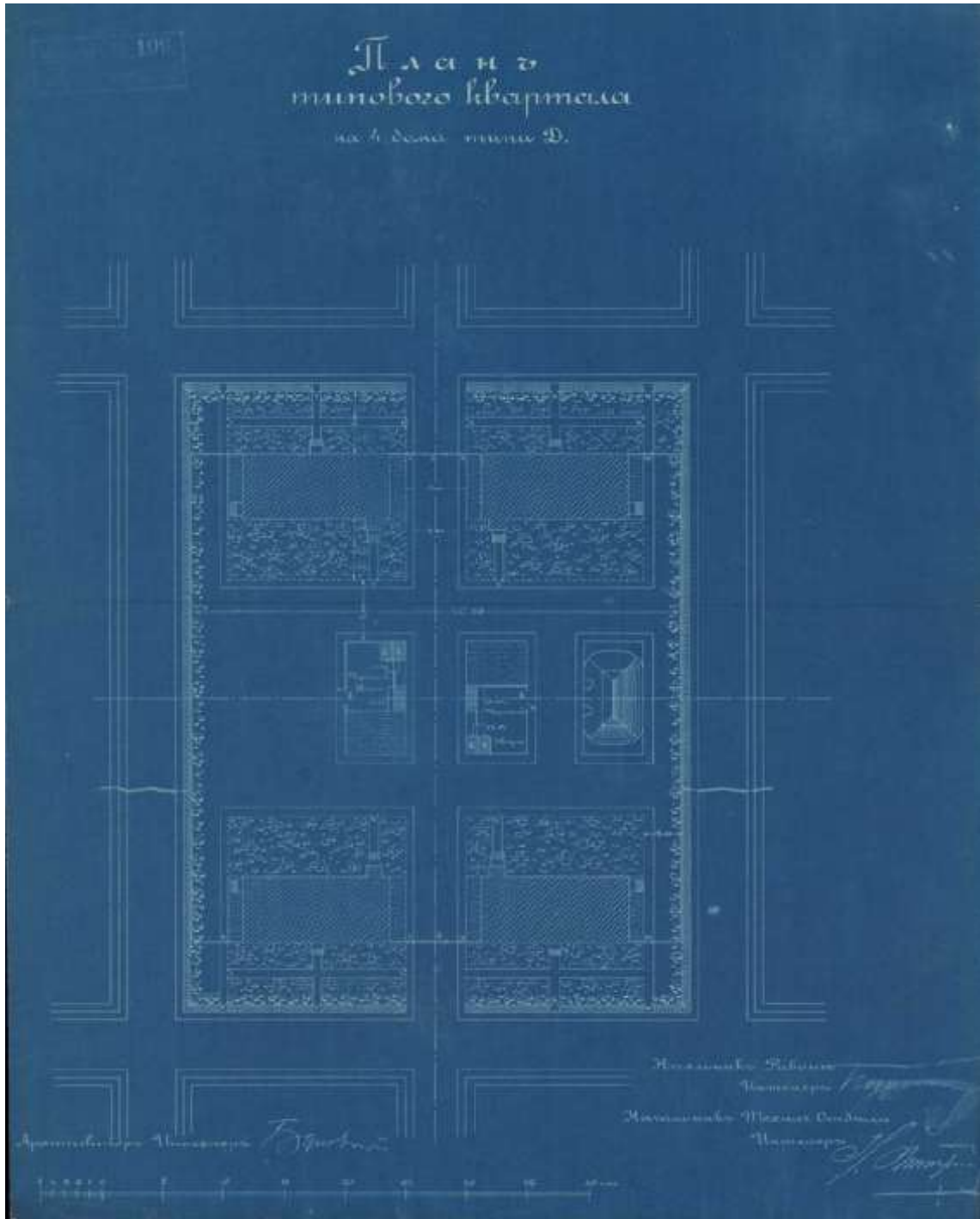


Рисунок 1 – План типового квартала на четыре дома на станциях Китайско-Восточной железной дороги (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1391. Л. 1)

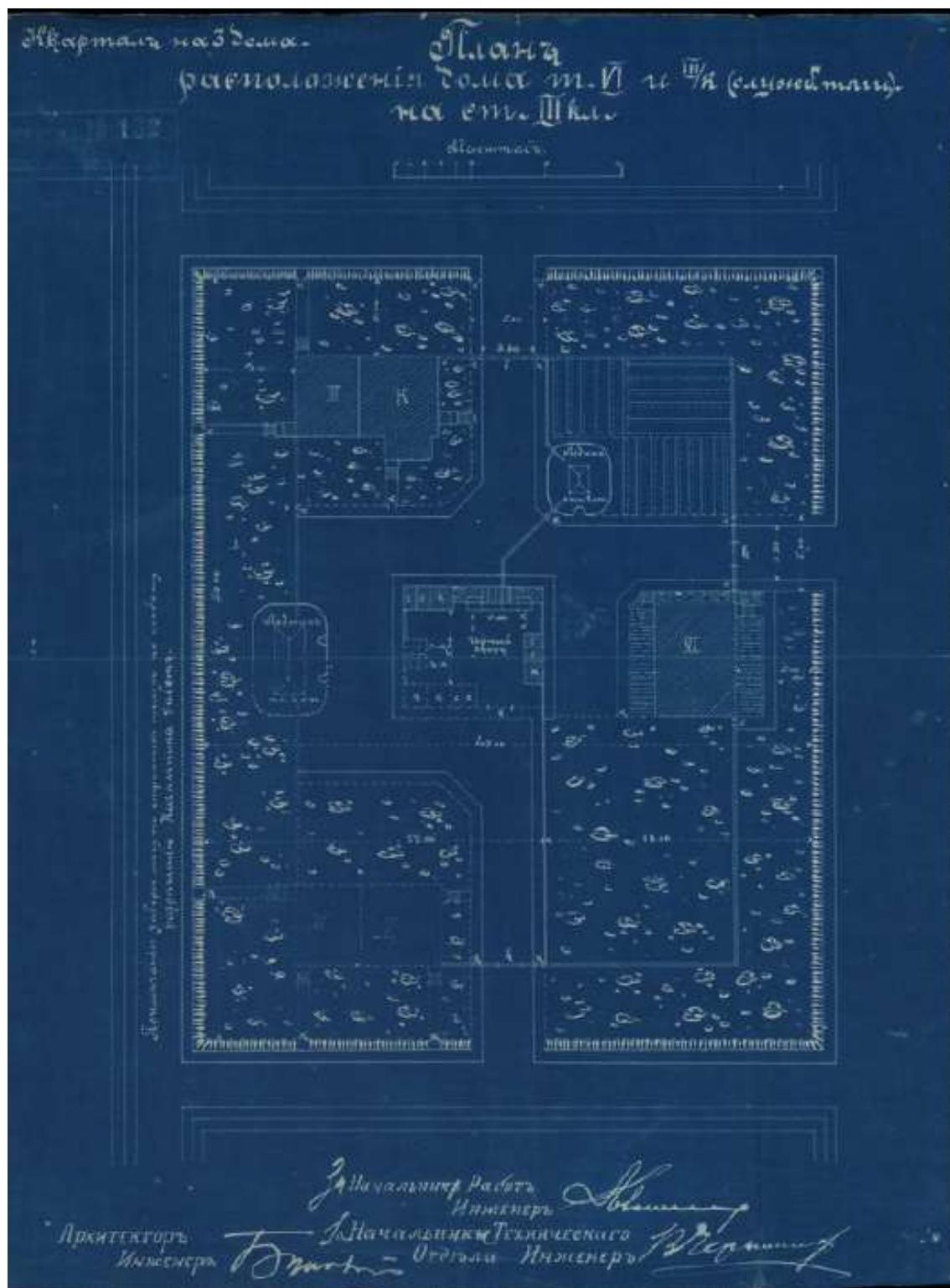


Рисунок 2 – План участка для расположения трех домов на станции III класса КВЖД  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1611. Л. 1)

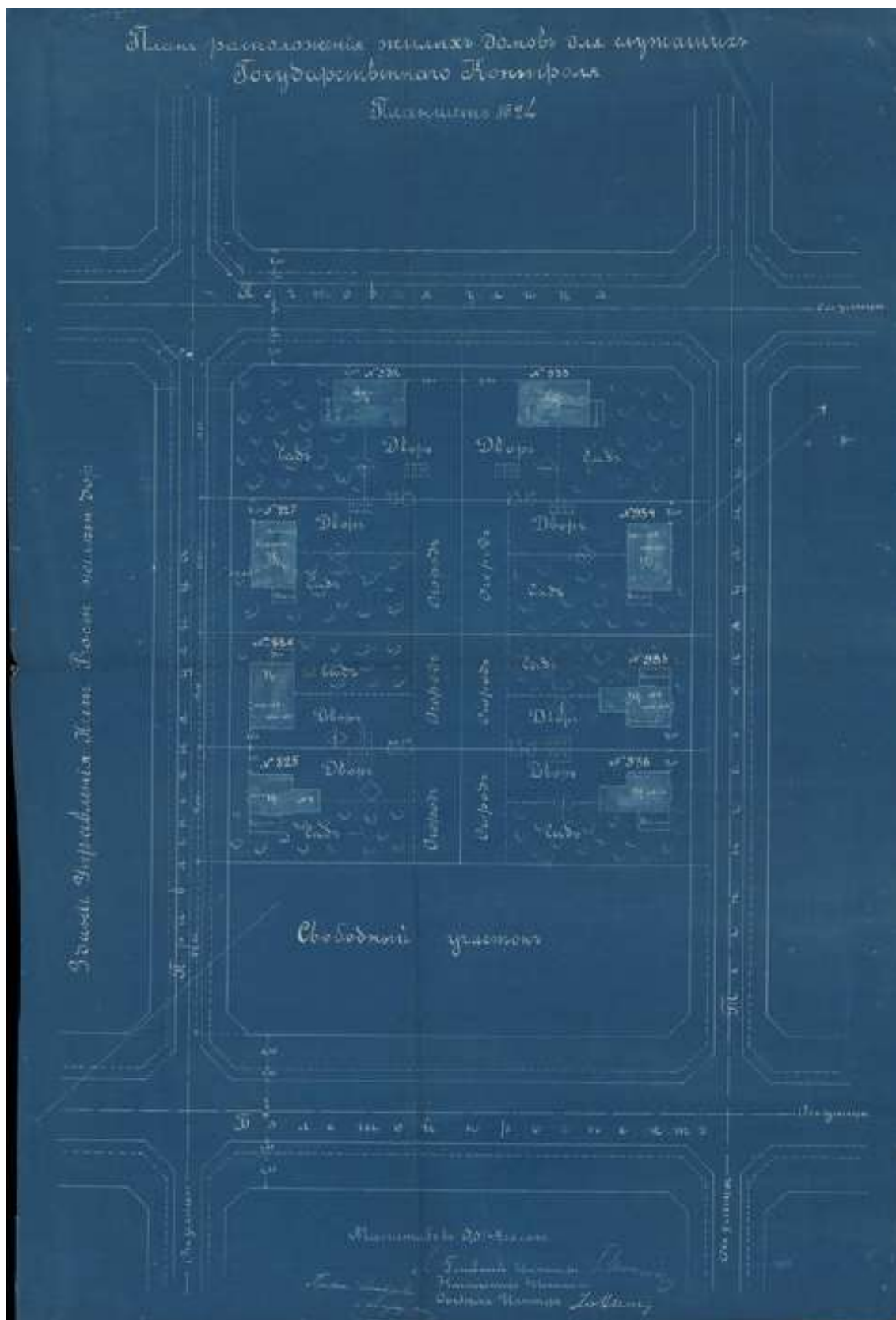


Рисунок 3 – План расположения жилых домов для служащих Государственного контроля (РГИА. Ф. 350. Оп.16. Д. 1579)



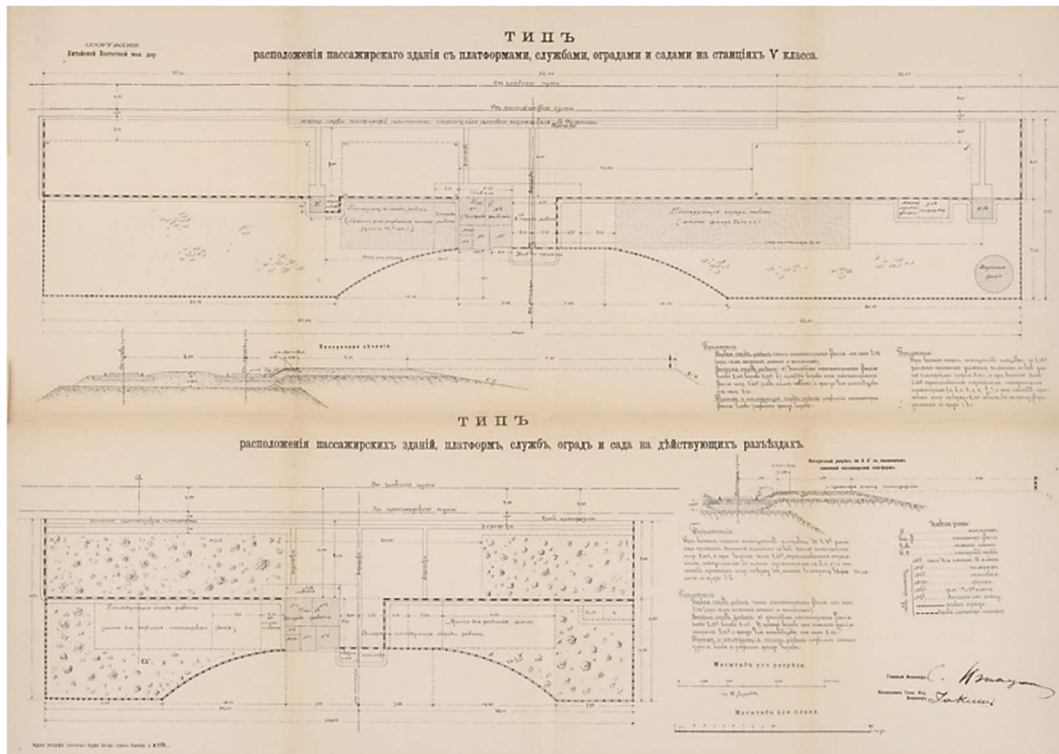


Рисунок 5 – Тип расположения пассажирских зданий на станциях V класса и разъездах, РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 929. Л. 80

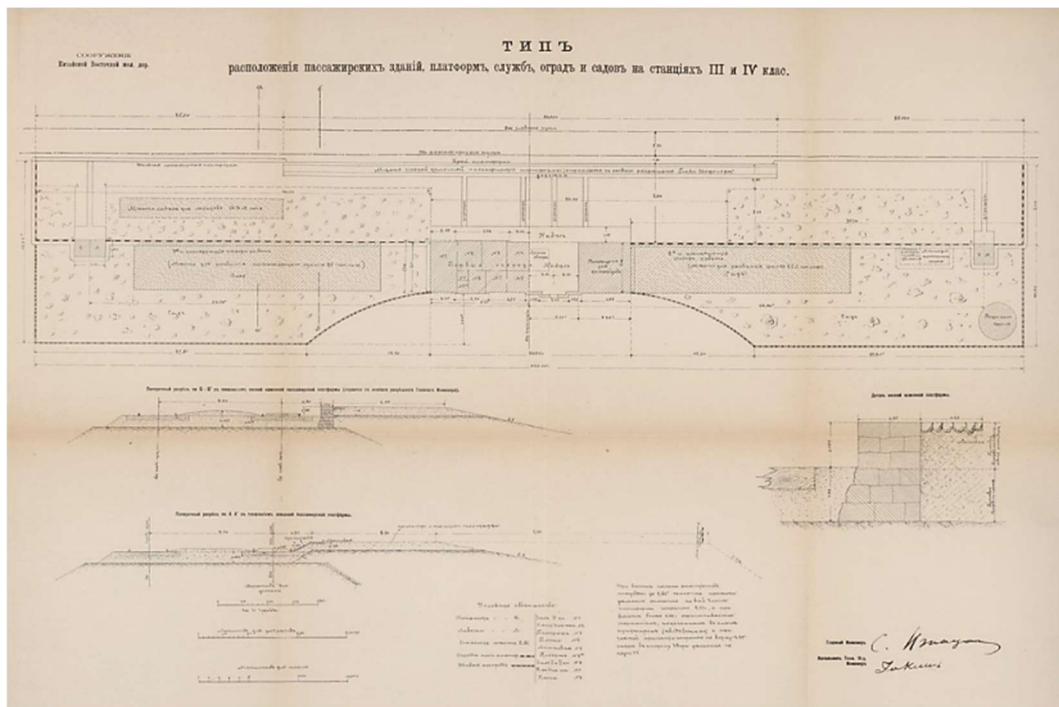


Рисунок 6 – Тип расположения пассажирских зданий и благоустройство на станциях III и IV класса, РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 929. Л. 79

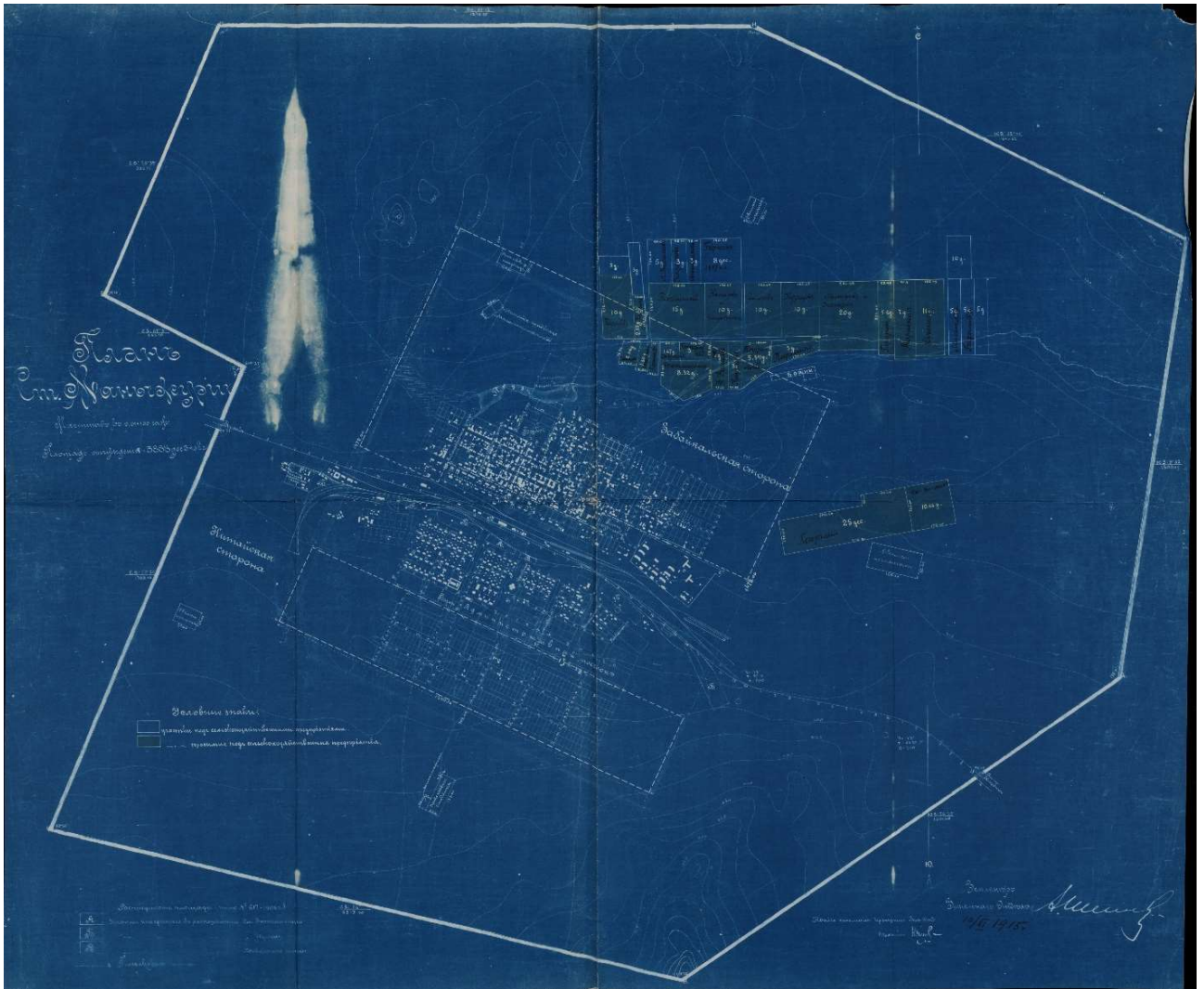


Рисунок 7 – План расположения станции II класса Маньчжурия в границах отчуждения железной дороги (РГИА. Ф. 350. Оп.16. Д. 660. Л. 14)



Рисунок 8 – План расположения путей и зданий на станции Маньчжурия (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 660. Л. 12)



Рисунок 9 – План расположения путей и зданий на станции Пограничная, расположение продовольственного пункта (РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 1254. Л. 75)



Рисунок 10 – План города Дальнего, фрагмент. Здания Административной части, выделенные красным – построенные здания (Альбом сооружений и типовых чертежей Китайско-Восточной железной дороги. Санкт-Петербург, 1903. Л. 1)



Рисунок 11. План расположения путей и зданий на станции Харбин, расположение продовольственного пункта (РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 1254. Л. 54)



Рисунок 12. Схема харбинского узла с изображением станций Харбин-Центральный, Харбин-Пристань, разъездов Дровяной и Старый Харбин (РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 1254. Л. 54)

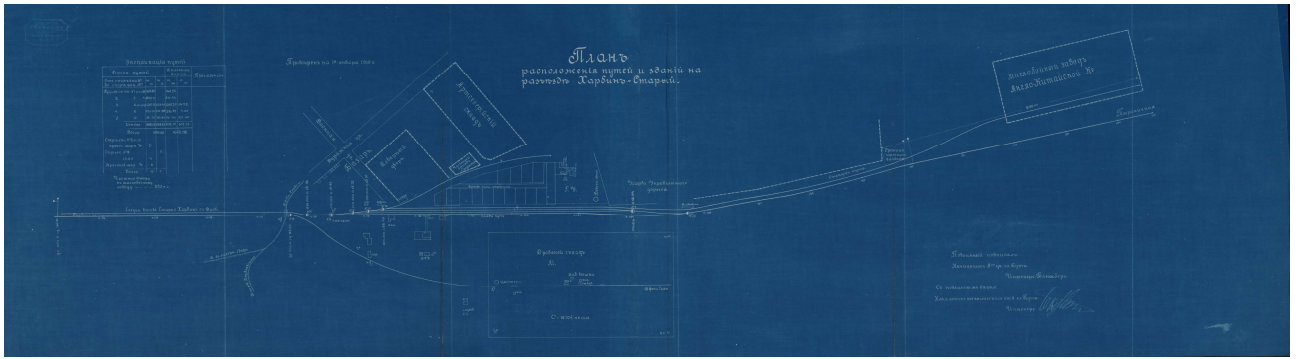


Рисунок 13. План расположения зданий на разъезде Старый Харбин  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 708. Л. 6)



Рисунок 14 – План станции Бухеду в границах отчуждения железной дороги  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637)

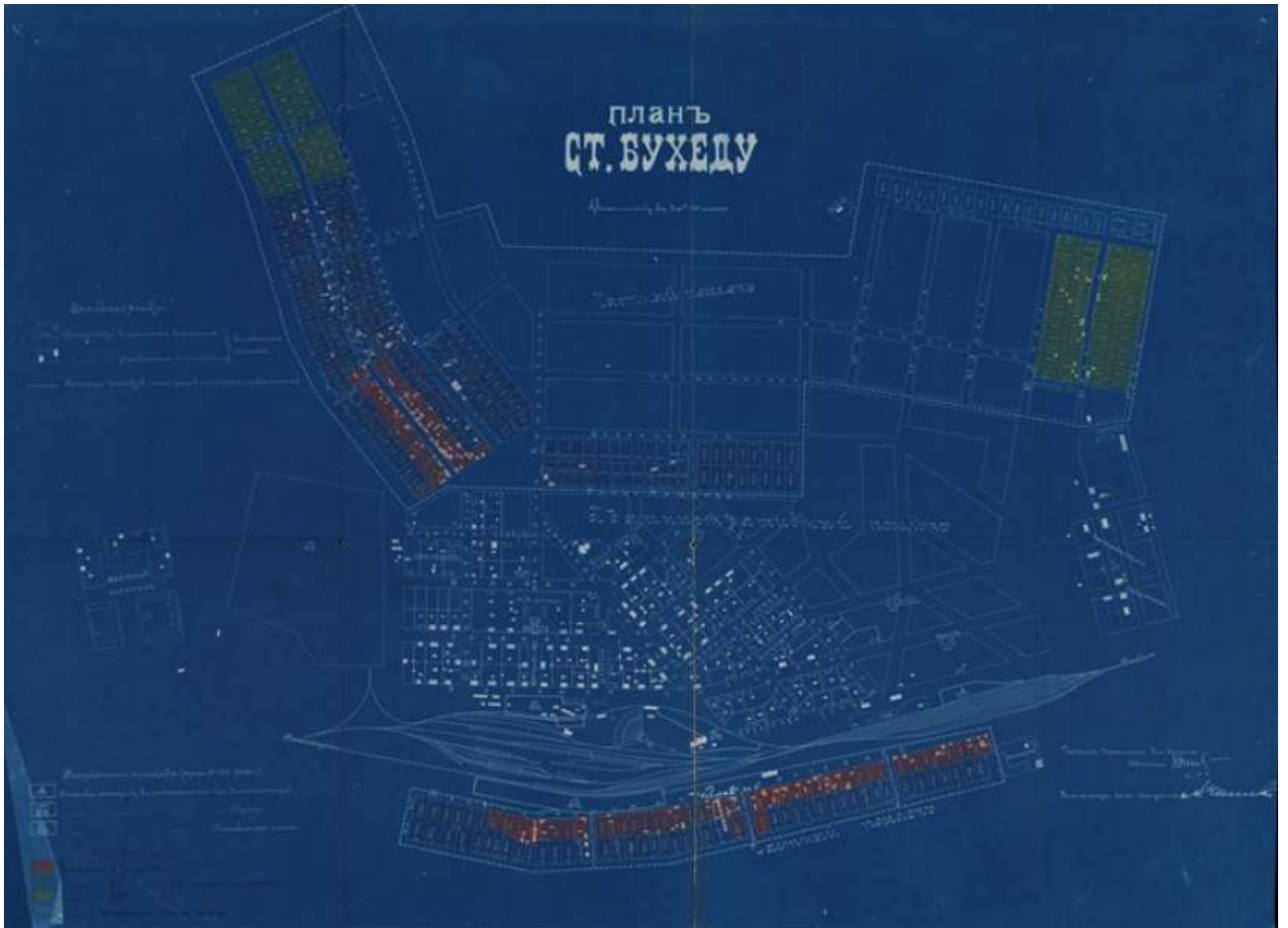


Рисунок 15 – План расположения путей и зданий на станции Бухэду, план развития поселка (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. Л. 12)



Рисунок 16 – План расположения путей и зданий на станции Бухэду, расположение продовольственного пункта (РГИА. 350.18.1254.34)



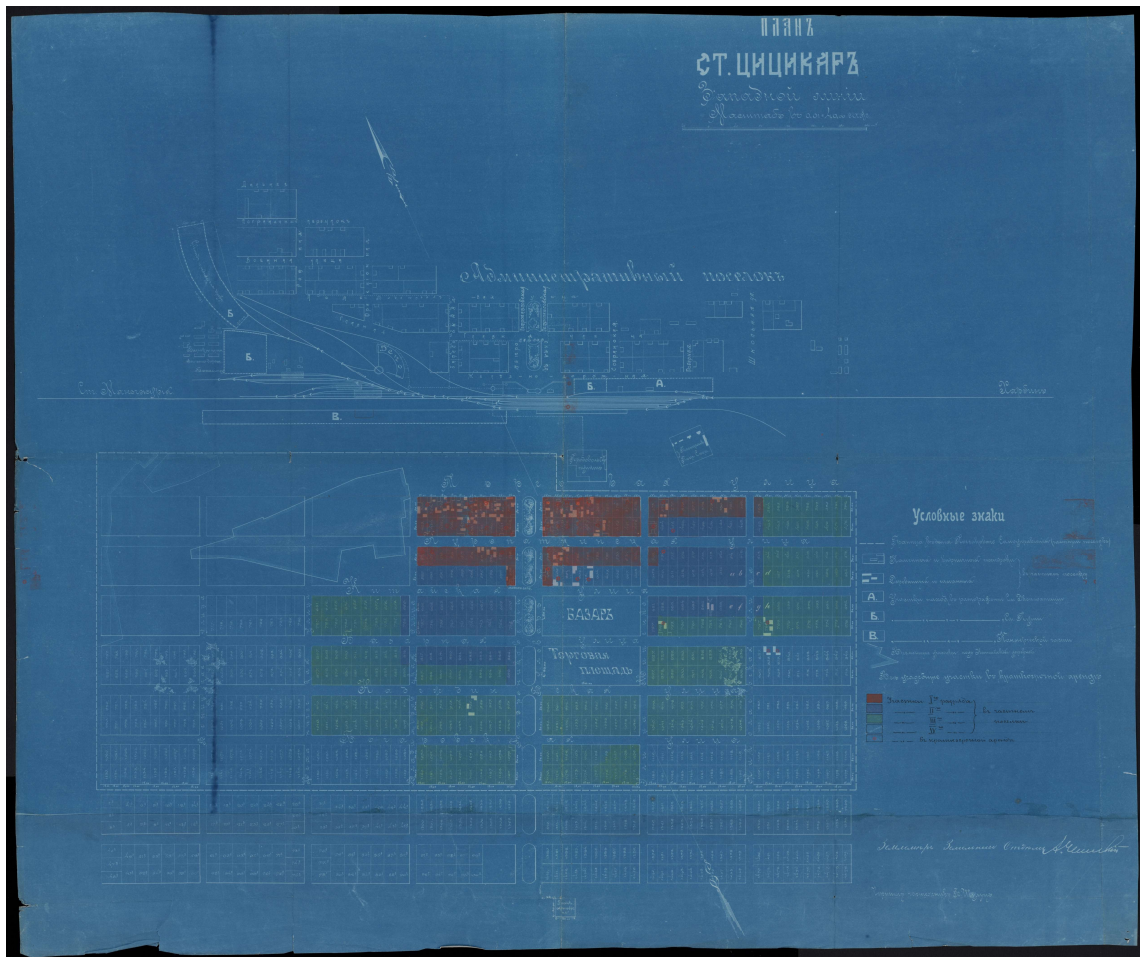


Рисунок 19 – План станции Цицикар (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 715. Л. 10)

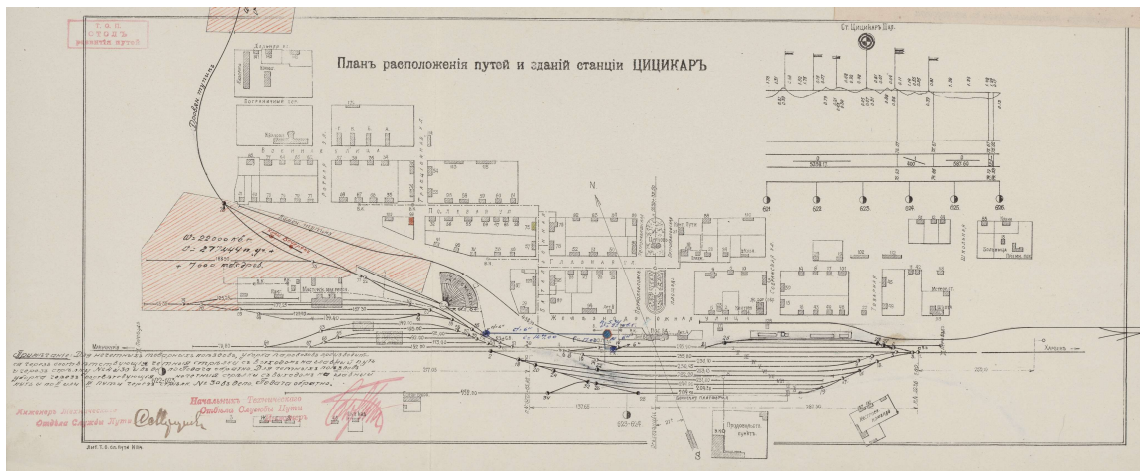


Рисунок 20 – План расположения путей и зданий на станции Цицикар (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 715. Л. 1а)



Рисунок 21 – План расположения путей и зданий на станции Ханьдаохэцзы, расположение продовольственного пункта (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1254. Л. 65)

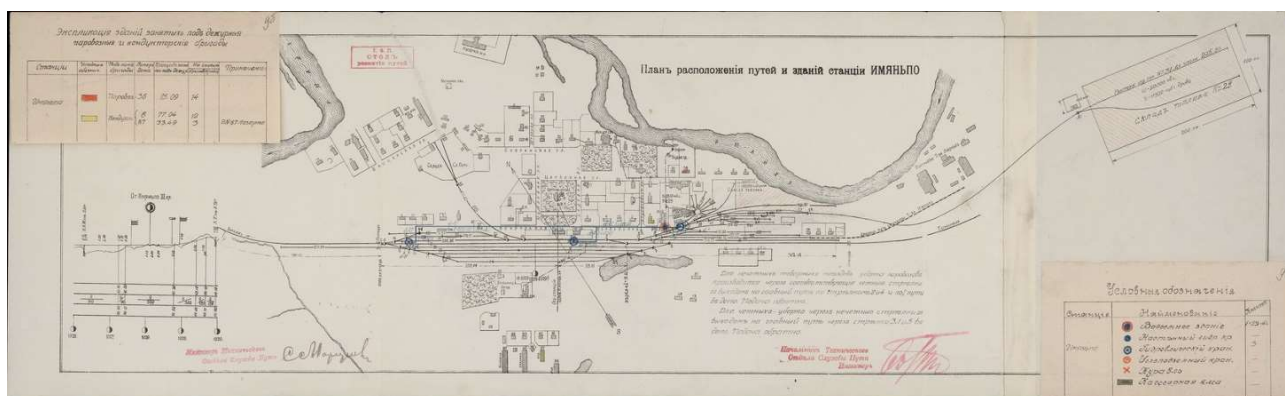


Рисунок 22 – План расположения путей и зданий на станции Ханьдаохэцзы, расположение продовольственного пункта (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 648. Л. 9а, 9б, 9в)

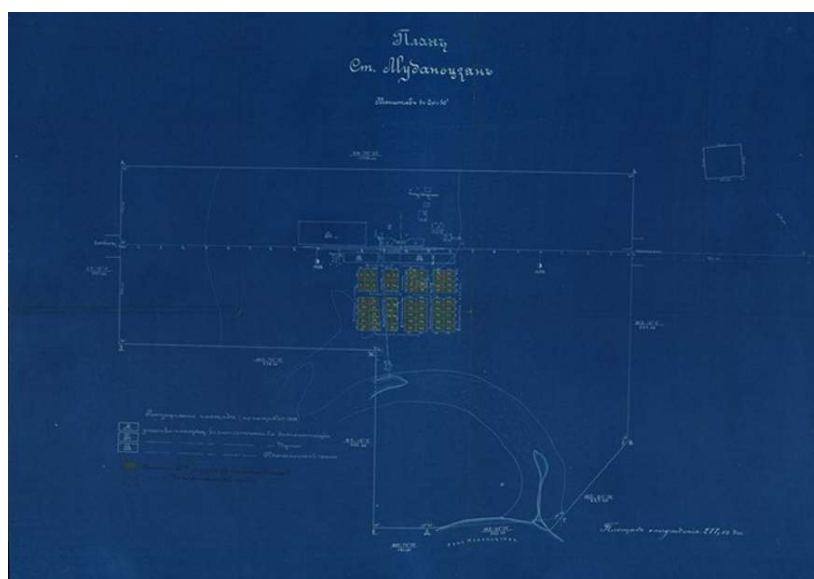


Рисунок 23 – План станции Муданьцзыян (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 669. Л. 5)

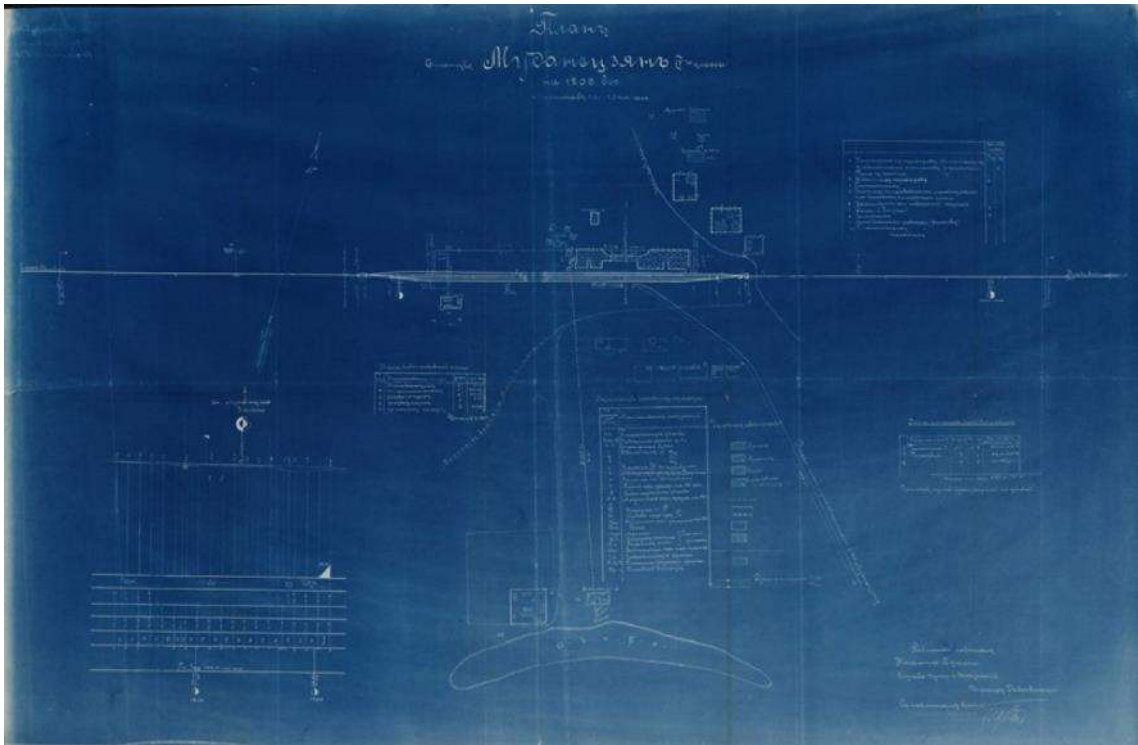


Рисунок 24 – План расположения путей и зданий на станции Муданцзян  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 669. Л. 8)

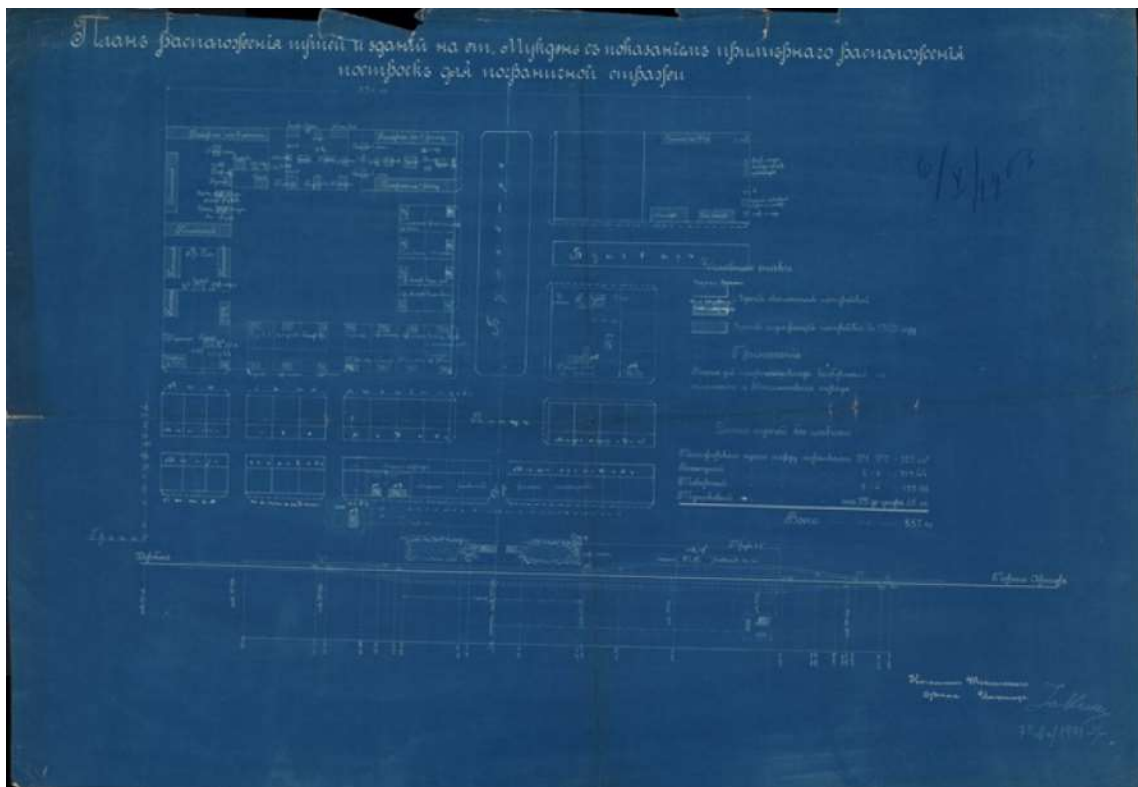


Рисунок 25 – План расположения путей и зданий на станции Мукден  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 670. Л. 2)

## Илл. 2.3. Новаторские идеи в проектах поселений станций Амурской железной дороги

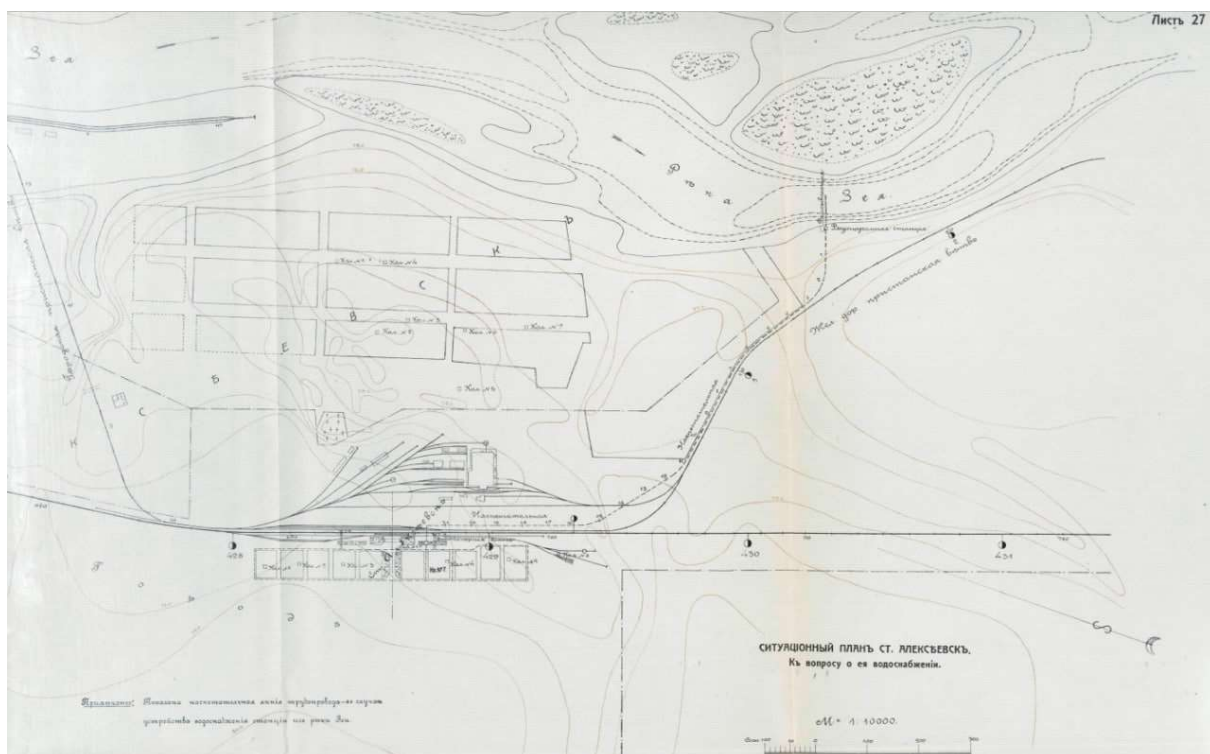


Рисунок 1 – Ситуационный план расположения станции Алексеевск  
(Альбом чертежей к записке по вопросам водоснабжения Средней части Амурской  
железнодорожной дороги, 1915)

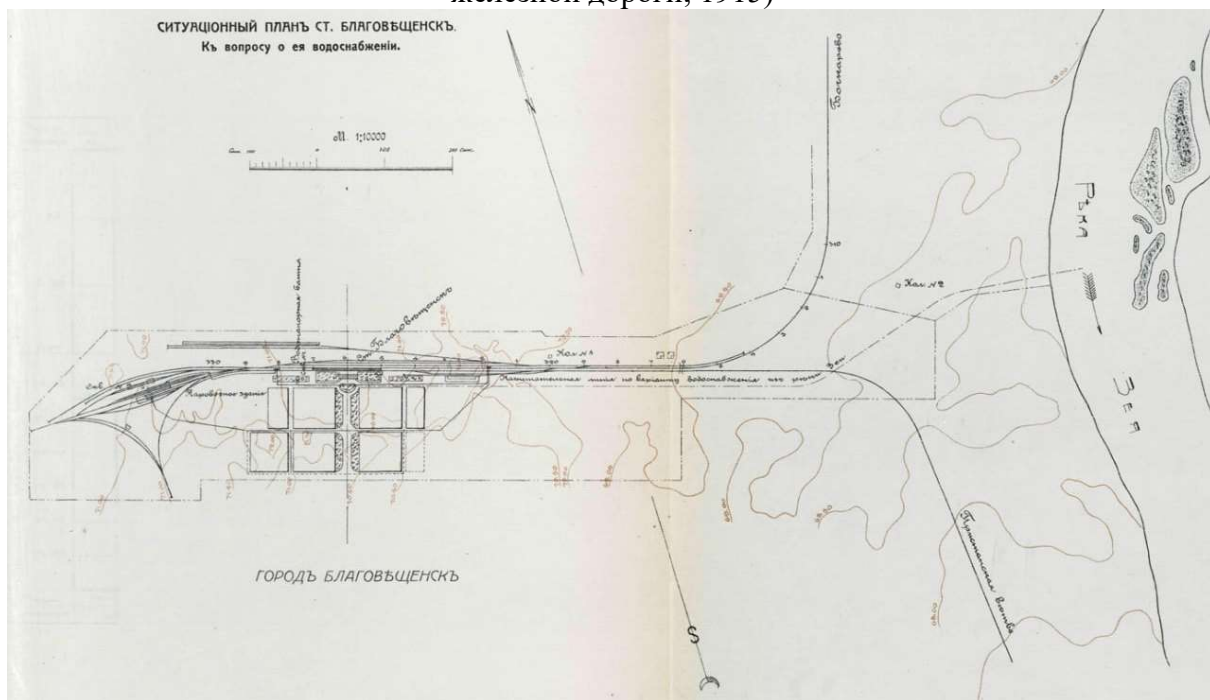
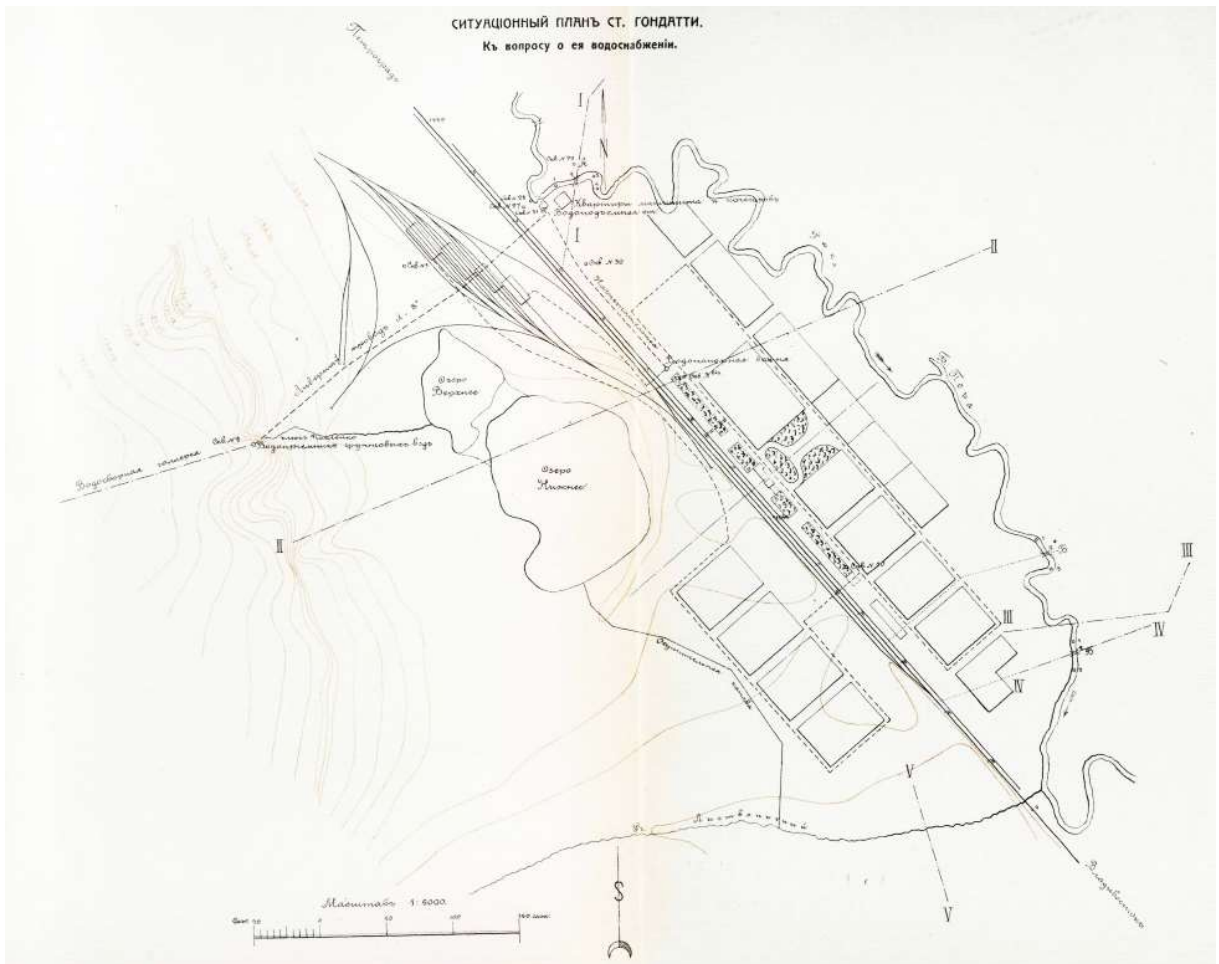
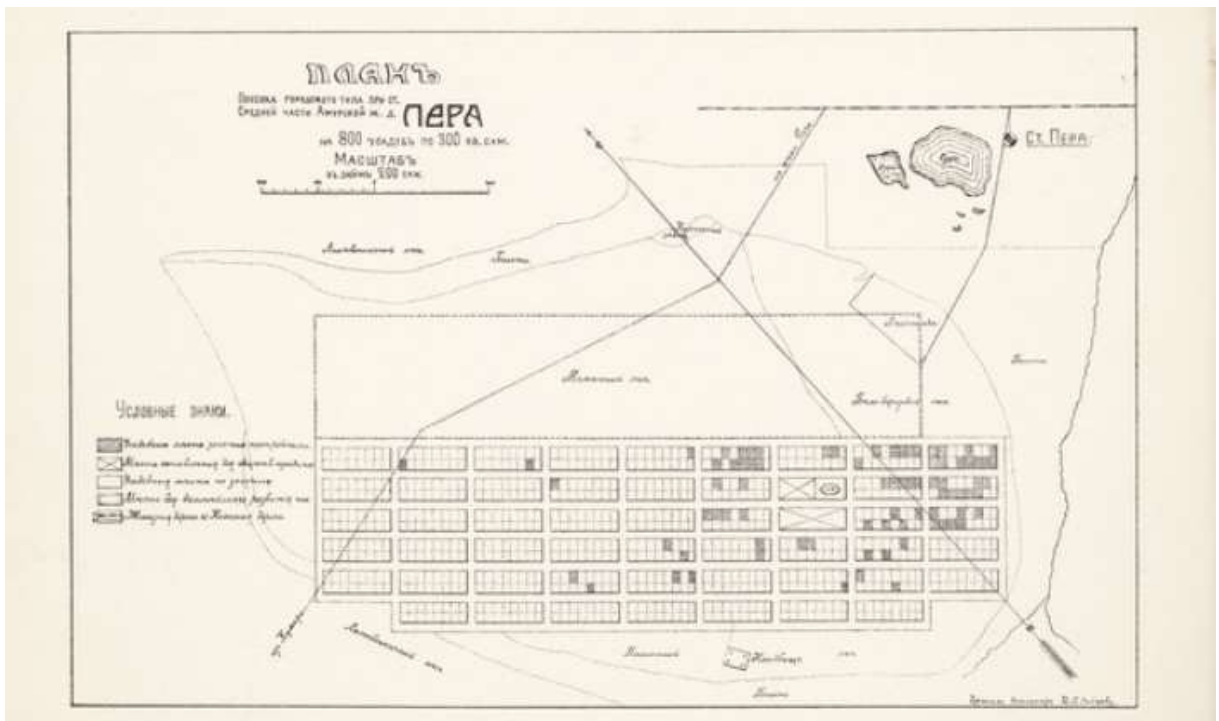


Рисунок 2 – Ситуационный план расположения станции Благовещенск  
(Альбом чертежей к записке по вопросам водоснабжения Средней части Амурской  
железнодорожной дороги, 1915)



а



б

Рисунок 3 – станция Гондатти (Пёра): а) ситуационный план расположения станции Гондатти (Альбом чертежей к записке по вопросам водоснабжения Средней части Амурской железной дороги, 1915); б) план поселка при станции Пёра (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1040. Л. 9)

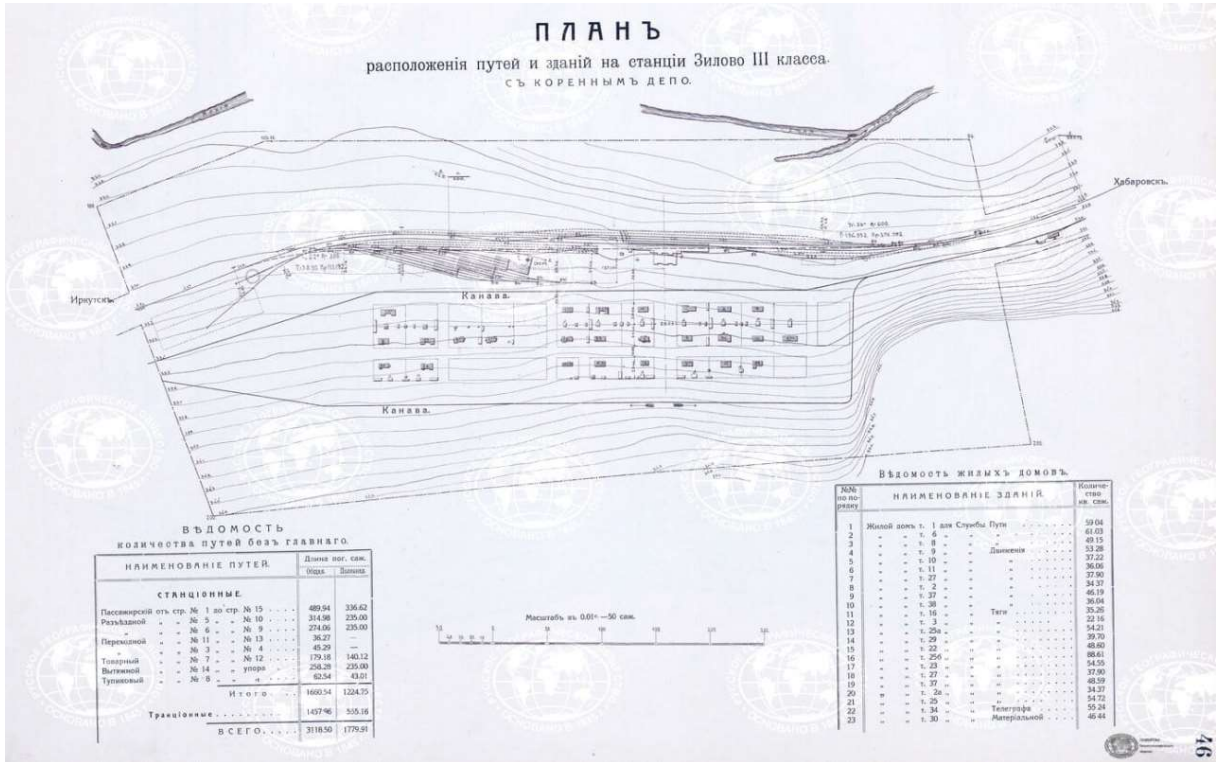


Рисунок 4 – Ситуационный план расположения станции Зилово (Постройка головного участка Амурской железной дороги. Альбом чертежей (1907–1910), 1911(URL: <https://geoportal.rgo.ru/record/8990>))

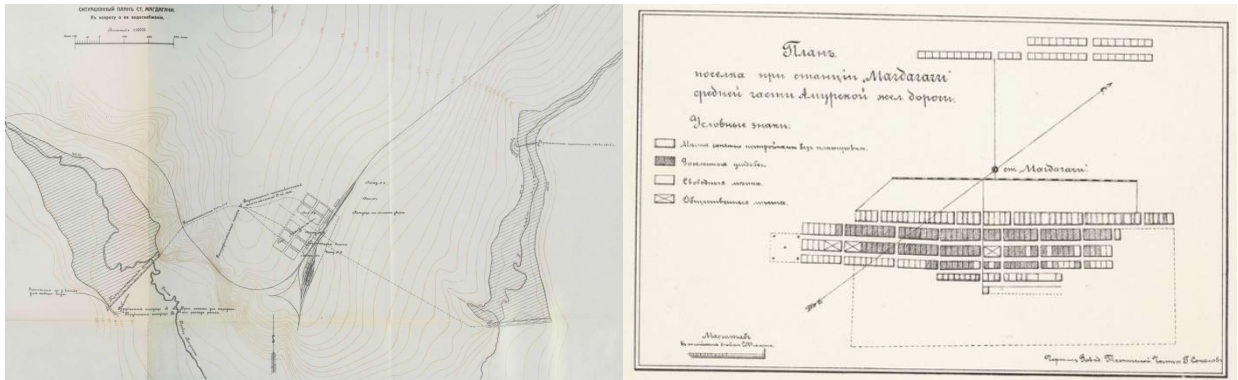
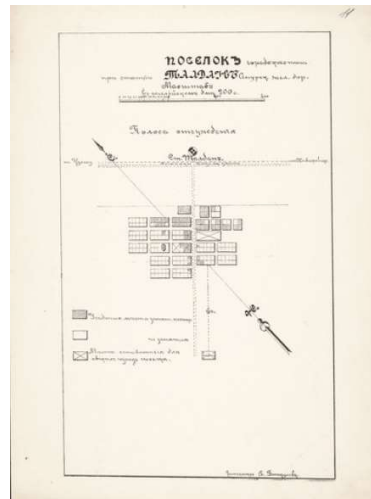


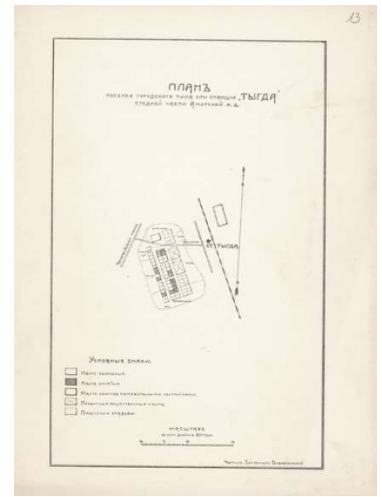
Рисунок 5 – Станция Магдагачи: а) ситуационный план расположения станции Магдагачи (Альбом чертежей к записке по вопросам водоснабжения Средней части Амурской железной дороги, 1915); б) план поселка при станции Магдагачи (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1040. Л. 7)



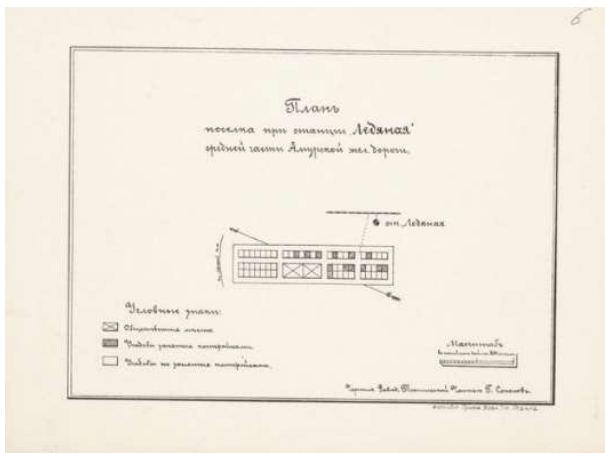
а



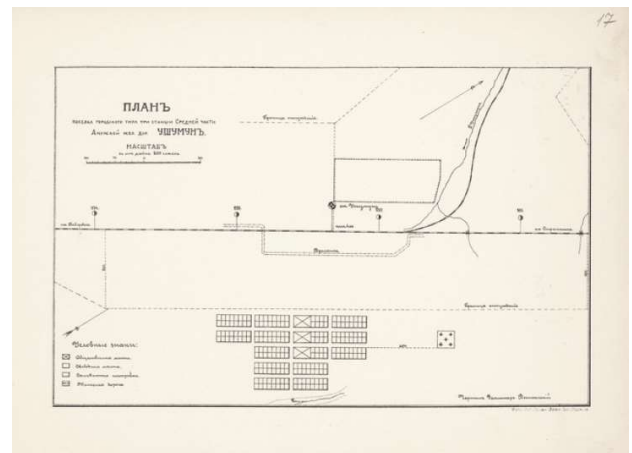
б



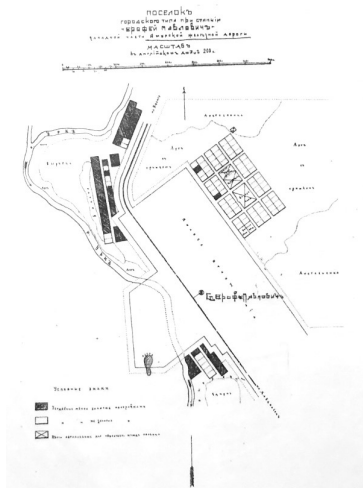
в



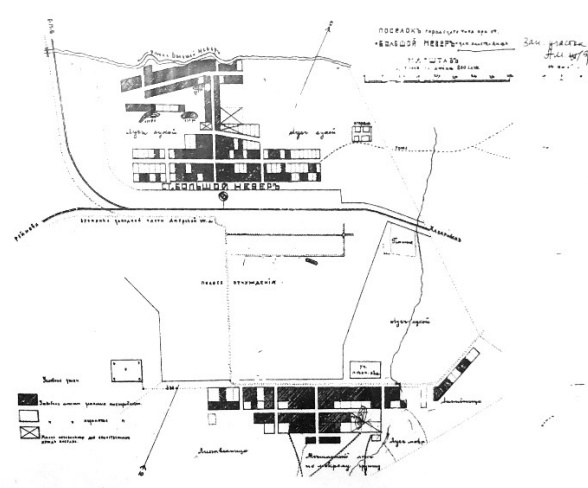
г



д



е



ж

Рисунок 6 – Планы станционных комплексов с указанием станций и поселков: а) План поселка при станции Дактуй (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1040. Л. 3); б) План поселка при станции Талдан (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1040. Л. 11); в) План поселка при станции Тыгда (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1040. Л. 13); г) План поселка при станции Ледяная (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1040. Л. 6); д) Рисунок 7. План поселка при станции Ушумун (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1040. Л. 17); е и ж) план поселка при станции Ерофей Павлович и Большой Невер (из личного архива С. С. Лешошко)

## Илл. 2.4. Композиционные особенности дальневосточных станционных комплексов

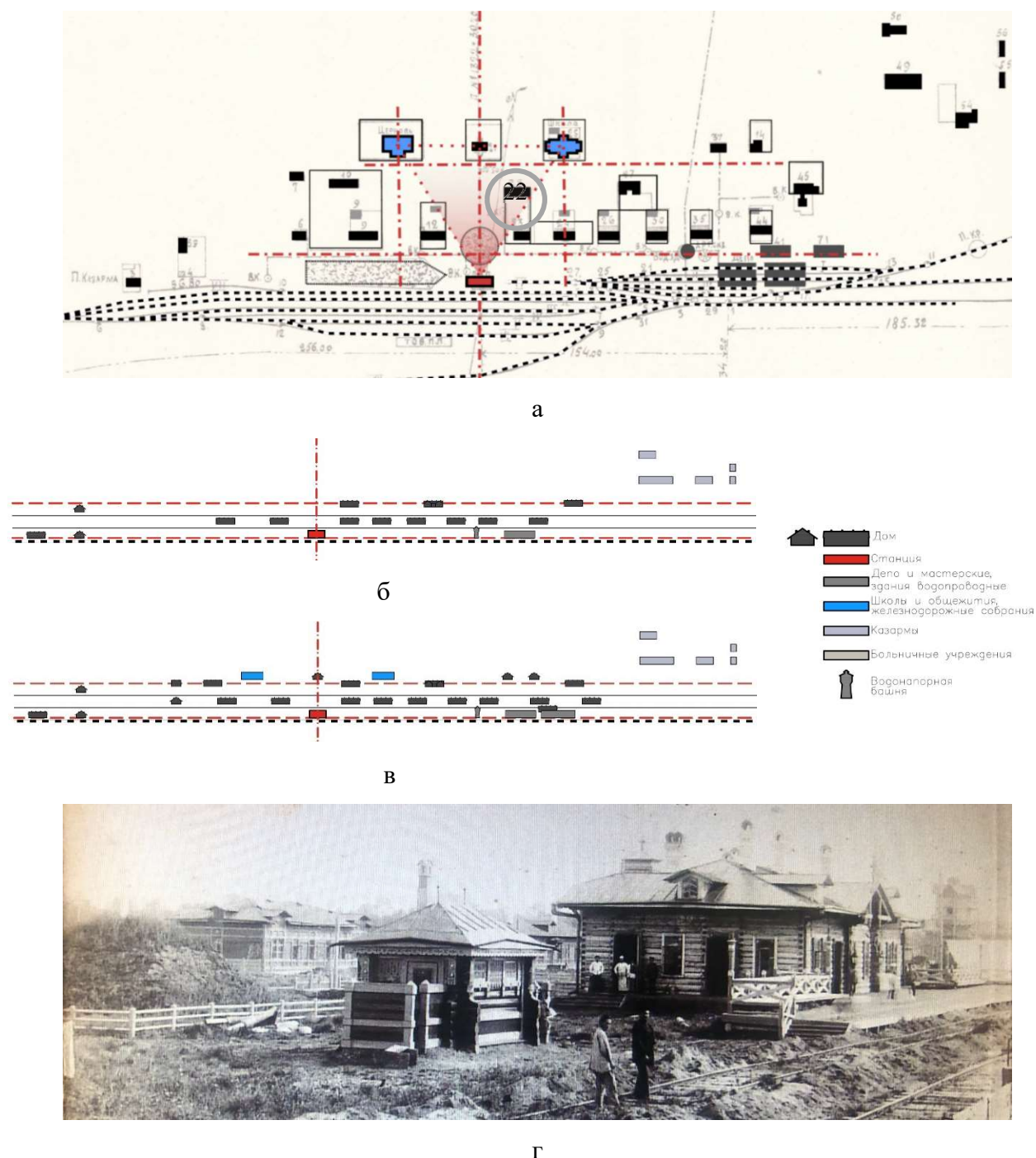
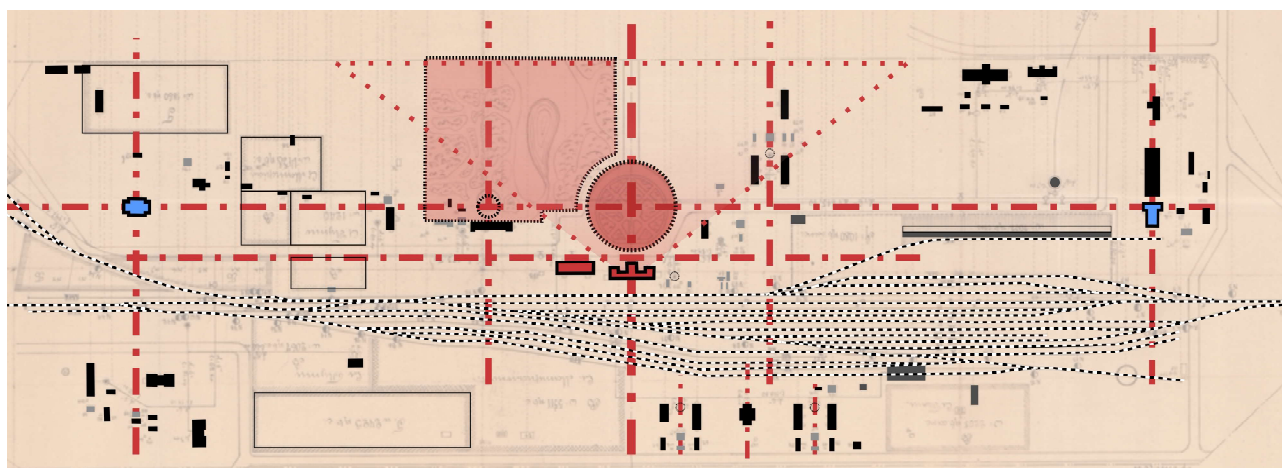
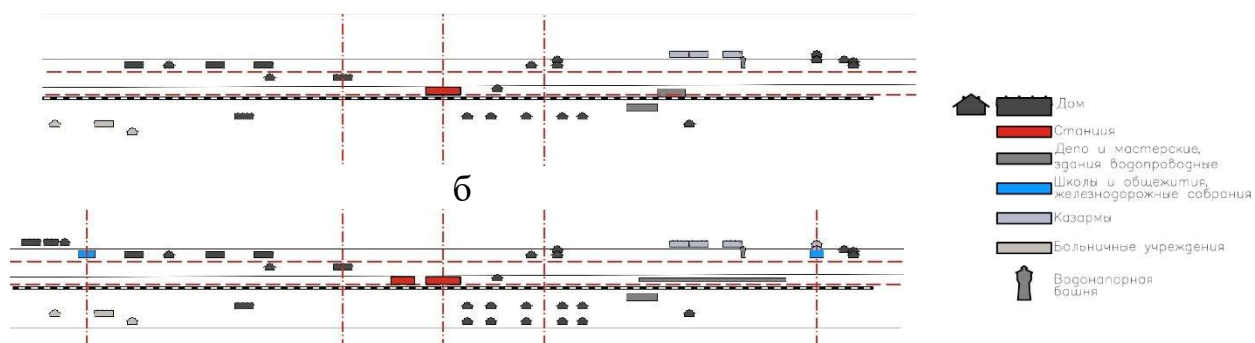


Рисунок 1 – Формирование станционного комплекса на станции III класса Вяземская Уссурийской железной дороги: а) анализ плана расположения путей и зданий на станции (ось здания вокзала является осью станции, выделены оси главных улиц и главные общественные здания станции – железнодорожная церковь и школа) (авторская графика на основе чертежа плана станции (Илл. 2.1. Рисунок 9); б) схема фасада станции в первые годы эксплуатации дороги; в) схема фасада станции в 1910-е гг.; г) вид станции со стороны путей, на дальнем плане – жилой дом № 22 (фотография из альбома «А. П. Динесс на Амуре» из редкого фонда ДВГНБ)



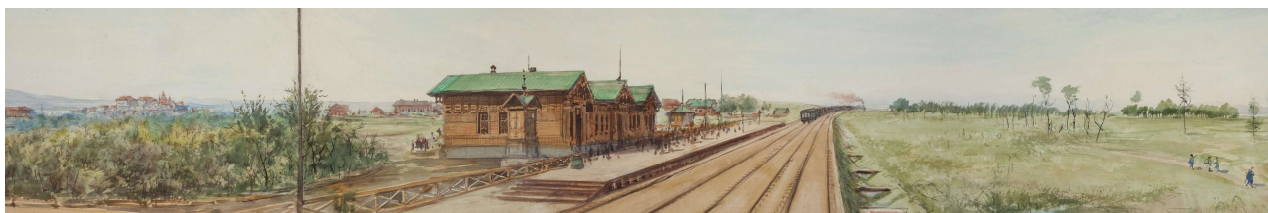
а



в

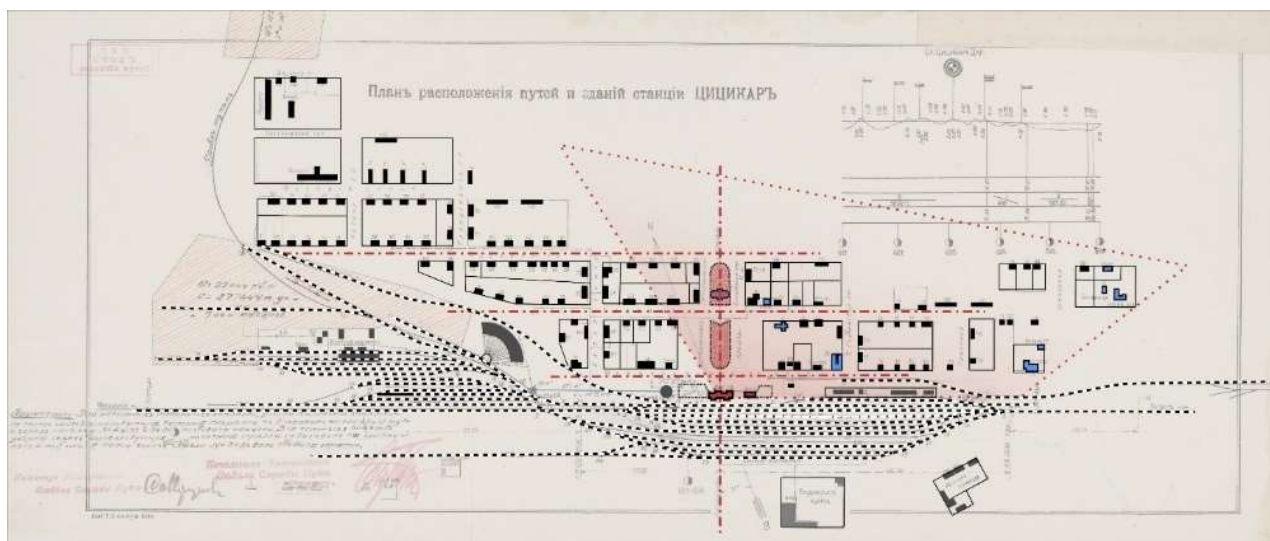


г

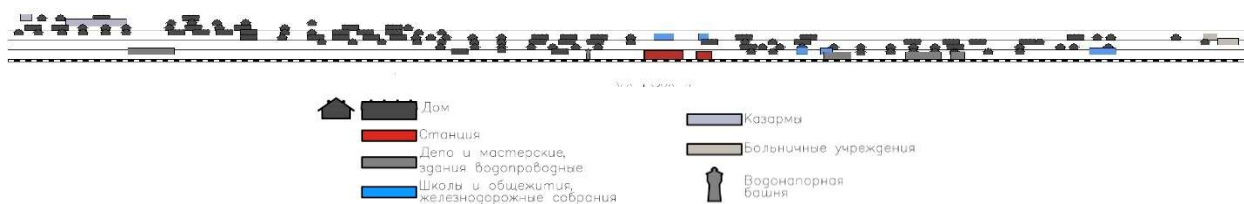


д

Рисунок 2 – Формирование станционного комплекса на станции II класса Хабаровск Уссурийской железной дороги: а) анализ плана расположения путей и зданий на станции (ось здания вокзала является осью станции, выделены оси главных улиц и главные общественные здания станции – церковь и железнодорожное училищ, жилые дома) (авторская графика на основе чертежа плана станции (Илл. 2.1. Рисунок 9)); б) схема фасада станции в первые годы эксплуатации дороги; в) схема фасада станции в 1910-е гг.; г) со стороны путей на сторону железнодорожного вокзала (источник: URL: <https://pastvu.com/>); д) вид на железнодорожный вокзал со стороны железнодорожных путей (акварель П. Я. Пясецкого из архивов музея Государственный Эрмитаж)



а

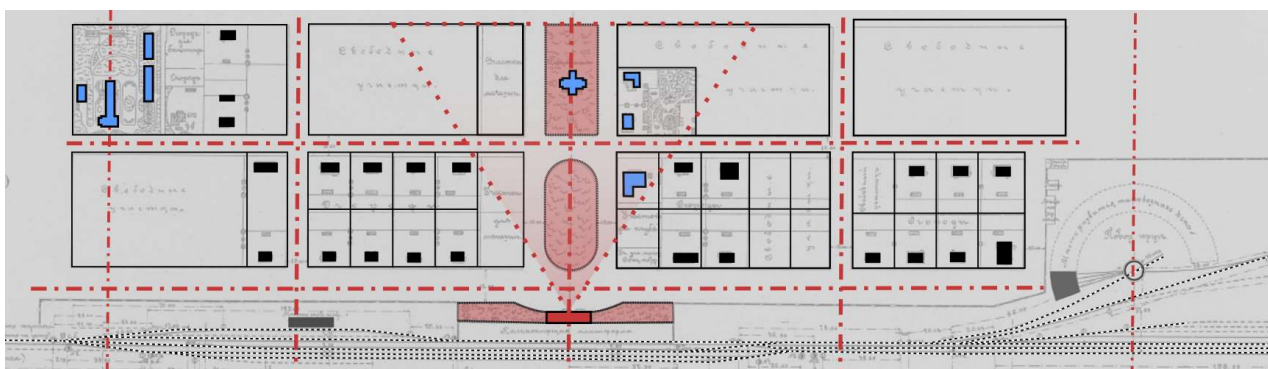


б

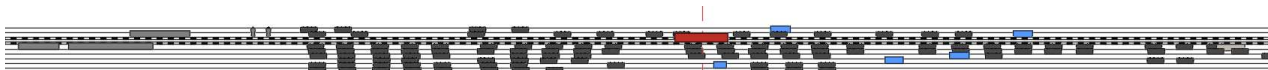


в

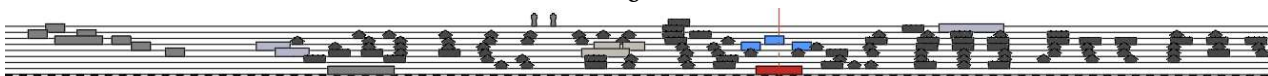
Рисунок 3 – Формирование станционного комплекса на станции II класса Цицикар КВЖД:  
 а) анализ плана расположения путей и зданий на станции (ось здания вокзала является главной осью станции, выделены оси основных улиц, главные общественные здания станции – церковь-школа, железнодорожный клуб, больничный комплекс) (авторская графика на основе чертежа плана станции); б) схема фасадов станции;  
 в) виды Цицикара со стороны путей (Альбом сооружения КВЖД, 1903)



а

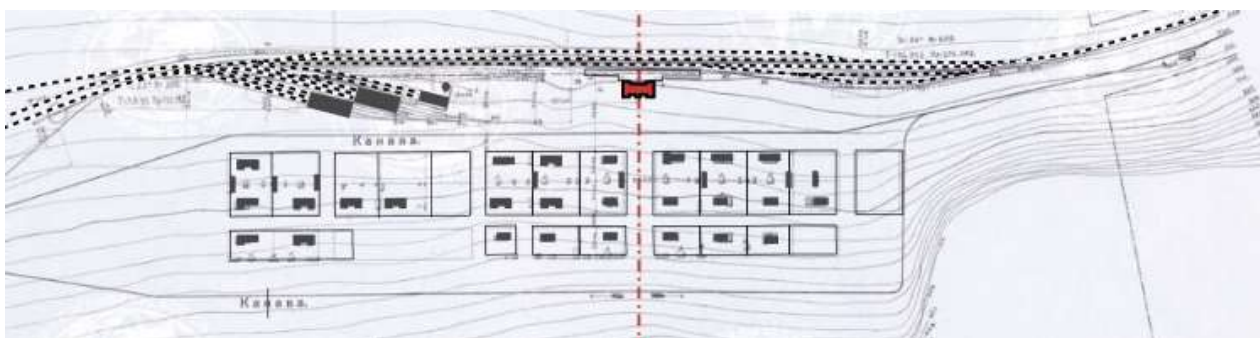


б



в

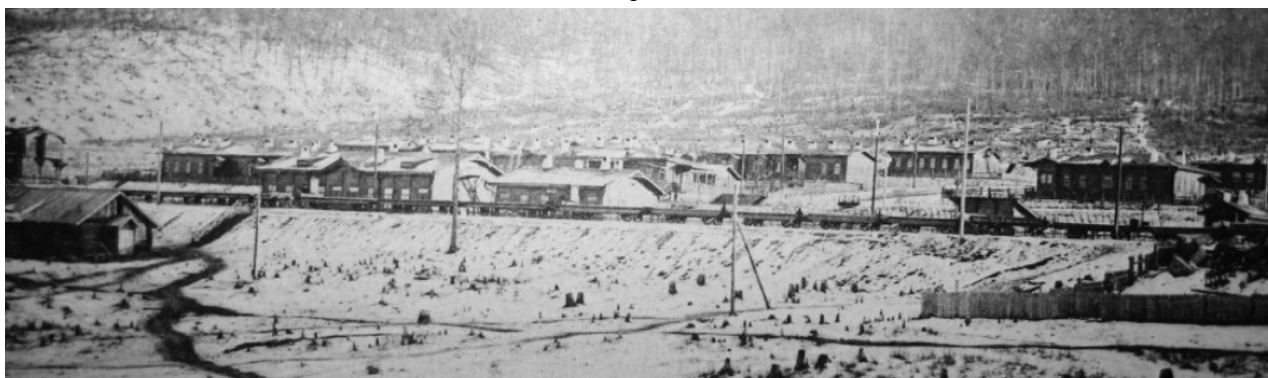
Рисунок 4 – Фасады станций КВЖД: а) анализ плана расположения путей и зданий на типовой станции (авторская графика на основе чертежа плана станции); б) схема фасадов станции Маньчжурия; в) схема фасадов станции Пограничная



а



б



в

Рисунок 5 – Формирование станционного комплекса на станции III класса Зилово Амурской ЖД: а) анализ плана станции (авторская графика на основе чертежа плана станции); б) схема фасада станции; в) панорама станции (источник: URL: <https://vita-life777.livejournal.com/28232.html/>)



Рисунок 6 – Распределение станций на Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорогах

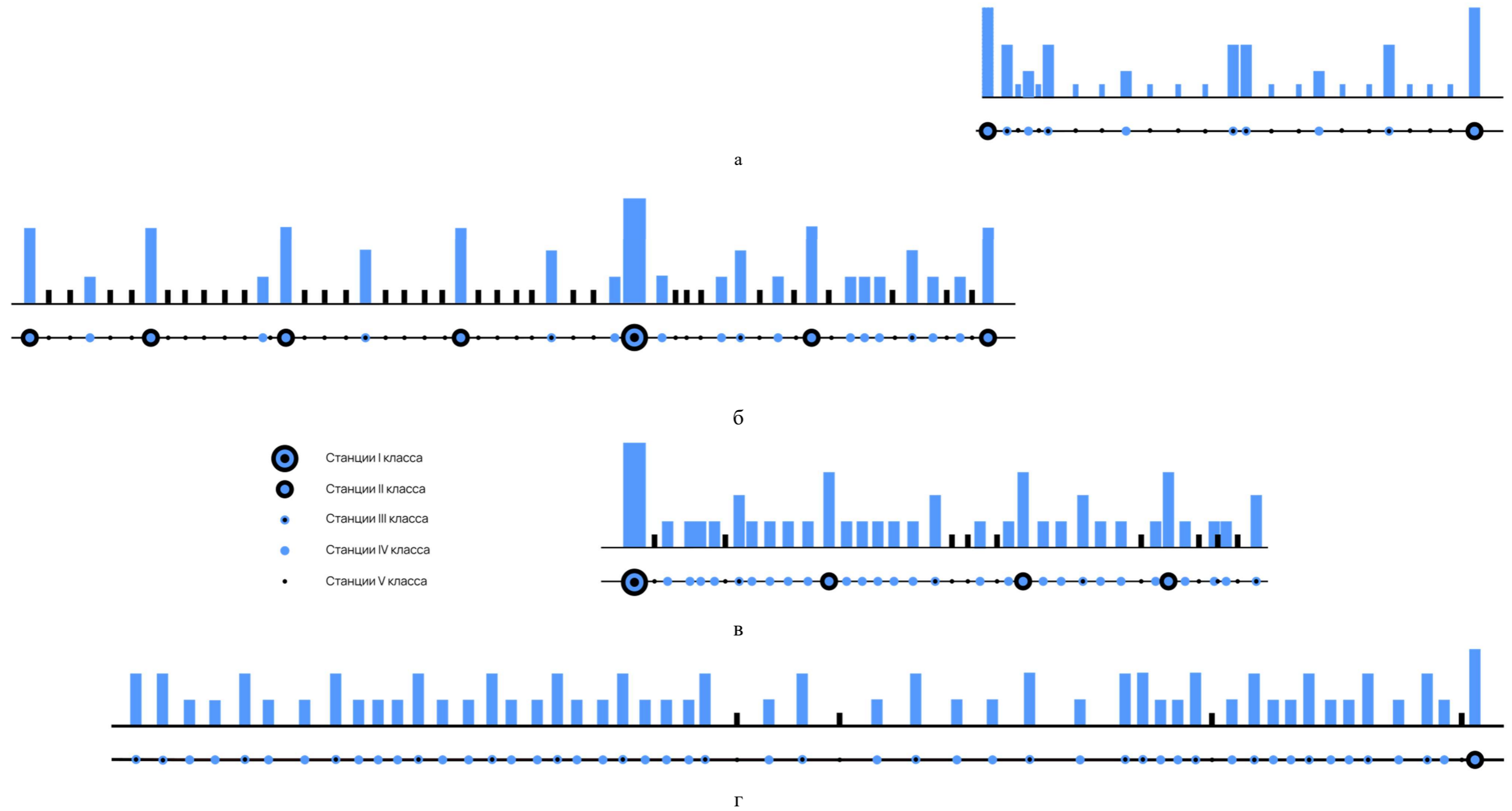


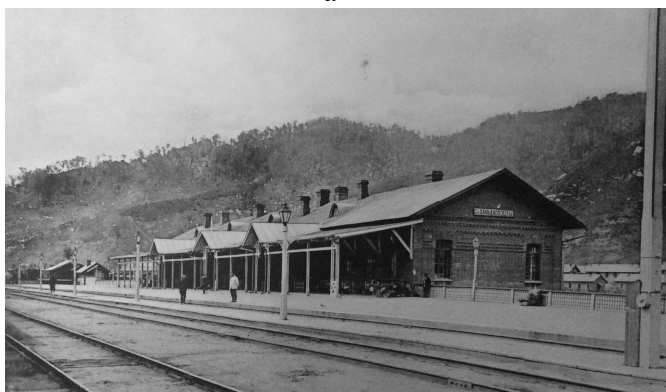
Рисунок 7 – Схема ритмического ряда ансамбля дальневосточных железных дорог: а) на Уссурийской железной дороге (Владивосток – Никольск-Уссурийский – Хабаровск); б) на главной линии Китайско-Восточной железной дороги (Маньчжурия – Харбин – Пограничная); в) на южной ветви КВЖД (Харбин – Порт-Артур); г) на Амурской железной дороге (Куэнга – Хабаровск)



а



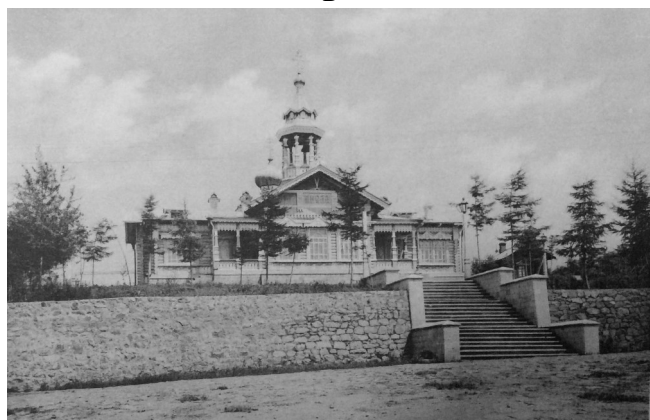
б



в



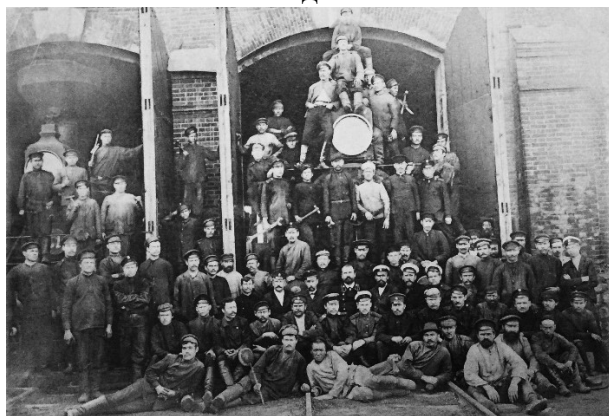
г



д



е



ж



и

Рисунок 8 – Фотографии из альбома Китайская Восточная железная дорога фотографа Б. Подольского (из фондов музея им. В. К. Арсеньева во Владивостоке): а) Вид на станцию Ханьдаохэцзы; б) вид на станцию Бикин; в) вокзал на станции Ханьдохэцзы; г) вокзал на станции Хорватово; д) Церковь-школа на ст. Пограничная; е) церковь на ст. Вяземская; ж) железнодорожники у депо станции Пограничная; и) железнодорожники у депо на станции Муравьев-Амурский

## ИЛЛЮСТРИЦИИ К ГЛАВЕ 3. АРХИТЕКТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫХ СТАЦИОННЫХ КОМПЛЕКСОВ

### Илл. 3.1. Типовые проекты в поселках для железнодорожников

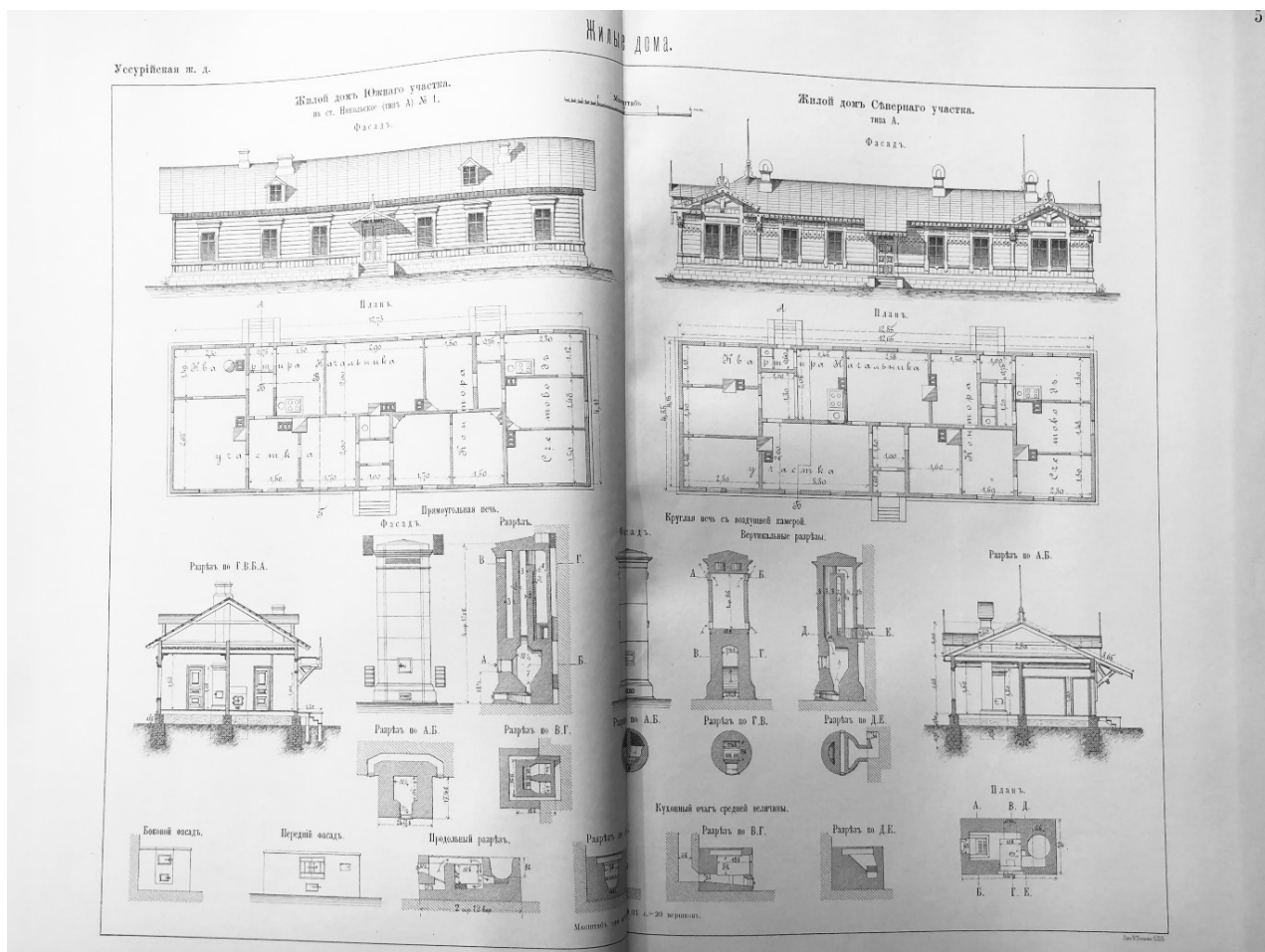


Рисунок 1 – Типовые жилые дома для Северного и Южного участков (Альбом исполнительных чертежей Южно- и Северо-Уссурийской железной дороги 1891–94, 1894–97. С.- Петербург: Товарищество Художественной Печати», 1900. С. 49–50)

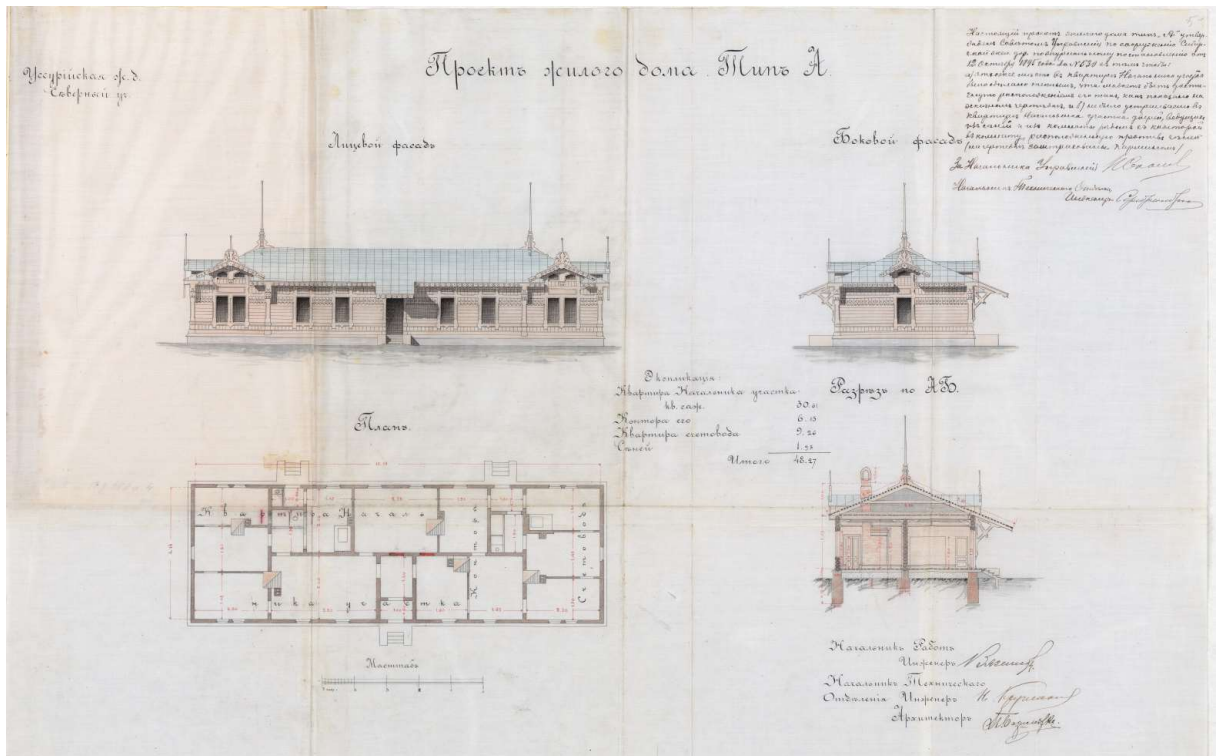


Рисунок 2 – Проект жилого дома для Северного участка. Подпись – П. Базилевский (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 572. Л. 5)

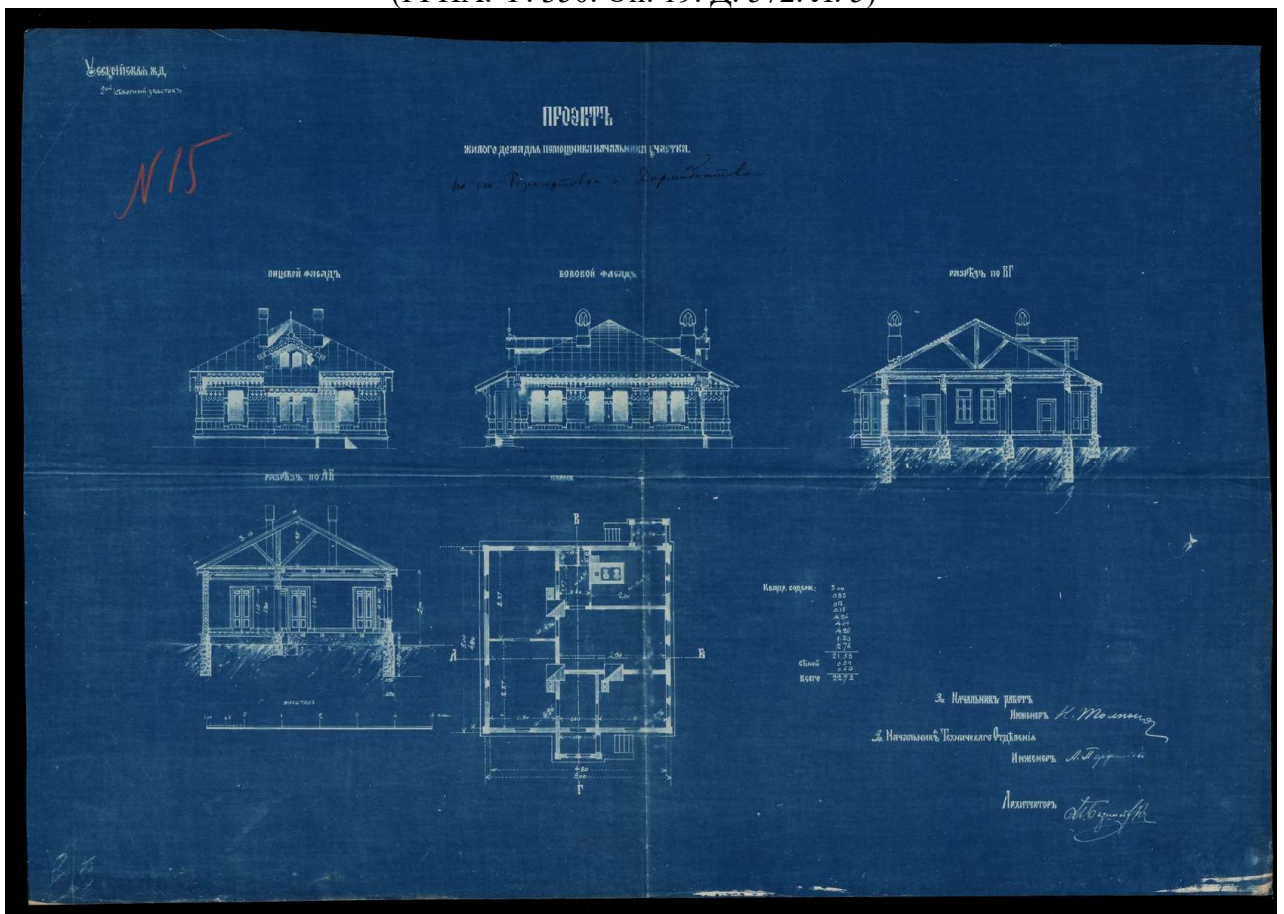


Рисунок 3 – Проект жилого дома для помощника начальника участка для станций Розенгартовка и Дормидонтовка (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 617. Л. 1)



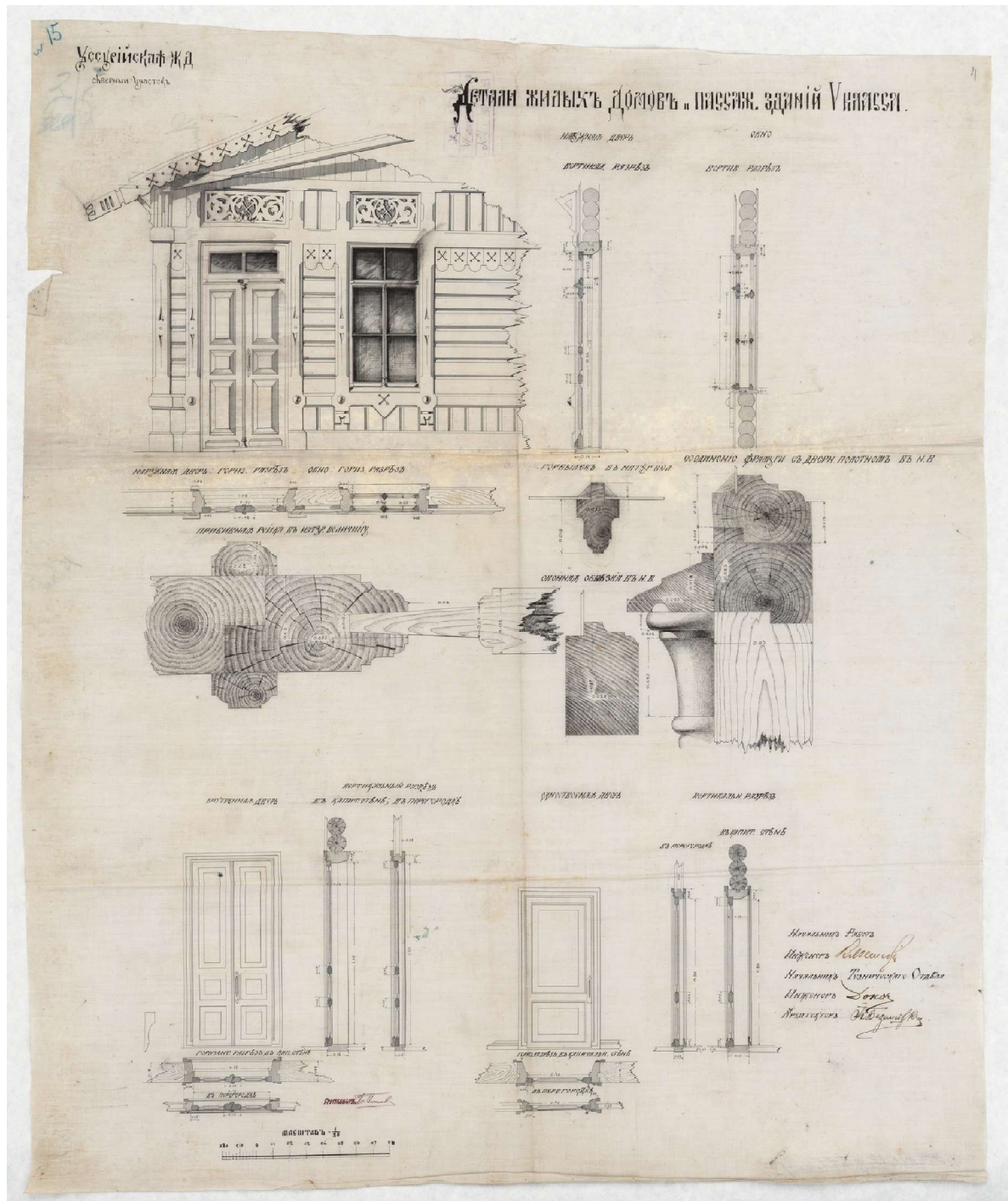


Рисунок 6 – Детали жилых домов и пассажирских зданий, архитектор П. Базилевский, начальник работ инженер О. Вяземский (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 571. Л. 4)

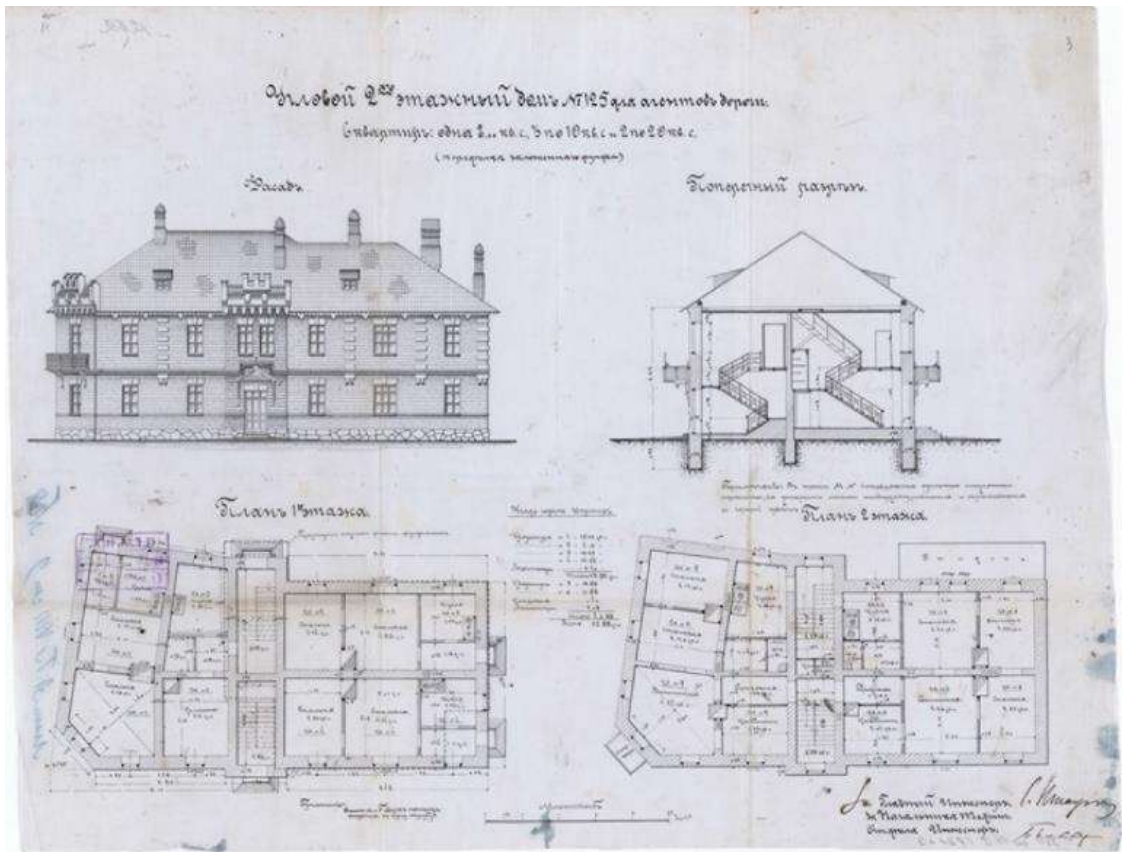


Рисунок 7 – Проект двухэтажного жилого дома для агентов дороги на КВЖД (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1721. Л. 3)

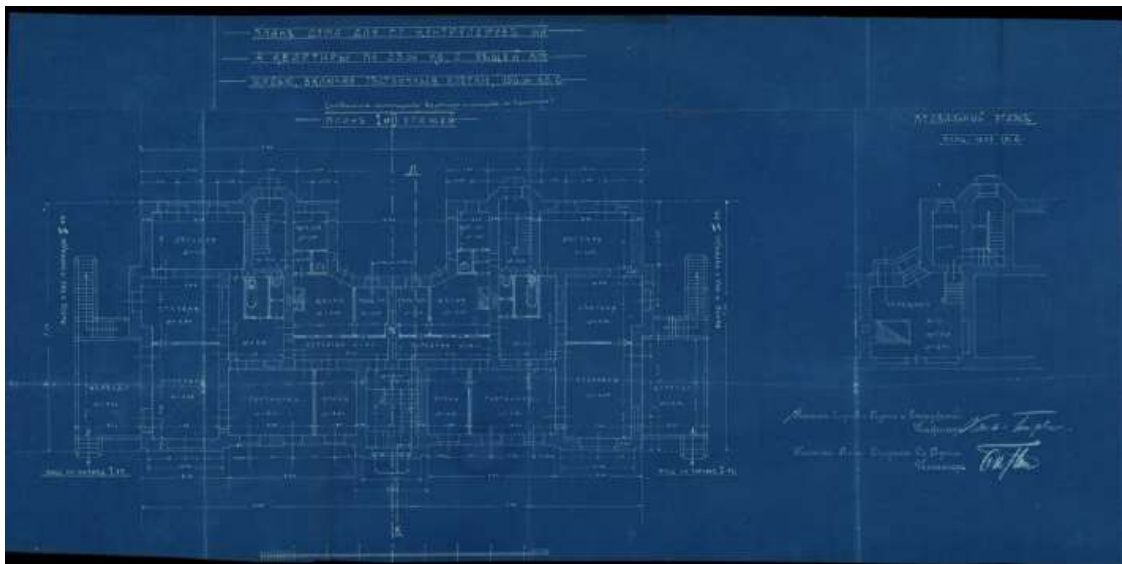


Рисунок 8 – Проект двухэтажного жилого дома для агентов дороги на КВЖД (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1721. Л. 3)

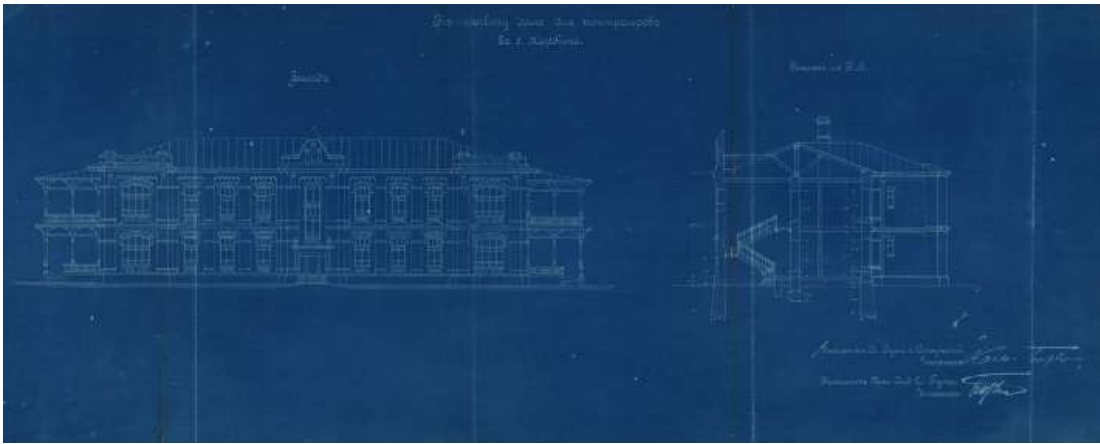


Рисунок 9 – План дома для контроллеров на 4 квартиры,  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1605. Л. 1)

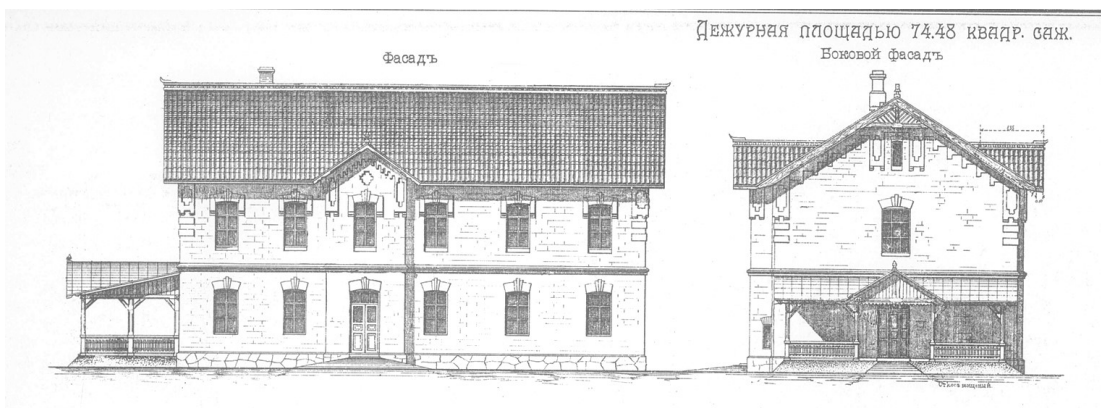


Рисунок 10 – Общежитие для железнодорожных бригад (Альбом сооружений и типовых  
чертежей КВЖД, 1897–1903, 1903. С. 233)

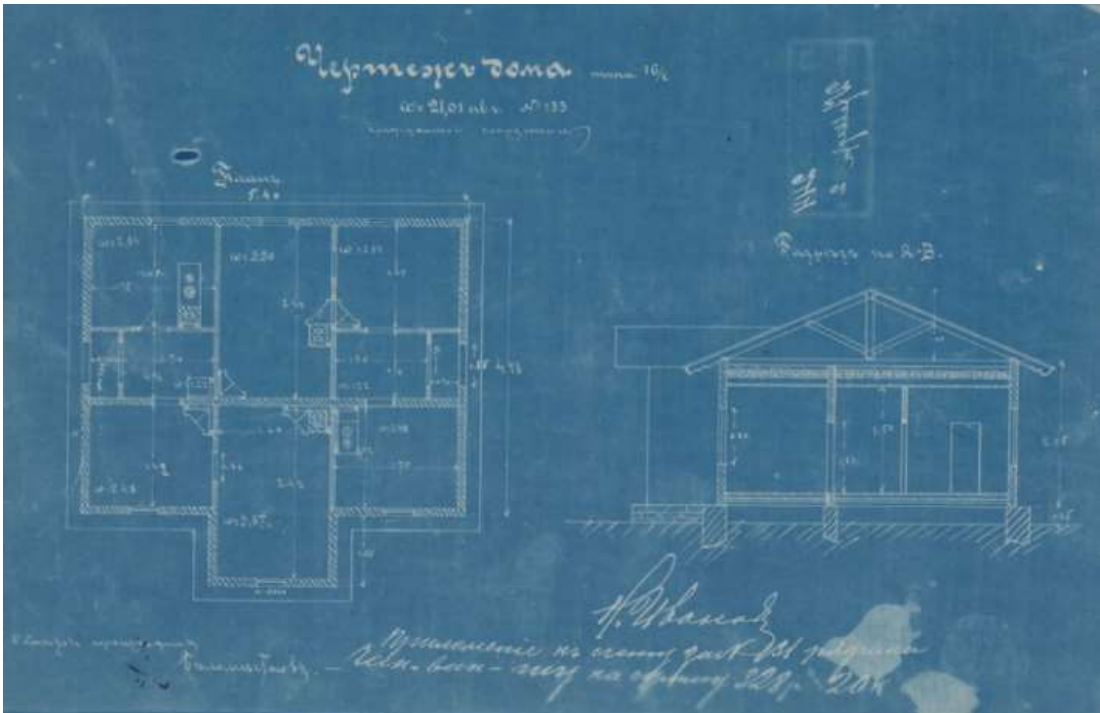
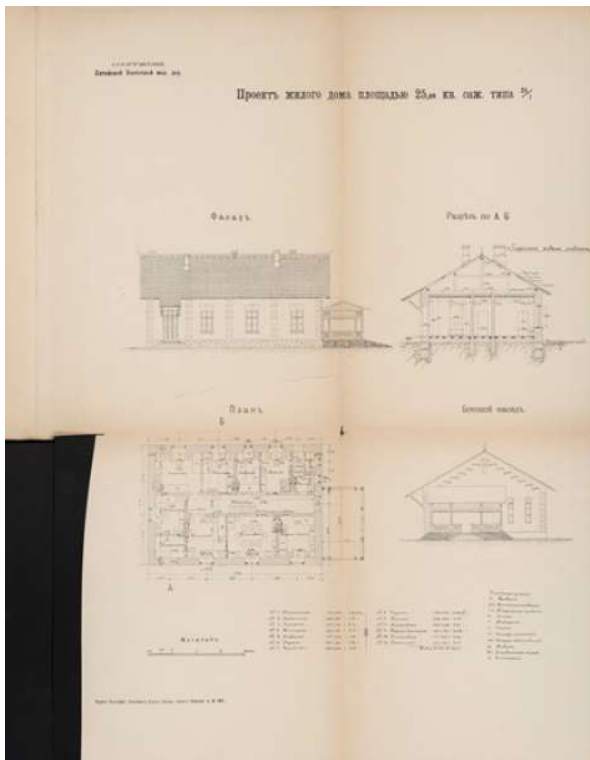
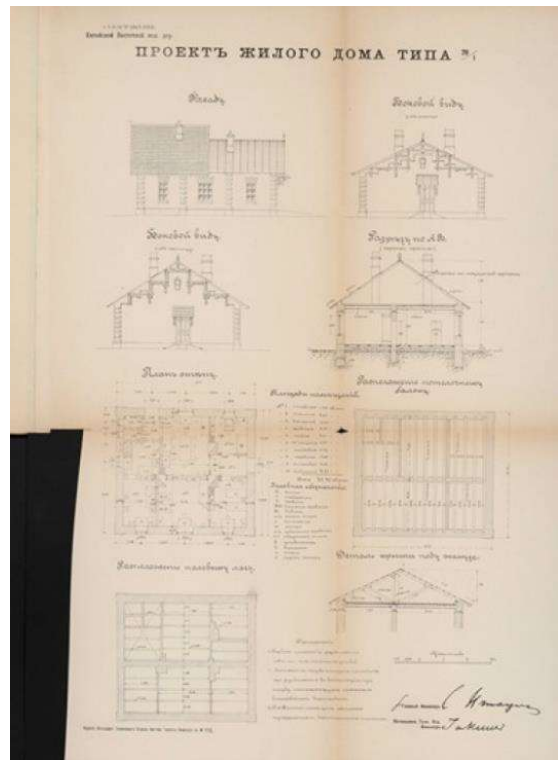


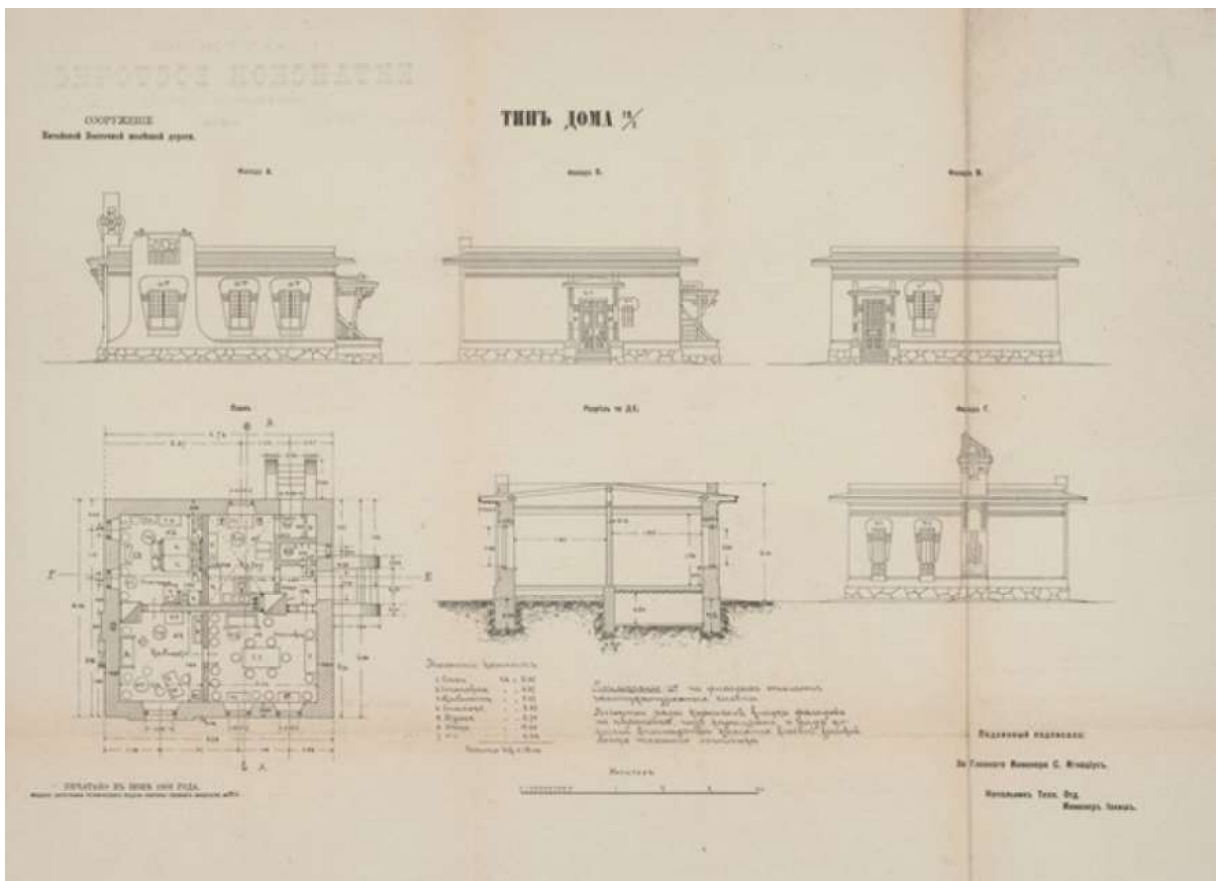
Рисунок 11 – Чертеж жилого дома для проживания одной семьи, план и разрез  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1575. Л. 24)



а



б



в

Рисунок 12 – Проект жилого дома на 1 семью: а) площадью 25 кв. саж. (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1548. Л. 25); б) площадью 20 кв. саж. (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1548. Л. 28); в) площадью 18 кв. саж. (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1617. Л. 1)

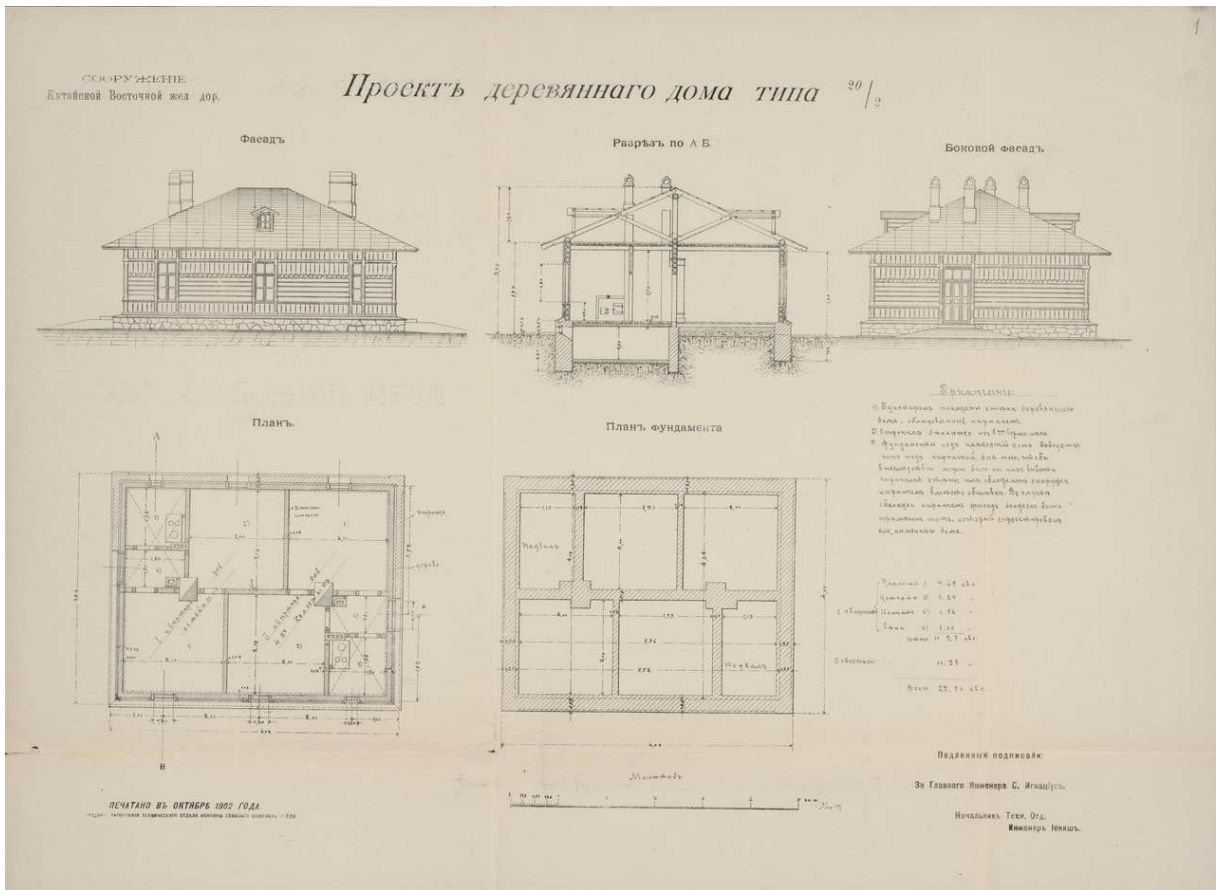
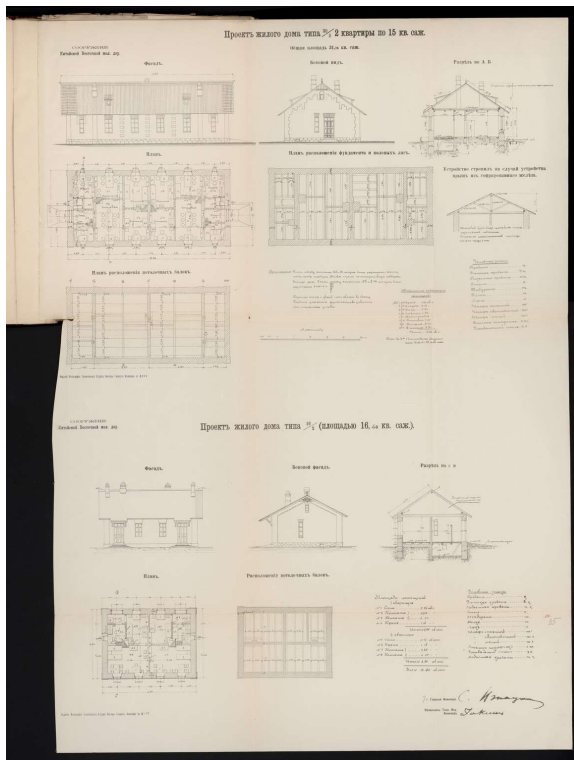
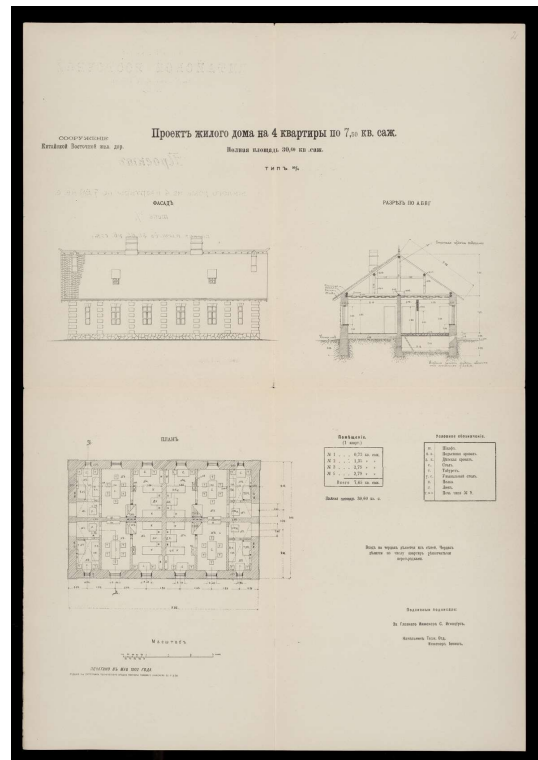


Рисунок 13 – Проект деревянного жилого дома на одну семью (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1639. Л. 1)



а



б

Рисунок 14 – Проекты жилых домов на несколько семей: а) на 2 семьи (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1548. Л. 35); б) на 4 семьи РГИА (Ф. 350. Оп. 16. Д. 1666. Л.)

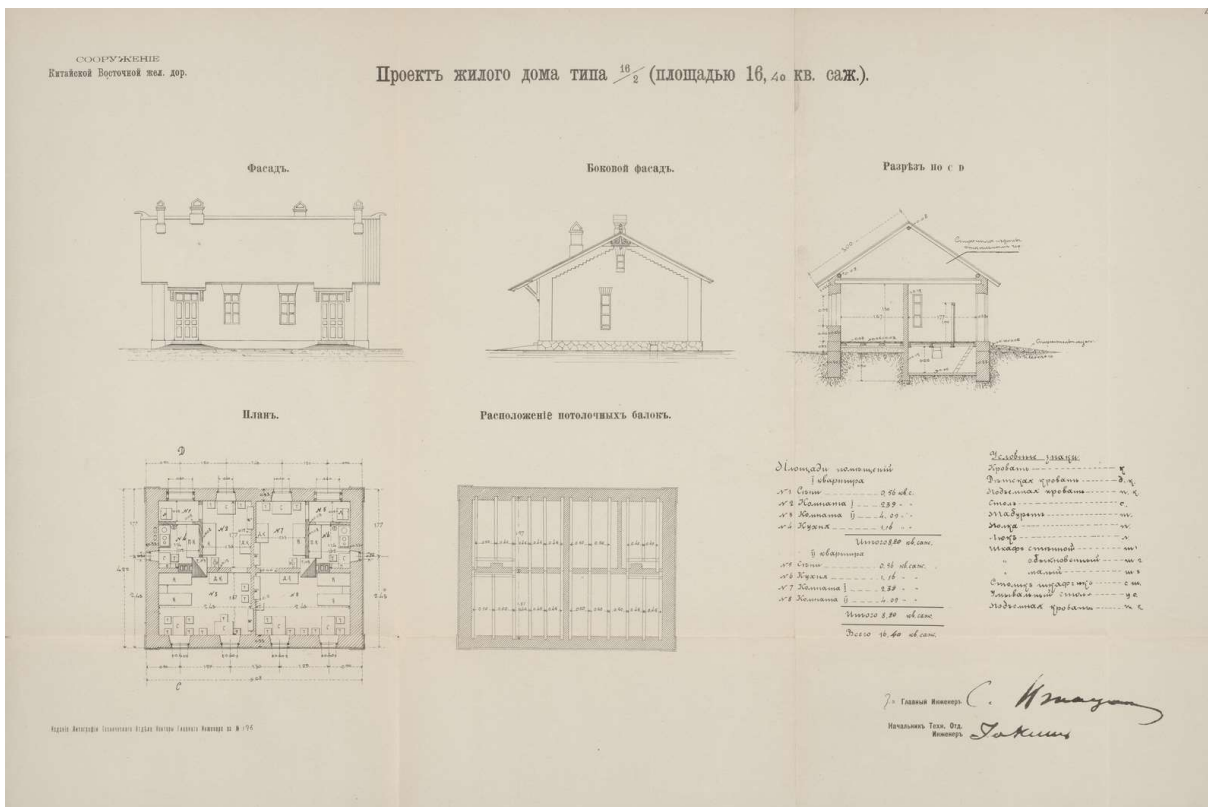


Рисунок 15 – Проекты жилого дома на две семьи (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1620. Л. 2)

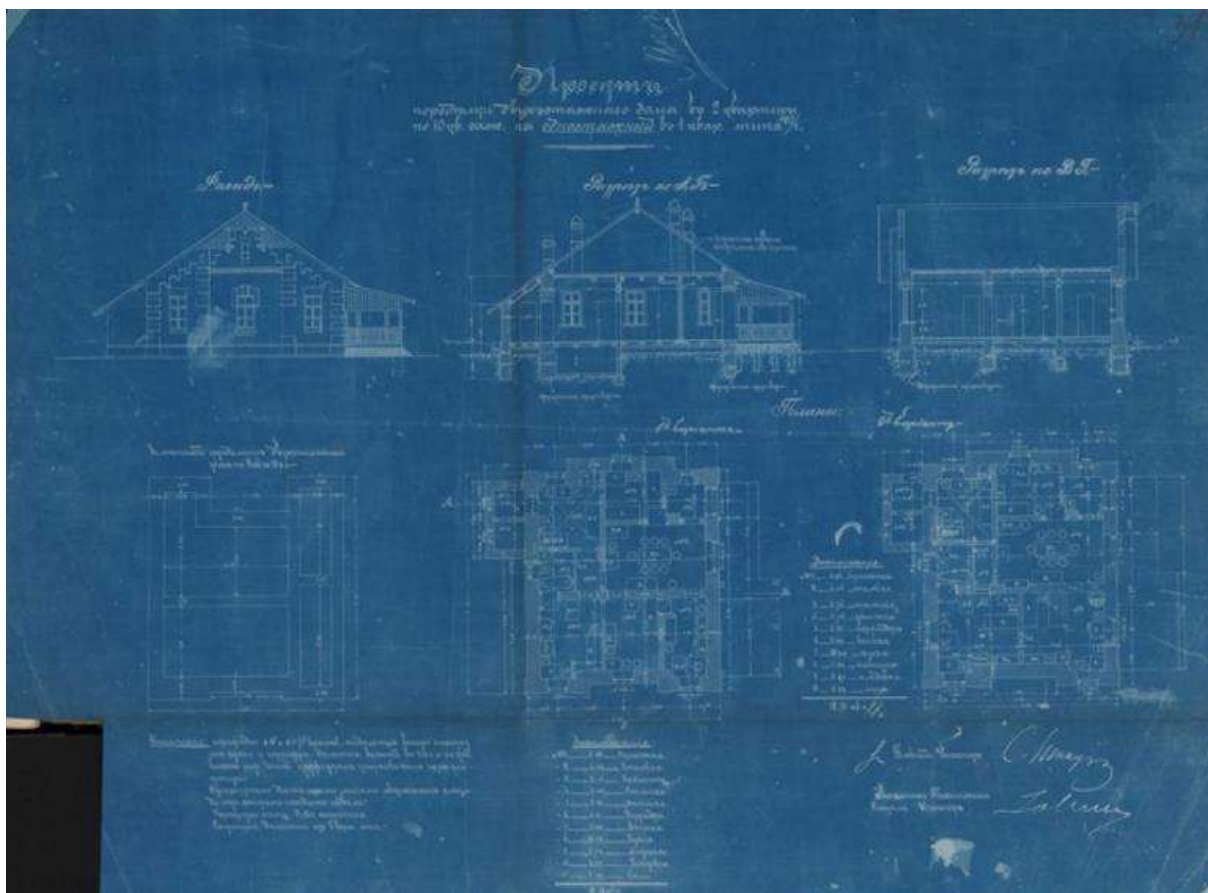


Рисунок 16 – Проект дома на 2 семьи (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1548. Л. 31)





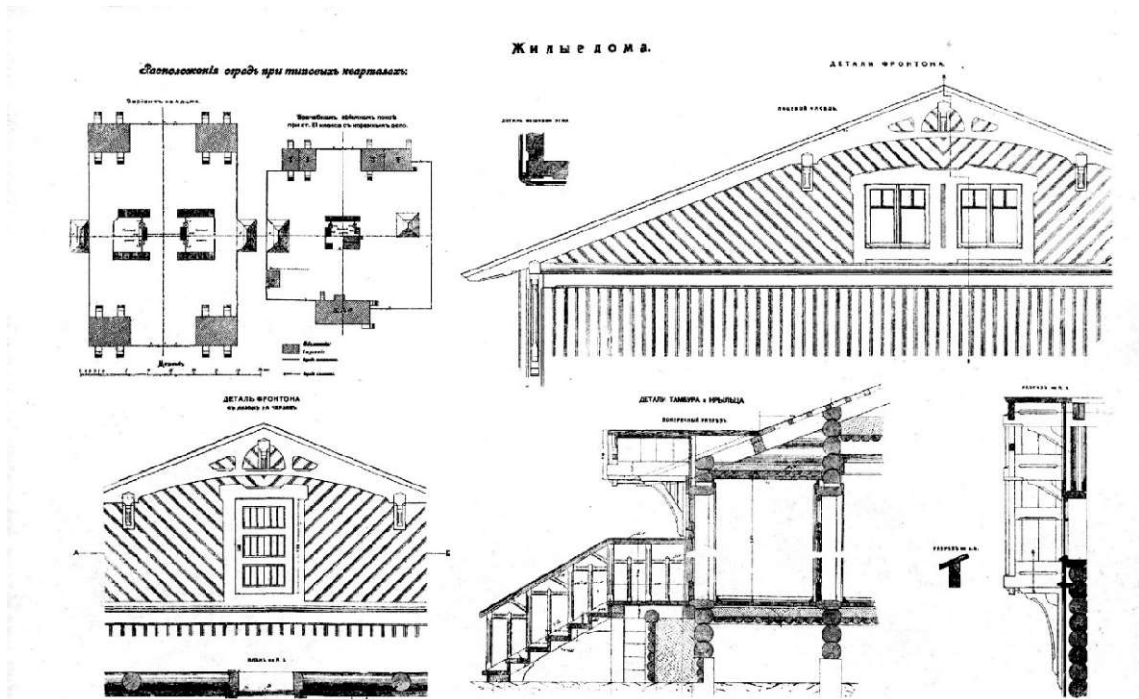
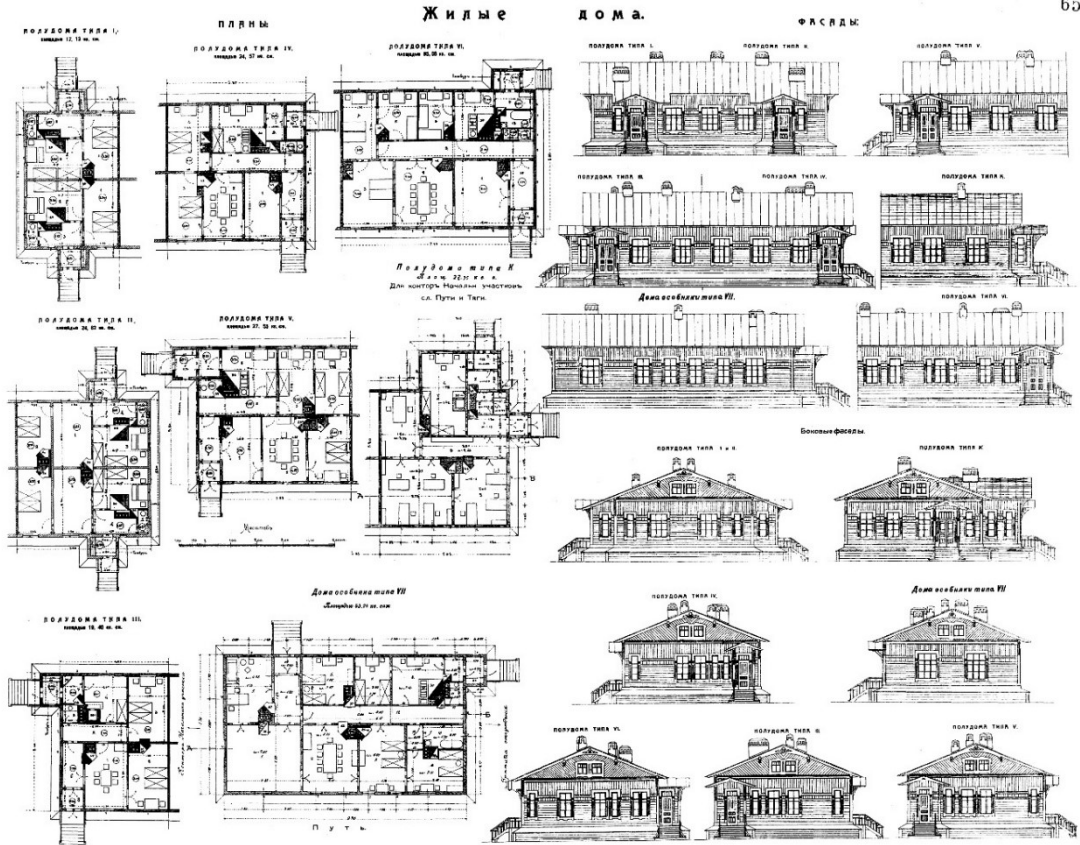


Рисунок 21 – Жилые дома на Западном участке Амурской железной дороге и фрагмент фасада (Альбом типовых и исполнительных чертежей постройки Западной части Амурской ЖД, 1915. С. 207, 217)

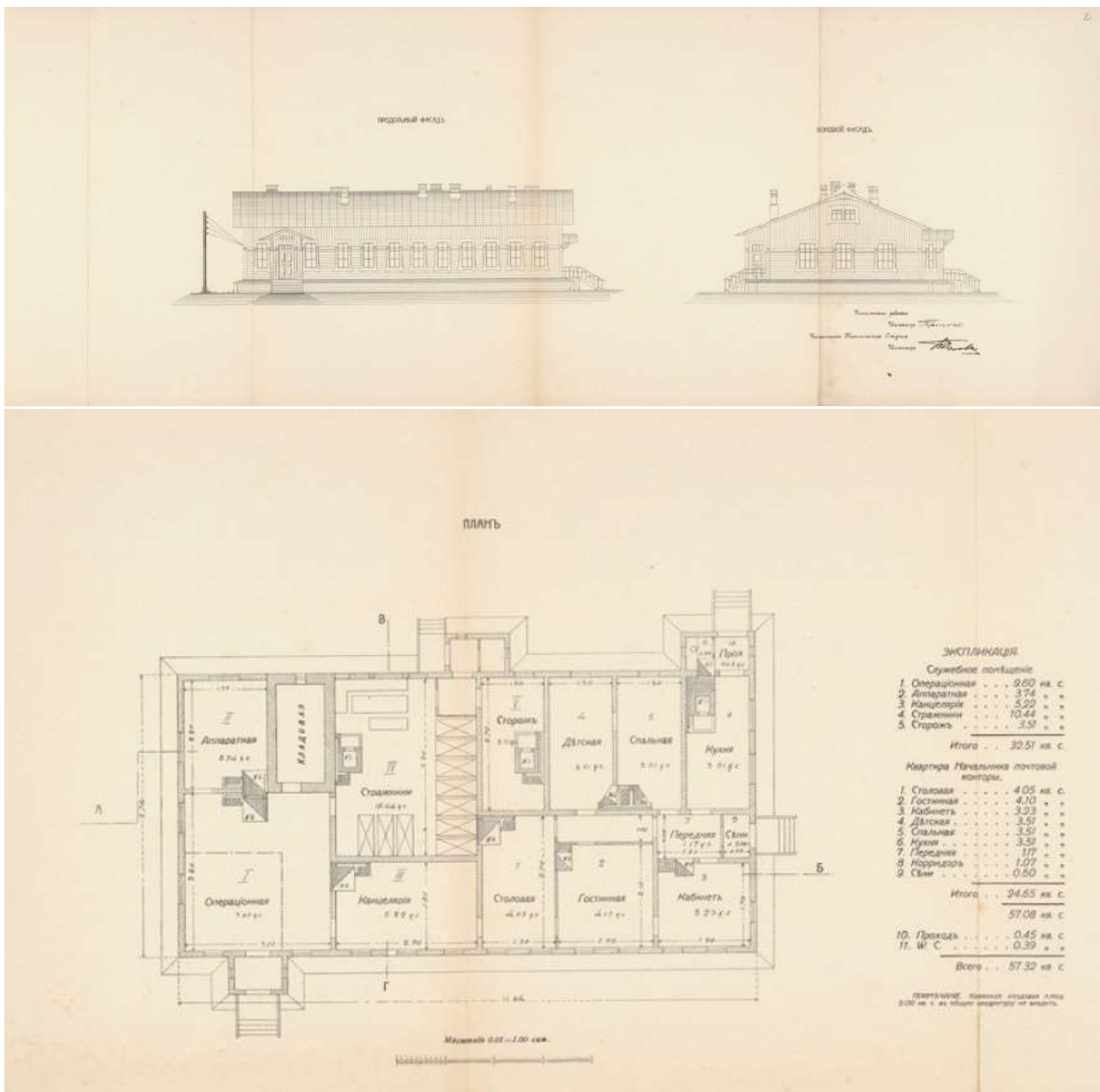


Рисунок 22. Проект жилого дома на Амурской железной дороге, (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1307. Л. 2)

### Илл. 3.2. Архитектура зданий общественного и административного назначения

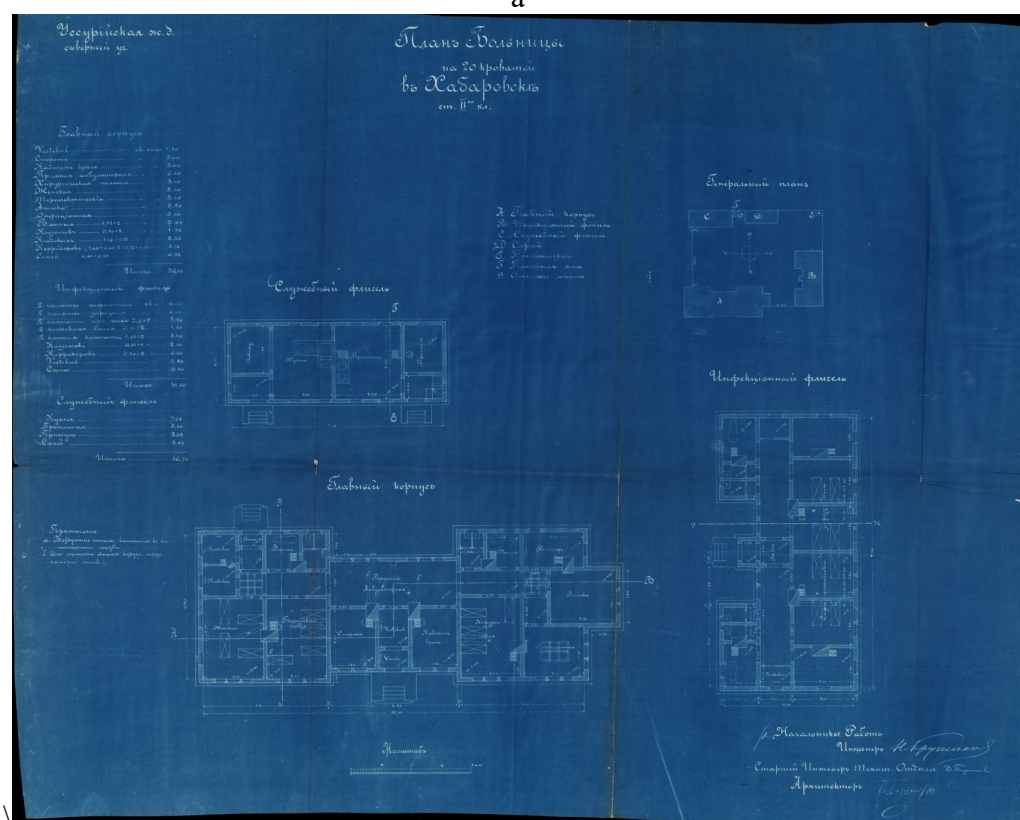
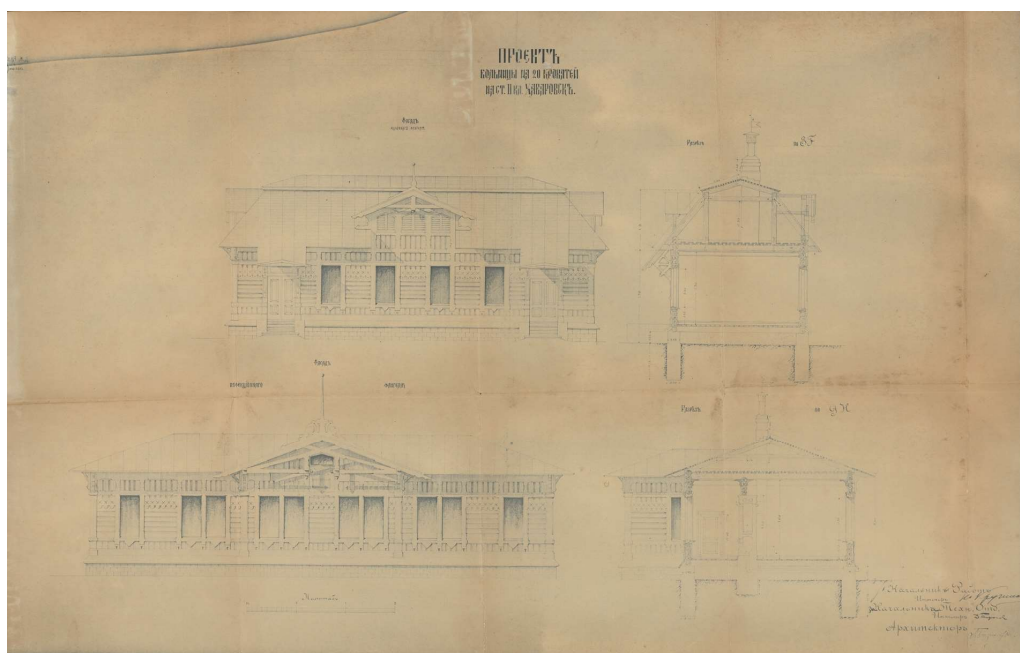


Рисунок 1 – Больничный комплекс в Хабаровске: фасады и разрез (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 545. Л. 1); планы корпусов и схема их размещения (Ф. 350. Оп. 19. Д. 545. Л. 2)

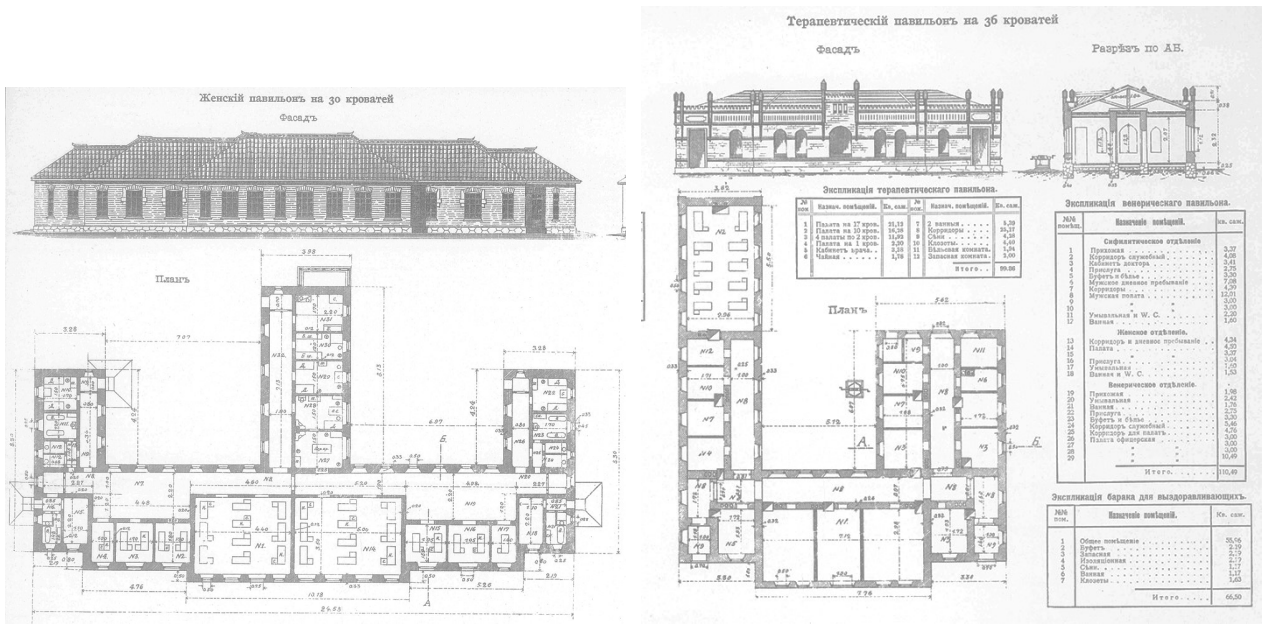
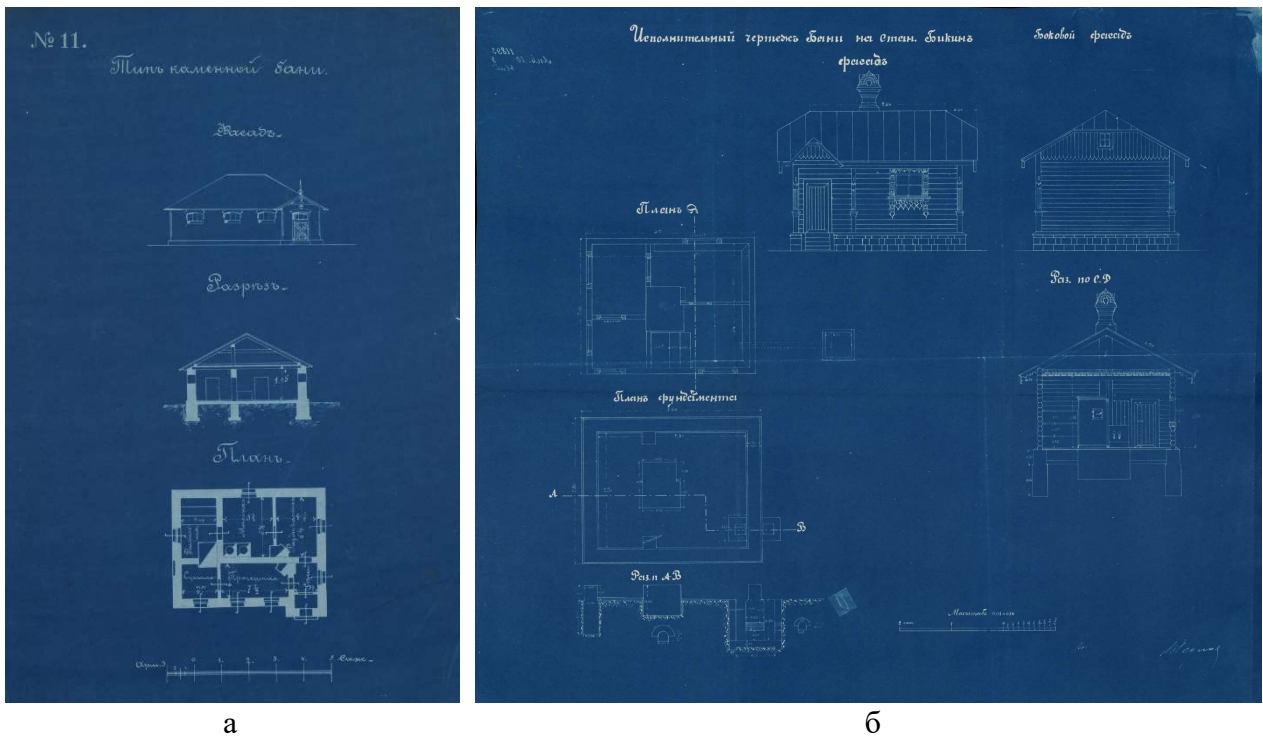


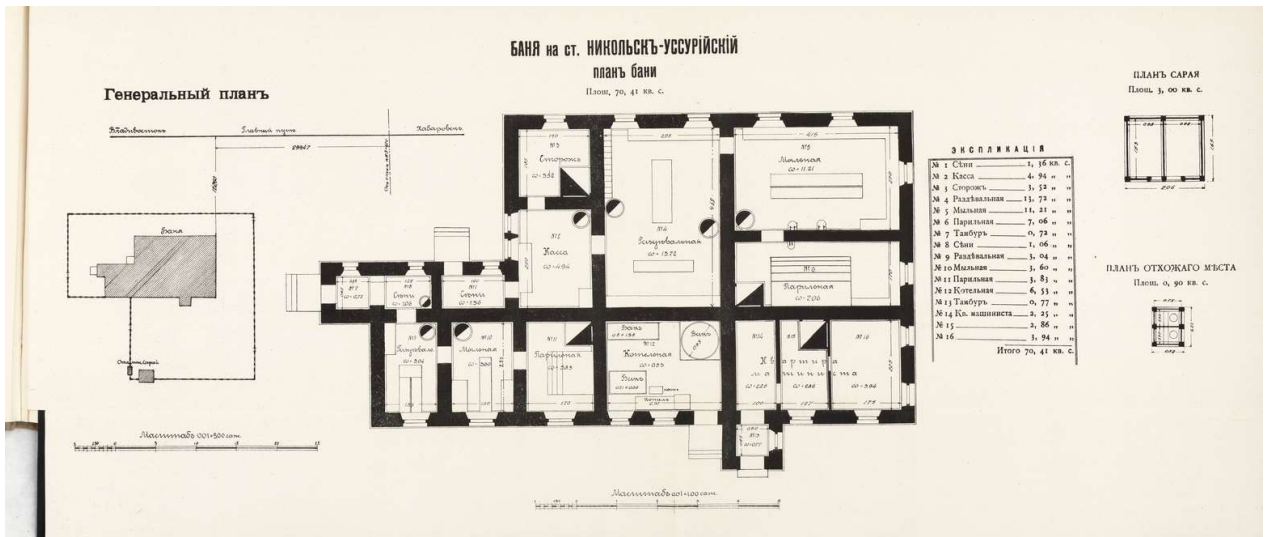
Рисунок 2 – Корпуса харбинской больницы (Альбом сооружений и типовых чертежей КВЖД, 1897–1903, 1903)



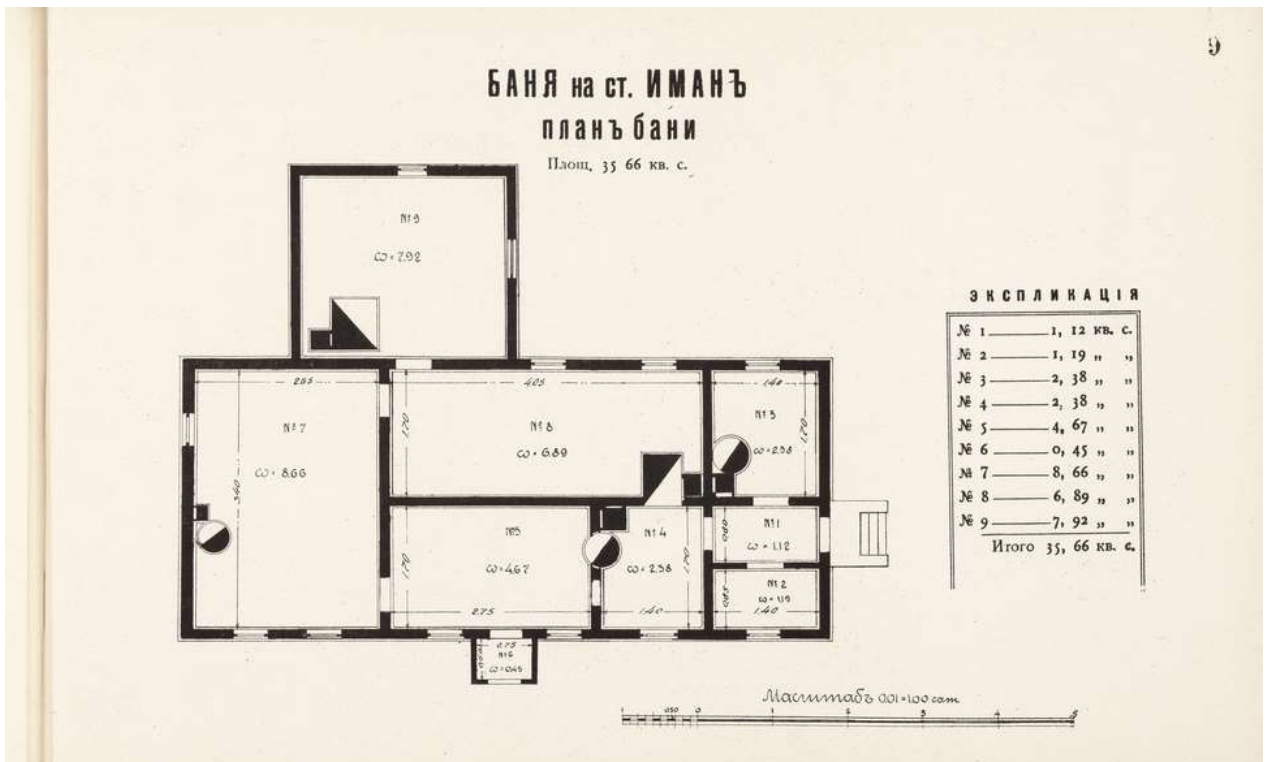
а

б

Рисунок 3 – Бани на Уссурийской железной дороге: а) типовая каменная баня (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 549. Л. 2);  
б) баня на станции Бикин (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 551. Л. 1)



а



б

Рисунок 4 – Планы бань станций Уссурийской ЖД: на станции III класса Никольск-Уссурийский (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 3); на станции III класса Иман (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 9)



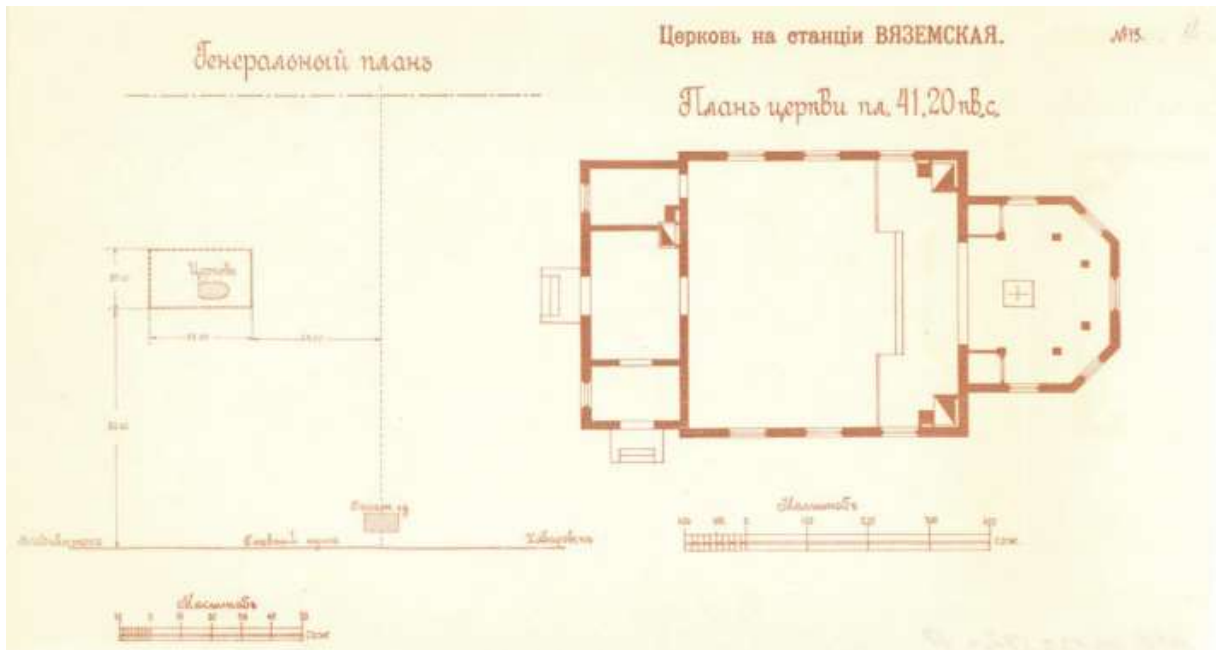


Рисунок 7 – Церковь на станции Вяземская (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 537. Л. 18)

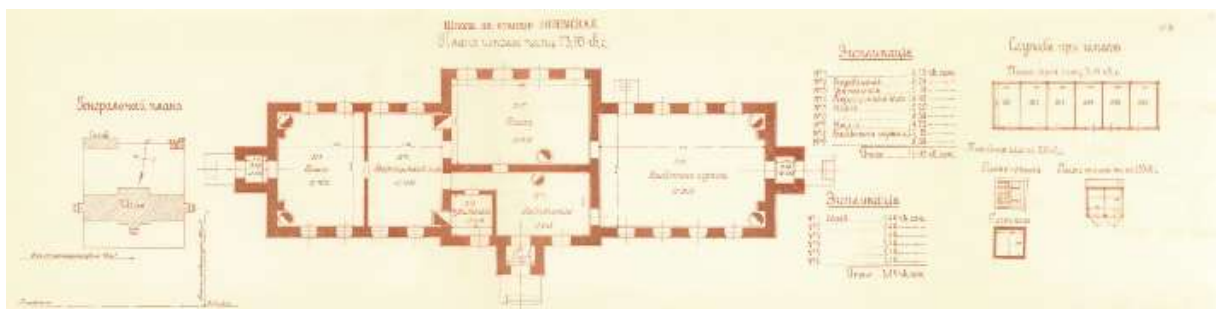


Рисунок 8 – Школа на станции Вяземская (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 537. Л. 19)

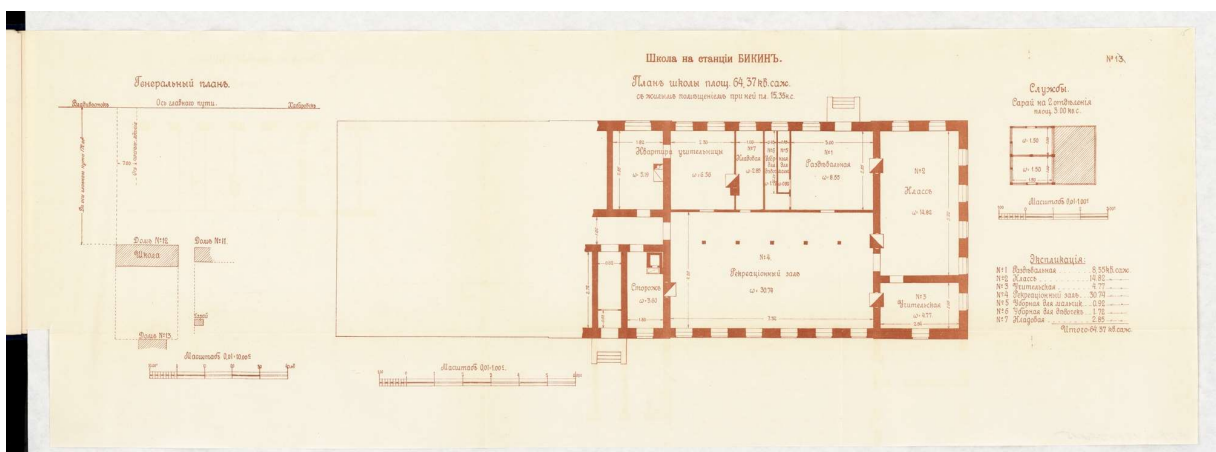


Рисунок 9 – Школа на станции Бикин (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 537. Л. 15)



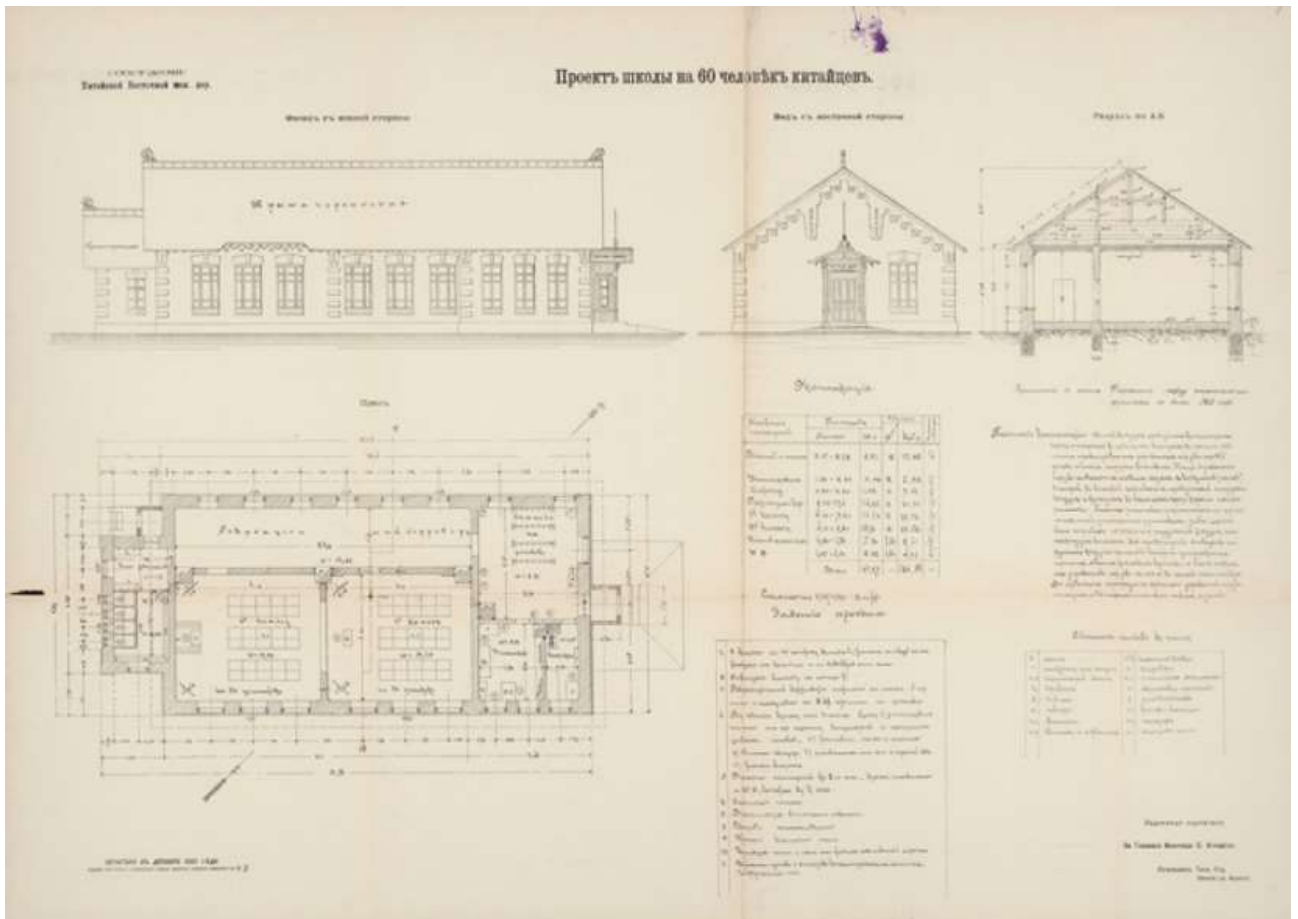


Рисунок 12— Проект школы на 60 человек для китайских детей, (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1424. Л. 1)

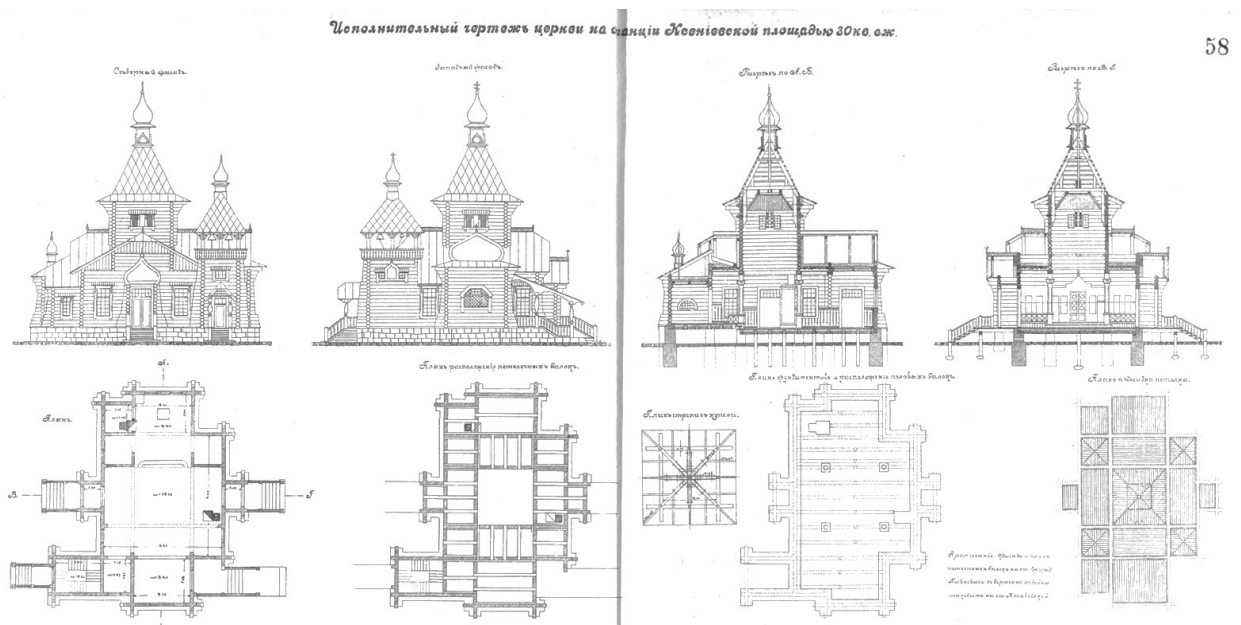


Рисунок 13 – Исполнительный чертеж церкви на станции Ксеньевка (Альбом типовых и исполнительных чертежей постройки Западной части Амурской железной дороги)

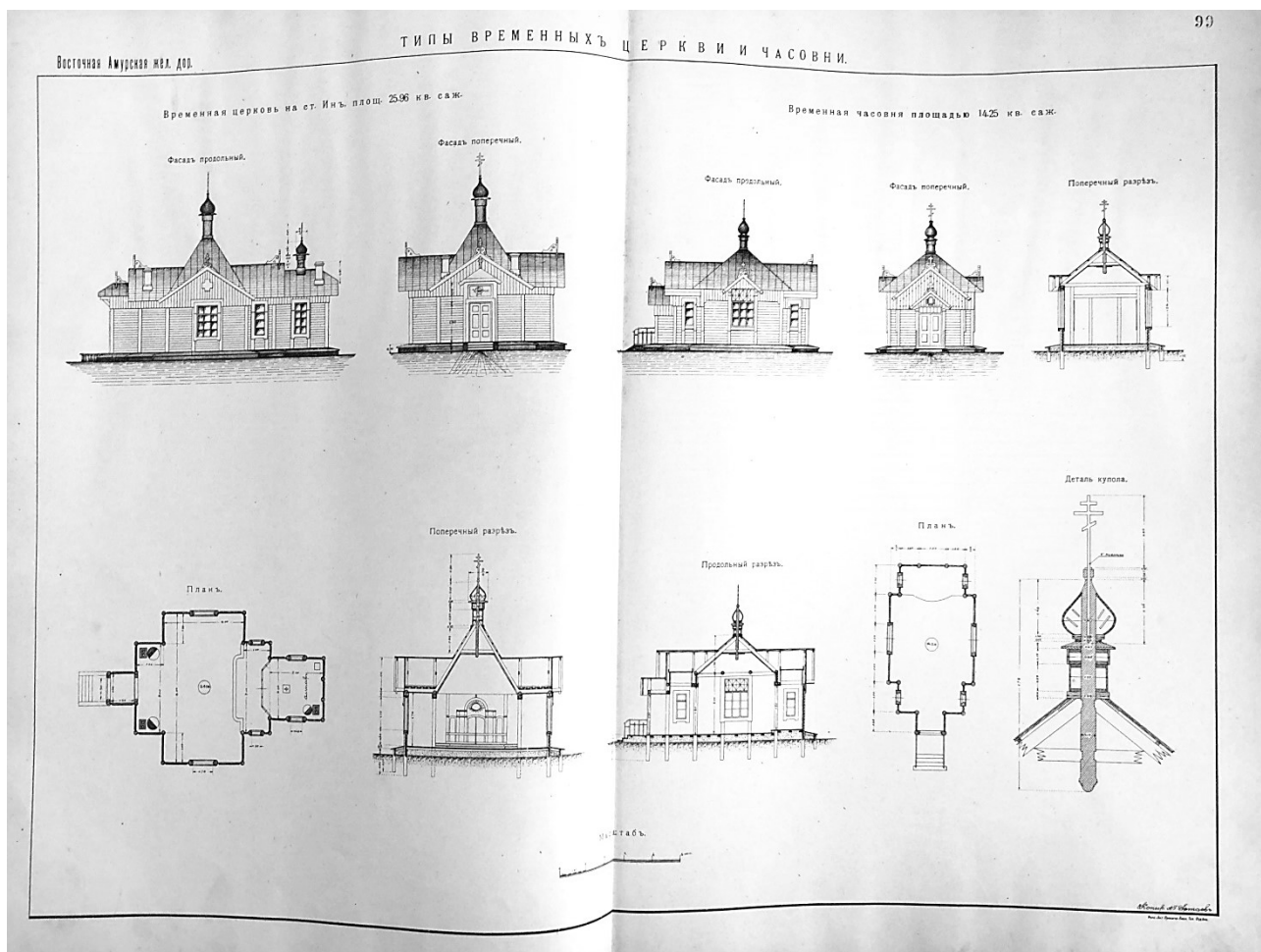


Рисунок 14 – Временные храмы на Амурской ЖД,  
 (Отчет по постройке Восточной части Амурской железной дороги 1911–1915 гг. Альбом  
 типовых и исполнительных чертежей, 1918)

## Илл. 3.3. Архитектура зданий технологического назначения

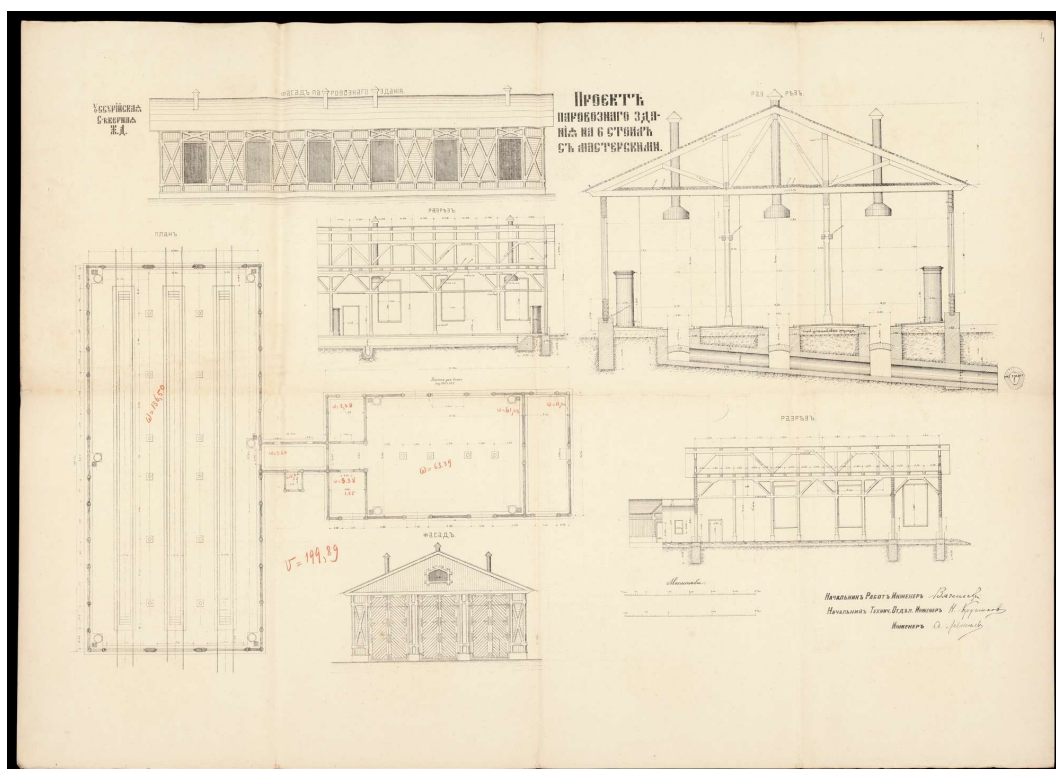


Рисунок 1 – Проект паровозного здания с мастерскими для Уссурийской железной дороги, инженер А. Левтеев (применен на станции Вяземская) (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 456. Л. 4)

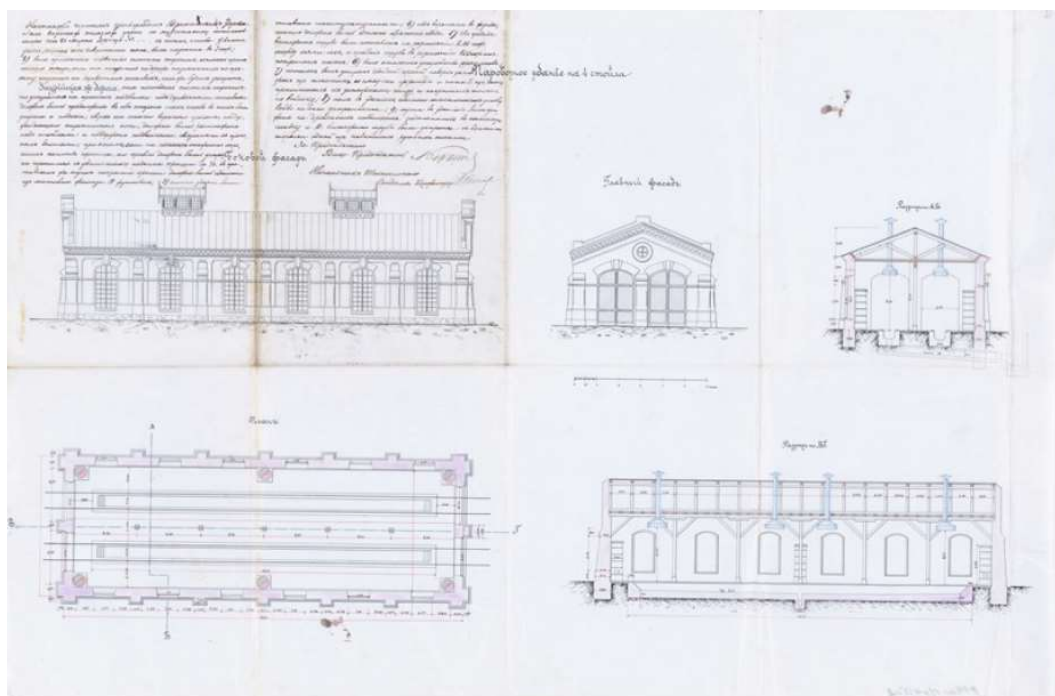


Рисунок 2 – Паровозное здание на Уссурийской железной дороге (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 455. Л. 2)

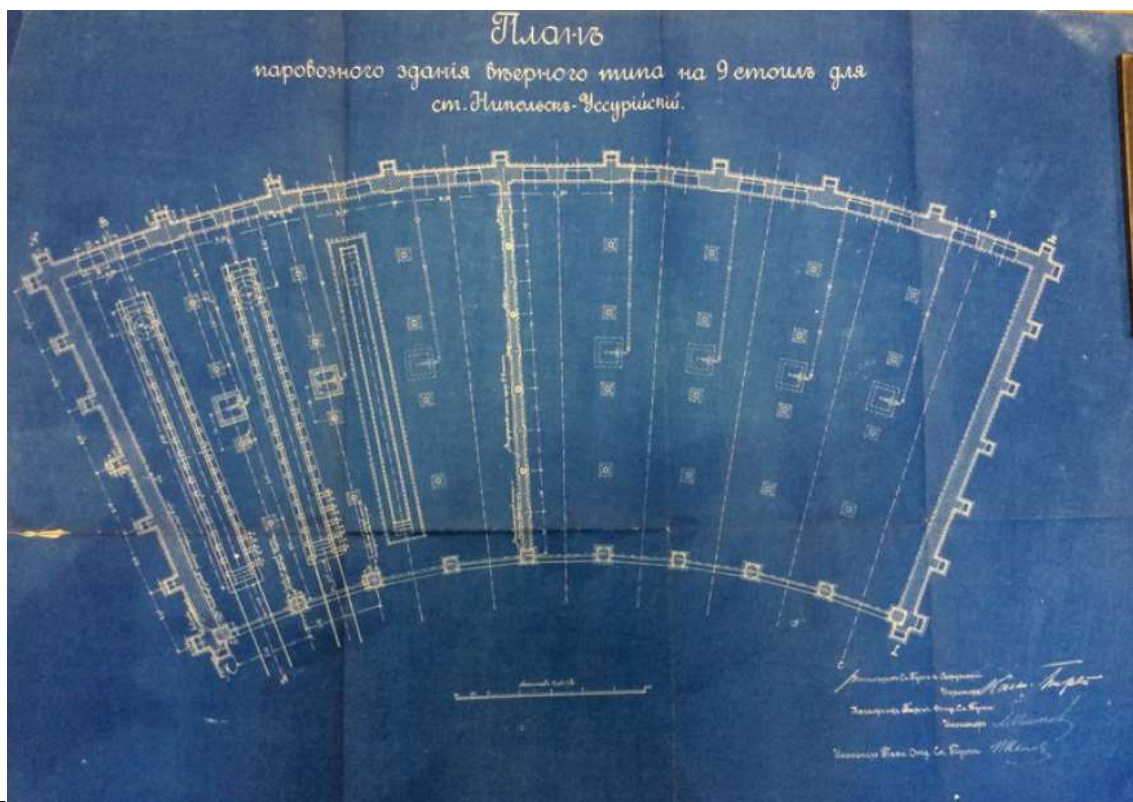


Рисунок 3 – Проект паровозного депо на станции Никольск-Уссурийский, инженер Казы-Гирей (РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 122. Л. 15)

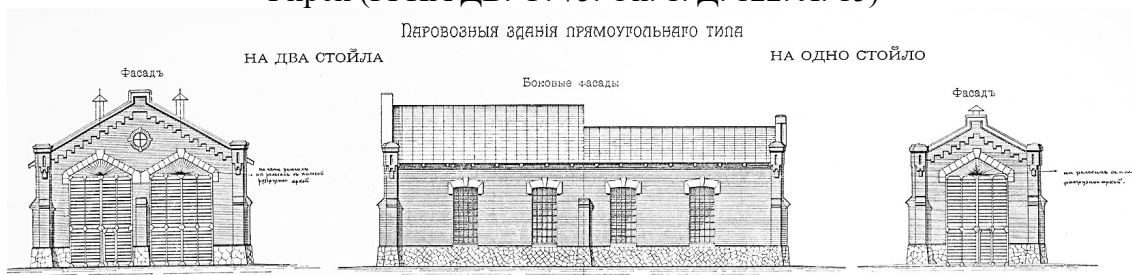


Рисунок 4 –

Паровозное здание вѣрнаго типа

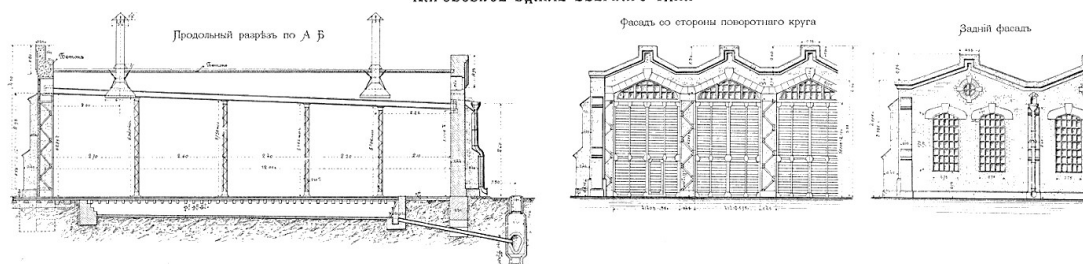


Рисунок 4 – Паровозное здание: а) прямоугольного типа на КВЖД (Альбом исполнительных, С. 176); б) Паровозное здание вѣрнаго типа на КВЖД (Альбом сооружений и типовых чертежей КВЖД, 1897–1903, 1903. С. 174)

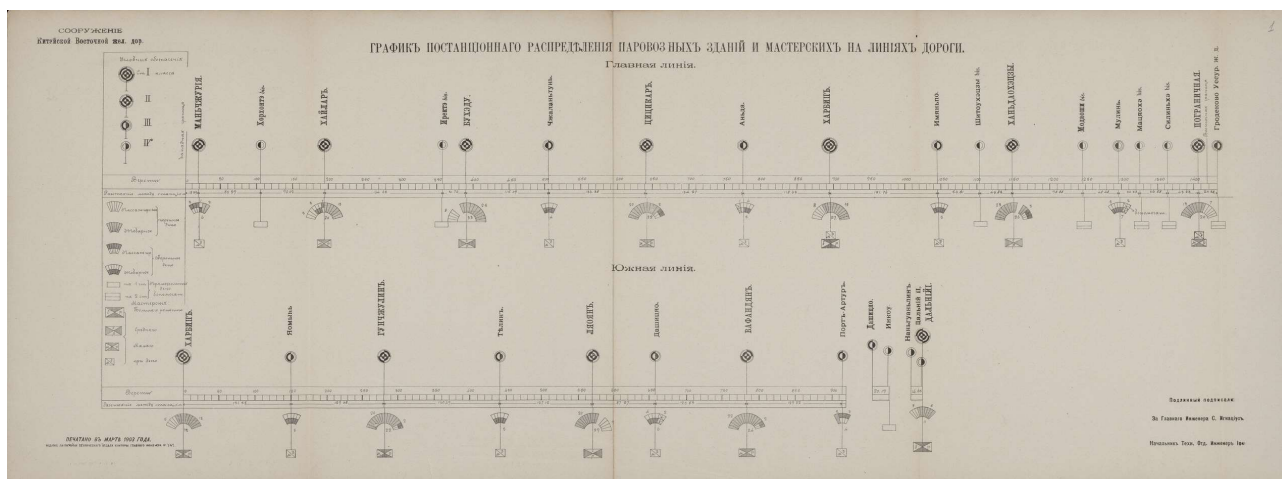


Рисунок 5 – Схема распределения паровозных депо на станциях китайско-Восточной железной дороги (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1041. Л. 1)

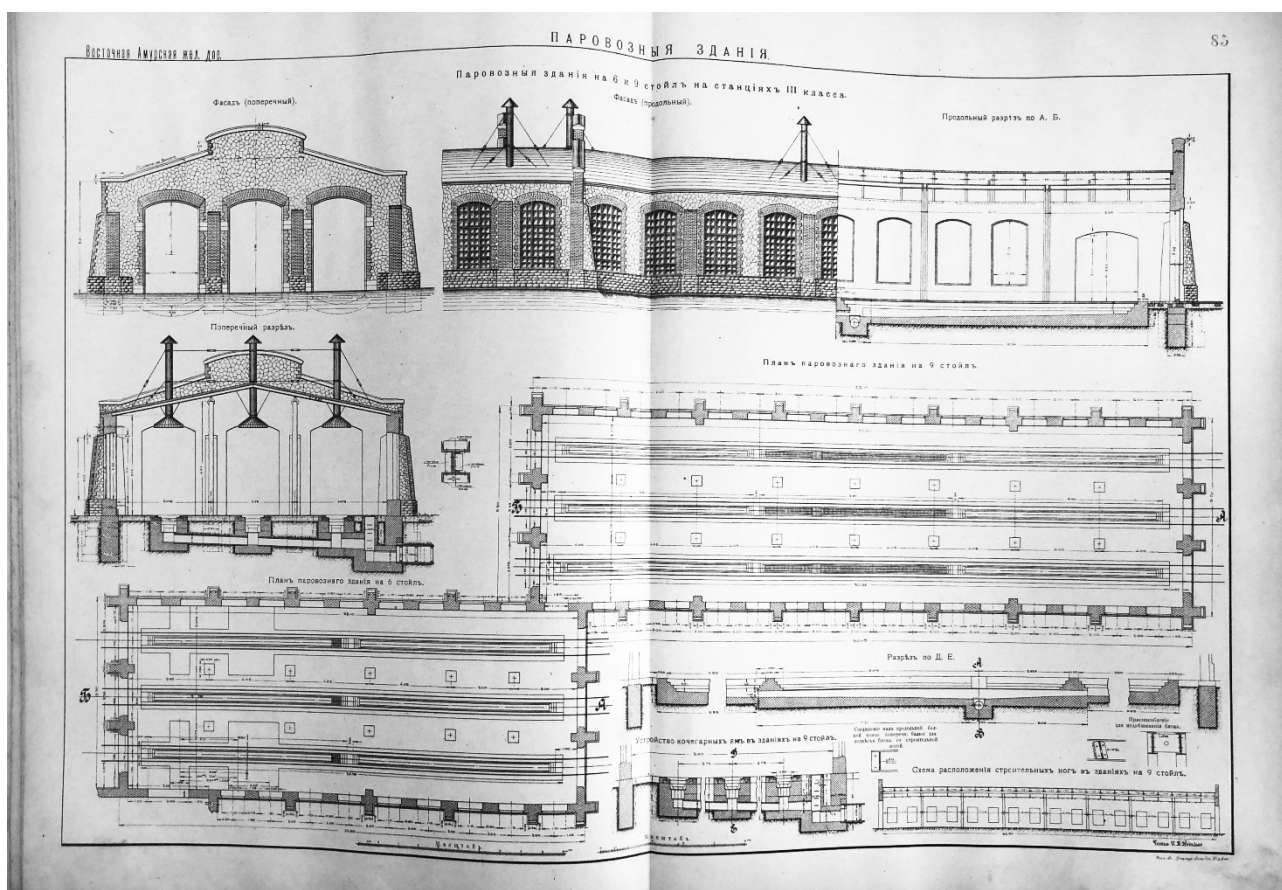


Рисунок 6 – Паровозное здание для станций III класса на Амурской ЖД (Отчет по постройке Восточной части Амурской железной дороги 1911–1915 гг. Альбом типовых и исполнительных чертежей, 1918. С. 85)

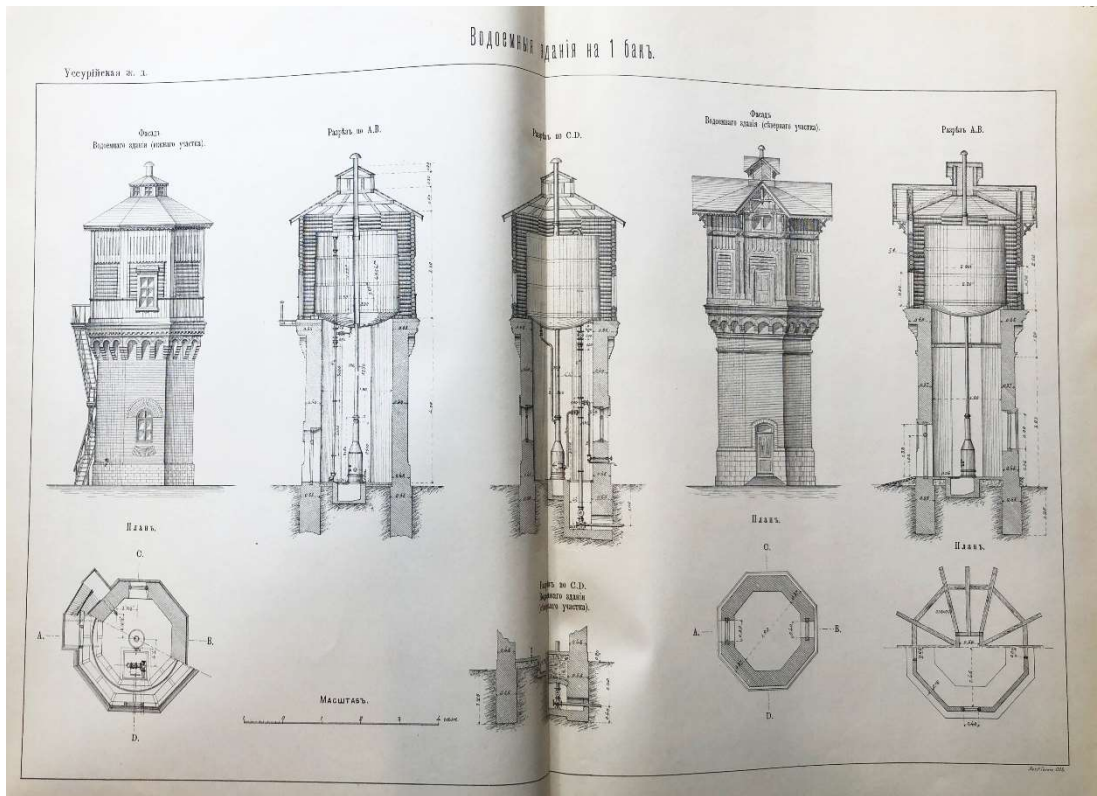


Рисунок 7 – Типы водонапорных башен на Уссурийской ЖД (Альбом исполнительных чертежей Южно-и Северо-Уссурийской железной дороги 1891–1894, 1896–1897. С. 78)

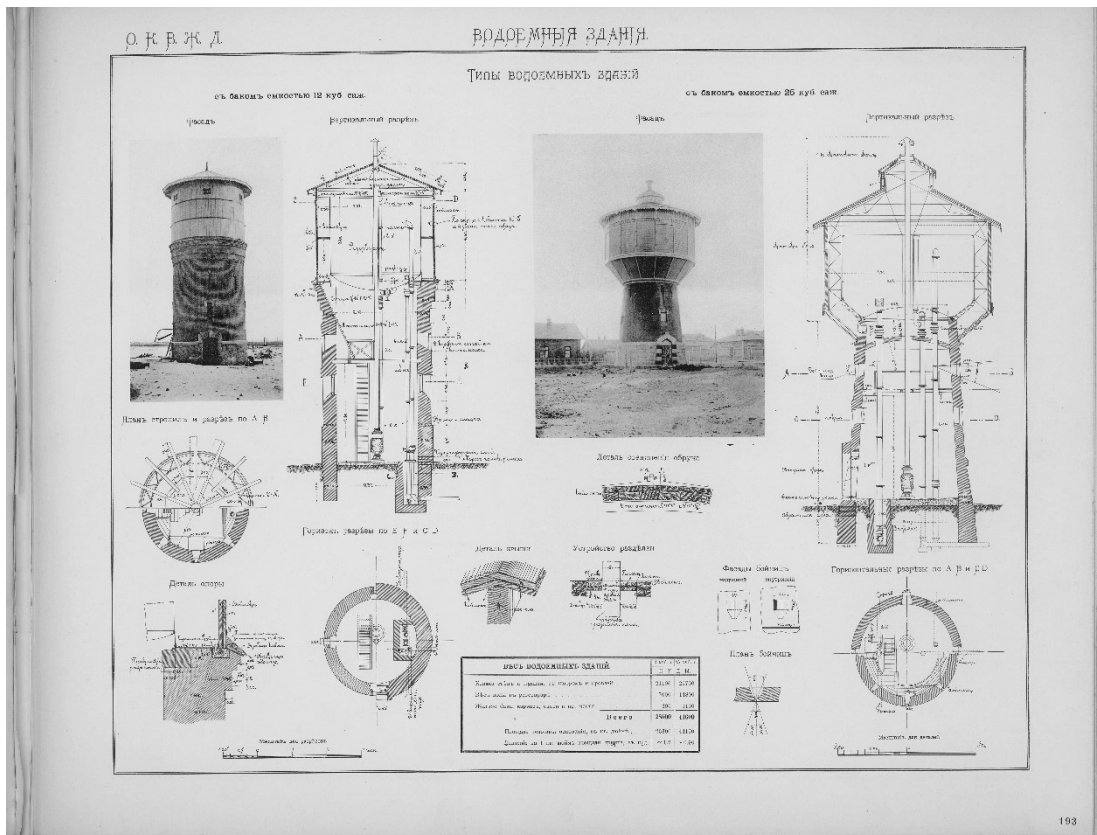


Рисунок 8 – Типы водонапорных башен на КВЖД (Альбом сооружений и типовых чертежей КВЖД, 1897–1903, 1903. С. 193)

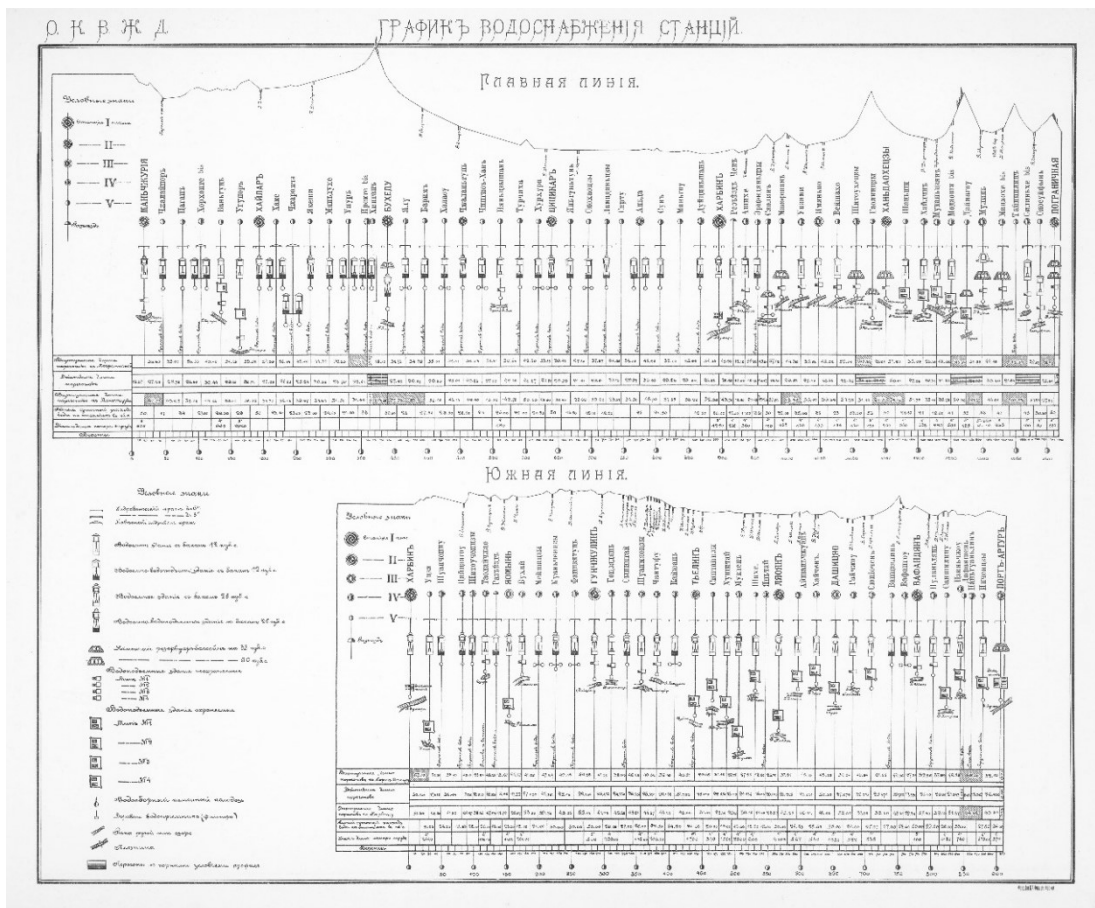
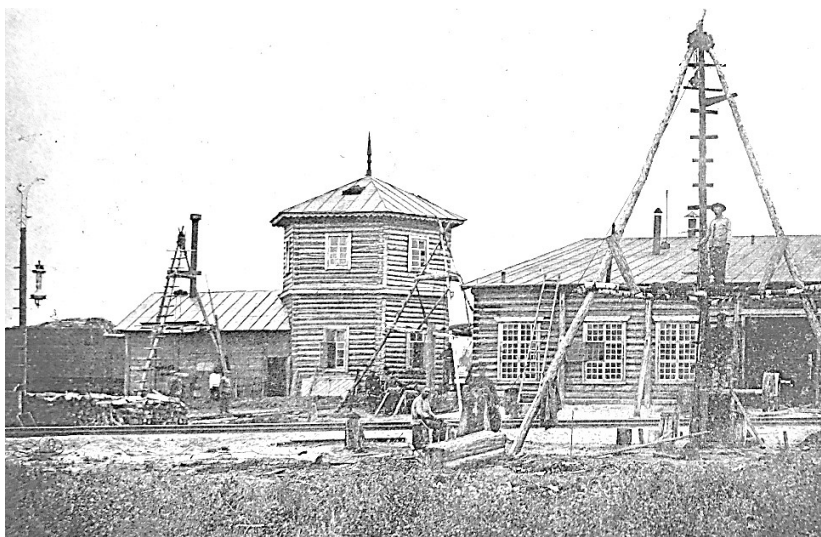
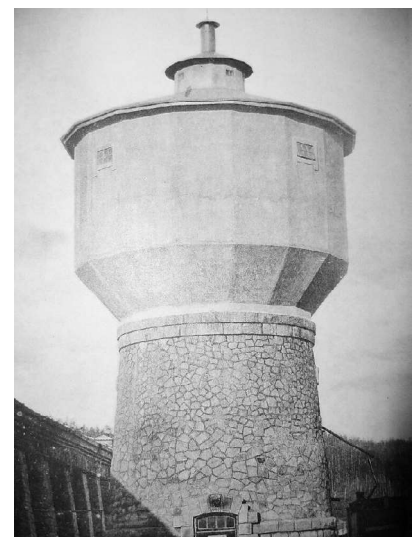


Рисунок 9 – График распределения объектов водоснабжения на КВЖД (Альбом сооружений и типовых чертежей КВЖД, 1897–1903, 1903. С. 245)



а



б

Рисунок 10 – Водоснабжение на Амурской ЖД: временные постройки на станции Ушумун (Записка по вопросам водоснабжения Средней части Амурской железной дороги. 1915 г.); б) Водоемное здание на станции Зилово (<https://vita-life777.livejournal.com/28232.html>)

## Илл. 3.4. Образ вокзалов в железнодорожных поселениях

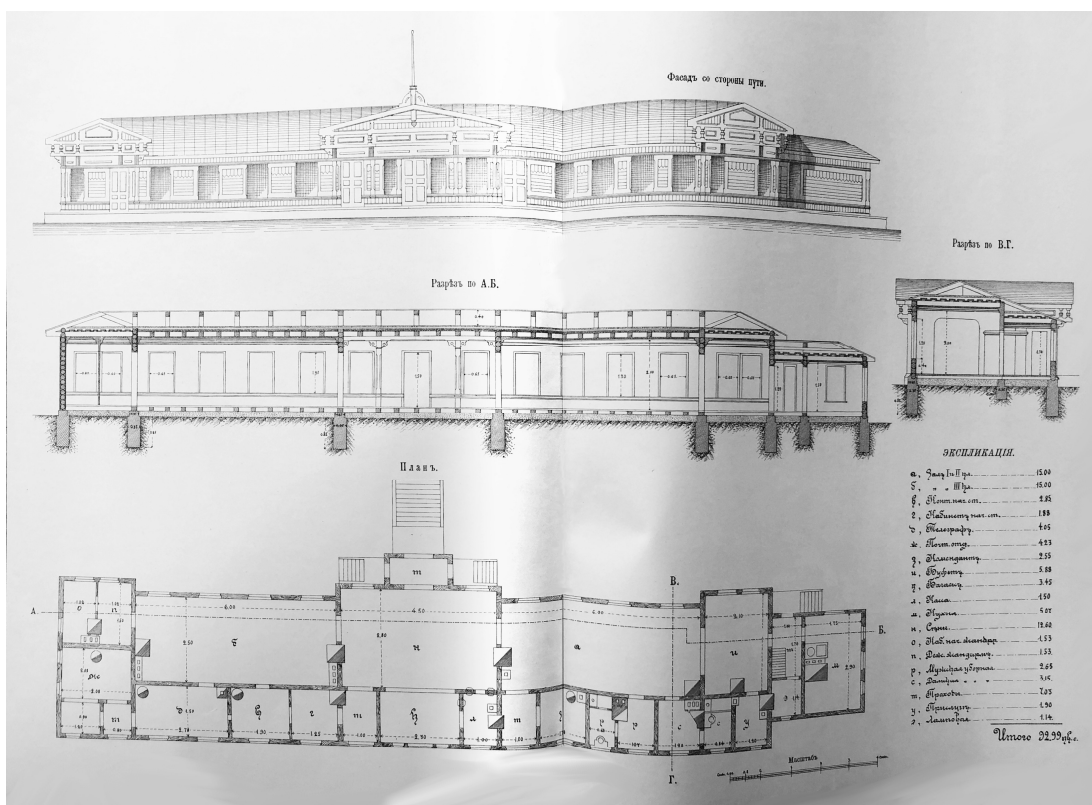


Рисунок 1 – Эскиз деревянного вокзала на ст. Хабаровск (Альбом исполнительных чертежей Южно-и Северо-Уссурийской железной дороги 1891–1894, 1896–1897)

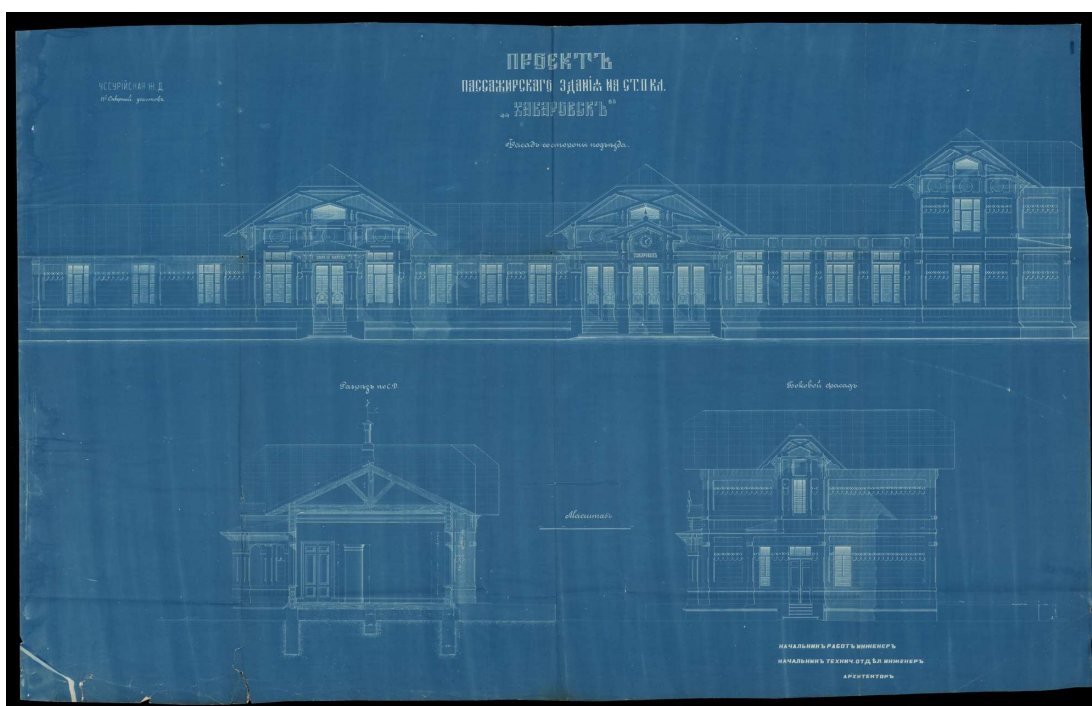


Рисунок 2 – Эскиз деревянного вокзала на ст. Хабаровск (РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 449. Л. 11)

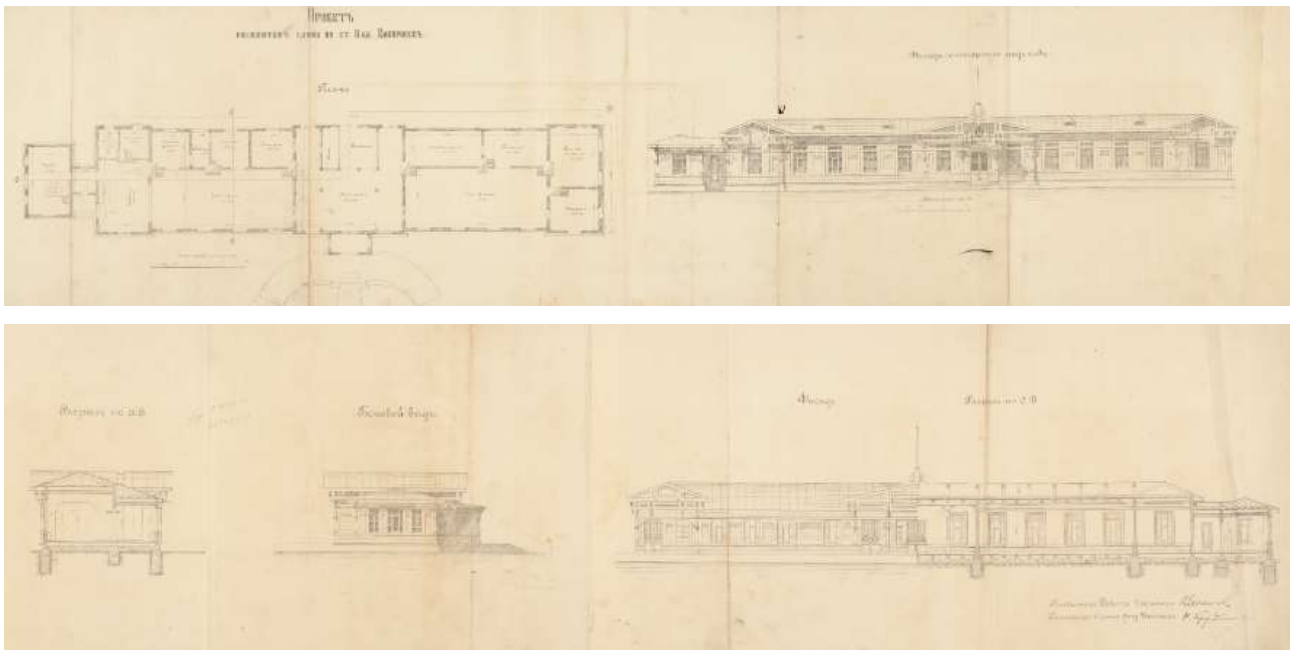


Рисунок 3 – Проект здания вокзала на станции Хабаровск  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 15)



Рисунок 4 – Проект первого здания вокзала во Владивостоке  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 2)



Рисунок 5 – Проект здания вокзала во Владивостоке  
(РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 13)

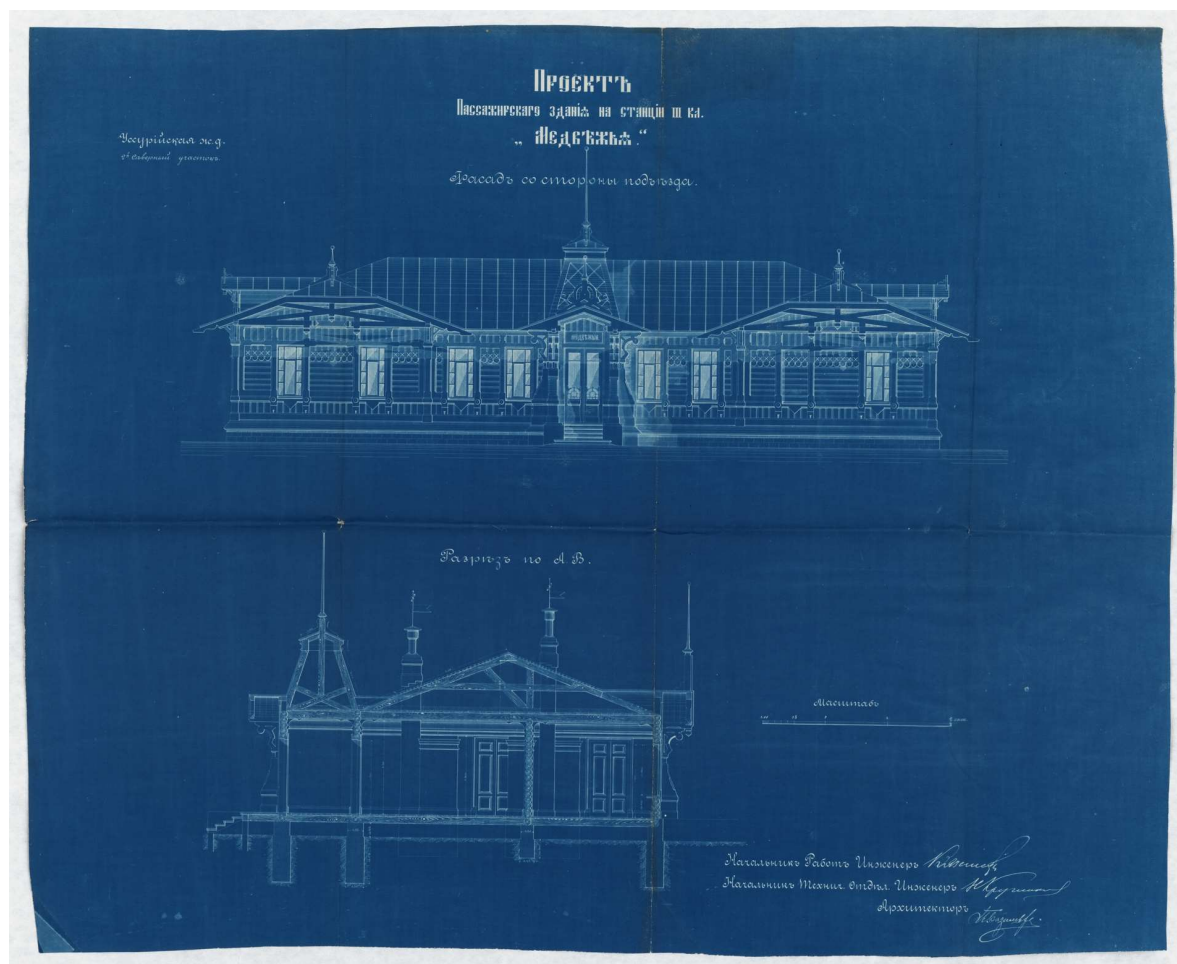


Рисунок 6 – Проект здания вокзала на станции Вяземская (РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 444. Л. 6)





Рисунок 9 – План вокзала на ст. Муданьцзян (РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 5. Л. 51)



Рисунок 10 – План вокзала в Ханьдаохэцзы (РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 5. Л. 48)

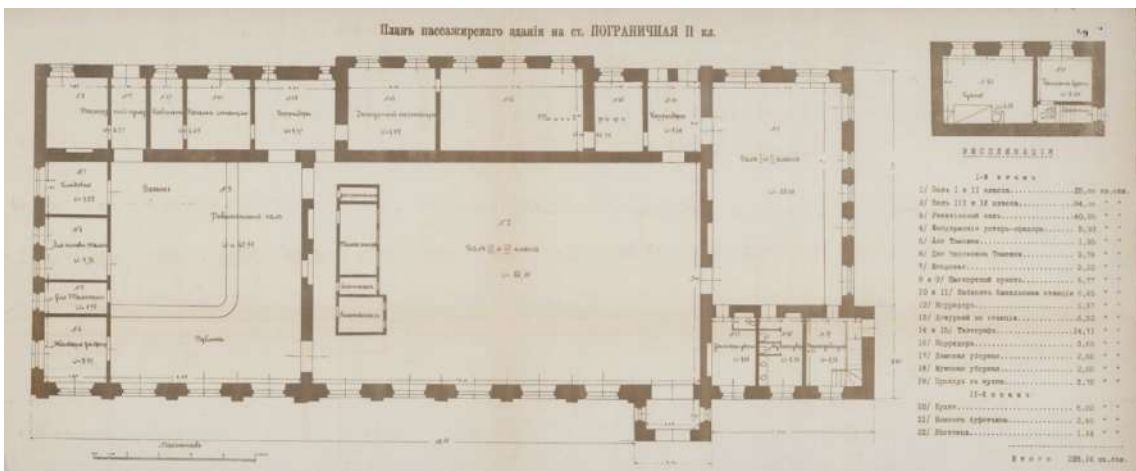


Рисунок 11 – План на ст. Пограничная (РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 5. Л. 59)



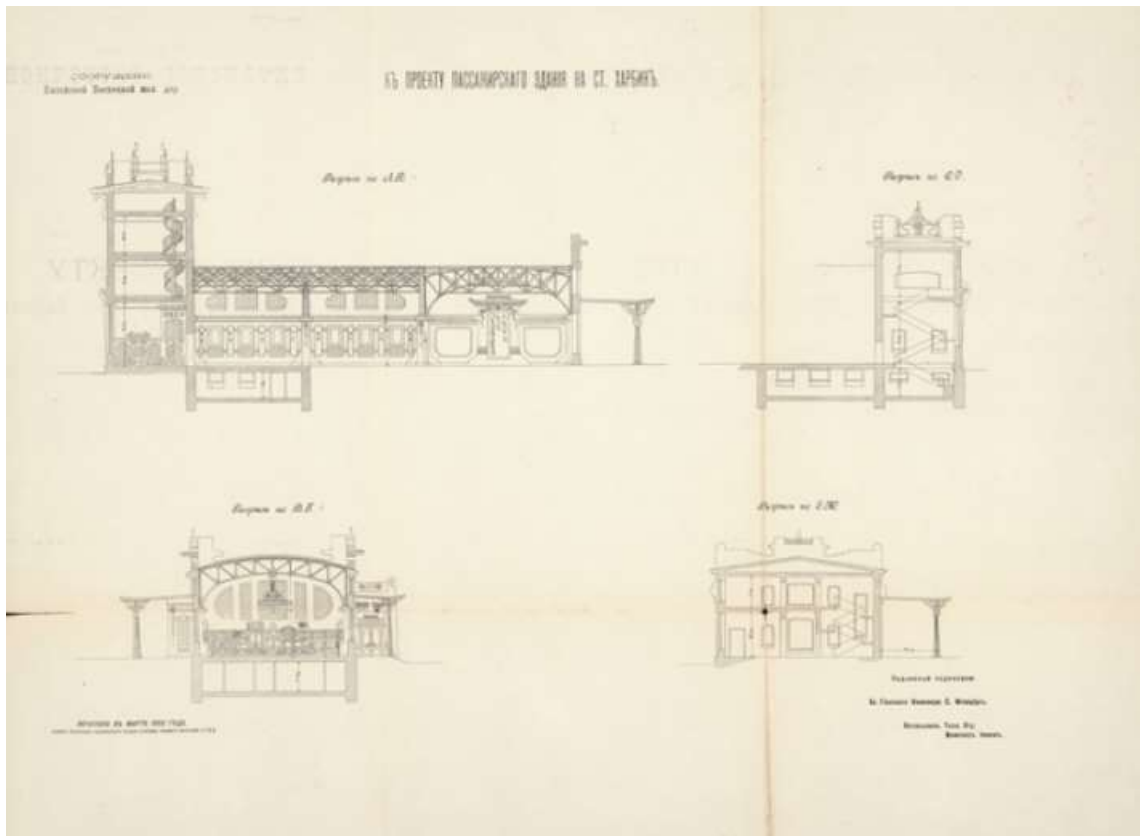


Рисунок 15 – Эскиз вокзала в Харбине (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 977. Л. 15)



Рисунок 16 – Эскиз вокзала в Харбине (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 977. Л. 16)

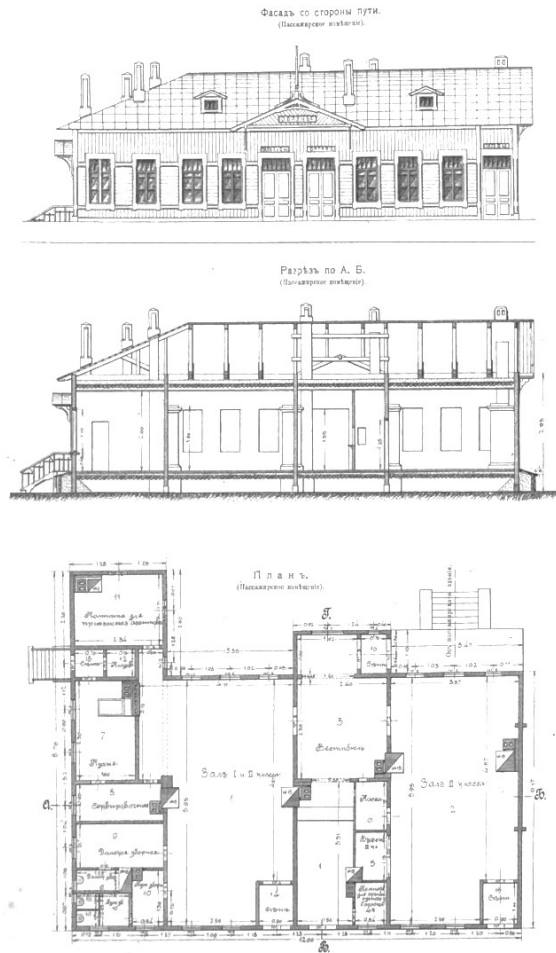


Рисунок 17 – Проект пассажирского здания на станции Облучье (Отчет по постройке Восточной части Амурской железной дороги 1911–1915 гг. Альбом типовых и исполнительных чертежей, 1918. С. 61)

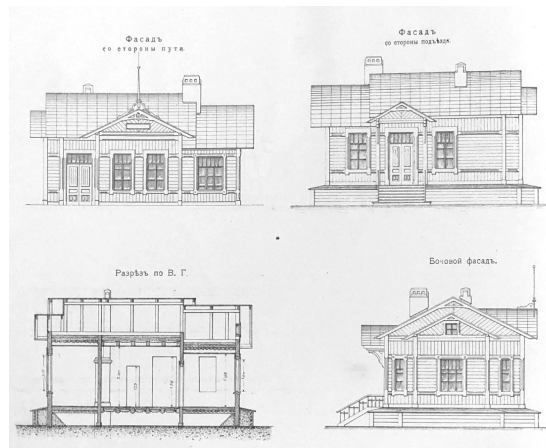


Рисунок 18 – Проект пассажирского здания на станции IV класса (Отчет по постройке Восточной части Амурской железной дороги 1911–1915 гг. Альбом типовых и исполнительных чертежей, 1918. С. 63)

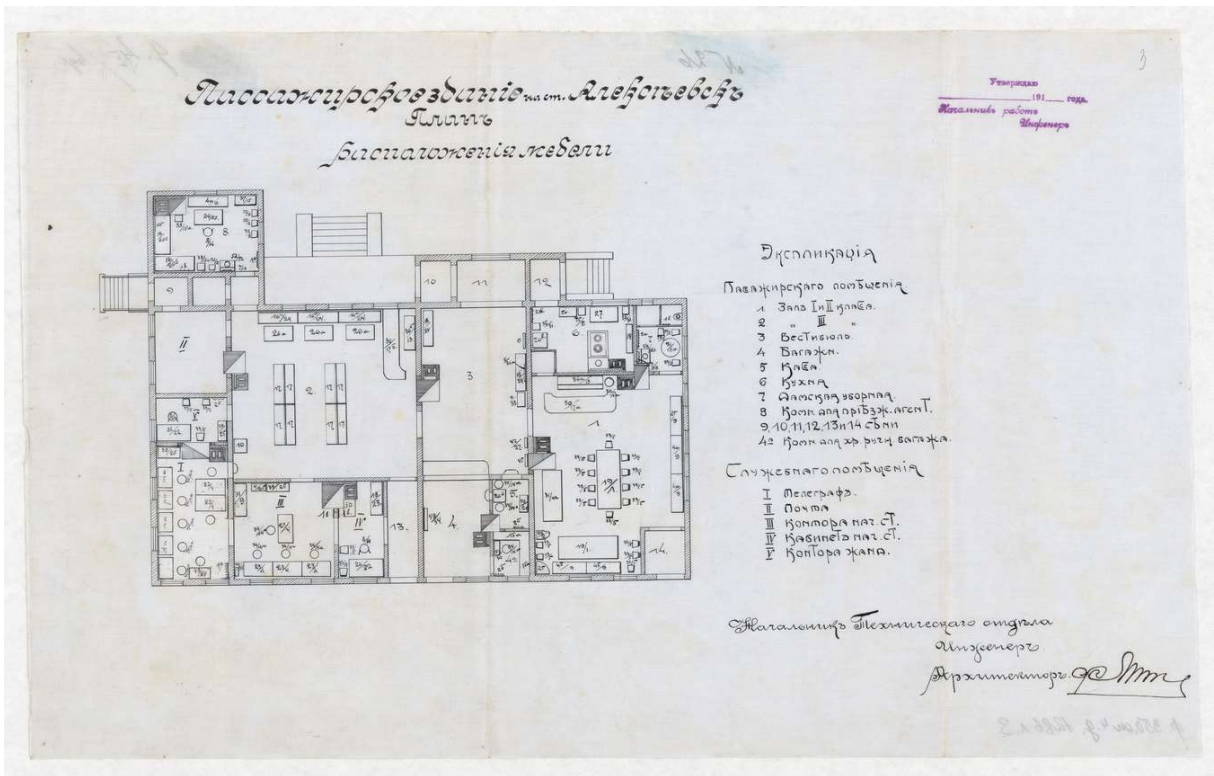


Рисунок 19 – План здания вокала на станции Алексеевск (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1286. Л. 3)

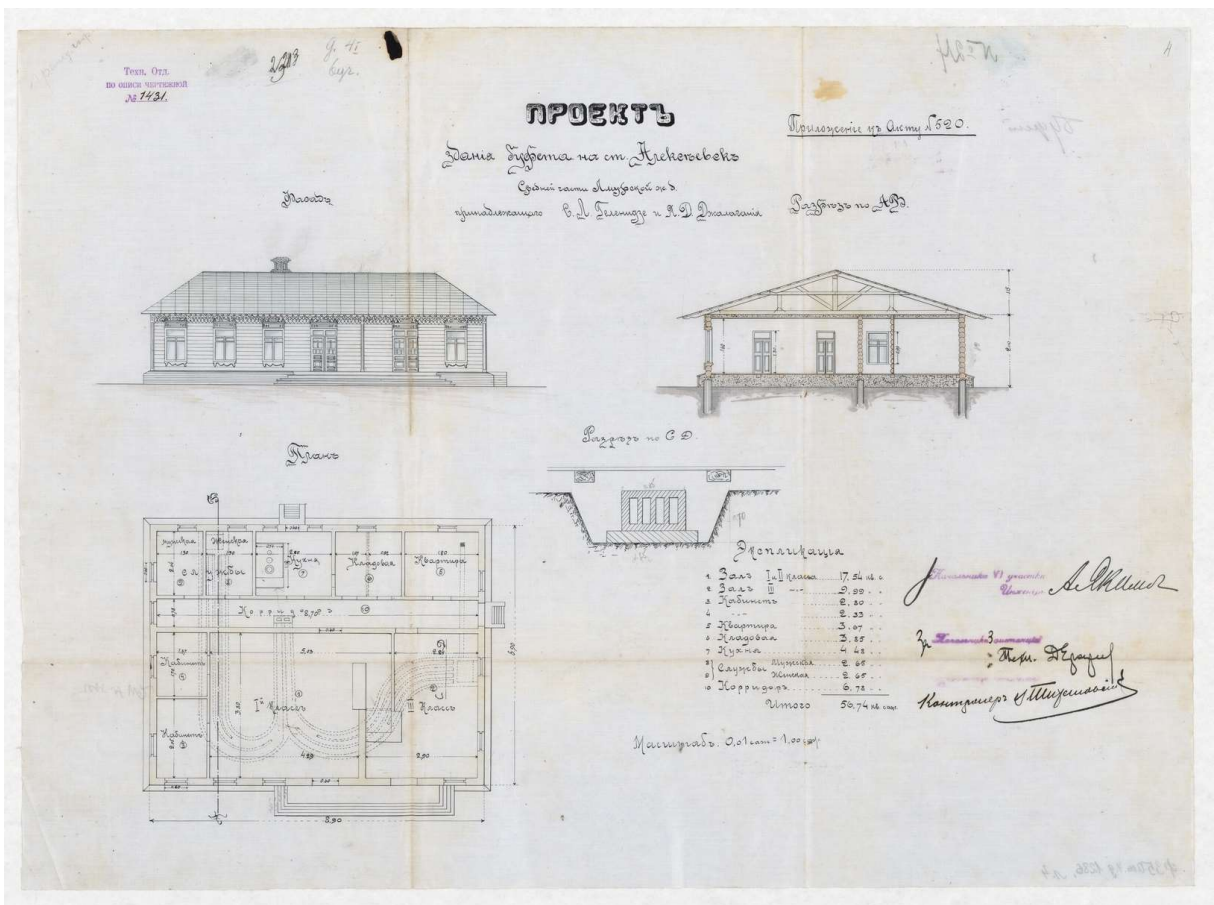


Рисунок 20 – Проект буфета на станции Алексеевск (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1286. Л. 4)

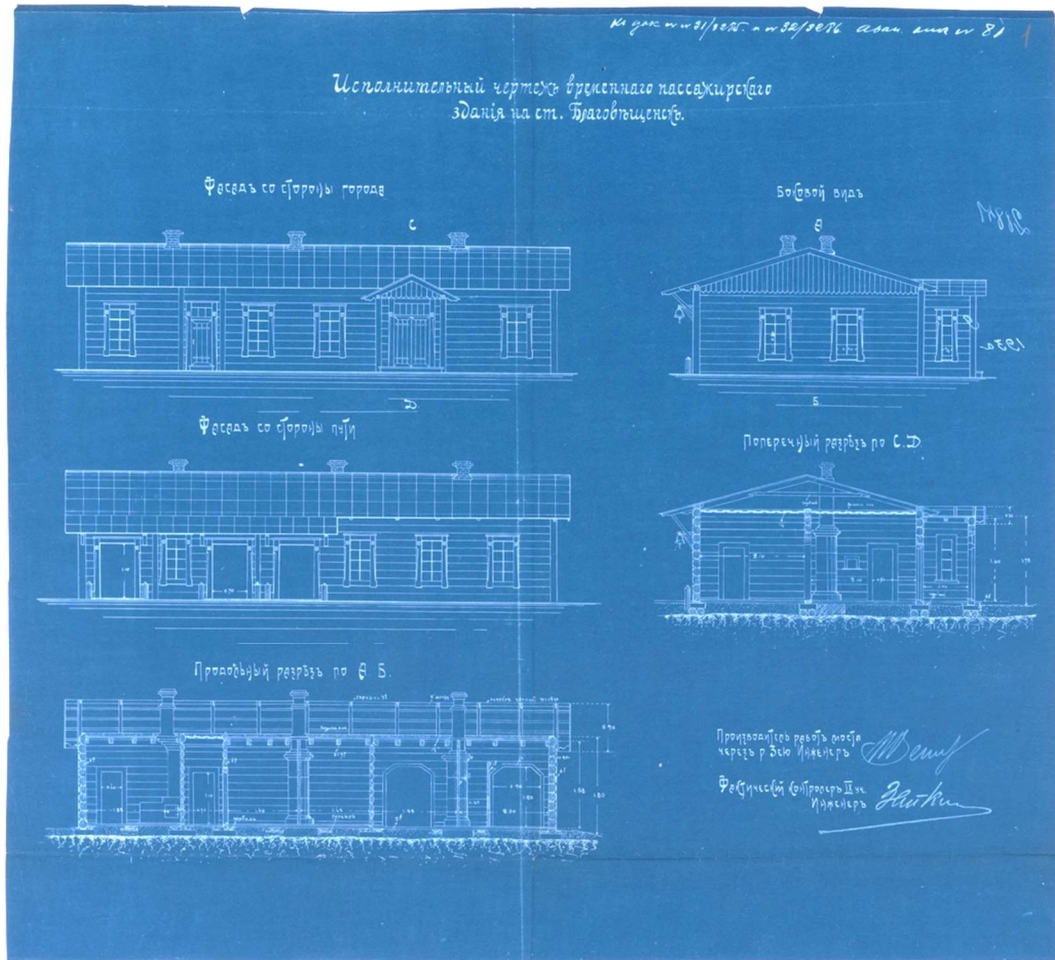


Рисунок 21 – Исполнительный чертеж временного пассажирского здания на станции Благовещенск (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1522. Л. 1)

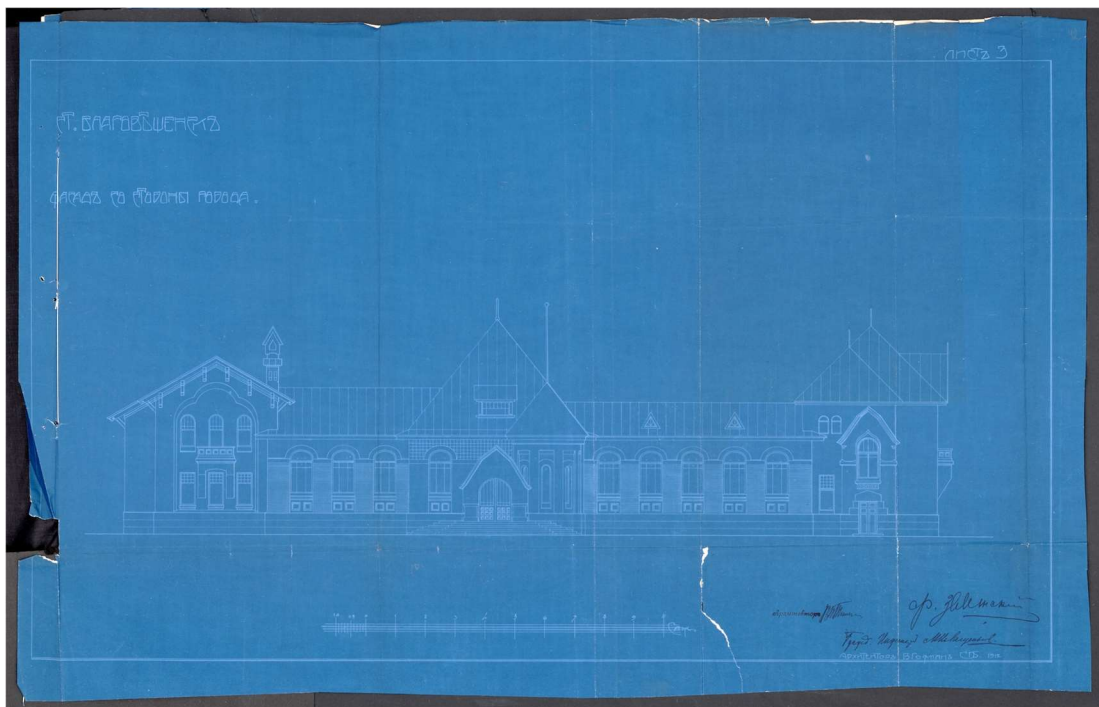


Рисунок 22 – Фасад пассажирского здания со стороны города на станции Благовещенск, арх. В. Гофман (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1523. Л. 42)



Рисунок 23 – Фасад пассажирского здания со стороны путей на станции Благовещенск, арх. В. Гофман (РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 1523. Л. 43)



Рисунок 24 – Фотография пассажирского здания со стороны путей на станции Благовещенск (источник: URL: <https://pastvu.com/p/941468>)

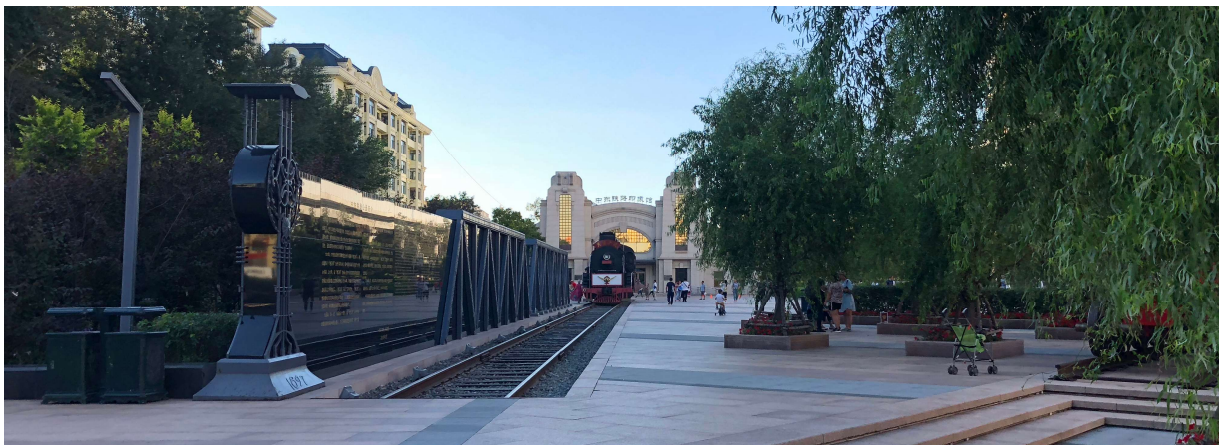
**Илл. 3.5. Современное состояние построек вдоль бывшей КВЖД**

Рисунок 1 – Фотографии музея впечатлений в Харбине (фотография автора, 2018)



Рисунок 2. Входная группа реконструированного района в Маньчжурии (фотография автора, 2024)



Рисунок 3. Входная группа реконструированного района в Бухэду (фотография автора, 2024 г.)



а



б



в



г



д



е

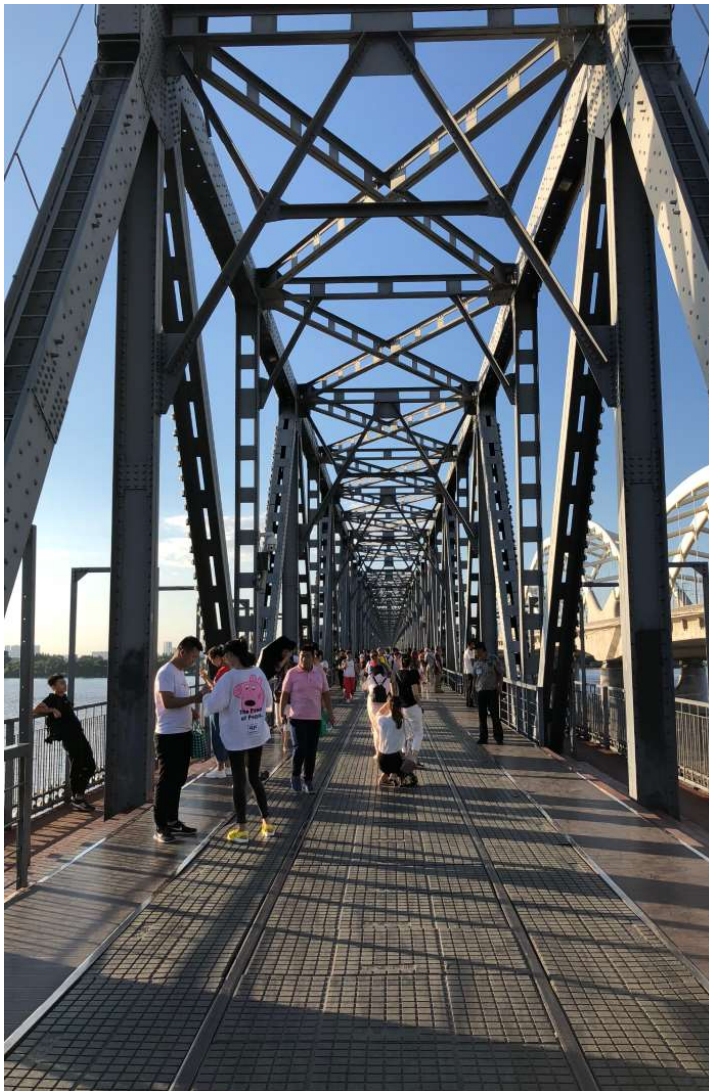
Рисунок 4 – Железнодорожная тематика в оформлении исторических общественных пространств (фотографии автора): а) в Джалантуне (2024 г.) б) в Суйфэньхэ (2018 г.); в) в Маньчжурии (2024 г.); г) в Харбине (2024 г.);



а



б



в



г

Рисунок 5 – Работа с наследием: инженерные постройки КВЖД  
(фотографии автора, 2018 г.):

а) виадук на станции Аньянси (Цицикар); б, в) Мост через реку Сунгари – пешеходное пространство; г) Блокгаузы в Харбине



а



б



в



г



д

Рисунок 6 – Работа с наследием: сохранение первоначальной функции в жилой застройке (фотографии автора): а) сохранившаяся застройка в Джалантуне (2024 г.); б) Ханьдаохэцзы (2018 г.); в) Хайлар (2024 г.); г) Аньянси (2018 г.) д) Аньянси (2024 г.)



а



б



в



г



д



е



ж

Рисунок 7 – Работа с наследием: адаптация под новые функции жилых домов (фотографии автора): а) торговый ряд в Маньчжурии (2018 г.); б) коммерческое использование здания в Суйфэньхэ (2018 г.); в) в Ханьдаохэцзы (2018 г.); г) магазин сувениров в Аньянси (2024 г.); д) коммерческое использование в Маньчжурии (2024 г.); е) общежитие для железнодорожных бригад в Бухэду (2024 г.); г) отель в Даляне (2019 г.)



а



б



в



г

Рисунок 8 – Работа с наследием: музейфикация (фотографии автора, 2024 г.): а) жилой дом-музей в Бухэду; б) дом-музей в Аньянси и интерьер веранды; в) квартал в Маньчжурии; г) квартал в Харбине



а



б



в



г

Рисунок 9 – Работа с наследием: сохранение функции в общественной застройке (фотографии автора): а) корпуса больницы в Харбине (2024 г.); б) церковь в Суйфэньхэ (бывш. станция Пограничная) (2018 г.); в) Больница в Аньянси (2024 г.); г) ресторан (бывшая столовая железнодорожников) в Джалантуне (2024 г.)



а



б



в



г

Рисунок 10 – Работа с наследием: адаптация под новые функции в общественной застройке: а) музей кинематографии в корпусе бывшей больницы в Ханьдаохэцзы (2018 г.); б) бывшее железнодорожное училище в Маньчжурии (2018 г.); в) туристический центр – бывшая деревянная церковь в Маньчжурии (2024 г.); г) здание железнодорожного собрания на станции Аньянси (2018 г.)



а



б



в



г

Рисунок 11 – Работа с наследием: музеефикация (фотографии автора): а, б) церковь-музей в Ханьдаохэцзы (2018 г.); в, г) музей истории Хулун-Буир в Джалантуне (2024 г.)



Рисунок 12 – Работа с наследием (фотографии автора): а) сохранение первоначальной функции – локомотивное депо в Бухэду (2018 г.); б) адаптацией под новую функцию – депо в Хайларе (2024 г.); в) адаптация под новую функцию в Джалантуне (2024 г.); г) музеефикация депо в Ханьдаохэцзы (2018 г.)



Рисунок 13 – Работа с наследием (фотографии автора): а) адаптация к новой функции водоемных зданий: а) Маньчжурия (2018); б) Бухэду (2018); в) Джалантунь (2024); г) Якэши (2024 г.); д) под Хайларом (2024 г.)



Рисунок 14 – Работа с наследием в Харбине: музеефикация территории бывших главных мастерских станции Харбин (фотографии автора, 2024 г.)

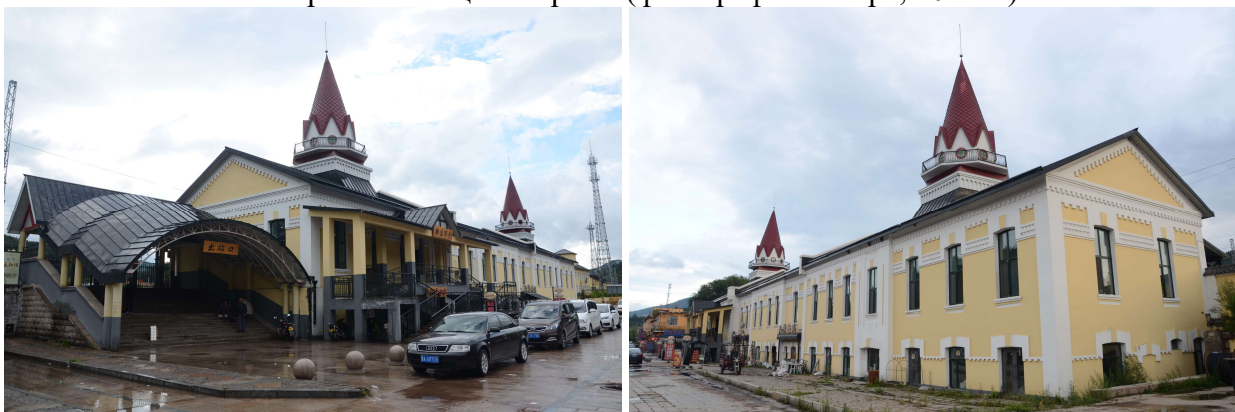


Рисунок 15 – Работа с наследием в Ханьдаохэцзы: сохранение первоначальной функции – железнодорожный вокзал (фотографии автора, 2018 г.)



Рисунок 16 – Работа с наследием на бывшей станции Порт-Артур (современный Люйшунькоу): сохранение первоначальной функции – железнодорожный вокзал (фотографии автора, 2023 г.)



а



б



в



г

Рисунок 17 – Работа с наследием в Китае (фотографии автора) – адаптация под новые функции типового здания вокзала (павильона А): а) в Хайларе (2018 г.); б) в Джалантуне (2024 г.); в) в Аньянси (2018); г) в Аньянси (2024)



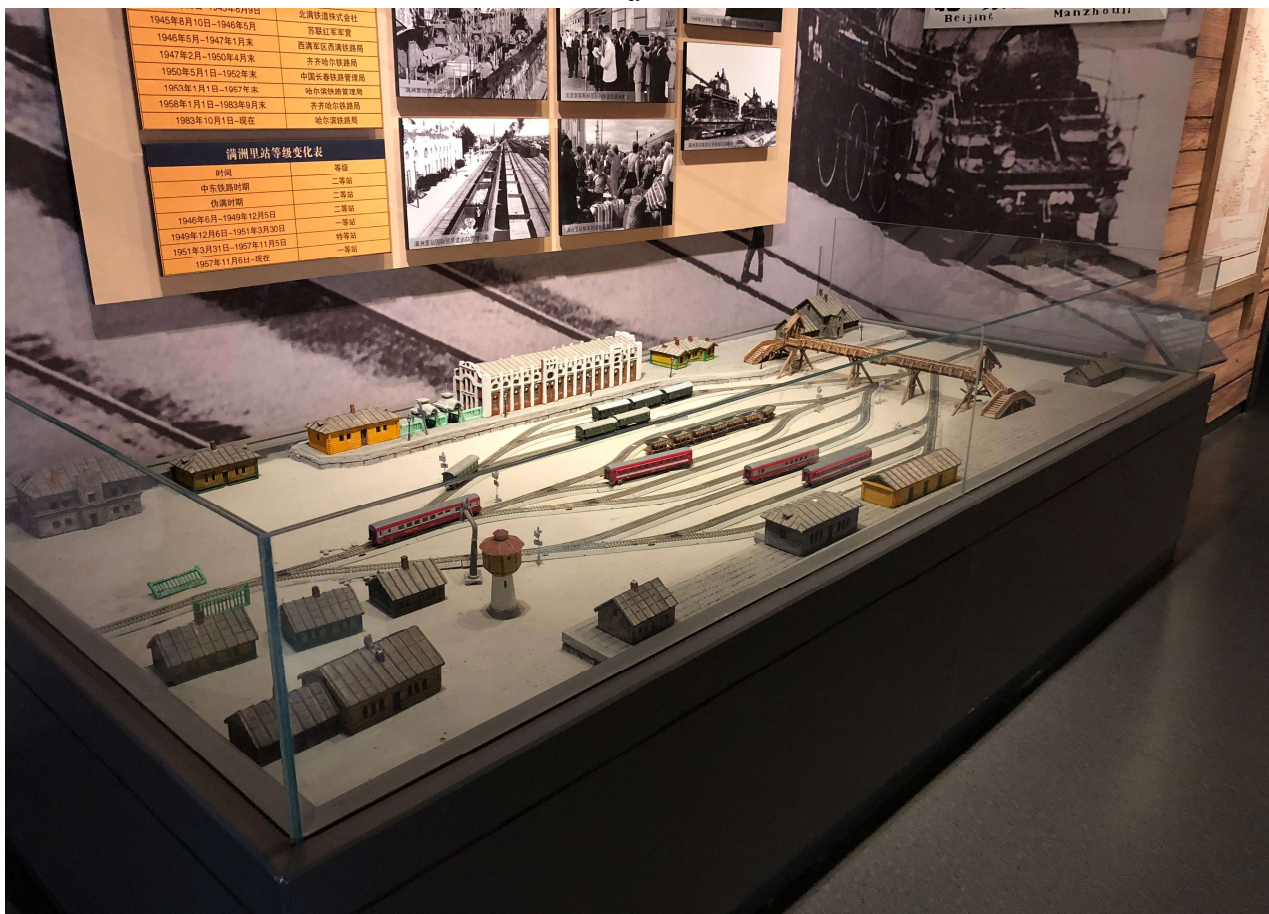
Рисунок 18 – Работа с наследием на станции Аньда – адаптация под новые функции типового здания вокзала (павильона В) (фотография автора, 2024 г.)



Рисунок 19 – Работа с наследием в Суйфэньхэ – адаптация под новые функции здания вокзала (фасады со стороны путей, города и фрагменты) (фотография автора, 2018 г.)



а



б

Рисунок 20 – Работа с наследием в Джалайноре – воссоздание пассажирского здания на станции Маньчжурия. Железнодорожный музей: а) снаружи; б) экспозиция (фотография автора, 2018 г.)



а



б

Рисунок 21 – Работа с наследием в Харбине – имитация исторического здания вокзала (фасады со стороны привокзальной площади, юго-восточная ориентация); б) фасады с противоположной стороны, северо-западное направление (фотография автора, 2024 г.)

## ДОСТОВЕРНОСТЬ И АПРОБАЦИЯ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

Результаты диссертационной работы докладывались и обсуждались на конференциях разных уровней (всероссийский и международный):

1. Всероссийская научная конференция «Архитектурное наследство» (Санкт-Петербург, 2024 г.);
2. Конференция «Любимый Харбин – город дружбы России и Китая» (Харбин, 2024 г.);
3. IV международная научно-практическая конференция «Диалоги о защите культурных ценностей. Алфёровские чтения» (Екатеринбург, 2024 г.);
4. XXII Национальная научно-практическая конференция памяти профессора М. П. Даниловского "Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного и дорожно-транспортного комплексов" (Хабаровск, 2023 г.);
5. Всероссийская научно-практическая конференция творческой молодежи с международным участием «Научно-техническое и социально-экономическое развитие транспорта и промышленности стран АТР» (Хабаровск, 2023 г.);
6. 3rd International Scientific Conference «Actual Problems of the Theory and History of Regional Architecture» (Хабаровск, 2022 г.);
7. XXII Национальная научно-практическая конференция памяти профессора М. П. Даниловского "Дальний Восток: проблемы развития архитектурно-строительного и дорожно-транспортного комплексов" (Хабаровск, 2022 г.);
8. Конференция «Любимый Харбин – город дружбы России и Китая» (Владивосток, 2022);
9. Второй международный Петербургский исторический форум. Диалог и взаимодействие культур на постсоветском пространстве (Санкт-Петербург, 2022);

10. Научно-техническая конференция с международным участием "Российские мегаполисы - новое качество жизни". Секция 6. "Образ города. Код культурной идентичности и сохранение наследия. Инфраструктура" (Самара, 2021);

11. Международная конференция «Иерархия территорий: региональная статусность и ее динамика в России XVIII–XX вв.» (Москва, 2021);

12. Международная научно-практическая конференция "Диалоги о защите культурных ценностей" (Екатеринбург, 2021 г.);

13. Актуальные проблемы теории и истории региональной архитектуры (Хабаровск, 2020 г.);

14. Вторая международная научно-практическая конференция «Любимый Харбин – город дружбы России и Китая» (Харбин, 2020 г.);

15. Кирилло-Мефодиевские образовательные чтения "Славянская письменность и культура: изучение, сохранение, приумножение" (Хабаровск, 2019);

16. Международная научная конференция "Новые идеи нового века-2019" (Хабаровск, 2019).

В 2023 г. доклад на тему «Историческая среда дальневосточных городов: наследие Уссурийской железной дороги», представленный на Всероссийской научно-практической конференции творческой молодежи с международным участием" был отмечен дипломом I степени.

## ВНЕДРЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования



«Тихоокеанский государственный университет»  
(ФГБОУ ВО «ТОГУ»)

680035, г. Хабаровск,  
ул. Тихоокеанская, 136,  
тел. (4212) 97-97-00,  
e-mail: mail@togudv.ru,  
сайт: http://togudv.ru

13.05.2025 № 026/425  
на \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

### АКТ О ВНЕДРЕНИИ

результатов диссертационного исследования на тему  
«Архитектурно-градостроительные особенности станционных комплексов железных дорог  
Дальнего Востока (конец XIX – начало XX века)»,  
выполненного Глатоленковой Екатериной Викторовной

Подтверждаю, что Глатоленкова Е. В., выполняя диссертационное исследование в Высшей школе архитектуры и градостроительства ТОГУ, вошла в состав участников грантовых проектов следующих научных фондов:

– Российский фонд фундаментальных исследований, соглашение № 18-312-00125. Тема – «Феномен парных поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги». Руководитель Е. В. Глатоленкова (ТОГУ, Хабаровск, 2018–2019 гг.);

– Российский фонд фундаментальных исследований, соглашение № 21-512-23004. Тема – «Архитектурный образ Родины: Будапешт, Петербург, Харбин. Европейские и национальные (локальные) аспекты в русской и венгерской архитектуре - сравнительное исследование рубежа XIX - начала XX вв.». Руководитель — А. П. Иванова (ТОГУ, Хабаровск, 2021–2023 гг.);

– Российский научный фонд, соглашение № 24-28-20509 и Министерство образования и науки Хабаровского края, соглашение № 115С/2024. Тема – «Архитектурное наследие Транссибирской магистрали в Хабаровском крае». Руководитель – Е. В. Глатоленкова (ТОГУ, Хабаровск, 2024–2025 гг.);

– Российский научный фонд, соглашение № РНФ № 24-78-10119. Тема – «Методы интеграции зон исторической застройки и сохранения объектов культурного наследия в условиях развития современных городов северо-востока Китая». Руководитель М. Е. Базилевич (ТОГУ, Хабаровск, 2024–2026 гг.).

Директор ДНИ

Е. А. Мазур

**МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования**



**«Тихоокеанский государственный университет»**  
**(ФГБОУ ВО «ТОГУ»)**

680035, г. Хабаровск,  
ул. Тихоокеанская, 136,  
тел. (4212) 97-97-00,  
e-mail: mail@togudv.ru,  
сайт: http://togudv.ru

13.05.2025г. № 020/92  
на \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

### АКТ О ВНЕДРЕНИИ

результатов диссертационного исследования на тему  
«Архитектурно-градостроительные особенности станционных комплексов железных дорог  
Дальнего Востока (конец XIX – начало XX века)»,  
выполненной Глатоленковой Екатериной Викторовной

Подтверждаю, что результаты диссертационной работы были внедрены в учебный процесс Высшей школы архитектуры и градостроительства ТОГУ:

– лекционный курс дисциплины «История архитектуры Дальнего Востока», направление 07.03.01 Архитектура (профиль «Архитектурное проектирование»);

– лекционный курс дисциплины «История градостроительства», направления: 07.03.01 Архитектура (профиль «Архитектурное проектирование»), 07.03.03 Дизайн архитектурной среды (профили «Дизайн архитектурной среды»);

– лекционный курс дисциплины «История зарубежной архитектуры», направления: 07.03.01 Архитектура (профиль «Архитектурное проектирование»), 07.03.03 Дизайн архитектурной среды (профили «Дизайн архитектурной среды», «Проектирование городской среды», «Проектирование интерьера»);

– лекционный курс дисциплины «История русской архитектуры», направления: 07.03.01 Архитектура (профиль «Архитектурное проектирование»), 07.03.03 Дизайн архитектурной среды (профили «Дизайн архитектурной среды», «Проектирование городской среды», «Проектирование интерьера»).

Рук. ВШ АГ

Директор ИАСиД

Проректор по академической политике



А. А. Ким

Е. М. Самсонова

Г. Г. Медведева

**ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ  
ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ**

**Статьи в периодических научных изданиях,  
рекомендованных ВАК РФ**

1. Глатоленкова, Е. В. Архитектура паровозных депо веерного типа на железных дорогах Дальнего Востока в конце XIX – начале XX веков / Е. В. Глатоленкова // Вестник гражданских инженеров. – 2024. – № 6(107). – С. 5–16. – DOI 10.23968/1999-5571-2024-21-6-5-16 (0,75 п. л.)
2. Глатоленкова, Е. В. К вопросу об авторах проекта первого вокзала в Харбине / Е. В. Глатоленкова // Проект Байкал. – 2024. – № 79. – С. 110–117. (0,5 п. л.)
3. Глатоленкова, Е. В. Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века // Урбанистика. – 2024. – № 3. – С. 82–99. (1,125 п. л.)
4. Глатоленкова, Е. В. Архитектурно-градостроительные особенности станционных поселков Амурской железной дороги в начале XX века / Е. В. Глатоленкова // Архитектон: известия вузов. – 2024. – № 2(86). – URL: [http://archvuz.ru/2024\\_2/16/](http://archvuz.ru/2024_2/16/) (дата обращения: 22.02.2025) – doi: [https://doi.org/10.47055/19904126\\_2024\\_2\(86\)\\_16](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_16) (1,0 п. л.)
5. Глатоленкова, Е. В. Типовая архитектура рабочих поселков: жилая среда для железнодорожников (конец XIX – начало XX века) / Е. В. Глатоленкова // Архитектон: известия вузов. – 2023. – № 1 (81). – URL: [http://archvuz.ru/2023\\_1/14/](http://archvuz.ru/2023_1/14/) (дата обращения: 22.02.2025) – doi: [10.47055/19904126\\_2023\\_1\(81\)\\_14](https://doi.org/10.47055/19904126_2023_1(81)_14). (0,44 п. л.)
6. Ремизова, Д. Р. Концепция благоустройства среды района железнодорожного вокзала г. Спасска-Дальнего / Д. Р. Ремизова, Е. В. Глатоленкова // Архитектон: известия вузов. – 2023. – № 1 (81). –

URL: [http://archvuz.ru/2023\\_1/27/](http://archvuz.ru/2023_1/27/) (дата обращения: 22.02.2025) – doi: 10.47055/19904126\_2023\_1(81)\_27 (0,56 п. л.)

7. Глатоленкова, Е. В. Наследие Уссурийской железной дороги в Дальнереченске / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2023. – № 3. – С. 1–3. (0,81 п. л.)

8. Базилевич, М. Е. Вокзал Владивостока: проекты и реконструкция начала XX века / М. Е. Базилевич, Е. В. Глатоленкова // Проект Байкал. – 2023. – Т. 20. – № 76. – С. 82–85. (0,25 п. л.)

9. Глатоленкова, Е. В. Архитектурно-градостроительные особенности станций II класса Уссурийской железной дороги: Владивосток и Хабаровск / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2022. – № 3. – С. 45–60. (1,0 п. л.)

10. Глатоленкова, Е. В. Архитектурное наследие железных дорог восточной России / Е. В. Глатоленкова, А. П. Иванова // Урбанистика. – 2021. – № 4. – С. – 35–54. (1,25 п. л.)

11. Иванова, А. П. Новые земли: конструирование образа родины / А. П. Иванова, Е. В. Глатоленкова, М. Е. Базилевич // Проект Байкал. – 2021. – Т. 18. – № 68. – С. 134–146. (0,81 п. л.)

12. Глатоленкова Е. В. Реконструкция архитектурно-исторической среды в городах Северо-Востока Китая / Е. В. Глатоленкова // Архитектон: известия вузов. – 2020. № 1 (69). – URL: [http://archvuz.ru/2020\\_1/22/](http://archvuz.ru/2020_1/22/) (дата обращения: 22.02.2025) (0,975 п. л.)

13. Глатоленкова Е. В. Архитектура жилой среды в поселениях вдоль Китайско-Восточной железной дороги / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2020. – № 1. – С. 34–48. (0,94 п. л.)

14. Глатоленкова Е. В. Архитектурно-планировочные особенности города Маньчжурии / Е. В. Глатоленкова // Урбанистика. – 2019. – № 1. – С. 33–43. (0,69 п. л.)

**Статьи в других изданиях**

15. Глатоленкова, Е. В. Историческая среда дальневосточных городов: наследие Уссурийской железной дороги / Е. В. Глатоленкова, М. Е. Базилевич // Научно-техническое и экономическое сотрудничество стран АТР в XXI веке. – 2023. – Т. 1. – С. 508–511. (0,25 п.л.)

16. Глатоленкова, Е. В. Архитектурное наследие Транссибирской магистрали в городах северо-востока Китая: Анъанси / Е. В. Глатоленкова // Культура и наука Дальнего Востока. – 2023. – № 1(34). – С. 89–94. (0,38 п.л.)

17. Глатоленкова, Е. В. Наследие русской архитектуры в поселениях вдоль бывшей Китайско-Восточной железной дороги / Е. В. Глатоленкова // Любимый Харбин – город дружбы России и Китая: материалы Второй международной научно-практической конференции, посвященной русской истории города Харбина, прошлому и настоящему русской диаспоры в Китае. – 2021. – С. 224–232. (0,56 п.л.)

18. Глатоленкова, Е. В. Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в городе Вяземском / Е. В. Глатоленкова, А. П. Иванова // Культура и наука Дальнего Востока. – 2021. – № 2(31). – С. 80–84. (0,31 п.л.)

19. Глатоленкова, Е. В. Архитектурные и градостроительные особенности поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги / Е. В. Глатоленкова // Актуальные проблемы теории и истории региональной архитектуры: материалы международной конференции. Редколлегия: М. Е. Базилевич (отв. ред.) [и др.]. – 2020. – С. 245–248. (0,25 п.л.)

20. Глатоленкова, Е. В. Административный городок Даляня: район особняков // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. Т. 1. – Хабаровск: Издательство ТОГУ. – 2020. – С. 144–150. (0,44 п.л.)

21. Глатоленкова, Е. В. Русское архитектурное наследие провинции Хэйлуңцзян / Е. В. Глатоленкова // Дальний Восток: проблемы развития

архитектурно-строительного комплекса. – Хабаровск: Издательство ТОГУ. – 2019. – № 1–2. – С. 50–54. (0,31 п.л.)

22. Кузнецова, Д. А. Дизайн-концепция территории "русские кварталы" в городе Маньчжурии (КНР) / Д. А. Кузнецова, Е. В. Глатоленкова // Материалы секционных заседаний 59-й студенческой научно-практической конференции ТОГУ : В 2 томах, Хабаровск, 27 мая 2019 года / Ответственный редактор И. Н. Пугачев. Том 1. – Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2019. – С. 236–240 (0,25 п.л.)

### **Коллективная монография**

23. Архитектурный образ Родины: Будапешт, Петербург, Харбин / А. П. Иванова, Л. Е. Бляхер, М. Е. Базилевич [и др.]. – Хабаровск : Тихоокеанский государственный университет, 2024. – 358 с. – ISBN 978-5-7389-3850-4 (22,375 п. л.). Вклад в монографию – п. 4.2. «От национального к транснациональному, от города-сада к «машине для жилья»; приложения III–V.