

Оригинальность моделей проявляется в образности, в использовании в моделях оригинальных аксессуаров и форм головных уборов. В коллекции нашли отражение ведущие концепции моды на сезон весна/лето 2008/2009 гг.

Коллекция «Хабиби» динамична, модели коллекции соподчинены друг с другом и организуют целое. Конструктивные и декоративные находки интересны и необычны, являются перспективными для современной моды, а значит, коллекция будет востребована в молодежной среде.

Суть молодежного костюма – в стремлении самовыразиться, реализоваться. Обращение моды ко всему подлинному, самобытному способствует возрождению фольклорного стиля. Этнические традиции – настоящая кладовая образов для творчества дизайнеров, которые черпают вдохновение в народном костюме. И этот процесс не прекращается, обогащая нашу жизнь новыми элементами, соответствующими меняющемуся образу и ритму жизни. Новая мода – это добротный ремикс на проверенные

временем темы, одной из которых является турецкий костюм.

1. Направление моды от А. Вильева. – www.Fashion.live.ru.
2. Брун В. История костюма / В. Брун, М. Тильке. – М.: ЭКСМО-ПРЕСС, 2000.
3. Ермилова Д.Ю. История домов моды. – М.: Мастерство; Академия, 2003.
4. Турки. Энциклопедия «Народы и религии мира» <http://www.Энциклопедии@MAIL.RU.htm> (19.03.06).
5. Образцы национальной одежды Турции, Албании Алжира, Марокко и многих других стран... 2005. <http://www.islam.kiev.ua> (19.03.06).
6. Рачицкая Е.И. Моделирование и художественное оформление одежды / Е.И. Рачицкая, В.И. Сидоренко. – Ростов н/Д.: Феникс, 2002.
7. Большая энциклопедия Кирилла и Мефодия 2000 [Электронный ресурс]. Электр. дан. – М.: Большая энциклопедия, 2000 [Электр. диск (CD-ROM)].
8. Бердник Т.О. Дизайн костюма / Т.О. Бердник, Т.П. Неклюдова. – Ростов н/Д.: Феникс, 2000.
9. Основы теории проектирования костюма: Учебник для вузов / под ред. Т.В. Козловой. – М.: Легпромбытиздат, 1988.

Н.А. Васильева

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ КОМПОЗИЦИИ МАЛЫХ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ АМУРСКОЙ ОБЛАСТИ В СЕРЕДИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.

The article is devoted to the peculiarities of formation of planning and building in settlements in Amur region.

Усилиями казаков, крестьян-переселенцев, военных и в большой степени по инициативе генерал-губернатора Восточной Сибири Н.Н. Муравьева в середине XIX в. Приамурье вновь стало российской территорией. Начиная с 1850 г. вдоль Амура, а с 1858 г. – на всей территории официально учрежденной Амурской области в течение нескольких десятков лет появились сотни малых населенных пунктов. Именно в этот исторический период была заложена основа градостроительных традиций в Амурской области, получившая эволюционное развитие в XX в.

Формирование малых амурских населенных мест характеризуется рядом социально-политических предпосылок, определивших отдельные этапы их развития. Проявлению индивидуальных черт населенных мест способствовали специфические хозяйственно-экономические факторы и природно-географические условия, отличающиеся большим биоклиматическим разнообразием в зависимости от районов (южных или северных) Амурской области. Трудности усугублялись малой доступностью отдельных районов необжитой громадной территории. Колонизация, отражая политику государства, даже в таких условиях носила целенаправленный характер. Поэтому изначально вектор заселения был направлен вдоль природной магистрали – реки Амур с ее крупнейшими притоками. Это была своеобразная ось в освоении и заселении южной части Приамурья.

До 1883 г. переселенцы прибывали в новый край сухопутным путем, сплаваясь по Амуру. Основная масса их оседала на берегах рек. В связи с этим речные пути предопределили первоначальный линейный рисунок заселения в Амурской области. Дальнейшее освоение региона в течение длительного времени тормозилось из-за отсутствия надежных путей сообщения с основными районами России. Строительство Амурской железной дороги оказало большое влияние на процесс расселения и пространственное размещение новых поселений в Приамурье. Одновременно со строительством дороги создавалась

структура новых поселений. В результате, в области возникли две оси расселения и освоения – природно-ландшафтная и техническая. Активное формирование новой оси расселения значительно изменило структуру поселений вдоль старой. Обширная территория вокруг Амурской ветки Транссиба стала районом преимущественно развития, и вектор градообразования был направлен в сторону новой трассы. Если до конца XIX в. процесс освоения края носил преимущественно земледельческий характер, то с 1905 г. началось промышленное и промышленное развитие юга области. Железная дорога и расположенная параллельно ей мощная водная артерия (р. Амур) объединили все поселения Амурской области в единую систему, связав их торгово-экономическими и культурными отношениями.

К началу XX в. на территории Приамурья образовались два ареала расселения: сельскохозяйственный – вдоль природно-ландшафтной оси и промышленный – вдоль технической. Каждый этап экономического развития поселений находил отражение в строительстве. На протяжении менее столетия на территории области развивалась культура, в которой нашли отражение взаимовлияния разных народов, живущих рядом друг с другом. В результате освоения Амурской области русскими к началу XX в. на ее территории сформировались следующие типы малых населенных пунктов, возникших на разных этапах освоения территории, под воздействием различных исторических и социально-экономических факторов:

китайско-маньчжурские и корейские селения и фанзы, существовавшие до 1900 г. в Зазейском районе, вблизи г. Благовещенска;

казачьи станицы, поселки, хутора;

крестьянские села, деревни, выселки, хутора, заимки, зимовья;

рабочие поселки с неземледельческим населением, приисковые поселки, железнодорожные станции и поселки городского типа.

Формирование архитектурно-планировочной композиции малых поселений Амурской области имеет свои особенности, во многом обусловленные системой расселения. Миграция славян «налагалась» на расселение других народов. Однако, в связи с малочисленностью и распродоточенностью тунгусо-маньчжурских народов, занимающих небольшую площадь в бассейне р. Амура, казаки и крестьяне расселились в никем не занятых юго-западных и северо-восточных районах области вдоль транспортных артерий. Этот факт и определил основную характер-

ную архитектурно-планировочную черту малых поселений Амурской области – это их линейный характер.

Большое влияние на градостроительство в Амурской области оказывали природно-климатические условия. Анализ пространственной композиции малых амурских населенных пунктов XIX–XX вв. позволяет говорить о их тесной корреляции с природным окружением. Значительное влияние ландшафта на планировку и облик поселений оказывал ландшафт. Формы рельефа отражались в каркасе, влияли на соотношение планировочных единиц и композиционно-ритмическое построение. Гидрогеографические условия и рельеф воздействовали не только на выбор места строительства населенных пунктов, но и на их планировку, приемы размещения отдельных объектов.

На территории Амурской области маньчжур-даурокитайские поселки были расположены в трех типах местностей: на подгорной террасе, ограничивающей Амурскую низменность, на берегу Амура и на низменности между этой террасой и Амуром. Из 63 маньчжурских поселков в 1883 г. только 37 имели характер селений, остальные были фанзами, т.е. заимками, отдельно стоящими или сгруппированными по 2–4. Фанзы строились по одному и тому же шаблону, выработанному тысячелетиями в Китае, однако были разной конструкции, в зависимости от назначения: жилые земледельческие, жилые промышленные и временные промышленные [1, с. 45–47].

В селениях по Амуру фанзы занимали центральное положение между двором и огородом и были вытянуты в одну линию. В селениях же, расположенных внутри региона, они были сгруппированы кварталами, разделенными довольно широкими улицами. Улицы имели особенность: с одной их стороны тянулись дома, обращенные к ним лицевой стороной, а с другой – сады и огороды. Дворы были очень просторными, нередко разделенными переулками или даже рощами искусственно посаженных тополей, вязов и других древесных пород. В результате такого устройства китайские деревни были очень разбросанными и занимали нередко обширную территорию [2, с. 49].

Китайские поселения в Амурской области просуществовали до 1900 г., когда в связи с подавлением «Боксерского восстания» все маньчжуро-китайское население, проживающее в Зазейском районе, было депортировано в Китай, а занимаемая им территория отошла к Амурскому казачьему войску.

Система казачьих поселений сформировалась в 60-е гг. XIX – начале XX вв. в приграничных с Китаем районах Амурской области из забайкальских, оренбургских, кубанских, терских и донских казаков. Их станицы и поселки разместились вдоль границы по Амуру на расстоянии 25–30 верст одна от другой, в местах, которые им были указаны начальством. Выстроенные станицы, как писал Г.Е. Грум-Гржимайло, имели сходную «физиономию» [3, с. 236–238].

Унифицированный вид селениям придавала однотипность построек, надзор за возведением которых осуществлялся военным ведомством. В больших станицах дома были вытянуты в две или три улицы. В центре селения или на одном из его концов, на наиболее возвышенном месте, возводилась церковь, вблизи нее – несколько более крупных домов, предназначенных для священника, атамана, правления, училища или школы. Со временем внешний вид станиц несколько менялся. Расстраиваясь, наиболее крупные из них обретали новые улицы, которые, как правило, застраивались параллельно первой, сохраняя общий тип селения [4, с. 25]. Однако из-за того, что при выборе мест для станиц не учли, что они могут оказаться в заливной долине Амура, многие из них пришлось переносить на более возвышенные места. Это придавало станицам вид разбросанности, а многие из 22 первоначально основанных вообще перестали существовать.

Все амурские казачьи поселения, вытянувшиеся вдоль берега Амура, имели линейный или дуговой тип застройки

ки. Всюду застройка начиналась от берега, вдоль которого шла самая первая улица. Позднее, в начале XX в., застройка казачьих поселений приобрела улично-квартальную планировку.

Анализ архивных материалов показал, что основание крестьянских населенных пунктов на юге области в рассматриваемый период велось различными путями. Определяющими были три формы образования поселений: переселение из других регионов, внутренняя миграция и создание первоначально временных поселений для хозяйственных нужд [5].

Свободная крестьянская колонизация в Амурской области зародилась возле Благовещенска и шла параллельно с его развитием в ближайшие местности Зейско-Буреинской равнины и побережий Зеи и Амура. Для всех крестьянских поселений 2-го и 3-го переселенческих этапов характерны ориентация прежде всего на реки, линейная вытянутость вдоль береговой полосы. Второй характерной чертой механизма формирования амурских крестьянских поселений конца XIX – начала XX вв. является взаимодействие разнородных этнических групп русских, украинских, белорусских переселенцев, их культурных и производственных традиций. Опыта освоения, адаптации к более суровым, чем на их родине, природным условиям большинство крестьян-земледельцев не имело. Это затрудняло их приживаемость на амурских землях.

В начальной стадии формирования амурских крестьянских поселений преобладал свободный и прибрежно-рядовой тип застройки, с ориентацией жилых построек на дорогу, в конце XIX – начале XX вв. характерной планировкой многодворных сел стала улично-квартальная, определяемая правительственной регламентацией. Такой тип застройки преобладал в сельских районах с конца XIX в.

К тому времени определились и основные принципы застройки административных центров, которые повторяли планировку городов. В центре, близ церкви, располагались волостное и сельское правления, школа, торговая часть, банковские конторы, склады земледельческой орудий и машин. В непосредственной близости к центральной части строились дома наиболее зажиточных крестьян. Усадьба дальневосточного крестьянина конца XIX – начала XX вв. представляла единый хозяйственный и архитектурный комплекс, сформировавшийся в определенной природной среде, отражающий как социально-экономические условия в ее развитии, направлении и типе хозяйства, так и этнические черты ее владельца, зачастую одновременно и ее строителя [6, с. 123–127].

В отличие от населенных мест европейской части России амурские поселения конца XIX – начала XX вв., развивавшиеся на свободных территориях, в более чистом виде отражали градостроительные принципы своего времени, в том числе стремление к регулярности. Однако развитие приемов регулярной планировки происходило в сочетании с древнерусской традицией, в которой большую роль играла адаптация к природным условиям (т.е. к рельефу, береговой линии и т.д.). Поэтому планировка большинства крестьянских населенных пунктов носила живописный полурегулярный характер.

Заселение и освоение северных отдаленных районов Амурской области – верховьев Зеи, Селемджи, Буреи – были связаны с развитием золотопромышленности, с возникновением приисков в Амурском, Зейском, Буреинском горных округах в 70-х гг. XIX в.

На основных транспортных магистралях – по берегам рек, трактам – возникали зимовья, станки, а в начале XX в. – хутора, деревни и даже села. Наиболее крупными были селения, где находились правления компаний и склады.

В основном прииски располагались на равнине, окруженной невысокими горами и сопками. Прииски в то время выглядели так: в центре села был стан, где находились все общественные здания и контора. На крупных приис-

ках в центре обязательно строили церковь, складские помещения, контору, депо и медицинский пункт. Вокруг размещались деревянные дома зажиточной части населения – золотопромышленников, коммерсантов, крупных землевладельцев. Почти половину жителей составляли китайцы. Их примитивные казармы-сарай, как и временные жилые постройки других сезонных рабочих, размещались на окраинах поселения отдельными слободами вдоль реки или дороги. Композиционное развитие плана приисковых поселений начиналось от центра. Во многих населенных пунктах центральная часть занимала относительно небольшую территорию, а слободы приисковых рабочих вытягивались по линии идущих от нее дорог или вдоль реки [7, с. 14-16].

Однако золотопромышленность Амурской области, имея богатое прошлое в смысле добычи металла, в отношении прочного заселения большей части золотодобывающих районов глухой тайги ничего не дала. В большинстве случаев приисковые поселки были недолговечными. Это приводило к возникновению, а затем к перемещению или быстрому исчезновению пунктов сосредоточения рабочих приисков.

Прокладка Амурской ветки Транссибирской железнодорожной магистрали в начале XX в. стала новым этапом формирования планировочной композиции малых населенных пунктов Амурской области. Представляя собой транспортную коммуникацию пионерного значения, она прошла по труднодоступным районам со сложными природно-климатическими условиями. Одновременно со строительством железной дороги вдоль нее создавалась структура новых поселений. Выбор мест для образования этих поселений производился с учетом условий, обеспечивающих в них (в отличие от других населенных пунктов) возможность и торгово-промышленной деятельности [8, с. 143-147].

Проекты планов железнодорожных поселков составлялись Амурской переселенческой организацией по согласованию с Управлением государственных имуществ и представлялись на утверждение генерал-губернатору.

Предлагаемая к отводу под поселения и для его надобностей земля обязательно наносилась на проектный план, на котором, кроме участков для застройки и под улицы, площади и другие места общего пользования, в центральной части поселка обязательно намечался отвод для постройки на нем здания пожарного обоза. При устройстве новых железнодорожных поселков стремились к более широкому расположению дворов и построек, а также более широким улицам и переулкам, чем было дозволено действующими в то время нормами. Причем число дворов, «образующих отдельный квартал, окруженный улицами, не должно было быть больше восьми» [9, с. 167-169].

В результате в преобладающем большинстве запроектированные новые поселки представляли собой участки с квартальной застройкой, расположенные по одну или другую сторону от станции в непосредственной от нее близости. Кварталы разбивались на участки площадью от 140 кв. саж. (637 кв.м) до 360 кв. саж. (1639 кв. м), одинаковые в пределах одного поселка. Проезды между кварталами назначались от 10 саж. (21 м) до 18 саж. (38 м). Крупные поселки, по существовавшим тогда правилам, разделялись на усадьбные участки по городскому типу, т.е. с выделением особых участков под торговую площадь, школу, церковь. Крупными поселками с усадьбами до 200 кв. саж. и более считались Талдан, Магдагачи, Ушумун, Пера [10, с. 77].

К лету 1910 г. по линии Амурской железной дороги уже были поселки Бушулей, Зилово, Ксеньевка, Могоча, Амазар, Ерофей Павлович, Уруша, Большой Невер (Невер), Талдан, Магдагачи, Ушумун, Гондатти (Пера), Ту.

Позже были основаны пристанционные поселки Тыгда (1910) и Ледяная (1911). Всего же к 1913 г. вдоль полотна дороги существовало уже 19 поселений городского типа.

Отличительной особенностью планов анализируемых поселений являются очень большие размеры индивидуальных участков и отсутствие общепоселковых парков. Одновременное создание площадей общественного назначения в главных узлах планировочной структуры, функциональное зонирование территорий, четкая дифференциация ширины улиц, ряд типовых жилых домов, стремление к цельности и завершенности планировочного решения свидетельствуют о присутствии относительно новых градостроительных тенденций [11, с. 36].

Однако разработанные регулярные планы железнодорожных поселений городского типа в провинции не могли получить полного осуществления: эти планы часто совершенно не учитывали сложившуюся планировку в уже существующих провинциальных поселениях, на базе которых они проектировались, или природно-географические условия местности, для которой их проектировали.

Несмотря на то, что для Амурской железной дороги были составлены типовые проекты расположения путей и зданий на станциях, реализованы они были в основном только на равнинных участках, на преобладающем большинстве станций топография местности, условия технологического процесса и водоснабжения стали определяющими при составлении их функционально-планировочных схем. Кроме того, составленные планы не решали архитектурно-композиционных и планировочных вопросов, учитывая лишь требования технологического процесса. Это обстоятельство, а также недостаточный учет перспектив развития станционного хозяйства явились причиной беспорядочной их застройки при общем отсутствии зонирования и функциональной связи.

Таким образом, вступление России на капиталистический путь развития, подъем экономики, технические достижения и начало строительства железных дорог – эти и другие факторы способствовали в начале XX в. более эффективному освоению пространства Амурской области и образованию здесь сети малых населенных пунктов, в том числе и городского типа, которые развивались по своим законам, диктуемым местными условиями и обстоятельствами. Стихийно складывавшаяся планировка большинства поселений, тем не менее, имела свои закономерности, связанные с рельефом местности, наличием реки, тракта или каких-либо иных стержневых основ композиции, с традициями и обычаями переселенцев, а также градостроительными принципами своего времени.

1. Новиков-Даурский Г.С. Историко-археологические очерки. Статьи. Воспоминания. – Благовещенск, 1961. – С. 45-47.
2. Там же. – С. 49.
3. Грум-Гржимайло Г.Е. Описание Амурской области. – СПб., 1894.
4. Коваленко А.Н. К вопросу о строительстве жилья в казачьих станциях на Амуре во второй половине XIX – начале XX вв. // Амурский краеведческий информационный вестник. – 1993. – № 3. – С. 21-27.
5. ГААО. Ф. 10-и. Оп. 1. Д. 19.
6. Соболевская Н.А. Усадьба и жилище российского крестьянина-колониста Приамурья в конце XIX – начале XX вв. Учеб. пособие. – Хабаровск: Изд-во ХГУ, 1997.
7. Описания к картам золотых приисков Сибири и Урала: Амурская обл. (Амурский горный округ). – СПб.: Тип. Е. Евдокимова, 1897.
8. Железнодорожные поселки Амурской области (от Зеи до Забайкалья) // Труды Амурской экспедиции. – Хабаровск, 1912. Т.6. – Вып. 2.
9. Там же.
10. Смирнова Е.А. Архитектура Великой Сибирской железнодорожной магистрали: дис. ...канд. архитектуры. – М., 1987.
11. Левочкин С.С. Опыт прогрессивного градостроительного подхода в освоении Амурской области в 1910-х гг. // Дальний Восток России. – Хабаровск, 2001. – Ч. 2. – С. 34-39.