Архитектура жилой среды в поселениях вдоль Китайско-Восточной железной дороги

**Человек:** В представленной публикации изучаются особенности формирования жилой среды поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги: дается анализ планировочной организации поселений, изучаются архитектурные особенности жилых зданий. Объектом исследования являются архитектурно-градостроительные особенности русских железнодорожных станций на территории Сeверной Маньчжурии; предметом исследования – жилая среда в поселениях вдоль Китайско-Восточной железной дороги. Хронологические рамки охватывают первую треть XX века: начало строительства и первые годы эксплуатации дороги, характеризующиеся активным градообразующим процессом и созданием полноценной среды для жизни строителей, рабочих-железнодорожников, переселенцев из России, Южной Маньчжурии и внутреннего Китая, русских эмигрантов. Теоретической основой исследования является системно-аксиологический подход, согласно которому культура определяет систему материальных и духовных ценностей, передаваемых от одного поколения к другому; позволяет определить ценностные основы культурного взаимодействия и его общечеловеческое значение. Методика основана на общенаучных методах эмпирического исследования, методах анализа и синтеза, включающих структурно-функциональный, градостроительный анализ, натурное обследование, проведенное в ходе экспедиции 2018 и 2019 гг., фотофиксацию. Исследуются особенности архитектуры и градостроительства жилой среды в поселениях КВЖД. Изучаются ход строительства дороги и условия жизни первых рабочих, подходы к проектированию станций главной линии и южной ветви, архитектура жилых зданий железнодорожных поселений. Рассматривается влияние русской среды на существующие китайские города и использование традиционных китайских приемов в проектах русскими инженерами и архитекторами.

**Key words:** архитектура, архитектурное наследие, взаимовлияние культур, градостроительство, градостроительное развитие, железнодорожные поселения, жилая архитектура, история, парный город, приграничная зона

=================================

**FastText\_KMeans\_Clean:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. Стены допускалось делать из камня, с использованием бутовой мозаичной кладкой снаружи и внутренним слоем из кирпича, хотя рекомендовалось по возможности избегать постройки каменных стен в жилых помещениях. На типовом плане видны расположенные вдоль улиц жилые дома, обнесенный живой изгородью общий участок, надворные постройки, в том числе ледники, сараи и т.д., с отдельными подъездами (рис. 12). Ф. 350.Оп. 16.Д. 1564.

**Key words part:** 0.4615384615384616

=================================

**FastText\_KMeans\_Raw/:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. В контракте о постройке КВЖД четко оговаривались отчуждаемые площади, в среднем они составляли около 6 тыс. га для крупных поселений II-III классов (Маньчжурия, Цицикар, Пограничная) и 2 тыс. га — для станций III-IV классов [5, с. 74]. Жилые кварталы в структуре поселений. В строящемся Харбине в рассматриваемый период все постройки были типовые, большинство – двухквартирные одноэтажные дома и малая часть – двухэтажные комплексы на 4-6 квартир. Позже этот же район описывает Е. Кишкина; из ее воспоминаний 1946 г.: "И вот перед нами показались скромные на вид особнячки, предназначавшиеся для служащих КВЖД, стоявшие на перекрестке, по углам двух спокойных улочек – Садовой и Технической (все улицы в городе имели русские названия), как оказалось, напротив Харбинского политехнического института, в Новом городе (Наньган). Стены допускалось делать из камня, с использованием бутовой мозаичной кладкой снаружи и внутренним слоем из кирпича, хотя рекомендовалось по возможности избегать постройки каменных стен в жилых помещениях. Дома отапливались русскими печами.

**Key words part:** 0.5

=================================

**FastText\_PageRank\_Clean/:** – постоянных [3, с. 120]. Платежи от арендаторов поступали неисправно. 3. Типовые решения архитектуры жилых домов. применялось белое оконное стекло, в остальных — полубелое. Окна делались с двойной рамой. Каждый владелец имел отдельный вход с палисадником. Дома отапливались русскими печами. Ф. 350.Оп. 16.Д. 1564.

**Key words part:** 0.4615384615384616

=================================

**FastText\_PageRank\_Raw/:** На месте осваивалась технология изготовления кирпича. – постоянных [3, с. 120]. Платежи от арендаторов поступали неисправно. 3. Типовые решения архитектуры жилых домов. Окна делались с двойной рамой. Каждый владелец имел отдельный вход с палисадником. Дома отапливались русскими печами. Ф. 350.Оп. 16.Д. 1564.

**Key words part:** 0.4615384615384616

=================================

**Mixed\_ML\_TR/:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. Отсутствие строительных материалов способствовало ускоренному ведению работ и введению в эксплуатацию временного сообщения. Дорога была сдана в эксплуатацию в 1903 г. К тому времени, жилых домов было построено около 65, 2 тыс. кв. саж, но все же, не все постройки были завершены[4, с. 63]. В жилой зоне преобладала квартальная застройка. Постепенно китайские поселки с традиционным местным укладом сформировались по периметру русских станций. В проектировании крупных объектов по индивидуальным чертежам, в типовом строительстве модерн в начале XX века доминировал, особенно в Харбине. В Бухэду — одноэтажные на 2 хозяина (рис. 10). Деревянные типовые дома в большом строились в лесных районах, на главной линии от поселка Хинган до станции Пограничной.

**Key words part:** 0.5

=================================

**MultiLingual\_KMeans/:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. Отсутствие строительных материалов способствовало ускоренному ведению работ и введению в эксплуатацию временного сообщения. В жилой зоне преобладала квартальная застройка. Постепенно китайские поселки с традиционным местным укладом сформировались по периметру русских станций. В проектировании крупных объектов по индивидуальным чертежам, в типовом строительстве модерн в начале XX века доминировал, особенно в Харбине. В Бухэду — одноэтажные на 2 хозяина (рис. 10).

**Key words part:** 0.4615384615384616

=================================

**Multilingual\_PageRank/:** Главной проблемой, с которой столкнулись строители было полное отсутствие строительной индустрии и слабо развитые пути сообщений. Работников также не хватало. Восстание ихэтуаней в 1900 г. принесло большие убытки дороге: были разрушены не только пути, но и имеющиеся капитальные станционные постройки, а также 18 тыс. кв. саж. Первая мировая война также способствовала упадку гражданской и коммерческой жизни и сказалась на финансировании поселков. включительно и 3) площадь менее 30 кв. саж. Эти домишки разбросаны на громадном расстоянии друг от друга, ни один из них не имеет собственного двора или хотя бы какой-нибудь изгороди; где граница одного владельца и где другого — определить трудно" [13]. Это объясняется, прежде всего, гораздо меньшим количеством служивших на промежуточных станциях южной ветви высших чинов. применялось белое оконное стекло, в остальных — полубелое.

**Key words part:** 0.3461538461538461

=================================

**RuBERT\_KMeans\_Without\_ST/:** На население из России нельзя было рассчитывать: "Из вышесказанного очевидно, что в случае постройки железной дороги на участие в ней местного населения надо рассчитывать в самом ограниченном количестве, местных каких бы то ни было мастеров вовсе не существует, редко в селе можно найти кузнеца, не говоря о плотниках"1. Позже этот же район описывает Е. Кишкина; из ее воспоминаний 1946 г.: "И вот перед нами показались скромные на вид особнячки, предназначавшиеся для служащих КВЖД, стоявшие на перекрестке, по углам двух спокойных улочек – Садовой и Технической (все улицы в городе имели русские названия), как оказалось, напротив Харбинского политехнического института, в Новом городе (Наньган). Весь прилегающий район был застроен такими же типовыми домиками" [8, с. 249]. Так, в альбоме типовых чертежей можно встретить несколько жилых домов для высших чинов с характерными для модерна чертами, такие особняки были построены в Харбине, Хайларе, но встречаются и вдоль Транссибирской магистрали, например, в г. Свободном (рис. 7).

**Key words part:** 0.4230769230769231

=================================

**RuBERT\_KMeans\_With\_ST/:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. временных жилых домов и 10 тыс. бараков (рис. 1, 2). По контракту на постройку КВЖД русские поселения были обособлены от существующих китайских поселений, а приезжающие на строительство китайцы обеспечивались домами европейского типа, что способствовало адаптации к русским условиям труда и быта [7, с. 30]. В домах на одного хозяина (типа 28/1, 25/1, 23/1) жили врачи, начальники участка службы пути и отдела службы движения, начальник депо и т.д.5. В квартирах старших агентов дороги предлагалось установливать ванны и ватер-клозеты.

**Key words part:** 0.5

=================================

**RUBERT\_page\_rank\_Without\_ST/:** Однако со временем территории поселков увеличивались за счет выкупа и аренды. Неподалеку расположилась русская деревня совсем иного характера: она, напротив, как будто норовила побольше разбросаться, расползтись по равнине. Из сеней можно было попасть на кухню и в подсобные помещения. Фундаменты зданий также строились из камня или кирпича. С ростом поселений развивалось индивидуальное строительство.

**Key words part:** 0.38461538461538464

=================================

**RUBERT\_page\_rank\_With\_ST/:** Работников также не хватало. Платежи от арендаторов поступали неисправно. Фундаменты зданий также строились из камня или кирпича. С ростом поселений развивалось индивидуальное строительство. Но во всех случаях уцелевшие архитектурные объекты признаны объектами культурного и исторического наследия и подлежат охране.

**Key words part:** 0.4615384615384616

=================================

**RUSBERT\_KMeans\_Without\_ST/:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. Для экономии средств и времени укладки путей, первые постройки для рабочих на участках строительства были временные. В строящемся Харбине в рассматриваемый период все постройки были типовые, большинство – двухквартирные одноэтажные дома и малая часть – двухэтажные комплексы на 4-6 квартир. Эти домишки разбросаны на громадном расстоянии друг от друга, ни один из них не имеет собственного двора или хотя бы какой-нибудь изгороди; где граница одного владельца и где другого — определить трудно" [13]. Стены допускалось делать из камня, с использованием бутовой мозаичной кладкой снаружи и внутренним слоем из кирпича, хотя рекомендовалось по возможности избегать постройки каменных стен в жилых помещениях.

**Key words part:** 0.4615384615384616

=================================

**RUSBERT\_KMeans\_With\_ST/:** Тип временного жилья зависел от района: так в Маньчжурии помимо дощатых бараков возводились и монгольские войлочные юрты. Эти домишки разбросаны на громадном расстоянии друг от друга, ни один из них не имеет собственного двора или хотя бы какой-нибудь изгороди; где граница одного владельца и где другого — определить трудно" [13]. Так, в альбоме типовых чертежей можно встретить несколько жилых домов для высших чинов с характерными для модерна чертами, такие особняки были построены в Харбине, Хайларе, но встречаются и вдоль Транссибирской магистрали, например, в г. Свободном (рис. 7). В домах для старших агентов дороги, площадью более 25 кв. саж.

**Key words part:** 0.38461538461538464

=================================

**RUSBERT\_page\_rank\_Without\_ST/:** Работников также не хватало. – постоянных [3, с. 120]. Поселки компактны, в основном одно- и двухэтажная застройка, много зелени. включительно и 3) площадь менее 30 кв. саж. Окна делались с двойной рамой.

**Key words part:** 0.3461538461538461

=================================

**RUSBERT\_page\_rank\_With\_ST/:** гражданских сооружений временного типа и 4,8 тыс. кв. саж. – постоянных [3, с. 120]. Поселки компактны, в основном одно- и двухэтажная застройка, много зелени. включительно и 3) площадь менее 30 кв. саж. По мере строительства возникали постоянные поселения.

**Key words part:** 0.38461538461538464

=================================

**Simple\_PageRank/:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. В генпланах четко прослеживается функциональное зонирование поселков: в центре находится сад или парк, ряд общественно значимых сооружений, церковь, школы, здания; по периметру – жилая застройка с приусадебными участками, выходящим палисадниками на улицу и садами с огородами – вовнутрь. Как пишет С. С. Левошко, соглашаясь с мнением градостроителя В. Н. Семенова о применимости передовых идей Э. Говарда в колониальных городах, центрами новых провинций "в дальневосточной Азии стали Харбин, Дальний, Порт-Артур, а также многочисленные железнодорожные поселки КВЖД, при планировке и застройке которых реализованы принципы, в совокупности представляющие движение за идею идеального города – "города-сада" [6, с. 275]. Местность была очень живописной, речную долину окружали горы, имелись красивые парки, многие занимались садоводством, поселок стал излюбленным местом отдыха харбинцев: у побережья реки в северной части Имяньпо организовался третий поселок, дачный [12, с. 41]. Позже этот же район описывает Е. Кишкина; из ее воспоминаний 1946 г.: "И вот перед нами показались скромные на вид особнячки, предназначавшиеся для служащих КВЖД, стоявшие на перекрестке, по углам двух спокойных улочек – Садовой и Технической (все улицы в городе имели русские названия), как оказалось, напротив Харбинского политехнического института, в Новом городе (Наньган). Узнаваемой чертой всех типовых кирпичных жилых домов являлся декор на фронтоне боковых фасадов, имитирующий деревянные подзоры В наши дни ко всем жилым домам времен постройки КВЖД применим единый стиль оформления — желтые стены и белый декор, отчего рисунок фасада стал еще более выразительным.

**Key words part:** 0.5

=================================

**TextRank/:** Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5]. После проведения изысканий 1896-1898 гг., особенно сложных на северных участках будущего пути, в апреле 1898 г. начались работы по сооружению линии железной дороги и строительству первых поселений. Дорога была сдана в эксплуатацию в 1903 г. К тому времени, жилых домов было построено около 65, 2 тыс. кв. саж, но все же, не все постройки были завершены[4, с. 63]. По результатам этой экспедиции 15 ноября 1904 г. был учрежден Земельный отдел, задачей которого было: 1) образование частных поселков вдоль линии КВЖД, пролегавшей по почти незаселенному пространству; 2) заботы о благоустройстве и развитии коммерческой жизни в этих поселках долженствовавших впоследствии создать коммерческие пункты для будущей комм деятельности дороги, 3) заботы о развитии эксплуатации отчужденных земель. Так, в альбоме типовых чертежей можно встретить несколько жилых домов для высших чинов с характерными для модерна чертами, такие особняки были построены в Харбине, Хайларе, но встречаются и вдоль Транссибирской магистрали, например, в г. Свободном (рис. 7). Деревянные типовые дома в большом строились в лесных районах, на главной линии от поселка Хинган до станции Пограничной.

**Key words part:** 0.5384615384615384

=================================

**TF-IDF\_KMeans/:** Среди рабочих были китайцы, в том числе, приехавшие на работу из внутренних провинций Китая, русские, завербованные на работу в Чите, Благовещенске, Иркутске, а также "чикойцы" — рабочие-старообрядцы, приезжавшие на строительство дороги целыми семьями. К середине 1900 г. на всех участках дороги было построено 31 тыс. кв. саж. временных жилых домов и 10 тыс. бараков (рис. 1, 2). В Хайларе, где станция была построена недалеко от старого китайского города, первые служащие жили в арендованных китайских жилищах. В проектировании крупных объектов по индивидуальным чертежам, в типовом строительстве модерн в начале XX века доминировал, особенно в Харбине. Из сеней можно было попасть на кухню и в подсобные помещения. Стены допускалось делать из камня, с использованием бутовой мозаичной кладкой снаружи и внутренним слоем из кирпича, хотя рекомендовалось по возможности избегать постройки каменных стен в жилых помещениях. Ф. 350.Оп. 16.Д. 1564.

**Key words part:** 0.4230769230769231

=================================

**Текст:** Введение. В начале XX века в печать вышло большое количество публикаций в форматах путеводителей, дневников и заметок путешественников, проехавших «по новой дороге» – Великому Сибирскому пути и КВЖД. Это были и специально организованные экспедиции из Петербурга, и частные иностранные исследователи из Европы и Северной Америки, фотографы, миссионеры, предприниматели. О пустынной и необжитой стране мы узнаем от А. В. Верещагина в книге «По Манчжурии 1900-1901 гг. Воспоминания и рассказы», от И. С. Кларка в десятитомном «Спутнике по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю» 1910 г., от Ф. Нансена в его «В страну будущего» 1915 г. и от многих других. Павел Пясецкий, врач по образованию, путешественник и художник, в своей поездке в Китай на Дальний Восток в 1903 г. создал альбом панорам длиной 98,4 м. Павел Яковлевич запечатлел не только особенную природу чуждой стороны, но и небольшие, но растущие города, станции и разъезды. Показанные на всемирных выставках в Париже (1900 г.) и Сент-Луисе (1904 г.) панорамы Великого Сибирского пути и КВЖД отчасти спровоцировали интерес к региону. В своих работах авторы-путешественники сходятся в едином мнении, что территория Маньчжурии, теперь активно застраивающаяся, является местом удивительного сплетения культур востока и запада, Европы и Азии, России и Китая.. Произведения перечисленных выше авторов, типографские альбомы чертежей зданий и сооружений КВЖД, альбомы фотографий, проекты планировок и фотографии, а также данные натурного обследования поселений вдоль КВЖД стали источниковой базой для написания статьи. Согласно выделенной периодизации И. К. Капран историю русской колонии в Северной Маньчжурии можно разделить на четыре временных отрезка с 1989 до середины 1950-х гг., в представляемой публикации делается попытка систематизации обширного материала, освещающего проблемы создания жилой среды поселков и городов вдоль КВЖД в первый период, т. е. с начала строительства дороги в 1898 г. до 1920 г., когда было установлен международный контроль на КВЖД, полоса отчуждения вошла в особый район Восточных провинций Китая [1, с. 5].. . 1. Территория Северной Маньчжурии и условия строительства. После проведения изысканий 1896-1898 гг., особенно сложных на северных участках будущего пути, в апреле 1898 г. начались работы по сооружению линии железной дороги и строительству первых поселений. Первоначально все работы велись согласно положению комитета Великого сибирского пути под председательством инженера К. Я. Михайловского. Было выделено 13 участков на главной линии и 8 – на южной ветви. Главной проблемой, с которой столкнулись строители было полное отсутствие строительной индустрии и слабо развитые пути сообщений. Работников также не хватало. На население из России нельзя было рассчитывать: «Из вышесказанного очевидно, что в случае постройки железной дороги на участие в ней местного населения надо рассчитывать в самом ограниченном количестве, местных каких бы то ни было мастеров вовсе не существует, редко в селе можно найти кузнеца, не говоря о плотниках»1. На участках главной линии эта проблема была особенно ощутима: южная Маньчжурия была сравнительно многолюдна и добывать и доставлять грузы туда было легче. Также упрощалась процедура размещения первых служащих дороги, которые селились в частных домах, китайских фанзах. На главной же ветви скорее шли работы на восточных участках, ввиду близости Владивостока. Для экономии средств и времени укладки путей, первые постройки для рабочих на участках строительства были временные. Отсутствие строительных материалов способствовало ускоренному ведению работ и введению в эксплуатацию временного сообщения. Первыми сооружениями в местах будущих станций стали циновочные бараки. Среди рабочих были китайцы, в том числе, приехавшие на работу из внутренних провинций Китая, русские, завербованные на работу в Чите, Благовещенске, Иркутске, а также «чикойцы» — рабочие-старообрядцы, приезжавшие на строительство дороги целыми семьями. Капитальные жилые дома строились только в местах, где не было дефицита в строительных материалах. Первым сооружением в бараке была русская хлебопекарня печь [2, с. 96-97]. Позже, с наступлением холодов, циновочные бараки стали заменяться более теплыми, из самана, обмазанного глиной хвороста, из досок, шпал, редко — каменные. На месте осваивалась технология изготовления кирпича. К середине 1900 г. на всех участках дороги было построено 31 тыс. кв. саж. гражданских сооружений временного типа и 4,8 тыс. кв. саж. – постоянных [3, с. 120]. Восстание ихэтуаней в 1900 г. принесло большие убытки дороге: были разрушены не только пути, но и имеющиеся капитальные станционные постройки, а также 18 тыс. кв. саж. временных жилых домов и 10 тыс. бараков (рис. 1, 2).. Тип временного жилья зависел от района: так в Маньчжурии помимо дощатых бараков возводились и монгольские войлочные юрты. Строили обычным, для местных, китайским способом, только вместо канов ставились голландские печи, а вместо земляных полов делались деревянные. Потолки оклеивались бумагой, из-за необходимости экономить стекла в рамах делались одиночные. Работали главным образом китайцы, бывшие мастерами по возведению «саманных» стен фанз [3, с. 93]. В Хайларе, где станция была построена недалеко от старого китайского города, первые служащие жили в арендованных китайских жилищах.. Дорога была сдана в эксплуатацию в 1903 г.. К тому времени, жилых домов было построено около 65, 2 тыс. кв. саж, но все же, не все постройки были завершены[4, с. 63]. Так, в отчете о состоянии работ по гражданским сооружениям на 1 января 1905 г. жилые дома на западном участке были закончены в среднем на 84 % 2.. В контракте о постройке КВЖД четко оговаривались отчуждаемые площади, в среднем они составляли около 6 тыс. га для крупных поселений II-III классов (Маньчжурия, Цицикар, Пограничная) и 2 тыс. га — для станций III-IV классов [5, с. 74]. 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, пролегавшей по почти незаселенному пространству; 2) заботы о благоустройстве и развитии коммерческой жизни в этих поселках долженствовавших впоследствии создать коммерческие пункты для будущей комм деятельности дороги, 3) заботы о развитии эксплуатации отчужденных земель. Учрежденная при земельном отделе комиссия занималась разбивкой и благоустройством (проведением 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 25 436,92 до 232 634,03 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. Эпидемия чумы 1911 г. значительно нарушила бюджет общественных управлений. Первая мировая война также способствовала 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.3.. . 2. Жилые кварталы в структуре поселений. Планы строящихся станций были подготовлены в Петербурге, все они подчинялись принятым стилистическим принципам проектирования, так что в целом дорога воспринималась как «единый организм». Проведенных изысканий было достаточно для простых композиций генпланов поселков, в отличие от крупных городов, где работы на сложном рельефе требовали пересмотра проектов, как это было в Даляне. Центральными элементами генпланов были станционные здания, т. е. здания вокзалов, через них проходила основная ось поселений, на которой располагались основные общественные сооружения (церкви, сады). Основные улицы тянулись параллельно линии железной дороги, часто (в Бухэду, Имяньпо) главные улицы лучами расходились от здания вокзала. В генпланах четко прослеживается функциональное зонирование поселков: в центре находится сад или парк, ряд общественно значимых сооружений, церковь, школы, здания; по периметру – жилая застройка с приусадебными участками, выходящим палисадниками на улицу и садами с огородами – вовнутрь. Объекты транспортной инфраструктуры, склады, депо, мастерские находятся вдоль линии дороги, но были удалены от центра. В жилой зоне преобладала квартальная застройка. Поселки компактны, в основном одно- и двухэтажная застройка, много зелени. Как пишет С. С. Левошко, соглашаясь с мнением градостроителя В. Н. Семенова о применимости передовых идей Э. Говарда в колониальных городах, центрами новых провинций «в дальневосточной Азии стали Харбин, Дальний, Порт-Артур, а также многочисленные железнодорожные поселки КВЖД, при планировке и застройке которых реализованы принципы, в совокупности представляющие движение за идею идеального города – «города-сада» [6, с. 275].. По контракту на постройку КВЖД русские поселения были обособлены от существующих китайских поселений, а приезжающие на строительство китайцы обеспечивались домами европейского типа, что способствовало адаптации к русским условиям труда и быта [7, с. 30]. В своих воспоминаниях Е. Кишкина обращает внимание на разницу к обустройству быта и созданию уюта русскими и китайцами: «Потом и я побывала с ответными визитами в домах китайской партийной элиты. Общим было впечатление, что для них это не дом, а временное жилище, бивуак»[8, с. 256]. Внутри русских поселков китайские торговцы и крестьяне самовольно строили свои фанзы, которые по решению руководства КВЖД сносились. Постепенно китайские поселки с традиционным местным укладом сформировались по периметру русских станций. Как отмечает Т. Ю. Троицкая: «В целом китайские постройки вносили свой национальный колорит и специфичность в русскую среду обитания на КВЖД. <…> В то же время появлялась возможность вести активную предпринимательскую деятельность из-за близости к железной дороге и торговым центрам. В дальнейшем происходило естественное сращивание азиатских окраин с русскими поселениями» [7, с. 30]. Большой китайский поселок находился в Бухэду. Ф. Нансен пишет о нем так: «Тесно прижавшиеся один к другому домики, обнесенные высокой изгородью, назначение которой, вероятно, — потеснее сбить в кучу жителей <…>. Неподалеку расположилась русская деревня совсем иного характера: она, напротив, как будто норовила побольше разбросаться, расползтись по равнине. [9, с. 283]. В Имяньпо поселок делился железной дорогой на две половины: русскую и китайскую. Русский поселок имел регулярную планировку, центральная часть развивалась от здания железнодорожного вокзала к реке, на привокзальной площади был разбит парк, стояла церковь. На противоположной от дороги стороне в юго-восточной направлении развивался поселок китайцев, самый большой в Имяньпо, с большим количеством рынков. Местность была очень живописной, речную долину окружали горы, имелись красивые парки, многие занимались садоводством, поселок стал излюбленным местом отдыха харбинцев: у побережья реки в северной части Имяньпо организовался третий поселок, дачный [12, с. 41].. 3. Типовые решения архитектуры жилых домов. Дома предоставлялись служащим дороги в зависимости от занимаемой должности. Из ведомости распределения служащих на ст. Пограничная (ныне Суйфэньхэ) следует, что в общежития на 18 человек селили холостых кондукторов, уборщиков, электриков, стрелочников, телеграфистов, сторожей, кассиров, младших кондукторов и т.д., семейных – в дома на 4 хозяина (тип 30/3, 34/4). Семьи помощников машиниста, главных кондукторов, кочегаров, сцепщиков, счетоводов – в дома на два хозяина по типу 38/2, 32/2, 22/2. Конторщиков, чертежников, смотрителей зданий, мастеровых – в дома по типу 26/2. В домах на одного хозяина (типа 28/1, 25/1, 23/1) жили врачи, начальники участка службы пути и отдела службы движения, начальник депо и т.д.5. В квартирах старших агентов дороги предлагалось установливать ванны и ватер-клозеты. Устанавливаемое оборудование зависело от категории дома, которые зависели от площади помещений: 1) площадь свыше 40 кв. саж.; 2) площадь 30-40 кв. саж. включительно и 3) площадь менее 30 кв. саж. Так, например, для домов первой категории предназначались ванны из изразцов «самого изящного рисунка и наивысшего качества», для второй и третьей – цинковые на чугунных ножках (рис. 5). Всего на линии к 1903 г. было установлено 332 вотерклозета и 188 ванн6.. В строящемся Харбине в рассматриваемый период все постройки были типовые, большинство – двухквартирные одноэтажные дома и малая часть – двухэтажные комплексы на 4-6 квартир. На Пристани строились дома попроще, одно- и двухэтажные. В Модягоу строили двухэтажные дома на 4 квартиры. Больше всего жилья строилось в районе Нового города. Так этот район в путевых заметках "Поездка в Харбин" описывает в 1903 г. в газете "Московский листок" А. З. Бураковский: "Здесь правильных улиц вовсе не существует. Домов построено хотя и много, но все они одноэтажные, без всяких хозяйственных удобств. Эти домишки разбросаны на громадном расстоянии друг от друга, ни один из них не имеет собственного двора или хотя бы какой-нибудь изгороди; где граница одного владельца и где другого — определить трудно" [13]. Очевидно описана ситуация в районе квартальной застройки недалеко от железнодорожного вокзала. Позже этот же район описывает Е. Кишкина; из ее воспоминаний 1946 г.: «И вот перед нами показались скромные на вид особнячки, предназначавшиеся для служащих КВЖД, стоявшие на перекрестке, по углам двух спокойных улочек – Садовой и Технической (все улицы в городе имели русские названия), как оказалось, напротив Харбинского политехнического института, в Новом городе (Наньган). Весь прилегающий район был застроен такими же типовыми домиками» [8, с. 249]. Как следует из дальнейшего описания, «подъехали к кирпичному домику дачной постройки со стеклянной верандой», «пятикомнатный домик» соответствовал проекту типового дома 25/1 на 25,89 кв. саж. В альбоме 1903 г. приводятся проекты домов различной конфигурации, они строились по одним и тем же принципам, с одинаковым декором, изменялись только параметры: длина, количество окон (рис. 6).. Быстрый рост городов и поселков КВЖД за счет приезжающих из России и китайцев привели к усложнению их культуры: эмигранты вносили в маньчжурскую жизнь элементы русского жизнеустройства и сами активно воспринимали китайскую культуру. Кроме того, уже в первых проектах архитекторы нарочно применяли традиционные китайские элементы, например, загнутые углы кровель, декор коньков, сложные конструкции веранд (рис. 6).. Также как и в градостроительных решениях, в архитектуре новых городов применялись актуальные времени идеи, технологии и стили, в частности, этим стремлением объясняется популярность стиля модерн. В проектировании крупных объектов по индивидуальным чертежам, в типовом строительстве модерн в начале XX века доминировал, особенно в Харбине. Так, в альбоме типовых чертежей можно встретить несколько жилых домов для высших чинов с характерными для модерна чертами, такие особняки были построены в Харбине, Хайларе, но встречаются и вдоль Транссибирской магистрали, например, в г. Свободном (рис. 7).. Крупные кварталы жилой застройки сохранились в Анъянси, Ханьдаохэцзы. В перечисленных поселках преобладает одноэтажная застройка домами на 2-4 квартиры (рис. 8, 9). В Бухэду — одноэтажные на 2 хозяина (рис. 10).. В исследовании Вана Синьина и Чжана Шумина приводится подробный анализ по результатам натурного обследования архитектуры и деталей современных жилых зданий вдоль южной ветви КВЖД. На южных участках, в нынешней провинции Цзилинь, сохранились скромные одноэтажные жилые дома на одну семью: на станциях Лаошагоу, Куаченцзы, Гунджулинь. Двухэтажных особняков, как в Харбине, Даляне, Хайларе и Маньчжурии не встречается. Это объясняется, прежде всего, гораздо меньшим количеством служивших на промежуточных станциях южной ветви высших чинов. В одном из самых комфортабельном на линии жилом доме по типу 30/1 жилые комнаты располагались вдоль коридора: гостиная, столовая, несколько спален. В доме также была кухня и ванная, которые обычно имели общую стену с печью. К дому пристраивались веранды, на дворе имелись летние кухни и различные хозяйственные постройки [17, с. 116]. Дома на несколько семей проектировались иначе. В проекте на два и четыре хозяина в центре дома находилась столовая-гостиная, из нее были двери в спальни. Из сеней можно было попасть на кухню и в подсобные помещения. В зданиях для трех хозяев под одной крышей были три квартиры разных планировок: прямоугольная в плане и более комфортная, с несколькими проходными жилыми комнатами, и две небольшие, на одну спальню и небольшие сени.. Жилые дома делались с высоким цоколем, каменные, мозаичной кладки либо из обожженного кирпича. Стены допускалось делать из камня, с использованием бутовой мозаичной кладкой снаружи и внутренним слоем из кирпича, хотя рекомендовалось по возможности избегать постройки каменных стен в жилых помещениях. Кирпичные стены допускалось делать как из красного, так и из серого кирпича, избегая полихромии с лицевой стороны стены. Толщина стен во всех поселках севернее Инкоо — в 2,5 кирпича (0, 7 м). Все жилые здания перекрывались местной черепичной кровлей, лишь изредка применялось листовым или волнистым железом. В домах для старших агентов дороги, площадью более 25 кв. саж. применялось белое оконное стекло, в остальных — полубелое. Окна делались с двойной рамой. В жилых кварталах применялись меры по отводу грунтовых вод (устраивались колодцы на участках, прокладывались канавки по периметру домов, использовались гидроизодирующие материалы в стенах цоколя). 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, Эрцендянцзы [3, с. 95].. Узнаваемой чертой всех типовых кирпичных жилых домов являлся декор на фронтоне боковых фасадов, имитирующий деревянные подзоры В наши дни ко всем жилым домам времен постройки КВЖД применим единый стиль оформления — желтые стены и белый декор, отчего рисунок фасада стал еще более выразительным. В некоторых случаях применялся комбинированный декор и подкровельное пространство фронтона декорировалось сложным деревянным украшением с резными деревянными подзорами (рис. ).. Деревянные типовые дома в большом строились в лесных районах, на главной линии от поселка Хинган до станции Пограничной. Внутреннее наполнение стен было из смеси опилок и извести для теплозащиты. Фундаменты зданий также строились из камня или кирпича. Деревянные дома постройки 1903 г. отличались богатым декором наличников окон и дверных проемов, сложной конструкцией кровли и декорированной плоскостью стены (рис. 11 ).. С учетом местного климата жилые комнаты домов рекомендовалось размещать с южной стороны, балконы и веранды — с северной или восточной. Входные двери располагались с южной или восточной стороны, т. е. со стороны теплых ветров. Надворные постройки разных хозяев располагались рядом друг с другом, сады были общими либо огороженные живой изгородью. Проходы от лиц к входным дверям засыпались гравием или строительным мусором, шириною 0,7 м8. Каждый владелец имел отдельный вход с палисадником. Просторные сени, кухня, небольшая комната, совмещающая функции гостиной и столовой, спальня, подсобные помещения. Дома отапливались русскими печами.. Жилые кварталы в поселениях застраивались по периметру. На типовом плане видны расположенные вдоль улиц жилые дома, обнесенный живой изгородью общий участок, надворные постройки, в том числе ледники, сараи и т.д., с отдельными подъездами (рис. 12).. Заключение. Строительство Китайско-Восточной железной дороги уже в первые годы вызвало приток большого числа переселенцев, которых необходимо было обеспечить жильем. По началу вдоль будущей линии строились временные сооружения, которые легко возводились и легко демонтировались, не мешая продвижению стройки; часть строителей, в районах, где это было возможно, размещалась в арендованном жилье. По мере строительства возникали постоянные поселения. На крупных узловых станциях поселки строились согласно утвержденным генпланам. Основой жилой среды на первом этапе эксплуатации дороги были одноэтажные кирпичные и каменные жилые дома, рассчитанные на проживание от одной до шести семей. Холостые служащие жили в общежитиях. С ростом поселений развивалось индивидуальное строительство. В крупных городах, как Харбин и Далянь, типовая застройка ушла на второй план, но в поселениях вдоль дороги, типовое малоэтажное жилье было основным способом расселения русских.. Рядом с русскими станциями, отдельно от них, строились совершенно иные по внешнему виду и в планировке китайские поселки. Они не имели регулярного плана, состояли из жилых дворов, тесно примкнутых друг к другу; в таких поселках выделялась, как правило, одна улица, на которой велась активная торговля.. До наших дней типовая жилая застройка сохранилось в большей или меньшей степени во всех поселках и городах вдоль бывшей КВЖД на территории трех провинций (Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин) и в автономном округе Внутренняя Монголия. Везде степень сохранности разная: где-то дома находятся в аварийном состоянии и стоят без жильцов (Суйфэньхэ), где-то – продолжают использоваться по назначению (Бухэду, Анъянси) либо превратились в музей (Ханьдаохэцзы). Но во всех случаях уцелевшие архитектурные объекты признаны объектами культурного и исторического наследия и подлежат охране.. Примечания:. 1. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 3. Л. 7.. 2. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1563. Л. 1-31об.. 3. РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 459. Л. 1-17.. 4. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1598. Л. 1-10.. 6. РГИА. Ф. 350.Оп. 16.Д. 1564. Л. 1-6об.. 7. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1564. Л. 11, 13, 15. 8. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1548. Л. 5-15 об.. 9. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1391. Л. 1. 10. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1389. Л. 1