

Статья посвящена поиску архитектурных репрезентаций Российской империи на новых землях (Дальний Восток и Туркестан), одновременно вошедших в ее состав в конце XIX – начале XX века. Дается обзор особенностей архитектурно-пространственного оформления железных дорог, служивших каркасом колонизации: восточного участка Транссиба (Амурская и Уссурийская железные дороги), Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и Закаспийской военной железной дороги (ЗВЖД). Рассматривается эволюция колониального ориентализма и национально-стилистической. Делается вывод о вариативности культурной политики русского колониализма. Ключевые слова: архитектурный образ родины; колониальная архитектура; Дальний Восток; Туркестан; Транссиб; КВЖД; Закаспийская военная железная дорога; ориентализм; национальный стиль./

The article focuses on the search for architectural representations of the Russian Empire on new lands (the Far East and Turkestan), which simultaneously became part of it in the late 19th – early 20th centuries. The article consists of two parts. The first one reviews the architectural and spatial arrangement of railways, which were the colonization structural frame: the eastern part of the Transsib (the Amur and Ussuri Railways), the Chinese Eastern Railway (CER), and the Trans-Caspian Military Railway (TCMR). The second part of the article describes the evolution of the colonial orientalism and national stylistics. The article draws a conclusion about the variability of the cultural policy of the Russian colonialism.

Keywords: architectural image of the motherland; colonial architecture; the Far East; Turkestan; Transsib; CER; Trans-Caspian Military Railway; orientalism; national style.



Новые земли: конструирование образа родины / New lands: Designing an image of the motherland

текст

Алина Иванова
Екатерина Глатоленкова
Михаил Базилевич /
text
Alina Ivanova
Ekaterina Glatolenskova
Mikhail Bazilevich

Введение

Статья является фрагментом международного исследовательского проекта, посвященного поискам архитектурного образа родины в 1870–1916 годах. Мы пытаемся понять, как архитектурный образ империи заменяется образом государства и постепенно трансформируется в образ родины. Эти сложные процессы рассматриваются на примере новых земель – Тихоокеанской России и Туркестана, который колонизировался параллельно с Желтой Россией, Приморьем и Приамурьем. И высшие административные чины (генерал-губернаторы), и казачьи полки, и инженеры-путейцы, изыскатели, мостостроители, архитекторы постоянно меняли дислокацию, неся государственную службу то на Дальнем Востоке, то в Туркестане. Часто одни и те же люди обустроивали эти громадные территории, тем интереснее искать сходства и различия в архитектурно-пространственном оформлении русской колонизации столь различных окраин империи. На основе сравнительного анализа формулируются общие черты «культуры фронта».

Понятие «фронт» возникло на стыке антропологии, истории, географии и культурологии; вслед за концепцией Ф. Тёрнера, мы понимаем его как место возникновения нового общества. Фронт в этом контексте четко отделяется от географической границы и представляет собой «зону освоения», которая производит культурно-этнические, социальные, политические, экономические и символические особенности проживающего общества. Идея фронта определяет специфику всего региона и выделяет ее из истории общеизвестной и институционализированной. Рассказать историю русского восточного фронта только предстоит, и эта статья лишь пунктирно намечает будущее исследование.

В статье, возможно, впервые в русскоязычном профессиональном дискурсе, сделана попытка сравнить архитектурно-пространственное оформление дальневосточной и туркестанской железнодорожной колонизации. Если Дальний Восток хорошо изучен авторами в многочисленных экспедициях при поддержке грантов¹, а также благодаря многолетней работе в Харбине, то информация о Туркестане получена в ходе изысканий в фондах Рос-

сийской национальной библиотеки (РНБ) и Российского государственного исторического архива.

Основными источниками визуальной информации, изученными при работе над статьей, являлись многочисленные фотоальбомы «видов железных дорог», хранящиеся в отделе эстампов РНБ [1–3]. Интересно сравнить эти официальные репрезентации строящегося «каркаса империи» с фотографиями У. Г. Джексона (1843–1942), проехавшего в 1895 году весь Транссиб по заказу Всемирной транспортной комиссии. Коллекция У. Г. Джексона с панорамами населенных пунктов и экзотических ландшафтов, на фоне которых разворачивалось грандиозное строительство, и сотнями изображений инженерных и архитектурных объектов, связанных с железной дорогой, выложена на сайте библиотеки конгресса США [4], скачана русскими пользователями и доступна на многих ресурсах. Но так как авторские права неочевидны, мы, во избежание недоразумений, иллюстрируем текст графическими реконструкциями, отсылая читателей к самостоятельному поиску исторических фотографий.

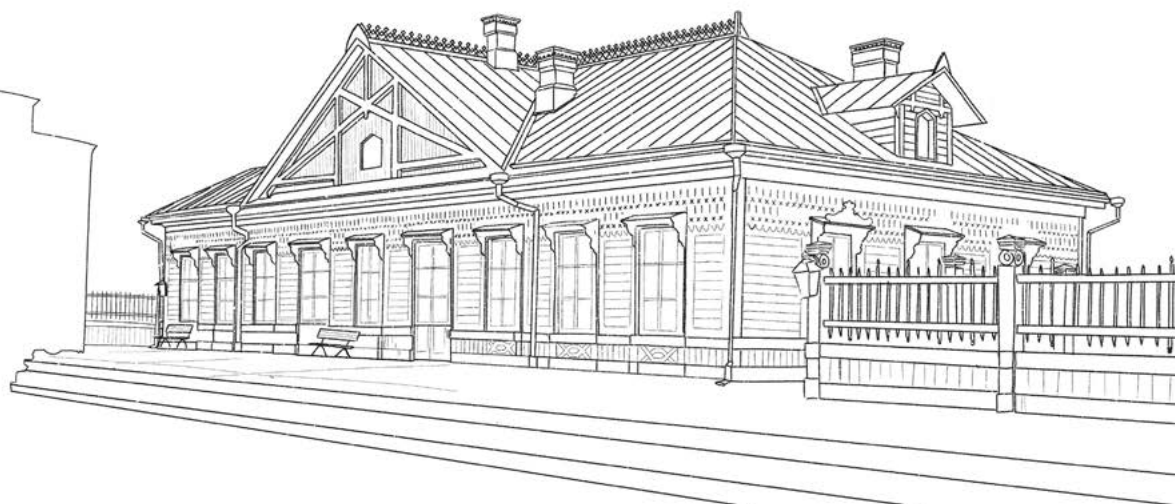
Что касается академической базы исследования, мы взяли за отправную точку статью Вадима Басса, посвященную стилистическим особенностям вокзальных зданий и различию вокзалов столиц и провинции [5], а также диссертацию по архитектуре туркестанских линий [6].

Кроме того, использовались фотобанки, собранные энтузиастами железных дорог и российской истории (живые журналы «Перископ из глубин Тихого океана» [7] и «Записки скучного человека» [8]), а также курсы просветительского проекта Arzamas: курс № 49 «Как железные дороги изменили русскую жизнь», где особо следует выделить лекцию профессора Европейского университета в Санкт-Петербурге В. Басса «Почему вокзалы – вершина архитектурной мысли» [9] и курс № 69 «Открывая Россию: Байкало-Амурская магистраль» [10], приуроченный к 45-летию с начала строительства этого «второго Транссиба».

Тема колониальной архитектуры, мейнстримная в западной академической среде, до сих пор не то чтобы табуирована, но несколько проблематична в России. Нет консенсуса в том, каков исторический статус террито-

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и РЯИК № 21–512–23004

1. А. П. Иванова, грант РФФИ № 18–012–00537 – Камчатка, Сахалин, Приморье, Амурская и Читинская области, Хабаровский край, Забайкалье, 2018–2019 гг. Е. В. Глатоленкова, грант РФФИ № 18–312–00125 – Забайкалье, Маньчжурия, 2018–2019 гг. М. Е. Базилевич, грант РФФИ № 18–312–00058 – Приморье, Приамурье, Маньчжурия, 2018–2019 гг.



< Рис. 1. «Русский железнодорожный стиль» на маленькой станции Транссиба. Станция пятого класса Оишь, 78 верст от станции Обь (Новониколаевск), начало Среднесибирской железной дороги. Графическая реконструкция А. Шаргородской по фотографии И. Р. Томашкевича [1]

^ Рис. 2. Станция Уссурийской железной дороги (между Хабаровском и Владивостоком). Графическая реконструкция А. Чазова по фотографии У. Г. Джексона [4]

рий – от Владивостока до Дальнего и от Красноводска до Верного, присоединенных к Российской империи во второй половине XIX века. Термины «колонии» и «фронт» неизменно вызывают суровые отповеди рецензентов, нет понятной топонимики: как называть Дальний Восток эпохи присоединения к России – Сибирью? Приамурским краем? Тихоокеанской Россией? Желтороссией? Или нейтрально, как рекомендовали политологи 90-х, – «восточными территориями»? Не менее спорна топонимика земель, условно называемых «русским Туркестаном».

Не претендуя на академическую глубину и научную безупречность, мы попытаемся обратить внимание профессионального сообщества на окраины империи – именно так назывались в многотомных «живописных описаниях России» новоприобретенные дальневосточные и среднеазиатские территории. Но поскольку концепт «окраины империи» прежде всего ассоциируется с книгами издательства НЛО, посвященным западным провинциям, мы предлагаем, говоря об экзотичных восточных территориях, внезапно вошедших в состав Российской империи, использовать вариант «Новые земли», скомбинированный на основе названия работы А. А. Кауфмана [11].

Задачи, с переменным успехом решаемые авторами в этой статье, следующие:

- выявить на примере архитектурно-пространственного оформления строящихся магистралей Новых земель региональные особенности, характерные для русской железнодорожной архитектуры Приамурского края, КВЖД и Туркестана;
- рассмотреть архитектурные репрезентации «ориентального» и «национального» в культурных ландшафтах русского Дальнего Востока и Туркестана начала XX века;
- попытаться осмыслить процесс освоения Дальнего Востока и Туркестана как часть общемирового проекта модерна, найти архитектурные параллели и аналогии, источники влияния и заимствования базовых элементов архитектурно-пространственного оформления русской колонизации.

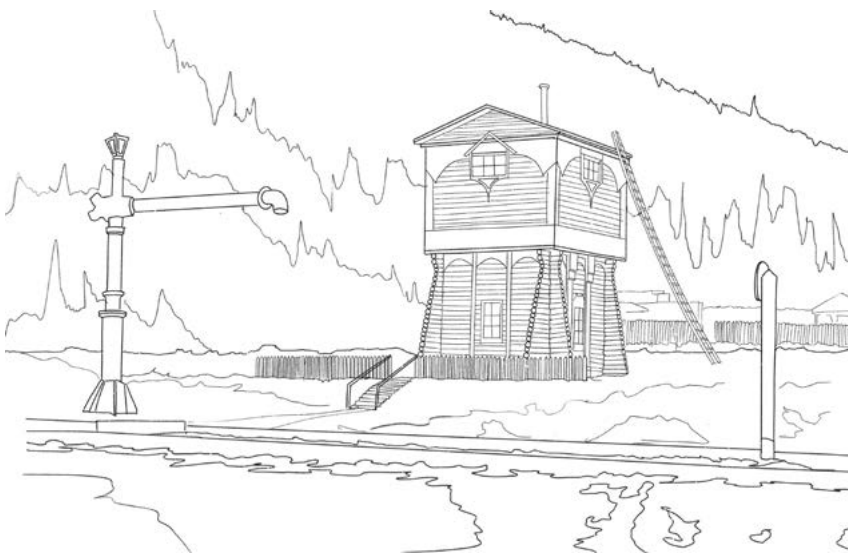
Русская железнодорожная архитектура

Восточное крыло Транссиба. Новые земли – Туркестан и Дальний Восток (Приамурье, Приморье и Желтороссия), одновременно присоединенные к Российской империи, были заселены носителями экзотичных – с русской точки зрения – культур (мусульмане в Туркестане, буддисты и язычники на Востоке), которым требовалось убедительно объяснить преимущества жизни в империи. Архитектура, как водится, выступала в роли транслятора «больших нарративов», однако единого плана архитектурной репрезентации русского мира у администрации новых земель, похоже, не было.

Архитектурное оформление восточного крыла Транссиба выполняло важную функцию – четкой сословной стратификации колонистов Новых земель. Использовались две эстетические платформы – «народная» («деревенская») и «господская» («городская»). Маленькие вокзалчики, школы, фельдшерские пункты, жилые дома и прочие объекты, входившие в состав железнодорожных комплексов на станциях и полустанках Транссиба, оформлялись в национальном стиле.

В важных инфраструктурных узлах и в городах с перспективой на статус столицы провинции вокзалы имитировали здания «господского дома» («дворца») с четко выраженной трехчастной классицистской структурой объемно-пространственной композиции. Если учесть, что в Сибири, Приамурском крае и тем более в Маньчжурии никогда не было дворянских усадеб и дворцов, распространенных в континентальной России вплоть до Урала, здания вокзалов символически замещали эту лакуну, благодаря чему конструировалась привычная символическая иерархия культурного ландшафта.

Сибирь и Забайкалье к 1891 году (начало строительства Транссиба) были давно освоены русскими и, за исключением Новониколаевска, магистраль шла по маршрутам старых трактов сквозь большие купеческие города (Омск, Красноярск, Иркутск, Верхнеудинск, Чита), основанные в местах переправ через Иртыш, Ангару и Селенгу. Железнодорожная инфраструктура более или менее органично входила в сложившуюся городскую ткань, и новые вокзалы удачно вписывались в архитектурный ландшафт. Их стилистику осторожно можно



^ Рис. 3. Архитектурное оформление ветки Пивань – Совгавань (1945–1946 гг.). Графическая реконструкция А. Чазова по [14]. Водоемное здание разьезда Аксака, 147 км



^ Рис. 4. Архитектурное оформление ветки Пивань – Совгавань (1945–1946 гг.). Графическая реконструкция А. Чазова по [14]. Разьезд Соллу, 210 км

v Рис. 5. Архитектурное оформление ветки Пивань – Совгавань (1945–1946 гг.). Графическая реконструкция А. Чазова по [14]. Разьезд Хуту, 366 км

назвать «сибирским боз-артом», чтоб не возникало путаницы с традиционной дефиницией «сибирское барокко», применяемой к культовым сооружениям и деревянным особнякам.

Что касается Амурской железной дороги – предпоследнего участка Транссиба, она была проложена по сплошным болотам в практически безлюдном ландшафте, однако два новых города – Алексеевск и Хабаровск – строились в расчете на возможный столичный статус.

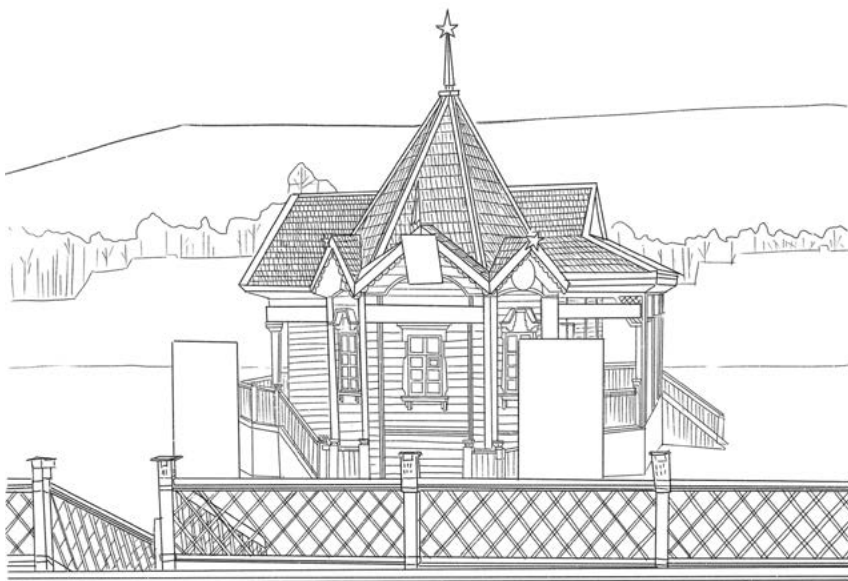
Существует устойчивое убеждение, что оформление Транссиба – от Ярославского вокзала в Москве до вокзала во Владивостоке – было выдержано в национальном духе, но даже беглый обзор архивных фотоматериалов свидетельствует об интенсивном поиске наиболее убедительных архитектурных решений. Здания вокзалов и станций постоянно перестраивались, расширялись: на смену деревянным постройкам приходили кирпичные и каменные, некоторые вокзалы кардинально меняли

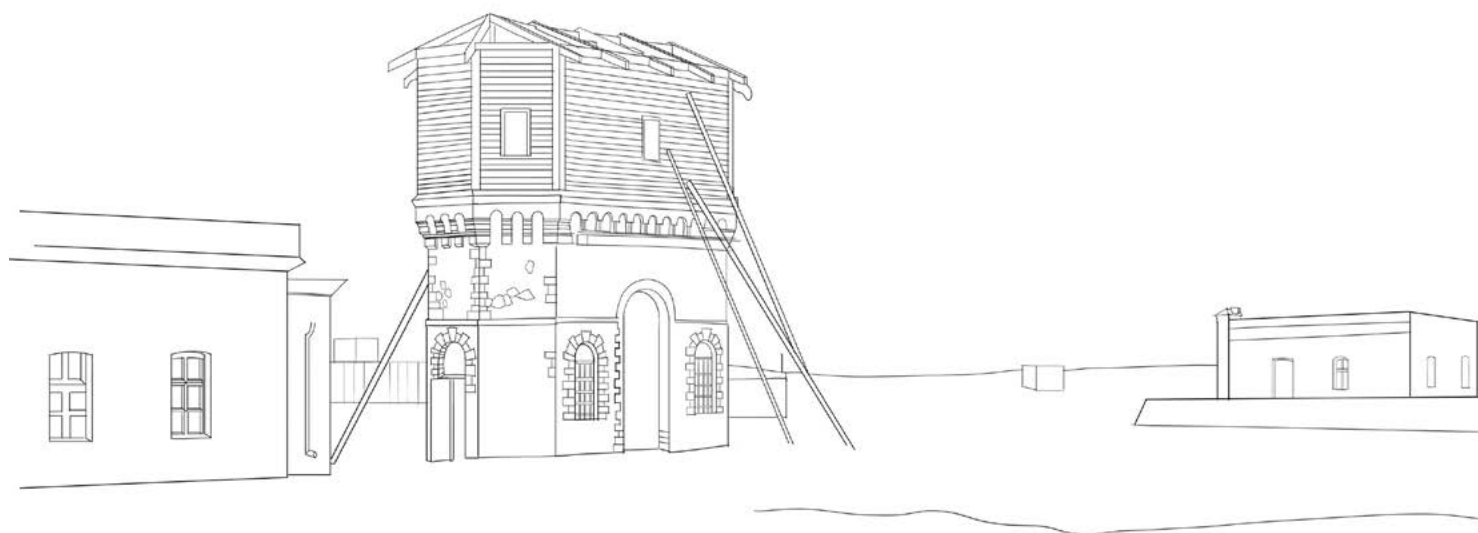
свой облик по три (Владивосток) и четыре (Хабаровск) раза.

Первые, деревянные вокзалы Транссиба варьировались от резных, квази фольклорных павильонов (рис. 1), словно сошедших со страниц увражей «Мотивы русской архитектуры», издававшихся в Петербурге в 1870–1880-х годах [12], до элегантных построек, воспроизводивших образ классицистского усадебного дома с викторианским фронтоном (рис. 2).

В качестве типичного примера «фольклорного» направления приведем крошечный остановочный пункт пятого класса Оишь на границе Барабинской степи (рис. 1), возведенный с избыточной роскошью и выдумкой, неожиданной в окружающем контексте (безлюдная пустыня с чахлами перелесками). В альбоме «Великий путь» [1] в кратких аннотациях к фотографиям упоминаются «легкие и изящные многочисленные станционные постройки» и «ухаженные садики, приятно ласкающие взор утомленного путешественника». Действительно, на изображении полустанка мы видим и лавочку, и городской фонарь, и элегантный парапет (а не штакетник), и качественное озеленение, и аккуратный крепкий сортир на заднем плане. Из-за домика станции выглядит «водоемное здание» (водокачка) – граненая башенка с шатровым завершением, обильно украшенная пропиленной резьбой. Нижняя, каменная часть водокачки при этом имеет неуловимо «средневековый» характер, а верхняя – деревянная – является распространенной на всем протяжении Транссиба вариацией «русского железнодорожного стиля» (авторы статьи понимают условность и спорность вводимых дефиниций, но в профессиональном сообществе до сих пор не выработано конвенциональных определений для стилистической атрибуции деревянной и кирпичной архитектуры рассматриваемого периода).

Водонапорные железнодорожные башни (вместе с кирпичными/каменными зданиями депо, вокзалов и военных гарнизонов) сформировали мгновенно опознаваемую дальневосточниками «архитектуру фронта», имеющую отчетливые «оборонительные» коннотации. Эти башни и сегодня являются самыми романтичными элементами сибирских и дальневосточных пейзажей как знаковые объекты, с которыми жители поселков,





^ Рис. 6. ЗВЖД. Водокачка на станции Асхабад. Графическая реконструкция Ш. Рамзаевой по [3, л. 18]

районов и прочих территориальных образований связывают свое представление о региональной идентичности (рис. 3). К сожалению, нам не известна судьба русских нефтекачек и водокачек (рис. 6), которые были важными вертикальными доминантами Среднеазиатской железной дороги (судя по опросу, сделанному в националистически ориентированных русскоязычных группах популярных социальных сетей, русское архитектурное наследие Туркестана систематически зачищается), но мы можем с уверенностью отметить, что водокачки КВЖД неплохо сохранились.

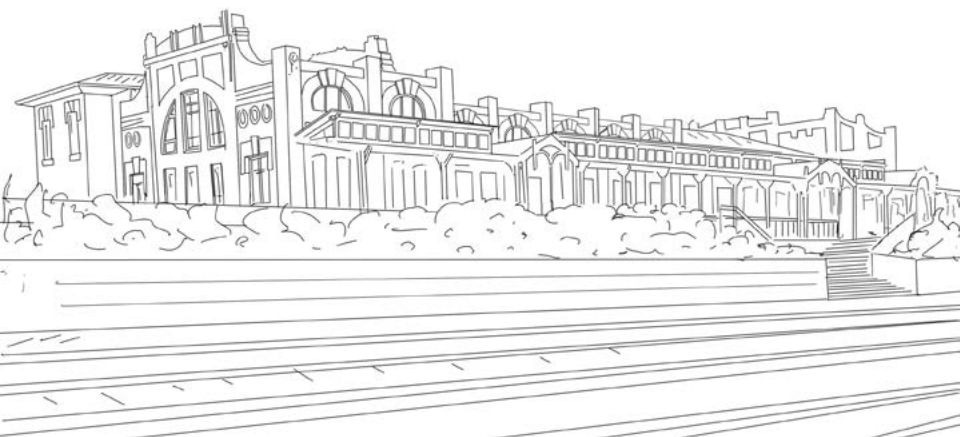
Авторы статьи хорошо знают все станции Уссурийской железной дороги, так как десятки (если не сотни) раз путешествовали по маршруту Хабаровск – Владивосток; анализ архитектурного оформления этого участка Транссиба базируется на визуальном осмотре и фотофиксации объектов. Лучшее всего сохранился железнодорожный комплекс в г. Вяземском (130 км на юг от Хабаровска, бывшее с. Медвежье), названном в честь выдающегося инженера-изыскателя, работавшего сначала на строительстве Уссурийской железной дороги, а после на линии Казалинск – Ташкент (открытие – 1909 г.), что снова подтверждает наш тезис об единой «цивилизации фронта». Деревянное одноэтажное здание вокзала снесено, на его месте воздвигнут типичный образец советского палладианства, но уцелели великолепное депо с вимпергами и контрфорсами (готтицизмы характерны для краснокирпичной архитектуры «восточного фронта» начала XX века), водокачка, несколько жилых деревянных двухэтажных зданий, украшенных высокими фронтонами, и бывшая церковно-приходская школа – длинное одноэтажное кирпичное здание, построенное на средства дорожного управления в 1899 году и имеющее сегодня статус объекта культурного наследия [13].

Архитектурное оформление железнодорожных построек в Вяземском характерно для всей Уссурийской железной дороги, декорированной в хорошо узнаваемой, но не поддающейся корректной атрибуции стилистике, балансирующей между северо-европейскими реминисценциями и национальным романтизмом. На рис. 2 представлена типичная станция Уссурийской железной дороги – деревянное одноэтажное здание удачных

пропорций, на каменном фундаменте и под железной («американской») кровлей, с развитым по горизонтали фасадом, монотонность которого резко нарушает гипертрофированный высокий фронтон. Похожее, но трехчастные по структуре деревянные одноэтажные вокзалы были в Вяземском и Хабаровске. Это не русский стиль в привычном понимании, но и не викторианский коттедж. Высокие прямоугольные окна с «городской» расстекловкой лишены наличников, но декорированы на европейский манер – нарядными сандриками на консолях и – по бокам, вместо привычных ставень – вертикальными накладными элементами (линии и кольца, так называемый знак модерна, символизирующий знакомство архитектора с эстетикой ар-нуво). Вместо обязательного для «ропетовского стиля» многоярусного резного карниза (рис. 1.) – широкий накладной фриз, огибающий корпус по периметру; ярко выраженный цоколь украшен тригифами и подоконными вставками с крестообразными элементами. Все это указывает на хорошую профессиональную школу и умение при минимальном бюджете создавать качественную архитектуру – ту самую «архитектуру фронта», которая сразу опознается дальневосточниками как «своя», «родная».

Деревянные вокзалы Уссурийской линии довольно скоро сменялись каменными сооружениями условно «средневекового», «замкового» вида (вокзал на станции Никольская и первый вокзал Владивостока), а на небольших станциях (Кипарисово, Раздольное) – кирпичными зданиями «гарнизонной» архитектуры, неотличимыми от окрестных краснокирпичных казарм. Третья волна железнодорожного ребрендинга коснулась крупных городов – Благовещенска, Хабаровска, Владивостока, где были построены вокзалы в неорусском стиле со сложными объемно-пространственными композициями, высокими шатрами, килевидными арками и прочими приметами национального романтизма, удачно придуманными Ф. Шехтелем. Владивостокский вокзал В. А. Плансона (1902–1909) – один из лучших примеров национального стиля и, на наш взгляд, самый красивый вокзал России.

Удивительным реликтом «русского железнодорожного стиля» является архитектурное оформление ветки Пивань – Совгавань (1945–1946) (рис. 3–5). Фотографии



^ Рис. 7. Вокзал на станции Пограничной. Графическая реконструкция А. Шаргородской по фотографии из альбома [36]



^ Рис. 8. Вокзал на станции Маньчжурия. Графическая реконструкция А. Шаргородской по фотографии из альбома [36]

станций и разъездов этой ветки представлены в альбоме НКПС СССР 1946 года, экземпляр которого хранится в Музее истории Дальневосточной магистрали [14]. Поставленное на высоком косогоре здание станции разъезда Соллу (рис. 4) с граненой ротондой центрального объема прочитывается как «дворянская усадьба», «господский дом». На рис. 4, 5 заметно, что использование граненого башенного объема (восьмерик) под шатровым завершением придает железнодорожным объектам непреднамеренное (?) сходство с типичными православными часовнями на основе бруса, которые были важнейшим маркером колонизируемых Новых земель до 1917 года. Именно железнодорожная архитектура сохранила на «темных территориях» Советской империи традиции национальной эстетики, в том числе характерные приемы уничтоженной православной архитектуры.

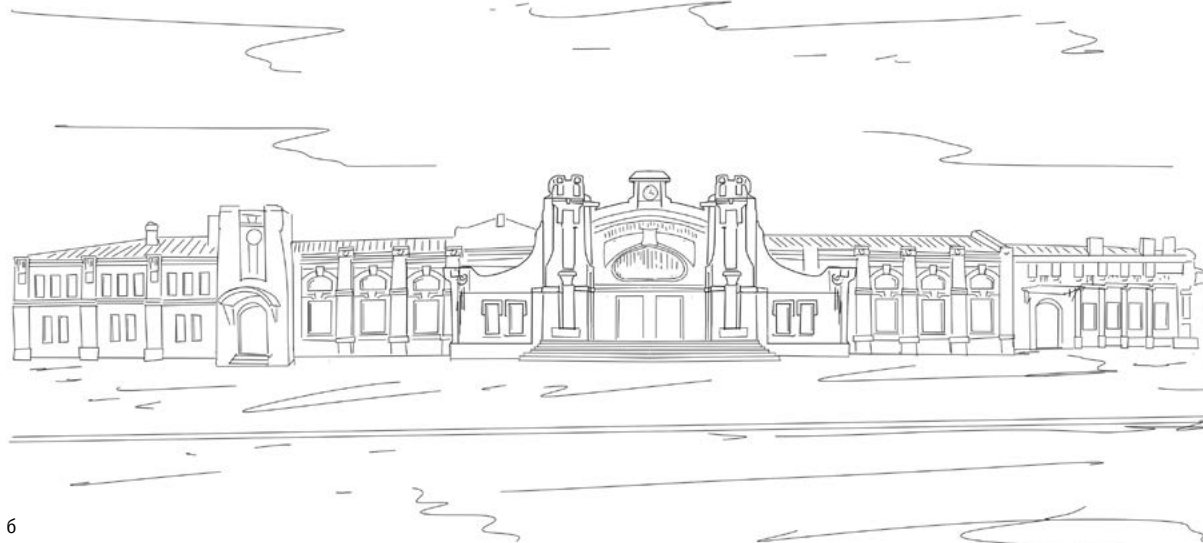
Северная Маньчжурия. До появления русских инженеров Северная Маньчжурия представляла собой пустынную и малозаселенную местность. Это из текста в текст повторяли практически все исследователи края, входившие в группы, занимающиеся изысканиями в предваряющий строительство КВЖД этап. Так, среди этих описаний приводились и предания о существовании под нынешним Цицикаром укрупненного русского острога, не говоря уже о городах вдоль берегов Амура [15]. Контраст китайского города и русских станций хорошо описан у И. С. Кларка [16], автора 10-томного путеводителя по Маньчжурии и Дальнему Востоку. В крайне резком тоне он отзывается о маньчжурских деревнях, опять же ставя для контраста только что возведенные, «европейские».

Старые маньчжурские поселения – Хайлар, Цицикар, Бодунэ и др. – имели традиционное для азиатских городов планировочное решение: обнесенные глинобитной стеной, с многочисленными узкими улочками между домами и одной главной, торговой улицей. Станционные поселки строились по единой схеме, с параллельными путями улицами, привокзальными площадями и скверами. Но интересно, что рядовая архитектура станционных поселков не всегда строилась на контрасте и даже позволяла себе подражать азиатской: так появляются заостренные концы кровли и характерная резьба у придомовых беседок

некоторых жилых домов, сложные решения для кровли пассажирских зданий, оформленные драконами (особый тип кровли, «по китайскому способу» [17], прописывался в отдельном разделе пояснительной записки к проекту пассажирских зданий). Русские постройки появлялись также и в этих старых городах: деревянная с колокольней церковь, выстроенная на территории внутри крепостной стены Цицикара, также имела заостренные концы кровли (непонятно, был ли это построенный по специальному проекту храм, либо перестройка существующего маньчжурского здания?).

Вокзалы Приграничья – ворота империи. КВЖД была пятым участком Великого Сибирского пути, и ее архитектурное оформление заметно отличается от железных дорог, к ней примыкающих, – Уссурийской и Забайкальской. Для инженеров было необходимо визуально отделить маньчжурский участок уже в самом начале пути, поэтому на железнодорожных станциях крайних точек – ст. Пограничная (рис. 7) на востоке и ст. Маньчжурия (рис. 8) на западе – использовались непривычные для сибирской железнодорожной каменной архитектуры решения в стиле модерн. Простые, прямоугольные в плане, оба эти здания имеют сходные внешние черты – оформленный крупной каменной кладкой цоколь, ровный метрический ряд двухчастных (на два этажа) окон, вертикальные, на всю высоту здания, орнаментированные выступы и характерный строгий декор: кольца, пересеченные лентами, горизонтальные полосы и чередующийся с оштукатуренными обрамлениями окон открытый кирпич. Первый вокзал Маньчжурии был, как и большинство вокзалов Транссиба, деревянным, но прослужил он недолго, и уже в 1903 году открылось новое здание. Можно предположить, что строительство первых вокзалов в дереве, а затем их скорая ликвидация была вызвана не только увеличением пассажиропотока с открытием постоянного сообщения (и первые деревянные вокзалы были достаточно вместительны), но и стремлением закрепиться на территории, искусственными средствами создать историю: вот здание новое, а до этого был еще старый вокзал.

Здание вокзала на станции Пограничной было меньшим по площади. Оно располагалась на крутом рельефе



6

< v Рис. 9. Вокзал в Харбине (а – вид с перрона; б – вид со стороны площади). Графическая реконструкция А. Шаргородской по открыткам из коллекции Витковского (фонды музея им. Арсеньева во Владивостоке)

и хоть было в одном уровне, но к перрону нужно было спускаться. Весь железнодорожный поселок также находился на рельефе, террасами поднимаясь к верхней площадке – с православным храмом.

Эти два вокзала отличало также различное положение относительно железнодорожных путей. Здание маньчжурского вокзала имело островное положение, между путями из России и в Китай. От вокзала шел надземный переход, который выходил на южную, «китайскую» сторону поселка, где находились все основные постройки «центра»: сквер, площадь, храм, школа, больницы, бани. На «забайкальской» стороне были казармы и общежития пограничной стражи, некоторые административные здания, включая консульства, гостиницы, и жилые дома. Анализируя планировку можно сказать, что состав внутренних помещений повторялся: это те же залы для первого класса с отдельным входом и выходом на перрон через сени, это буфет в этой части здания, это обширный зал для пассажиров третьего класса также с отдельными входами-выходами, кассы и багажные отделения. Вдоль фасадов вокзала на станции Пограничной был выстроен деревянный дебаркадер с прямоугольными люкарнами на деревянных столбах, с очень лаконичным декором.

Также как и вдоль Транссиба, на перронах станций КВЖД в первые годы эксплуатации возникали небольшие деревянные павильоны с резным, в русском стиле декором, сложной металлической кровлей. Подобные встречались и в Маньчжурии, довольно резко контрастируя со строгими фасадами. Предположительно это были уличные буфеты. Кроме того, обязательными сооружениями привокзальной территории были лавочки по продаже кипятка, уборные и прочие хозяйственные постройки, как правило деревянные, с резным декором наличников и карнизов.

В самих поселках и в Маньчжурии, и на Пограничной основная застройка была деревянной – одноэтажные, на два или четыре хозяина, жилые дома. Каменными строили административные здания и общежития служащих, здания железнодорожного ведомства, школы. В Маньчжурии на фоне одноэтажной застройки поселка Китайской стороны выделяется здание железнодорожно-го техникума, выполненное в нерусском стиле – камен-

a



ное, с обильным декором, стрельчатыми завершениями окон, высокой кровлей. По времени создания и внешнему виду это здание перекликается с «розовой» школой в Харбине.

Вокзалы столиц: Харбин и Дальний. Вокзал в Новом городе Харбина (на станции Сунгари-1) неоднократно описан в специальной литературе, поэтому приводим его здесь лишь справочно. Как и значимые приграничные вокзалы, харбинский выполнен в традициях архитектуры модерна. Однако «столичный» вокзал значительно наряднее и богаче в фасадном оформлении и внутреннем убранстве – это единственное построенное здание первого класса на КВЖД. Несмотря на внушительные размеры, а здание вытянуто вдоль путей на 100 м, оно не смотрится громоздким; благодаря выделенной центральной части с входным порталом, часами (установленными уже в ходе эксплуатации), ритмичному членению окон, плавным линиями силуэта, его фасады смотрятся сомасштабными человеческому росту (рис. 9) [18]. Образ первого вокзала кажется настолько каноничным для современных китайцев, что даже после сноса, многочисленных перестроек новых зданий спустя сто лет



> Рис. 10. Вокзал в Дале-не. Графическая реконструкция А. Шаргородской по [37, с. 170]

при масштабной реконструкции железнодорожного узла главного харбинского вокзала архитекторы решили его восстановить: вернулись прежние очертания, некоторые детали, однако в совершенно иных пропорциях и гораздо большего масштаба. Тиражируется этот образ не только в Харбине (на южном вокзале построено здание в современном стиле, но не без явных отсылок к «первоисточнику»), но и в других городах. Причем преемственность подчеркивается сопровождением паспортов строящихся объектов известными фотографиями с изображением вокзала Сунгари-1 первой половины XX века.

Одно из самых интересных архитектурных решений вокзалов было применено в проекте пассажирского здания первого класса на станции города Дальнего, конечной станции КВЖД. Расположенное на крутом рельефе, многоуровневое, в три этажа, оно потребовало применения новых конструктивных и технологических решений. Так, связи между залами ожидания на третьем этаже (или первым – для входящих со стороны привокзальной площади) и помещениями с выходами на перрон на первом (минус втором – для выходящих к поездам) обеспечивалась не только лестницами, но и лифтами (которые не применялись ни на одной другой станции КВЖД). Стилистически это более сложная, чем в Харбине, проработка модерна – южный его вариант, более легкий и изысканный, с обильным декором. К сожалению, здание не было построено, представить, каким могло бы оно быть можно только по чертежам и графическим реконструкциям (рис. 10).

Туркестанские линии. В качестве эпиграфа к теме Туркестана позаимствуем цитату: «Завоевания являются частным случаем путешествия» – так начинается предисловие М. Пиотровского к изданию травелога «Подарок созерцающим». Странствия Ибн Баттуты» [15]. Далее Пиотровский пишет о «кровеносной системе и лимфатических узлах государства (дороги и почты-бариды), доставшихся мусульманскому миру от Византии и Сасанидского Ирана и перешедших по наследству Российской империи» и о том, что бариды превратились в вокзалы – главные здания, репрезентующие Российскую империю на востоке и юго-востоке: «...дороги с их инфраструктурой стали важнейшим конструктивным элементом

физической и человеческой географии мира ислама» [19, с. 9].

Строительство Закаспийской железной дороги (1889–1891 гг.) хорошо задокументировано, благодаря профессиональной рекламной компании ее строителя – генерала М. Н. Анненкова, пригласившего на экскурсии по экзотическим среднеазиатским окраинам империи светских дам, журналистов, художников и прочих «инфлюенсеров», формирующих общественное мнение. Сохранилась масса описаний, зарисовок и фотографий всего маршрута Красноводск – Асхабад – Мерв – Ташкент [20, 21]. Для исследуемой темы интереснее всего путевые очерки В. Ф. Духовской [22] и А. А. Кауфмана [23], которые описывают свои путешествия как по Дальнему Востоку, так и по Туркестану. Все хроникеры, которым администрация ЗВЖД старалась предоставить европейский уровень комфорта, с ужасом вспоминают «невыносимую сорокоградусную жару в вагоне первого класса» [23, с. 245] и удручающие ландшафты Голодной степи. Даже Кауфман, при всем своем оптимизме и благожелательном настрое, не находит добрых слов для расстилающегося за вагонным окном пейзажа: «Голая серовато-бурая пустыня с колючками... зловещие темно-желтые барханы и бледные лессы» [23, с. 246–248] (в то же время Амур и Уссурийская тайга привели его в восхищение).

Для предварительного анализа памятников железнодорожной архитектуры Закаспийской военной железной дороги мы использовали наиболее уважаемый и информативный источник – альбом видов ЗВЖД фотографа Ф. Энгеля [3]. Эти 38 листов отличной печати в малахитово-зеленых паспорту с золотыми рамками, хранящиеся в Русском книжном фонде РНБ в Санкт-Петербурге, содержат подробную фотофиксацию всех населенных пунктов вдоль строящейся линии. Возможно, в разделе, посвященном архитектурно-пространственному оформлению ЗВЖД, мы злоупотребим пространными описаниями, но материал, вводимый в научный оборот, малоизвестен, и нам хотелось бы максимально подробно рассмотреть попытку конструирования «железнодорожной цивилизации» в бесплодной, безжизненной пустыни. С подобным ландшафтом русские, привыкшие к полноводным рекам, бескрайним тенистым лесам и умеренному



климату, сталкивались впервые, но быстро адаптировались и научились использовать приемы вернакулярного строительства.

ЗВЖД до конца XIX века начиналась в Узун-Аде. Виды этой станции представлены на пяти листах [3, л. 1–5]. Первое впечатление от фотографий у нас было такое же, как у Кауфмана: все новенькое, аккуратное, только что возведенное буквально на краю света, что сообщает постройкам несколько сюрреалистичный характер. Станционный комплекс Узун-Аде включал два вокзальных здания, возможно разных классов, – с верандой посередине и аккуратный домик администрации под четырехскатной крышей (рис. 11). Все три одноэтажных кубических объема перекрыты высокими скатными крышами с полуфронтонами (сначала русские колонисты по инерции воспроизводили типовые решения, рассчитанные на большие осадки; в более поздних постройках скатные кровли уступят место плоским «азиатским» крышам). Судя по тому, что удалось разобрать на фотографиях, постройки сложены из лѣссовых квадров, но обшиты деревянными угловыми пилястрами, фронтоны украшены резьбой и висячими перемычками. Здание приподнято на высоком цоколе, возможно, сказался опыт строительства на Дальнем Востоке, где основной проблемой были внезапные паводки, сносящие постройки, мосты, железнодорожные насыпи и подтапливающие огромные территории. Высокий цоколь в пустыне – несколько странное решение, позже от него откажутся. Крыльцо с резными перилами ведет на террасу главного корпуса – это парадный вход. Окна снабжены лаконичными наличниками. Рядом с вокзалом – обширная крытая веранда с плоской четырехскатной кровлей (подобные объекты на Транссибе и КВЖД не строились, – по-видимому, это влияние вернакулярных бытовых практик).

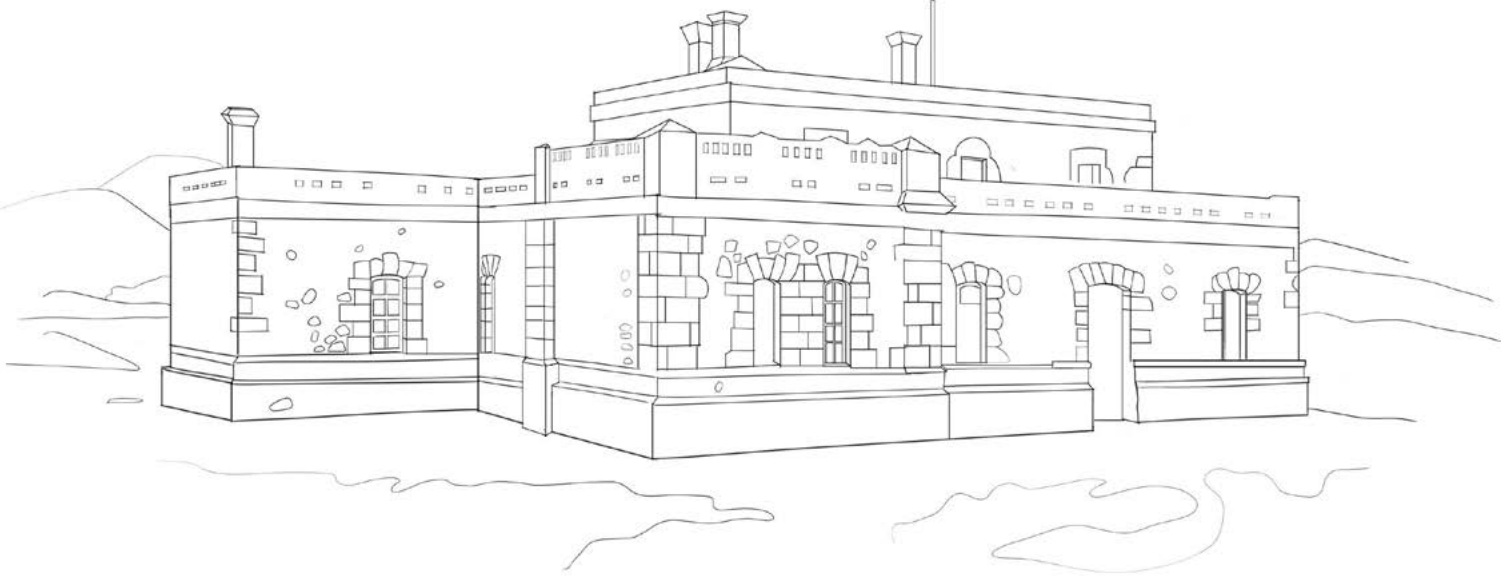
Застройка самого поселка Узун-Аде имела линейный характер, жилые дома были обращены главными фасадами в три окна на железную дорогу, за домами располагались ряды казарм, также под двускатными крышами. На фотографии «Набережная в Узун-Аде» [3, л. 4], видны бесконечные – до горизонта – штабеля длинных досок, явно привезенных издалека; штакетники, огораживающие вокзальный участок для защиты от верблюдов

и табунов лошадей, смотрятся расточительством – позже начнут использовать традиционные глухие саманные ограды. Странно, что при строительстве железнодорожных поселков не пошли по американскому пути быстровозводимых сборных «железнодорожных городов» и не применяли каркасную или фахверковую систему, оптимальную в этом климате.

На панораме порта Узун-Аде [3, л. 2] можно различить жилые постройки под высокими скатными крышами и утилитарные – под косыми. На фотографии «Городок Узун-Аде» [3, л. 3] заметна характерная черта нового поселения: одноэтажные дома практически лишены палисадных. На крышах изб – по одной трубе, на крышах барачков (двухквартирных домов) – по две. Проблема топлива в абсолютно безлесной пустыне уступала место проблеме питьевой воды, но также требовала небанальных решений. Во дворах заметны юрты, – по-видимому, там располагались летние кухни. На фотографии «Жилой дом» [3, л. 5] представлена целая обширная усадьба: участок обнесен фигурным штакетником, главное здание соединено верандой с домом поменьше. Постройки срубные с выпуском бревен, окна со ставнями и наличниками, крыши жестяные с нарядным ромбовидным узором. Во дворе по периметру расположены хозяйственные постройки и летняя кухня-мазанка. Добротный, «городской» дом нельзя назвать избой, это не крестьянский хутор, скорее усадьба старообрядцев: высокое крыльцо с верандой и объединение двух отдельных домов крытым переходом не типичны для деревенского уклада.

Сначала по традиции станции пытались строить из дерева, везя в голую бесплодную пустыню доски и брус за сотни километров, но практически сразу перешли к возведению каменных зданий, похожих на маленькие форты, – кубические объемы с плоскими крышами и арочными окнами. Несмотря на крайне лаконичный декор – рутовка углов, парапеты зубцов, замковые камни над проемами, эти монументальные, хоть и небольшие по размерам, постройки даже по фотографиям производят сильное впечатление, как первая попытка русских железнодорожных инженеров сконструировать колониальный стиль.

^ Рис. 11. Вокзал станции Узун-Аде. ЗВЖД. Графическая реконструкция Ш. Рамзаевой по [3, л. 3]



^ Рис. 13. ЗВЖД. Станция Безмеин. Графическая реконструкция Ш. Рамзаевой по [3, л. 15]

v Рис. 12. Вокзал станции Колдж ЗВЖД. Графическая реконструкция Ш. Рамзаевой по [3, л. 6]

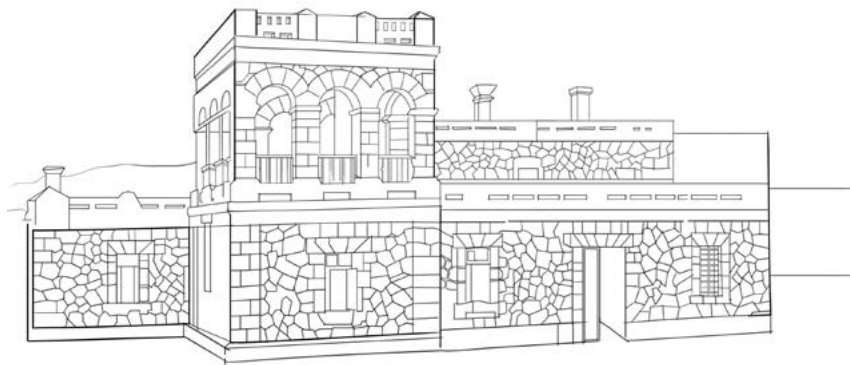
В качестве примера этого совершенно нового для русской железнодорожной архитектуры «сарацинского стиля» рассмотрим вокзал станции Колдж [3, л. 6]. Он построен из «дикого» камня (возможно, облицован) и резко контрастирует с упоминавшимся чуть выше вокзалом в Узун-Аде: вместо дворянской русской усадьбы – форт с квадратной башенкой и смотровой площадкой (рис. 12). Сквозная аркада с балюстрадой придает вокзалу живописный вид, вызывающий романтические ассоциации с крепостями Иерусалимского королевства (хотелось бы думать, что офицеры русской армии ассоциировали себя с крестоносцами и рыцарями-паладинами, – эта боевая легенда сразу включает Туркестанский поход в большой европейский нарратив).

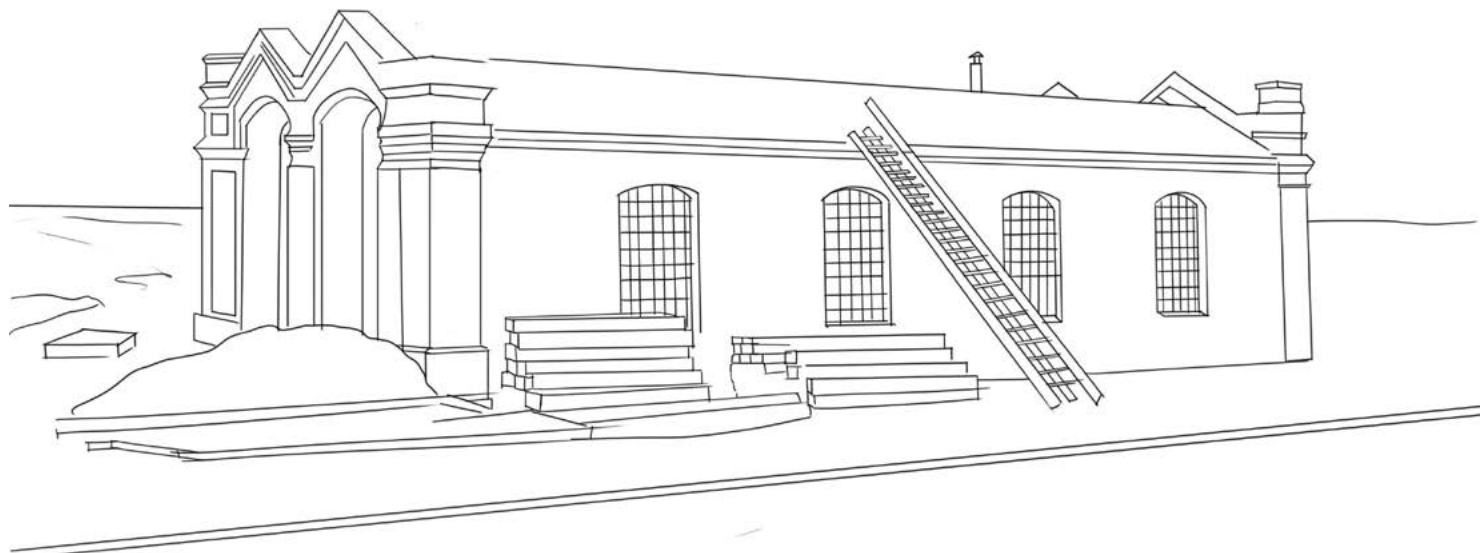
Компактное здание имеет сложную объемно-пространственную композицию, разновысотные объемы комбинируются вокруг башенки, фасады асимметричны, плоские кровли-террасы выдают знакомство с вернакулярной архитектурой. Хорошие пропорции и профессионально нарисованная лоджия с тосканской аркадой говорит о том, что использовался не типовый проект – это авторская работа не без претензии на создание знакового образа. Одноэтажные вокзалы попроще был на станциях Безмеин (рис. 13), Келята, Бархаден и проч. Перед вокзалами часто устанавливали флагштоки – практика, необычная для дальневосточных железнодорожных поселков.

В Закаспийской области капитальные объекты возводили из камня и лёсса, традиционная для Средней Азии резьба по гонту русскими колонистами не применялась, и, в отличие от дальневосточной «архитектуры фронта», постройки вдоль ЗВЖД были лишены дробного мелкомасштабного декора, что объясняется природно-климатическими и социально-экономическими факторами. В Приморье казармы строили из кирпича, обилие дешевой – китайской – рабочей силы и повсеместно распространенные залежи глины позволили наладить производство десятков кирпичных заводов, это, в свою очередь, привело к расцвету нарядной и элегантной краснокирпичной архитектуры военных и железнодорожных поселков, обильно украшенных вимпергами, пинаклями, сложными щипцовыми фронтонами и прочими рецепциями северо-европейского романтизма.

Однако и на Закаспийской линии встречались примеры декора, типичного для приморского фронта: «Пролетная казарма» [3, л. 16] – одноэтажное приземистое здание, внезапно украшенное сложным многоярусным карнизом. Ризалит на оси симметрии фасада увенчан громоздким аттиком с тремя тумбами и сквозной каменной решеткой, углы акцентированными накладными выпусками – весь декор имеет отчетливо «готический» характер, типичный для дальневосточных казарм. Если бы это здание было сложено из кирпича, а не из самана и имело скатную, а не плоскую крышу, его было бы легко представить где-нибудь в Барабаше или Новокиевском, близ корейской, а не персидской границы.

Еще более напоминает дальневосточную железнодорожную архитектуру здание депо на станции Бахарден (рис. 14). Утилитарная постройка декорирована довольно вычурно: углы оформлены раскреповкой и рустованными пилястрами, торцевой фасад – двумя высокими щипцовыми фронтонами, на углах здания – фигурные башенки с флажками-флюгерами. Все эти готицизмы, довольно неожиданные в контексте ЗВЖД, широко использовались в оформлении Уссурийской железной дороги, и депо в Бахардене очень похоже на упоминавшееся выше депо в Вяземском. Не менее живописное депо было на станции ЗВЖД Душак. Полуцилиндрические в сечении крыши депо крылись жстью, как и все остальные





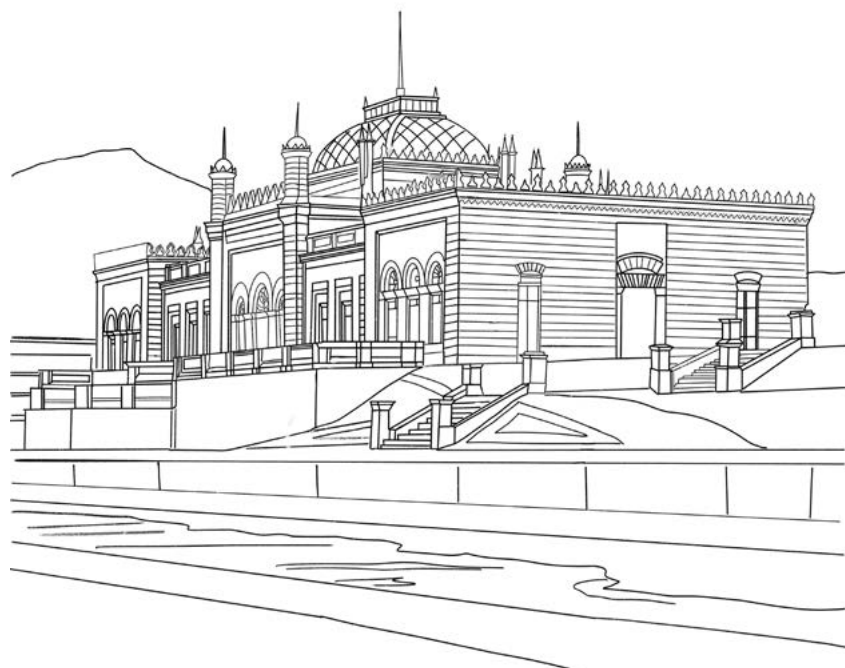
^ Рис. 14. ЗВЖД. Депо на станции Бахарден. Графическая реконструкция Ш. Рамзаевой по [3, л. 10]

станционные постройки. Возможно, кровельные и прочие строительные материалы доставлялись по морю, что удешевляло грузопоток.

После обмеления бухты Узун-Аде главным пунктом ЗВЖД стал Красноводск (580 км от Асхабада). Этот первый русский порт восточного Каспийского побережья был основан полковником Н. Столетовым в 1869 году в устье высохшего русла Узбоя, где во время Хиванского похода (1716) находился укрепленный русский кронверк. До строительства Ашхабада Красноводск был центром русского Туркестана. Здесь, как и на востоке страны, можно наблюдать миграцию региональных столиц: Узун-Аде – Красноводск – Асхабад (на Дальнем Востоке: Петропавловск-Камчатский – Николаевск-на-Амуре – Владивосток – Хабаровск).

В Красноводске, куда специально дотянули ветку, начинались все маршруты колонистов и гостей новых среднеазиатских провинций. Вокзал в Красноводске был первой попыткой использовать в железнодорожной архитектуре условно «сарацинский» стиль (рис. 15). А. А. Кауфман вспоминает его как «хорошенький, ослепительно блистающий на ярком южном солнце вычурными восточными узорами и грациозными полуарками». Кауфман, описывая Красноводск (ко времени его поездки – 1900 году – в городе было 12 тыс. жителей), упоминает «чудный вид на изумрудно-зеленую бухту» [19, с. 246–248] и новенькие постройки, амфитеатром окружающие городскую сад – «ярко-белые или бледно-голубые домики с плоскими азиатскими крышами» [19, с. 245], помимо прочего он описывает «только что построенный опреснитель для воды» и водолейки – поезда, везущие в Красноводск питьевую воду («солонатовую грязную бурду, которую невозможно пить») за 125 км [19, с. 245–246]. Две огромные водолейки на платформе-дрезине можно рассмотреть на фотографии с видом станции Байрам-Али.

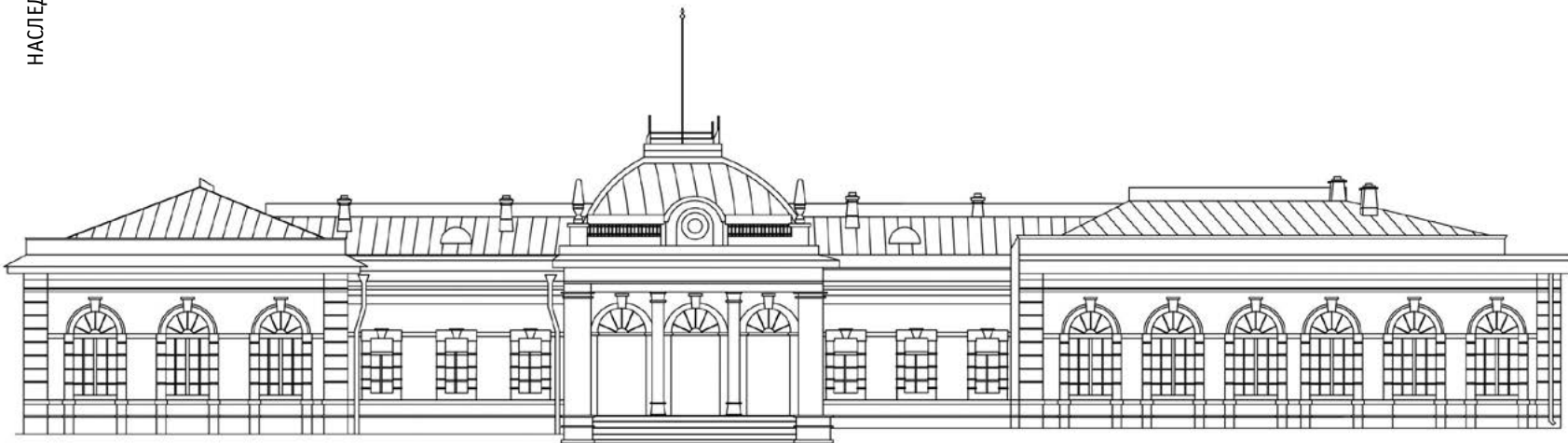
Новенькие станции ЗВЖД Кауфман вспоминает как «маленькие беленькие домики, возле них – ни травинки, не говоря уже о традиционных станционных садиках и огородах» [19, с. 246–248]. Однако благодаря тому, что на всех станциях, одновременно со строительством зданий устраивались водоемы и бассейны (часто



^ Рис. 15. Вокзал в Красноводске. Графическая реконструкция А. Шаргородской

с фонтанами), в непродолжительное время проблема озеленения железнодорожных поселков была решена. Белый цвет, постоянно поминаемый Кауфманом, служил для теплоизоляции, это важная особенность, отличающая среднеазиатские поселки колонистов от дальневосточных, где белили только мазанки малороссийских переселенцев, а капитальные здания строились из красного кирпича.

На фотографии неподписанной станции [3, л. 10] виден уже готовый фонтан – круглый бассейн выложен подпорной стенкой, хорошо читается профессионально сделанная вертикальная планировка: от железнодорожного полотна поднимаются плавные пандусы, уклон террасирован широкими ступенями, обращенными к условному перрону, – потенциальных пассажиров должны были встречать зеленные террасные цветники. Фонтан находится в центре круглой площади и на пе-



^ Рис. 16. Вокзал в Асхабаде. Графическая реконструкция А. Шаргородской

ресечении композиционных осей – широких проездов, оформленных высоким бордюрным камнем. Рядом со строящимся зданием вокзала сложены штабеля бутового камня; удивительно, что площадь с фонтаном – работающим – сделали в первую очередь. Не менее странно полное отсутствие солнцезащитных тентов и террас. Вокруг – до горизонта – абсолютная пустыня, тем впечатляюще выглядит этот островок цивилизации. Вероятно, фонтанами оформлялись выходы артезианских скважин. Очевидно, что без воды станцию строить было немыслимо, но удивляет избыточность и старательность ландшафтного дизайна. Водоемы и водокачки заметны на фотографиях станции Байрам-али [3, л. 36].

На панорамных фотографиях станции Асхабад видны одноэтажные многочисленные станционные постройки с плоскими (а не скатными, как в Узун-Аде) крышами и две вертикальные доминанты – водокачка и наискосок от нее – через железнодорожные пути – нефтекачка. Водокачка (рис. 16) – двухъярусная башня (каменный низ, деревянный верх, мощные готические кронштейны) была бы типична для Транссиба, если бы нижний ярус был сложен из кирпича, а не из лёссовых квадров. Нефтекачка – массивная квадратная в сечении башня с каменным остовом, увенчанная срубом с двускатной крышей (отметим, что ничего похожего в Приморье и Приамурье не строили). Рядом – круглая цистерна для нефти [3, л. 18–20]. На станции Гяурс [3, л. 21] нефтяная цистерна установлена на высокую сквозную конструкцию из бревен.

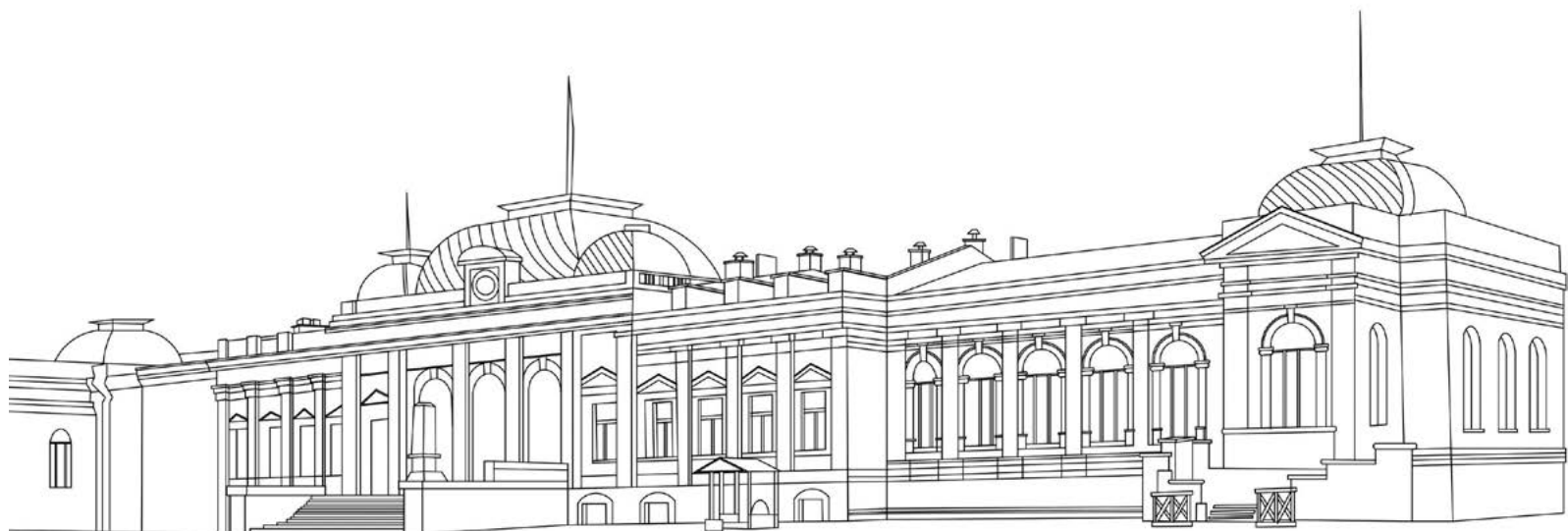
При строительстве вокзала в Асхабаде [3, л. 17] – будущей столице Закаспийской области – железнодорожные инженеры оставили неомавританские эксперименты и обратились к привычному русскому глазу усадебному палладианству (рис. 16). Схема здания воспроизводит классическую (дворцовую) трехчастную структуру: главный объем и два боковых флигеля под треугольными фронтонами. Ось симметрии зафиксирована полукруглым фронтоном с круглым окном-проемом и флагштоком, центральный вестибюль перекрыт куполом, – возможно, это первый «барочный» купол Туркестана. Обращает внимание странный широкий глухой карниз на консолях-кронштейнах, отрезающий плоскость фасадов

от крыши и еще более «придавляющий» распластанную по горизонтали постройку. Высокий цоколь, большие арочные окна (15 проемов на фасаде, обращенном к перрону), входная группа оформлена приставным портиком с дорическими полуколоннами. На центральной композиционной оси ансамбля, прямо перед главным входом, организован круглый бассейн с работающим фонтаном.

Хотелось бы предположить, что вокзалы в Красноводске, Асхабаде и Ташкенте (рис. 17) имеют общий источник вдохновения – все они трехчастной структурой развернутого по горизонтали фасада и купольным завершением главного объема напоминают ташкентский дворец сосланного в Туркестан великого князя Николая Константиновича (рис. 18), но авторы статьи хорошо помнят, что не следует «вчитывать» в исторические объекты собственные догадки и домыслы.

Русские железнодорожные города разбивались рядом с традиционными селениями коренных жителей. Типичный туркменский кишлачок («недавно покоренный Ахал-Текинский оазис») Кауфман, обладавший замечательно зорким глазом и умением четко фиксировать архитектурные особенности новых культурных ландшафтов, описывает так: «...светло-серые глинобитные стены, светло-серые глинобитные домики с плоскими или куполообразными крышами». Наряду с глинобитными саклями он отмечает камышовые юрты, где туркмены проводят лето. В описании сартовских и узбекских селений Кауфман упоминает кубообразные сакли и чайханы с навесами, а также «соблюдение некоторого стиля: глухие стены, окружающие каждую усадьбу, прерываются небольшими башенками или пилястрами с куполообразными верхушками, вызывающими отдаленное представление о чудных самаркандских мечетях и могиле Тамерлана». Отмечается присущие сартрам «стремление к комфорту и изяществу», особенно впечатлили Кауфмана «небольшие пруды, устраиваемые по краям кишлаков, с аккуратными разровненными площадками, окруженными густыми деревьями и покрытыми дешевыми коврами, где сартр кайфует в тени» (повседневные практики, не представимые для дальневосточных колонистов) [19, с. 255].

После Бухары ландшафты вдоль железной дороги становились все населеннее и живописнее: от Бухары



до Самарканда в прославившейся своим плодородием Зеравшанской долине «кишлаки стоят вплотную друг к другу, а усадьбы с их глинобитными стенами и куполообразными крышами располагаются гораздо гуще. Зеравшанская долина с «нарезанными на мелкие квадратики полями» внезапно напоминают Кауфману Северную Италию, «где точно так же мелкие полоски полей чередуются с аллеями и с куртинками насаженного леса», а «сартры и их культура напоминают... китайцев на нашем Дальнем Востоке» [23, с. 255].

Подводя итоги, еще раз подчеркнем, что «государствообразующий» статус национального стиля четко артикулировался только на Транссибе, а КВЖД и туркестанские линии железной дороги оформлялись более эклектично.

Заключение

Приамурский край является частью (неотчуждаемой) Российской Федерации, в то время как Желтороссия вместе с КВЖД и русскими городами вернулась КНР, а территория бывшего Туркестана распалась на независимые государства, так что сегодня статус «архитектуры фронта» везде различен. Где-то это охраняемые законом памятники архитектуры и основа пресловутой локальной идентичности, а где-то – наследие колонизаторов и оккупантов, воспринимаемое как свидетельство трагичных и постыдных страниц истории. Если администрация и жители Хэйлуңцзяна (КНР) расценивают русское (европейское) архитектурное наследие как мощный козырь в борьбе за туристические потоки и всячески способствуют изучению и реконструкции памятников (авторы статьи вместе с хабаровскими коллегами из ТОГУ неоднократно участвовали в совместных международных, русско-китайских проектах, связанных с сохранением и популяризацией новой архитектуры Харбина и Даляня), то отношение новой национальной интеллигенции стран Центральной Азии к русскому культурному наследию достаточно скептическое.

Оптика восприятия все время меняется: архитектуру можно позиционировать как инструмент колониальной культурной экспансии и способ подавления, манипулирования, конструирования имперских локусов и проч. Набор претензий хорошо известен с первой публикации

Э. Саида. Если, по Э. Саиду, ориентализм есть продукт воображения западной культуры, то и русский национальный стиль можно рассматривать как проект вестернизированных столичных интеллектуалов или европейских профессионалов на службе российской администрации. Однако с точки зрения русских архитекторов восточного фронта – зримое свидетельство былого размаха и величия Российской империи.

Литература

1. Великий путь: виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги. Вып. 1: От р. Оби до р. Енисея и Томская ветвь: 124 вида наиболее важных железнодорожных сооружений, городов, селений, типов инородцев и живописных местностей, прилегающих к линии железной дороги, с описанием их, составленным В. А. И-м. – Красноярск: М. Б. Аксельрод и К°, 1899. – 124 с. [Электронный ресурс]. – URL: <http://elib.tomsk.ru/purl/1-10839/> (дата обращения: 10.01.2020)
2. Альбом видов постройки средней части Амурской железной дороги: 1910–1914 гг. – Москва: Образование, 1914 [Электронный ресурс]. – URL: http://search.rsl.ru/ru/record/01008524683_relocation.pgrb.ru/bit.ly/2AEkFrK (дата обращения: 10.01.2020)
3. Закаспийская военная железная дорога: [Альбом видов]. – Асхабад, 189?. – 38 л.
4. <https://www.loc.gov/pictures/collection/wtc/related/?fi=subject&q=Railroads> (дата обращения: 15.01.2020)
5. Басс, В. Цех и город. Конкурсы на реконструкцию Николаевского вокзала и петербургская неоклассическая архитектура // Сборник трудов факультета истории искусств Европейского университета в Санкт-Петербурге. – Санкт-Петербург: Изд-во Европейского ун-та в Санкт-Петербурге, 2007. – С. 7–21
6. Камалова, Г. М. Архитектура зданий и сооружений Оренбург-Ташкентской железной дороги конца XIX – начала XX века. – Новосибирск, 2006
7. От Петербурга до Камчатки // ЖЖ [Электронный ресурс]. – URL: <https://periskop.su/> (дата обращения: 11.01.2020)
8. Записки скучного человека // Live Journal [Электронный ресурс]. – URL: <https://humus.livejournal.com/> (дата обращения: 11.01.2020)
9. Почему вокзалы – вершина архитектурной мысли. Из курса «Как железные дороги изменили русскую жизнь» [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.youtube.com/watch?v=4JT0Lp0KVQA> (дата обращения: 11.01.2020)
10. Открывая Россию: Байкало-Амурская магистраль // Arzamas [Электронный ресурс]. – URL: <https://arzamas.academy/courses/69> (дата обращения: 11.02.2020)
11. Кауфман, А. А. Новые места и вольные земли. – Пг.: Единение, 1917 [Электронный ресурс]. – URL: <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/45990-kaufman-a-a-novye-mesta-i-volnye-zemli-pg-1917> (дата обращения: 11.02.2020)
12. Мотивы русской архитектуры: альбом [Электронный ресурс]. – URL: <http://wood.totalarch.com/motive/1> (дата обращения: 11.02.2020)
13. <http://nasledie27.ru/novosti-npc/260-obekt-kulturnogo-naslediya-srednyaya-shkola-stancii-vyuzemskaya-ussuriyskoj-zheleznoj-dorogi-1899-g-do-1917-1962-1963-gg.html> (дата обращения: 15.02.2020)

^ Рис. 17. Вокзал в Ташкенте. Графическая реконструкция А. Шаргородской



> Рис. 18. Дворец великого князя Николая Константиновича в Ташкенте (1891 г., архитектор В. Гейнцельмана и А. Бенуа). Графическая реконструкция А. Шаргородской

14. Линия Пивань – Совгавань: альбом НКПС СССР, 1946 г. [Электронный ресурс]. – URL:<http://periskop.su/550762.html> (дата обращения 10.01.2020)
15. Вестник Азии. Вып. 2. – Харбин: Типо-литография Заамурского округа, 1917
16. Кларк, И. С. Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю: в 10 т. – Т. 1, вып. 1: 1906 г. – Санкт-Петербург: Альфарет, 2011. – 402 с.
17. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 929. Пояснительная записка к проекту стропил для черепичных крыш (по китайскому способу)
18. РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 5. Л. 36. План пассажирского здания на станции Харбин
19. «Подарок созерцающим». Странствия Ибн Баттуты»: каталог выставки (Санкт-Петербург, 8 сентября – 13 декабря 2015 г.) / авт. ст. Т. Б. Арапова и др.; авт. каталожных описаний А. Т. Адамова. – Санкт-Петербург: Изд-во Гос. Эрмитажа, 2015. – 511 с.
20. Дмитриев-Кавказский, Л. Е. По Средней Азии: записки художника: с 199 рис. автора. – Санкт-Петербург: А. Ф. Девриен, 1894. – 117 с.
21. Дмитриев-Мамонов, А. И. Путеводитель по Туркестану и Средне-Азиатской железной дороге с историческим очерком сооружения и эксплуатации Закаспийской военной железной дороги и очерком сооружения Оренбург-Ташкентской железной дороги. – Санкт-Петербург: Типография И. Гольдберга, 1903. – 448 с.
22. Духовская, В. Ф. Из моих воспоминаний. – Москва: Захаров, 2019. – 576 с.
23. Кауфман, А. А. По новым местам: очерки и путевые заметки. 1901–1903: в 3 ч. – Санкт-Петербург: Изд. т-ва «Общественная польза», 1905. – 353 с.

References

- Album vidov postroiki srednei chasti Amurskoj zheleznoi dorogi: 1910-1914 gg [The album with the views of the construction of the middle part of the Amur Railway: 1910-1914] (1914). Moscow: Obrazovanie. Retrieved January 10, 2020, from <http://search.rsl.ru/record/01008524683,relocation.pgpb.ru/>, bit.ly/2AEkFpK
- Arapova, T. B. et al. (2015). Podarok sozertsayushchim. Stranstviya Ibn Battuty [A gift to the contemplators. Ibn Battuta's travels]. Exhibition catalogue (Saint Petersburg, 8 September – 13 December, 2015). Saint Petersburg: Izd-vo Gos. Ermitazha.
- Bass, V. (2007). Tsekh i gorod. Konkursy na rekonstruktsiyu Nikolaevskogo vokzala i peterburgskaya neoklassicheskaya arkhitektura [The workshop and the city. Competitions for reconstruction of the Nikolaevsky railway station and Petersburg neoclassical architecture]. In Collection of works of the Faculty of Art History of the European University at Saint Petersburg (pp. 7-21). Saint Petersburg: Izd-vo Evropeiskogo un-ta v Sankt-Peterburge.
- Dmitriev-Kavkazskiy, L. E. (1894). Po Srednei Azii: zapiski khudozhnika [Around Middle Asia: The artist's notes]. Saint Petersburg: A. F. Devrien.
- Dmitriev-Mamonov, A. I. (1903). Putevoditel po Turkestanu i Sredne-Aziatskoj zheleznoi doroge s istoricheskim ocherkom sooruzheniya i ekspluatatsii Zakaspijskoj voennoi zheleznoi dorogi i ocherkom sooruzheniya Orenburg-Tashkentskoj zheleznoi dorogi [Guide around Turkestan and the Middle-Asian Railway with a historical sketch about the construction and use of the Trans-Caspian Military Railway and a sketch about the construction of the Orenburg-Tashkent Railway]. Saint Petersburg: Tipografiya I. Goldberga.
- Dukhovskaya, V. F. (2019). Iz moikh vospominanii [From my memories]. Moscow: Zakharov.
- Kamalova, G. M. (2006). Arkhitektura zdaniy i sooruzhenii Orenburg-Tashkentskoj zheleznoi dorogi kontsa XIX – nachala XX veka [Architecture of buildings and structures of the Orenburg-Tashkent railway of the late XIX – early XX centuries]. Novosibirsk.
- Kaufman, A. A. (1905). Po novym mestam: ocheerki i putevye zametki. 1901-1903: v 3 ch. [Around

new places: Sketches and travel notes. 1901 – 1903: in 3 parts]. Saint Petersburg: Izd. t-va "Obshchestvennaya polza".

Kaufman, A. A. (1917). Novye mesta i volnye zemli [New places and open lands]. Petrograd: Edinenie. Retrieved February 11, 2020, from <http://elib.shpl.ru/ru/nodes/45990-kaufman-a-a-novye-mesta-i-volnye-zemli-pg-1917>

Klark, I. S. (2011). Sputnik po Sibiri, Manchzhurii, Amuru i Ussuriiskomu krayu: v 10t. [Guide to Siberia, Manchuria, Amur and Ussuri Krai: In 10 vols.]. Vol. 1, issue 1: 1906. Saint Petersburg: Alfaret.

Library of Congress (n.d.). Retrieved January 15, 2020, from <http://www.loc.gov/pictures/collection/wtc/related/?fi=subject&q=Railroads>

Liniya Pivan – Sovgavan [Pivan – Sovgavan Line] (1946). Album NKPS SSSR. Retrieved January 10, 2020, from <https://periskop.su/550762.html>

Motivy russkoi arkhitektury [Motifs of Russian architecture] (n.d.). Album. Retrieved February 11, 2020, from <http://wood.totalarch.com/motive/1>

Object of cultural heritage "Secondary school of Vyazemskaya station of the Ussuri Railway", 1899; until 1917, 1962-1963 (n.d.). Retrieved February 15, 2020, from <http://nasledie27.ru/novosti-npc/260-obekt-kulturnogo-naslediya-srednyaya-shkola-stancii-vyazemskaya-ussuriyskoy-zheleznoy-dorogi-1899-g-do-1917-1962-1963-gg.html>

Otkryvaya Rossiyu: Baikal-Amurskaya magistral [Discovering Russia: Baikal-Amur Railway] (n.d.). Retrieved February 11, 2020, from <https://arzas.academy/courses/69>

Ot Peterburga do Kamchatki [From Saint Petersburg to Kamchatka] (n.d.). LiveJournal. Retrieved January 11, 2020, from <https://periskop.su/>

Pochemu vokzaly – vershina arkhitekturnoi mysli [Why railway stations are the high-water mark of architectural thought] (n.d.). In How railways changed the Russian life. Retrieved January 11, 2020, from <https://www.youtube.com/watch?v=4JToLp0KVQA>

RSHA (Russian State Historical Archive). Fund 323. Inv. 11. File 5. L. 36. Plan passazhirskogo zdaniya na stantsii Kharbin.

RSHA. Fund 350. Inv. 16. File 929. Poyasnitelnaya zapiska k proektu stropil dlya cherepichnykh krysh (po kitaiskomu sposobu).

Velikii put: Vidy Sibiri i Velikoi Sibirskoi zheleznoi dorogi [The great way: Views of Siberia and the Great Siberian Railway] (1899). Issue 1. Krasnoyarsk: M. B. Akselrod i Ko. Retrieved January 10, 2020, from <http://elib.tomsk.ru/purl/1-10839/>

Vestnik Asii [Asia Newsletter] (1917). Issue 2. Harbin: Tipo-litografiya Zaamurskogo okruga.

Zakaspijskaya voennaya zheleznyaya doroga [Trans-Caspian Military Railway] (189?). Album of views. Askhabad.

Zapiski skuchnogo cheloveka [Dull man's notes] (n.d.). Retrieved January 11, 2020, from <https://humus.livejournal.com/>