

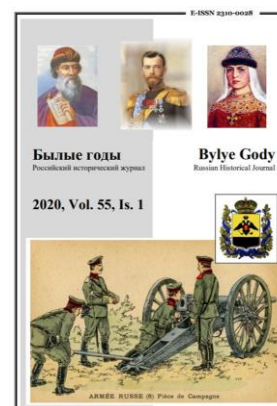
Copyright © 2020 by International Network Center for Fundamental and Applied Research

Copyright © 2020 by Academic Publishing House Researcher s.r.o.



Published in the USA  
Co-published in the Slovak Republic  
Bylye Gody  
Has been issued since 2006.

E-ISSN: 2310-0028  
Vol. 55. Is. 1. pp. 272-286. 2020  
DOI: 10.13187/bg.2020.1.272  
Journal homepage: <http://ejournal52.com>



## Study on the Town Planning Model of Chinese Modern Railway Stations – Taking the Second-Class Stations of the Chinese Eastern Railway as an Example

Zhang Bocheng <sup>a</sup>, Zhao Zhiqing <sup>a, \*</sup>, Sun Yizhi <sup>b</sup>, Evgeny V. Khodakovsky <sup>c</sup>

<sup>a</sup> School of Architecture, Harbin Institute of Technology; Key Laboratory of Cold Region Urban and Rural Human Settlement Environment Science and Technology, Ministry of Industry and Information Technology, Harbin, China

<sup>b</sup> Independent Researcher, Shanghai, China

<sup>c</sup> St. Petersburg State University, St. Petersburg, Russian Federation

### Abstract

At the end of the 19th century, the Russian tsar built a “T”-shaped railway that runs through northeast of China. It started from Manzhouli in west, to Suifenhe in the east, and Lushunkou in the north. Its construction was in consideration of factors such as expanding the influence of the Far East and consolidating the strategic position of the Yellow Sea region of China (referred to as «Chinese Eastern Railway»). During the construction of the railway from 1897 to 1903, a large number of railway station areas were continuously developed and constructed, and a new type of settlement in the northeastern China due to the road was born. The urban form produced during this period has had a profound impact on the subsequent development of urban areas in Northeast China. The construction method of the early settlements and the urban form has the same characteristics. At the same time, due to their own environment and location advantages, each town has many unique characteristics. This paper takes the second-class railway stations of the Chinese Eastern Railway as the research objects, and sorts out the planning information of different towns: structural layout, road network structure, square form, street design, urban texture and landscape greening, summarizing town planning mode of the second-class stations, providing reference for related research.

**Keywords:** Sino-Russian modern and contemporary history, Town planning history, Chinese Eastern Railway, Second-class stations.

### 1. Введение

Китайско-Восточная железная дорога – это железнодорожная магистраль Т-образной формы, построенная царской Россией на северо-востоке Китая как одна из ветвей Транссибирской магистрали (Чжу и др., 2018). Главная линия КВЖД начинается на востоке и тянется от станции Пограничная к западу до станции Маньчжурия с административным и техническим центром линии в Харбине, ее общая протяженность составляет 1481,2 км. Боковая ветка (бывшая Южно-Маньчжурская железная дорога (ЮМЖД)) тянется от Харбина через города Чанчунь, Шэньян и достигает на юге Люйшуньюкоу. Общая протяженность ЮМЖД составляет 945,3 км (Шэнь, 2014). На главной линии было построено 56 станций, в том числе одна станция I класса, шесть станций II класса, четыре станции III класса, 23 станции IV класса, 22 станции V класса, которые отличались друг от друга функциональным назначением. С повышением класса у станций увеличивались функции: например,

\* Corresponding author

E-mail addresses: [951787866@qq.com](mailto:951787866@qq.com) (Z. Bocheng), [zhaozq88@126.com](mailto:zhaozq88@126.com) (Z. Zhiqing), [yizhisun961203@gmail.com](mailto:yizhisun961203@gmail.com) (S. Yizhi), [e.khodakovsky@spbu.ru](mailto:e.khodakovsky@spbu.ru) (E.V. Khodakovsky)

станции V класса выполняли только техническую и транспортную функции, а станция I класса (Харбин) являлась транспортным, торговым, административным центром.

В общем контексте истории инфраструктурного развития Российской империи на рубеже XIX–XX вв. прокладка КВЖД осуществлялась вслед за предшествующим аналогичным грандиозным проектом, связанным с сооружением в середине – второй половине 1890-х гг. Северной железной дороги. Однако СЖД имела большой общественный резонанс, будучи связанной с именем промышленника и мецената С.И. Мамонтова, а также благодаря участию в проектировании станций и служебных зданий ведущих архитекторов эпохи модерна, прежде всего Л.Н. Кекушева.

Станции II класса являлись важными узлами на линии КВЖД и были построены в основном для сбора и распределения товаров, ремонта поездов и размещения администрации. В ходе строительства КВЖД станции II класса и поселки при них постепенно становились крупными административными и торговыми центрами. Однако до сих пор исследователи в основном уделяли внимание ключевым, самым известным станциям дороги (Харбин, Чанчунь, Дальний) и обходили стороной станции II класса.

Строительство КВЖД способствовало возникновению поселений вдоль железной дороги и дало им развитие (Ван и др., 2019). Основными функциями поселков при станциях II класса, таких как Маньчжурия, Хайлар, Бокэту, Цицикар, Пограничная, Хэндаохэцзы, было обслуживание железной дороги и прилегающих территорий (Чжан и др., 2018). На раннем этапе строительства поселков при станциях II класса реализовывался простой и эффективный «типовой» градостроительный проект, который мог обеспечить нужные темпы строительства и удовлетворить функциональные нужды поселения (Цуй, Ху, Ван, 2016). В данной статье в качестве объекта исследования были выбраны станции Пограничная, Хайлар, Цицикар и некоторые другие, проанализированы градостроительные планы поселков при станциях и на основании проведенного анализа был определен тип градостроительного планирования поселков при станциях II класса.

**Таблица 1.** Данные о станциях II класса (Чжан, Чжао, Ли и др., 2018)

Станция	Дата строительства	Удаленность от станции Харбин	Удаленность от станции Маньчжурия	Современное местоположение
Маньчжурия	1901	935 км	—	Автономный район. Внутренняя Монголия, г. Маньчжурия
Хайлар	1901	748 км	187 км	Автономный район. Внутренняя Монголия, г. Хулунбуир, район городского подчинения Хайлар
Бокэту	1901	539 км	396 км	Автономный район. Внутренняя Монголия, г. Якэши, село Бокэту
Цицикар	1903	270 км	665 км	Провинция Хэйлунцзян, г. Цицикар, район городского подчинения Цицикар
Хэндаохэцзы	1902	271 км	275 км	Провинция Хэйлунцзян, городской уезд Хайлинь, поселок Хэндаохэцзы

Пограничная	1903	548 км	1418 км	Провинция Хэйлунцзян, г. Суйфэнхэ
-------------	------	--------	---------	-----------------------------------

## 2. Материалы и методы

В ходе исследования станций II класса главной линии КВЖД был проанализирован фонд 350 Российского государственного исторического архива (РГИА). В нем отложилось большое количество первичных чертежей КВЖД, что является ценнейшим источником для исследователей истории городского планирования. В отличие от РГИА, в коллекциях китайских архивов, в том числе в Архиве провинции Хэйлунцзян (黑龙江省档案馆) и Первом историческом архиве Китая (中国第一历史档案馆), первичных материалов планирования и чертежей проектов КВЖД не сохранилось.

Современные исследования по истории городского планирования в Северо-Восточном Китае в основном выполнены с широким привлечением материалов полевых экспедиций. Китайские историки редко обращались к архивным материалам. В данной работе предпринята попытка дополнить существующие исследования и выделить основные особенности модели типового планирования станций II класса с привлечением первичных чертежей.

## 3. Обсуждение

Историография строительства КВЖД имеет более чем 100-летнюю историю, и ее анализу можно смело посвятить отдельное исследование. В рамках данной публикации мы позволим себе ограничиться лишь кратким историографическим обзором.

Изучение истории КВЖД началось практически сразу после пуска магистрали. Еще до 1917 года вышло несколько работ, в которых была хорошо представлена фактическая сторона строительства дороги, особенно экономический и медицинский аспекты (Гейштор, 1904; Тищенко, 1914; Полетика, 1904). В 1923 г. в Харбине по поручению правления общества КВЖД и под редакцией сотрудника дороги Е.Х. Нилуса был издан монументальный труд «Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги», представляющий комплексное исследование истории строительства КВЖД, не потерявшее актуальности и спустя почти 100 лет с момента выхода в свет (Нилус, 1923). К сожалению, в тот момент был опубликован только первый том, второй же остался в рукописи. Советская историография на начальном этапе своего развития уделяла мало внимания истории строительства КВЖД, затрагивая эту тему преимущественно в рамках работ по внешней политике (Романов, 1928; Гримм, 1927). 1930–1940 гг. в силу разных причин не оставили нам крупных работ, но уже с середины 1950-х гг. открывается новый этап историографии проблемы. В это время история строительства КВЖД рассматривалась в рамках обобщающих трудов о Транссибе (Паталеев, 1962), а также в работах по истории международных отношений (Скачков, Мясников, 1958; Романов, 1955; Сладковский, 1957; Кутаков, 1961; Григорьевич, 1965).

Новейший этап российской историографии начинается с 1990-х гг.: открытие архивов и появившиеся возможности для расширения спектра исследуемых проблем привели к настоящему всплеску публикаций по истории строительства КВЖД. Своего рода застрельщиком в этом вопросе выступила книга Г.В. Мелихова «Маньчжурия далекая и близкая», которая хоть и носила скорее публицистический характер, тем не менее пролила свет на некоторые ключевые моменты российского присутствия в Маньчжурии (Мелихов, 1991). В 1997 г. в Хабаровске был издан сборник «Дальневосточная магистраль в России», в котором раздел о строительстве КВЖД написала В.Ф. Буркова (Буркова, Зуев, 1997). В 2001 г. увидела свет работа историка архитектуры Н.П. Крадина, ставшая ключевым исследованием по истории строительства Харбина (Крадин, 2001). Книга была переведена на китайский язык и издана в Китае в 2007 г.

Историю административной политики Российской империи на Дальнем Востоке на рубеже XIX–XX вв. разрабатывал А.В. Ремнев. Он рассматривал строительство КВЖД в рамках имперского политического «курса на Дальний Восток» (Ремнев, 2004). В 2005 г. увидела свет монография Н.Е. Абловой, посвященная преимущественно истории КВЖД после 1917 г. Ее работа стала существенным вкладом в историографию проблемы (Аблова, 2005). В исследовании И.В. Лукоянова, опубликованном в 2008 г., представлен взгляд на КВЖД с точки зрения международных отношений. Однако и строительству магистрали автор посвятил отдельную главу (Лукоянов, 2008).

Характеризуя китайскую историографию, заметим, что исследователи, конечно же, обращались к истории строительства КВЖД. Среди наиболее значительных работ выделим труды Фу Цзяоцина (傅角今) и Ван Юнью (王雲五) (Фу, 1929; Ван, 1933). После образования КНР в 1949 г. исследование КВЖД не потеряло актуальности. Многочисленные работы продолжали появляться и после разрыва отношений между СССР и КНР. Заметным преимуществом китайской историографии КВЖД по сравнению с дореволюционной, советской и современной российской историографией, на наш взгляд, является наличие многотомных публикаций документальных источников. По сравнению с довольно медленным процессом обработки и публикации архивных материалов РГИА и ГАРФ по истории КВЖД континентальные и тайваньские архивы более активно публиковали материалы

своих коллекций. Так, архив провинции Хэйлунцзян опубликовал сборник документов, посвященный строительству и функционированию КВЖД в трех томах (КВЖД, 1986; КВЖД, 1987; КВЖД, 1989). На Тайване в серии «Исторические источники по китайско-русским отношениям (中俄關係史料)» (ИИКРО, 1974) ученые выпустили в свет три тома документов по КВЖД, в том числе один том по КВЖД времен «русского политического переворота (俄政變)» (Революции 1917 г. и Гражданской войны в России – Авт.).

Сегодня исследование истории КВЖД ведется достаточно активно (Самойлов и др., 2016; Самойлов, 2018a), а сама историография характеризуется высокой степенью специализации: исследователи анализируют отдельные аспекты – экономические (Сорокина, 1999; Зиновьев, 2009; Янченко, Старовойтова, 2018; Ходяков, 2018b; Ходяков, 2018c; Ходяков, 2018d), геополитические (Старовойтова, 2017; Ходяков, Чжао, 2017; Ходяков, 2018a; Янченко, 2018a), дипломатические (Дацшен, 2000; Самойлов, 2001b), военные (Вишняков, 2011; Сухачева, 1999), правовые (Сонин, 1994; Сорокина, 2004; Салогуб, 2016; Ходяков, 2019), медицинские (Ратманов, 2009), биографические (Кротова, 2014) и многие другие. Историография КВЖД рассматривается в более широком контексте окраинной политики России (Янченко, 2018b), вопросов об укреплении границ (Янченко, Слободзян, 2017: 94) и миграции (Старовойтова, Янченко, 2018). История строительства и функционирования КВЖД и в целом плодотворного сотрудничества и взаимодействия Китая и России в XX в. обсуждается в ходе научных семинаров (Самойлов и др., 2017), открытых гостевых лекций ученых. Однако по разным причинам проблема градостроительства вдоль линии КВЖД редко попадает в поле зрения специалистов (Василенко, 2003), и во многих случаях имеющиеся в этой области сведения, к сожалению, ограничиваются лишь упомянутыми работами Е.Х. Нилуса и Н.П. Крадина. В китайской историографии также не уделялось должного внимания этой проблеме. Лишь в 2018 г. была опубликована монография Ван Янь (王岩) и Люй Дапина (刘太平) о конструкции и технологии строительства исторических зданий в зоне отчуждения КВЖД (Вань, Люй, 2018). Эта работа, впрочем, не рассматривала конкретные градостроительные проблемы и была посвящена по большей части стилям и технологиям строительства конкретных зданий.

#### 4. Результаты

Проведя анализ зонирования, транспортной структуры, формы площади, плана расположения улиц, городской застройки и ландшафтного планирования и сравнив градостроительные планы поселков при станциях, мы обобщили особенности градостроительного проектирования поселков при станциях II класса.

##### 4.1. Зонирование.

1) Станция Пограничная. План поселка при станции Пограничная включал несколько функциональных зон, среди которых выделялись коммерческая, жилая, рекреационная, смешанная, медицинская и др. Вокзал располагался в центре поселка, к югу от него находилась овальная площадь. Служебное общежитие и жилые дома сооружались с левой и правой стороны от центральной площади. Коммерческая зона (магазины и гостиницы), а также медицинские учреждения примыкали к жилому району и находились на западной стороне поселка. Смешанная зона была рассеяна в северо-западной части поселка и включала в себя, по принятой в Китае архитектурной терминологии, среднюю школу «русского типа», дома для переводчиков и дома учителей. Рекреационные территории, отводившиеся под клуб и парк, находились на западе поселка, внутри смешанной зоны.

При сравнении размеров функциональных зон и степени их удаленности от вокзала видно (Таблица 2), что жилая зона занимала наиболее обширную территорию, второй по площади являлась смешанная зона. Ближе всего к железнодорожному вокзалу располагалась жилая зона, затем коммерческая. Это делалось для удобства железнодорожников и их семей. Показательно, что медицинские учреждения также находились поблизости от вокзала. Коммерческая, смешанная и рекреационная зоны были рассеяны по поселку, что расширяло пространство активного использования территории. На плане обозначена гостиница, построенная специально для китайских постояльцев – она вместе с домами для переводчиков находилась на северо-западной окраине поселка. Кроме того, в плане поселка имелось обширное свободное пространство, оставленное с целью дальнейшего развития территории.

2) Станция Хайлар. Территория станции Хайлар также была поделена на несколько функциональных зон: коммерческую, жилую, рекреационную, смешанную, медицинскую и резервную для будущей жилой застройки. Здесь также вокзал находился в центре поселка, к югу от него располагалась овальная площадь. Коммерческая зона (магазины и гостиницы) планировалась по обе стороны площади и примыкала к вокзалу. Жилая зона (общежитие для рабочих и жилые дома) переходила в коммерческую и находилась по обе стороны от вокзала. Смешанная зона (средняя школа «русского типа», дома для переводчиков и дом главного инженера) примыкала к торговой территории и находилась на северо-востоке поселка. Рекреационная зона (клубы и парк) по плану располагалась по обе стороны от жилой зоны на востоке поселка. Резервная зона для будущей жилой застройки примыкала к жилой зоне и находилась на северной окраине.



Сравнение размеров функциональных зон и их удаленность от вокзала (Таблица 2) свидетельствует о том, что жилая и смешанная зоны здесь также занимали наиболее обширную территорию. Ближе всего к вокзалу располагалась жилая зона, затем коммерческая. Как и на станции Пограничной, для удобства семей железнодорожников вокруг вокзала строились жилые дома, площадь, коммерческая зона и медицинские учреждения. На северо-восточной окраине поселка был разбит крупный парк, увеличивающий площадь коммерческой зоны, что являлось показателем особого внимания к развитию торговли в условиях роста демографических показателей. Увеличение численности населения предусматривало сохранение резервных территорий, а спроектированный парк предназначался для решения будущих рекреационных проблем.

3) Станция Цицикар. Поселок при станции Цицикар был спланирован в соответствии с функциональным использованием застраиваемых площадей и включал коммерческую, жилую, смешанную, медицинскую и некоторые дополнительные зоны. И здесь вокзал находился в центре поселка, к югу от него располагалась овальная площадь. Часть жилой зоны проектировалась с левой и правой стороны привокзальной площади на севере поселка, другая часть, включавшая служебное общежитие и жилые дома, находилась южнее вокзала. Так называемая смешанная зона (средняя школа «русского типа», церковь и казармы) находилась на востоке, юге и западе поселка, медицинская зона – на северо-восточной окраине, коммерческая зона (торговый рынок) была расположена в центре жилой зоны на юге поселка.

При сравнении размеров функциональных зон на станции Цицикар и их удаленности от вокзала можно заключить (Таблица 2), что здесь жилая зона занимала наибольшую площадь, а второй по значению была коммерческая зона. Ближе всего к вокзалу располагалась жилая зона, затем смешанная. В плане поселка при станции Цицикар была уменьшена рекреационная зона. В функциональном отношении наиболее продуманной видится застройка территории в стороне от вокзала, где располагалась обширная жилая площадь, в центре которой сосредоточивались коммерческие объекты. Фактически поселок по плану на 90 % состоял из жилой зоны. Площадь северной части поселка была сравнительно небольшой. Функционально план далек от совершенства, и это связано со сложным географическим ландшафтом в данном районе. В то же время в южной части на открытой местности был спроектирован дополнительный район с жилой и коммерческой зонами, а на северо-западной окраине поселка располагались военные казармы для охраны и защиты населения.

4) Анализ «типового» проекта. Поселки при станциях II класса проектировались таким образом, что могли обслуживать не только потребности железной дороги, но и удовлетворять побочные нужды – коммерческие, рекреационные, образовательные и религиозные. Одновременно с этим строительные планы предусматривали активное жилищное строительство. Кроме того, поселки при станциях выполняли функции обеспечения военной безопасности. Степень важности функциональных зон, безусловно, влияла на их последующее развитие и место расположения. Проанализировав размеры функциональных зон, их удаленность от вокзала, нам удалось воссоздать пространственное зонирование поселков при станциях II класса.

4.2. План транспортной сети и улиц. В трех поселках при станциях II класса улицы имели стандартную решетчатую форму планировки. Она формировала кварталы, позволяла избежать острых углов на пересечениях улиц, упрощала технические особенности расположения фасадов зданий и помогала в проведении оценки земельной аренды, в целом благоприятствуя освоению земель и коммерческому использованию площадей. Решетчатая форма планировки позволяла организовать территорию поселка по единой и упорядоченной системе, облегчить развитие и строительство поселка. Улицы поселков при трех станциях II класса были спланированы широкими, прямыми, ровными. Расстояние между дорогами составляло 100–150 саженей (1 сажень – около 2,1 м. – Авт.).

**Таблица 2.** Площадь функциональных зон (в саженях) (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 678. Л. 1; Д. 700. Л. 1; Д. 715. Л. 1а)

Виды землепользования	Станция Пограничная			Станция Хайлар			Станция Цицикар		
	Площадь	Доля в %%	Удаленность от вокзала	Площадь	Доля в %%	Удаленность от вокзала	Площадь	Доля в %%	Удаленность от вокзала
Жилая зона	45000	67.37	<10	22500	48.70	<10	189000	90.65	<10
Коммерческая зона	3200	4.79	<75	5000	10.82	<25	9000	4.32	<150
Рекреационная зона	1100	1.65	<200	2500	5.41	<100	—	—	—
Смешанная зона	3500	5.24	<125	2700	5.84	<75	7500	3.60	<75

Медицинская Зона	2000	2.99	<150	—	—	—	3000	1.44	<400
Пустые земли	12000	17.96	—	—	—	—	—	—	—
Общая площадь	66800	100	—	46200	100	—	208500	100	—
Примечание	Поселок был окружен пустыми землями			В северной части поселка по плану расположены резервные площади для будущего жилого строительства			На северо-западе поселка – военная часть (казармы), на юге – прямоугольная площадь		

Такие улицы соединяли городские пространства по прямым линиям и были удобны для транспортного сообщения. Это снижало возможности для неправомерной частной торговли. Данная планировка была удобна для более эффективного управления городом. Кроме того, улицы делились на главные и второстепенные, их ширина составляла 9–13 саженей.

**Таблица 3.** Ширина улиц в поселках (в саженях) (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 678. Л. 1; Д. 700. Л. 1; Д. 715. Л. 1а)

Станция	Ширина улицы		
	Главная улица	Второстепенная улица	
Станция Пограничная	10	4	
Станция Хайлар	9	7.5	
Станция Цицикар	Северная часть поселка	13	13
	Южная часть поселка	15	12

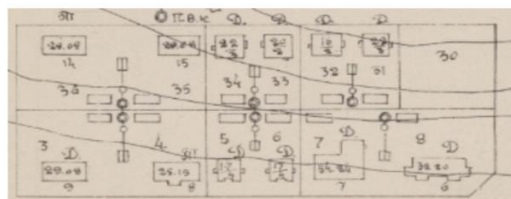
4.3. Городская застройка и ландшафтное озеленение. Городская застройка главным образом касалась размеров кварталов, межевания и проектирования зданий. Под ландшафтным озеленением понималось озеленение территории перед станцией, а также улиц и парков.

1) Станция Пограничная. Длина «типového» квартала в поселке при станции Пограничная составляла 110 саженей, длина коммерческой и жилой зоны – 50 саженей. Границы земельных участков в плане имели правильную квадратную форму с размерами 45x115 саженей. Здания внутри квартала располагались в два ряда, торцевые части зданий прилегали вплотную к улице, во дворе имелись общественная уборная, мусорная яма, погреб со льдом и сараи. Участок озеленения перед вокзалом планировался овальной формы (18x38 саженей). Зеленые насаждения также находились по центру дорог, их ширина составляла 6 саженей. Парковое озеленение устраивалось на северо-западе поселка. Участок был трапециевидной формы, общей площадью 4750 кв. саженей.

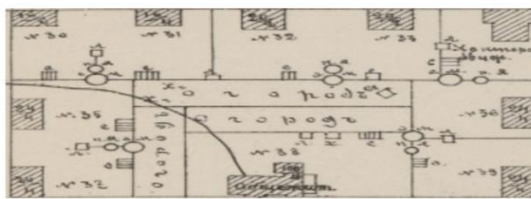
2) Станция Хайлар. Длина стандартного квартала в поселке при станции Хайлар составляла 120 саженей, длина коммерческой и жилой зоны – 50 саженей. Границы земельных участков в плане имели правильную квадратную форму с размерами 50x132 саженей. Здания в квартале располагались по периметру, торцевые части зданий вплотную подходили к улице. Как и на станции Пограничная, во дворе имелись общественная уборная, мусорная яма, погреб с ледником и сарай. Зеленая зона

перед вокзалом имела овальную форму размером 20x50x30 саженей. Дорожное озеленение проходило по центру дороги, его ширина составляла 5 саженей. Парковое озеленение сосредоточивалось на северо-востоке поселка, на участке квадратной формы площадью 5041 кв. саженей.

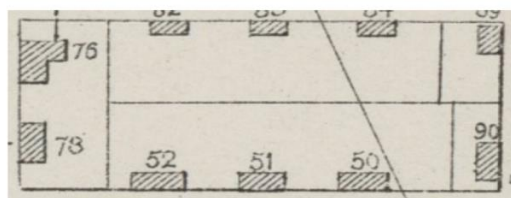
3) Станция Цицикар. В северной части поселка длина стандартного квартала составляла 60 саженей, на юге – 150. Длина жилой зоны на севере – 60 саженей, на юге длина стандартной коммерческой и жилой зон – 150. Границы земельных участков имели правильную квадратную форму с размерами 45x95 саженей на севере и 60x150 на юге. Здания располагались по периметру квартала, торцевые части зданий были расположены вплотную к улице. Во дворе, по принятому стандарту, находились общественная уборная, мусорная яма, погреб с ледником и сарай. Зеленая зона перед вокзалом также была овальной формы с размерами 20x45x2 саженей. На юге станции располагалась простая прямоугольная площадь, ее размеры составляли 60x150 саженей. Дорожное озеленение на юге шириной 20 саженей шло по центру дороги (Рисунки 1, 2).



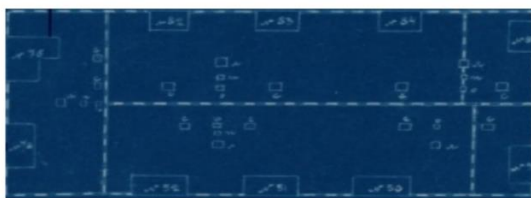
Станция Пограничная



Станция Хайлар

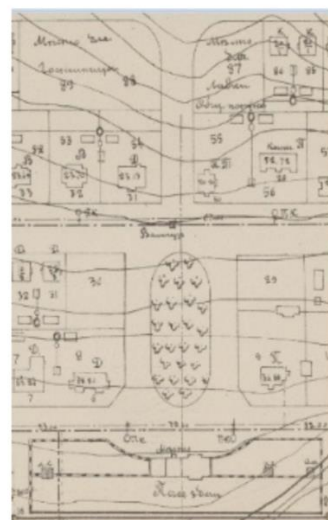


Северная часть станции Цицикар



Южная часть станции Цицикар

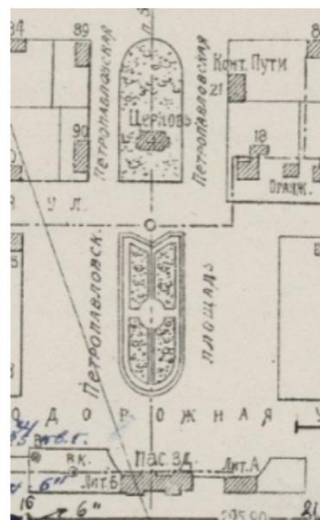
Рис. 1. Городская застройка (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 678. Л. 1; Д. 700. Л. 1; Д. 715. Л. 1а)



Станция Пограничная



Станция Хайлар



Станция Цицикар

Рис. 2. План озеленения территории поселка (РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 678. Л. 1; Д. 700. Л. 1; Д. 715. Л. 1а)

4.4. Анализ «типового» градостроительного плана. Стандартное межевание поселка при станции II класса имело квадратную конфигурацию, при этом территория приобретала единство формы, ориентации и размеров. Здания в квартале были выстроены в два ряда, торцевые части



зданий прилегли вплотную к дороге, в центре двора имелись общественный туалет, выгребная яма, погреб со льдом и сарай. Такая организация обеспечивала больше пространства между домами, формировала комфортное общественное пространство, тяготеющее к центру, что способствовало активной внутренней коммуникации. С учетом климатических условий Маньчжурии такой план застройки был удобен для защиты от холода и ветра. Кроме того, данный способ организации пространства отличался еще одной важной особенностью: детали фасадов зданий выполнялись с большим вниманием и аккуратностью. Во дворах имелись огороды, поэтому внутреннее пространство кварталов отчасти выполняло и сельскохозяйственную функцию.

## 5. Заключение

Градостроительный план поселков при станциях был разработан по принципу «функционального разделения»: в центре поселка располагался вокзал, перед ним – овальная площадь и крупные зеленые насаждения, площадь окружали коммерческие и рекреационные объекты.

В современной историографии уже анализировалась структура государственных расходов по модернизации русской части КВЖД (Янченко, Старовойтова, 2018: 583-597). Эксплуатационные расходы, как и планировка пристанционных пространств, производились за счет казны. Все « типовые » поселки с вокзалом в центре получили развитие благодаря железной дороге, тянувшейся с юга на север. Помимо вокзала в них имелась жилая, коммерческая, рекреационная, смешанная, медицинская зоны и казармы. С точки зрения размеров, самыми крупными являлись жилая и коммерческая зоны. Очевидно, что подобный план был ориентирован, прежде всего, на нужды эксплуатации железной дороги. Основной функцией поселения являлось обеспечение работников железной дороги жильем и поддержание коммерческой деятельности. Транспортная сеть поселков проектировалась по стандартной решетчатой форме. Перед вокзалом располагалась простая и широкая площадь. Улицы проектировались широкими, прямыми и ровными. Длина квартала должна была составлять 100 саженей, длина коммерческой и жилой зоны – по 50 саженей. Земельные участки имели стандартную квадратную форму. Озеленение дорог шло по центру, а озеленение парков было ориентировано по северной оси поселков.

Прошло более 100 лет, поселки и станции II класса КВЖД стали центрами торговли в современных китайских городах. Хотя первоначальный облик станций и поселков не сохранился до наших дней, он до сих пор несет в себе следы русского колониального влияния. Воссоздание первоначальных проектов ранних поселений представляется крайне важным для дальнейшей реконструкции исторического облика данных населенных пунктов в рамках программы охраны культурного наследия КВЖД, разработанной совместно российской и китайской сторонами.

## 6. Благодарности

Работа выполнена при поддержке Государственного фонда естественных наук (КНР) (国家自然科学基金) «基于无人机遥感与AI深度学习的中东铁路城镇风貌特色规划范式研究 = Study on the Characteristic Townscape Planning Paradigm within the Zone of Chinese Eastern Railway based on the Approaches of UAV Remote Sensing and AI Deep Learning», № 51878205.

## Литература

Аблова, 2005 – Аблова Н.Е. КВЖД и российская эмиграция в Китае: международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). М., 2005. 430 с.

Богомазов и др., 2019 – Богомазов Н.И., Петров И.В., Пригодич Н.Д. «Возвращенцы» из Харбина и их судьба на родине на примере биографии // Приграничный регион в историческом развитии: партнерство и сотрудничество / Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 80-летию Победы советских и монгольских войск на реке Халхин-Гол. Чита, 2019. С. 86-89.

Буркова, Зуев, 1997 – Дальневосточная магистраль России / Сост. В.Ф. Буркова, В.Ф. Зуев. Хабаровск, 1997. 351 с.

Ван, 1933 – 王雲五 (Ван Юнью). 中俄關係與中東鐵路 (Китайско-русские отношения и КВЖД). Шанхай, 1933. 112 с.

Ван и др., 2019 – 王清恋, 赵志庆, 张博程, 王雪 (Ван Цинлянь, Чжао Чжицин, Чжан Бочэн, Ван Сюэ). 基于视觉景观分析的哈尔滨历史城区容量控制研究 (Изучение контроля производительности исторического района Харбина на базе ландшафтно-визуального анализа) // 中国园林 (Китайский сад). 2019. № 35(02). С. 59-63.

Вань, Люй, 2018 – 王岩 (Ван Янь), 刘大平 (Люй Дапин). 中东铁路历史建筑构筑形态与技术 (Конструкция и технология строительства исторических зданий в зоне отчуждения КВЖД). Харбин, 2018. 415 с.

Василенко, 2003 – Василенко Н.А. Первостроители КВЖД: к 100-летию магистрали // Россия и АТР. 2003. № 4. С. 62-66.

- Вишняков, 2011** – Вишняков О.В. История создания и деятельности Охранной стражи КВЖД и Заамурского округа ОКПС (1897–1918). Хабаровск, 2011. 204 с.
- Гейштор, 1904** – Гейштор И.Э. Экономическое обследование района КВЖД. СПб., 1904. 232 с.
- Григорцевич, 1965** – Григорцевич С.С. Дальневосточная политика империалистических держав в 1906–1917 гг. Томск, 1965. 602 с.
- Гримм, 1927** – Гримм Э.Д. Сборник договоров и других документов по истории международных отношений на Дальнем Востоке (1842–1925). М., 1927. 218 с.
- Дацышен, 2000** – Дацышен В.Г. Очерки истории российско-китайской границы во второй половине XIX – начале XX веков. Кызыл, 2000. 216 с.
- Зиновьев, 2009** – Зиновьев В.П. Очерки социальной истории индустриальной Сибири. XIX – начало XX вв. Томск, 2009. 336 с.
- ИИКРО, 1974** – 中俄關係史料 中東鐵路與俄政變 民國十年 (Исторические источники по китайско-русским отношениям, КВЖД и русский политический переворот, 1921 г.) / Под ред. 中央研究院近代史研究所 (Институт истории нового времени при Академии Синика). Тайбэй, 1974. 488+177 с.
- КВЖД, 1986** – 中東鐵路 (КВЖД) / Под ред. Архива провинции Хэйлуцзян. Т. 1. Харбин, 1986. 488 с.
- КВЖД, 1987** – 中東鐵路 (КВЖД) / Под ред. Архива провинции Хэйлуцзян. Т. 2. Харбин, 1987. 453 с.
- КВЖД, 1989** – 中東鐵路 (КВЖД) / Под ред. Архива провинции Хэйлуцзян. Т. 3. Харбин, 1989. 317 с.
- Крадин, 2001** – Крадин Н.П. Харбин – русская Атлантида. Хабаровск, 2001. 346 с.
- Кротова, 2014** – Кротова М.В. Личные дела служащих КВЖД как источник изучения русского присутствия в Маньчжурии // *Петербургский исторический журнал*. 2014. № 2. С. 125-136.
- Кутаков, 1961** – Кутаков Л.И. Портсмутский мирный договор. М., 1961. 291 с.
- Лукоянов, 2008** – Лукоянов И.В. «Не отстать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. СПб., 2008. 668 с.
- Мелихов, 1991** – Мелихов Г.В. Маньчжурия далекая и близкая. М., 1991. 319 с.
- Нилус, 1923** – Исторический обзор Китайской Восточной железной дороги. 1896–1923 гг. / Сост. Е.Х. Нилус. Т. 1. Харбин, 1923. 690 с.
- Паталеев, 1962** – Паталеев А.В. История строительства великого Сибирского железнодорожного пути. Хабаровск, 1962. 32 с.
- Полетика, 1904** – Полетика М.И. Общий медицинский отчет по постройке КВЖД. СПб., 1904. 119 с.
- Ратманов, 2009** – Ратманов П.Э. История врачебно-санитарной службы Китайской Восточной железной дороги (1897–1935). Хабаровск, 2009. 143 с.
- РГИА** – Российский государственный исторический архив.
- Ремнев, 2004** – Ремнев А.В. Россия Дальнего Востока. Имперская география власти XIX – начала XX веков. Омск, 2004. 548 с.
- Романов, 1928** – Романов Б.А. Россия в Маньчжурии (1892–1906): Очерки по истории внешней политики самодержавия в эпоху империализма. Л., 1928. 605 с.
- Романов, 1955** – Романов Б.А. Очерки дипломатической истории Русско-японской войны. 1895–1907. М., 1955. 695 с.
- Салогуб, 2016** – Салогуб Я.Л. Становление смешанных судов в полосе отчуждения КВЖД (1896–1905) // *Общество и государство в Китае*. Т. 46. Ч. 1. М., 2016. С. 647-652.
- Самойлов, 2018a** – Самойлов Н.А. Историческое наследие КВЖД и формирование образа России на Северо-Востоке Китая // *Ученые записки Петрозаводского государственного университета*. 2018. № 2 (171). С. 88-94.
- Самойлов, 2001b** – Самойлов Н.А. Китай в геополитических построениях российских авторов конца XIX – начала XX вв. // *Россия и Китай на дальневосточных рубежах: в 2 т.* Т. 2. Благовещенск, 2001. С. 452-457.
- Самойлов и др., 2016** – Самойлов Н.А., Старовойтова Е.О., Ходяков М.В., Янченко Д.Г. Китайско-Восточная железная дорога – историческое наследие двух народов: перспективы изучения // *Новейшая история России*. 2016. № 3 (17). С. 205-210.
- Самойлов и др., 2017** – Самойлов Н.А., Ходяков М.В., Янченко Д.Г. Научный семинар в Пекине, посвященный столетию октябрьской революции 1917 года // *Новейшая история России*. 2017. № 4(21). С. 179-201.
- Скачков, Мясников, 1958** – Русско-китайские отношения 1689–1916: официальные документы / Сост. П.Е. Скачков, В.С. Мясников. М., 1958. 142 с.
- Сладковский, 1957** – Сладковский М.И. Очерки экономических отношений СССР с Китаем. М., 1957. 455 с.
- Сонин, 1994** – Сонин В.В. Приамурское генерал-губернаторство и его роль в становлении управления полосы отчуждения КВЖД (1884–1917 гг.) // *Проблемы российского государственного строительства и законодательства. Владивосток, 1994. С. 172-179.*

**Сорокина, 2004** – Сорокина Т.Н. К вопросу о выработке иммиграционного законодательства для дальневосточных областей России в конце XIX – начале XX вв. // *Вестник Томского государственного университета*. 2004. № 281. С. 66-69.

**Сорокина, 1999** – Сорокина Т.Н. Хозяйственная деятельность китайских подданных на Дальнем Востоке России и политика администрации Приамурского края (конец XIX – начало XX вв.). Омск, 1999. 264 с.

**Старовойтова, 2017** – Старовойтова Е.О. «Мой большой кулак еще при мне!»: боксерское восстание в Китае в российских сатирических изданиях начала XX века // *Новейшая история России*. 2017. № 2 (19). С. 81-97.

**Старовойтова, Янченко, 2018** – Старовойтова Е.О., Янченко Д.Г. Роль китайских переселенцев в экономическом освоении Дальнего Востока России на рубеже XIX–XX вв. // *Вопросы национальных и федеративных отношений*. 2018. Т. 8. № 6 (45). С. 720-733.

**Сухачева, 1999** – Сухачева Г.А. Охранная стража КВЖД и хунхузы (1897–1920) // Россияне в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Сотрудничество на рубеже веков / *Материалы Первой международной научно-практической конференции* (Владивосток, 24–26 сент. 1997 г.). Кн. 2. Владивосток, 1999. С. 110-117.

**Тищенко, 1914** – Тищенко П.С. Китайская Восточная железная дорога. 1903–1913 гг. Харбин, 1914. 243 с.

**Фу, 1929** – 傅角今 (Фу Цзяоцин). 中東鐵路問題研究 (Исследование по вопросам КВЖД). Шанхай, 1929. 129 с.

**Ходяков, 2018a** – Ходяков М.В. Желтороссия конца XIX – начала XX веков в геополитических планах русской военной элиты // *Новейшая история России*. 2018. Т. 8. № 4. С. 880-897.

**Ходяков, 2018b** – Ходяков М.В. Китайско-Восточная железная дорога и эмиссия бон Русско-Азиатского банка в 1918–1919 гг. // *Новейшая история России*. 2018. Т. 8. № 2. С. 355-367.

**Ходяков, 2018c** – Ходяков М.В. Хлеб Маньчжурии и государственные интересы России на Дальнем Востоке накануне Первой мировой войны // *Вестник Рязанского государственного университета им. С.А. Есенина*. 2018. № 3 (60). С. 39-45.

**Ходяков, 2018d** – Ходяков М.В. Китайско-Восточная железная дорога и планы усиления русского экономического влияния на Дальнем Востоке в преддверии Первой мировой войны // *Петербургский исторический журнал: исследования по российской и всеобщей истории*. 2018. № 3 (19). С. 52-65.

**Ходяков, 2019** – Ходяков М.В. Российское законодательство начала XX века об использовании желтого труда в экономике Дальнего Востока // *Вестник Томского государственного университета. История*. 2019. № 60. С. 78-83.

**Ходяков, Чжао, 2017** – Ходяков М.В., Чжао Ч. Трудовая миграция китайцев в Россию в годы Первой мировой войны // *Новейшая история России*. 2017. № 1 (18). С. 7-30.

**Цуй и др., 2016** – 崔卫华, 胡玉坤, 王之禹 (Цуй Вэйхуа, Ху Юйкунь, Ван Чжипой). 中东铁路遗产的类型学及地理分布特征(Типология и особенности географического расположения культурного наследия КВЖД). // *经济地理 (Экономическая география)*. 2016. № 36 (04). С. 173-180.

**Чжан и др., 2018** – 张博程, 赵志庆, 李沛伦, 王清恋, 张晓峰 (Чжан Бочэн, Чжао Чжицин, Ли Пэйлун, Ван Цинлянь, Чжан Сяофэн). 空间句法运用下的城镇早期规划研究——以中东铁路二等站城镇为例 (Изучение раннего планирования поселков с помощью метода пространственного синтаксиса на примере поселков при станциях КВЖД). // *城市发展研究 (Изучение урбанистики)*. 2018. № 25 (10). С. 128-133.

**Чжу и др., 2018** – 朱海玄, 康健, 程世卓 (Чжу Хайсюань, Кан Цзянь, Чэн Шичжю). 中东铁路文化线路对清代驿路体系的继承与发展 (КВЖД как наследие и развитие системы почтовых дорог династии Цин) // *新建筑 (Новая архитектура)*. 2018. № 4. С. 87-91.

**Шэнь, 2014** – 沈悦 (Шэнь Юэ). 东省铁路研究1897–1913 (Изучение Китайско-Восточной железной дороги 1897–1913). Цзилинь, 2014. 242 с.

**Янченко, Слободзян, 2017** – Янченко Д.Г., Слободзян Г.М. Колонизация русского Дальнего Востока в правительственной политике в 1909–1911 гг. // *Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Гуманитарные науки*. 2017. № 12. С. 93-106.

**Янченко, Старовойтова, 2018** – Янченко Д.Г., Старовойтова Е.О. Перспективы экономического развития Китайско-Восточной железной дороги после Русско-японской войны: региональный аспект и петербургская политика // *Новейшая история России*. 2018. Т. 8. № 3. С. 583-597.

**Yanchenko, 2018a** – Yanchenko D.G. (2018). The Issues of Defense, Internal Governance and the Status of the Chinese Eastern Railway in Government Policy at the beginning of the 20th century. *Bylye Gody*. Vol. 50. Is. 4. pp. 1712-1724.

**Yanchenko 2018b** – Yanchenko D.G. (2018). From East to West: Outskirts of the Empire of Nicolas II in contemporary historiography. *Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research*. No 5 (1). pp. 38-50. [in Russian]



## References

- Ablova, 2005** – *Ablova N.E.* (2005). KVZHD i rossiiskaia emigratsiia v Kitae: mezhdunarodnye i politicheskie aspekty istorii [CER and Russian Émigré in China: International and Political Terms in History]. M. 430 p. [in Russian]
- Bogomazov et al., 2019** – *Bogomazov N.I., Petrov I.V., Prigodich N.D.* (2019). «Vozvrashchency» iz Harbina i ih sud'ba na rodine na primere biografii [“Returnees” from Harbin and their fate on the example of biography]. *Prigranichnyj region v istoricheskom razviti: partnyorstvo i sotrudnichestvo. Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoi konferencii, posvyashchyonnoj 80-letiyu Pobedy sovetskikh i mongol'skikh vojsk na reke Halhin-Gol.* Chita. pp. 86-89. [in Russian]
- Burkov, Zuev, 1997** – *Burkova V.F., Zuev V.F.* (1997). Dalnevostochnaia magistral Rossii [Russian Far East Railway]. Habarovsk. 351 p. [in Russian]
- CER, 1986** – Zhong dong tie lu [CER]. Ed. Heilongjiang Archive. Vol. 1. Harbin, 1986. 488 p. [in Chinese]
- CER, 1987** – Zhong dong tie lu [CER]. Ed. Heilongjiang Archive. Vol. 2. Harbin, 1987. 453 p. [in Chinese]
- CER, 1989** – Zhong dong tie lu [CER]. Ed. Heilongjiang Archive. Vol. 3. Harbin, 1989. 317 p. [in Chinese]
- Cui et al., 2016** – *Cui Weihua, Hu Yvkun, Wang Zhiyv* (2016). Zhong dong tie lu yi chan de lei xing xue ji di li fen bu te zhen [Typology and Geographical Distribution of CER]. *Jin ji di li.* 36(04). pp. 173-180. [in Chinese]
- Datcyshe, 2000** – *Datcyshe V.G.* (2000). Ocherki istorii rossiisko-kitaiskoi granitsy vo vtoroi polovine XIX – nachale XX veka [Essays on the History of the Russo-Chinese Border in the second half of the XIX – early XX centuries]. Kyzyl. 216 p. [in Russian]
- Fu, 1929** – *Fu Jiaojin* (1929). Zhong dong tie lu wen ti yan jiu [CER Problem Research]. Shanghai. 129 p. [in Chinese]
- Geishtor, 1904** – *Geishtor I.E.* (1904). Ekonomicheskoe obsledovanie raiona KVZHD [Economy Research of the CER]. SPb. 232 p. [in Russian]
- Grigortceevich, 1965** – *Grigortceevich S.S.* (1965). Dalnevostochnaia politika imperialisticheskikh derzhav v 1906-1917 gg [Far East Policy of the Imperialist Powers in 1906–1917]. Tomsk. 602 p. [in Russian]
- Grimm, 1927** – *Grimm E.D.* (1927). Sbornik dogovorov i drugikh dokumentov po istorii mezhdunarodnykh otnoshenii na Dalnem Vostoke (1842-1925) [Collection of Treaties and other Documents in History of International Relations in the Far East]. M. 218 p. [in Russian]
- HSSRR, 1974** – Zhong e guan xi shi liao Zhong dong tie lu yu e zheng bian min guo shi nian [Historical Sources of the Sino-Russian Relations. CER and Russian Revolution, 1921] Ed. Institute of the Modern History in Academia Sinika. Taipei, 1974. 488+177 p. [in Chinese]
- Khodjakov, 2018a** – *Khodjakov M.V.* (2018). “Yellow Russia” of the late XIX – early XX Centuries in the Geopolitical Plans of the Russian Military Elite. *Modern History of Russia.* Vol. 8. No 4. pp. 880-897. [in Russian]
- Khodjakov, 2018b** – *Khodjakov M.V.* (2018). Chinese Eastern Railway and Emission of Coupons of the Russian-Asian Bank in 1918–1919. *Modern History of Russia.* Vol. 8. No 2. pp. 355-367. [in Russian]
- Khodjakov, 2018c** – *Khodjakov M.V.* (2018). Khleb Manchzhurii i gosudarstvennye interesy Rossii na Dalnem Vostoke nakanune Pervoi mirovoi voiny [Manchurian Bread and Russian National Interests in the Far East before the Outbreak of World War I]. *Vestnik Riazanskogo gosudarstvennogo universiteta im. S.A. Esenina.* 3(60). pp. 39-45. [in Russian]
- Khodjakov, 2018d** – *Khodjakov M.V.* (2018). Kitaisko-Vostochnaia zheleznaia doroga i plany usileniia russkogo ekonomicheskogo vliianiia na Dalnem Vostoke v preddverii Pervoi mirovoi voiny [Chinese Eastern Railway and Plans to Strengthen Russian Economic Influence in the Far East on the Eve of the First World War]. *Peterburgskii istoricheskii zhurnal: issledovaniia po rossiiskoi i vseobshchei istorii.* 3(19). pp. 52-65. [in Russian]
- Khodjakov, 2019** – *Khodjakov M.V.* (2019). Russian legislation of the early 20th century on the use of yellow labour in the economy of the Far East. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Istoriya.* No 60. pp. 78-83. [in Russian]
- Khodjakov, Zhao, 2017** – *Khodjakov M.V., Zhao Zhiqing* (2017). Chinese Labor Migration to Russia during the First World War. *Modern History of Russia.* No 1. pp. 7-30. [in Russian]
- Kradin, 2001** – *Kradin N.P.* (2001). Harbin – russkaia Atlantida [Harbin – Russian Atlantic]. Habarovsk. 346 p. [in Russian]
- Krotova, 2014** – *Krotova M.V.* Lichnye dela sluzhashchikh KVZHD kak istochnik izucheniia russkogo prisutstviia v Manchzhurii [CER Employees Personal Files as the Source for the Study of the Russian Presence in Manchuria]. *Peterburgskii istoricheskii zhurnal.* No 2. pp. 125-136. [in Russian]
- Kutakov, 1961** – *Kutakov L.I.* (1961). Portsmouthskii mirnyi dogovor [Portsmouth Peace Treaty]. M. 291 p. [in Russian]
- Lukoianov, 2008** – *Lukoianov I.V.* (2008). Rossiia na Dalnem Vostoke v kontse XIX – nachale XX vv. [Russia in Far East in the late 19 and early 20 centuries]. SPb. 668 p. [in Russian]

- Melikhov, 1991** – *Melikhov G.V.* (1991). Manchzhuriia dalekaia i blizkaia [Close and Far Manchuria]. M. 319 p. [in Russian]
- Nilus, 1923** – *Nilus E.Kh.* (1923). Istoricheskii obzor Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi. 1896–1923 gg [The History of CER]. Vol. 1. Harbin. 690 p. [in Russian]
- Pataleev, 1962** – *Pataleev A.V.* (1962). Istoriiia stroitelstva velikogo Sibirskogo zheleznodorozhnogo puti [The History of the Great Siberian Railway]. Habarovsk. 32 p. [in Russian]
- Poletika, 1904** – *Poletika M.I.* (1904). Obshchii meditsinskii otchet po postroike KVZHD [General Medical Report on the Construction of the CER]. SPb. 119 p. [in Russian]
- Ratmanov, 2009** – *Ratmanov P.E.* (2009). Istoriiia vrachebno-sanitarnoi sluzhby Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi (1897–1935) [The History of Health Service in CER]. Habarovsk. 143 p. [in Russian]
- Remnev, 2004** – *Remnev A.V.* (2004). Rossiia Dalnego Vostoka. Imperskaia geografiia vlasti XIX – nachala XX vekov [Russian Far East. Imperial Geography Power 19–20 cc]. Omsk. 548 p. [in Russian]
- RGIA** – Rossiiskiy gosudarstvennyi istoricheskii arkhiv [Russian State Historical Archive].
- Romanov, 1928** – *Romanov B.A.* (1928). Rossiia v Manchzhurii (1892–1906) [Russia in Manchuria (1892–1906)]. L. 605 p. [in Russian]
- Romanov, 1955** – *Romanov B.A.* (1955). Ocherki diplomaticheskoi istorii Russko-Iaponskoi voyny. 1895–1907 [A Short History of the Diplomatic in Russo-Japanese War 1895–1907]. M. 695 p. [in Russian]
- Salogub, 2016** – *Salogub Y.L.* (2016). Stanovlenie smeshannykh sudov v polose otchuzhdeniia KVZHD (1896–1905) [Mixed Court in CER (1896–1905)]. *Obshchestvo i gosudarstvo v Kitae*. Vol. 46-1. M. pp. 647–652. [in Russian]
- Samoilov, 2001b** – *Samoilov N.A.* (2001). Kitai v geopoliticheskikh postroeniakh rossiiskikh avtorov kontca XIX – nachala XX vv [China in the Geopolitical Constructions of Russian Authors of the late XIX – early XX centuries]. *Rossiia i Kitai na dalnevostochnykh rubezhakh*. Vol. 2. Blagoveshchensk. pp. 452–457. [in Russian]
- Samoilov, 2018a** – *Samoilov N.A.* (2018). Istoricheskoe nasledie KVZHD i formirovanie obraza Rossii na Severo-Vostoke Kitaya [The Historical Heritage of the CER and the Formation of the image of Russia in the North-East of China]. *Uchenye zapiski Petrozavodskogo gosudarstvennogo universiteta*. No 2 (171). pp. 88–94. [in Russian]
- Samoylov et al., 2016** – *Samoylov N.A., Starovoytova E.O., Khodjakov M.V., Yanchenko D.G.* (2016). Chinese Eastern Railway – the Heritage of Two Empires: Research Perspectives. *Modern history of Russia*. No 3. pp. 205–210. [in Russian]
- Samoylov et al., 2017** – *Samoylov N.A., Khodjakov M.V., Yanchenko D.G.* Scientific Seminar Dedicated to the 100th Anniversary of the October Revolution of 1917, *Modern history of Russia*. No. 4. pp. 179–201.
- Shen, 2014** – *Shen Yue* (2014). Dong shen tie lu yan jiu 1897–1913 [The study of CER 1897–1913]. Jiling. 242 p. [in Chinese]
- Skachkov, Miasnikov, 1958** – *Skachkov P.E., Miasnikov V.S.* (1958). Russko-kitaiskie otnosheniia 1689–1916: ofitcialnye dokumenty [Russo-Chinese Relation 1689–1916: Official Documents]. M. 142 p. [in Russian]
- Sladkovskii, 1957** – *Sladkovskii M.I.* (1957). Ocherki ekonomicheskikh otnoshenii SSSR s Kitaem [Economy Relations between USSR and China]. M. 455 p. [in Russian]
- Sonin, 1994** – *Sonin V.V.* (1994). Priamurskoe general-gubernatorstvo i ego rol v stanovlenii upravleniia polosy otchuzhdeniia KVZHD (1884–1917 gg.) [The Amur Governor General and its Role in the Establishment of the Management of the CER Railway Exclusion Band (1884–1917)]. *Problemy rossiiskogo gosudarstvennogo stroitelstva i zakonodatelstva*. Vladivostok. pp. 172–179. [in Russian]
- Sorokina, 1999** – *Sorokina, T.N.* (1999). Hozyajstvennaya deyatelnost' kitajskikh poddannykh na Dal'nem Vostoke Rossii i politika administracii Priamurskogo kraia (konec XIX – nachalo XX vv.) [The economic activities of Chinese nationals in the Far East of Russia and the policy of the administration of the Amur Region (late XIX – early XX centuries)]. Omsk. 264 p. [in Russian]
- Sorokina, 2004** – *Sorokina T.N.* (2004). K voprosu o vyrabotke immigracionnogo zakonodatel'stva dlya dal'nevostochnykh oblastej Rossii v konce XIX – nachale XX v. [On the issue of developing immigration legislation for the Far Eastern regions of Russia in the late XIX – early XX century]. *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. № 281. pp. 66–69. [in Russian]
- Starovoytova, 2017** – *Starovoytova E.O.* (2017). «Moi bolshoi kulak eshche pri mne!»: bokserskoe vosstanie v Kitae v rossiiskikh satiricheskikh izdaniakh nachala XX veka [Boxer Rebellion in China in Russian Satiric Press in the Beginning of 20<sup>th</sup> Century]. *Modern History of Russia*. No 2. pp. 81–97. [in Russian]
- Starovoytova, Yanchenko, 2018** – *Starovoytova E.O., Yanchenko D.G.* (2018). Rol' kitajskikh pereselencev v ekonomicheskom osvoenii Dal'nego Vostoka Rossii na rubezhe XIX–XX vv. [The Role of Chinese Immigrants in the Economic Development of the Russian Far East at the turn of the XIX–XX centuries]. *Voprosy nacional'nykh i federativnykh otnosheniy*. Vol. 8. No 6 (45). pp. 720–733. [in Russian]
- Sukhacheva, 1999** – *Sukhacheva G.A.* (1999). Okhrannaya strazha KVZHD i khunkhuzy (1897–1920) [Security of the CER and Honghuzi]. *Rossiiane v Aziatsko-Tikhookeanskom regione. Sotrudnichestvo na*



*rubezhe vekov: materialy pervoi mezhdunarodn. nauchn.-prakt. konferencii. (Vladivostok, 24-26 sent. 1997 g.)*. Kn. 2. Vladivostok. pp. 110-117. [in Russian]

**Tishenko, 1914** – *Tishenko P.S.* (1914). Kitaiskaia Vostochnaia zheleznaia doroga. 1903–1913 gg [CER 1903–1913]. Harbin. 243 p. [in Russian]

**Vasilenko, 2003** – *Vasilenko N.A.* (2003). Pervostroiteli KVZHD: k 100-letiiu magistrali [The First Builds in CER: 100 years of the Railway]. *Rossii i ATR*. No 4. pp. 62-66. [in Russian]

**Vishniakov, 2011** – *Vishniakov O.V.* (2011). Istoriia sozdaniia i deiatel'nosti Okhrannoï strazhi KVZHD i Zaaumurskogo okruga OKPS (1897–1918) [The History of the Creation and Activities of the Security Guard of the CER and Zaaumursky District OKPS (1897–1918)]. Habarovsk. 204 p. [in Russian]

**Wang et al., 2019** – *Wang Qinglian, Zhao Zhiqing, Zhang Bochong, Wang Xue* (2019). Ji yv shi jue jing guan fen xi de Harbin li shi chen qu rong liang kong zhi yan jiu [Research on Capacity Control of Harbin Historical City Based on Visual Landscape Analysis]. *Zhong guo yuan lin*. 35(02). pp. 59-63. [in Chinese]

**Wang, 1933** – *Wang Yunwu* (1933). Zhong e guan xi yu Zhong dong tie lu [Sino-Russian Relations and CER]. Shanghai. 112 p. [in Chinese]

**Wang, Liu, 2018** – *Wang Yan, Liu Dapin*. (2018). Zhong dong tie lu li shi jian zhu gou zhu xing tai yv ji shu [The Construction and Technology of Heritage Buildings along Chinese Eastern Railway]. Harbin. 415 p. [in Chinese]

**Yanchenko 2018b** – *Yanchenko D.G.* (2018). From East to West: Outskirts of the Empire of Nicolas II in contemporary historiography. *Journal of International Network Center for Fundamental and Applied Research*. No 5 (1). pp. 38-50.

**Yanchenko, 2018a** – *Yanchenko D.G.* (2018). The Issues of Defense, Internal Governance and the Status of the Chinese Eastern Railway in Government Policy at the beginning of the 20th century. *Bylye Gody*. Vol. 50. Is. 4. pp. 1712-1724.

**Yanchenko, Slobodzyan, 2017** – *Yanchenko D.G., Slobodzyan G.M.* (2017). Kolonizatsiya Russkogo Dal'nego Vostoka v pravitel'stvennoi politike 1909–1911 gg. [Colonization of the Russian Far East in the government policy of 1909-1911]. *Sovremennaya nauka: aktual'nye problemy teorii i praktiki. Seriya: Gumanitarnye nauki*. No 12. pp. 93-106. [in Russian]

**Yanchenko, Starovoytova, 2018** – *Yanchenko D.G., Starovoytova E.O.* (2018). Prospects for the economic development of the Chinese Eastern Railway after Russo-Japanese War: the regional dimension and the St. Petersburg policy. *Modern history of Russia*. Vol. 8. No 3. pp. 583-595. [in Russian]

**Zhang et al., 2018** – *Zhang Bochong, Zhao Zhiqing, Li Peilun, Wang Qinglian, Zhang Xiaofeng* (2018). Kong jian ju fa yun yong xia de cheng zhen zao qi gui hua yan jiu yi Zhong dong tie lu er deng zhan cheng zhen wei li [Early Urban Planning Research under the Application of Spatial Syntax – Taking the Second-class Railway Towns in CER as an Example]. *Cheng shi fa zhan yan jiu*. 25(10). pp. 128-133. [in Chinese]

**Zhu et al., 2018** – *Zhu Haixuan, Kang Jian, Cheng Shizhuo*. (2018). Zhong dong tie lu wen hua xian lu dui qing dai yi lu ti xi de ji cheng yv fa zhan [CER as a development of the Qing Dynasty postal system]. *Xin jian zhu*. No 4. pp. 87-91. [in Chinese]

**Zinov'ev, 2009** – *Zinov'ev V.P.* (2009) Ocherki social'noj istorii industrial'noj Sibiri. XIX – nachalo XX v. [Essays on the social history of industrial Siberia. XIX – early XX century]. Tomsk. 336 p. [in Russian]

## **О «типовом» градостроительном проектировании поселков вдоль железной дороги в Китае Нового времени на примере станций II класса главной линии Китайско-Восточной железной дороги**

Чжан Бочэн <sup>a</sup>, Чжао Чжицин <sup>a, \*</sup>, Сунь Ичжи <sup>b</sup>, Евгений Валентинович Ходаковский <sup>c</sup>

<sup>a</sup> Институт архитектуры Харбинского политехнического университета; Лаборатория по изучению урбанистики и окружающей среды холодного региона, Министерство индустрии и информатики, Харбин, Китай

<sup>b</sup> Независимый исследователь, Шанхай, Китай

<sup>c</sup> Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Российская Федерация

**Аннотация.** Китайско-Восточная железная дорога – это железнодорожная магистраль Т-образной формы, построенная царской Россией на северо-востоке Китая как одна из ветвей Транссибирской магистрали. Строительство КВЖД способствовало возникновению поселений вдоль железной дороги и дало им развитие. Основными функциями поселков при станциях II класса, таких

\* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: [951787866@qq.com](mailto:951787866@qq.com) (Ч. Бочэн), [zhaozq88@126.com](mailto:zhaozq88@126.com) (Ч. Чжицин), [yizhisun961203@gmail.com](mailto:yizhisun961203@gmail.com) (С. Ичжи), [e.khodakovsky@spbu.ru](mailto:e.khodakovsky@spbu.ru) (Е.В. Ходаковский)

как Маньчжурия, Хайлар, Бокэту, Цицикар, Пограничная, Хэндаохэцзы, было обслуживание железной дороги, населения поселков КВЖД, местных промышленности и торговли.

Статья посвящена изучению «типового» градостроительного проектирования поселков станций II класса главной линии Китайско-Восточной железной дороги. С помощью полевых экспедиций определены особенности градостроительного плана поселков вдоль КВЖД. Однако в связи с недостаточной сохранностью поселков не удалось полностью восстановить первоначальный замысел русских архитекторов. Анализ первичных чертежей, ныне хранящихся в Российском государственном историческом архиве, позволил более детально и достоверно воссоздать градостроительные планы, на основе которых выявлены принципы «типового» проектирования поселков станций II класса КВЖД.

**Ключевые слова:** Русско-китайские отношения, история градостроительного проектирования, Китайско-Восточная железная дорога, станции второго класса