



ГЛАТОЛЕНКОВА ЕКАТЕРИНА ВИКТОРОВНА

АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ ТРАССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ В ГОРОДАХ СЕВЕРО-ВОСТОКА КИТАЯ: АНЪАНСИ

Статья продолжает исследование дальневосточной железнодорожной архитектуры. Рассматривается станционный посёлок в небольшом городе Анъанси (КНР). Возникновение города неразрывно связано со строительством в начале XX века Китайско-Восточной железной дороги. КВЖД была пятым участком Великого сибирского пути; дорога прошла по территории северо-востока Китая и стала кратчайшим путём из Европы в Азию, к Тихому (Великому) океану. На материале, полученном в ходе проведённого в 2018 году натурного обследования и архивных изысканий автора, рассмотрены планировочная структура посёлка, архитектурные особенности основных объектов — жилых домов, проанализированы и уточнены сведения о современных вариантах работы с архитектурным наследием.

Ключевые слова: архитектурное наследие, железнодорожная архитектура, жилая застройка, КВЖД, Транссибирская железнодорожная магистраль.

Keywords: architectural heritage, railway architecture, residential development, CER, The Trans-Siberian Railway.

Исследование выполнено при поддержке гранта РФФИ и РЯИК в рамках научного проекта № 21-512-23004.

Строительство КВЖД началось после подписания в 1896 году контракта между Российской империей и Китаем. На концессионных землях от Маньчжурии к Пограничной и от Харбина до Даляня было построено около 90 станций, часть из которых развилась в крупные города, часть — осталась посёлками при железной дороге. Аньанси (до 1924 г. — станция Цицикар) — один из таких посёлков. Станция служила пунктом сбора и отправки сельскохозяйственных грузов. В 20 верстах к северу находился крупный город Цицикар, к которому от КВЖД шла узкоколейная ветка.

Сегодня Аньанси — небольшой город, район городского подчинения городского округа «Цицикар», второго по величине городского округа провинции Хэйлуцзян. Название района происходит от находившегося здесь раньше даурского селения Анаци, которое в переводе означает «охотничьи уголья». После передачи КВЖД Китаю русские семьи оставили свои дома; на протяжении второй половины XX века город медленно развивался, основные транспортные потоки сместились на север, необходимости и возможности строить современные микрорайоны не было. По мнению местных жителей, именно ограниченность в средствах стала причиной хорошей сохранности домов — жилых и общественных зданий. Сегодня объекты признаны памятниками архитектуры и представляют большую ценность с точки зрения развития туризма. Раз в неделю на станции останавливается поезд Москва — Пекин, и на 15 минут станция оживляется туристами.

В предыдущих исследованиях [3; 4; 2] рассматривались и особенности планировочной структуры Большого Цицикара — древнего города и станции, и особенности русской застройки на станции. Однако проведённые в 2018 году

натурные обследования и работа с чертежами в 2018–2021 годах заставляют вносить дополнения и правки в уже опубликованные материалы.

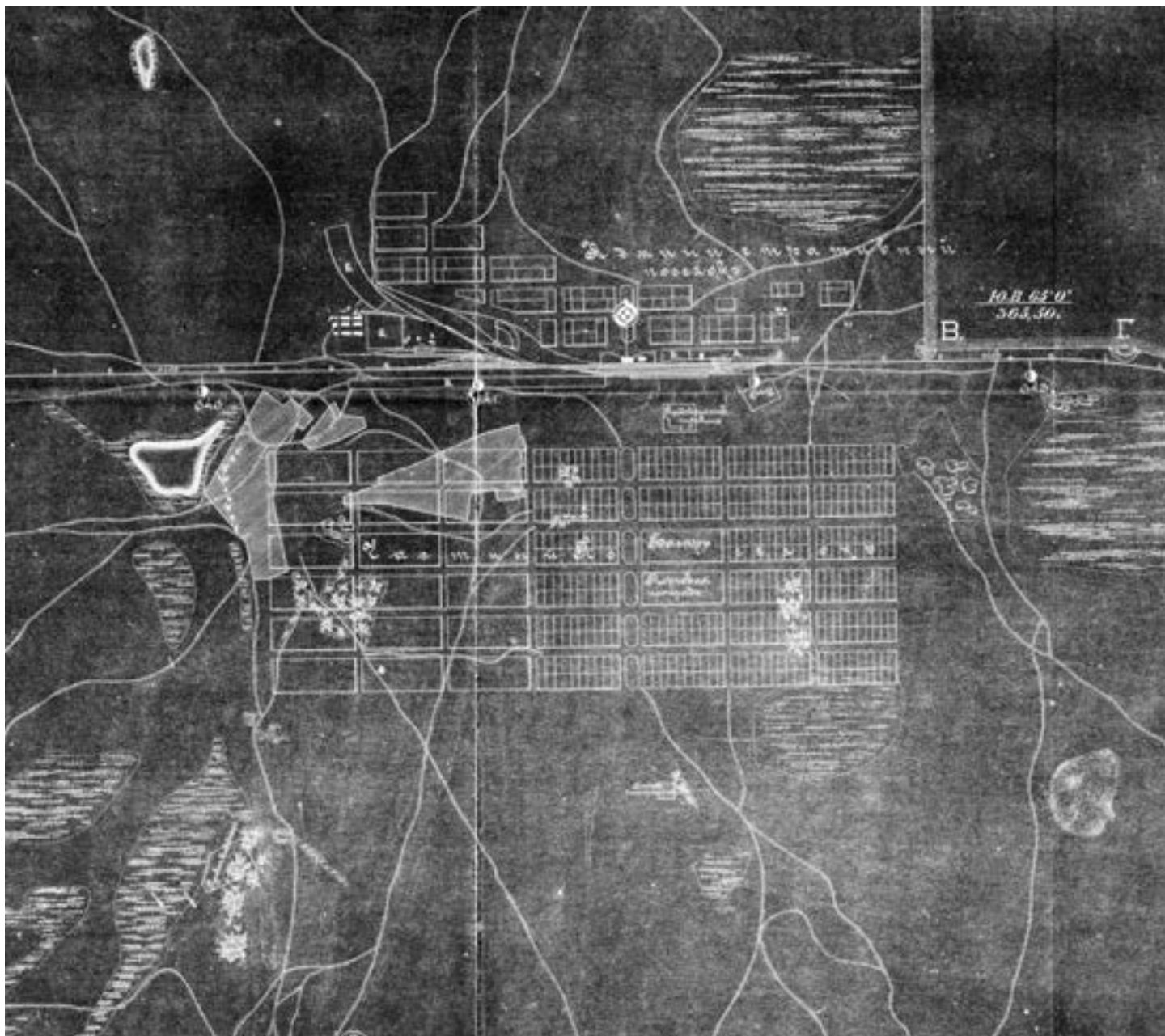
Планировочные особенности станции

Современный город поделён железной дорогой на две части: условно усадебную застройку, основную часть которой занимает железнодорожный посёлок, вокзал и современные частные дома, и на противоположной стороне — современный район с жилыми кварталами средней этажности, магазинами, площадями. Такая планировка кажется следствием позднего развития города, но это разделение было заложено в проектах станции и отражено на чертежах 1910-х годов.

Согласно плану расположения путей и зданий, на станции Цицикар имелся административный посёлок, подчинявшийся обществу КВЖД, и частный посёлок, находившийся в ведомстве поселкового самоуправления. Территория отчуждения для строительства станции составляла 9,52 тысячи квадратных саженей [5]. Также вдоль путей располагались продовольственный пункт и постройки пограничной стражи. К 1903 году в административном посёлке были построены железнодорожный вокзал и все необходимые для работы дороги сооружения: водонапорная башня, паровозные мастерские, склады. Напротив железнодорожного вокзала была первая деревянная церковь, освящённая в честь Петра и Павла. Перед парком — широкий зелёный сквер. Улица, на которой стояла церковь, так же называлась Петропавловской. Позднее на станции возвели каменный храм, простоявший до конца XX века. Как указывает китайский исследователь Чэнь Вэньлун из г. Дацина со ссылкой на рассказы местных жителей, в 1960-е – 1970-е годы в церкви работал продукто-



Площадь перед железнодорожным вокзалом на станции Аньанси: слева — современное здание, построенное на месте бывшего одноэтажного павильона; справа — двухэтажный павильон старого вокзала после реставрации. Август 2018 года.



Фрагмент плана станции Цицикар Западной линии. На плане хорошо видно деление посёлка на две части: административный и частный. В частном посёлке имелись продовольственный пункт, торговая площадь и участки под аренду [5].

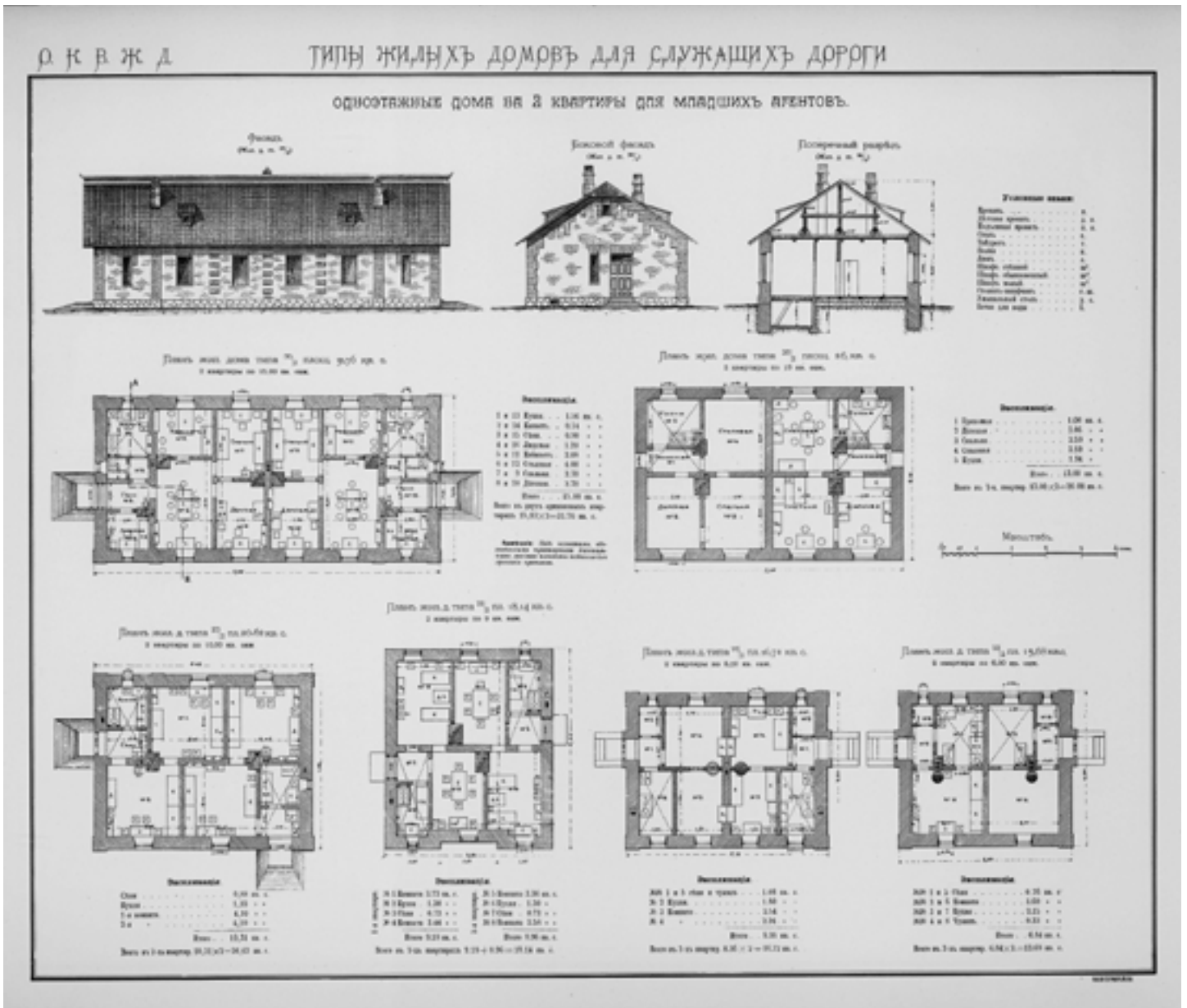
вый магазин, а в конце 1990-х его разобрали с намерением построить детский сад [6]; территория пустует до сих пор. На противоположной стороне, в частном посёлке, на момент отчуждения дороги имелись посёлки китайцев, которые со временем перестраивались; всего было предусмотрено около 1 000 участков под временную аренду. Оба посёлка имели регулярную планировку: прямые улицы, в административном посёлке — квартальная застройка (несколько жилых домов объединяли общие дворовые постройки: ледники, сараи, колодцы и т. д.), в частном посёлке участки были индивидуальные и меньшие по площади. Композиционно посёлки связывала линия бульвара, переходящая в площадь перед храмом в административном посёлке и в торговую

площадь — в частном. Ось бульвара проходила по центру железнодорожного вокзала.

Жилые дома железнодорожного посёлка — объекты культурного наследия

Впервые охранный статус постройки станции получили в 1985 году, когда отделом народного правительства г. Цзямусы¹ отдельные дома были объявлены объектами культурного наследия уровня префектуры. В 2003 году

¹ Административное деление в Китае в конце 1980-х гг. отличалось от современного, Аньанси имел подчинение г. Цзямусы.



Типы жилых домов, применявшихся на станциях КВЖД, в том числе и на станции Цицикар: типовое решение для фасада и разреза и планы [1, с. 199].





Вид на город Аньанси в бывшем частном посёлке.



Кирпичный жилой дом после реставрации.



Современное использование жилых домов — художественная студия и палисадник.



Деревянный дом — редкость в Аньанси (это, вероятно, железнодорожная казарма).

комплекс русских жилых домов Аньанси был включён в список охраняемых районов Китая [7]. В 2010-м «Здания в русском стиле и улица Россия» стали одной из главных достопримечательностей, связанных с русским наследием, наряду с улицами в Харбине и Далайне.

До наших дней сохранилось 111 зданий: 6 общественных и 105 — жилых домов [8]. Жилые дома в основном из кирпича и камня, оштукатуренные. Вдоль всей линии дороги применялись типовые проекты одноэтажных многоквартирных домов, варьировалось количество проживающих семей и площадь. В Аньанси были построены здания на одного,



Плита с общей информацией о застройке улицы и табличка на здании с указанием принадлежности постройки и регламента охраны: 5 метров от стены — зона особой охраны, 10 метров — зона ключевой охраны, 30 метров — зона общей охраны, 150 метров — зона строительного контроля.

двоих, троих, четверых хозяев площадью от 16 до 30 квадратных саженей. Самые большие дома располагались в северо-западной части посёлка, у них также были большие участки. Школа находилась на восточной стороне, на первой от дороги улице — Железнодорожной.

К крыльцам домов в первой половине XX века пристраивались деревянные веранды, которые могли быть как остеклёнными, так и открытыми (террасы); индивидуальность типовым зданиям придавала разной сложности деревянная резьба. Планировка посёлка практически не изменилась. Жилые дома, изначально построенные на возвышенности и высоком фундаменте, хорошо сохранились без ремонта. Они выкрашены в жёлто-зелёный цвет, что, по мнению автора проекта реставрации, отвечает образу традиционной русской архитектуры.

Таблички на зданиях регламентируют характер использования зданий и ведения архитектурно-градостроительной деятельности рядом.

Аньанси — типичный город с ярким железнодорожным прошлым. Для него характерны регулярная планировка, вытянутость вдоль путей главных улиц и ориентация основных построек на железную дорогу; типология построек: наиболее старые постройки связаны с железной дорогой (вокзалы, жилые дома, депо). В Аньанси не осталось ни депо, ни водонапорных башен (знаковые объекты, часто именно они становятся местными достопримечательностями). Ценность посёлка — в атмосфере русского города, а немаловажная часть этого — сохранённая среда: ряды домов вдоль широких улиц, резной деревянный декор на фасадах, надворные постройки и палисадники, главная площадь у железнодорожного вокзала.

Список использованных источников

1. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. — Москва : Фото-лит. К. А. Фишер, 1903. — 354 с.
2. Глатоленкова, Е. В. Архитектурное наследие железных дорог Восточной России / Е. В. Глатоленкова, А. П. Иванова // Урбанистика. — 2021. — Т. 4. — С. 35–54.
3. Глатоленкова, Е. В. Два Цицикара: развитие планировочной структуры поселения в зоне влияния Китайско-Восточной железной дороги / Е. В. Глатоленкова, Н. Е. Козыренко // Вестник БГТУ им. В. Г. Шухова. — 2017. — № 9. — С. 61–67.
4. Глатоленкова, Е. В. Русская архитектура станции Аньанси / Е. В. Глатоленкова // Труды Хабаровской духовной семинарии. — 2021. — № 1. — С. 125–131.
5. План станции Цицикар Западной линии // Российский государственный исторический архив. Ф. 350. О. 19. Д. 433. Л. 1.
6. Чэнь Вэньлун. Улица Россия в Цицикаре / Чэнь Вэньлун ; пер. Н. Торгашевой. — Текст : электронный // Читинское обозрение. — № 39, 22.09.2021. — Чита, 2014–2023. — URL: <https://obozrenie-chita.ru/ulica-rossiya-v-cicikare/> (дата обращения: 16.03.2023).
7. 昂昂溪看俄式老房子[82楼上香车美女] — 跨骑车论坛 — 摩托车论坛 — 中国摩托迷网 将摩旅进行到底! — URL: <http://www.chyangwa.net/thread-16964219-1-1.html> (дата обращения: 03.04.2023). — Текст : электронный.
8. 昂昂溪罗西亚大街旅游攻略_昂昂溪罗西亚大街图片介绍_嘻游猫. — URL: <https://www.xiyoumao.com/remenjindian/4214.html> (дата обращения: 02.04.2023). — Текст : электронный.

Фотографии предоставлены автором.
Материал поступил в редакцию 03.04.2023.

Сведения об авторе: Глатоленкова Екатерина Викторовна, старший преподаватель кафедры «Строительные конструкции, здания и сооружения» Института транспортного строительства Дальневосточного государственного университета путей сообщения (г. Хабаровск). Контактные данные: e-mail: ekaterina.glatolenkova@gmail.com.