

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

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата архитектуры

Санкт-Петербург – 2025

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Тихоокеанский государственный университет»

Научный руководитель: **Базилевич Михаил Евгеньевич**
кандидат архитектуры, доцент, профессор
высшей школы архитектуры и
градостроительства ТОГУ.

Официальные оппоненты: **Шевченко Марианна Юрьевна**
Доктор архитектуры, профессор истории
архитектуры и градостроительства
ФГБОУ ВО «Московский архитектурный
институт (Государственная академия)»

Залесов Валерий Геннадьевич
кандидат архитектуры, доцент,
ФГБОУ ВО «Томский государственный
архитектурно-строительный университет»,
кафедра теории и истории архитектуры,
заведующий кафедрой

Ведущая организация: **ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет»**

Защита диссертации состоится «22» октября 2025 года в 15:00 часов на заседании совета по защите докторских и кандидатских диссертаций 24.2.380.2 при ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» по адресу: 190005, Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4, аудитория 220.

Тел.: (812) 316-58-73, rector@spbgasu.ru

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» и на сайте: <https://dis.spbgasu.ru/specialtys/personal/glatolenkova-ekaterina-viktorovna>

Автореферат разослан «01» сентября 2025 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета



Ф. В. Перов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. 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. Потен-

циал 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, А. А. Головачева, Н. А. Кислинского. Вопросы раннего этапа строительства железных дорог в Российской империи освещены в трудах советского историка В. С. Виргинского. Среди зарубежных авторов наиболее значительны работы К. Волмара и С. Маркса. 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, Д. Ю. Левина, Н. В. Никифоровой, А. В. Тимофеева, А. В. Хобты, С. А. Целикова. Специфика строительства дальневосточных железных дорог раскрыта в трудах В. В. Бурковой, М. А. Вивдыч, Е. Н. Гнатовской, М. А. Ковальчука, А. А. Лисицына.

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, В. В. Седова, Е. А. Смирновой. Изучению архитектурных особенностей зданий религиозного назначения посвящены работы Д. С. Масленниковой, Ю. В. Охотниковой. Особенности ансамблевого характера устройства железнодорожной архитектуры выявлены А. В. Иконниковым, Е. И. Кириченко, М. А. Ситниковой, Е. Г. Щеголевой, Н. О. Шашковой. Специфика восточных направлений железных дорог частично освещена в работах

Г. М. Камаловой, Т. Ю. Троицкой, А. К. Чертилова. Влияние железнодорожного строительства на развитие городов Восточной Сибири и Дальнего Востока рассматривают Р. Н. Баландин, Т. Л. Вальтеран, Е. В. Вечер, Ю. А. Горюнов, Н. П. Журин. Градостроительные решения станций, в том числе центральноазиатских и дальневосточных направлений, исследовали Н. А. Магазинер, О. С. Субботин.

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, А. П. Ивановой, А. А. Кима, Н. Е. Козыренко и Х. Яна, Ю. В. Ордынской, Т. А. Смольяниновой, Д. С. Целуйко. Особый вклад внесли С. С. Лешошко и Н. П. Крадин, первые 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, Ч. Вэньчжо, Ц. Ли, Ш. С. Ли, Б. Лонгбин, Д. Лю, Ш. Чжан, Б. Чжен, Ч. Чэнь.

Четвертый блок объединяет исследования, затрагивающие политические и социальные аспекты жизнеустройства российских эмигрантов в Китае. Важные исследования на эту тему представлены трудами Н. Е. Абловой, Р. С. Авилова, Е. Е. Аурилене, В. Г. Дацьшена, А. А. Забияко и А. П. Забияко, И. К. Капран, М. В. Кротовой, Г. В. Мелихова, А. А. Хисамудинова, М. В. Ходякова.

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, А. Л. Пунин, Ч. Чжао, М. С. Штиглиц.

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, 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 реше-

ния, 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.

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 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.

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.

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.

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. Глазотенкова);

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. Глазотенкова);

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).

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.

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 на Уссурийской, Китайско-Восточной и Амурской железных дорогах» 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.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

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.

Установлено, что после запуска Царскосельской железной дороги в 1837 г. возникли первые идеи о создании всероссийской железнодорожной сети. Планы строительства путей сообщения к Тихому океану начали разрабатываться после присоединения Приамурья и Приморья в 1858–1860-х гг., однако развитию мешали технические трудности и суровые природные условия Сибири и Дальнего Востока. Строительство Закаспийской и железных дорог на Урале, а также решение о возведении Великого Сибирского пути в 1891 г. стали основой освоения восточных регионов.

Работы на Транссибирской магистрали начались в 1891 г. с Уссурийской ЖД и завершились в 1916 г. строительством Амурской ЖД и моста через Амур. Китайско-Восточная железная дорога (1897–1903) ускорила сообщение между европейской и азиатской Россией, но замедлила строительство внутри страны.

Уссурийская ЖД проходила через более заселенные районы юга Приморской области (нынешние территории Хабаровского и Приморского краев), КВЖД – по малонаселенной Северной Маньчжурии (Северо-Восточные провинции КНР), Амурская – в наиболее сложных и малозаселенных районах Амурской области (современным территориям Амурской и Еврейской автономной областей) (Приложение А, рисунок 1). Выделены три типа размещения станций: изолированное (независимо от существующих поселений – наиболее распространенное такой тип расположения получил на главной линии КВЖД); обособленное (в зоне влияния поселений – характерное для станций всех рассматриваемых железных дорог); интегрированное (в существующих или формирующихся городах – Владивосток, Харбин, Маньчжурия). Отмечено влияние станций на развитие населенных пунктов в Северной Маньчжурии и Амурской области, включая формирование новых переселенческих поселений (Приложение А, рисунки 2–5).

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.

Впервые проанализированы генеральные планы станций всех иерархических уровней. Выделены ключевые пары станций с общими архитектурно-планировочными принципами: Маньчжурия и Пограничная, Хабаровск и Владивосток (II класс), Харбин и Дальний (I класс). Проанализированы приемы, примененные в проектах на станциях III–V классов (Приложение Б).

Станции Уссурийской ЖД изначально имели простую функционально-планировочную структуру, позднее дополнялись жилыми зданиями, школами, церквями. На КВЖД для крупных станционных поселков чаще использовались типовые проекты, однако, в дальнейшем наблюдалось постепенное смешение русско-китайских населенных пунктов, способствующих развитию торговли и культурному обмену.

Строительство Амурской ЖД стимулировало развитие переселенческих пунктов и освоение региона в целом. Станции строились на принципах регулярной планировки и санитарных норм, постепенно становясь центрами притяжения. Архитектурные решения застройки перекликались с концепцией «города-сада», что проявилось в функциональном зонировании, четкой структуре и связью поселения с природной средой.

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.

Исследование застройки дальневосточных участков Транссибирской магистрали показало, что при широком применении типовых проектов каждая линия имела индивидуальные черты, обусловленные региональными и культурными факторами.

Жилые дома – основная часть станционной застройки – возводились по типовым проектам из дерева, кирпича или камня с верандами и палисадниками. Планировка домов зависела от типа постройки: от казарм для рабочих до особняков для начальства. На КВЖД использовались декоративные элементы китайской архитектуры, что свидетельствовало о происходящем синтезе русско-китайских строительных традиций (Приложение В, рисунки 1–4). Здания школ, больниц и административных учреждений следовали общей архитектурно-художественной стилистике линии. Технологические объекты (депо, водонапорные башни, мастерские) строились по универсальным проектам, ранее примененным на других участках. Уссурийская ЖД заимствовала проекты КВЖД, Амурская – Забайкальской дороги.

Особую роль играли вокзалы. На Уссурийской ЖД они сначала строились как временные, но позже перестраивались и расширялись. Для станций III–IV классов использовали типовые проекты, для I–II классов – индивидуальные. На КВЖД типовые вокзалы состояли из двух павильонов для европейских и китайских пассажиров, отражая культурную специфику региона и времени (Приложение В, рисунки 5–9).

4. Предложена трактовка термина «ансамбль железной дороги, применяемого к дальневосточным направлениям Транссибирской

магистралей, 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.

Стилистическое единство станционной застройки и общие требования к ней по всей линии формировали узнаваемый образ железных дорог, отличающийся от окружающих поселений. 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, тогда как на Амурской ЖД преобладали временные сооружения.

Предложена трактовка термина ансамбля железной дороги как линейного архитектурно-художественного объекта, воспринимаемого во времени и пространстве вместе с ландшафтом.

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.

Изучен зарубежный опыт сохранения архитектурного наследия КВЖД в городах Северо-Восточного Китая. Проанализирована застройка 13 станций главной и южной ветвей КВЖД, выявлены высокая степень сохранности и важная роль русской архитектуры XIX–XX вв. в формировании культурной идентичности региона. Определены три подхода к современному использованию объектов: сохранение функций, адаптация, музеефикация

(Приложение Г). Отдельно выделены заброшенные постройки. Большинство сохранившихся зданий – жилые.

Сохранившиеся с начала XX в. постройки первой дальневосточной магистрали – Уссурийской ЖД – имеют значительный потенциал для развития международного и внутреннего туризма. Были проведены натурные обследования 7 станций бывшей Уссурийской ЖД, выявлен ряд уникальных архитектурных объектов, в том числе здания, построенные по типовым проектам, принятым на КВЖД: бывшие вокзалы и паровозные депо, водонапорные башни, жилые дома. Разработаны схемы размещения объектов архитектурного наследия бывшей Уссурийской ЖД на территории Приморского и Хабаровского краев (Приложение Д).

ОБЩИЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ

1. 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.

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

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

4. 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 ЖД и КВЖД.

5. 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 ЖД, включая постройки по проектам КВЖД. Разработаны схемы размещения как признанных, так и потенциальных объектов культурного наследия на территории Хабаровского и Приморского краев.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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.

ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ Статьи в периодических научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ

1. Глатоленкова, Е. В. Архитектура паровозных депо всеерного 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/ (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/ (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/ (дата обращения: 22.02.2025) – doi: [10.47055/19904126_2023_1\(81\)_27](https://doi.org/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 (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 Хэйлуцзян / 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.

Приложение А



Рисунок 1. Второй период становления железнодорожной сети на Дальнем Востоке России: строительство Великого Сибирского пути: 1. Приморская область; 2. Амурская область; 3. Забайкальская область; 4. Маньчжурия. Цифровая обработка автора (источник – карта путей сообщения Азиатской России 1911 г.)



Рисунок 2*. Строительство дальневосточных участков Транссибирской магистрали: 1. Уссурийская железная дорога; 2. КВЖД; 3. Амурская железная дорога

Рисунок 3. Строительство Уссурийской железной дороги

Рисунок 4. Строительство Китайско-Восточной железной дороги: а – главная линия; б – южная ветвь

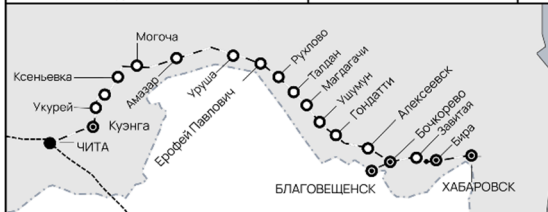


Рисунок 5. Строительство Амурской железной дороги

Условные обозначения:

- Государственная граница Российской империи
- Станция I класса
- Станция II класса
- Станция III класса
- Станция IV класса
- Станция V класса
- Обособленное
- Интегрированное
- Изолированное

* Рисунки 2–5 – схемы автора на основе данных карт из открытых источников

Приложение Б

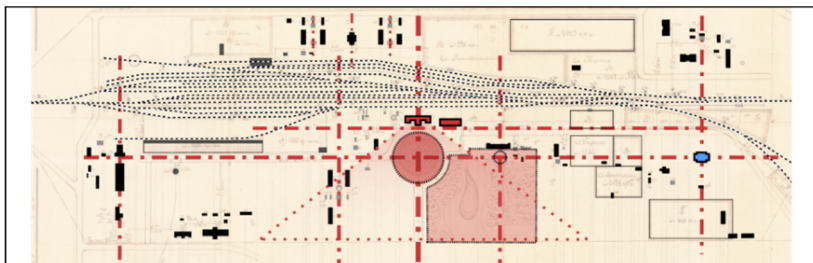


Рисунок 1. Схема станционного комплекса Хабаровск на Уссурийской ЖД (II класс)

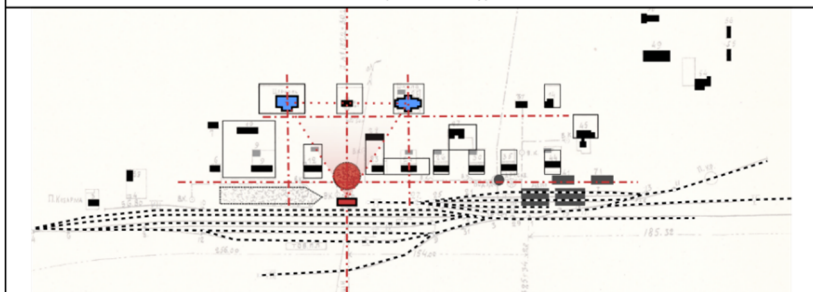


Рисунок 2. Схема станционного комплекса Вяземская на Уссурийской ЖД (III класс)



Рисунок 3. Схема станционного комплекса Цицикар на КВЖД (II класс)

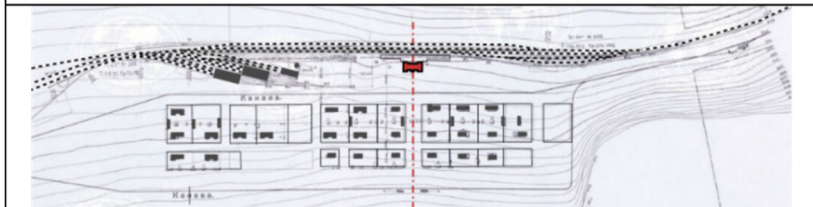


Рисунок 4. Схема станционного комплекса Зилово на Амурской ЖД (III класс)

Приложение В

Региональные особенности в фасадах жилых домов и пассажирских зданий

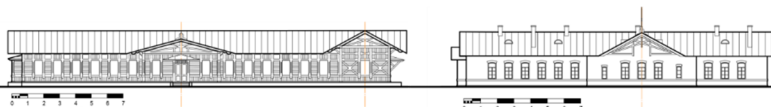


Рисунок 1. Казармы для размещения железнодорожного батальона на Уссурийской ЖД



Рисунок 2. Жилые дома для служащих на Уссурийской ЖД



Рисунок 3. Жилые дома для служащих на КВЖД



Рисунок 4. Жилые дома для служащих на Амурской ЖД



Рисунок 5. Пассажирские здания (вокзалы) на Уссурийской ЖД (деревянные)



Рисунок 6. Пассажирские здания (вокзалы) на Уссурийской ЖД (каменные)



Рисунок 7. Типовое пассажирское здание на КВЖД (двухпавильонное)

Рисунок 8. Пассажирское здание на КВЖД (индивидуальный проект)



Рисунок 9. Типовые пассажирские здания на Амурской ЖД (двухпавильонные и однопавильонные)

Приложение Г

ВАРИАНТЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ КВЖД в ГОРОДАХ СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ		
Сохранение функции	Адаптация под новые функции	Музеефикация
		
Жилые дома в Бухэду	Жилой дом в Маньчжурии	Жилой дом в Аньянси
		
Жилой дом в Хайларе	Жилой дом в Ханьдаохэцзы	Жилые дома в Маньчжурии
		
Больница в Харбине	Водонапорные башни в Маньчжурии (1) и Якэши (2)	Музей в бывших Главных мастерских в Харбине (комплекс зданий)
		
Паровозное депо в Бухэду	Офисные пространства в Хайларе	Музей-депо в Ханьдаохэцзы
		
Церковь христианской общины в Суифэньхэ	Туристический центр в Маньчжурии	Музей-церковь в Ханьдаохэцзы

Приложение Д

СХЕМЫ РАЗМЕЩЕНИЯ ОБЪКТОВ АРХИТЕКТУРНОГО НАСЛЕДИЯ УССУРИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ГОРОДАХ ПРИМОРСКОГО И ХАБАРОВСКОГО КРАЕВ

— Современный железнодорожный вокзал
— Сохранившиеся здания и сооружения времен постройки Уссурийской железной дороги
— Железнодорожные пути

1. Железнодорожный вокзал (Фон регионального значения)
2. Водонапорная башня (сохранилось здание) (Фон регионального значения)

0 250 500 м

Данные карт здесь и ниже на странице © участники проекта ОриентирМар, ООО.

1 **2**

Владивосток (Приморский край)

— Современный железнодорожный вокзал
— Сохранившиеся здания и сооружения времен постройки Уссурийской железной дороги
— Железнодорожные пути

2. Гостиница «Дельта» (паркостроение в процессе эксплуатации)
3. Сохранившаяся башня (взрывное здание) (углублено деревянное основание)
12. Жилый дом на углу Пушкинской и Чернышевской улиц

0 250 500 м

2 **12** **13**

Уссурийск (Приморский край)

— Современный железнодорожный вокзал
— Сохранившиеся здания и сооружения времен постройки Уссурийской железной дороги
— Железнодорожные пути

1. Средняя школа им. Котлера (здание железнодорожника) (Фон регионального значения)
9. Фрагмент декора окна жилого дома
17. Жилый дом

0 250 500 м

1 **9** **17**

Вяземский (Хабаровский край)

— Современный железнодорожный вокзал
— Сохранившиеся здания и сооружения времен постройки Уссурийской железной дороги
— Железнодорожные пути

1. Водонапорная башня (сохранилось здание) (Фон регионального значения)
2. Разветвительский собор (железнодорожная церковь)
3. Жилый дом

0 250 500 м

1 **2** **3**

Хабаровск (Хабаровский край)

Компьютерная верстка *В. С. Весниной*

Подписано к печати 14.07.2025. Формат 60×84 1/16. Бумага офсетная.

Усл. печ. л. 1,4. Тираж 120 экз. Заказ 79.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет.
190005, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская, д. 4.

Отпечатано на МФУ. 198095, Санкт-Петербург, ул. Розенштейна, д. 32, лит. А