

Урбанистика

Правильная ссылка на статью:

Глатоленкова Е.В. Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века // Урбанистика. 2024. № 3. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.3.71365 EDN: ADHCEA URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=71365

Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века

Глатоленкова Екатерина Викторовна

ORCID: 0009-0001-6030-700X

старший преподаватель; высшая школа Архитектуры и градостроительства; Тихоокеанский государственный университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136

✉ 008703@pnu.edu.ru



[Статья из рубрики "Архитектура и среда"](#)

DOI:

10.7256/2310-8673.2024.3.71365

EDN:

ADHCEA

Дата направления статьи в редакцию:

30-07-2024

Дата публикации:

11-09-2024

Аннотация: Статья является частью исследования архитектуры железных дорог Дальнего Востока и посвящена истории одной из важнейших узловых станций Транссибирской магистрали, станции III класса при городе Никольск-Уссурийском, современном Уссурийске в Приморском крае. Предмет исследования — архитектурно-градостроительный аспект застройки станции в границах полосы отчуждения железной дороги, принятых в конце XIX – начале XX века. Особое внимание автор уделяет градостроительной структуре станционного поселка и анализу проектов и построек жилых домов для железнодорожников. Выполнены графические реконструкции жилых домов и проанализированы планы расположения путей и зданий на станции различных периодов: от начала строительства Транссибирской магистрали в 1891 г. до первых лет советской власти. Методология исследования опирается на комплекс методов анализа

исторической периодизации застройки, основанных на принципах историзма и объективности, с использованием узкоспециализированных методов архитектурного анализа, графической реконструкции и систематизации. Анализируемые материалы – результаты архивных изысканий и натурных обследований района железнодорожного вокзала Уссурийска, проведенные автором в 2018–2024 гг. Представленный анализ не является исчерпывающим, ввиду крайне неоднородного характера имеющихся материалов, однако рассмотрение чертежей планов расположения путей и зданий на станции, ранее не публиковавшихся и утилитарного характера, позволили по-новому взглянуть на планировку и застройку Уссурийска, выделить район железнодорожного вокзала и отметить применяющиеся архитектурные и градостроительные приемы, характерные для других станций на дальневосточном направлении. Рассмотрен компактный участок города, примыкающий к железнодорожным путям, известный как Железнодорожная слобода, на территории которого сохранился ряд объектов, построенных в конце XIX – начале XX века. Вкладом автора в исследование темы является введение в научных оборот новых материалов, которые могут быть использованы другими специалистами в их научной работе.

Ключевые слова:

архитектура, архитектурное наследие, вокзал, градостроительство, Дальний Восток, типовая архитектура, железнодорожная архитектура, жилая среда, КВЖД, Уссурийская железная дорога

Введение

Район железнодорожного вокзала в Уссурийске – историческая часть города, появление которой связано со строительством в конце XIX в. станции на Уссурийской железной дороге, восточного участка Великого Сибирского пути, современной Транссибирской магистрали. Рост и расширение города и внедрение в застройку новых по функциональному назначению типов зданий, привело к тому, что отдельные объекты станции были снесены или перестроены, ее стилистическое единство было утрачено. Сегодня лишь некоторые из сохранившихся зданий являются памятниками архитектуры регионального значения.

Традиционно в центре внимания находятся здания вокзалов и прилегающих к ним площадей – как и на многих других станциях вокзал в Уссурийске отреставрирован, внутри имеются стенды с информацией об истории и реконструкции здания. Но железнодорожная застройка – это не только вокзал. Для нужд станции вдоль железных дорог возводились жилые кварталы и административно-культурные объекты, причем их архитектурное оформление было уникальным для каждой линии. Изучение архитектурных и градостроительных особенностей железнодорожной станции вносит вклад в изучение строительства Транссибирской магистрали и того социокультурного значения, которое оно оказало на развитие дальневосточных городов.

Источниковая база исследования. Основой для работы послужили как исторические документы, так и исследования современных авторов. К историческим материалам относятся чертежи и фотоснимки, сопроводительная документация к проектам и отчеты о постройке Южного и Северного участков Уссурийской железной дороги; путеводители (наиболее подробный – «Спутник по Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю» под редакцией И. С. Кларка, фотоальбомы, изданные во время строительства и в первые

годы эксплуатации дороги. Исторические аспекты железнодорожного строительства в районе города Никольск-Уссурийского представлены в работах В. В. Бурковой^[1], М. А. Ковальчука^[2]. Вопросы храмостроения, в том числе при железнодорожных станциях Уссурийской железной дороги рассматривались С. С. Левошко^[3], Ю. В. Охотниковой^[4], Д. С. Масленниковой^[5]. Формирование архитектурного облика города рассматривается в работах Е. В. Стеховой^[6], О. Б. Лынша^[7], вклад инженеров путей сообщения и архитекторов изучался Н. П. Крадиным, М. Е. Базилевичем^[8], А. А. Кимом^[9], А. А. Лисицыным^[10]. Стилистические особенности железнодорожной архитектуры рассмотрены Л. Е. Баклыской^[11], А. П. Ивановой^[12].

Актуальность исследования продиктована сравнительно малым количеством работ, освещающих железнодорожную архитектуру города Уссурийска. Несмотря на достаточную изученность темы архитектурного и градостроительного оформления города Уссурийска на всех этапах его развития, железнодорожная архитектура в этих исследованиях рассматривалась лишь фрагментарно, в ряду прочих построек, без выделения отдельной группы построек при станции. Между тем, и здание вокзала, и комплекс железнодорожных мастерских, и жилые дома для служащих дороги, и многие другие здания являются частью единого ансамбля железнодорожной станции, которая в разные годы именовалась станцией Никольское, Кетрицево, Никольск-Уссурийский, изучение которого раскрывает дополнительные аспекты в архитектурном облике города Уссурийска.

Объект исследования – застройка в пределах полосы отчуждения железной дороги на станции Никольск-Уссурийский. *Территориальные рамки* определены границами станции Никольск-Уссурийский в первой четверти XX в. и соответствуют современному району железнодорожного вокзала Уссурийска.

Предмет исследования – архитектурно-градостроительный аспект застройки станции. *Цель* исследования заключается в выявлении особенностей застройки железнодорожной станции в конце XIX – начале XX в. *Задачами исследования* является: анализ различных графических материалов и проектной документации, в том числе планов расположения путей и зданий на станции; определение места станции в структуре города Никольск-Уссурийского в начале XX в. и определение места расположения сохранившихся зданий и сооружений, имеющих отношение к станции.

Станция при селе Никольском и жилая среда для служащих железной дороги

В истории развития железнодорожной станции Уссурийска можно выделить несколько этапов. Первый этап связан со строительством в 1891–1897 гг. Южно-Уссурийской железной дороги. Станция Никольское находилась в 2,5 км от одноименного села и в 100 верстах (около 107 км) от Владивостока. Движение от Владивостока до села Никольского было открыто 2 ноября 1893 г.¹ Поселок при станции назывался Слободка или Железнодорожная Слобода. Позднее была построена дорога (современная улица Пушкина), которая объединила село Никольское и станцию. В 1898 г. село было преобразовано в город Никольск-Уссурийский, при этом отметим, что название это оставалось до 1935 г., когда город был переименован в Ворошилов; современное название Уссурийск получил в 1957 г. В Альбоме исполнительных чертежей Южно-и Северо-Уссурийской железной дороги (далее – Альбом) имеется план станции Никольское. Это компактная станция, на плане которой можно выделить несколько функциональных зон: здание вокзала и привокзальная площадь при нем, паровозное

депо прямоугольного типа, мастерские большого ремонта, железнодорожная больница, постройки военного ведомства и православный храм (рис. 1).



Рис. 1. План расположения путей и зданий на станции Никольское: ПЗ – пассажирское здание (вокзал);

БЛН – больница; КЗ – казарма; №№1-18 – жилые дома. Обозначение зон: а) здание вокзала и жилые дома служащих вокзала; б) паровозное депо и жилые дома при нем; в) мастерские большого ремонта и жилые дома служащих; г) храм; д) больница и жилой дом медиков; е) постройки военного ведомства (схема и цветовая маркировка автора на основе плана станции [\[13, с. 85\]](#))

В каждой зоне были построены жилые дома, предназначенные для проживания служащих. Всего для станции было разработано 18 проектов жилых деревянных домов прямоугольного типа. Внешне они едва различимы, однако планировка зависела от количества проживающих семей. На рис. 2 приведены основные типы планировок жилых домов; цветом выделены отдельные квартиры и служебные помещения. На рис. 2а – жилой дом по типу № 7 для проживания семей начальника депо, помощника начальника депо, конторщика и сторожа при конторе депо. Общая площадь дома 47,83 квадратных сажени (кв. с.). Квартиры начальника депо, площадью 22,54 кв. с., и помощника начальника, 13,24 кв. с., имели отдельные входы, доступ к остальным квартирам – через общие сени. На рис. 2б – дом для работников вокзала (кладовщика, конторщика, надсмотрщика телеграфа, печника и др.), общей площадью 47,83 кв. с. (№ 2). Дом участкового врача, фельдшеров и акушерки площадью 35,06 кв. с. (№ 14) – рис. 2в. Дом № 18 площадью 52,88 кв. с. предназначался для работников мастерских и размещения жандармов. Жилые дома имели надворные постройки, ледники, были ограждены. Перечисленные деревянные постройки находились на достаточном расстоянии друг от друга для формирования резервной территории для будущего расширения станции. О затратах на обустройство станции писалось в Отчете о постройке Южного участка: «Работы по строительству зданий производились преимущественно в 1893 и 1894 годах. В 1891 и 1892 годах заготавливались материалы, в 1895 году при временной эксплуатации производилась чистовая отделка. Всего на станционные постройки было израсходовано 1731578 рублей 53 копейки, или 4587 рублей 58 копеек на версту дороги» [\[14, с. 23\]](#).

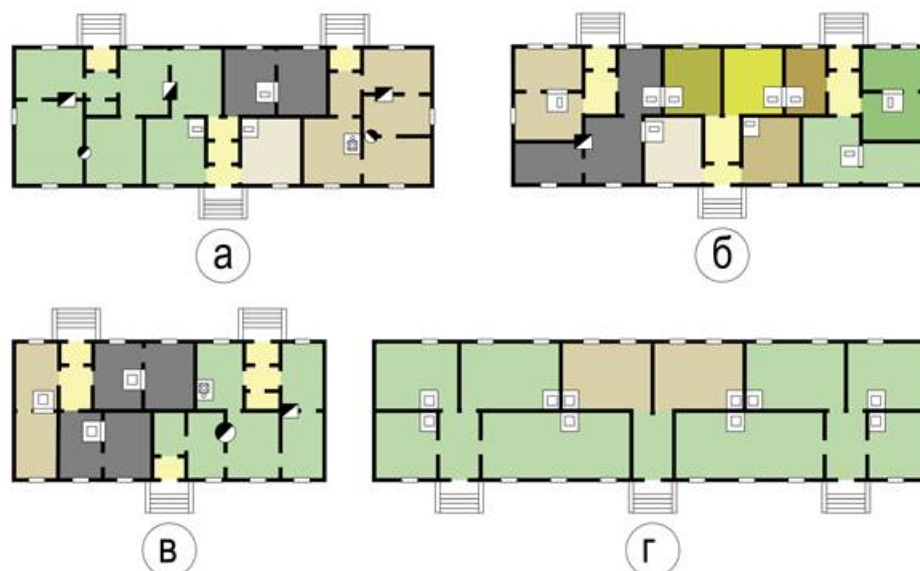


Рис. 2. Типы жилых домов: а) дом начальника депо, тип № 7; б) дом для разных служащих железной дороги и жандарма, тип № 2; в) дом участкового врача, фельдшеров и акушерки, тип № 14; г) дом для работников мастерских большого ремонта, тип № 18 (схемы по чертежам [\[13, с. 51-52\]](#))

В качестве примера архитектурного оформления жилого дома Южно-Уссурийской железной дороги в Альбоме приведен главный фасад дома начальника участка на ст. Никольское, в котором также находилась контора, и размещалась квартира счетовода (рис. 3). Квартира начальника площадью 30,33 кв. с. состояла из восьми комнат, включая кухню и уборную, имела два входа. Из жилой комнаты квартиры имелся выход в контору. Квартира счетовода в три комнаты, считая кухню, площадью 9,46 кв. с. Фасады здания облицованы деревянными досками, с простыми наличниками на окнах, без ставен, двухскатная кровля крыта железом.



а



Квартира начальника участка
Контора начальника участка
Счетовод
Сени

б

Рис. 3. Жилой дом Южного участка на станции Никольское, тип А, №1 (дом начальника участка): а) фасад и б) план с зонированием помещений (реконструкция автора по чертежам [\[13, с. 50\]](#))

Сохранилось крайне мало фотографий, по которым можно было бы определить, как выглядела деревянная застройка станции Никольское. Полагаясь на опыт предыдущих исследований, нельзя с уверенностью сказать, что дом начальника участка был построен по проекту. Однако отдельные свидетельства дают понимание того, что расположение зданий в натуре соответствовало плану расположения путей и зданий на станции. Так, рисунки П. Я. Пясецкого позволяют оценить застройку ближайшей к железнодорожным путям улицы (современная улица Вокзальная). По строящемуся Великому сибирскому пути П. Я. Пясецкий проехал в 1894–1900 гг. На акварели (рис. 4) изображен вид на улицу со стороны привокзальной площади. Слева виден огороженный сквер, расположенный вдоль железнодорожных путей, водонапорная башня, паровозное депо и, на дальнем плане, – корпуса казармы военного ведомства. Справа от улицы – жилые дома с приусадебными участками и надворными постройками, это дома (№№ 3, 7, 9, 11 по плану станции на рис. 1). Рисунок хорошо передает детали оформления боковых фасадов жилых домов – это резные шпили на завершении фронтонов, деревянная обшивка и резные карнизы козырьков входов. На переднем плане отображены надворные постройки – ледники и сарайчики.



Рис. 4. Панорама П. Я. Пясецкого с изображением улицы рядом с железнодорожным вокзалом (современная улица Вокзальная) [\[15, с. 218–219\]](#)

Одно из зданий, изображенных на акварели, запечатлено на фотографии начала XX в. (рис. 5). Вероятнее всего это здание начальника депо (№7), планировки которого описаны выше, ориентированное на железнодорожные пути двумя входами.



Рис. 5. Жилой дом начальника депо, фрагмент фотографии²

Перечисленные источники позволяют предполагать, что фасады жилых домов на станции Никольское имели более сложное декоративное решение, чем то, что имеется в Альбоме. В оформлении деревянных зданий использовался узнаваемый декор фриза с

орнаментальным изображением, в центре которого был расположен логотип министерства путей сообщения в виде скрещенных якоря и топора. Такой декор был распространен на зданиях различного назначения на всем протяжении Уссурийской железной дороги. Автором описано применение данного декора в жилых домах на станции Вяземская [16]; также он встречался в проектах и постройках первого деревянного вокзала города Хабаровска и на станции Бикин. При этом среди типовых чертежей, представленных в Альбоме есть только один чертеж жилого дома на станции Кипарисово с идентичным декором. В сооружениях Уссурийской железной дороги нередко наблюдаются несоответствия между реализованными постройками, их проектами и изображениями в альбомах исполнительных чертежей; при этом от станции к станции сохранялись единые принципы в архитектурном оформлении, что обеспечило стилевое единство и ансамблевость всего пути. На рис. 6 представлена графическая реконструкция двух фасадов жилого дома начальника депо. Помимо орнамента на фризе в постройке также использовались декоративные резные элементы на фронтонах бокового фасада и в оформлении козырьков.

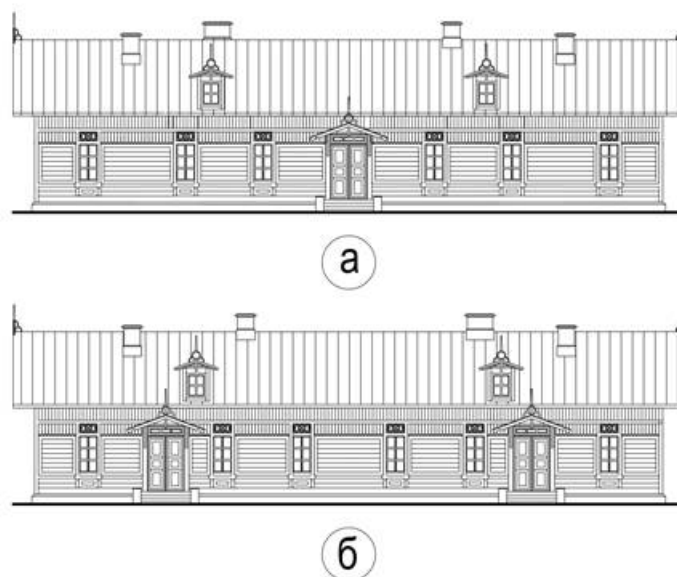


Рис. 6. Фасады дома начальника депо: а) главный фасад, ориентированный на улицу Вокзальную; б) фасад, ориентированный на железнодорожные пути (реконструкция автора по фотографии)

Планировка станции Кетрицево и ее расположение в структуре города

Следующий этап связан со строительством Китайско-Восточной железной дороги в 1896–1903 гг. и первыми годами ее эксплуатации. Эти работы потребовали прокладки соединительной ветви от Никольского к границе с Китаем (к станции Пограничной, ныне – Суйфэньхэ, через станции Гродеково и Хорватово) и связанные с этим увеличение жилого поселка и расширения депо и мастерских. В 1903 г. железнодорожный поселок и станция Никольское были переименованы в Кетрицево (в честь железнодорожного чиновника В. Э. Кетрица). Переименование объясняется популярностью названия Никольское – станции с созвучным названием Никольское есть на других дорогах, – чтобы не было ошибок в отправке грузов. Однако название не прижилось и после переименования в адрес городской администрации стали поступать жалобы и ходатайства об обратном переименовании. В 1905 г. название станции вновь заменили, на Никольск-Уссурийский. В путеводителе под редакцией И. С. Кларка, впервые изданном в 1906 г., о городе Никольск-Уссурийском и железнодорожной станции при

нем говорится как о самом значительном, после Владивостока, и наиболее населенном торгово-промышленном центре в Южно-Уссурийском крае. «Рядом с вокзалом группируется целый ряд зданий больших железнодорожных мастерских, паровозного депо, больницы, магазина с главным складом материалов железной дороги, каменные казармы Уссурийского железнодорожного батальона, причем в группе этих зданий обращает на себя особое внимание красивой архитектуры церковь, сооруженная во имя св. Николая Чудотворца». Автор отмечает офицерское собрание для железнодорожного батальона, а также двухклассной школы для детей железнодорожников. С развитием дороги вдоль путей вырос целый поселок, названный позднее Железнодорожной слободкой. В годы, когда И. С. Кларк описывал Уссурийскую дорогу, население города Никольск-Уссурийского составляло около 20 тыс. чел. [17, с. 77–78]. На плане западной и восточной части города Никольск-Уссурийского предположительно 1900 г. станция указана в пределах территории отчуждения (рис. 7). Из всех построек выделен комплекс ремонтных мастерских и здание вокзала с привокзальной площадью. На юге территория граничит с участком под склады военного ведомства, на западе – с постройками вдоль реки Раковки. На востоке – распланированные участки под каменную застройку. На плане также отмечены земли под железнодорожный поселок, расположенный на южной стороне от улицы Слободской, упомянутая И. С. Кларком церковь, строительство которой закончилось в 1899 г. – на оси здания вокзала. Фотографий храма пока не удалось найти, но на портале Соборы.Ру есть иллюстрации постройки со ссылкой на газету «Новое время»³.

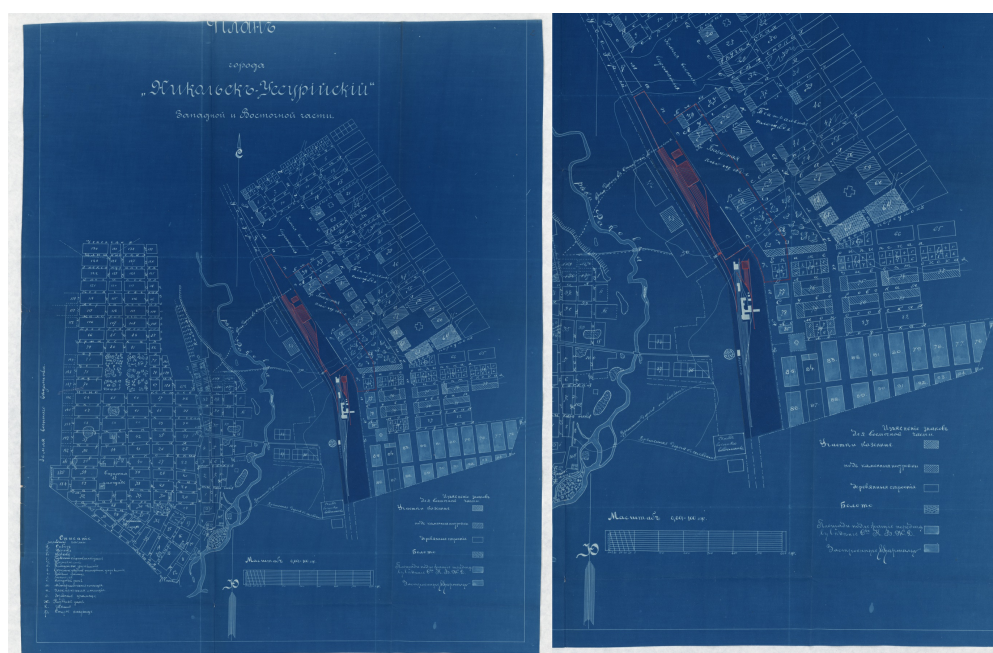


Рис. 7. План Западной и Восточной части города Никольск-Уссурийского и укрупненный фрагмент⁴

Станция Никольск-Уссурийский

Третий этап начинается с 1905 г., когда Уссурийская железная дорога была сдана в аренду и стала частью Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), и заканчивается в 1920 г. расторжением договора. После поражения в русско-японской войне были пересмотрены перспективы строительства Амурской железной дороги, что означало очередное усиление Уссурийской железной дороги, заключающееся в модернизации пути, расширении всех станций, в значительной степени это касалось коренных станций II и III классов. На станции в городе Никольск-Уссурийском было увеличено паровозное

депо (построен новый корпус веерного типа, удлинено существующее депо). За ним, на окраине полосы отчуждения станции – расширившаяся территория больницы на 30 мест. На противоположной от вокзала стороне – мастерские большого ремонта, которые также были расширены при строительстве новых цехов. На плане 1913 г. (рис. 8) заметно увеличение количество построек, однако железнодорожный поселок обозначен лишь фрагментом, примыкающим к линии дороги. В числе построенных кирпичных зданий – железнодорожное училище (по экспликации № 46), здание интерната (№ 69).



Рис. 8. План расположения путей и зданий на станции на 1 января 1913 г. [18, с. 13]

В районе пассажирского депо со стороны железнодорожного вокзала также была расширена территория под жилую застройку – построены шесть кирпичных домов. Эти здания можно видеть на упомянутой фотографии жилого дома (рис. 5). В измененном виде они сохранились до наших дней: в 1951 г. каждый дом был надстроен вторым этажом, оштукатурен (рис. 9) (современная улица Тупикова).



Рис. 9. Жилые дома по улице Тупиковой в г. Уссурийске (фото автора, 2022 г.)

Строились также и деревянные дома. Проект дома на станции Никольск-Уссурийский для служащих Материальной службы был подготовлен в 1910-х гг.; авторам удалось вписать вновь строящееся здание в существующую застройку и сохранить узнаваемую облицовку фасадов (рис. 10).

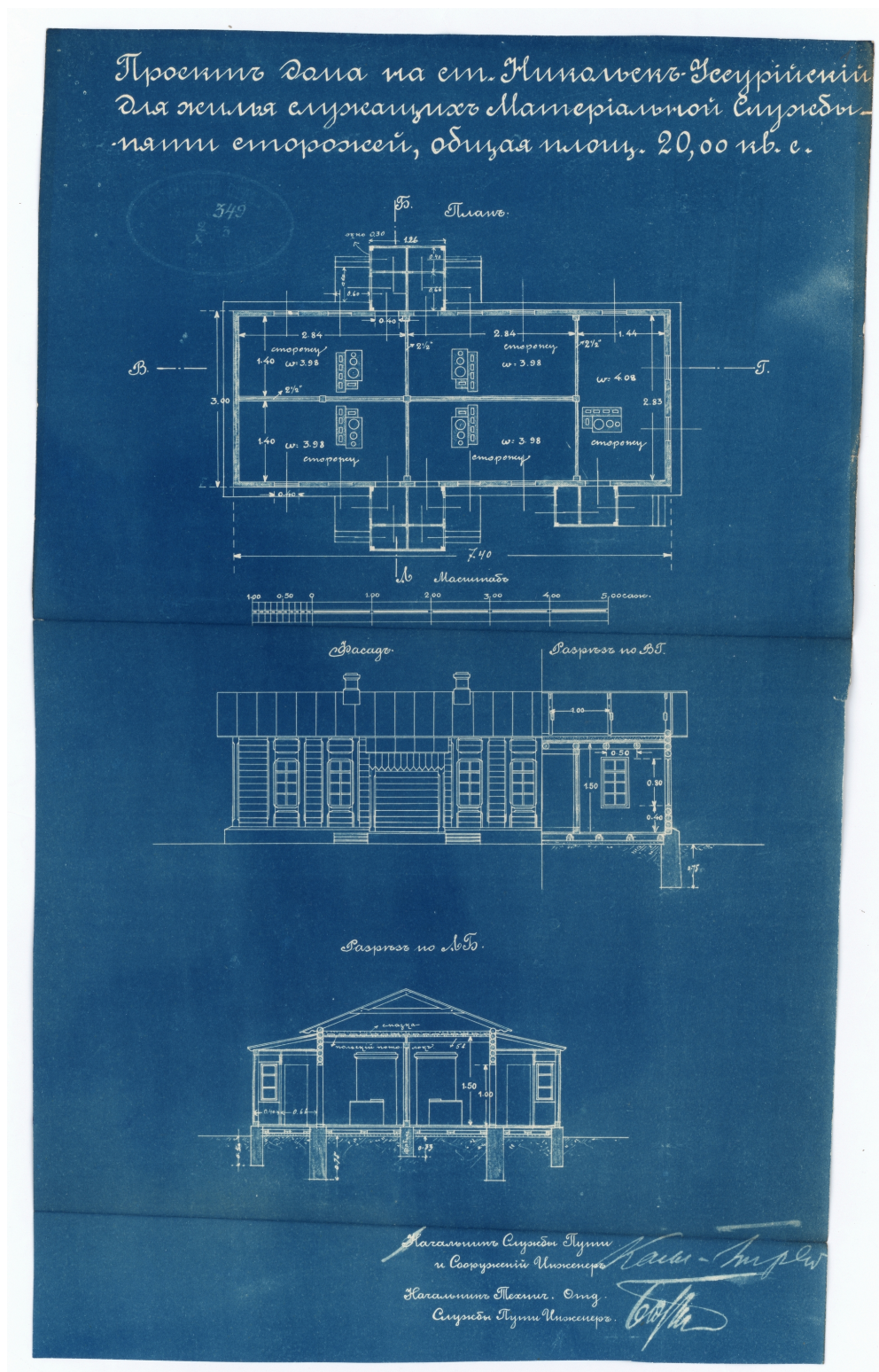


Рис. 10. Проект жилого дома на станции Никольск-Уссурийский, начальник службы пути
Н. А. Казы-Гирей⁵

В числе станционных построек числились также железнодорожное училище, больница с амбулаторией, пассажирское здание с пассажирскими платформами, церковь с колокольней и сторожкой, церковно-приходская школа, оранжерея, лавочка с кипятком, школа, депо, бани, мастерские, около 60 жилых домов с надворными постройками, интернат, склады.

В Российском государственном архиве Дальнего Востока хранится подробный план расположения путей и зданий на станции Никольск-Уссурийский, отражающий изменения

на 1 января 1919 г.⁶ К сожалению, документ находится в неудовлетворительном состоянии и его оцифровка проблематична. На плане много сделанных вручную поправок, касающихся размещения зданий продовольственного пункта интендантского ведомства; подписан начальником 2-го участка службы пути инженером Н. Веденским и тем же начальником технического отдела, что и чертеж жилого дома на рис. 10. Не имея расшифровки подписи, сложно определить, кто именно утверждал документ. Предположим, что это Г. И. Бочаров, инженер путей сообщения, который в 1910-х гг. был начальником участка в Бухэду, а с 1915 г. работал на ст. Пограничной (по сведениям А. А. Лисицына). Вполне может быть, что в какой-то период он занимал должность в Техническом отделе в Харбине, где в том числе подписывались и документы по Уссурийской железной дороге. План позволяет определить ряд изменений, внесенных в 1910-х гг., не отраженных на плане 1913 г. С восточной стороны от железнодорожных путей и к югу от церкви сформировалась каменная застройка смешанного назначения. Напротив материального склада – ряд из 10 жилых домов с приусадебной территорией. Также отмечены участки и дома, находящиеся в собственности у предпринимателей: участок купца Бородина, дома Лисберга, Панкина.

О расположении здания вокзала

Первое здание вокзала – одноэтажное, кирпичное, с выделенной центральной частью, – было построено в 1890 г. В 1903 г. здание было перестроено по проекту архитектора В. Плансона. В центральной части надстроен второй этаж. В 1930-е гг., вокзал был еще раз расширен и стилистически переосмыслен. Некоторые источники утверждают, что сохранилось иное здание вокзала, которое находится по адресу проспект Блюхера, 5а. Это распространенное мнение среди местных жителей нашло отражение и в журналистской публикации⁷. В перечне памятников объектов культурного наследия регионального значения Приморского края действительно есть здание по указанному адресу, названное «Здание железнодорожной станции Кетрицево, связанное со строительством Уссурийской железной дороги». Однако под «зданием» можно понимать любую станционную постройку. А членение окон и наличие двух независимых секций скорее свидетельствует о необщественном его предназначении, но жилом. Сохранившееся здание деревянное, двухэтажное, фасады облицованы деревянными досками и не имеют декоративных элементов (рис. 11). Внешне оно походит на постройки вдоль линии Амурской железной дороги, отдельные участки которой проектировались в период с 1901 по 1915 гг. Вероятно, здание было построено в начале XX в. и предназначалось для поселения семей рабочих. Факт заключается в том, что на рассмотренных выше планах станции разных лет, привокзальная площадь сохраняет свое расположение и конфигурацию, что свидетельствует о несостоятельности версии о сохраненном здании первого вокзала.



Рис. 11. Здание по адресу пр. Блюхера, д. 5а (фото А. Д. Лахтиковой, 2024 г.)

Выводы

Рассмотрена железнодорожная архитектура современного города Уссурийска, построенная на рубеже XIX–XX вв. Выделены три этапа строительства железнодорожной станции, именовавшейся в разные годы станцией Никольское, Кетрицево, Никольск-Уссурийский; проанализированы планы станций, характеризующие застройку на каждом этапе. Отдельное внимание уделено анализу жилой застройки, созданной в первые годы эксплуатации железной дороги. Установлено, что в проектах и постройках имеются расхождения, выразившиеся в усложнении декора жилых зданий. Указанный декор – резной фриз с изображением логотипа министерства путей сообщения, – отличает многие типовые постройки вдоль Уссурийской железной дороги и выделяет их, с одной стороны, среди прочих построек в том поселении, где находится станция, с другой – выделяет оформление вполне типовых построек Уссурийской железной дороги среди построек на прочих дорогах вдоль Транссибирской магистрали. Ранее в качестве реализованного этот декор встречался только на станциях вдоль Северо-Уссурийского участка, от ст. Муравьев-Амурский до Хабаровска; его применение на фасадах жилых домов на станции при городе Никольск-Уссурийском описано впервые. Имеющаяся информация об использовании декора в других постройках свидетельствует о различных вариантах его исполнения, выражавшихся в размерах и характере растительного орнамента. Вариативность применения и уникальность декора позволяет в будущем рассматривать его как отдельный объект для исследования.

Несмотря на то, что большая часть рассмотренных зданий утрачена, отдельные постройки района железнодорожного вокзала по-прежнему являются важными и узнаваемыми элементами городской среды: здания депо, мастерских, жилые дома и общественные здания, сохранившиеся и с восточной, и с западной стороны от железнодорожных путей представляют большой потенциал для изучения. Ввиду ограниченности задач, поставленных в начале работы над статьей, автор видит перспективным более детальную проработку архитектурных и градостроительных особенностей указанных сооружений в дальнейших исследованиях.

Примечания

1. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 2. Д. 590. Л. 16 (ссылка по [\[19, с. 34\]](#)).
2. welder_history. Интересный альбомчик, часть 2... (Ф-89) [Электронный ресурс]. URL: <https://welder-history.livejournal.com/261520.html> (дата обращения: 24.07.2024).
3. Церковь Николая Чудотворца при железнодорожной станции Никольск-Уссурийский, Уссурийск (Уссурийск, город), фотография. архивная фотография Рис. из иллюстрированного приложения к газете "Новое Время" [Электронный ресурс]. URL: <https://sobory.ru/photo/257661> (дата обращения: 24.07.2024).
4. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 289. Л. 2.
5. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 612. Л. 1.
6. РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 120. Л. 42.
7. UssurMedia.ru. Железная магистраль Уссурийска: по следам старых фотографий - UssurMedia.ru [Электронный ресурс]. URL: <https://ussurmedia.ru/news/611639/> (дата обращения: 20.07.2024).

Библиография

1. Буркова В. В., Крапивный В. А., Забелин А. А. Дальневосточная магистраль России: 100-летию Дальневост. железной дороги посвящается, 1897-1997. Хабаровск : Част. коллекция, 1997.
2. Ковальчук М. А. Железнодорожные средства размещения на русском Дальнем Востоке (конец XIX – начало XX века) / Ковальчук М. А., Чернов В. А. // Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, посвящённой 10-летию кафедры «Социально-культурный сервис и туризм»: сб. статей. Хабаровск : Издательство ДВГУПС. 2013. С. 102–106.
3. Лешоко С. С. Градостроительная и храмостроительная политика России на русском Дальнем Востоке и в Маньчжурии во второй половине XIX - первой трети XX века // Вестник дальневосточной государственной научной библиотеки. 2009. № 3(44). С. 118–130.
4. Охотникова Ю. В. Православное храмовое зодчество юга Дальнего Востока России: середина XIX – нач. XX вв.: дис. ...канд. архитектуры: 05.23.20. Москва, 2011. 259 с.
5. Масленникова Д. С. Архитектура православных храмов на востоке Азии: начало XVIII – первая половина XX вв.: дис. ...канд. архитектуры: 18.00.01. Новосибирск, 2006. 187 с.
6. Косова К. С., Шабельникова В. М., Стехова (Жебуртович) Е. В. Этапы Формирования Образа Города Уссурийска // Архитектура и дизайн: история, теория, инновации. 2021. № 5. С. 73–78.
7. Лыньша О. Б. История образования в Никольске-Уссурийском. 1882–1922 гг. Дальневосточный федеральный университет, Школа педагогики. Владивосток : Дальневосточный федеральный университет, 2017.
8. Крадин Н. П., Базилевич М. Е. Архитекторы и инженеры Дальнего Востока. Творческая деятельность архитекторов и инженеров – выпускников столичных учебных заведений – в Забайкалье, Якутии, Приамурье, Приморье и Китае : 2-е издание. Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2019.
9. Базилевич М. Е., Ким А. А. Первые архитекторы и инженеры Уссурийска (вторая половина XIX — начало XX в.) // Вестник Санкт-Петербургского университета. Искусствоведение. 2023. Т. 13, выпуск 4. С. 685–708.
10. Лисицын А. А. Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России: конец XIX в. – 1917 г. : дис. ...к.и.н.: 07.00.02. Хабаровск, 2011. 269 с.
11. Баклыская Л. Е. Первые дальневосточные вокзалы как отражение специфики русской архитектуры рубежа XIX-XX вв. // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. 2007. № 7. С. 196–199.
12. Иванова А. П. Уссурийск: вечный пригород // Новые идеи нового века: материалы международной научной конференции ФАД ТОГУ. 2020. Т. 1. С. 179–184.
13. Альбом исполнительных чертежей по постройке Южно- и Северно-Уссурийской железной дороги. 1891-94, 1894-97. Санкт-Петербург: Товарищество Художественной печати, 1900.
14. Отчет о постройке Южного участка Уссурийской железной дороги. 1891-1894. С. - Петербург: Типография Министерства Путей Сообщения (Т-ва И. Н. Кушнерев и Ко), 1900.
15. Принцева Г. А. Сибирский путь Павла Пясецкого. Санкт-Петербург: Государственный Эрмитаж, 2011.
16. Глатоленкова Е. В., Иванова А. П. Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в городе Вяземском // Культура и наука Дальнего Востока. 2021. № 2(31). С. 80–84.
17. Кларк И. С. Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю: в 9 вып.: в 10 т. - Т. I.: Вып. I. 1906 г. Репринтное издание 1906-1913 гг. СПб: Альфарет, 2011. Т. 1.

402 с.

18. Альбом планов станций и разъездов Уссурийской железной дороги. Харбин: КВЖД. Служба пути и сооружений. Технический отдел, 1913.

19. Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. Владивосток: Дальнаука, 2011.

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования в представленной для публикации в журнале «Урбанистика» статье, как автор отразил в заголовке («Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века») и раскрыл в вводной части статьи, является совокупность архитектурных и градостроительных особенностей станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX вв. Объектом исследования автор определил застройку в пределах полосы отчуждения железной дороги на станции Никольск-Уссурийский. В авторской формулировке предмета исследования в тексте статьи («Предмет исследования – архитектурные и градостроительные особенности станции») рецензент отмечает весьма распространенную ошибку рассогласования единственного времени подлежащего («Предмет исследования») и множественного числа сказуемого («архитектурные и градостроительные особенности станции»), связанную с тем, что и подлежащие, и сказуемое выражены именами существительными. Поскольку эта грамматическая ошибка не существенно влияет на теоретическое содержание выражения, ученые редко задумываются над тем, что подобное неграмотное словоупотребление также нелепо, как и в утверждении типа «одно яблоко выросли на деревьях».

В остальном же (если не брать в расчет, что автор проигнорировал необходимость комментария использованной методологии) программа исследования во введении читателю представлена: прояснена актуальность темы, обозначены объект, предмет, цель и задачи исследования.

Автор выделил три этапа строительства железнодорожной станции, именовавшейся в разные годы станцией Никольское, Кетрицево, Никольск-Уссурийский; проанализировал архитектурное планирование станций, характеризующее застройку на каждом этапе, и пришел к выводу о расхождениях в планах с усложненным декором жилых зданий. Если выявленные автором особенности реализации архитектурных планов при застройке считать в достаточной степени релевантной совокупностью архитектурных и градостроительных особенностей станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX вв., то цель исследования (систематизация информации о железнодорожных постройках конца XIX – начала XX вв. при железнодорожной станции современного Уссурийска) в принципе достигнута.

Таким образом, предмет исследования автором раскрыт на достаточном для публикации в научном журнале теоретическом уровне.

Методологии исследования, как отмечено выше, автор не уделяет отдельного внимания, хотя вполне очевидно, что автор подчиняет комплекс аналитических методов исторической периодизации застройки станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX вв. с учетом широко распространенных в российской историографии принципов историзма и объективности. Цель работы («систематизация информации») одновременно является и методом обработки эмпирического материала, который автор подчинил исторической периодизации. В целом авторский методический комплекс

релевантен решаемым научно-познавательным задачам. Поскольку цель исследования носит методический характер (систематизация — метод обработки данных), рецензент обращает внимание автора, что применение метода для применения метода не прибавляет научного знания. Для исправления этого методического казуса, на взгляд рецензента, следует усилить в итоговых выводах резюме относительно раскрывающихся по результатам проделанной работы перспектив более детальной проработки архитектурных и градостроительных особенностей отдельных сооружений в дальнейших исследованиях.

Актуальность темы исследования автор поясняет «сравнительно малым количеством работ, освещающих железнодорожную архитектуру города Уссурийска» несмотря на то, что изучение совокупности архитектурных и градостроительных особенностей станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX вв. раскрывает дополнительные аспекты в архитектурном облике города Уссурийска.

Научная новизна исследования, выраженная, прежде всего, в систематизации разрозненных сведений о совокупности архитектурных и градостроительных особенностей станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX вв., заслуживает теоретического внимания.

Стиль текста в целом выдержан научный, но автору, по мнению рецензента, следует внимательнее его вычитать на соблюдение норм русского языка и согласования слов (как в приведенном выше примере, так и в иных выражениях: например, «зданий и сооружений, принадлежавших к станции»).

Структура статьи соответствует логике изложения результатов научного исследования, хотя содержание итогового вывода рецензент рекомендует усилить (как указано выше).

Библиография в достаточной мере раскрывает проблемную область исследования, оформлена без грубых нарушений рекомендованного редакцией стиля.

Апелляция к оппонентам минимальна, автор избегает теоретических дискуссий.

Статья представляет интерес для читательской аудитории журнала «Урбанистика» и после небольшой доработки может быть рекомендована к публикации.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

В журнал «Урбанистика» автор представил свою статью «Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века», в которой проведено исследование стилистики уникальных архитектурных объектов дальневосточного поселения.

К сожалению, в статье отсутствует введение, в котором должна содержаться постановка проблемы, оценка ее современного состояния и имеющиеся исходные данные.

Актуальность исследования обусловлена необходимостью изучения объектов историко-культурного наследия как средства формирования культурной идентичности с целью раскрытия дополнительных аспектов в архитектурном облике города Уссурийска и их сохранения для последующих поколений.

Методологической основой исследования явился комплексный подход, включающий общенаучные методы анализа и синтеза, историко-культурный метод, анализ проектной и архивной документации. Теоретической основой исследования явились труды Базилевича Е.М., Баклыской Л.Е., Крадина Н.П., Лисицына А.А. и др. Эмпирическую базу составили чертежи и фотоснимки, сопроводительная документация к проектам и отчеты о постройке Южного и Северного участков Уссурийской железной дороги; путеводители,

фотоальбомы.

Предмет исследования – архитектурно-градостроительный аспект застройки станции. Объект исследования – застройка в пределах полосы отчуждения железной дороги на станции Никольск-Уссурийский. Цель исследования заключается в выявлении особенностей застройки железнодорожной станции в конце XIX–начале XX веков. В соответствии с целью автором поставлены следующие задачи: анализ различных графических материалов и проектной документации, в том числе станции Никольск-Уссурийский в первой четверти XX века и планов расположения путей и зданий на станции; определение места станции в структуре города Никольск-Уссурийского в начале XX в. и определение места расположения сохранившихся зданий и сооружений, имеющих отношение к станции. Территориальные рамки автор определяет границами соответствующим современному району железнодорожного вокзала Уссурийска.

Проведя анализ научной обоснованности изучаемой проблематики, автор отмечает сравнительно малое количество работ, освещающих железнодорожную архитектуру города Уссурийска. Как констатирует автор, несмотря на достаточную изученность темы архитектурного и градостроительного оформления города Уссурийска на всех этапах его развития, железнодорожная архитектура в этих исследованиях рассматривались лишь фрагментарно, в ряду прочих построек, без выделения отдельной группы построек при станции. Детальная проработка данного вопроса и составила новизну исследования.

Автором выделены и детально изучены три этапа строительства железнодорожной станции, именовавшейся в разные годы станцией Никольское, Кетрицево, Никольск-Уссурийский; проанализированы планы станций, характеризующие застройку на каждом этапе.

Однако автором не затронута тема социокультурного значения архитектурного комплекса в формировании и развитии поселения. Культурологическая составляющая статьи выражена лишь в фрагментарном упоминании о декорировании фасадов служебных и жилых зданий. Следует более детально проработать данный вопрос.

В заключении автором представлен вывод по проведенному исследованию, в котором приведены все ключевые положения изложенного материала.

Представляется, что автор в своем материале затронул актуальные и интересные для современного социогуманитарного знания вопросы, избрав для анализа тему, рассмотрение которой в научно-исследовательском дискурсе повлечет определенные изменения в сложившихся подходах и направлениях анализа проблемы, затрагиваемой в представленной статье.

Полученные результаты позволяют утверждать, что изучение объектов историко-культурного наследия определенных российских регионов, возможностей их охраны и восстановления представляет несомненный теоретический и практический культурологический интерес и может служить источником дальнейших исследований.

Представленный в работе материал имеет четкую, логически выстроенную структуру, способствующую более полноценному усвоению материала. Этому способствует и адекватный выбор методологической базы. Библиографический список исследования состоит из 19 источников, что представляется достаточным для обобщения и анализа научного дискурса по исследуемой проблематике.

Тем не менее, что автор выполнил поставленную цель, получил определенные научные результаты, позволившие обобщить материал. Следует констатировать: статья может представлять интерес для читателей и заслуживает того, чтобы претендовать на опубликование в авторитетном научном издании после устранения указанных недостатков.

Результаты процедуры окончательного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Представленная к публикации статья «Архитектурные особенности станции Никольск-Уссурийский в конце XIX – первой четверти XX века» представляет собой архитектурное и градостроительное исследования зданий района железнодорожного вокзала в Уссурийске. Отдельные объекты станции были снесены или перестроены, ее стилистическое единство было утрачено. Сегодня лишь некоторые из сохранившихся зданий являются памятниками архитектуры регионального значения.

Предмет исследования представлен четко и ясно: архитектурно-градостроительный аспект застройки станции.

Объект исследования: застройка в пределах полосы отчуждения железной дороги на станции Никольск-Уссурийский.

Целью данного исследования является выявление особенностей застройки железнодорожной станции в конце XIX – начале XX в.в.

Методология исследования: не представлена.

Задачи исследования: анализ различных графических материалов и проектной документации, в том числе планов расположения путей и зданий на станции; определение места станции в структуре города Никольск-Уссурийского в начале XX в. и определение места расположения сохранившихся зданий и сооружений, имеющих отношение к станции.

Актуальность работы, «...продиктована сравнительно малым количеством работ, освещающих железнодорожную архитектуру города Уссурийска. Несмотря на достаточную изученность темы архитектурного и градостроительного оформления города Уссурийска на всех этапах его развития, железнодорожная архитектура в этих исследованиях рассматривались лишь фрагментарно... здания являются частью единого ансамбля железнодорожной станции...»

Отсутствует научная новизна и методология исследования, что является важным компонентом для конкретики исследования.

Стиль в целом научный, соответствует нормированию речи, точно и полно объясняются факты и хронология исследования, показываются причинно-следственные связи в понятиях и в определениях.

текста грамотная, улучшающая восприятие и привлекательность для читателя.

Содержание. Исследование начинается с «Введения», в котором мы видим, что будет изучаться. «Основная часть», которая состоит из пунктов «Станция при селе Никольском и жилая среда для служащих железной дороги», «Планировка станции Кетрицево и ее расположение в структуре города», «Станция Никольск-Уссурийский», «О расположении здания вокзала» и «Выводов».

Апелляции к оппонентам не представлено.

В работе приводятся 11 рисунков.

Исследование библиографии по данной теме представлено 19 источниками российских и зарубежных авторов.

Замечания к работе: дописать все недостающие части введения, отражающие конкретику данного исследования.

В апелляции к оппонентам необходимо критически «обсудить» полученные результаты в контексте опубликованных вторичных данных и литературы, результатов других исследователей или ранее полученных результатов самого автора статьи.

Статья рассчитана на широкий круг читателей интересующихся архитектурой, градостроительством, реставрацией и архитектурно-художественным наследием, в изучении градостроительных и архитектурных характеристик железнодорожной станции современного города Уссурийска. С точки зрения урбанистики, статья будет вызывать читательский интерес у студентов архитектурных и искусствоведческих вузов, различных деятелей в области: историографии, архивных дел, инженеров, специалистов-практиков в области градостроительства и картографии, архитекторов.