

АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ПЕРЕСЕЛЕНИЯ В СИБИРЬ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКА

Журин Н.П., кандидат архитектуры, профессор
Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств
имени А.Д. Крячкова

***Аннотация.** В статье рассматривается архитектурно-градостроительный опыт организации переселения за Урал широких крестьянских масс из Европейской России в конце XIX – начале XX века. Отмечается высокая роль в этом процессе строителей Великой Сибирской железной дороги, продуманная система размещения переселенческих пунктов в узловых точках железнодорожной магистрали, рассмотрено планировочное решение крупнейшего из них – Челябинского переселенческого пункта, сыгравшего роль своеобразных ворот в Сибирь и Среднюю Азию. Рассмотрено архитектурное решение различных построек на переселенческих пунктах, особо отмечен опыт использования сборно-разборных построек – юрт коренных жителей Зауралья, подвижного вагона-церкви и их функционирование на Транссибирской магистрали.*

***Ключевые слова:** Великая Сибирская железная дорога, переселение за Урал, переселенческие пункты, планировочная структура церкви, жилые бараки, сборно-разборное строительство.*

Государственная программа строительства Великой Сибирской железной дороги имела многочисленные цели — экономические, военно-стратегические, культурные, религиозные, в том числе была принята и реализована программа переселения в Сибирь крестьянского населения из Европейской части Российской империи в Сибирь и Среднюю Азию. Важной составляющей этой обширной и продуманной программы была идея организации и обустройства потоков переселенцев по пути их следования до мест будущего размещения за Уралом.

Переселение за Урал имеет длительную историю, начиная с ранних лет «вольного» движения землепроходцев до крестьянского «самоходного» движения, усилившегося в пореформенный период. С 1881 г. начинается государственное упорядочивание этого процесса. Были организованы первые переселенческие пункты для временного приема репатриантов по пути их следования за Урал, которые были естественным путем намечены еще до строительства Транссибирской железнодорожной магистрали, связанные с водной транспортной сетью Обь-Иртышского бассейна [1, с. 40–41].

Переселение за Урал, охватившее к концу XIX в. губернии Западной и Восточной Сибири, Степного края, не могло быть массовым,

несмотря на значительные льготы, предоставляемые переселенцам: выделение удобной для сельско-хозяйственной деятельности земли до 15 десятин на «каждую наличную душу мужского пола», трехлетнюю отсрочку от воинской повинности, льготные денежные ссуды [1, с. 78–81]. Сдерживающим фактором роста переселенческого движения в Сибирь на протяжении всей второй половины XIX в. явилось отсутствие круглогодичного действующего транспортного каркаса Сибири — транзитного железнодорожного пути, соединенного с водными транспортными артериями края [2].

Строительные работы по сооружению Сибирской железной дороги были в целом закончены на участке магистрали от Челябинска до р. Обь в 1896 г., в 1900 г. достраивался участок от Оби до Иркутска. На строящейся железнодорожной магистрали уже была поставлена задача – организация сети переселенческих пунктов и одновременно «... колонизация земельных округов с поощрением развития крестьянского переселения и развитие судоходства по водным путям Сибири ... » [1, с. 66].

Знаменательно, что как только был учрежден 10 декабря 1892 г. Комитет Сибирской железной дороги, он принял как одну из основных своих функций «попечение о переселенцах во

время их пути следования и первоначального устройства на местах водворения в районе Сибирского железнодорожного пути» [1, с. 41].

Уже с открытием непрерывного железнодорожного движения по Западно-Сибирскому участку строящейся железнодорожной магистрали возросшие потоки переселенцев были перенаправлены из Европейской России, из Тюмени в Челябинск, а начальный путь за Урал по железной дороге получил первый крупный и архитектурно обустроенный врачебно-переселенческий пункт близ станции Челябинск, сыгравший и в дальнейшем роль своеобразных ворот за Урал для основной массы переселенческого потока в Азиатскую Россию.

Профессионально продуманная программа организации сети переселенческих пунктов на железнодорожной магистрали, увязанная с водными артериями Сибири, своеобразного транспортного каркаса массового переселения за Урал, была успешно осуществлена Комитетом по строительству Сибирской дороги. За обеспечение обустройства переселенцев в конечном пункте их движения в Сибирь отвечало Переселенческое управление при Министерстве земледелия и государственных имуществ, проводившее различные изыскания в районах, наиболее пригодных для сельскохозяйственной деятельности, и тесно контактирующее с железнодорожным ведомством.

Непосредственно на Сибирской железной дороге, на основном пути следования крестьянского населения за Урал, были созданы переселенческие пункты. Их иерархию, состав, размеры устроители стремились увязать с предполагаемой количественной статистикой прибывающих для последующего их водворения на новые земли. Таким образом, определенные ведущие железнодорожные станции Сибирской железной дороги с их развитой инфраструктурой становились транспортными центрами переселенческого движения. В основном уже в начальный период строительства Сибирской железной дороги определился функциональный состав переселенческого пункта. Были определены его потребности в связи с растущим потоком переселенческого движения, с его пиковой ежегодной нагрузкой в весенние месяцы каждого года.

Уже на Челябинском переселенческом пункте вновь прибывшие получали необходимую

информацию о местах будущего расселения, регистрировались, получали временное жилище, питание, медицинское обслуживание, им предоставлялись бесплатные бани, возможность реализации своих духовных и образовательных потребностей, начальные школы для детей, обустроенные места для временного содержания прибывающего с ними домашнего скота, сельскохозяйственного оборудования, мастерские по его ремонту, магазины для покупки питания и необходимой утвари.

Таким образом, перед инженерами-путейцами, переселенческими структурами стояла сложная архитектурно-планировочная задача градостроительного масштаба — выбрать место для автономного переселенческого пункта, связав его с железнодорожной станцией и другими транспортными путями, водными и гужевыми транспортными артериями. Требовалось установить сложные взаимосвязи между многочисленными функциональными составляющими этого своеобразного жилого комплекса, решить задачу его наполнения различными типами сооружений, определить архитектурное, конструктивное и планировочное решение размещения. Важной стороной этой проектной работы были гигиенические вопросы в связи с возможностью распространения массовых заболеваний среди прибывающего населения и домашнего скота. Именно на этих пунктах проходила санитарная обработка переселенческих поездов, осуществлялось медицинское обследование и обслуживание прибывающих.

В Челябинске уже в 1894 г. вблизи железнодорожной станции появились первые бараки для временного размещения переселенцев, которые отправлялись в Западную Сибирь на так называемых балластных поездах строящегося Западно-Сибирского участка железной дороги. По мере развития железнодорожного строительства возрастал поток переселенцев, и проектировщики предложили временное архитектурное решение — размещать новоприбывших в так называемых в те годы киргизских юртах. Оригинальное сборно-разборное жилище степных кочевых народов азиатской части России оказалось весьма эффективным решением проблемы быстрого строительства временного жилого фонда для переселенцев в Сибирь. Этот апробированный веками тип национального сборно-разборного жилища



Илл. 1. Переселенческий пункт близ станции Канск.

быстро распространился по всему Западно-Сибирскому участку железнодорожного строительства, получив развитие во многих переселенческих пунктах, в том числе: в Челябинске, Кургане, Омске, Кривошекове (будущем Ново-Николаевске), а также получил распространение на Средне-Сибирском участке Сибирской железной дороги [1, с. 193–240].

Идея привлечь для организации переселения традиционное азиатское сборно-разборное жилище оказалась востребована в обустройстве переселенческих пунктов. В пиковые месяцы прибытия переселенцев в юртах располагались не только жилые помещения, но и начальные школы для детей, временные медицинские и административные учреждения (илл. 1) [3].

Стремление быстро обеспечить новопривывших церковными зданиями и сооружениями по пути их следования привело к реализации идеи использования подвижного вагона – церкви. Этот вагон–храм, сооруженный во имя Равноапостольной княгини Ольги, был построен на Путиловском заводе в Петербурге и оформлен по проекту архитектора-художника Е. Е. Фон-Баугартена. Вагон был окрашен синим лаком и украшен резьбой из тика и курсировал по Сибирской железной дороге вплоть до 1918 г. (илл. 2) [1]. Также получили распространение оборудованные специальные медицинские вагоны, которые курсировали от Челябинска до р. Обь, и от станции Обь (будущего

Ново-Николаевска) по Средне-Сибирской дороге в составе переселенческих поездов [3, с. 12]. Представляется важным отметить, что начало активного капитального церковного и школьного строительства в Сибири началось одновременно со строительством Сибирской железной дороги и переселением за Урал. Для этих целей был учрежден специальный фонд для сбора средств и пожертвований, позднее получивший название «Фонд на сооружение церквей и школ в Сибири имени в бозе почившего Императора Александра III» [1, с. 81–83]. Ряд крупных переселенческих пунктов имели собственные храмы, но в большинстве случаев переселенцы могли посещать моленные дома и храмы, открытые при железнодорожных станциях, как, например, Церковь Даниила Пророка, освященная 29 июня 1898 г. и возведенная на средства Фонда имени Императора Александра III на Привокзальной площади будущего Ново-Николаевска.

Важной составляющей переселенческого пункта явились жилые помещения для временного размещения прибывающих переселенцев. По мере роста переселения в Сибирь меняется архитектурное решение этого типа жилища, которое в своих конструктивных решениях проделало путь от временных шалашей, землянок, «полутеплых», «дощатых» барачков до добротных рубленых жилых помещений под железной кровлей, с крупными оконными проемами,



Илл. 2. Вагон-церковь на Сибирской железной дороге.

украшенными пропиленной деревянной резьбой.

«Полутеплые» бараки, прямоугольные в плане, выполнялись на основе конструктивной идеи деревянного каркаса, со стенами, обшитыми тесом из «лесных остатков», как правило, низкого качества, иногда они были оштукатуренными глиной с внешней побелкой. Особый интерес представляет решение жилых барачков, распространенных на Челябинском переселенческом пункте, в которых стеновые конструкции продолговатого прямоугольного жилого помещения были частично заглублены в землю, а наружу выходил толь-

ко небольшой участок стены, перекрытый высокой двухскатной крышей с окнами мансардного типа. Применение данного типа жилой постройки диктовалось стремлением строить быстро и при этом значительно экономить стеновые материалы (илл.3) [4]. Обогрев во всех типах этих временных жилых помещений осуществлялся печами. Типовым было и их планировочное решение — нары по периметру (иногда двухъярусные), центральный проход с несущими конек крыши опорами, пространство между ними оборудовалось столами для приема пищи.



Илл. 3. Полуземляной жилой барак на Челябинском переселенческом пункте.

Важнейшим элементом временного общественного проживания являлся генеральный план земельного участка переселенческого пункта, который наиболее успешно и результативно был осуществлен на железнодорожной станции Челябинск. Инженеры-путейцы, осуществлявшие строительство Сибирской железной дороги, были хорошо подготовлены для решения и этой сложной задачи, в том числе, и в организации станционных комплексов переселенческих пунктов. В учебных программах Института инженеров путей сообщения были представлены и градостроительные аспекты транспортного строительства. В связи со строительством Сибирской железной дороги глобальные градостроительные решения предлагал осуществить в 1895 г. профессор «ситуационного черчения» архитектор-художник Д. А. Лебедев, который поставил вопрос о строительстве железнодорожной магистрали в градостроительной плоскости: «На этом великом пути много будет железнодорожных станций, депо. Около них, как центров, будут селиться люди, образуя села, а в некоторых случаях вырастут города ...» [5]. Именно эта градостроительная позиция была отражена в планировочных работах его учеников, в том числе при проектировании планов переселенческих центров.

Достаточно ярко решение этой специфичной градостроительной задачи проявилась при проектировании крупнейшего Челябинского переселенческого пункта, взявшего на себя фактически весь переселенческий поток, движущийся по железной дороге за Урал. Уже в 1900 г. через Челябинский переселенческий пункт проходило 700–850 тыс. переселенцев в год. Для этих целей был построен целый специфичный городок для временного пребывания многочисленных волн переселенцев в Сибирь, находившихся в этом своеобразном городском образовании от 5–6 часов до нескольких суток ожидания отправки далее в азиатскую Россию.

Инженерами-путейцами было принято решение связать переселенческий пункт особой веткой с железнодорожной станцией Челябинск, разведя таким образом пассажирские и переселенческие потоки, что позволило сразу отделить прибывающих обычных пассажиров от переселенческого населения, движущегося в Сибирь семьями, часто со своим скарбом, орудиями сельскохозяйственного труда и домашним скотом.



Илл. 4. План расположения построек на Челябинском переселенческом пункте.

Земельный участок Челябинского переселенческого пункта размером в 10 десятин земли (около 10, 9 га) (илл. 4) [4] был четко функционально зонирован — «Переселенческий двор» и «Больничный двор». Эти официальные названия несли в себе сельскую терминологию, привычную для прибывающего крестьянского населения. Более крупный по площади «Переселенческий двор» делился непосредственно на жилую зону с «теплыми» бревенчатыми бараками и «полутеплыми» бараками из досок и шпал и типами барачных частично заглубленных в землю. Кроме того, здесь находились многочисленные постройки, связанные с обустройством переселенцев, административная и обслуживающая зоны, где находились: Переселенческая канцелярия, аптека, летние и зимние столовые, водогрейки, бани, прачечная, навесы для переселенческого скота, магазины, ремонтные мастерские. Кроме того, на переселенческом



Илл. 5. Общий вид Челябинского переселенческого пункта.

пункте осуществлялась просветительская и духовная, религиозная деятельность, имелись молитвенный дом, впоследствии церковь, начальная школа для детей, библиотека, своеобразный сельскохозяйственный образовательный центр с сибирской спецификой [4, с. 1–8].

«Больничный двор» был отделен оградой от «Переселенческого двора» и представлял собой развитый больничный комплекс с бараками и развитой структурой медицинских учреждений, организованных в различных корпусах, размещенных по типу прогрессивной для тех лет планировки Боткинской заразной больницы в Петербурге. Медицинский центр был готов вести обследование всех прибывающих переселенцев, принимать заразных больных, имелись хирургические операционные, которые были оборудованы редким для того времени рентгеновским аппаратом [4, с. 6–8].

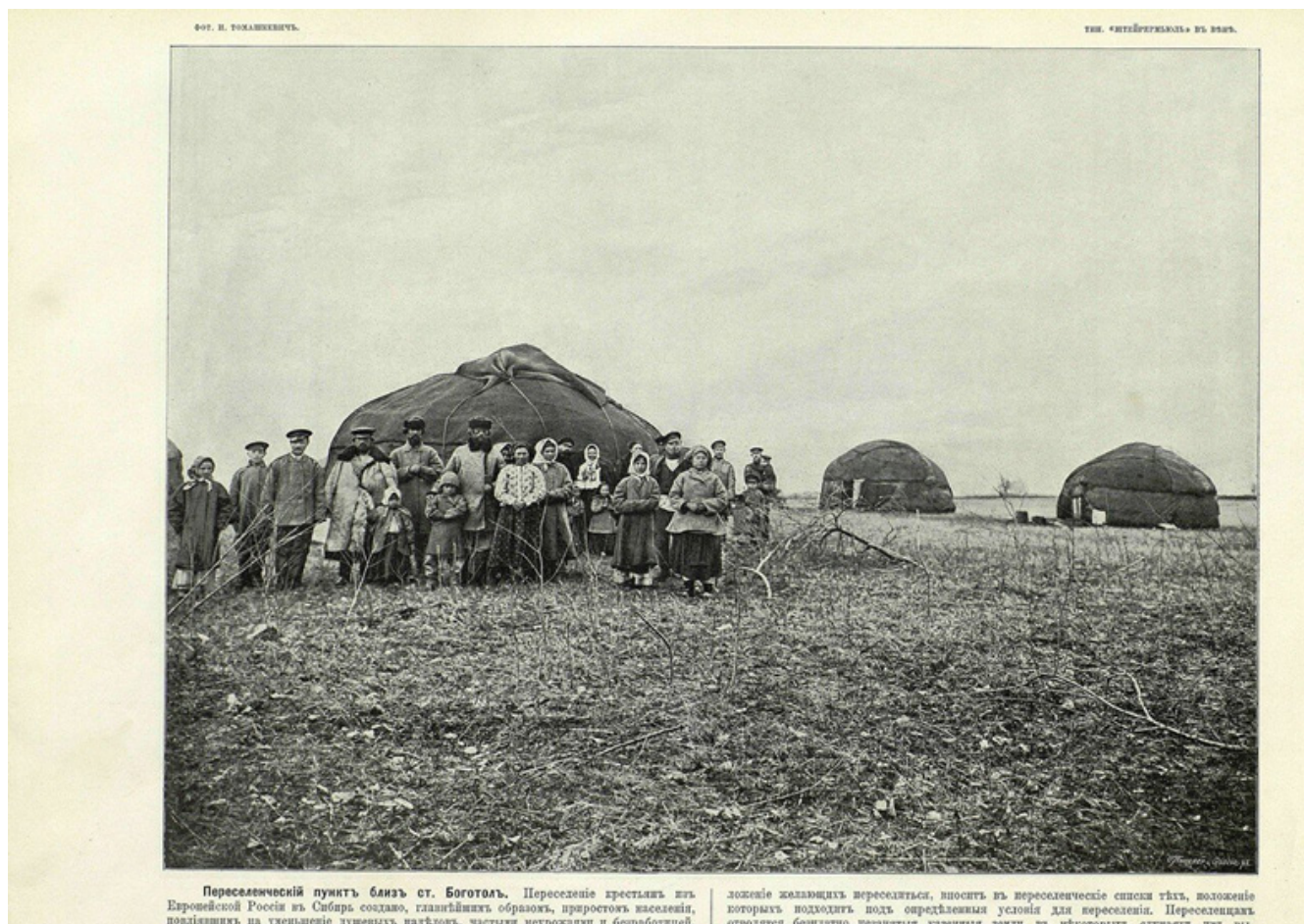
Обе зоны Челябинского переселенческого пункта имели непосредственную функциональную связь с переселенческой железнодорожной веткой, с ее обустроенными пассажирскими и товарными платформами, что позволяло оперативно и автономно от основных пассажиропотоков принимать и отправлять переселенцев

по Сибирской железной дороге. Переселенческие пункты, являясь специфичной частью станций на Сибирской железной дороге, получали от них электрическое освещение, общую систему водоснабжения, медицинского обслуживания, возможность оперативной телеграфной связи. Такая степень благоустройства городских жилых районов была еще в основном не достигнута во многих городах Сибири начала XX в. (илл. 5) [4].

По своим планировочным идеям Челябинский переселенческий пункт был близок к принципам свободной планировки, лишенной регулярной, геометричной схемы размещения многочисленных построек. Сооружения этого своеобразного жилого комплекса утопали в зелени искусственных и естественных насаждений, а коммуникации между ними носили живописный, криволинейный характер, были замощены, имелись цветочные клумбы, травяные газоны, электрическое освещение. Об уровне благоустройства Челябинского переселенческого пункта в годы его расцвета пишет его бывший бухгалтер Ф.И. Горбунов: «Красивые здания утопали в зелени садов и цветов, щеголяли своей отделкой и окраской» [6, с. 49].

Эти принципы, восходящие к идеям «города сада» конца XIX — начала XX веков, приветствовались российским железнодорожным ведомством. Идея города-сада для служащих железной дороги начала практически реализовываться гражданским инженером В.Н. Семеновым на Московско-Казанской железной дороге на станции Прозоровской, первого города-сада в России. В 1916 г. Министерство путей сообщения приняло решение о строительстве подобных поселков-садов для служащих Сибирской железной дороги. Однако, Первая мировая война и последовавшая революция в России нарушили эти планы [5, с. 46–47]. Переселенческий пункт в Челябинске был одной из практических попыток реализации этой прогрессивной планировочной идеи и вызвал одобрение премьер-министра П.А. Столыпина, который посетил Челябинский переселенческий пункт в августе 1912 г. Проекты обустройства Челябинского переселенческого пункта экспонировались на выставках в Петербурге 1912–1914 гг. (илл. 5) [4].

Другой стороной развитой структуры переселенческих пунктов Сибирской железной дороге явилось их важное стратегическое значение для временного размещения войск в годы военных действий, в обустройстве госпиталей во время Русско-японской войны, а также в годы Первой мировой войны и лихолетья Гражданской войны. В годы войн переселенческая функция Сибирской дороги, естественно, заглохла. Крестьянских переселенцев заменили потоки движущихся войск и беженцев из европейской России. После окончания Гражданской войны переселение в Сибирь частично возобновилось в 1920-е гг., но уже в первые годы начавшейся коллективизации в конце 1920-х переселенческие пункты перестали существовать. Являясь яркими памятниками своей эпохи, постройки переселенческих пунктов в большинстве не сохранились до наших дней. Однако, историческая память о них имеет большое значение в понимании роли и особенностей градостроительного освоения Сибири конца XIX — начала XX веков. Сохранение их фрагментов является важной культурно-исторической задачей (илл. 6) [3].



Переселенческий пункт близ ст. Боготол. Переселение крестьян из Европейской России в Сибирь создаёт, главным образом, простоту населения, позволяющую на увеличение трудовых ресурсов. Многие переселенцы и безработные рабочие, которые желают переселиться, вносят в переселенческие списки гиль, положение которых подходит под определённые условия для переселения. Переселенцам предоставляется бесплатно перевозка имущества и семьи на железнодорожных станциях.

Илл. 6. Переселенческий пункт близ станции Боготол.

Библиографический список

1. Дмитриев-Мамонов А.И. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. Товарищество Художественной печати, СПб., 1900. - 600 с.: ил.
2. История Сибири с древнейших времен до наших дней. Гл. редактор А.П. Окладников Т. 3. Л., Наука 1968-1969.
3. Ромашевич И.Р. Великий путь , виды Сибири и ее железные дороги, , изд. М.Б. Аксельрод, Красноярск, 1899.-и 124 с.: ил.
4. Челябинский переселенческий пункт, изд. Переселенческого Управления , Управления землеустройства и земледелия, СПб., изд. Ю.Н. Эрлих, 8 с.: ил.
5. Журин Н.П. Архитектура сибирского города конца XIX –начала XX века: учебное пособие-Новосибирск, 2014. - 146 с. : ил.
- 6.Смирнова В.Е. Челябинский переселенческий пункт (конец XIX – 1920-годы, Вестник Челябинского государственного университета № 1(11), с. 47-53, 2000.

ARCHITECTURAL AND URBAN PLANNING COMPONENT OF THE RESETTLEMENT PROGRAM IN SIBERIA IN THE LATE 19th – EARLY 20th CENTURY

Zhurin N.P., Candidate of Architecture, Professor

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts

***Abstract.** The article deals with the architectural and urban planning experience of organizing the resettlement of broad peasant masses from European Russia beyond the Urals at the end of the 19th and beginning of the 20th century. The high role in this process of the builders of the Great Siberian Railway is noted, the well-thought-out system of placing Settlement Points at the nodal points of the railway, the planning decision of the largest of them - the Chelyabinsk Settlement Point, which played the role of a kind of gateway to Siberia and Central Asia, is considered. The architectural solution of various buildings at the Resettlement Points is considered, the experience of using collapsible buildings - yurts of the indigenous inhabitants of the Asian part of Russia, a movable car-church and their functioning on the Transsiberian Railway is especially noted.*

***Keywords:** The Great Siberian Railway, resettlement beyond the Urals, resettlement points, planning structure of the church, residential barracks, prefabricated construction.*