

# РЕКОНСТРУКЦИЯ АРХИТЕКТУРНО-ИСТОРИЧЕСКОЙ СРЕДЫ В ГОРОДАХ СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ

**Глатоленкова Екатерина Викторовна**

старший преподаватель кафедры дизайна архитектурной среды.  
Институт архитектуры и дизайна.  
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»,  
Россия, Хабаровск, e-mail: 008703@pnu.edu.ru

УДК: 72.03  
ББК: 85.110

## Аннотация

*Представленная работа продолжает исследование архитектурно-градостроительного феномена начала XX в. – парных поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги. Ранее автором уже рассматривались принципы проектирования и планировочная организация бывших русских станционных поселений, изучались особенности архитектуры некоторых из них (Маньчжурии, Аньянси), затрагивались вопросы сохранения русского наследия в провинции Хэйлуцзян (на примере поселка Ханьдаохэцзы). Цель данного исследования – анализ итогов работы по подготовке проектов реконструкции архитектурно-исторической среды бывших русских поселений и включению их в современный культурный ландшафт китайских городов.*

## Ключевые слова:

*архитектурное наследие, историческая среда, конверсия, реставрация, реконструкция*

**Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта «Феномен парных поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги» № 18-312-00125.**

## Введение

Одной из задач проекта «Феномен парных поселений вдоль Китайско-Восточной железной дороги» являлась разработка предложения по реконструкции среды русских железнодорожных поселений. В ходе проведенных натурных обследований в августе 2018 г. и мае 2019 г. был собран уникальный фотографический материал по нынешнему состоянию поселений вдоль бывшей КВЖД (сегодня дорога не имеет единого названия и состоит из нескольких частей: Биньчжоу – на участке Маньчжурия – Харбин, Биньхай – Харбин – Суйфэньхэ, Дахэ – Харбин – Далянь), построенных на рубеже XIX–XX столетий. Экспедиция охватила восемь крупных городов (Маньчжурия, Джалайнор, Хайлар, Цицикар, Муданцзян, Харбин, Далянь, Инкоу, Суйфэньхэ), три поселения городского типа (Бухэду, Аньянси, Ханьдаохэцзы).

В России теме культурного наследия русской концессии на Северо-Востоке Китая посвящено значительное количество научных и публицистических работ. Большинство исследований посвящено архитектурному и градостроительному наследию крупных городов – Харбина, Даляня, Люйшуньюкоу, Чаньчуня, Шанхая. Однако география архитектурного наследия КВЖД в Северной Маньчжурии гораздо шире: 167 станций и разъездов, примерно 120 поселений, включая часть южной ветви до Куаченцзы, где русское население проживало вплоть до сере-

дины XX в. Одним из первых исследований архитектуры КВЖД и наиболее полным по сей день остается диссертация Т.Ю. Троицкой «Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (конец XIX – первая треть XX в.)» [1], в которой рассматривались как общие принципы проектирования дороги, так и особенности архитектуры на станциях и в городах. До сих пор не было исследований, посвященных вопросам современной реконструкции и реставрации русской архитектуры на Северо-Востоке Китая, прежде всего, ввиду активного развития данной области именно в последние годы: серьезными научными исследованиями русской архитектуры начали заниматься в провинции Хэйлунцзян, только в 2010-х гг., хотя практика реконструкции существует с середины 1990-х гг. (одна из первых – восстановление Софийского собора в Харбине, 1997).

**Основная цель статьи** – подведение итогов одного из этапов грантового проекта, включая представление проектных предложений и их анализ.

**Задачи работы:** выделение особенностей в практике сохранения и реконструкции среды на Северо-Востоке Китая, разработка программы-задания для студенческих проектов, а также проектов реконструкции архитектурно-исторической среды поселений и их анализ.

Базовым материалом для проведенного исследования стали результаты натурного обследования и данные фотофиксации, а также исторические и архивные материалы, позволившие провести историко-генетический анализ среды поселений. Для установления функционально-планировочной структуры поселений использовался метод факторного анализа, инструментами которого послужили проектные и исполнительные чертежи, материалы из справочников и путеводителей.

## **Современное состояние бывших русских поселений и сохранность культурного наследия**

Если сто лет назад по инициативе Российской империи началось строительство КВЖД, и это стало началом градостроительного освоения и экономического развития Северной Маньчжурии, то сегодня территория за счет близости к границе экономически развивается благодаря туризму. Население Читы на рубеже XIX–XX вв. также увеличилось в несколько раз за счет приезжих на строительство дороги и их семей, а сегодня город становится основным останочным пунктом автомобильных и железнодорожных путешественников, которые едут в Забайкалье, чтобы увидеть Китай. В Китае интерес к русской культуре ярко выражен как в приграничной зоне (Джалайноре, Маньчжурии, Суйфэньхэ), так и в Харбине. В перечисленных городах в интересах туристов создаются грандиозные архитектурные комплексы, «герои» которых – не только памятные, утраченные здания времен КВЖД (как, например, восстановленный Никольский собор под Харбином или железнодорожный вокзал Маньчжурии), но и не имеющие никакого отношения к Китаю Покровский собор, Павловский замок и т. д. Цель создания подобных парков – показать Россию в первую очередь приезжим из других провинций Китая и иностранцам, даже не русским (к слову, их в этих парках практически нет, а некоторые комплексы и вовсе закрыты для не китайцев) (рис. 1–3).

Наблюдается культурное взаимодействие, но на новом уровне. Поэтому при большом количестве сохранившихся объектов времен КВЖД кажется несправедливым, что восприятию подлинной русской архитектуры (сохранность достаточно высока – только в провинции Хэйлунцзян имеется 1372 здания и сооружения, 215 из них признаны объектами культурной ценности национального значения<sup>1</sup>). Обычному путешественнику мешают искусственно созданные ее многочисленные двойники.

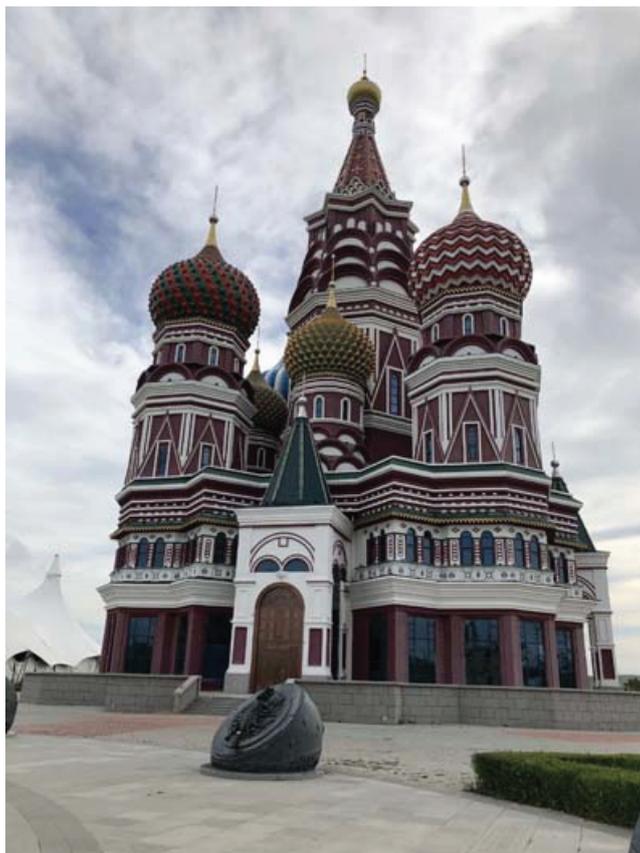


Рис. 1. Часть экспозиции музея под открытым небом в Джалайноре – «двойник» московского Покровского собора.  
Фото Е.В. Глатоленковой



Рис. 2. Восстановленный на территории «Усадьбы “Волга”» Никольский собор, прежде построенный в центре Харбина.  
Фото Е.В. Глатоленковой



Рис. 3. Экспонат музея в Джалайноре – неточная копия утраченного вокзала города Маньчжурии. Фото Е.В. Глатоленковой

Железнодорожная сеть в последнее десятилетие в Китае развивалась и совершенствовалась: на востребованных линиях, связывающих крупные города, появились экспрессы, из Харбина до Цицикара, Муданцзяна и Даляня с 2014 г. отправляются скоростные поезда. Маленькие поселения, удаленные от больших городов и не попавшие в число остановочных пунктов скоростных поездов, не развиваются. Именно это способствовало естественной «консервации» старой застройки. В самих городах территориальный рост привел к расширению зоны отчуждения дороги: первая линия застройки (с историческими зданиями в том числе) сносилась в первую очередь, причем это касалось как крупных городов (Муданцзян, Хайлар), так и небольших (Бухэду, Ханьдаохэцзы). Разница в том, что в крупных городах под снос шли и вторая и третья линии, историческая застройка сохранилась лишь фрагментарно, а в маленьких поселениях русские здания сохранились в хорошем состоянии и стали основой для развития города. Бывшие ранее обособленными китайские районы в окрестностях русских станций после отъезда русских стали обживать, дома не сносились, церкви, школы перепрофилировались, но продолжали использоваться. Со временем сохранившиеся жилые дома «обрастали» по периметру более привычной для китайцев застройкой (небольшие фанзы жилого и торгового назначения, принадлежащие одному хозяину). В результате сегодня там, где еще не проведены работы, связанные с масштабной градостроительной реконструкцией, найти дома, как их называют «в русском стиле», чрезвычайно сложно. Как правило, это либо совсем небольшие и удаленные станции (наподобие Бухэду), либо заброшенные, ставшие трущобными, районы крупных городов (как в Хайларе или Суйфэньхэ) (рис. 4–6).

Отношение к наследию в Китае крайне противоречиво: с одной стороны, часто можно услышать как то или иное историческое здание было снесено, и на его месте было построено новое. Новоделы вперемешку с исторической архитектурой – этим никого не удивить. С другой стороны, Китай активно участвует в международных программах сохранения наследия: так, он включен в список стран-участников международного совета по сохранению памятников и достопримечательных мест (ИКОМОС) – организации, деятельность которой посвящена сохранению и охране культурно-исторических мест по всему миру. Сегодня бывшая зона отчуждения КВЖД административно принадлежит трем провинциям Хэйлунцзян, Гирин и Ляонин и



Рис. 4. Историческое здание в центре Хайлара. Фото Е.В. Глатоленковой



Рис. 5. Жилая застройка в Бухэду. Фото Е.В. Глатоленковой



Рис. 6. Жилая застройка в Суйфэньхэ. Фото Е.В. Глатоленковой

автономному району Внутренняя Монголия. Несмотря на то, что в каждом административном образовании могут быть свои правила о порядке сохранения исторического и культурного наследия русских, мнения о необходимости ее сохранения едины. В 2006 г. некоторым зданиям бывшей КВЖД в провинции Хэйлунцзян Государственным советом КНР был присвоен шестой уровень внимания национального фонда сохранения объектов, в 2013 г. – уже около сотни памятников архитектуры в провинциях Хэйлунцзян, Цзилинь, Ляонин и в автономном районе Внутренняя Монголия был присвоен седьмой уровень внимания [2].

1 октября 2015 г. в Харбине совместными усилиями правительства провинции Хэйлунцзян, департамента культуры провинции Хэйлунцзян, Харбинского политехнического университета и Санкт-Петербургского государственного университета был открыт Российско-китайский инновационный исследовательский центр охраны культурного наследия КВЖД. За последние годы центром разработаны ряд практических проектов, связанных с инновационными исследованиями в области охраны культурного наследия КВЖД [3]. На семинаре в августе 2018 г. профессор Чжао Чжичэном сказал, что в ближайшем будущем их организация подготовит пакет документов в ЮНЕСКО о внесении линии КВЖД в фонд Всемирного наследия (сейчас Китай занимает вторую строчку в мире с объектами всемирного наследия). В конце 2018 г. центр был удостоен двух международных наград, пяти – национальных, четырех – провинциальных. Среди них – Национальная премия за отличное планирование городов и сельских районов и награда ЮНЕСКО за охрану культурного наследия в Азиатско-Тихоокеанском регионе за проект охраны исторического участка поселка Ханьдаохэцзы (здание паровозного депо и бывший

православный храм), золотая медаль за защиту культурного наследия FIABCI World Prix d' Excellence Awards (первый случай, когда подобную награду получают китайцы) [4].

Анализ исторической застройки поселений вдоль бывшей КВЖД позволили выделить ряд особенностей в отношении к практике реконструкции как самих зданий, так и среды в целом.

1. Комплексный подход. Предварительный этап обследования поселка Ханьдаохэцзы командой указанного центра длился год. Проводилась экспертиза ключевых объектов (паровозного депо и православного храма).

2. Перепрофилирование бывших объектов транспортной инфраструктуры. Во время строительства нового Харбинского моста, рассчитанного на движение скоростных поездов, велись разговоры о сносе старого, который проходил в нескольких метрах. Но в 2017 г. было принято оригинальное решение по превращению его в пешеходный, со стороны старого Харбина на набережной им. Сталина был построен музей КВЖД, разработан ряд современных общественных пространств (рис. 7). В Ханьдаохэцзы бывшее депо было превращено в музей паровозов, где все 15 стоек были отданы под музейные экспозиции (рис. 8, 9).



Рис. 7. Железнодорожный мост через Сунгари после реконструкции. Фото Е.В. Глатоленковой

3. Реабилитация некогда заброшенных районов включает функциональную модернизацию с заменой технической инфраструктуры, старой функции при моральном устаревании объекта.

4. Активное включение жилых районов в жизнь города, сращивание общественного и частного пространств. В ряде небольших поселений, в жилых районах происходит очистка территории от позднего самостроя и использование очищенной территории под общественные нужды (Аньянси, Суйфэньхэ, Ханьдаохэцзы, некоторые районы Маньчжурии).

5. Недостаточное внимание уделено городской среде. Попытки стилизации где-то выглядят неуместно, где-то чересчур китчево. Часто среде вообще не уделяется внимание.



Рис. 8. Паровозное депо в Ханьдаохэцзы после реконструкции. Фото Е.В. Глатоленковой



Рис. 9. Начало реконструкции на территории паровозного депо в Бухэду. Фото Е.В. Глатоленковой

### **Представление проектов реконструкции среды**

В связи с перечисленными особенностями практики реконструкции было принято решение подготовить концептуальные проекты благоустройства городской среды поселений, не затрагивая/затрагивая частично архитектуру фасадов. Исключение было сделано лишь для Маньчжурии, где исторический район разбит на фрагменты, проектируемая часть находится на окраине города в крайне запущенном состоянии и окружена современной застройкой.

Было выбрано пять фрагментов территории в пяти городах и поселениях вдоль бывшей КВЖД: студенты-выпускники совместно с руководителем Е.В. Глатоленковой разрабатывали как общую концепцию для всех пяти дипломных проектов, так и индивидуальные решения для каждого. Объектом для разработок стали привокзальная площадь, заброшенный парк, жилая застройка, территория бывшего депо, пустующая территория в центре поселка.

Работа велась с ноября 2018 г. по июнь 2019 г. и включала предпроектный анализ, изучение вопросов реконструкции и реставрации в современных условиях в России и Китае, велась работа в библиотеках и архиве Хабаровска, студентами была организована небольшая экспедиция в Суйфэньхэ с целью проведения натурного обследования проектируемой территории. К февралю 2019 г. были сформулированы темы каждого проекта и составлены дизайн-программы. В работе использовались генпланы поселений из альбома типовых чертежей<sup>2, 3, 4, 5, 6</sup>, фотографии времен постройки дороги<sup>7</sup>, почтовые открытки<sup>8</sup>, справочники<sup>9, 10</sup>, актуальные спутниковые снимки городов и поселков, фотографии из личного архива автора.

Далее представлены проекты в порядке следования по маршруту «С востока на запад»: Суйфэньхэ (М.А. Козикова), Ханьдаохэцзы (Т.А. Барсукова), Анъянси (М.И. Олеников), Бухэду (Е.С. Плисюк), Маньчжурия (Д.А. Кузнецова).

## **1. Суйфэньхэ – город на границе**

Проектируемая территория расположена около железнодорожного вокзала: это жилой район, где жили семьи железнодорожников. Площадь территории около 4,5 га, крутой рельеф с перепадом 13 м высоты на 200 м длины. Территория разделена двумя улицами на три участка. Большая часть домов в очень плохом состоянии, нежилые, требуют реставрации. На территории производится демонтаж существующего самостроя вокруг жилых домов. В ходе анализа выделены следующие преимущества: наличие на территории жилых домов, имеющих архитектурную ценность, близкое расположение участка ко многим общественным сооружениям. Основные недостатки: отсутствие разнообразия функционального наполнения, а также функционального зонирования и озеленения. Была предложена концепция создания парка, отсылающего к идее «город на границе». Предполагалось разделение территории на две половины: китайскую и русскую. Два «города» находятся на верхнем и нижнем ярусах соответственно, их связывает пешеходный мост на высоких опорах над старой жилой застройкой. Таким образом, историческая среда остается практически нетронутой. Также предполагалось создание террас, подпорных стенок, лестниц и пандусов для удобства перемещения по уровням. Важным элементом стала стилизация элементов благоустройства и малых форм под особенности архитектурного облика района. По образцам, взятых из старых фотографий, было разработано предметно-пространственное наполнение среды. Стилистическая концепция выполнена таким образом, чтобы посетители парка смогли окунуться в атмосферу китайского и русского городов (рис. 10).

## **2. Ханьдаохэцзы – новое благоустройство в старой среде**

Площадь исторической части города 35 га, площадь проектируемой территории 2,7 га. Поселок можно разделить на две части: историческую, построенную русскими инженерами в конце XIX – начале XX в., и современную – застройка с середины XX в. по нынешний день. Преобладает малоэтажная застройка индивидуальными домами на севере и 5-этажными на юге. Разрабатываемый средовой фрагмент относится к северной части поселка. Участок характеризуется отсутствием благоустройства и объектов инфраструктуры, а также необходимых коммуника-

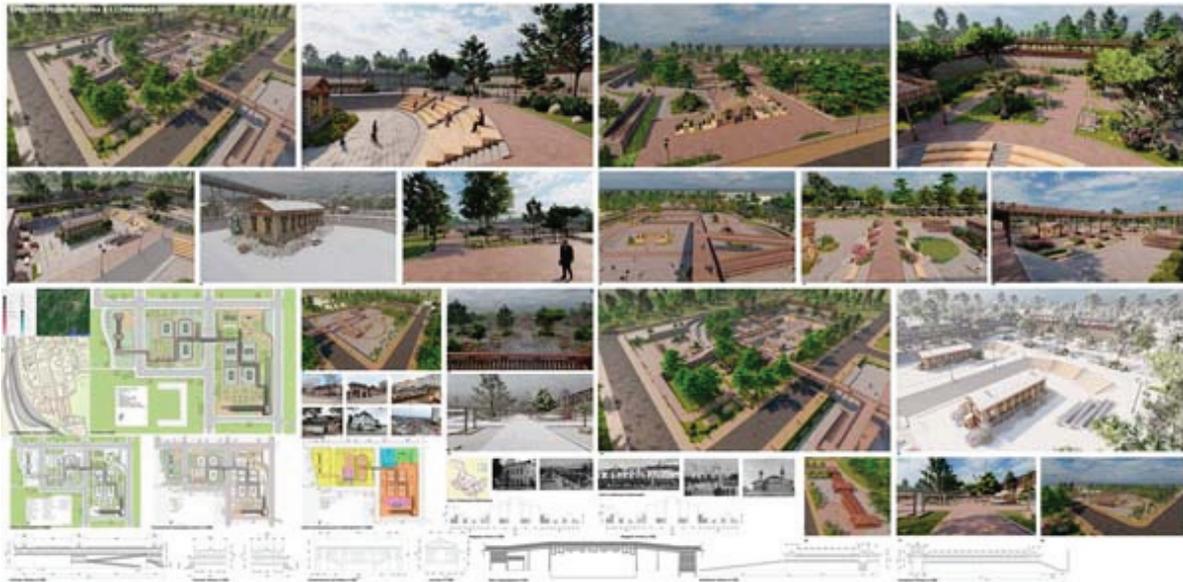


Рис. 10. Средовое решение парка в г. Суйфэнхэ (студ. М.А. Козикова, рук. Е.В. Глатоленкова). Из личного архива автора статьи

ций. Рельеф участка пологий. Благоустройство поселка является одной из самых важных проблем данной территории: реставрирован ряд объектов, отремонтированы большинство жилых домов, но рекреационная зона отсутствует.

Проектом предусматривалось функциональное и декоративное освещение, создание интересного наполнения в рекреационной зоне, поддержание русской застройки малыми формами, сдержанное цветное решение. Отличительной особенностью проекта стала работа с озеленением: для поддержания темы России акцент был сделан на русской природе, использовании «традиционных» для русских ландшафтов лиственных пород (береза, ива, сирень и др.), разбивке искусственных водоемов, устройстве пергол, навесов, организации палисадников у жилых домов (рис. 11).

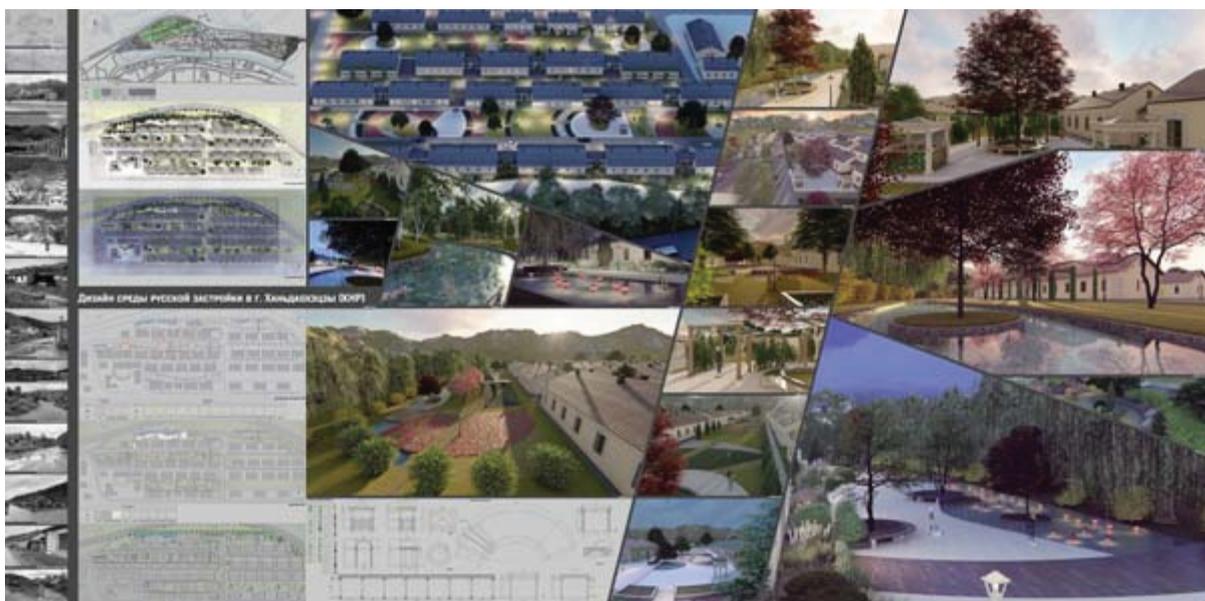


Рис. 11. Дизайн среды русской застройки в Ханьдаохэцзы (студ. Т.А. Барсукова, рук. Е.В. Глатоленкова). Из личного архива автора статьи

### 3. Анъянси – поэтизация прошлого

Поселок находится в 20 км от крупного города Цицикар. Как и Ханьдаохэцзы, Анъянси разделен дорогой на две части: историческую и современную. В исторической части расположено большое количество жилых зданий в хорошем состоянии. Анъянси был одним из первых поселений, где в 2015 г. началась реставрация застройки (здание железнодорожного собрания, жилые дома).

Проектируемая территория состоит из трех участков, два из них расположены в непосредственной близости от здания железнодорожного вокзала: привокзальная площадь, и большой, неиспользуемый пустырь через дорогу от нее, третий участок – в 300 м в западном направлении от железнодорожного вокзала. Везде отсутствует навигация, базовые элементы благоустройства (зоны отдыха, скамейки).

В результате проведения комплексного анализа территории можно говорить о наличии некоторых проблем, связанных с дальнейшей разработкой рекреационных зон. В первую очередь, отсутствует какое-либо зонирование на выбранных территориях. На данный момент передвижения туристов не подчинены никакой системе, нет маркеров для ориентирования. Создание комплексного дизайнерского решения для данных территорий также образует новые точки притяжения посетителей. Для поддержания интереса посетителей необходимо развитие обзорных площадок. Стилистически проектируемые объекты в рекреационных зонах контрастны исторической среде, они подчеркнута современны (минимум деталей, нейтральные цвета, использование стекла, железобетона).

На основе анализа существующей ситуации были определены следующие составляющие планировочной структуры: привокзальная площадь, рекреационная и историко-информативная зоны. Историко-информативная зона находится на территории бывшего паровозного депо, утраченного после 1950-х гг., где проектом предлагалось возведение его каркаса, эффектной веерной конструкции, установка информационных стендов, площадок для проведения различных выставок, а также создание мест для отдыха. Основная рекреационная зона решена с использованием двухъярусной прогулочной зоны, оборудована местами отдыха, скамейками. Привокзальная площадь оборудуется для приезжих: здесь установлены информационные стенды, размещено большое количество мест для отдыха, расположены зона парковок и зеленая зона (рис. 12).

### 4. Бухэду – брендинг через русские сказки

Поселок Бухэду разделен на три части, территория с ярко выраженным рельефом. Северо-западная часть поселка застроена как современными пятиэтажными домами, так и домами прошлого века, представляющими историческую ценность. На севере поселка на достаточно крутом рельефе в начале XX в. находился большой парк, который со временем был заброшен. Привокзальная площадь расположена в 200 м от парка, она также изменилась со временем, старый вокзал не уцелел. Площадь используется для временной и постоянной автостоянки, рекреационные зоны отсутствуют.

Проектируемый участок находится в северной части поселка, площадь – 1,7 га. Организация поселения предполагает расширение и улучшение существующей инфраструктуры, а также внедрение новых элементов среды, что позволит привлечь внимание не только жителей окрестных городов, но и иностранцев, интересующихся историей и культурой граничащих России и Китая (рис. 13). Главная идея состоит в обыгрывании образа сказочного мира, созданного А.С. Пушкиным: реконструируется привокзальная площадь (организация зон парковок, подь-



Рис. 12. Рекреационное пространство в Аньянси (студ. М.И. Олеников, рук. Е.В. Глатоленкова). Из личного архива автора статьи

ездов, мест отдыха, установка элементов навигации – табличек, табло, стилизованных согласно общей концепции, арт-объекта «Зеленый дуб»); разбивка парка-сквера (локации «Русалка», «Кошей», «Дом Бабы-Яги» и др. с индивидуальным предметным наполнением и авторским оборудованием); оформление транзитной зоны от вокзала до парка.

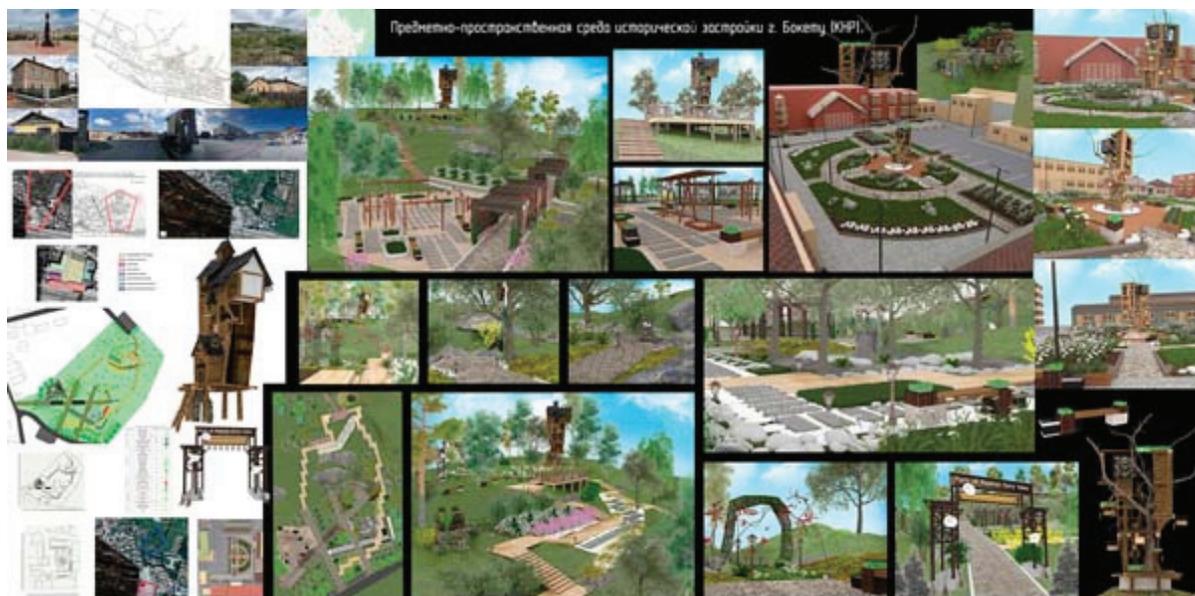


Рис. 13. Предметно-пространственная среда исторической застройки Бокету (студ. Е.С. Плисюк, рук. Е.В. Глатоленкова). Из личного архива автора статьи

## 5. Маньчжурия – брендинг через национальную кухню

В настоящее время Маньчжурия, являющаяся самым крупным сухопутным пограничным пунктом на китайско-российской границе, ориентирована на привлечение туристов.

Для проектирования была выбрана территория южного поселка – ее изменения 1990–2000-х гг. коснулись в меньшей степени, и русская застройка сохранилась крупными фрагментами.

В ходе проектирования проведен анализ территории, выявлены ее средовые особенности, охарактеризована ее структура и место в городе.

Проведенные исследования позволили выявить следующие проблемы территории: исторические кварталы заброшены и нуждаются в реконструкции, самострой местных жителей засоряет участок, имеется типовое зонирование и неразвитость рекреационных зон.

Авторы проекта проанализировали рынок предлагаемых туристам услуг и установили, что для такого туристического города, как Маньчжурия в южной ее части очень мало гостиниц. Проектом предлагается «укрепить» русский стиль в районе одноэтажных казарм: 25 зданий предлагается превратить в гостинично-развлекательный комплекс, метафорично стилизованный под блюда русской кухни, и окрашенный согласно трем-четырем основным цветам самих блюд (рис. 14). Дизайн-программой предусмотрены организация пешеходной схемы, рисунок которой вдохновлен русским орнаментом, наполнение пространства дизайнерским оборудованием согласно особенностям существующей и реконструируемой среды, подбор «традиционно русских» растений, способных расти на территории Маньчжурии, создание цветников и огородов. Из 25 зданий оставлено в оригинальном облике будет лишь одно. Остальные 24 будут реконструированы под следующие блюда:

- Первое: борщ, рассольник, уха, окрошка, солянка, ботвинья.
- Второе: пельмени, жаркое, буженина, оливье, каша, холодец, винегрет.
- Десерт: печёные яблоки, сушки, сметанник, кулич, варенье, блины.
- Напитки: квас, водка, медовуха, березовый сок, кисель.

Реконструкция подразумевает изменение конфигурации фасадов, размера оконных проемов, цветовой палитры фасадов.

Предложенная концепция может способствовать развитию данной территории и южной части города. Чрезвычайно смелое решение и удачная дизайнерская находка, не имевшая аналогов, были высоко оценены членами комиссии во время защиты.



Рис. 14. Дизайн-концепция территории «Русские кварталы» в г. Маньчжурии (студ. Д. А. Кузнецова, рук. Е.В. Глатоленкова). Из личного архива автора статьи

## Выводы

Студентами Тихоокеанского государственного университета были подготовлены пять проектов на общую тематику – реконструкция исторической среды в поселениях вдоль бывшей КВЖД. С учетом имеющихся ограничений принято решение в проектах уделить внимание в первую очередь организации и реконструкции городской среды, ландшафтному озеленению, работе с малыми формами. Однако нельзя не отметить, что в студенческих работах есть ряд условностей, которые были допущены, несмотря на изначальные установки. В первую очередь это касается стилизации в проектных предложениях. Согласно Венецианской хартии, основном документе, признанном во всем мире, в котором прописаны правила реставрационных работ, стилизация, имитация не могут быть применены в реставрируемой и реконструируемой городской среде. В некоторых работах, в частности в проекте средового решения для Суйфэньхэ, в Ханьдаохэцзы стилизация частично допускалась, но только в элементах благоустройства и малых архитектурных формах. Во время защиты все проекты вызвали живой интерес у членов государственной экзаменационной комиссии. Особенно была отмечена работа Д. Кузнецовой, ее новаторский подход к формообразованию и смелое решение.

## Примечания

- <sup>1</sup> Согласно материалам из доклада сотрудника Харбинского политехнического университета Чжан Лу.
- <sup>2</sup> Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – М.: Фотолитография К. А. Фишер, 1903. – 354 с.
- <sup>3</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. План расположения путей и зданий станции Бухэду. Л. 3а.
- <sup>4</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 715. План расположения путей и зданий на станции Цицикар. Л. 1а.
- <sup>5</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1389. Типы дворовых мест при жилых домах. Л. 1.
- <sup>6</sup> РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 1254. План расположения путей и зданий ст. Маньчжурия. Л. 2.
- <sup>7</sup> Альбом сооружения Китайско-Восточной железной дороги. – Харбин, 1903. – 208 с.
- <sup>8</sup> Открытки из коллекции Е. Витковского. Фонд Музея истории Дальнего Востока им. В.К. Арсеньева. Владивосток.
- <sup>9</sup> Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. – Харбин: Экономическое бюро КВЖД. Типография «Полиграф», 1927. – 720 с.
- <sup>10</sup> Кларк, И. С. Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю: в 9 вып.: в 10 т. – Т. II.: Вып. II. Зимнее движение 1906–1907 года : в 10 т. Т. 2 / И. С. Кларк. – СПб.: Альфарет, 2011. – 504 с.

## Библиография

1. Троицкая, Т.Ю. Особенности архитектуры Китайско-Восточной железной дороги (конец XIX – первая треть XX вв.): дис. ... канд. арх. / Т.Ю. Троицкая. – Новосибирск: Сибир. гос. акад. путей сообщения, 1995.
2. 国务院关于核定并公布第六批全国重点文物保护单位的通知 [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.gov.cn/zwggk/2006-06/02/content\\_297818.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2006-06/02/content_297818.htm) (дата посещения 25.01.2020).
3. Российско-китайский инновационный исследовательский центр охраны культурного наследия Китайско-Восточной железной дороги: материалы / Харбинский политехнический университет, Санкт-Петербургский государственный университет. – Харбин: Харбинский политехнический университет, 2019. – 83 с.
4. 哈尔滨工业大学城市规划设计研究院 [Электронный ресурс]. – URL: [http://www.hitupdi.com/index.php?p=news\\_show&id=156&c\\_id=3&lanmu=1](http://www.hitupdi.com/index.php?p=news_show&id=156&c_id=3&lanmu=1) (дата посещения 25.01.2020).

Дата поступления: 27.01.2020

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).

4.0 Всемирная



# RECONSTRUCTION OF THE HISTORICAL ARCHITECTURAL ENVIRONMENT IN NORTH-EASTERN CITIES OF CHINA

**Glatolenkova Ekaterina V.**

Senior Instructor, Department of Architectural Environment Design,  
Institute of Architecture and Design,  
Pacific State University,  
Russia, Khabarovsk, e-mail: 008703@pnu.edu.ru

UDK: 72.03  
BBK: 85.110

## Abstract

*This paper is a continuation of the study into the architectural and urban development phenomenon of the early 20th century – paired settlements along the Chinese-Eastern railway. Previously, the author considered the architecture and plans of the Russian settlements around such stations and the conservation of the Russian heritage in Heilongjiang province. The purpose of the current study is to review the results of developing architectural reconstruction projects for the historical environments of the former Russian settlements and their inclusion into the contemporary cultural landscapes of Chinese cities.*

## Keywords:

*architectural heritage, historical environment, conversion, restoration, reconstruction*

## References

1. Troitskaya, T.Y. (1995). The Architectural Features of the Chinese-Eastern Railway (late 19th – first third of the 20th century). PhD dissertation (Architecture). Novosibirsk. (in Russian)
2. 国务院关于核定并公布第六批全国重点文物保护单位的通知 [WWW Document], n.d.. Available at: [http://www.gov.cn/zwggk/2006-06/02/content\\_297818.htm](http://www.gov.cn/zwggk/2006-06/02/content_297818.htm) (accessed 1.25.20). (in Chinese)
3. Russian-Chinese Innovative Research Center for the Protection of the Cultural Heritage of the Chinese-Eastern Railway: Harbin Polytechnic University, Saint-Petersburg State University, 2019. (in Russian)
4. 哈尔滨工业大学城市规划设计研究院 [WWW Document], n.d. Available at: [http://www.hitupdi.com/index.php?p=news\\_show&id=156&c\\_id=3&lanmu=1](http://www.hitupdi.com/index.php?p=news_show&id=156&c_id=3&lanmu=1) (accessed 1.25.2020). (in Chinese)