

DOI: 10.12737/article_59a93b09438e87.94143863

Глатоленкова Е.В., ст. преп.,
Козыренко Н.Е., канд. арх., доц.
Тихоокеанский государственный университет

ДВА ЦИЦИКАРА: РАЗВИТИЕ ПЛАНИРОВОЧНОЙ СТРУКТУРЫ ПОСЕЛЕНИЯ В ЗОНЕ ВЛИЯНИЯ КИТАЙСКО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

008703@pnu.edu.ru

В настоящее время русскому архитектурно-градостроительному наследию в Китае рубежа XIX-XX веков уделяется много внимания как отечественными, так и зарубежными исследователями. Но до сих пор остаются вопросы, не получившие однозначного ответа; обнаруживаются ранее неизвестные факты и документы, которые позволяют по-новому рассмотреть исторические события. Большой исследовательский интерес представляют вопросы процесса градообразования в полосе отчуждения китайской восточной железной дороги, которые определили за короткий исторический период жизнеспособную структуру расселения. Несмотря на применение типовых проектов, как зданий, так и поселений, выделяется ряд станций, которые имеют ярко выраженные характерные особенности. Особый интерес представляет станция Цицикар, находящаяся в западной части главной линии дороги, в 25 километрах от древнего китайского города Цицикар. В статье освещены результаты исследования образования и градостроительного развития города в зоне отчуждения железной дороги, рассмотрены особенности формирования русской архитектурной среды в инородческом социуме. Работа построена на анализе документов Российского государственного исторического архива г. Санкт-Петербурга, Российского государственного архива г. Москвы, а также данных из исторических литературных источников.

Ключевые слова: архитектура, градообразование, Китайско-Восточная железная дорога, планировка, расселение.

Введение. 27 августа (8 сентября) 1896 г. в Берлине китайской стороной в лице Сюй Цзинчэна и Русско-Китайским банком был подписан контракт на постройку и эксплуатацию китайской восточной железной дороги (КВЖД) на территории Маньчжурии [1]. В географических описаниях отмечался неоднородный характер территории: пустынные степи, гористый рельеф, большое количество рек, большая площадь плодородных земель [2]. Основным фактором при прокладке железной дороги и расположения станций была освоенность территории, характеризующаяся наличием китайских поселений, прилегающих к ним обрабатываемых земель и лесные ресурсы. Это должно было обеспечить гигантскую стройку материалами, рабочей силой и создать продовольственную базу.

Линия КВЖД прошла по территории со сравнительно высокой для малонаселенной Северной Маньчжурии концентрацией китайских поселений: отдельные промысловые и сельскохозяйственные фанзы, многочисленные деревни, китайские города [3]. Для нужд дороги выделялась полоса шириною 70 м [4]. Близ станций, в зависимости от класса, площадь отчуждения варьировалась от 600 до 6500 га на Западной ветке, от 300 до 5600 га – на Восточной. В официальных соглашениях отмечалось, что дорога не должна пересекать существующие китайские города, а

проходить на расстоянии от них [5].

Всего было оборудовано 92 станции, 54 из которых расположены на главной линии, 38 – на южной ветке. Между станциями выдерживалось расстояние в среднем тридцать верст. Каждые десять верст закладывались либо разъезды (на главной линии 47 разъездов, на южной ветви – 25), либо площадки (60 и 38 соответственно) [6]. Китайские поселения не вошли в полосу отчуждения КВЖД, но оказались в зоне ее влияния – новая транспортная артерия стала мощным фактором социально-экономического развития северо-восточного региона. От нее пролегли железнодорожные ветки к каменноугольным месторождениям у поселков Джалайнор и Фушунь, к многочисленным лесным концессиям вдоль дороги. От русских станций были проложены узкоколейные железнодорожные ветки к крупным историческим китайским поселениям, что обеспечивало постоянные экономические и культурные связи. Функциональная специализация станций первоначально определялась обслуживанием железной дороги. Со временем русские станции со смешанным русско-китайским населением стали элементами расселения вдоль линии дороги. В исторических китайских городах появлялись русские военные части, церкви, здания утилитарного назначения – телеграф, почта, отделение банка, русско-китайские школы и т.д. Историческая

планировка и традиционная жилая застройка хутунами сохранялась.

При строительстве станций КВЖД использовались специально разработанные типовые генеральные планы, подразделяющиеся на классы в зависимости от площади территории отчуждения, численности потенциального населения станции и грузопотока. Всего выделялось пять классов. К станциям I класса относились Далянь и Харбин; станций II класса было девять, и располагались они через каждые 220 верст; III класса – восемь; IV – сорок девять (четыре станции были вне ветки при угольных копях и порте Инкоу); V – тридцать. Класс станции определял площадь поселения, планировку, функциональное зонирование, расположение железнодорожных служб (ремонтные мастерские, депо). От этого определялся и класс вокзала, его размеры и наличие удобств: вокзалы V класса имели площадь 20,87 кв. саженей, IV – 58,36, III – от 58,36 до 110, II – 110, I класса – 300 [6]. Помещения первого и второго классов, как правило, находились на втором этаже.

Была разработана целая серия проектов жилых домов для разных чинов железной дороги. Дома отличались по жилой площади, по типам зданий (дома на одну или две семьи), по строительным материалам (деревянные, из кирпича и натурального камня). Во всех разработанных вариантах жилые дома имели веранду, возводились на индивидуальных участках, на которых находились хозяйственные постройки (склады, сараи, ледники). Дома на два хозяина имели отдельные входы через палисадник. Практически на всех станциях были построены деревянные православные храмы.

1. История формирования города Цицикара

1.1. Древний город Северной Маньчжурии. Особый интерес представляет развитие маньчжурского города Цицикар (в просторечии – Букуй, что в переводе с даурского означает «благоприятный, многообещающий»). Цицикар и окружающая местность, называемая Анъанси, имеет богатое историческое и культурное наследие. В этом районе расселение начало формироваться с 1125 г. Но официально годом основания города считается 1333. Активный рост Цицикара начинается с XVII в. с развитием торговых отношений между Россией и Китаем. Имея выгодное экономико-географическое положение, он стал крупным распределительным центром на пути торговых караванов из Кяхты (Забайкалье) в Пекин. С 1699 г. в Цицикаре формируются административно-управленческие функции, в нем располагается ставка хэйлунцзянского цзянцзюня и

фудутуна для управления прилегающими землями [7].

Многочисленные караваны останавливались у городских стен, где на специально организованных площадях организовывались торги между русскими и китайцами. Цицикар имел постоянные экономические связи с городами Баян-сусу, Хуланчэн, Хайлар. С XIX в. в сентябре и октябре постоянно проводились ярмарки, на которые свозились продовольственные товары со всей северной Маньчжурии. Кроме крупных оптовых операций, активно развивалась частная торговля. Численность населения в разные годы колебалась от 30 до 70 тыс. человек. В 1895 г. в городе насчитывалось около 400 лавок купцов [8], в начале XX в. их было больше тысячи, в 1927 г. насчитывалось около восьми тысяч торгово-промышленных фирм [9]. Развитию города способствовали выход к судоходной реке Наньцзишань (Букуй-цзян) и наличие крупных трактов, проложенных от Цицикара к городам Хайлар, Кэшань, Байцюан, Пекину, к удаленным приграничным поселениям Сахалюну и Кяхте [8].

1.2. Анализ структуры древнего города.

Город располагался на правом берегу судоходной реки и был вытянут вдоль нее с юга на север. В основе города – старая, обнесенная высокой каменной стеной крепость (импань), имеющая в плане форму квадрат. С ростом численности населения территория города расширилась. Новое поселение плотно окружило крепость, дополнительно был построен второй ряд каменной стены. Планировка внутреннего города была регулярной, улицы проложены в направлении север-юг.

В градостроительном отношении Цицикар был закрытым городом: с севера, востока и юга шла крепостная стена, с запада – река Наньцзишань. К середине XIX в. он подошел к своим территориальным пределам, и его дальнейшее пространственное развитие возможно было только за второй линией крепостных стен. За внешней стеной в месте проведения ярмарок сложилась живописная планировка с узкими криволинейными улицами и большими торговыми площадями. Город получил развитие в южном направлении. Главная улица Торговая пересекала город и выходила на тракт, ведущий в Пекин. Численность населения динамично увеличивалась за счет переселения китайцев из северных деревень, из многочисленных сел, окружающих город. Строительство железной дороги увеличило поток переселенцев и привело к стихийному освоению территории. К этому времени Цицикар состоял из трех структурных единиц, которые имели свои особенности планировочной организации, функциональной специализации и застройки: старая

крепость – административная часть; территория внутри оборонительной стены – жилая; район за крепостной стеной – торговый (рис. 1).

В конце XIX в. Цицикар представлял собой типичный китайский город с характерной пространственной организацией городской среды. Основу планировки жилых районов составляли сыхэюани – обнесенные стеной дворы одного или нескольких хозяев, застроенные по периметру зданиями разной иерархии. Такие дворы стояли вплотную друг к другу так, что между ними оставался лишь небольшой проход – хутун

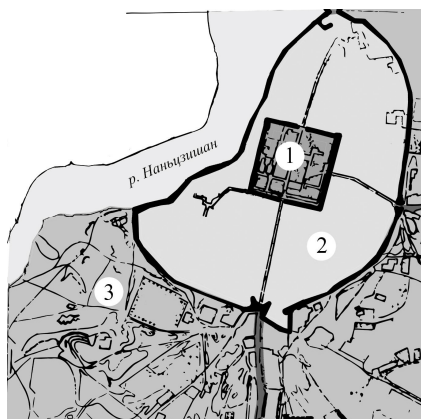


Рис. 1. Старый город (1905): 1 – Старая крепость; 2 – Жилая застройка; 3 – Торговая зона (схема на основе рисунка из альбома [11])



Рис. 2. Застройка старой части китайского города (фото из альбома) [11]

2. Станция Цицикар

2.1. Особенности застройки. Железнодорожная станция Цицикар была построена на линии КВЖД в 25 километрах от китайского города. До сегодняшнего дня она сохранилась под названием Анъанси и является районом городского подчинения округа Цицикара. Для связи двух поселений в 1909 г. была проложена узкоколейная железнодорожная ветка [9]. Класс – II [6]. По ведомости отчуждаемых земель западной линии, на станцию Цицикар отводилось 6500 китайских шан (1 шан примерно равен 1 га) [5].

Основным композиционным центром являлся вокзал. Вокзальный комплекс состоял из нескольких сооружений, обслуживающих дорогу: пассажирских вокзалов, отдельно для русских и для китайцев, водонапорной башни и железнодорожного депо. За прямоугольной привокзальной площадью со сквером пролегал парадный бульвар. На площади располагалась деревянная церковь.

Железнодорожный поселок быстро рос, и за короткое время сложилась среда, характерная для небольшого провинциального русского города – одноэтажная застройка, храм, много зелени. Основу генерального плана жилого поселка

[10]. Узкие криволинейные улицы и внутренние дворы являлись жестким планировочным каркасом. На окраинах города основная застройка формировалась из фанз, которые плотно примыкали друг к другу, образуя сплошной фронт улиц (рис. 2). Плотность застройки была высокой, одноэтажные дома ковром заполняли пространство города. На их фоне контрастно выделялись крепостные стены, пагоды, храмы, входные ворота, которые являлись композиционными акцентами в застройке.

составляла регулярная сетка кварталов с размерами 100 на 100 саженей (площадь приблизительно 4,5 га). Согласно проекту по углам квартала строились 4 жилых дома на два хозяина [12]. Проезд имел ширину 3,5 м. По окраинам возводились дома на участках меньшего размера. Поскольку со строительством железной дороги резко возрос приток населения, приезжим выделялись участки для самостоятельного возведения домов. Как правило, они возводились деревянными и напоминали русские избы. Строились и каменные здания на две семьи с входом в торцах. На станции рядом с железнодорожным поселком строили фанзы китайцы, которые приезжали на заработки. К 1927 г. насчитывалось около 4 тыс. человек [9].

Вместе с дорогой были построены двухклассная железнодорожная школа, почта, метеостанция, поселковая бойня, больница, маслобойный завод, паровая мельница и табачная фабрика, церковь (рис. 3) [13]. Храм во имя святых апостолов Петра и Павла на привокзальной площади был построен в 1913 г. правлением общества железной дороги [14]. Позже был возведен каменный православный храм, общей площадью 396 м². Он был выполнен в неорусском стиле с колокольней, перекрытой шатром (рис. 4).



Рис. 3. Храм Святых Апостолов Петра и Павла на станции Цицикар. Фрагмент открытки



Рис. 4. Каменный храм на станции Цицикар. Фотография очевидца, 1990-е гг.

2.2. Здание вокзала. Здание вокзала Цицикара построено в 1903 г. по проекту для вокзалов второго и третьего класса, как здания на станциях Имяньпо, Яомынь, Джалантунь, Хайлар. При строительстве вокзала в проект вносились изменения, касающиеся внутренних планировок и детализации здания.

Комплекс пассажирского вокзала состоял из двух павильонов – для европейцев (слева) и для китайцев (справа); между ними был широкий проход, перекрытый навесом и использовался для хранения багажа. Общим было стилистическое решение обоих павильонов: строились они из красного кирпича. Выделялись белым цветом обрамления окон, боковые пилястры, горизонтальные пояски. Карниз декорировался деревянной резьбой. Скаты крыш подчеркивались деревянными элементами.

Здание для европейцев было двухэтажным

(рис.5), в его состав входили помещения 1 и 2 классов с уборными, буфет, телеграф, кассы, помещения для третьего класса, комната начальника участка, подсобные помещения. Павильон для китайцев был одноэтажным, с отдельным входом и выходом на перрон (рис. 6). В архитектурном отношении в качестве главного элемента комплекса выделялся центральный вход европейского павильона, который на фасаде был отмечен высоким фронтоном. Фасад формируют метрические ряды окон. Более сложное решение имел главный элемент со стороны перрона. На него накладывалась легкая деревянная конструкция пассажирского дебаркадера. Оконные проемы фасада были декорированы. Это связано было с тем, что со стороны железнодорожных путей вокзал должен был формировать образ станции. На перроне для пассажиров сооружался навес [15].



Рис. 5. Вид на восточную часть вокзального комплекса станции Цицикар (фрагмент открытки)

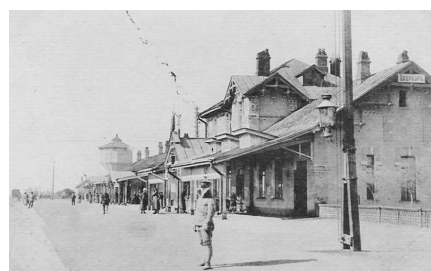


Рис. 6. Вид на западную часть вокзального комплекса станции Цицикар (фрагмент открытки)

2.3. Влияние русской станции на китайский город. С появлением станции Цицикар резко изменилось развитие китайского города. Значительные перемены произошли в пределах первой крепостной стены. Русским было разрешено строительство представительских зданий на территории старого города: департамент финансов, дом и управление генерал-губернатора, телеграф, православная церковь (рис. 9), которая

была построена после занятия города русскими войсками [16]. В старом городе находились Клуб железнодорожников, Русское консульство, отделение Русско-Азиатского банка и правление лесного предприятия И.П. Шевченко [9]. В традиционной китайской плотно-низкой застройке контрастно выделялись здания в русском стиле.

Но основное строительство проходило за границами второго ряда оборонительных стен.

Планировка новой части китайского города носила расчлененный характер. Рядом с вокзалом вдоль узкоколейки русскими был образован небольшой район железнодорожников с регулярной сеткой кварталов, которые были застроены жилыми зданиями. Была застроена и дорога южного направления, которая подходила к воротам старого города (рис. 7). В короткие сроки на ней были сооружены двухэтажные кирпичные здания, в которых открылись представительства крупных торговых фирм, как китайских, так и

русских. Архитектура сооружений была разнообразной. Фронт улицы формировался чередованием каменных зданий в европейских ретро стилях и традиционных китайских. Кроме жилых домов были построены общественные сооружения: школы, почта, ресторан, театр, управление железной дорогой. В северной части сконцентрированы учебные заведения: ремесленное, женское училище, учительская семинария, низовое училище [7].



Рис. 7. Новая часть китайского города Цицикар [3]

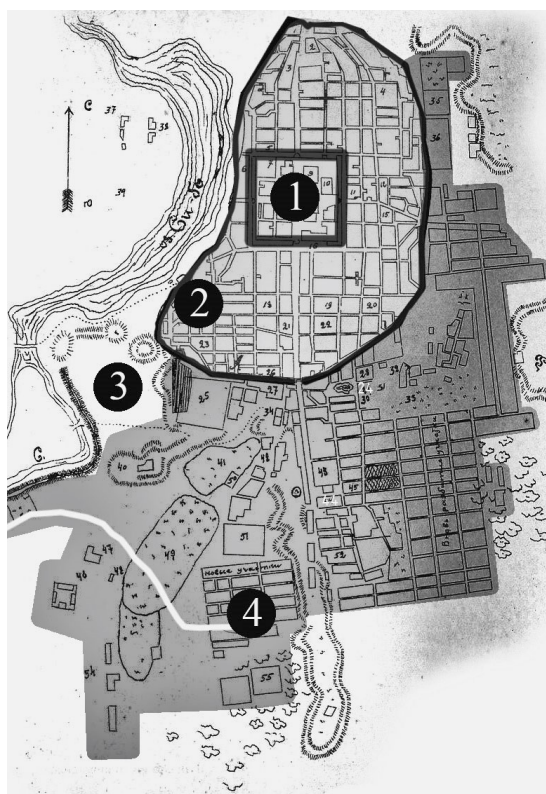


Рис. 8. Схема Цицикара (1910): 1 – Старая крепость; 2 – Жилая застройка; 3 – Новый китайский город; 4 – Железнодорожный вокзал до станции. Схема на основе плана города, опубликованного в 1910 году [17]



Рис. 9. Фрагмент застройки новой части города Цицикар. Китайский монетный двор и русская церковь.
Фрагмент открытки

Заключение. Образование и развитие русских станций вблизи исторических городов Китая отражает особенности формирования своеобразного архитектурно-градостроительного конгломерата, основу которого определяют две культуры: России и Китая. Ярким примером этого является развитие исторического китайского города Цицикар и русской железнодорожной станции Цицикар (Аньанси). И в настоящее время в историческое наследие города входит как архитектура старого города, так и русская архитектура железнодорожного поселения.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Скачков П.И. Мясников В.С. Русско-китайские отношения 1689-1915. Официальные документы. М.: Издательство восточной литературы, 1958. С. 74.
2. Арсеньев В.К. Китайцы в Уссурийском крае. Нансен. Ф. В страну будущего. М.: Крафт+, 2004. С. 279.
3. North Manchuria and the Chinese Eastern Railway. Harbin: C.E.R. Printing, 1924. С. 398–399.
4. Алферова О. КВЖД [Электронный ресурс] / Алферова О. – Режим доступа: http://old.zabunb.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1150 (дата обращения: 16.07.2017).
5. Сборник документов, относящихся к китайской восточной железной дороге. Издание канцелярии правления Общества китайской восточной железной дороги, 1922 // ГАРФ. Ф. 6081. Оп. 1. Д. 143. Л. 69–71.
6. Типы зданий и служб при них. Планы, фасады, разрезы, сметы, пояснительные записки // РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 929. Л. 65.
7. 中国-齐齐哈尔 - WWW.QQHR.GOV.CN [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.qqhr.gov.cn/> (дата обращения: 13.07.2017).
8. Паукер Е.О. Маньчжурия. С.-Петербург: Типография СПб акц. общ. «Слово», 1904. С. 75–76.
9. Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. Харбин: Экономическое бюро КВЖД. Типография «Полиграф», 1927. С. 501–503.
10. Лучкова В.И. История китайского города. Градостроительство, архитектура, садово-парковое искусство. Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2011. С. 268–269.
11. Альбом сооружения Китайской-Восточной железной дороги 1897–1903. С.-Пб., 1903. С. 162.
12. Типовой квартал на 4 дома. План // РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1570. Л. 1.
13. Журнал «Политехник» Сидней, 1980 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:929b5Vsu50sJ:www.slideshare.net/breviarissimus/1980-36548997+&cd=1&hl=ru&ct=clnk&gl=ru> (дата обращения: 27.02.2017).
14. Казаки в Маньчжурии - стр. 9 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.predistoria.org/forums/index.php?PHPS ESSID=a3f9c7a4d700007a747c8c86e2619a38&top ic=46.40> (дата обращения: 16.07.2017).
15. Предварительная записка к применению проектов пассажирских зданий на станциях дороги // Ф. 350. Оп. 16. – Д. 927. Л. 1-7.
16. ИнфоРост Н.П. ГПИБ | Путеводитель по великой Сибирской железной дороге. 1903-1904 / сост. по офиц. данным под ред. А. И. Дмитриева-Мамонова. - СПб, 1904. [Электронный ресурс] / Н.П. ИнфоРост. – Режим доступа: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/16100#page/448/mode/g rid/zoom/1>. (дата обращения: 16.07.2017).
17. Гребенщиков А.В. Бутху и Мэргэнь по р. Нонни (продол.) // Вестник Азии. 1910. № 3. С. 174–193.

Glatolenkova E.V., Kozyrenko N.E.

TWO CITIES: THE DEVELOPMENT OF THE SETTLEMENTS PLANNING STRUCTURE OF QIQIHAR IN THE CHINESE EASTERN RAILWAY ZONE

At the present time, there is much attention is paid for Russian architectural heritage of the 19th and 20th centuries in China. But there are many questions have not been answered. Previously unknown facts and documents are revealed that allow review the historical events in a new way. Of great research interest are the issues of the process of city formation in the Chinese Eastern railway zone, which in a short historical period determined a viable structure of settlement. Despite the use of standard projects, both buildings and settlements, a number of stations are distinguished, which have pronounced characteristic features. Of particular interest is Qiqihar Station, located in the western branch, 25 kilometers from the ancient Chinese city of Qiqihar. The article highlights the results of the study of education and urban development of the city in the Chinese Eastern railway zone, the peculiarities of the formation of the Russian architectural environment in a foreign society are considered. The work is based on the analysis of documents of the Russian State Historical Archive in St. Petersburg, the Russian State Archive in Moscow, as well as data from historical literary sources.

Keywords: *architecture, urban development, Chinese Eastern railway, planning, settling.*

Глатоленкова Екатерина Викторовна, старший преподаватель кафедры дизайна архитектурной среды. Тихоокеанский государственный университет.

Адрес: 680035, Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136.

E-mail: 008703@pnu.edu.ru

Козыренко Наталия Ефремовна, кандидат архитектуры, доцент кафедры дизайна архитектурной среды. Тихоокеанский государственный университет.

Адрес: 680035, Россия, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136.