

АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СТАНЦИОННЫХ ПОСЕЛКОВ АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

Глатоленкова Екатерина Викторовна

старший преподаватель Высшей школы архитектуры и градостроительства,
Тихоокеанский государственный университет,
Россия, Хабаровск,
e-mail: 008703@pnu.edu.ru

УДК: 711.453.1:94(571.6)

Шифр научной специальности: 2.1.11

DOI: [https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2\(86\)_16](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_16)

АННОТАЦИЯ

Статья является частью исследования по изучению железнодорожной архитектуры Дальнего Востока рубежа XIX и XX вв. и посвящена анализу планировочной структуры и жилой застройки Амурской железной дороги. На примере станций III класса рассмотрены специфика генпланов и архитектура железнодорожных поселков, выявлены их отличия от аналогичных станций Уссурийской железной дороги. Подобный анализ проводится впервые.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

железнодорожная архитектура, жилая среда, Амурская железная дорога, Транссибирская магистраль, вокзал

ARCHITECTURAL AND PLANNING FEATURES OF THE AMUR RAILWAY STATION VILLAGES IN THE EARLY 20TH CENTURY

Glatolenkova Ekaterina V.

Senior Instructor at the Higher School of Architecture and Urban Planning,
Pacific National University,
Russia, Khabarovsk,
e-mail: 008703@pnu.edu.ru

УДК: 711.453.1:94(571.6)

Шифр научной специальности: 2.1.11

DOI: [https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2\(86\)_16](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_16)

ABSTRACT

The article is a part of a study devoted to the railway architecture of the Far East at the turn of the 20th century. It analyzes the significance of the Amur Railway, its planning and residential development. Using the example of class III stations, the specifics of the general plans and architecture of the railway settlements are considered, and their differences from similar stations of the Ussuri Railway are identified. This is the first analysis of this kind ever performed.

KEYWORDS:

rail terminal, railway architecture, residential environment, Amur railway, Trans-Siberian Railway

Введение

Амурская железная дорога – часть Великого сибирского пути, будущей Транссибирской магистрали, завершение строительства которой в 1916 г. открыло прямое движение из Москвы во Владивосток по территории Российской империи. Географические рамки исследования определены историческим маршрутом дороги – от станции Куэнга на западе до Хабаровска на востоке; историческая линия принадлежит современной Забайкальской железной дороге (Петровский Завод–Архара) и Дальневосточной железной дороге (Архара–Владивосток), территориально дорога относится к современным Забайкальскому краю, Амурской и Еврейской автономной областям, Хабаровскому и Приморскому краям. Вероятно, столь обширная география и неоднородное административное подчинение осложняет исследование исторической линии, а потому комплексных работ, посвященных изучению строительства Амурской железной дороги крайне мало. Исторические аспекты железнодорожного строительства на Дальнем Востоке изучены в работах М.А. Вивдыч, А.В. Хобты, Н.В. Никифоровой, М.А. Ковальчука, А.А. Лисицына. Архитектурное оформление изучалось фрагментарно – в публикациях С.С. Лешоко рассмотрены актуальные практики градостроительного проектирования, активно внедрявшиеся в проектах новых поселений Амурской железной дороги; А.А. Артемьевой изучены архитектурные особенности вокзалов, в том числе на Амурской железной дороге. О персоналиях, авторах проектов промышленных зданий и зданий транспортного назначения Приамурья и Забайкалья писали М.Е. Базилевич и Н.П. Крадин.

Цель настоящей работы видится автору в назревшей необходимости рассмотреть архитектурно-градостроительные особенности Амурской железной дороги, что, возможно, уместно сделать через анализ планировочной структуры и архитектурного оформления станций определенного класса и сравнение с решениями аналогичных станций на Уссурийской линии. Типовые решения, применявшиеся в проектах станционных поселков Уссурийской железной дороги, рассматривались ранее в публикации [1]. **Объект** исследования – железнодорожные станции, расположенные на территории современного Забайкальского края, в Амурской и Еврейской автономной областях, на участке ранее называвшемся Амурской железной дорогой. **Предмет** исследования – архитектурно-градостроительные особенности рассматриваемых железнодорожных поселений.

Методика исследования

Исследование строится на использовании результатов архивных изысканий и натурных обследований, проведенных в 2022–2024 гг. Изучены проектная документация, касающаяся строительства разных участков Амурской железной дороги – Головного участка (Куэнга–Зилово, построенного в 1907–1910 гг.), Западного (Урюм–Рухлово, 1901–1913), Среднего (Керак–Алексеевск, 1910–1914), Восточного (Бочкарево–Покровка, 1912–1915); также изучены имеющиеся отчеты и доклады о строительстве, альбомы построек с видами отдельных участков дороги, документы с результатами Амурской экспедиции, отдельные фотографии в открытом доступе из Государственного каталога.

Значение Амурской железной дороги

О необходимости возведения Амурской железной дороги говорили еще в середине XIX в., когда были подписаны Айгуньский (1858) и Пекинский (1861) договоры, а Приамурье и Приморье стали частью России. Н.Н. Муравьев-Амурский представлял проект Софийско-Алек-

сандрийской железной дороги, который не был поддержан правительством; известны и другие предложения русских и иностранных предпринимателей и инженеров, в том числе совершенно фантастического характера (каким, например, был проект Т. Даффа, предложившего построить трамвайную линию от Н. Новгорода до Татарского пролива) [2, с. 39]). Разумеется, Амурской дорогой в те годы назывались разные проекты, расположенные на достаточно обширной территории юга Дальнего Востока, а вовсе не тот участок Великого Сибирского пути от Сретенска до Хабаровска, который был построен. В первоначальных планах Комитета по строительству Сибирской железной дороги Амурская железная дорога должна была быть третьим по очереди строительным участком (после Уссурийской и Западно-Сибирской), но по ряду причин этому не суждено было сбыться. Тяжелые геологические и гидротехнические условия выполнения работ на Амурском направлении отложили строительство на неопределенный срок (позднее выяснится – на десятилетие), альтернативой «северного» варианта стал вариант «маньчжурский» – для скорейшего открытия пути к Великому (Тихому) океану, в обход сложностей сурового Забайкалья, в 1896–1903 гг. была построена Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД).

После поражения в русско-японской войне правительство вернулось к обсуждению строительства Амурской железной дороги, а в 1906 г. по поручению министра путей сообщения возобновились изыскания. Результатом работы изыскателей стал проект дороги, представленный 24 марта 1908 г. в Государственную Думу: дорога от Сретенска до Хабаровска, протяженностью 2040 верст и стоимостью 215 млн. руб. Проект широко обсуждался как в прессе, так и в научных сообществах. Однако мнения вновь, как и в годы обсуждения перспектив КВЖД, разделились. Амурскую железную дорогу называли «Вестфалией Тихоокеанского побережья», сравнивали ее с воображаемой дорогой «Архангельск–Чукотский Нос» (т. е. выражали крайнее недоверие к идее ее возведения) [3, с. 19]. 6 июня 1908 г. спорный проект дороги был утвержден императором, вскоре начались работы на головном участке.

В 1914 г., обсуждая значение дороги на собрании членов Приамурского отдела Императорского общества востоковедения, Д.И. Ревякин говорил о первостепенной важности Амурской железной дороги для служения «широким государственным целям обороны, культуры, колонизации», доходность дороги называлась автором «следствием не проведения линии, а тех достижений, которые имеет своим заданием самая линия» [3, с. 20]. Несмотря на то, что Приамурье и Приморье были в составе Российской империи уже почти полвека, до сих пор в текстах и речах угадывалась неуверенность в окончательности их присоединения. В рассуждениях о необходимости приводятся, в том числе, замечания о том, «поможет ли она [дорога] закрепить край наш за собой, усилить его оборону, сделать если не невозможным, то затруднительным нападение» [3, с. 21]. Статья № 7 Портсмутского мирного договора ограничила в правах Российскую империю в вопросах эксплуатации КВЖД, стратегическое значение дороги уже не вызывало сомнений. «Всякая армия нуждается в оплоте, в базисе, в местном, своем, родном по крови, духу, вере и языку населения. И вот с этой точки зрения Амурская дорога представляет выгоды огромные: она дает возможность на протяжении 2000 верст создать этот живой оплот, живую стену, стену русской культуры. Завоевывается и закрепляется край не только силой оружия, не только победоносным шествием армии, но и культурой. Иначе начинается просачивание чужого элемента, а этого просачивания не остановить» [3, с. 26].

В отчетах и документах неоднократно подчеркивалось именно культурное значение Амурской железной дороги, проявлявшееся уже на стадии изысканий и прокладки пути (одновременно прокладывался телеграф, телефон, строились пекарни, оборудовались медицинские пункты). И значение это выражалось в первую очередь в спланированной социальной инфраструктуре. В отличие от первых построек на Уссурийской железной дороге, на Амурском направлении

Управление работ отказалось от возведения временных поселков на станциях: и жилые дома, и железнодорожные казармы, и сторожевые пункты возводились по типу постоянных гражданских сооружений [4, с. 63]. С другой стороны, в условиях развивающегося строительства железной дороги и временных колесных (предназначенных для повозок) путей сообщения, возникла стихийная торговля, в том числе алкоголем и контрабандой; усложняло порядок также наличие рядом участков золотоносных приисков, притягивающих в том числе криминальный контингент; все в целом способствовало развитию преступности. Ситуация требовала скорейшего наведения порядка: в 1911 г. было принято решение об открытии на строящейся линии почтовых отделений, сберегательных касс.

В 1910 г. было положено начало церковного строительства в регионе, что помимо непосредственной необходимости в упорядочении религиозной жизни и проведении обрядов крещения и погребения, служило «косвенным интересам успеха работ, делая край менее чуждым для пришлых рабочих» [4, с. 115]. Первыми постоянные церкви были построены на западном участке, на крупных станциях – Ксеньевская и Ерофей Павлович, временные возводились на станциях Могоча, Рухлово, Уруша, Амазар [4, с. 209]. На указанных станциях в 1910–1911 гг. начался также ввод в эксплуатацию школ, которые в первые годы могли не иметь отдельных помещений. На частные средства при всех школах были заведены волшебные фонари (проекторы) для демонстрации световых картин. Именно благодаря возведению железной дороги малонаселенный край получил отлично обустроенные колесные пути, которые первоначально использовались для подвоза грузов, а затем, с развитием автомобильного транспорта, под дороги [4, с. 155].

Строительство дороги способствовало также и развитию речного судоходства в Амурском бассейне. Особое значение имело развитие врачебного дела: на всех крупных станциях, где были расположены конторы строительного управления, возводились больницы (Сбега, Ксеньевская, Могоча, Амазар, Ерофей Павлович, Уруша, Рухлово, Рейново). На одном только западном участке к окончанию строительства имелось 8 больниц на 400 койко-мест и 24 приемных койки на 120 койко-мест [4, с. 178]. Во время эпидемий 1910–1911 г. на станциях были построены отдельные бараки, организованы пункты с лабораториями и дезинфекционными камерами для наблюдения за больными и помещения их в карантин.

Железнодорожные станции III класса

Всего было построено около 55 станций I–IV класса и разъезды, не включая ветки до Благовещенска и ветки к месторождениям. Разъезды (станции V класса) размещались между станциями IV класса, обычно на один перегон размещалось по три-четыре разъезда. К большим поселкам относились станции III класса (станций II класса на момент проектирования дороги не предполагалось) – на Амурской дороге их было 18 (таблица).

Анализ генпланов станций Амурской железной дороги позволяет определить, насколько большое значение уже на первой стадии проектных работ уделялось устройству жилого поселка. В сравнении с планами расположения путей и зданий на большинстве станций Уссурийской железной дороги, где отражены лишь основные сооружения, на планах станций Амурской железной дороги выделены участки различного назначения (рис. 2). Видимо, такая практика вызвана тем, что Уссурийская дорога проходила пусть на слабо, но все-таки освоенной казаками и переселенцами из крестьян территории. Амурская же дорога пролегла преимущественно по незаселенной местности, железнодорожные станции становились зачастую единственными населенными местами на большой площади.

Распределение станций Амурской железной дороги по классам

ГОЛОВНОЙ (1907–1910)		ЗАПАДНЫЙ (1901–1913)			
Куэнга	IV	Урюм	IV	Чичатка	IV
Укурей	IV оборотное	Сбега	IV	Утени	IV
Пашенная	IV	Ксентьевская	III	Ерофей Павлович	III
Бушулей	IV	Кислый Ключ	IV	Омутная	IV
Зилово	III	Артеушка	IV	Улятка	IV
		Пеньковая	IV	Уруша	III
		Могоча	III	Улягир	IV
		Таптугары	IV	Олдой	IV
		Чадор	IV	Имачи	IV
		Амазар	III	Рухлово (Б. Невер)	III

СРЕДНИЙ (1910–1914)		ВОСТОЧНЫЙ (1912–1915)			
Керак	IV	Бочкарево	III	Облучье	III
Талдан	III	<i>Благовещенск</i>	<i>III</i>	Кимкан	IV
Гудачи	V	Поздеевка	IV	Лондоко	IV
Гонжа	IV	Екатеринославка	IV	Бира	III
Магдагачи	III	Завитая	III	Икура	IV
Дакитуй	V	Малиновка		Ин	III
Тыгда	IV	Домикан	IV	Волочаевка	IV
Ушумун	III	Архара	III	Покровка	разъезд
Ту	IV	Урил	IV	Хабаровск	II
Ульмин	IV	Кундур	IV		
Гондатти (Пёра)	III				
Леденая	IV				
Алексеевск	III				

Специфика планировочной организации станций III класса

Станция Зилово головного участка Амурской железной дороги была основана в 1908 г., расположена на пологом участке с уклоном в сторону железнодорожных путей. Подобное решение можно встретить на многих станциях Амурской дороги. Жилой поселок регулярный усадебного типа – каждая усадьба размером 20 на 30 саж., кварталы скомпонованы по 4–6 участка. По периметру каждого участка – надворные постройки (сарайчики, ледники). Улицы шириной 10 сажень, главная улица, по оси пассажирского здания шириной 30 саж. Пассажирское здание и железнодорожные сооружения отделены от жилой застройки на 50 саж.. Напротив станции был большой крестьянский поселок – Алексеевский. Станция и крестьянский поселок долгое время существовали как автономные поселения.

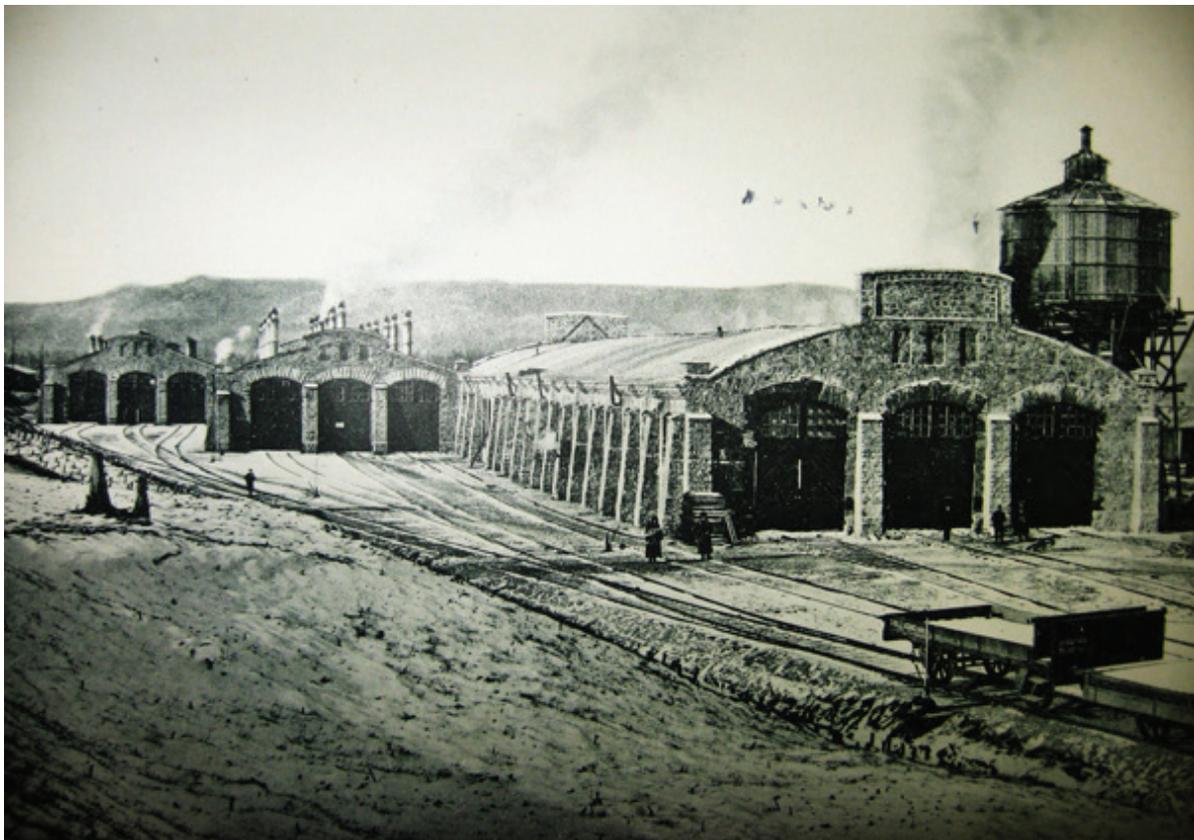
Для размещения рабочих и их семей были построены деревянные жилые дома площадью от 22 кв. саж. до 88 кв. саж., всего на станции применялся 21 тип жилых домов, в том числе и в два этажа (рис. 1а) [5, с. 19].

Спецификой устройства станций Амурской дороги были улучшенного типа каменные железнодорожные депо, рассчитанные на 6–9 столб каждое, последовательно скомпонованные под углом к основному пути (на ст. Зилово, Ерофей Павлович, Ин, Облучье). Такое размещение значительно сэкономило место и не требовало устройства поворотного круга; депо веерного типа повсеместно использовались на КВЖД и на станции Никольское Уссурийской железной дороги (рис. 1б).

Станции Ерофей Павлович, Рухлово Западного участка образованы в 1909 г. Имеется коренное депо, построенное по типовому проекту, школы им. Императора Александра II, больницы; на ст. Рухлово – временная церковь. Большой поселок на ст. Ерофей Павлович расположен на возвышенности. В поселке разбито 162 усадьбы от 300 до 1200 кв. саж. Станция Уруша – оборотным депо.



а) Дом типа 25б, единственный двухэтажный жилой дом для работников железной дороги

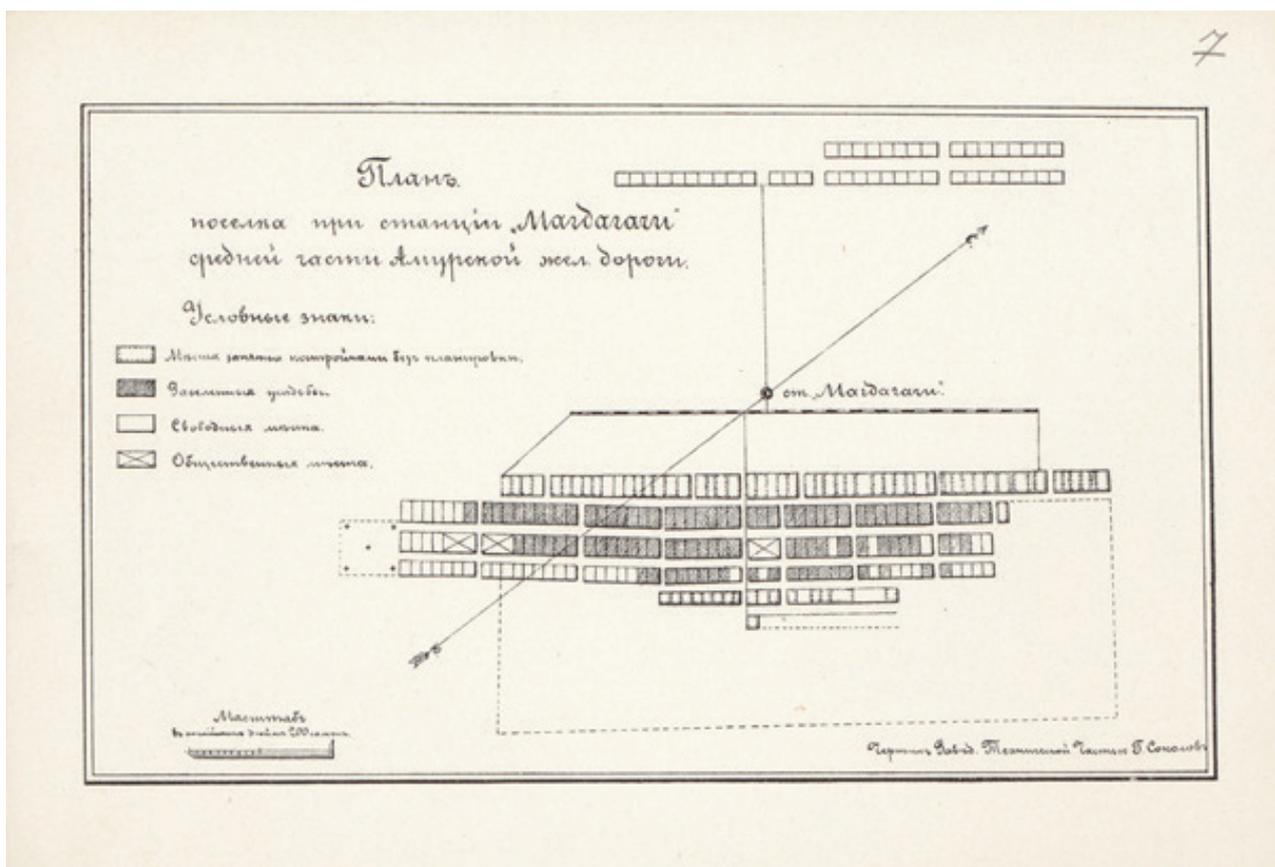


б) Типовое паровозные депо

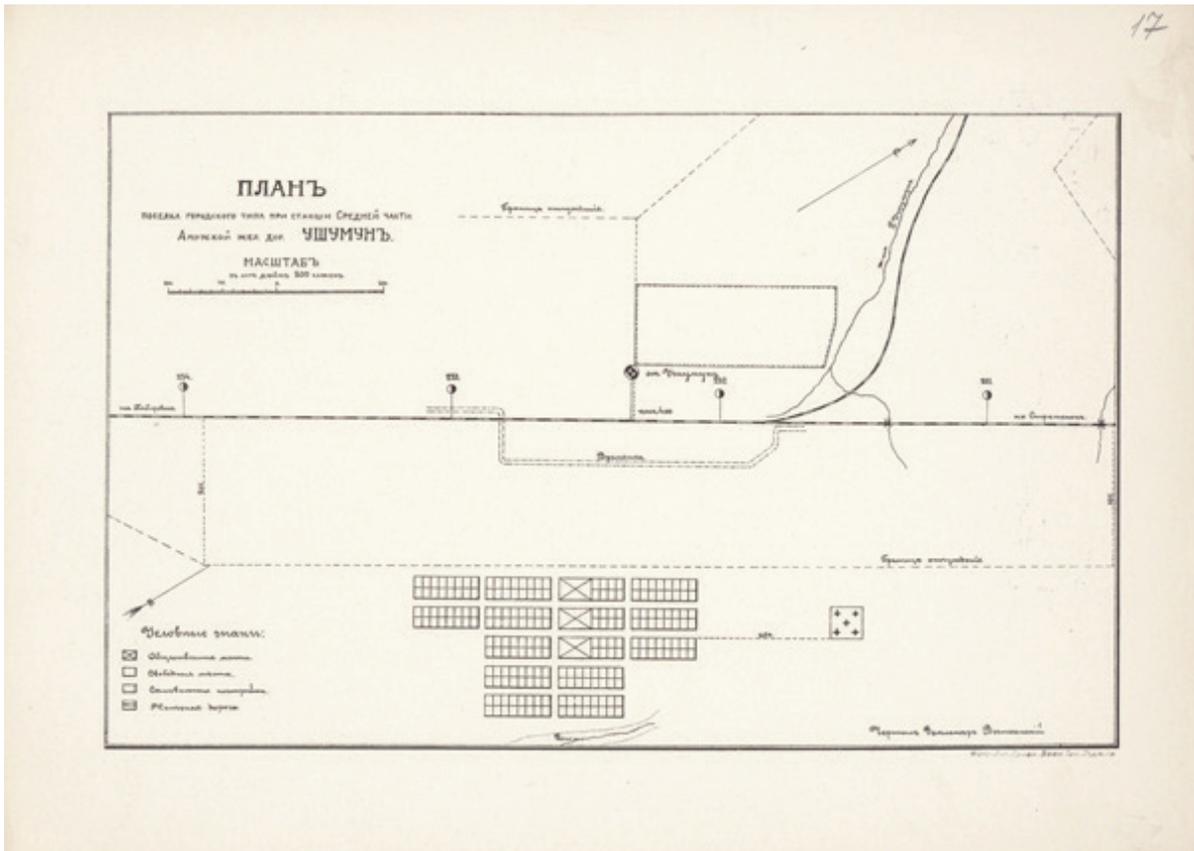
Рис. 1. Постройки на станции Зилово [6]

Поселок на расстоянии 100 саж. Разбито 40 усадеб по 300–600 кв. саж. Поселок при станции Пёра Среднего участка основан в 1910 г. В 1914 г. станция была переименована в честь генерал-губернатора Приамурья – Гондатти; в 1950 г. поселок получил статус города и современное название – Шимановск. В первые годы – станция с коренным депо. Поселок железнодорожников расположен на противоположной от станции стороне дороги. Для обустройства было разбито 800 усадебных участков, из них 208 – Переселенческого управления, размер участков 300 кв. саж., улицы шириной 15 саж. Под церковь и школу было отведено 0,5 десятины. Под торговую площадь – 2 десятины, кладбище – 1 десятина. В поселке имеется больница (рис. 2в). Об архитектурном облике жилых домов в описании поселков сказано следующее: «определенного типа домов для железнодорожного поселка установить нельзя: разнокалиберный элемент, собравшийся сюда буквально со всех сторон России, вносит разнообразие и в свою архитектуру» [7, с. 12].

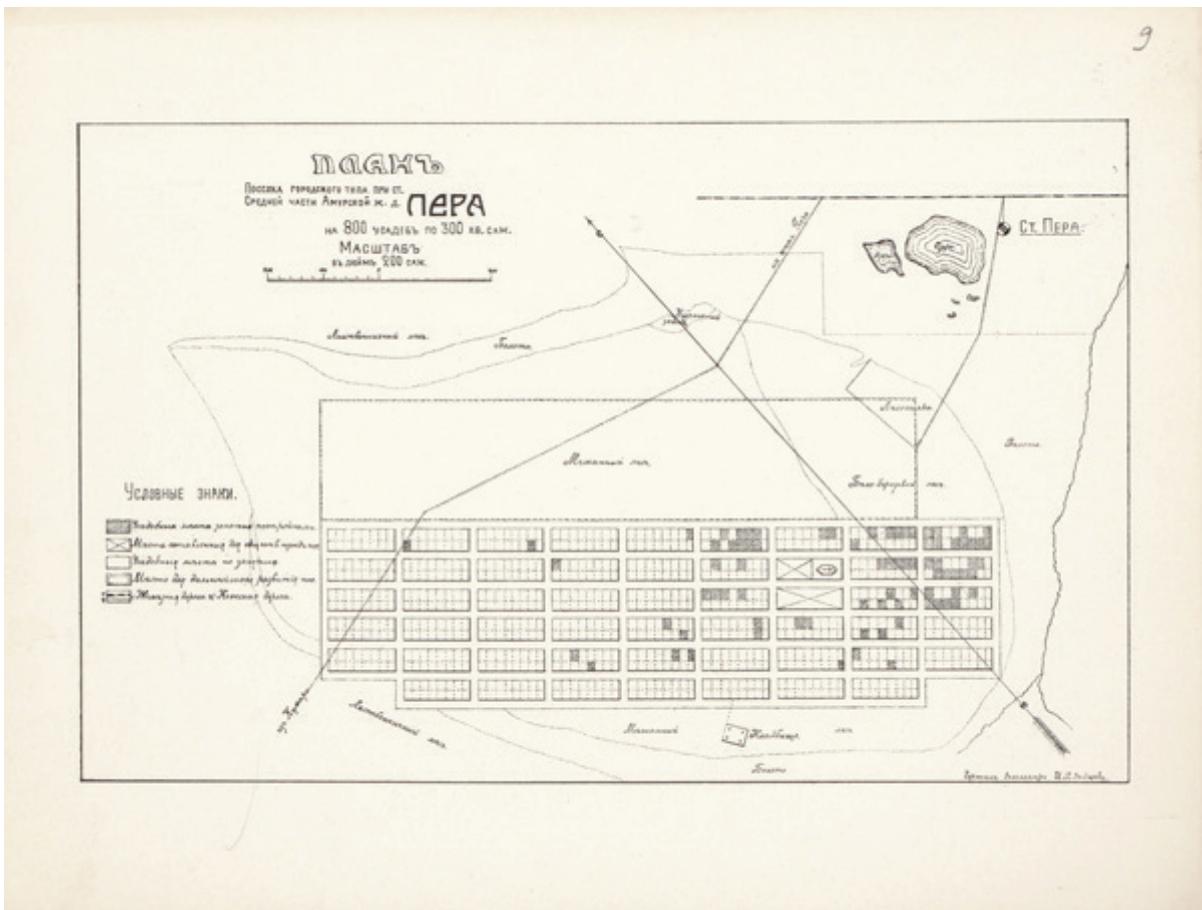
Поселок при станции Талдан образован в 1910 г. Поселок разбит на 209 усадеб по 150–500 кв. саж. Ширина улиц 10 и 20 саж. В поселке имелась торговая площадь, школа, больница. Поселок городского типа при станции расположен в 400 саж. от линии дороги. Спланированы усадебные участки. На удалении 900 саж. от крайнего дома – кладбище (рис. 2г).



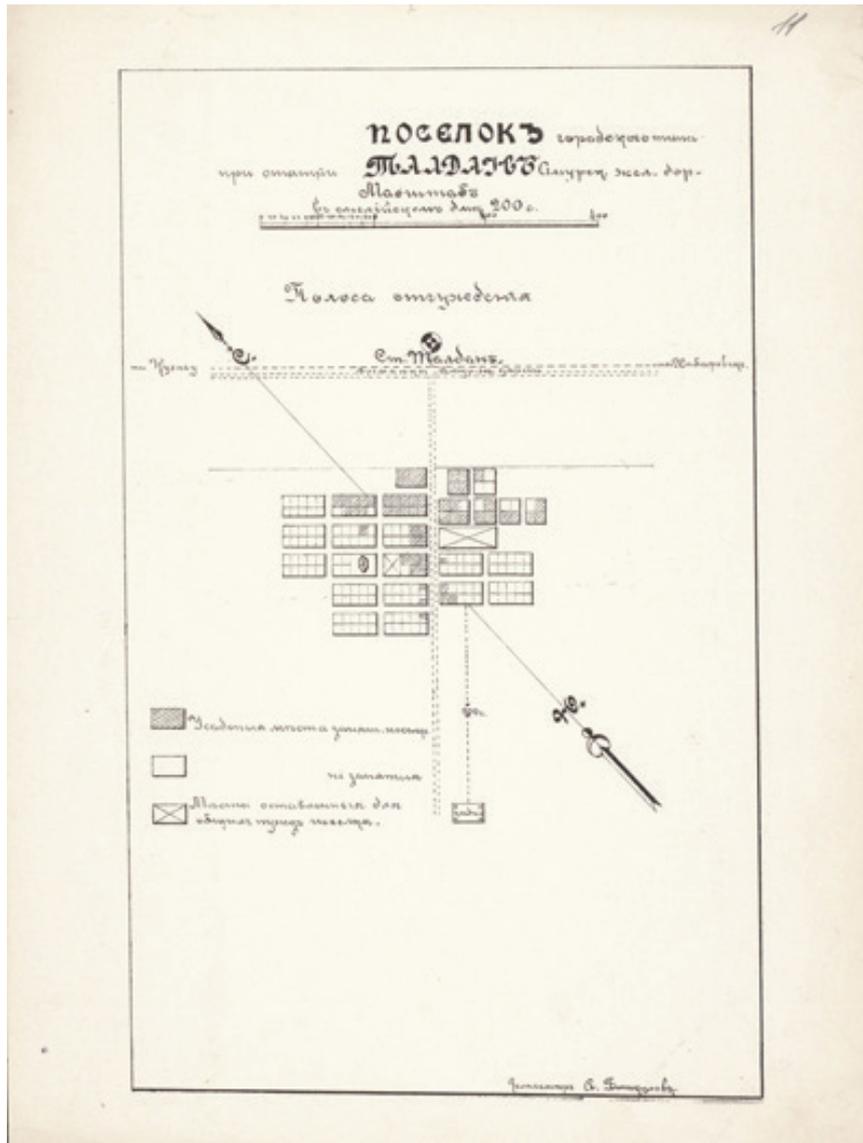
а) Поселок на станции Магдагачи1



б) Поселок на станции Ушумун²



в) Поселок на станции Гондатти (Пёра)³

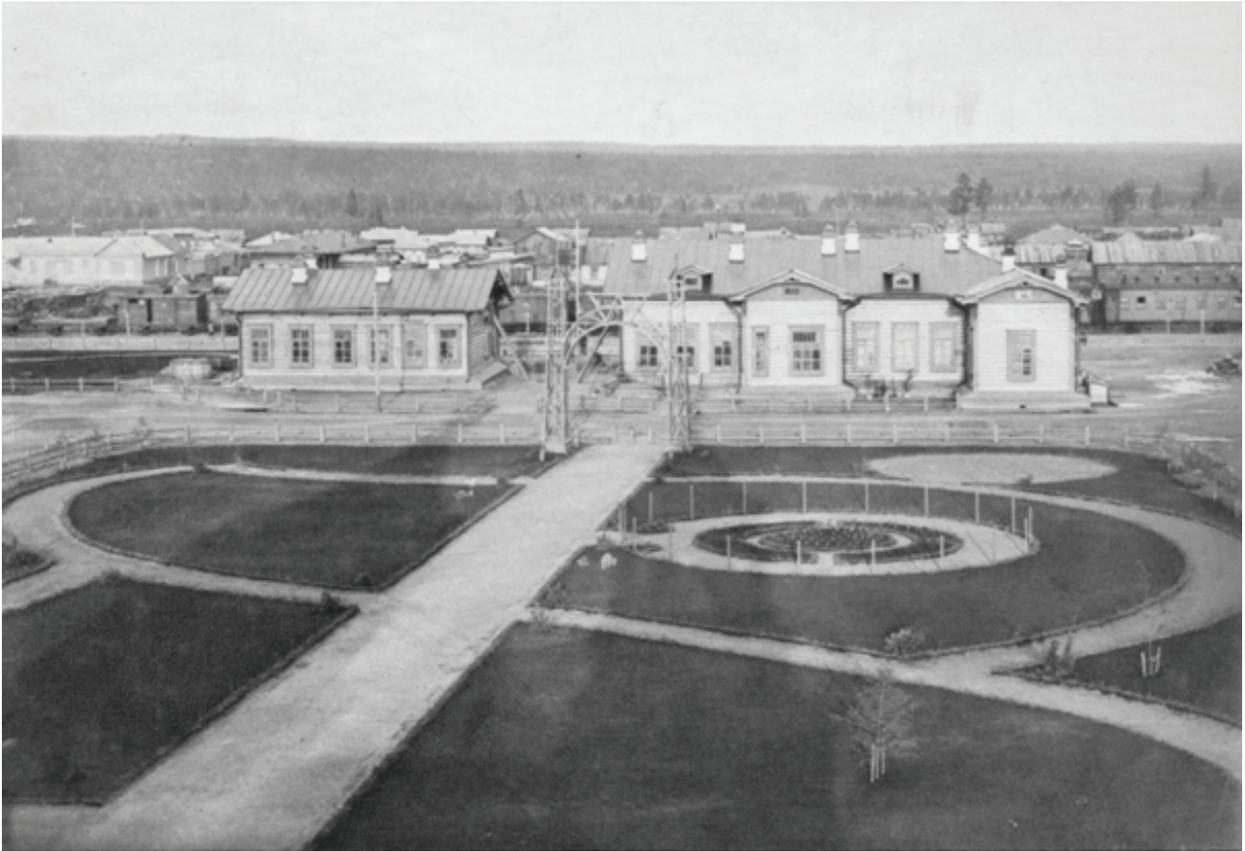


г) Поселок на станции Талдан4
Рис. 2. План поселков при станциях III класса Амурской железной дороги

Территории перед вокзалом на станциях Амурской железной дороги и близ платформы не застраивались так плотно, как на Уссурийской железной дороге, все постройки были на значительном расстоянии от пассажирского здания; вдоль путей и на привокзальной площади разбивались цветники, по периметру высаживались деревья (рис. 3). На станции Гондатти вдоль путей был высажен бульвар (рис. 4). Стоит отметить, что активное озеленение применялось и на Уссурийской железной дороге, где элементами благоустройства нередко становились фонтаны, и на КВЖД. а) Благоустроенная территория перед зданием вокзала на ст. Магдагачи б) Бульвар перед железнодорожными путями на ст. Гондатти

Поселок при станции Бира Восточного участка основан в 1912 г. В проекте станции применялось типовое решение для устройства привокзальной территории. Жилой поселок расположен на возвышенности, разбит на участки по 3–4 дома. Улицы широкие, имеются общественные зоны. И пассажирское здание, и паровозное депо с товарными платформами удалены от участков (рис. 5).

Поселок при станции Ин основан в 1915 г. Современное название поселка – Смидович. По оси пассажирского здания – большой привокзальный сквер с церковью, чуть дальше – школа (рис. 6). Поселок разбит на участки по 4 жилых дома в каждом, улицы шириной 20 саж.



а) Благоустроенная территория перед зданием вокзала на ст. Магдагачи



б) Бульвар перед железнодорожными путями на ст. Гондатти

Рис. 3. Оформление привокзальных территорий [8]

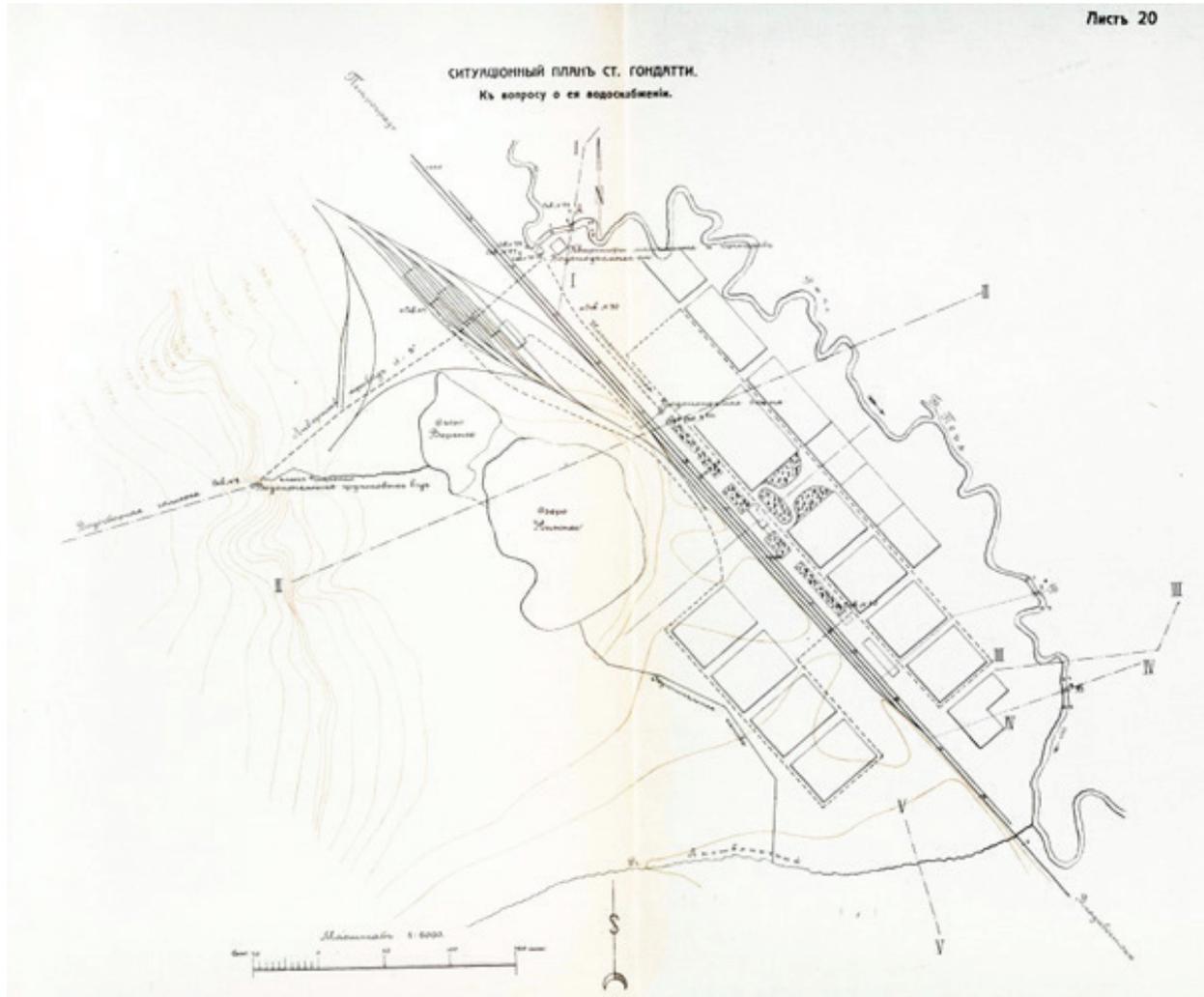


Рис. 4. Ситуационный план на ст. Гондатти [9, с. 20]

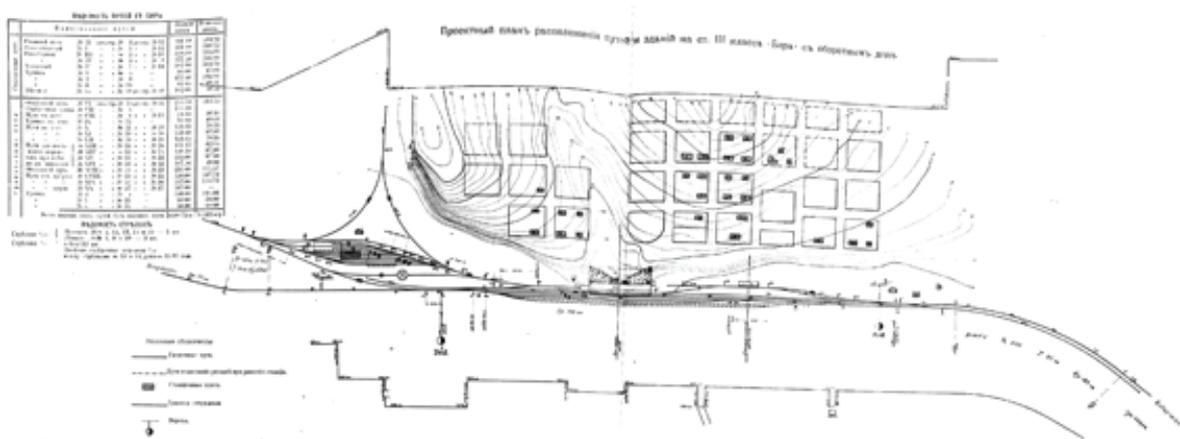


Рис. 5. План расположения путей и зданий на станции III класса Бира [10, с. 97]

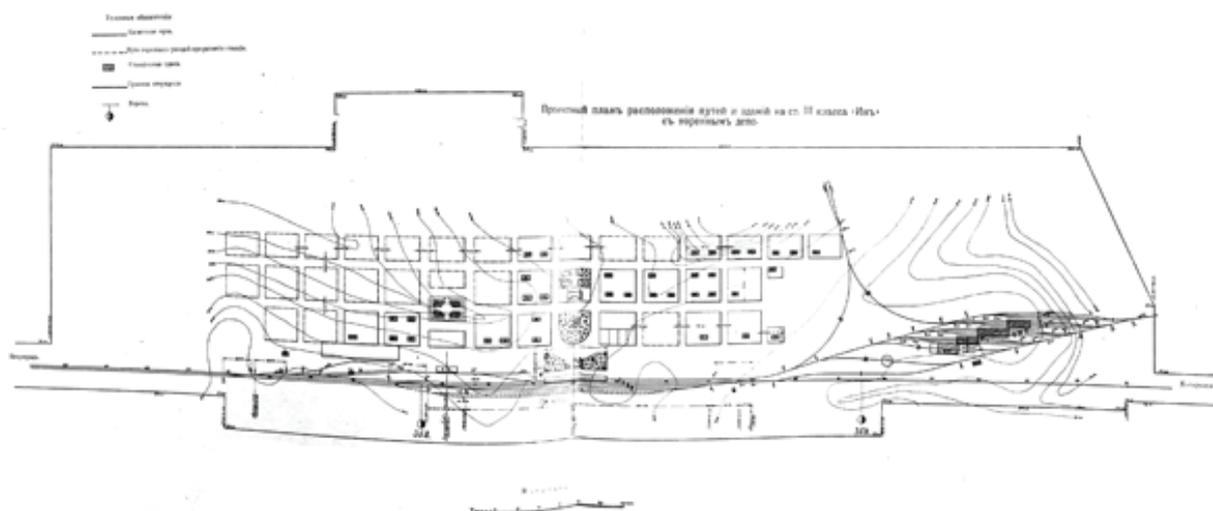


Рис. 6. План расположения путей и зданий на ст. Ин [10, с. 97]

Жилые дома для железнодорожников

Жилые дома для рабочих строились нескольких типов. Железнодорожная казарма (площадью 30,31 кв. саж.) и полуказарма (22,91 кв. саж.), распространенные также на Уссурийской дороге, проектировались с двумя входами и позволяли размещать артель рабочих, в отдельных помещениях – старших рабочих, путевых сторожей и дорожных мастеров – предусматривались кухни и сушильни. Высота потолков – 1,6 саж. Кроме того, для рабочих проектировались так называемые двойные сторожевые дома площадью 15,26 кв. саж. с двумя отдельными квартирами с кухней, сенями, кладовой. Казармы и полуказармы строились из дерева, с основанием на лежнях. На участке размером 10 на 15 саж. размещались сараи, ледники, коровники отхожие места и помойные ямы.

Жилые дома для семейных железнодорожников проектировались разных конфигураций: 1) по принципу компоновки двух полудомов с выходами в противоположных торцах здания, 2) по принципу компоновки полудомов, состоящих из двух секций каждый и двумя выходами на главный и задний фасады, 3) по принципу полудомов, состоящих из одной секции с выходами на главный и боковой фасады и 4) по принципу полудомов, состоящих из одной секции с выходами на боковые фасады и черновым входом на заднем фасаде. Все постройки деревянные, крытые в основном, тесом.

В альбоме чертежей [10] приводятся планы жилых домов с расстановкой мебели. И набор помещений, и способ организации пространства ряда домов говорит о достаточно высоком уровне комфортабельности: несколько спален, наличие помещений для прислуги, уборных, использование голландских печей и т. д. Полудом по типу № 1 состоял из двух квартир из одной комнаты и кухни общей площадью 7,6 кв. саж. и двух квартир с совмещенными жилыми и кухонными помещениями площадью 3,5 кв. саж. Полудом типа № 1bis состоял из четырех квартир-комнат площадью около 3,5 кв. саж. Полудом типа № 2 площадью 24,62 кв. саж. проектировался с уборной, двумя комнатами, теплыми сенями, кухней и тамбуром в каждой квартире. Полудом типа № 3 площадью 20,12 кв. саж. состоял из одной квартиры улучшенной планировки с несколькими комнатами, кухней, уборной с черновым входом на задний двор. В таких квартирах могла проживать как одна семья, состоящая из нескольких поколений (об этом свидетельствует общая столовая), так и несколько независимых семей. В плане полудома № 5 площадью 27,59 кв. саж. имеется пять комнат (две из которых – проходные),

рассчитанные, судя по планам с расстановкой мебели, на 6 спальных мест. Очевидно, это дом для размещения семьи с двумя детскими спальнями, спальней родителей и комнатой прислуги, размещенной на кухне. В квартире заложена проходная передняя, столовая, уборная, в каждой комнате установлены голландские печи. В полудоме типа № 6 площадью 35,05 кв. саж. имеется семь спальных мест, передняя, столовая, ванная комната с ванной и уборная. Также в числе жилых домов приводится план полудома типа К площадью 27,27 кв. саж., рассчитанного на размещение конторских помещений на девять рабочих столов, кухни, уборной и помещением для сторожа. Кухни оборудовались русскими печами с кухонными очагами, либо отдельными кухонными очагами из красного и огнеупорного кирпича.

Отдельно проектировались жилые дома для служащих железной дороги, временно присутствующих на станции, с дежурными помещениями для паровозных и кондукторских бригад площадью 57,25 кв. саж. Такие дома проектировались коридорного типа и включали 10 комнат площадью 2,7 кв. саж., столовые, отхожие места (общественные санузлы на улице).

Жилые помещения размещались и в специализированных зданиях медицинских учреждений. В фельдшерском пункте площадью 32,62 кв. саж. помимо квартиры фельдшера (из двух комнат, кухни, уборной, площадью 12,3 кв. саж.) размещались ожидальная, перевязочная, ванная с уборной, палата в 4,4 кв. саж., аптека. При фельдшерском пункте жил сторож. Врачебные покои проектировались большей площадью 61,2 кв. саж. и строились на крупных станциях. Они включали операционную, отдельные мужские и женские палаты и уборные, ванную комнату, амбулаторию, аптеку, канцелярию, кабинет врача с приемной. Жилые комнаты врача располагались в отдельном здании.

На станциях III класса в обязательном порядке проектировались бани и прачечные. Они тоже были деревянными, размещались в одном здании площадью 32,19 кв. саж. и включали раздевальную с выходом в уборную, мыльную, парильную, прачечную.

В указанном альбоме приводится подробное сопровождение технического устройства построек. Так, в зданиях жилых домов предусматривались наружные шкафы для хранения рабочего инвентаря глубиной не более 0,25 саж. Полы – деревянные по грунту на лагах. Фундаменты устраивались заглубленные, в сухих и непучинистых грунтах допускались незаглубленные, «на лежнях». Лежни изготавливались из лиственничной древесины, укладывались по грунту с предварительно снятым плодородным слоем, на песчаной подушке. Для сохранения тепла деревянные дома обносились завалиной. Отверстия в завалинах и отдушине подполья закрывались на войлоке деревянными пробками, изготовленными из целого куска сухого дерева. Дома строились из бревен с обшивкой досками, врачебные покои – из бруса.

Жилые дома обносились глухим ограждением, решетчатые допускались с особого распоряжения. На участках размещались коровники и отхожие места. Коровники строились из бревен, с надстройкой (вероятно, для хранения сена). В сараях полы устраивались из утрамбованной земли. В расположении отхожих мест была закономерность: в случае, если фронтальной стороной они ориентировались на жилой дом, двери делались в боковых стенах (рис. 7).

Выводы

За четверть века возведения Транссибирской магистрали практика проектирования закономерно эволюционировала. Эти изменения наглядно отражены в облике отдельных зданий и поселений вдоль Уссурийской и Амурской железных дорог.

В публикации отмечены отличительные особенности различных построек Амурской железной дороги. Строительное управление на стадии проектирования основательно подходило к

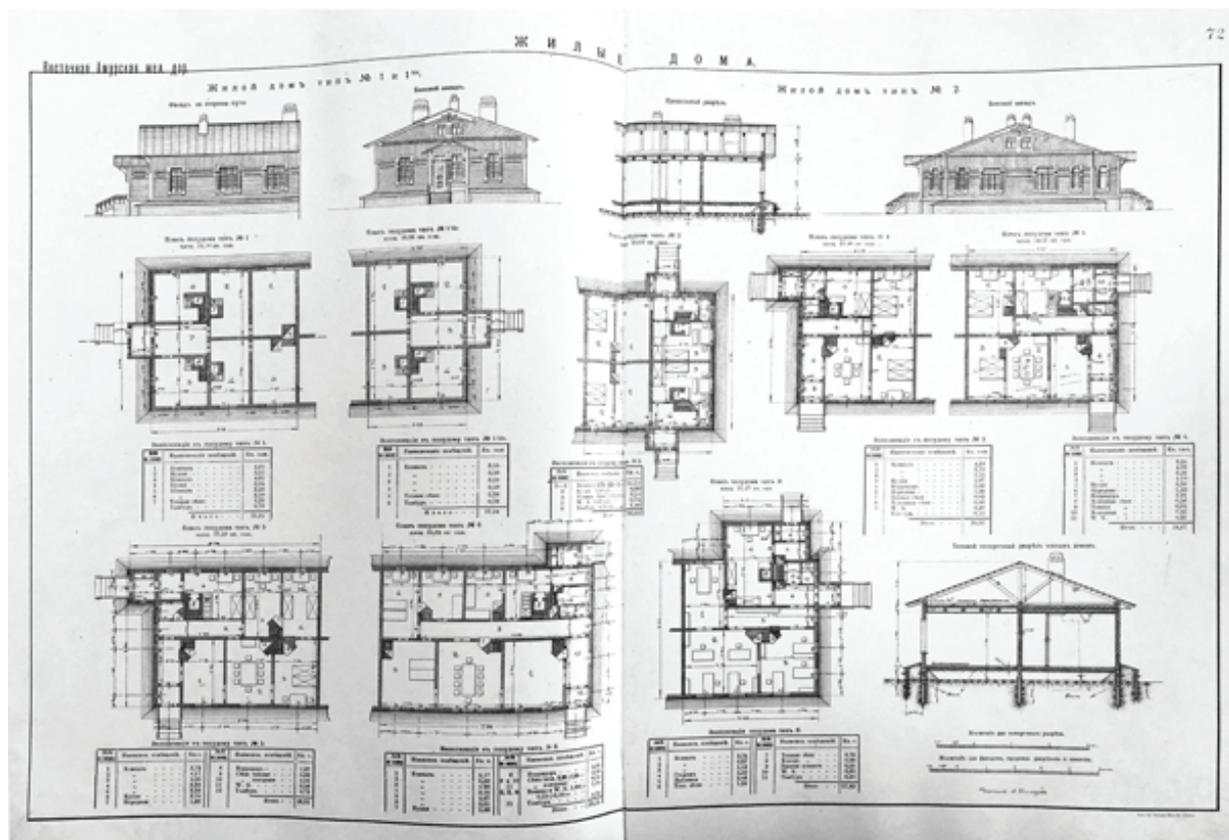


Рис. 7. Жилые дома разных типов на станциях Амурской дороги [10, р. 72]

вопросам расселения рабочих и их семей, для чего при станциях проектировались отдельные большие поселки с регулярной планировкой, развитым благоустройством и озеленением, четким функциональным зонированием. Применяемые технологии проектирования отвечали новейшим требованиям санитарно-гигиенических и строительных норм. Серьезное внимание уделялось медицинскому обслуживанию железнодорожников, больницы были построены на всех станциях III класса. Заметно техническое усовершенствование построек – повсеместно начинает использоваться электричество, водопровод. Прокладка Амурской железной дороги способствовала совершенствованию всей транспортной сети региона: развитию речного судоходства и становлению автомобильной сети.

Примечания

- ¹ РГИА. Ф.350 Оп.4 Д.1040. Л.7 План поселка при станции «Магдагачи» средней части Амурской жел. дор.
- ² РГИА. Ф.350 Оп.4 Д.1040. Л.17 План поселка городского типа при станции Средней части Амурской жел. дор. Ушумун.
- ³ РГИА. Ф.350 Оп.4 Д.1040. Л.9 План поселка городского типа при ст. Средней части Амурской жел. дор. Пера.
- ⁴ РГИА. Ф.350 Оп.4 Д.1040. Л.11 Поселок городского типа при станции Талдан Амурской жел. дор.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Глатоленкова, Е.В. Типовая архитектура рабочих поселков: жилая среда для железнодорожников (конец XIX – начало XX века) / Е.В. Глатоленкова // *Архитектон: известия вузов.* – 2023. – № (81). – URL: https://archvuz.ru/2023_1/14/

2. Tupper, H. To the great ocean; Siberia and the Trans-Siberian Railway / H. Tupper. – Boston: Little Brown & Company, 1965. – 562 p.
3. Государственное значение Амурской железной дороги : Докл. Д.И. Ревякина в общ. собр. чл. Приамур. отд. О-ва востоковедения, сост. под председательством шталмейстера Н.Л. Гондатти 23 июня 1914 г. в г. Хабаровске. – Хабаровск: тип. Канцелярии Приамур. генерал-губернатора, 1914. 36 с.
4. Западно-Амурская железная дорога в период ее созидания (1909–1913). Чита: Т-во Бергут и Сын, 1913. – 248 с.
5. Постройка головного участка Амурской железной дороги. Альбом чертежей (1907–1910). Паровая типо-литография П. Макушина и В. Посохина, 1911. – URL: <https://geoportal.rgo.ru/catalog/tematicheskie-atlasy/postroyka-golovnogo-uchastka-amurskoy-zheleznoy-dorogi-albom-chertezhey>
6. Амурская железная дорога. 1915 год. Часть II. – URL: <https://vita-life777.livejournal.com/28232.html>
7. Железнодорожные поселки Амурской области (от р. Зеи до Забайкалья). Хабаровск: Типография Канцелярии Приамурского Генерал-Губернатора, 1912. 170 с.
8. Альбом видов постройки Средней части Амурской железной дороги: 1910–1914 гг. М.: Художественная мастерская Московского т-ва «Образование», 1914. – 212 с.
9. Степаненко, Е.В. Альбом чертежей к записке по вопросам водоснабжения Средней части Амурской железной дороги / под ред. В.В. Трегубов / Степаненко Е.В. Благовещенск: Типо-литограф.-фотоцинкография «Благовещенск» Торгового дома «И.Я. Чурин и Ко», 1915. – 44 с.
10. Отчет по постройке Восточной части Амурской железной дороги 1911–1915 гг. Альбом типовых и исполнительных чертежей. Хабаровск: М. П. С, 1918. – 112 с.

REFERENCES

1. Glatolenkova, E.V. (2023). Standard typology architecture of workers' settlements: living environment for railway workers (late 19th – early 20th century). *Architecton: Proceedings of Higher Education*, No. 1(81). (in Russian).
2. Tupper, H. (1965). To the great ocean; Siberia and the Trans-Siberian Railway. Boston: Little Brown & Company. (in Russian).
3. The national significance of the Amur Railway: Report by D.I. Revyakin to the meeting of members of the Amur branch of the Society of Oriental Studies, compiled under the chairmanship of the horseman N.L. Gondatti June 23, 1914 in Khabarovsk (1914). Khabarovsk: Printing house of the Office of the Amur Governor-General. (in Russian).
4. Western Amur Railway during the period of its creation (1909–1913) (1913). Chita: T-vo Bergut and Son. (in Russian).
5. Construction of the head section of the Amur Railway. Album of drawings (1907–1910) (1911). Steam typo-lithography of P. Makushin and V. Posokhin. Available from: <https://geoportal.rgo.ru/catalog/tematicheskie-atlasy/postroyka-golovnogo-uchastka-amurskoy-zheleznoy-dorogi-albom-chertezhey>. (in Russian).
6. Amur Railway. 1915 Part II. (1915). Available from: <https://vita-life777.livejournal.com/28232.html> (in Russian).
7. Railway villages of the Amur region (from the Zeya River to Transbaikalia) (1912). Khabarovsk: Printing house of the Office of the Amur Governor-General. 170 p.
8. Album of construction views of the Middle part of the Amur Railway: 1910–1914. (1914). Moscow: Art workshop of the Moscow Education Partnership. (in Russian).

9. Stepanenko, E.V. (1915). Album of drawings for the memo on water supply issues for the Middle Part of the Amur Railway. Edited by Tregubov V.V. Blagoveshchensk: Typo-lithographic-photozincography "Blagoveshchensk" of the Trading House "I. Ya. Churin and Co". (in Russian).
10. Report on the construction of the Eastern part of the Amur Railway in 1911–1915. Album of standard and working drawings (1918). Khabarovsk: M.P.S. (in Russian).

ССЫЛКА ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ СТАТЬИ

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/ – doi: [https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2\(86\)_16](https://doi.org/10.47055/19904126_2024_2(86)_16)

© Глатоленкова Е.В., 2024



Лицензия Creative Commons

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

Дата поступления: 15.04.2024