

**Мещеряков Александр Юрьевич, аспирант**

*Департамент истории*

*Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ) в Санкт-Петербурге*

*daomesheryakov@gmail.com*

**КОНСТРУИРОВАНИЕ НОВЫХ ПРОСТРАНСТВ РОССИЙСКИМИ ИНЖЕНЕРАМИ-  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМИ НА ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ И КВЖД  
(1891-1905 гг.)**

УДК 008.001

DOI:10.48344/BSPU.2021.18.38.098

***Аннотация.** В конце XIX – начале XX вв. строительство железнодорожных линий приводило к всевозможным изменениям, порой появлению неожиданных проектов и изменению пространственных структур. В данном тезисе обозначена очень важная и многоплановая проблема построения новых имперских пространств профессиональным сообществом инженеров-железнодорожников в Сибири и Дальнем Востоке. Данные пространства становились местами встречи различных культур и межкультурного взаимодействия. Инженеры-путьцы создавали пространства за пределами всех других на новых территориях, в которых работали новые правила и законы. Железнодорожные пространства рассматриваются как социальные пространства. Помимо этого, автор уделяет внимание изучению истории инфраструктурных пространств.*

***Ключевые слова и фразы:** инженеры-железнодорожники, социальные пространства, Сибирь, Дальний Восток, Транссибирская магистраль, КВЖД, Харбин.*

**Alexander Meshcheryakov, postgraduate**

*Department of History*

*National Research University Higher School Economics – St. Petersburg*

*[daomesheryakov@gmail.com](mailto:daomesheryakov@gmail.com)*

**CONSTRUCTION OF NEW SPACES BY RUSSIAN RAILWAY ENGINEERS  
OF THE TRANS-SIBERIAN RAILWAY AND THE CER (1891-1905)**

***Abstract.** At the end of the 19<sup>th</sup> – beginning of the 20<sup>th</sup> century, the construction of railway lines led to all kinds of changes, sometimes unexpected designs and changes in spatial structures. This thesis outlines a very important and multifaceted problem of building new imperial spaces by the professional community of railway engineers in Siberia and the Far East. These spaces became meeting places for different cultures and intercultural interaction. Railway engineers created spaces beyond all others in new territories in which new rules and laws worked. Railroad spaces are considered as social spaces. In addition, the author pays attention to the study of the history of infrastructure spaces.*

***Key words and phases:** railway engineers, social spaces, Siberia, Far East, Trans-Siberian Railway, CER, Harbin.*

**Введение.** Строительство железных дорог изменило понимание и способ освоения территорий Российской империи, сократило пространства, изменило восприятие пространства российским обществом, способствовало созданию новых топосов и локусов. Самое важное

значение в мировой истории играли железные дороги, проходящие через целые континенты. Масштабное железнодорожное строительство через огромность территорий Российской империи сопровождалось процессом конструирования различных имперских пространств по всей линии пути.

**Актуальность** данного исследования заключается в том, что в отличие от многих уже существующих работ по истории железных дорог в России, данный тезис отражает идеи моделирования и построения новых национальных пространств инженерами-железнодорожниками. На сегодняшний день история российских инженеров путей сообщения – это новое исследовательское поле в отечественной истории. Эта тема исследования связана с изучением не только транспортных средств, техники и скорости. Она связана в первую очередь с изучением идей, представлений, восприятий и имперских практик, повлиявших на создание нового способа путешествия в Сибири и на Дальний Восток. Этот тезис выводит инженеров-железнодорожников на первый план национального прогресса и оценивает их вклад в изменение границ и территорий Российской империи.

Наша **цель** в данной работе показать особенности и принципы конструирования новых локусов российскими инженерами-железнодорожниками в Сибири и на Дальнем Востоке, а также представить некоторые аналитические основы для изучения пространств, которые создавались профессиональным сообществом инженеров в Российской империи.

Изучение социальных пространств российских железных дорог представлено в работах немецкого историка Фр. Б. Шенка [27], [32] и др.. Он отмечает, что строительство железной дороги в Российской империи привело к созданию радикально новой конфигурации социальных пространств не только на уровне территории. Фр. Б. Шенк подчеркивает, что именно инженеры путей сообщения создавали новые пространственные структуры [27, с. 214]. По истории пространств Транссибирской магистрали в отечественной историографии написано не мало работ [24, с. 55-68; 25, с. 156-164; 23; 10, с. 35-40; 26, с. 29-46] и др. Важно отметить, что инженеры-железнодорожники конструировали не только социальные пространства, но и пространства инфраструктуры железных дорог (например, мосты и туннели). Поэтому мы не ограничиваемся исключительно социальными пространствами. Мосты, туннели, железнодорожное полотно воплощали идеи и мечты о прогрессе. Несомненно, что линия пути также является пространством, как и вокзалы, станции, вагоны и т. д.

**Основная часть.** Строительство железных дорог – это один из проектов в мировой истории, который предполагал создание единого, целостного пространства. Во второй половине XIX в. инженеры-железнодорожники понимали, как сокращать расстояния, создавать новые национальные пространства. Отметим, что инженеры путей сообщения привлекали к проектам создания новых имперских пространств гражданских инженеров, архитекторов, юристов, дипломатов, финансистов, врачей, жандармов и др.

Во второй половине XIX в. в образовательной программе инженеров путей сообщения и гражданских инженеров в первую очередь доминировала инженерная составляющая, а не художественная [2, с. 72-75]. Важно подчеркнуть, что выпускники Института корпуса инженеров путей сообщения могли работать на должности архитектора. При создании «Путейского института» в 1810 г. использовался опыт Парижской школы дорог и мостов, откуда были приглашены специалисты для преподавания, заказаны техника, учебные пособия и книги [Там же, с. 73]. Преподавание технических предметов требовало всесторонней философской и экономической подготовки, позволяющей достичь понимания основ производства [20, с. 81-82]. Образование в Институте инженеров путей сообщения было инновационным и предполагало формирование иного человека и нового профессионального сообщества, способного моделировать и конструировать новые национальные пространства и связать различные континенты, территории, города, деревни, районы городов.

Транссибирская магистраль и КВЖД с широкой полосой отчуждения, идущей по арендованной территории приграничного государства в конце XIX в. было явлением необычным, привлекающим внимание в Европе. Важно отметить, что территория, где прокладывалась

КВЖД и строился Харбин была арендована у Китая в результате российско-китайских переговоров в 1896 г. В результате принятого договора между Россией и Китаем в Москве, Северо-Восточные территории перешли в сферу российского влияния, что в результате значительно усилило позиции Российской империи в Азии [1, с. 50-51]. Договор предусматривал предоставление концессий на строительство железной дороги в Маньчжурии частному Обществу КВЖД, которое было подконтрольно Министерству финансов Российской империи [11, с. 100]. Общество КВЖД было образовано в результате российско-китайских переговоров в 1896 г. КВЖД рассматривалась не только как стратегическая магистраль, но и средство экспансии в Китай, в частности, торговой [Там же, с. 138].

Историки часто сравнивают Транссибирскую магистраль с Трансконтинентальной железной дорогой в США (First Transcontinental Railroad). Оба проекта позволили сократить время и пространство передвижения между Атлантическим и Тихим океанами на обоих континентах по сухопутным маршрутам, открыли возможность быстрого обмена между Азией и Европой. Эти два грандиозных транспортных проекта были построены с участием большого количества китайских рабочих. Также не стоит забывать о Канадской тихоокеанской железной дороге (Canadian Pacific Railway) [13, с. 179]. Английский историк П. Франкопан в своей работе подчеркивает, что в конце XIX – начале XX в. Россия создала свой собственный шелковый путь, когда соединила КВЖД и Транссибирскую магистраль [22, с. 402]. Российский историк А. Ремнев писал, что «КВЖД являлась имперской скрепой, новым имперским инструментом, аналогом западной морской коммуникации между метрополией и колонией» [19, с. 353]. В конце XIX в. пространство Транссибирская магистраль воспринималась как чудо инженерной мысли или непревзойденная технология, подкрепленная имперскими амбициями.

Новые национальные пространства, конструируемые инженерами путей сообщения, были связаны с утопией о цивилизующей силе железных дорог, которая не являлась российским изобретением. В других странах, созданная паровыми машинами транспортная система также служила пространственной поверхностью для новых проектов будущего и упорядоченной жизни. Очевидно, что идея цивилизующей силы железных дорог имела в России особую притягательную силу. Намерение принести современные представления о порядке с помощью железной дороги в самые отделенные территории империи, рассматривалось с точки зрения утопических идей [27, с. 218].

Инженеры-железнодорожники создавали локусы, в которых предполагалось господство упорядоченной жизни и идеального общественного порядка, регулируемых законами. В представлении транспортных планировщиков упорядоченная жизнь российского железнодорожного пространства должна была вносить свой вклад в исправление людей, пользовавшихся транспортными услугами на вокзалах в больших городах и провинции [27, с. 214-218]. Например, подобные идеи господствовали в умах английских железнодорожников, проектировавших Восточно-индийскую железную дорогу [31, с. 27-34; с. 75].

На изысканиях и строительстве Сибирской магистрали было занято свыше двухсот инженеров, значительно большее количество обеспечивали функционирование линии пути в дальнейшем при ее эксплуатации [20, с. 86]. При проектировании Транссибирской магистрали и КВЖД инженеры старались учитывать реальную ситуацию, климатические условия, этапы строительства, изыскательные работы, проекты гражданских и служебных сооружений, экономическую обоснованность, включая огромность расстояний и логистику.

Как правило единого железнодорожного плана строительства самой большой линии пути, в течение долгого времени так и не удалось утвердить. Инженер-путеец Н. Г. Гарин-Михайловский 10 августа 1898 г. писал: «И как бы ни противились сторонники центра, но в интересах того же центра железная дорога в наши дни нужна также окраинам, как и центру... Вопрос здесь только в том, как на те же деньги выстроить как можно больше дорог. И, более чем когда бы то ни было убежденный, я говорю, что в глубь Сибири надо строить узкоколейную дорогу, – мы ничего не потеряем в производительности и силе тяги, а истратим

денег много меньше. И, конечно, все это было бы более чем ясно, если бы у нас существовал общий железнодорожный план...» [3, с. 63]. В итоге из-за ограниченной пропускной способности магистраль пришлось перемоделировать. «Здесь мы воочию убедились, с какими трудностями сопряжена перешивка одноколейного пути в двухколейный. Приходится расширять все туннели и самое полотно дороги, ставить новые устои из железобетона, строить вторые мосты рядом с первыми, а в местах слишком крутых поворотов приходится пробивать и новые туннели», – писал Фр. Нансен [14, с. 213].

Основными проблемами, стоявшими перед железнодорожниками, в строительстве Транссибирской магистрали и КВЖД были: дефицит капитала, нехватка рабочей силы в Сибири, суровые климатические условия, неровность местности, непроходимый лес и мн. др.. В сложнейших климатических условиях инженерам удалось спроектировать и построить 2854 верст пути КВЖД, из которых 2391 верст главного пути, 428 верст станционных путей и 40 верст путей к карьерам. На всей линии из 2854 версты имелось 98 станции, 9 тоннелей (самый большой Хинганский тоннель в 1415 саженей) и 1464 моста (общей длиной в 9628 саженей) [18, с. 24].

Отряды и поисковые партии разбивались на группы, в которые входило три-четыре инженера или техника и несколько подсобных рабочих. Изыскательным партиям приходилось жить в степях и в тайге, в местах, которые официально значились районами ссылки и каторги [6, с. 37]. Проектирование и строительство железных дорог – это исключительно мужская история. Маскулинность пронизывала повседневную жизнь инженеров, казаков, рабочих, каторжников и мн. др. и являлась источником товарищества внутри профессионального сообщества. Она также напрямую влияла на создание новых пространств. 14 ноября 1899 г. инженер-техник КВЖД Г. С. Москвитин писал в своем письме: «Только что кончили изыскания под главный путь, приходится делать изыскания под временный путь ввиду того, что в 1901 г. должно быть открыто сквозное движущее между Владивостоком и Петербургом, и участок к тому времени может быть отстроен... На нашем участке имеется два туннеля, один около 200 саженей, а другой около 50 саженей которые в [любом. – А. М.] случае не будут сработаны раньше 3 лет, и кроме того у нас, на нашей дистанции<sup>1</sup> имеем крупные земельные работы» [13, с. 173]. Для многих инженеров и техников строительство отдельных дистанций являлось их личным вкладом в национальный и мировой прогресс.

Над проектирование железнодорожных пространств работали инженеры-путейцы и гражданские инженеры. Проектирование железной дороги возглавлял главный инженер-путеец. Он проводил итоговые изыскания, рассчитывал профиль полотна, определял верхнее строение пути (устройство насыпей, форму выемок и др.), работал над проектами искусственных сооружений (мосты, туннели, насыпи, виадуки, трубы и пр.). Гражданский инженер составлял проекты гражданских зданий всех видов (вокзалов разного класса, паровозного депо, водоемных и водоподъемных зданий, путевых казарм, жилых домов, хозяйственных построек и др.), а также разрабатывал генеральные планы станций [28, с. 480].

КВЖД привлекала внимание мировой общественности своим расположением в Маньчжурии и возможностью пересечения границ между Россией и Китаем, а также инженерными решениями и проектами, которые можно было наблюдать во время путешествия. Постройка Хинганского туннеля<sup>2</sup> являлась одним из самых сложных проектов и потребовала невообразимой энергии и настойчивости. Строительство рельсового пути через горный хребет Большой Хинган воспринималось инженерам исключительно невыполнимой задачей. Сооружение железнодорожной петли и протяженного туннеля символизировало бы победу инженерии, маскулинности и труда железнодорожников над дикими условиями Маньчжурии, расстоянием и временем. Изначально, руководство Строительного Управления опасалось

<sup>1</sup> Начиная со строительства Николаевской железной дороги все пространство линии пути подразделяли на отдельные дистанции [28, с. 477].

<sup>2</sup> Хинганский тоннель прорезает массивы гранитов древнего образования, местами с аплитовыми и порфиоровыми жилами – сильно разрушенными на западной стороне и крепкими на восточной [16, с. 59].

лось больших затруднений с доставкой современного оборудования<sup>1</sup> для туннельных работ. Проектом постройки туннеля руководил инженер Н. Н. Бочаров, который предложил новое инженерное решение – сооружение железнодорожной «петли» (спираль Бочарова). В итоге в 1899 г. было принято решение построить сквозной туннель через Большой Хинган. На эти работы привлекали итальянских инженеров и техников (например, Феррати и П. И. Джибелло Сокко<sup>2</sup>). Главная особенность этого туннеля заключалась в том, что он являлся односкатным, т. е. построен со сплошным уклоном в одну сторону, тогда как все протяженные туннели для удобства и быстроты постройки проектировались с площадкой в середине и двумя скатами. Туннель был построен на два пути с расчетом, что в будущем КВЖД будет иметь две колеи [16, с. 56-62]. В последующие годы инженер Петро Джибелло Сокко вместе с Бочаровым Н. Н. проектировали железнодорожные пути во Владивостоке и Харбине. Их задача заключалась в том, чтобы связать городские изолированные районы и создать устойчивую транспортную связь [7, с. 1-11].

Российский железнодорожный транспорт в целом развивался в тех же рамках, которые были характерны для железнодорожных систем США, Германии, Франции и Англии [8, с. 57]. Инженер Краевский Г. Ф. считал, что российские поезда на Транссибирской магистрали должны быть созданы по проекту американских: «Все это имеется в поездах в Америке и все это может быть и должно быть на наших русских железных дорогах, не прибегая к участию иностранцев в столь существенно важном и требующем...» [9, с. 16].

На Транссибирской железной дороге пассажирские вагоны классифицировались по четырем классам в зависимости от степени обустройства, отделки и доступности для разных социальных групп российского общества. Прямое пассажирское сообщение России с Китаем предусматривало движение скорых «Сибирских» поездов в сцепке со спальными вагонами первого и второго класса. Экспрессы КВЖД состояли из вагонов Полонсо, которые были снабжены воздушными тормозами Джорджа Вестингауза (пневматическая тормозная система обеспечила надежное торможение и расширила диапазон скоростей). Учитывая ширину российской рельсовой колеи вагоны создавались большой ширины и коридор получался шире стандартных размеров. Около каждого окна имелся стол и скамейка, где пассажиры могли находиться во время уборки купе, пить чай или кофе, читать газеты и т.д. Одной из особенностей коридора являлись багажные полки с металлической сеткой. Спальные вагоны проектировали с учетом климатических особенностей лета и зимы в Маньчжурии (как правило, проектирование пространств связано с сезонной цикличностью). В каждом вагоне размещали три уборные с большими умывальниками. В зимний сезон вагоны отапливали и снабжались горячей водой. Проект спального вагона предусматривал вентиляцию в холодное время года, а окна вагонов имели отражатели ветра. В каждом поезде имелся столовый вагон, который разделялся на кухню и ресторан, вмещающий 44 пассажира. Ресторан делился на две равные части стеклянной перегородкой для курящих и не курящих пассажиров. Пространство каждого стола ресторана предполагало наличие вешалок и багажных сеток для одежды, книг, газет и др. Столы проектировали для игры в карты и шахматы. В средней части потолка столового вагона размещались электрические вентиляторы, а все освещение было электрическим [18, с. 25-28]. Пассажиры спальных вагонов путешествовали в четырех основных пространствах – купе, коридор, столовый вагон, уборные. «Отдельный вагон-буфет, в нем все общество и оживленные разговоры о китайцах и японцах, о судьбе Востока. Горячие споры, и каждый говорит свое совершенно особое мнение, только его и считает верным, с презрением выслушивая всякое другое» [3, с. 84].

<sup>1</sup> Ударные машины Ингерзоля.

<sup>2</sup> Итальянский инженер Петро Джибелло Сокко работал на строительстве КВЖД и в Харбине. Джибелло Сокко являлся в 1916 г. главным подрядчиком при строительстве туннеля на железнодорожной трассе Владивосток – Раздольное, проложенным под горой Шошина и связывающий долину Первой Речки с районом Минного городка и Луговой улицей. В 1919 г. в Харбине был построен особняк Джибелло Сокко П. И., а с 1923 г. в этом доме было организовано консульство Италии [7, с. 1-11].

Одной из основных целей инженеров-путейцев при проектировании пространств пассажирских экспрессов Транссибирской магистрали и КВЖД было устранить утомительное путешествие по железной дороге и сделать поезда конкурентоспособнее морских пароходов. «А теперь уже пошла здесь железная дорога, и мы мчимся в вагонах. И в каких вагонах: вагон-столовая, вагон-библиотека, ванная, гимнастика, рояль. Почти исчезает впечатление утомительного при других условиях железнодорожного пути», – писал Н. Г. Михайловский о своем путешествии на поезде в Маньчжурию в 1898 г. [Там же, с. 12]. Э. Л. Прей путешествуя до Никольска по Уссурийской железной дороге в 1894 г. писала: «Вагонов первого и второго класса пока нет, так что мы ехали третьим классом, и вагон был очень удобен и чист; он был разделен на шесть купе, по два сидения в каждом, с проходом с одной стороны. Перегородки между сидениями идут вверх на три фута, затем – открытое пространство, затем – полка во всю ширину расстояния между перегородками. Открытое пространство дает прекрасную возможность заглянуть к спящему на соседнее сиденье...» [17, с. 146].

Инженер Краевский Г. Ф., проанализировавший конкурентоспособности российских поездов, идущих в международном сообщении, писал в 1898 г.: «Известно с какими удобствами и комфортом окружен путешественник на морских пароходах. Сегодняшний пассажир избалован до нельзя. Он живет на пароходах со своей семьей как в лучшей гостинице; он может гулять, бегать, танцевать, ухаживать, пользоваться музыкой, библиотекой и все это в самых широких размерах ему там предоставлено. Дальше этого луха не куда идти... В виду значительной продолжительности переезда через Сибирь, необходимо обеспечить пассажирское движение всевозможными удобствами: предоставить большую скорость, достаточное количество воздуха, лучшее освещение, библиотеку, отопление, вентиляцию, хорошую кухню в поезде, удобную постель, парикмахера, аптеку, врача, не забывая о всех остальных мелких удобствах» [9, с. 15].

Сибирские экспрессы сцепляли и со служебными салон-вагонами для руководителей железных дорог. Такие пространства проектировались исключительно для одного инженера с учетом его изыскательных работ и ревизий пути, которые проводились в процессе движения поезда по линии пути. Пример из мемуаров норвежского полярного исследователя Фритьофа Нансена, 29 сентября 1913 г. путешествующего в вагоне инженера Е. Д. Вурцеля, иллюстрирует пространства купе-салон: «Тут мы наконец-то встретились с инженером Вурцелем<sup>1</sup>, который очень сердечно принял меня в своем купе-салоне... В его большом вагоне места оказалось вдоволь, и он тотчас же пригласил Востротина и Лорис-Меликова ехать вместе с нами... Вагон Вурцеля был последним в поезде, причем салон помещался в конце вагона, и окна были как сбоку, так и в задней стене, и нам открывался свободный вид на всю железнодорожную линию и во все стороны... Но, без сомнения, путешествовать в таком поезде очень удобно и приятно. Рельсовая колея в России, как известно, шире, чем где бы то ни было в Европе. Поэтому вагоны поместительнее, и ход у них спокойнее. Последнее обстоятельство имеет особенное значение для пассажиров, которые не выпускают пера из рук; в этом смысле по Сибири ехать удобно. В чудесном вагоне инженера Вурцеля мы нашли чисто домашний уют...» [14, с. 198-199].

Железнодорожный вагон рассматривался как вместилище для различных пространств, выполняющих различные функции (вагон-ледник, санитарный вагон, нормальный товарный вагон, полувагон, цистерна, вагон для перевозки скота, арестантский вагон, почтовый вагон, вагон для перевозки спирта и др.). Инициатива создания новых проектов вагонов исходила не только от инженеров-путейцев, а также других профессиональных сообществ. Например, от священнослужителей, совершавших паломничество по всей территории Российской империи. В июле 1896 г. вагон-церковь был отправлен в Сибирь с целью совершения церковных служб по линии пути. Инженерам-железнодорожникам удалось встроить сакральное пространство в отдельный вагон. Походная церковь или особый вагон-храм в конце XIX в.

<sup>1</sup> Инженер путей сообщения Вурцель Е. Д. в 1913 г. являлся руководителем всех казенных железных дорог Российской империи [14, с. 199].

стал инновацией на Транссибирской магистрали и привлек внимание в Европе. Представители католической церкви обращались с запросом на получение информации о работе особого вагона-храма в России. Железная дорога открыла новые возможности для путешествия священникам на окраины России, и позволила создать мобильное сакральное пространство. Особый вагон выполнял функцию церкви на станциях Транссибирской магистрали и КВЖД при условии, что многие церкви по линии пути еще не были построены [24, с. 56-68]. Таким образом православная церковь взаимодействовала с христианами и не христианами в Сибири и на Дальнем Востоке. Вероятно, инженеры-железнодорожники воспринимали вагон как пустое пространство, пустоеместилище, а для других профессиональных сообществ вагон был возможностью перенесения своего пространства на рельсы, что позволяло встроиться в процесс национального прогресса.

Новый вид транспорта и мобильного пространства преобразовал различные паломничества. Например, мусульманский хадж как социально-культурный опыт изменился в результате индустриализации. Новый промышленный транспорт (в том числе и пароходы) позволил большому количеству мусульман совершать паломничество по всему миру. Транссибирская магистраль обеспечила новый уровень мобильности мусульман. Для многих мусульман паломников, железнодорожный или паровой хадж являлся способом познания мира за пределами ислама [30, р. 101-102]. Плюралистическими глобальными пространствами были не только порты и железнодорожные вокзалы, но и вагоны, поезда, пароходы, в которых могли встретиться люди разных национальностей и вероисповеданий [Ibid, р. 101]. Подобные пространства были местами активной межкультурной коммуникации.

Представление об идеальном общественном порядке, нашедшее свое воплощение во внешнем оформлении российских вокзалов, в соответствии со взглядами транспортных планировщиков империи, должно было определять также и принципы взаимодействия различных социальных групп внутри этих зданий. Вокзалы и станции должны были выполнять функцию маяков цивилизации в не тронутой просвещением и прогрессом глубинке [27, с. 216-217]. На Сибирской железной дороге создавали довольно удачные по функциональному решению симметричные проекты вокзалов с повышенным центром и боковыми ризалитами [25, с. 158]. При возведении и сооружении зданий на Сибирской железной дороге использовалась практика строительства по типовым проектам, зарекомендовавшая себя в конце XIX в. как технически совершенная новация [12, с. 84]. Любое инженерное сооружение на железной дороге осмысливалось и воспринималось как архитектурный объект [28, с. 477]. Архитектура станций и вокзалов должна была радовать пассажиров и формировать позитивное пространственное воображение.

Инженеры-путейцы старались маркировать пространства Транссибирской магистрали и КВЖД. Они пытались провести видимую границу между Европейской Россией и Азиатской Сибирью. Подобные решения, скорее всего, были связаны с желанием упорядочить пространства, и сформировать пространственное восприятие у пассажиров. Как правило, вид из окна поезда или автомобиля является основным опытом восприятия природного и культурного ландшафта во время путешествия. Например, в 1892 г. была установлена пирамида около станции Уржумка: на западной стороне пирамиды было высечено слово «Европа», а на восточной – «Азия». Пространства станций в Сибири и Маньчжурии должны были демонстрировать отличие данных территорий от России [27, с. 324-325]. Транссибирскую магистраль строили на основании типовых проектов, но постройки станций отличались своим своеобразием. Станций КВЖД имели гибридную планировку – китайские архитектурные решения (поднятые углы крыши, форма оконных и дверных проемов, декоративные приемы фасадного убранства и мн. др.) соединяли с типовым проектом сооружения характерным для центральной России, тем самым заявляя, что именно отсюда начинается и продолжается путь в страны Востока [23, с. 12-32], [28, с. 504].

Нансен Ф. описывал пространственное восприятие одной из станций в Маньчжурии: «Вот мы и опять у границ России. Станция Пограничная – большая и нарядная, с террасами,

словно увеселительное заведение» [14, с. 226]. Например, на станции Аньда железнодорожное собрание включало в себя пространства большой библиотеки, бильярдной, сцены и зрительный зал [23, с. 7]. Станции встраивали в себя как временные пространства для пассажиров, так и пространства для жизни и работы железнодорожников: учебные заведения, библиотеки, музеи, клубы, жилые постройки и др. [20, с. 94]. Во время строительства Транссибирской магистрали служащие открывали железнодорожные школы при крупных и малых станциях по собственной инициативе. В 1897-1898 гг. школы функционировали на частные средства, хотя фактически существовали за казенный счет [Там же, с. 100]. Каждая станция КВЖД имела свою функцию и со временем становилась устойчивым населенным пунктом: на одних производилась смена паровозов, на других только заправка их водой, а третьих обслуживали пассажиров и грузы [25, с. 156]. Почти каждая станция и поселки КВЖД имели свою промышленность. Так, ст. Ашихэ являлась центром сахарной промышленности, ст. Фуляэрдэ занималась отправкой хлебных грузов, ст. Чингисхан отправляла дрова и древесный уголь. Отдельные станции, расположенные в благоприятных климатических условиях, являлись курортами по линии КВЖД [21, с. 72-74].

В новых условиях в Сибири и Дальнем Востоке руководители не следовали привычной практике организации пространства. Начальнику дистанции Транссибирской магистрали Д. Ф. Каморскому<sup>1</sup> удалось построить собственную усадьбу на болотистой местности. Данные типы усадеб были временными для организации и завершения работ по строительству линии пути или станции. «Дом Каморского довольно большой, – стоит высоко на горе, окруженный каторжными бараками, и молельным домом. Возле конторы с левой стороны выстроились каторжные, в серых халатах, и почти все в кандалах... Обстановка дома Каморского роскошная... Вся прислуга Каморского состоит из сосланных на каторгу убийц, другой прислуги в этом крае почти нет... Во время обеда играл хор каторжной музыки...» [4, с. 453-454]. Пример с Каморским не является чем-то исключительным на Транссибирской магистрали. Нехватка рабочих стимулировала создание каторжных бараков, а наём китайских артелей требовал строительства бараков для китайских рабочих по линии пути [3, с. 35-36]. Именно в этих пространствах господствовали злоупотребление трудом и жизнью рабочих, а также прямое и не прямое насилие.

В конце XIX в. появлялись идеи создания новых железнодорожных центров – городов. Таким узловым центром КВЖД стал город Харбин в Северной Маньчжурии. Железнодорожники проектировали Харбин для своих собственных целей, которые были связаны с обеспечением функционирования железной дороги. Рельсовый путь на месте будущего города строился в трех направлениях (в Санкт-Петербург, во Владивосток, в Куаньченцзы), а Харбином на тот момент называли китайскую деревню расположенную недалеко от Ханшинного завода [18, с. 8]. Будущий градостроительный план города моделировался с учетом железнодорожных путей в трех направлениях. Инженер путей сообщения Шидловский А. И., прибывший 11 апреля 1898 г. на место будущего Харбина, в составе 20 человек, являлся ответственным за определение точного местоположения железнодорожного узла [29, с. 9]. 23 апреля 1898 г. А. И. Шидловский от имени Управления КВЖД заключил договор на приобретение земельного участка под городское строительство в поселке на берегу р. Сунгари [15]. Через несколько месяцев после своего официального основания 28 мая 1898 г. Харбин стал оживленным гарнизонным русским городом, связанным со строительством и охраной железной дороги под руководством министра путей сообщения М. И. Хилкова и главного инженера А. И. Юговича. Харбин стал одним из крупнейших городов Маньчжурии и одним из первых городов в Китае, где применялось современное городское планирование [29, с. 9]. Укрепление позиций России в Маньчжурии спровоцировало строительный бум в Харбине и Даляне, где впервые в Китае применялись новые концепции градостроительства и архитек-

---

<sup>1</sup> До получения должности начальника дистанции Транссибирской магистрали, Каморский Д. Ф. служил на строительстве Закаспийской железной дороге. В письмах А. П. Чехова Каморский Д. Ф. указан как инспектор тюрем Приамурского края [5].



турные решения формирующие современный тип городского ландшафта [Там же, с. 13]. Город был быстро преобразован в результате строительства новых пространств для жизни и работы: причалы, офисы, магазины, элеваторы, фабрики, вокзалы, станции, склады, шахты, мастерские, больницы, досуговые заведения, публичные библиотеки, сакральные места, сады, ратуши, пожарные депо и современные гостиницы.

В начале XX в. Харбин начали позиционировать как экстерриториальный эксперимент в Азии. В этот период времени в Маньчжурии началась создаваться совершенно иная модель имперского пространства, которую нельзя было увидеть на других территориях. Для колониальных обществ характерно стремление к консерватизму, но в Харбине в начале XX в. формировалось общество нового типа. Харбин сформировался как прогрессистский утопический проект инженеров-железнодорожников, где развивались идеи прогрессивизма, формировалась новая культура, вводилась передовая инфраструктура, создавались новые национальные пространства.

**Выводы.** Итак, рассмотренные примеры показывают, что новые пространства железных дорог были имперскими проектами, которые предусматривали трансформацию территорий Сибири и Дальнего Востока. С начала строительства Транссибирская магистраль и КВЖД как новые пространства стали символом новой надежды и свободы для многих поколений россиян, так как открывали возможности заработка и «процветания» в Маньчжурии. «Пока дела Маньчжурии минуют Благовещенск, но говорят, что с окончанием постройки Маньчжурской дороги вся торговля перейдет в руки русских купцов, – отмечал инженер Н. Г. Гарин-Михайловский. – Все во всей Сибири рассчитывают на эту Маньчжурию, от купца до простого рабочего, и кузнец нашего парохода говорит: – Вот бог даст... Эх, золотое дно» [3, с. 74]. В конце XIX в. Сибирь и Дальний Восток стали доступны для всего российского общества, а не только заключенных и изгнанников.

Инженеры-железнодорожники приходили на новые территории, создавали новые пространства и одновременно менялись сами. Пока инженеры строили железную дорогу они, в месте с тем, создавали новые идентичности и профессиональные практики, характерные для их профессионального сообщества. Иные условия на новой территории заставляли инженеров создавать новые инженерные проекты и решения. Пространства железных дорог становились объектом и субъектом прогресса, определяя, таким образом, картину мира многих поколений железнодорожников, путешественников и переселенцев в Российской империи. Практически инженеры-путейцы создали не только новые имперские пространства, но и новую культуру путешествий, новый профессиональный дискурс, новую систему отношений. Мобильные пространства позволили идеям и религиям путешествовать по миру за короткий период времени. Пространственные рамки культур в вокзалах, вагонах, станциях размывались.

#### Список источников, литературы и электронных ресурсов:

1. Аблова Н. Е. КВЖД и российская эмиграция в Китай. Международные и политические аспекты истории (первая половина XX в.). – М.: Русская панорама, 2005. – 432 с.
2. Богданова О. В. История создания училища гражданских инженеров // Вестник Томского Государственного Университета. – 2009. – № 326. – С. 72-75.
3. Гарин-Михайловский Н. Г. Собрание сочинений. По Корее, Маньчжурии и Ляодунскому полуострову, вокруг света, корейские сказки. – М.: Государственное издательство художественной литературы, 1958. – 719 с.
4. Духовская В. Ф. Из моих воспоминаний. Часть II. – СПб: Печатня Р. Голике, 1900. – 599 с.
5. Имена и названия из писем Чехова [Электронный ресурс]. URL: <http://chegov-lit.ru/chegov/text/letters/imena-4.htm> (дата обращения: 04.03.2021).

6. Казимиров В. Н. Великий Сибирский путь. – Иркутск: Восточно-Сибирское книжное издательство, 1984. – 141 с.
7. Козыренко Н. Е. Русский Харбин: архитектура особняка П. И. Джебелло Сокко // Genesis: исторические исследования. – 2020. – № 7. – С. 1-11.
8. Кообар Г. А. Сервисное обслуживание пассажиров Сибирской железной дороги в конце XIX - начале XX вв. // Манускрипт. – 2019. – № 6. – С. 57-60.
9. Краевский Г. Ф. Мировая-транзитная Сибирская железная дорога: сообщение, сделанное в Собрании инженеров Путей сообщения, 8 марта 1897 года, инженером П. С. – Г. Краевским и дополненное заметками в пути через Сибирь до гор Хингана в Маньчжурии. – Иркутск: Типо-литография П. И. Макушина, 1898. – 82 с.
10. Лисицын А. А. Строитель Великого Сибирского Пути // Путь И Путевое Хозяйство. – 2013. – №9. – С. 35-40.
11. Лукоянов И. В. «Не отставать от держав...»: Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX вв. – СПб: Нестор-История, 2008. – 668 с.
12. Манонина Т. Н. Государственное регулирование застройки городов России в XIX - начале XX вв. (на примере Западной Сибири). Диссертация на соискание степени кандидата исторических наук // 2011.
13. Мещеряков М. А. Фронтирный кейс русского инженера КВЖД: письма Г. С. Москвитина (1898-1901) // Журнал фронтирных исследований. – 2019. – №4-1(16). – С.172-197.
14. Нансен Ф. В страну будущего. Великий Северный путь из Европы в Сибирь через Карское море. – Магадан: Магаданское книжное издательство, 1969. – 304 с.
15. Поезд идет на восток [Электронный ресурс]. URL: <https://peterhofmuseum.ru/events/230> (дата обращения: 23.02.2021).
16. Постройка Хинганского туннеля // Политехник. – 1974. – №6. – С. 58-62.
17. Прей Э. Л. Письма из Владивостока 1894-1930 гг. – Владивосток: Рубеж, 2011. – 464 с.
18. Путеводитель по Китайской-Восточной железной дороге. – СПб: Т-во Р. Голике и А. Вильборг, 1906. – 63 с.
19. Ремнев. Региональные параметры имперской «географии власти» (Сибирь и Дальний Восток) // Ab Imperio. – 2000. – № 3-4. – С. 343-358.
20. Сердюк В. А. Формирование корпоративной культуры железнодорожников Сибири в 1891-1917 гг. Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук // 2014.
21. Станции и поселки линии КВЖД // Политехник. – 1969. – №10. – С. 72-75.
22. Франкопан П. Шелковый путь. Дорога тканей, рабов, идей и религий. Москва: Эксмо, 2019. 864 с.
23. Хисамутдинов А. А. «Билет в одну сторону»: станции Китайско-восточной железной дороги. История в иллюстрациях. – Владивосток: Издательство Дальневосточного федерального университета, 2017. – 44 с.
24. Хобта А. В. Вагоны-церкви Транссибирской магистрали (конец XIX – начало XX вв.) // Культура. Наука. Образование. – 2013. – № 2(27). – С. 55-68.
25. Хобта А. В., Аболина Л. А. Проектирование и особенности планировки станции и станционного поселка Слюдянка Кругобайкальской железной дороги // Баландинские Чтения. – 2014. – №1. – С. 156-164.
26. Шашкова Н. О. Архитектура железных дорог в дореволюционной России: идея прогресса и сила традиции // Архитектура и модернизация. Опыт поздней Российской империи и раннего СССР 1840-1940 гг. – М.: Издательство РГГУ, 2020. – С. 29-47.
27. Шенк Фр. Б. Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог. – М.: Новое литературное обозрение, 2016. – 584 с.
28. Щеболева Е. Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм // Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Книга вторая. (Ред. Е. И. Кириченко). – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – С. 470-506.

29. Denison E., Ren G. *Ultra-modernism: architecture and modernity in Manchuria*. – Hong Kong: Hong Kong University Press, 2016. – 148 p.
30. Green N. *The Rail Hajjis: The Trans-Siberian Railway and the Long Way to Mecca // The Hajj: collected essays* (Ed. Porter V.; Saif L.). – London: British Museum, 2013. – P. 100-107.
31. Mukhopadhyay A. *Imperial technology and «native» agency: a social history of railways in Colonial India, 1850-1920*. – Abingdon, Oxon; New York: Routledge, 2018. – 241 p.
32. Schenk F. B. *Die Produktion des imperialen Raumes. Konzeptionelle Überlegungen zu einer Sozialund Kulturgeschichte der russischen Eisenbahn im 19. Jahrhundert // Mastering Russian Spaces* (Ed. K. Schlögel). – Berlin, Boston: De Gruyter, 2011. – P. 109-128.

