

Статья является частью проекта по изучению архитектурного наследия Транссибирской магистрали в Хабаровском крае и продолжает тему «железнодорожной воды» в контексте строительства Уссурийской железной дороги. Рассмотрены объекты водоснабжения в поселениях, которые наравне с паровозными и пассажирскими зданиями возводились в начале XX века: водоемные сооружения, здания бань и прачечные. Приводятся сведения о состоянии системы водоснабжения Уссурийской железной дороги в первые годы советской власти.

Ключевые слова: Северо-Уссурийская железная дорога; бани; водонапорные башни; Бикин; город Вяземский; Хабаровск; водоснабжение железнодорожных станций. /

The article is part of a project on studying the architectural heritage of the Trans-Siberian Railway in the Khabarovsk Territory and continues the theme of “railway water” in the construction of the Ussuri Railway. It is dedicated to the study of those facilities which, alongside locomotive and passenger buildings, were erected in the early 20th century – reservoirs, bathhouse and laundry buildings. It also provides information on the state of the water supply system of the Ussuri Railway in the early years of Soviet power.

Keywords: North-Ussuri Railway; baths; water towers; Bikin; Vyazemsky town; Khabarovsk; water supply for railway stations.

Объекты водоснабжения на станциях Северо-Уссурийской железной дороги / The water supply facilities of the North Ussuri Railway Stations

текст

Алина Иванова
Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)
Екатерина Глатоленкова
Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)

text

Alina Ivanova
Pacific National University
(Khabarovsk)
Ekaterina Glatolenkova
Pacific National University
(Khabarovsk)

Исследование
выполнено за счет гранта
Российского научного
фонда № 24-28-20509
([https://rscf.ru/
project/24-28-20509](https://rscf.ru/project/24-28-20509))
и Министерства
образования и
науки Хабаровского
края (Соглашение
№ 115С/2024) /

Acknowledgements: The
study was funded by the
Russian Science Foundation
grant No. 24-28-20509,
[https://rscf.ru/
project/24-28-20509](https://rscf.ru/project/24-28-20509), and
the Ministry of Education
and Science of the
Khabarovsk Krai (Agreement
No. 115S/2024)

Введение

Целью исследования является изучение архитектурно-пространственного оформления объектов водоснабжения на станциях Северо-Уссурийской железной дороги (СУЖД). Источниковой базой являются материалы фондов № 350 Российского государственного исторического архива (РГИА), № 31 и 72 Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ), альбомы исполнительных чертежей, отчет и приложение к отчету по постройке СУЖД.

В ходе подготовки авторам статьи удалось найти только одну публикацию (тезисы к конференции о КВЖД 1997 года), посвященную водоснабжению на Дальневосточной железной дороге [1]. Л. Н. Волкова приводит ряд цифр: с 1891 по 1916 год было построено 23 пункта водоснабжения, уложено 325 км водопроводных сетей из чугунных труб на свинцовой чеканке диаметром от 75 до 200 мм. Автор пишет, что вода набиралась из Амура, Усури, Имана (ныне – Большая Уссурка), Бикина, мелких рек и озер, и отмечает, что «по качественным показателям вода из этих источников была мягкой, не содержащей вредных для паровых котлов и питья солей» [1]. Это противоречит найденным нами в фондах РГИА ДВ отчетам об ужасающем качестве воды на всей Северо-Уссурийской линии и проблемах, вызванных этим обстоятельством.

В качестве выдающегося примера архитектуры гидротехнических сооружений Л. Н. Волкова приводит памятник истории и культуры Приморского края – водонапорную башню станции Владивосток, упоминая в качестве автора О. П. Вяземского. Заметим, что сегодня эта башня отреставрирована и является главным архитектурным аттракционом новой модной локации, появившейся в 2025 году у перекрестка улиц Светланской и Алеутской (рис. 1).

Архитектурно-планировочное оформление объектов водоснабжения

К объектам водоснабжения традиционно относятся следующие постройки: водоподъемные и водоемные здания, водоразборная будка, бани. Кроме того, на станциях размещались колодцы, пожарные и гидравлические краны. Водоподъемные здания СУЖД были построены

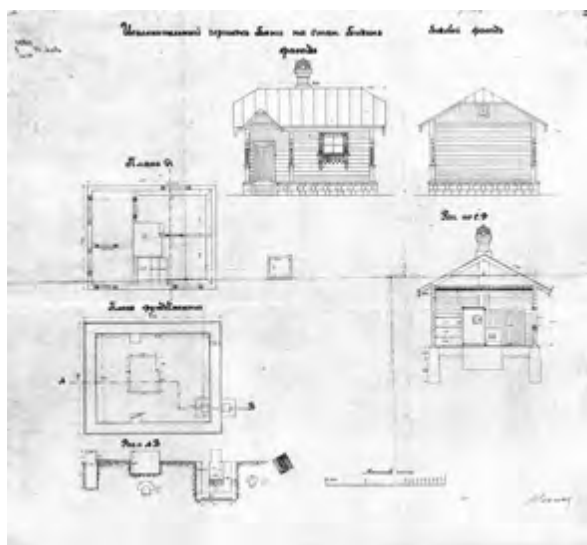
на всех станциях, в первые годы бань не было на станциях Дормидонтовка и Корфовская [2].

Важнейшей (и при этом недооцененной) группой в разветвленной типологии железнодорожных построек являются бани. Несмотря на скромные размеры и неприглядную архитектуру, они объединяли в одно целое огонь, воду и пар, что сближало их с основной идеей паровоза, о которой мы упоминали в первом абзаце статьи.

Для строителей и служащих дальневосточных линий бани были едва ли не единственным способом не столько помыться, сколько согреться, они были необходимы



^ Рис. 1. Последняя башня Транссиба. Владивосток.
Фото А. Ивановой. 2025



^ Рис. 3. Исполнительный чертеж бани на станции Бикин [4]



^ Рис. 2. Баня на станции Иман. Фото Е. Глатоленковой. 2022

для поддержания нормальной жизнедеятельности и работоспособности людей. Поэтому на дальневосточных форпостах бани (а не часовни) ставились в обязательном порядке и в первую очередь. Рядом с банями (часто под одной крышей) устраивались постирочные с сушильнями, которые также являлись условием нормального жизнеобеспечения. Поддержание чистоты и соблюдение личной гигиены были жизненно важны: за Амуром и Уссури, в северо-восточных провинциях Китая, регулярно вспыхивали смертоносные эпидемии холеры и чумы (последняя, самая большая в истории человечества эпидемия легочной чумы была зафиксирована в Харбине в 1910 году).

К сожалению, в ходе натурных обследований станционных построек удалось выявить только одну аутентичную баню рубежа XIX–XX веков – в Дальнереченске (ранее станция Иман; рис. 2). Однако в фонде № 350 РГИА имеется большой пласт графических материалов, ориентируясь на которые можно реконструировать общий вид и планировочную структуру бань при станциях СУЖД.

Неоднократно было отмечено, что дальневосточная железнодорожная архитектура очень быстро трансформировалась: первоначальные деревянные здания вокзалов и прочих станционных построек замещались кирпичными и вновь перестраивались при увеличении пассажиропотоков. Станционные бани также меняли свой облик. Самый экономичный вариант маленькой деревянной бани представлен в альбоме чертежей Южно-Уссурийской железной дороги: изба в два окошечка с дерновой завалинкой, перекрытая двускатной крышей с большим свесом и резными причельными досками [3, с. 77]. Квадратный план с большой печью в центре разделен перегородками на сени, раздевальню и парильню с полатами.

Похожий, но более «художественный» вариант представлен на «Исполнительном чертеже бани на станции Бикин» (рис. 3): аккуратное маленькое здание на основе сруба (изба-четырёхстенок), поставленное на каменный цоколь и перекрытое двускатной железной крышей. Квадратный план разделен внутренними перегородками на четыре части (сени, раздевальня, мыльня и парильня) с печкой в центре. Несмотря на миниатюрные размеры,

баня имеет эффектный архитектурный образ: нарядная труба с щеголеватым дымником и сложный резной декор окна отсылают к русскому стилю. Углы и вертикальные членения оформлены лопатками с намеком на ордер, так что здание в целом воспринимается не деревенской избой, а «городской» постройкой. Баня явно входила в единый комплекс с жилыми домами на станции Бикин, проекты которых выдержаны в том же духе. Расположение бани на плане и фотографии показано на рис. 4, 5.

На рис. 6 представлен тип каменной бани с нарядной входной группой под навесом. Архитектурная выразительность асимметричного главного фасада достигается с помощью контраста между динамичной вертикалью шпиля, венчающего входной козырек, и гладкой плоскостью стены с низко надвинутым скатом крыши, наполовину скрывающим сандрики трех маленьких окон. Как и в предыдущем примере (см. рис. 3), баня выглядит «городской», а в плавном, «копывающем» контуре прое-



< Рис. 4. План расположения путей и зданий станции Бикин. На плане условно показана река Бикин и устройство системы водоснабжения: от водоподъемного здания у берега реки к станции проложены трубы к водоемному зданию, от него – к колодцам на территории станции, гидравлическим и пожарным кранам, отдельным домам. Бани не всегда имели доступ к водоснабжению напрямую [5]



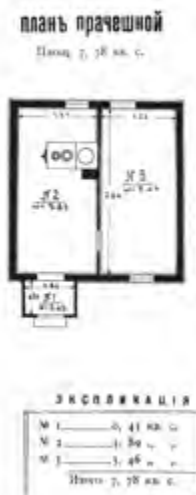
< Рис. 5. Вид на станцию Бикин. Выделенное в центре кадра здание – баня [6]



Рис. 6. Тип каменной бани [7]



Рис. 8. План бани и прачечной на станции Вяземской [9]



мов отчетливо читается влияние северного модерна. Это позволяет предположить, что при проектировании сугубо утилитарных построек железнодорожные инженеры использовали широкий спектр стилистических приемов и старались минимальными средствами добиться выразительности архитектурного образа. План этой постройки разделен на две функциональные зоны – прачечную с сушильной и саму баню (раздевальня, мыльня, парильня).

Следующий этап развития железнодорожных бань можно изучить с помощью альбома планов бань и прачечных, предполагаемых к строительству на станциях Уссурийской железной дороги. Интересно, что все планы различны, хотя функциональная схема каждого включает базовый набор помещений (сени, раздевальня, мыльня, парильня, котельная). На некоторых планах три входа, ведущих в мужское и женское отделение и в котельную, на других – два, где-то – один или четыре. Иногда котельная пристроена отдельным блоком, иногда – расположена в самом центре, а остальные помещения группируются вокруг. Входные группы на некоторых планах расположены на оси симметрии, на других – смещены, вынесены в отдельные блоки. Планы выполнены на профессиональном уровне и снабжены экспликациями с указаниями площадей помещений. Пока не удалось найти альбом фасадов, который явно должен был идти в комплекте с альбомом планов.

В этом альбоме баня на станции Бикин уже имеет площадь 19,81 кв. саж. и более сложную структуру плана, разделенного на мужское и женское отделения, которые включают раздевальню, мыльню и парильню. Из сеней три двери ведут в мужское и женское отделения, а также в котельную, размещенную в самом центре постройки. Удивляет толщина стен, явно избыточная для одноэтажного здания (рис. 7).

На плане бани на станции Вяземской (площадь, 22,99 кв. саж.) не одна, как в бикинской бане, а три входные группы с крылечками и сенями: служебный вход в водогрейное помещение, куда требовалось подносить дрова (уголь), и входы в женское и мужское отделения (хотя возможно, что баня делилась не по гендерному, а по сословному признаку и отделения предназначались для офицеров и солдат). В левом (женском) отделении есть дополнительный входной шлюз, раздевальня

и мыльня хорошо освещены (по два окна на каждое помещение). Судя по плану, главный фасад бани должен был быть симметричным, с выступающим центральным ризалитом с двумя окнами по бокам главного входа. В ансамбль с баней входило маленькое (7,78 кв. саж.) здание прачечной с двумя окнами по фасаду. Перегородка делила помещение на две функциональные зоны – постирочную и сушильную (рис. 8).

Баня на станции Хабаровск (20,04 кв. саж.) прямоугольная в плане, с двумя тамбурами на противоположных фасадах. Это единственный вариант, где мужское и женское отделения равны по площади (обычно площадь женских отделений в 1,5–2 раза меньше), что косвенно свидетельствует о примерно одинаковом количестве мужчин и женщин на большой перевалочной станции (рис. 9).

Самый простой план имеет баня на станции Евеньевка (18,94 кв. саж.) – прямоугольник, разделенный продольной несущей стеной на две неравные части: мужское и женское отделения с обычным набором помещений (раздевальня, мыльня, парильня). У этой бани только один общий вход, но все помещения освещены оконными проемами. Это также отличает железнодорожные бани от деревенских, традиционно имеющих окна только в сенях.

Самая большая баня (70,41 кв. саж.), предназначенная для станции Никольск-Уссурийский Южно-Уссурийской железной дороги, имела четыре входа (рис. 10). Помимо обычного набора помещений, на плане обозначены: касса (со входом через собственные сени), смежная с комнатой сторожа, и трехкомнатная квартира машиниста с собственным входом. В котельной указаны три бака и котел.

Схема генплана включает, помимо бани, сарай для угля или дров и «отхожее место» на два отделения. На всех остальных планах «отхожее место» отсутствуют, – вероятно, их посетители должны были пользоваться общими станционными уборными. Наличие специально выстроенной уборной являлось приметой городской цивилизации; даже самые небольшие станции, не говоря уже о вокзалах, задавали новые жизненные стандарты для окрестных жителей (коренного населения и переселенцев).



^ Рис. 7. План бани на станции Бикин [8]



^ Рис. 9. План бани на станции Хабаровск [10]

Этот небольшой обзор дает представление о разнообразии планировочных решений станционных бань. Что касается архитектуры, вероятно, чаще всего использовался кирпичный «гарнизонный» стиль с базовым набором декоративных элементов. Единственная уцелевшая баня в Имане, несмотря на варварские реконструкции, все еще сохраняет следы расшивки горизонтальным рустом в подоконных нишах, обрамление проемов замковыми камнями и раскреповку верхнего яруса, объединяющие все семь окон. Главный фасад бани на станции Иман (площадь 35,66 кв. саж.) имеет шесть окон – по три по обе стороны от дверного проема. Вероятно, при постройке площадь объекта была увеличена (рис. 11).

Из отчета Службы путей и сооружений Уссурийской Железной дороги за 1906 год [13] (раздел, посвященный осмотру бань на станциях и разъездах СУЖД и устранению выявленных недостатков) можно понять, что, несмотря на активную 10-летнюю эксплуатацию, амортизационные издержки были не очень велики.

В бане на станции Розенгартновка был исправлен водогрейный прибор, а в бане на разъезде Снарском проведен мелкий текущий ремонт: сделаны двери, половицы, скамейки и железный футляр для печей (с. 134 отчета). В бане на станции Котиково был наконец-то сооружен тамбур, покрашены окна и крыши, на станции Вяземской – заменены венцы в прачечной и водогрейные очаги с исправлением труб (с. 136 отчета).

Некоторые станционные бани, которые не успели сдать в 1895–1900 годах, достраивались через четверть века. Так, в смете работ на 1920 год указано: «...станции Дормидонтовка, 624 верста. Окончить постройку бани на 65 процентов», «окончить постройку бани на станции Корфовская на 20 процентов. Построить кирпичное здание бани площадью 30 x 30 <...> Красная речка. Построить баню» (с. 210 отчета).

Молодое социально ориентированное советское государство озаботилось бытом трудящихся, замерзающих на рабочих местах: «6 участок. Разъезд Бейцуха. Построить баню для служащих. Таковой не имеется <...> станции Розенгартновка. Построить баню для служащих. Таковой нет» (с. 222 отчета).

Многие старые бани требовали капитального ремонта: «...станции Верино, 650 в. Произвести капитальный



^ Рис. 10. Баня на станции Никольск-Уссурийский [11]



< Рис. 11. План бани на станции Иман Северо-Уссурийской железной дороги [12]

ремонт бани» (с. 247 отчета). В той же смете мы снова встречаем хабаровскую баню, о которой упоминалось чуть выше (рис. 9): «...станции Хабаровск. Построить новую баню площ. 40 кв. саж. Старая крайне тесна и настолько ветха, что большее время ремонтируется, нежели находится в действии. Сделать пристройку под водогрейку площадью 4 кв. саж. и построить дополнительный кипятыльник в 40 ведер. Имеющегося недостаточно для снабжения воинских эшелонов» (с. 223 отчета).

Водоемные здания СУЖД

На каждой станции от Владивостока до Хабаровска, кроме вокзала и платформы, возводились водоемные



а



б



в



г



д

и водоподъемные здания с надворными постройками, укладывались водопроводные сети («всасывающие, напорные и разводящие трубы»), клепались баки, устанавливались машины, насосы и гидравлические краны (рис. 12).

Тип водоемного здания зависел от потребностей станции в воде, которые определялись ее классом. Поднятую воду накапливали в железных резервуарах с подогревом. Объем водохранилищ должен был быть не меньше 8 куб. саж. для станций II класса, 4 куб. саж. – для станций III и IV классов, не менее 1 куб. саж. – для станций V класса и разъездов.

Ход работ по возведению башен подробно фиксировался в рапортах начальников участков, большинство рапортов опубликовано в издании «Заветная мечта императора», подготовленном сотрудниками РГИА ДВ [3]. Так, в рапорте от 1 августа 1897 года начальник технического отдела инженер Н. С. Кругликов докладывал, что «водопроводы на Имане, Курдюмовой и Бикине открыты для действия, на Бочаровой уложены все трубы, на Розенгартовке уложены все трубы, установлены машины, гидравлический кран, клепаются баки, на Иловской уложены две версты напорной линии, бак клепаются, на Вяземской уложены все трубы, бак склепан, на Корфовской уложена напорная линия, в Хабаровске трубы развозят по линии укладки, бак клепают. Работы по окончанию водоснабжения в полном ходу на всех станциях» [3, с. 119].

Водоемные здания строили из камня и дерева, предусматривая жилые комнаты для машиниста и кочегара (рис. 13). Обычно основание водоподъемной башни делали каменным или кирпичным, а верхнюю часть – деревянной, с помещениями для бака с крышей из огнестойкого материала. Жилье для служащих находилось в пристройках. Дно резервуаров, как правило, располагалось на высоте 3–4 саж. над уровнем рельсов. Для водоемных зданий СУЖД был разработан проект, реализованный на большинстве станций, включая Хабаровск (рис. 13д). На рис. 14 приведен чертеж основания водоемного здания на станции Бикин. На станциях Вяземская (рис. 13в) и Бикин (рис. 13г) применен проект, разработанный для Южно-Уссурийской железной дороги, более лаконичный в оформлении. Он (рис. 13а) был практически

идентичен проекту аналогичного здания на Уфа-Златоустовской железной дороге, построенной пятью годами ранее (рис. 13б).

Из рапортов начальника участка инженера Н. С. Кругликова за 1895–1897 годы можно составить представление об общем ходе работ по созданию системы водоснабжения и о водоемных зданиях Уссурийской железной дороги [18]. Неменьший интерес представляет упомянутый отчет за 1906 год и раздел о работах, проведенных на водоподъемных и водоемных зданиях СУЖД [13].

В 1906 году был проведен мелкий текущий ремонт водоемных зданий на станциях Вяземская, Розенгартовка, Дормидонтовка, Корфовская, Хабаровск и водоподъемного здания в Бикине. Везде перестелили полы, переложили русские печи, обновили обшивку наружных стен, исправили штукатурку стен, сделали новые крыши, отремонтировали очаги. На станции Котиково в водоемном здании были проконопачены стены, а вокруг – исправлена ограда (с. 118 отчета). В водоемном здании на станции Верино была покрашена крыша, обновлены полы и обшивка наружных стен, переложены печи, очаги, отремонтированы двери и крыльцо, в Корфовской – обновлена обшивка наружных стен, починены крыши, полы (с. 119 отчета) и т. д.

Водоснабжение станций СУЖД в первые годы советской власти

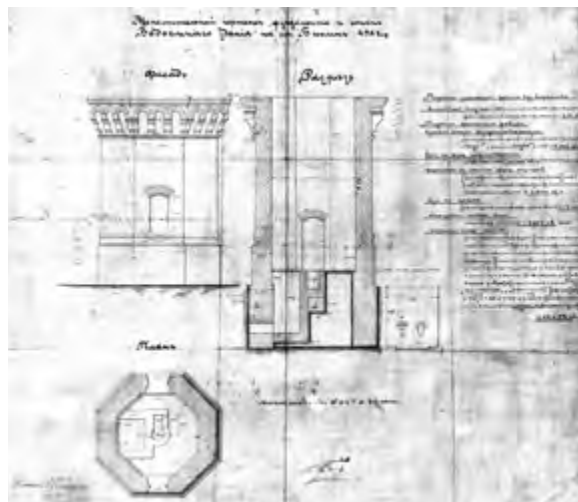
С началом социальных катаклизмов дорогостоящая и сложная в эксплуатации железнодорожная гидросистема стала давать сбои. Судя по акту, уже в начале января 1918 года вода от промывки паровозов регулярно заливала городскую площадь Бикина [19]. Состояние объектов водоснабжения продолжало неуклонно ухудшаться. Поскольку Уссурийская железная дорога была единственной транспортной артерией, связывающей Владивосток с Хабаровском и далее – с материковой Россией, в 1920 году была сделана попытка взять ситуацию под контроль.

4 декабря 1920 года начальник главного управления Министерства транспорта Дальневосточной Республики запрашивает у начальника Уссурийской железной дороги комплект чертежей, документов и данных о водоснабжении железной дороги [20]. Однако в ответ на этот запрос

^ Рис. 12. Кран, из которого снабжались водой паровозы на станции Владивосток. Установлен рядом с Музеем истории Владивостокского региона ДВЖД имени Д. В. Оксюжяна. Владивосток, Трудовой переулок, 13а. Фото А. Ивановой. 2025

< Рис. 13. Водоемные здания:

- а – типовой проект для южного участка Уссурийской железной дороги, примененный и на станциях северного участка [14, с. 78];
- б – проект для водоемного здания на линии Уфа-Златоустовской железной дороги [15, с. 40];
- в – на станции Вяземской (из фондов Музея им. Н. В. Усенко в г. Вяземском);
- г – на станции Бикин [6];
- д – реализованный проект для северного участка на станции Хабаровск [16]



> Рис. 14. Проект водоемного здания на станции Бикин [17]

заведующий службами путей и сооружений инженер Бирюков отвечал, что «имеются затруднения». Так как Уссурийская железная дорога до ее отделения находилась в ведении КВЖД, исполнительные чертежи сооружений со всеми данными как за период строительства, так и за время эксплуатации находились в управлении КВЖД. По словам Бирюкова, получить от нее эти данные весьма трудно, поэтому приходится собирать данные и снимать чертежи с натуры, для чего требуется «отдельный штат служащих, дабы заняться этой большой работой и для этого бы потребовался отдельный кредит» [21].

Из-за отсутствия единого комплекта документов о состоянии гидросистемы Уссурийской железной дороги приходилось реконструировать информацию по разрозненным источникам. Сохранился рапорт начальника депо станции Бикин от 11 сентября 1920 года с перечнем работ, которые необходимо срочно произвести «ввиду приближения зимнего времени» («заделать забивку шпунтов и засыпку промытого русла р. Бира в стороны от водоприемного»; «засыпать размытую дамбу под водоприемными трубами около здания водоканчки»; «сменить пол в машинном отделении»; «сменить наружную лестницу водоемного здания» и т. д. [22]).

Из этого документа, с одной стороны, можно сделать выводы о степени руинизации гидросистемы СУЖД за три года Гражданской войны, а с другой – о профессионализме и чувстве ответственности железнодорожных инженеров, в тяжелейших условиях пытавшихся сохранить стратегическую инфраструктуру.

Состояние объектов гидросистемы в первые годы советской власти зафиксировано в сводной поперстной ведомости работ на 6-м участке Уссурийской железной дороги (1918–1920 годы) [23].

Станция Розенгартровка, 537-я верста:

- Водосборный колодец. Требуется окончание работ по кладке.

- Водоемное здание. Сделать частичный ремонт. Разобрать старую и сделать новую лестницу, разобрать старую площадку лестницы. Пробить отверстие в кирпичной стене для двери, перестелить полы, уложить рельсовые балки с устройством двери.

- Водоподъемное здание. Деревянная лестница и площадка настолько ветхи, что подъем на шатер небез-

опасен. Конопатка стен шатра ослабла и во избежание замерзания воды в баке требуется ремонт конопатки. Проконопатить стены, исправить двери, окна, сделать штакетную ограду. Разобрать цементный и сделать асфальтовый пол, перестелить деревянный пол. Переложить русскую печь с 60 процентами нового материала. Перебрать двери. Сделать окраску наружных стен, форточек, полов, крыш за раз. Разобрать старую железную крышу и сделать новую из досок в два ряда. 42,8. Заменить прогнивший пол под водопроводными трубами.

- Сарай для хранения угля: разобрать существующий и сделать новый.

- Река Бира. Засыпать ранее образовавшееся русло с забивкой рядов и мощением откосов.

Станция Хабаровск:

- Водоподъемное здание. Оштукатурить внутренние стены. Часть здания не оштукатурена вовсе.

- Водоподъемное здание. Ремонт здания не производился с 1910 года.

- Поставить на товарном дворе две водозаборные будки и провести в них воду. Необходимо в пожарном отношении. Необходим пожарный кран.

- Отремонтировать здание хабаровской постоянной водоканчки, жилое и котельное помещение и восстановить разваливающуюся ограду. Здание требует капитального ремонта. В котельном помещении обвалился потолок, дымоход имеет трещины, дымовая труба нуждается в укреплении. Водоемное здание требует текущего ремонта, требуется исправить двери, окна и оббивку у шатра, остроить половой верхний настил и балки у резервуара.

Устроить канавы для стока воды – необходимо как санитарное мероприятие.

На эти просьбы была дана привычная резолюция: «Пока можно обойтись».

Станция Котиково, 575-я верста:

- Водоподъемное здание. Частичный ремонт: переложить печи, исправить цементный пол, перекрыть крышу, проконопатить стены, исправить двери, поставить ограду и сделать покраску.

- Водоприемник. Капитальный ремонт колодца. Сруб колодца сгнил.

Станция Вяземская:

- Очистить водоотводные каналы от мусора, сделать мостовую из камня и прорыть водоотводные каналы.
- Всасывающая сеть. Сделать досыпку ремонтной земли у водоприемного соска.
- Водоприемный колодец. Разобрать старую и сделать новую крышу, разобрать половину старого сруба колодца и сделать новый, перестлать полы, расчистить водосборную галерею.

Станция Верино:

- Пожаро-водоразборная будка: разобрать старую будку и сруб колодца и устроить вновь площадью 2,25 кв. м.

Станция Корфовская:

- Уложить дренаж от гидравлического крана, то же от водоемного здания – 25 x 10 пог. саж.
- Вырыть колодцы для питьевой воды при будке сторожа на 712-й и 715-й верстах.
- Оштукатурить стены водоподъемного здания.
- Углубить колодец или построить новый. В имеющемся не хватает воды.

Исполняющий обязанности начальника технического отдела службы тяги инженер А. Бушуев докладывал: «...по донесению начальника депо Бикин имеющиеся при водокачках станции Бикин, Бочарово, Розенгартовка сараи для хранения топлива пришли в ветхость и требуется постройка новых сараев и ограждений к ним».

Настоятельно требовалось провести воду в водогрейки на станциях Розенгартовка, Дормидонтовка, Верино, Корфовская: «Необходимо для облегчения труда по приготовлению кипятка». Однако и на этой просьбе в 1920 году была поставлена резолюция: «Пока можно обойтись».

Заключение

Представленный обзор позволяет увидеть систему водоснабжения СУЖД как цельный и продуманный комплекс, от которого зависела жизнеспособность станций и всей трассы в целом. Водоемные здания, бани, прачечные формировали скрытую, но необходимую инфраструктуру, обеспечивавшую как движение поездов, так и повседневную бытовую культуру дальневосточных железнодорожников.

Анализ архивных материалов показал значительное разнообразие проектных решений и эволюцию планировок, отражающих постепенное усложнение быта и организационных потребностей станций. При этом даже самые ранние постройки, зачастую деревянные и компактные, отличались вниманием к архитектурным деталям и стремлением создать устойчивую и долговечную среду в условиях сурового климата.

Документы первых послереволюционных лет дают возможность увидеть обратную сторону этой системы – хрупкость сложной гидросети в эпоху политической неопределенности и экономического кризиса.

Объекты водоснабжения СУЖД являлись важной частью архитектурного и социального ландшафта Транссибирской магистрали. Их изучение позволяет уточнить картину формирования дальневосточных железнодорожных поселений начала XX века и дополняет представления об архитектурном наследии региона, значительная часть которого уже утрачена или сильно трансформирована.

Литература

1. Волкова, Л. Н. Водоснабжение на Дальневосточной железной дороге // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в Северо-Восточной Азии : тезисы докладов и сообщений Международной научной конференции. – Владивосток : ИИАЭ ДВО РАН, 1997. – С. 126–128.
2. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 563. Л. 62об–158.
3. Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги : документы и материалы. – Владивосток : Дальнаука, 2011. – 156 с.

4. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 551. Л. 1.
5. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 537. Л. 14.
6. Станция Бикин Уссурийской ЖД. – URL: <https://pastvu.com/p/616614> (дата обращения: 07.11.2025).
7. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 549. Л. 2.
8. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 13.
9. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 14.
10. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 18.
11. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 3.
12. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 548. Л. 9.
13. РГИА ДВ Ф. 31. Оп. 1. Д. 42.
14. Альбом исполнительных чертежей Южно- и Северо-Уссурийской железной дороги. 1891–1894, 1894–1897. – Санкт-Петербург : Т-во худож. печати, 1900. – 94 л.
15. Альбом исполнительных чертежей Уфа-Златоустовской железной дороги. 1887–1890. – [Б. м.], [б. и.], [б. г.].
16. Водонапорная башня на Николаевской улице. – URL: <https://pastvu.com/p/2038089> (дата обращения: 02.11.2025).
17. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 1042. Л. 1.
18. РГИА ДВ Ф. 702. Оп. 2. Д. 597.
19. РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 89. Л. 30.
20. РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 120.
21. РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 120. Л. 12.
22. РГИА ДВ Ф. 31. Оп. 1. Д. 130. Л. 14.
23. РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 89. Л. 30, 114, 119–123, 129, 130, 208, 211, 218, 222, 223, 225.

References

- Al'bom ispolnitel'nykh chertezhei Ufa-Zlatoustovskoy zheleznoi dorogi, 1887–1890 [Album of working drawings of the Ufa-Zlatoust Railway, 1887–1890].* (n.d.). [Publisher unknown].
- Al'bom ispolnitel'nykh chertezhei Yuzhno- i Severno-Ussuriyskoy zheleznoi dorogi, 1891–1894, 1894–1897 [Album of working drawings of the Southern and Northern Ussuri Railways, 1891–1894, 1894–1897].* (1900). *Tovarishchestvo khudozhestvennoi pechati.*
- RSHA (Russian State Historical Archive). Fund 350. Inv. 19. File 537. L. 14.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 548. L. 3.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 548. L. 9.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 548. L. 13.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 548. L. 14.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 548. L. 18.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 549. L. 2.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 551. L. 1.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 563. L. 62back-158.
- RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 1042. L. 1.
- RSHA FE (Russian State Historical Archive of the Far East). Fund 31. Inv. 1. File 42.
- RSHA FE. Fund 31. Inv. 1. File 89. L. 30.
- RSHA FE. Fund 31. Inv. 1. File 89. L. 30, 114, 119–123, 129, 130, 208, 211, 218, 222, 223, 225.
- RSHA FE. Fund 31. Inv. 1. File 120.
- RSHA FE. Fund 31. Inv. 1. File 120. L. 12.
- RSHA FE. Fund 31. Inv. 1. File 130. L. 14.
- RSHA FE. Fund 702. Inv. 2. File 597.
- Stantsiya Bikin Ussuriyskoy ZhD [Bikin Station of the Ussuri Railway]. (n.d.). Retrieved November 7, 2025, from <https://pastvu.com/p/616614>
- Vodonapornaya bashnya na Nikolaevskoy ulitse [Water tower on Nikolaevskaya Street]. (n.d.). Retrieved November 2, 2025, from <https://pastvu.com/p/2038089>
- Volkova, L. N. (1997). *Vodosnabzhenie na Dal'nevostochnoy zheleznoy doroge [Water supply on the Far Eastern Railway]. KVZhD i ee vliyaniye na razvitiye politicheskikh, sotsial'no-ekonomicheskikh i kul'turnykh protsessov v Severo-Vostochnoy Azii: Tezisy dokladov i soobshcheniy Mezhdunar. nauch. konf. [The Chinese Eastern Railway and its influence on the development of political, socio-economic, and cultural processes in Northeast Asia: Abstracts of the International Scientific Conference]* (pp. 126–128). Institute of Far Eastern Studies, Far Eastern Branch, Russian Academy of Sciences.
- Zavetnaya mekhta imperatora: K 120-letiyu nachala stroitel'stva Ussuriyskoy zheleznoi dorogi. Dokumenty i materialy [The cherished dream of the Emperor: To the 120th anniversary of the Ussuri Railway construction. Documents and materials].* (2011). Dal'nauka.