

Статья посвящена исследованию процессу создания и развития станции Куанченцзы, расположенной вблизи города Чанчунь. Исследованы причины появления станции, ее градостроительные особенности и основные постройки. Показаны основные политические, военные и экономические события, оказавшие непосредственное влияние на архитектуру. Подробно описана архитектура и история здания вокзала, водонапорной башни, железнодорожного клуба, паровой мельницы, паровозного депо и жилой застройки. Каждый из этих объектов оставил след в архитектуре и технологическом прогрессе современного Чанчуна.

**Ключевые слова:** Чанчунь; Куанченцзы; русская архитектура; наследие архитектуры; КВЖД; ЮМЖД; Маньчжурия. /

The article is devoted to the study of the process of creation and development of the Kuanchengzi station located near the city of Changchun. The authors study the reasons for the appearance of the station, its urban development features and main buildings. They show the main political, military and economic events that had a direct impact on the architecture. The architecture and history of such buildings as the station building, water tower, railway club, steam mill, locomotive depot and residential buildings are described in detail. Each of these objects left a mark on the architecture and technological progress of modern Changchun.

**Keywords:** Changchun; Kuanchengzi; Russian architecture; architectural heritage; CER; SMR; Manchuria.

## Архитектурно-планировочные особенности ст. Куанченцзы / Architectural and planning features of Kuanchengzi station

текст

**Дмитрий Целуйко**  
Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)  
**Михаил Базилевич**  
Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)

text

**Dmitry Tseluiko**  
Pacific National University  
(Khabarovsk)  
**Mikhail Bazilevich**  
Pacific National University  
(Khabarovsk)

### Введение

В настоящее время Чанчунь (长春) является одним из крупнейших городов на северо-востоке Китая. Это столица провинции Цзилинь с населением более девяти миллионов человек. История территории как города началась в 1800 году, с учреждения «Чанчуньского комиссариата»; ранее на окружающих землях проживало множество кочевых племен. Однако переход города в современную эпоху начался в XX веке, когда русские основали в пригороде Чанчуна станцию ЮМЖД под названием Куанченцзы (宽城子). Истории станции, ее градостроительным и архитектурным особенностям посвящена данная работа.

**Источниковая база.** Тема русского наследия в Чанчуне изучалась отечественными и иностранными учеными фрагментарно: частично упоминалась станция и обрывочно описывались постройки. О структуре и особенностях поселения информация отсутствует, не представлены фотографии построек, схемы и архивные материалы. Основными авторами являются Е. А. Малых, А. А. Ким, Т. А. Смольянинова и Бин Чэнь [1, 2, 3]. Из китайских исследователей темой русской архитектуры в провинции Цзилинь занимался Цзинвэй Юань [4]. Малое количество работ по данной теме еще раз говорит об актуальности работы и необходимости изучать русское архитектурное наследие Маньчжурии.

Важность станции Куанченцзы заключается в ее нетипичном планировании для станций 4 класса КВЖД и ЮМЖД, уникальных постройках с яркой архитектурой и самым статусе станции, который она получила после окончания Русско-японской войны – самая южная станция ЮМЖД на границе с Японией. Еще одной особенностью Чанчуна является то, что в период 1931–1945 он был столицей государства Маньчжоу-Го, из-за чего взгляд исследователей сконцентрирован на этом периоде и упускает из вида русское наследие.

Исследование русского наследия в Китае является актуальной темой в первую очередь из-за отношения Китая к историческим постройкам: здесь памятники архитектуры зачастую сносятся и перестраиваются заново, иногда меняя место, пропорции и декоративные элементы, то есть происходит утрата оригинального облика и историче-

ского духа. Именно поэтому важно изучить и описать все особенности ансамблей ЮМЖД и КВЖД. Отдельной темой для изучения является эволюция города и преемственность архитектуры для того, чтобы сохранить цепочку развития и понимать смысл отдельных построек в рамках городской структуры,

Новизна работы заключается в комплексном исследовании построек станции Куанченцзы с описанием всех предпосылок строительства, схем и планов развития, зафиксированных в фотографиях и чертежах, а также показать значение русского наследия в современной архитектуре северо-востока Китая.

Цель – исследовать архитектурно-планировочные особенности станции Куанченцзы.

**Станция Куанченцзы.** Во второй половине XIX в. в современной истории Китая произошло много событий; но северо-восточные регионы все еще были очень закрытыми, и трансформация происходила медленно, ибо ее основой была сельскохозяйственная экономика. В конце XIX – начале XX вв. сооружение железной дороги полностью сломало эту замкнутую схему. Строительство Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД) началось в 1897 и было завершено в 1903 году, она соединила Харбин и Порт Артур. В 1899, когда была построена железная дорога до станции Куанченцзы, началось строительство инфраструктуры. Здание вокзала было завершено в 1900, а другие объекты поселения были достроены в первые годы XX века.

Участок, который называют «маленьким городом в русском стиле», расположен на северо-западе современного Чанчуна, примерно в 5 км от нынешней железнодорожной станции Чанчунь. Во время строительства станция находилась за пределами города, поэтому и получила альтернативное название данной местности – Куанченцзы (рис. 1). Расположение за границей населенного пункта выбрано исходя из политических, военных и экономических причин. Территория находилась на некотором расстоянии от старого города, что не только позволяло избежать конфликта с китайским правительством по поводу аренды земли, но и позволяло Куанченцзы быть совершенно независимым поселением. Это благоприятствовало развитию и управлению населенным

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-78-10119, <https://rscf.ru/project/24-78-10119/>

Acknowledgements: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 24-78-10119, <https://rscf.ru/project/24-78-10119/>



< Рис. 2. Восточный фасад вокзала

пунктом. Китайцы называли эту станцию – эрдагу (二道沟), дословное значение – станция на двух канавах [5].

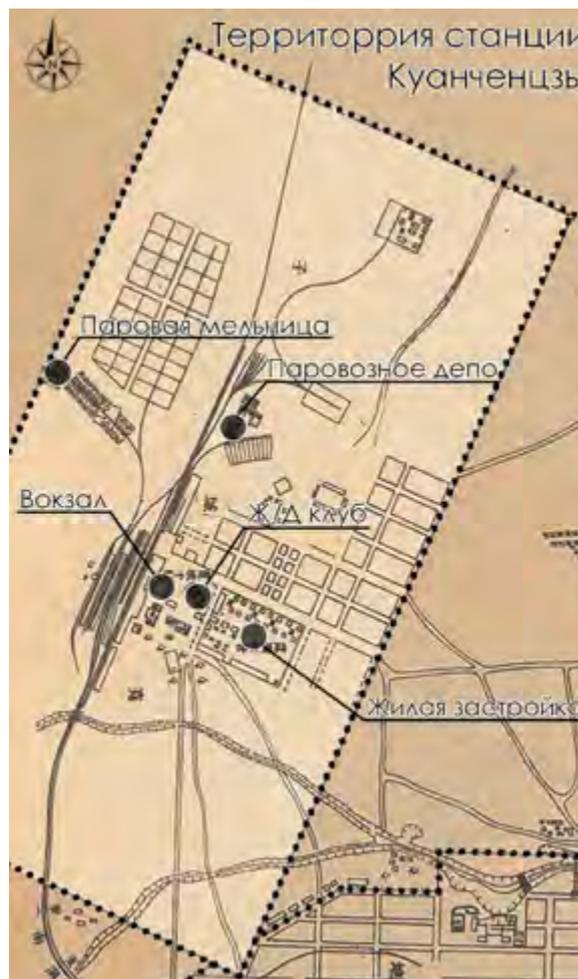
Планируемая площадь станции Куанченцзы составляет 5,53 км<sup>2</sup>, но процент застройки относительно небольшой, менее 2 км<sup>2</sup>. Планировочная схема представляла собой сетчатую (регулярную) структуру, состоящую из параллельных и перпендикулярных железной дороге улиц. Кварталы имели различную разбивку для постройки зданий разных габаритов и функций. Заложены две главные улицы, идущие на восток и запад: ул. Цюлинь (秋林街) и ул. Башань (巴珊街). По обе стороны дороги высажены тополя из России. На пике развития население поселка при станции составляло около 3000 человек. Это первый район в истории Чанчуня, который был построен по проекту, что знаменует собой начало современного этапа строительства в Чанчуне.

В каталоге КВЖД станция имеет четвертый класс; к первому классу относили наиболее крупные станции, к пятому – небольшие. Все они имели соответствующее градостроительное и архитектурное устройство, особый набор зданий и функций. Как и на аналогичных станциях 4 класса, в Куанченцзы возле вокзала были расположены товарная платформа, ледник, пакгауз, казармы, административные здания и сараи. Однако поселок отличался от типового проекта (рис. 1). На остальной территории были обустроены жилые кварталы с различными типами и габаритами зданий, паровая мельница, больница, школа, магазины, отдел полиции, кладбище и другие социальные объекты. Большая часть из них являлась типовыми объектами для КВЖД и ЮМЖД, однако сведений о многих из этих построек не сохранилось [6].

Станция Куанченцзы играла важную роль в южной железнодорожной ветке, что видно по первоначальным размерам ее привокзальной площади. Следует учесть, что водонапорные башни и клубы железнодорожников были не на каждой станции. Одна из причин этого – большое население Чанчуня – 70000 человек, что намного больше, чем население Харбина в то время [7].

**Основные постройки.** Здание вокзала было возведено по типовому проекту КВЖД в 1899. Прямоугольное в плане, одноэтажное, с широким навесом над пассажирской платформой. Симметричная постройкой площадью

300 м<sup>2</sup> была выполнена в стиле эклектики, она сочетала элементы русского архитектурного стиля и традиционной китайской архитектуры (рис. 2). В отличие от вокзалов на севере Маньчжурии, кровля была двухскатная с изгибом наподобие традиционных китайских крыш. Входная группа со стороны поселка была акцентирована двуху-



< Рис. 1. Схема станции Куанченцзы



> Рис. 4. Вокзал после восстановления в 1901

ровневой кровлей в китайском стиле. Основные строительные материалы: кирпич и дерево, кровля покрыта черепицей (рис. 3). Возможно, данные особенности были продиктованы локальными ресурсами и мастерами, что сформировало необычный облик станций на юге Маньчжурии.

В 1900 в результате боксерского восстания было сожжено здание вокзала, склады и груз, расположенный на платформе. Бунтующие разрушили железную дорогу и прогнали русских рабочих. В 1901 здание вокзала отстроили заново, оно обрело новый внешний облик (рис. 4) [8]. Воссозданный оригинальный объем здания сочетался с новой одноэтажной пристройкой на севере в стиле модерн с отчетливо выраженными фронтонами. Вокзал увеличился в длину и имел единую металлическую кровлю. Однако архитектурный образ здания остался весьма спорным за счет слишком грубого сочетания двух объемов в разных архитектурных стилях. Уменьшалась ширина навеса: в оригинальном здании было 12 (рис. 3), а в реконструированном 9 опор для кровли (рис. 4). Изменениям подверглась и внутренняя планировка, было увеличено количество печей для отопления.

После русско-японской войны 1905 весь Ляодунский полуостров и южная часть Маньчжурии стали зоной влияния Японской империи; северной границей этой зоны стал город Чанчунь. Станция Куанченцзы стала крайней южной точкой ЮМЖД для Российской империи, местом

соприкосновения трех сил: Китая, Японии и России. Приграничное состояние сделало из станции транспортный узел, а также торговый пост. Япония построила в Синьцзине (新京, пер. новая столица) (Чанчуне) новый вокзал и изменила ширину колеи на всем южном участке ЮМЖД.

Еще один импульс развития возник после Первой мировой войны и в начале Гражданской войны. Связано это с блокировкой порта Владивосток и невозможностью отправки и получения грузов по морю. В данном случае грузы проходили через порт Дайрен (он же Дальний, Далянь). Чтобы доставить туда посылки, перевалочным пунктом выступала станция Куанченцзы со стороны России и станция Синьцин со стороны Японии.

С постоянным развитием ЮМЖД ее здания также претерпели множество обновлений, а около 1918 было возведено несколько новых построек. В 1920-х железно-нодорожный вокзал в Куанченцзы подвергся частичной реконструкции (рис. 5). В единой стилистике с северной перестроена южная часть здания. Теперь вокзал имел гармоничный внешний образ, выполненный в модерне, а центральная часть с навесом, оставшаяся от оригинального объема, лаконично вписывалась в плоскость фасада.

Водонапорная башня, расположенная севернее вокзала, представляет собой сочетание кирпичных, стальных и деревянных конструкций и механизмов, ее общая высота – 10 м (рис. 6). Это первая водонапорная башня в истории Чанчуня (рис. 7). Опираясь на график водоснабжения станций в альбоме КВЖД, Куанченцзы была



> Рис. 3. Западный фасад вокзала



> Рис. 5. Вокзал после реконструкции 1920-х



^ Рис. 7. Водонапорная башня на ст. Куанченцзы



^ Рис. 8. Здание клуба, фото начала XX в.

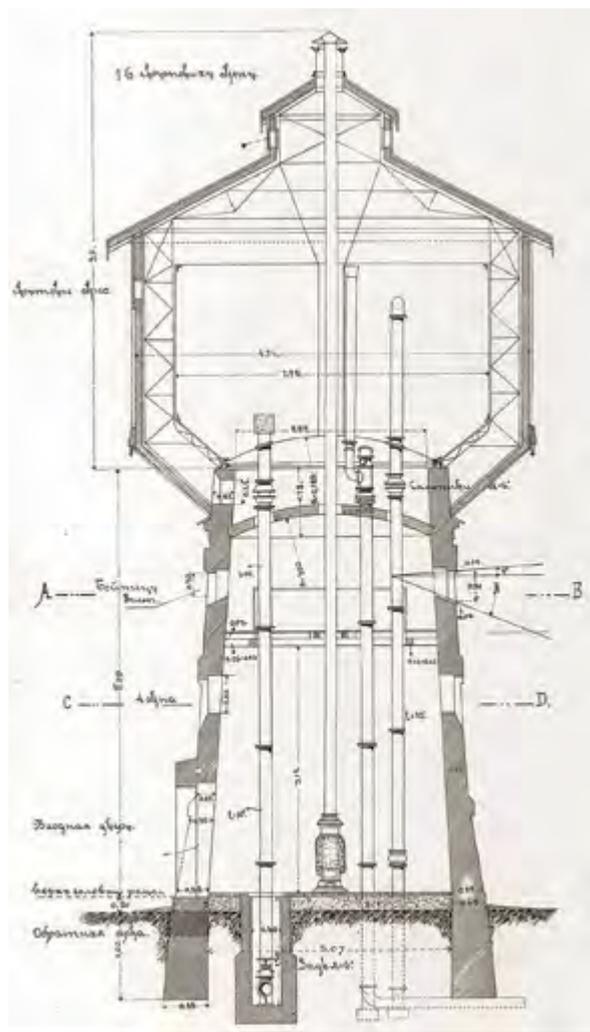
обеспечена водонапорной башней с объемом 25 м<sup>3</sup>, это самая крупная из башен, строящихся на КВЖД [9].

Железнодорожный клуб построен в 1903 (рис. 8). Одним из проектировщиков был Воденников Леонид

Петрович (20.05.1886 – ?), горный инженер, техник водных путей. Здание представляет собой двухэтажный объем из кирпича и дерева с узкими и высокими окнами. Здание прямоугольное в плане, с четырехскатной железной крышей и шатровым шпилем на восточной стороне угловой башни. Архитектурная стилистика объекта неоднозначна: входная группа с ее доминирующими башнями и трехчастным дроблением оконных проемов отсылает к архитектуре Новодевичьего монастыря (готический стиль). Однако кровля, купол, элементы декора, овальная входная дверь, общие пропорции и форма здания выбиваются из стилистики монастыря. Архитектурный стиль клуба ближе к эклектике, так как сочетает в себе элементы готики и неорусского стиля. Фасад здания украшен множеством поясов и пилястр. Следует отметить преобладание вертикальных архитектурных и декоративных элементов, что отсылает к готике. Задняя пристройка имеет веранду с колоннами необычной формы: капители скрученные, а колонны пухлые и изогнутые [10]. Это первое здание в Чанчуне, которое оштукатурено цементом и окрашено в белый цвет. Позже было построено крыльцо к главному входу, которое сохранилось до наших дней.

В 1903 году на западной части станции было построено здание мельницы Яцяосин (亚乔辛制粉公司) (рис. 9). В различных источниках упоминается, что китайский предприниматель Ван Цзиншань (王荆山) купил мельницу в начале Первой мировой войны из-за отъезда в Сербию владельца, русского инженера Субодзин (досл. кит. sūbójīn / 苏伯金) [11]. Под это описание подходит Субботин Владимир Федорович – военный инженер, генерал-майор, который проектировал здания в Куанченцзы в начале XX в. и позже посещал в рабочих командировках юг Маньчжурии. Участвовал в Первой мировой войне, был руководителем Румынского фронта, а после эмигрировал [12].

Когда Ближневосточная железная дорога была построена до Чанчуна, В. Ф. Субботин обратил внимание на то, что в окрестностях города в изобилии произрастают зерновые бобы и пшеница. Он вложил большую сумму денег в создание паровой мельницы, аналогичной пред-



< Рис. 6. Разрез типовой водонапорной башни



^ Рис. 10. Паровозное депо в период Маньчжоу-Го



^ Рис. 11. Типовая застройка

приятням в Благовещенске и Хабаровске, построенным несколько лет назад. Это была первая фабрика в Чанчуне с иностранным капиталом и паровыми машинами немецкого производства [13].

Здание с четырьмя надземными и одним подземным этажом построено из красного кирпича. Обильно декорированный карниз контрастирует с плоскими фасадами, разбитыми на несколько симметричных объемов пилонами. Мельница не имела большого количества декора или выразительного объема, как это было в других городах на юге Дальнего Востока, однако из-за своей высоты и размеров она стала доминантой окружающей застройки.

На территории станции было построено паровозное депо на 4 цеха с поворотным кругом. После продажи



> Рис. 9. Фрагмент здания мельницы Яцяосин

Куанченцзы властям Маньчжоу-Го оно использовалось как павильон для первой киностудии Чанчуня (рис. 10).

Жилье представлено как бараками для военных и рабочих, так и отдельно стоящими домами (рис. 11). Большая часть зданий воспроизводила типовые проекты КВЖД. Наибольшую архитектурную ценность представляли здания офицеров и старших чинов железной дороги (рис. 12, 13). Они имели прямоугольную форму, основным строительным материалом были кирпичи двух цветов, дерево и металл. Цветовое решение и декоративные элементы перекликались со зданием первого вокзала и постройками того периода. Различия встречаются в конструкции кровли, декоративных элементах, оформлении порталной группы и планировке.

В марте 1935 советское правительство продало северный участок ЮМЖД со всеми постройками правительству Маньчжоу-го за 164 млн. рублей. В январе 1936 станция Куанченцзы была закрыта, а оборудование демонтировано или утилизировано.

**Вывод.** Становление и развитие городов в Китае в прошлом опиралось на водный транспорт. В начале XX в. распространение железных дорог постепенно привело к упадку водного транспорта, а вновь возникшие города часто находятся в местах, где проходят железные дороги. Импорт современных промышленных технологий в Чанчунь, технологий строительства и развития населенных пунктов внес большие изменения в архитектуру Чанчуня, что постепенно сформировало уникальный памятник архитектуры в Китае с собственным региональным стилем.

Наследие царской России до сих пор существует в Чанчуне и имеет преемственность в виде проектов застройки современных районов вблизи бывшей станции Куанченцзы. Среди станций ЮМЖД Куанченцзы выделялась своим нетиповым планированием и уникальными зданиями. Площадь участка и площадь застройки также были крупнее, чем у остальных станций аналогичного класса. Даже первое здание вокзала было более декорированным, чем остальные станции четвертого класса, а в процессе развития обрело нетривиальный архитектурный облик. Наиболее выразительным зданием русской архитектуры является клуб железнодорожников:



^ Рис. 12. Дом офицера



^ Рис. 13. Дом начальника станции

он имеет уникальный внешний вид как в Маньчжурии, так и на Дальнем Востоке, восходя к более старым русским постройкам в центре страны. Однако большая часть застройки является типовой для КВЖД и ЮМДЖ.

Дальнейший вектор работ по данной теме будет направлен на исследование состояния станции в период после Второй мировой войны, анализ сохранившихся построек бывшей станции Куанченцзы и их интеграции в современную застройку.

#### Литература

1. Малых, Е. А., Ким, А. А., Самсонова, Е. М. Особенности формирования застройки города Чанчунь в конце XIX – первой трети XX в. // Урбанистика. – 2023. – № 1. – С. 29–40.
2. Базилевич, М. Е., Крадин, Н. П., Иванова, А. П. [и др.]. Архитекторы и инженеры восточных окраин России второй половины XIX – начала XX века – Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2023. – 271 с.
3. Чэнь, Бин. Особенности исторического развития города Чанчунь: культурные взаимодействия в архитектуре конца XIX – первой половине XX в. // Вестник СПбГУ. Востоковедение и африканистика. – 2017. – Т. 9. – № 3. – С. 255–265.
4. Юань, Цзиньэй. Исследование архитектурного наследия провинции Цзилинь. – Издательство литературы и истории Цзилинь. – 2009. – 101 с. (敬伟, 吉林建筑文化研究. – 吉林文史出版社. – 2009. – 101 p.).
5. Ближневосточная железная дорога: отражение столетия перемен в Северо-Восточном Китае. – URL: <https://mt.sohu.com/20170327/n485044764.shtml> (дата обращения: 02.08.2024).
6. КГБУ ГАХК. Ф. И-16. О. 1-8. Д. 1.
7. Лю, Сунфу. Сохранение и практика исторических зданий и исторических районов Харбина. Современная китайская архитектура и консервация – Пекин : Издательство Университета Цинхуа. – 2001. (刘松获: 《哈尔滨历史建筑及历史街区的保护与实践》, 中国近代建筑与保护(二), 北京: 清华大学出版社, 2001年版.)
8. Железнодорожный вокзал Чанчунь Куанченцзы. – URL: <https://kknews.cc/news/ym23yjjg.html> (дата обращения: 02.08.2024).
9. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва : Худож. фототип. Н. Фишера, 1904. – 206 с.
10. Ю, Вэйлянь, Ли, Чжицзи. Современная архитектура Чанчуня. – Чанчунь: Издательство Чанчуня. – 2001. (于维联, 李之吉: 《长春近代建筑》, 长春: 长春出版社, 2001年版.)
11. Субботин Владимир Федорович. – URL: [https://viupetra2.3dn.ru/publ/subbotin\\_v\\_f/13-1-0-126](https://viupetra2.3dn.ru/publ/subbotin_v_f/13-1-0-126) (дата обращения: 02.08.2024).
12. Крадин, Н. П., Базилевич, М. Е. Архитектура Дальнего Востока в творчестве зодчих столичных школ. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2022. – 304 с. : ил.

13. Исторический квартал Чанчуня. – URL: <https://kknews.cc/history/r9hex5x.html> (дата обращения: 02.08.2024).

#### References

- Albom sooruzhenii i tipovykh chertezhei Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi. 1897-1903. [Album of structures and typical drawings of the China Eastern Railway. 1897-1903].* (1904). Moscow: Khudozh. fototip. N. Fishera.
- Bazilevich, M. E., Kradin, N. P., Ivanova, A. P. et al. (2023). *Arkhitektory i inzhenery vostochnykh okrain Rossii vtoroi poloviny XIX – nachala XX veka [Architects and engineers of the eastern outskirts of Russia in the second half of the 19th – early 20th centuries]*. Khabarovsk: Tomsk State University Publishing House.
- Brukhovetsky, R. I. (2010). *Subbotin Vladimir Fedorovich*. Retrieved August 2, 2024, from [https://viupetra2.3dn.ru/publ/subbotin\\_v\\_f/13-1-0-126](https://viupetra2.3dn.ru/publ/subbotin_v_f/13-1-0-126)
- Changchun Kuanchengzi Railway Station.* (2018). Retrieved August 2, 2024, from <https://kknews.cc/news/ym23yjjg.html>
- Chen, B. (2017). Peculiarities of the historical development of Changchun City: Cultural interaction in the urban architecture in the late 19th – early 20th centuries. *Vestnik of Saint Petersburg University. Asian and African Studies*, 9(3), 255-265.
- KGBU GAKH. Fund I-16. Inv. 1-8. File 1.*
- Kradin, N. P., & Bazilevich, M. E. (2022). *Arkhitektura Dalnego Vostoka v tvorchestve zodchikh stolichnykh shkol [Architecture of the Far East in the work of architects of the capital's schools]*. Khabarovsk: Khabarovsk Regional Printing House.
- Liu, S. (2001). Conservation and Practice of Historic Buildings and Historic Areas of Harbin. *Modern Chinese Architecture and Conservation. In Changchun Kuanchengzi Railway Station, a Chinese-language historical monument that was built in 1978 and is now in operation as a Chinese-language historical monument in 2001.* Beijing: Tsinghua University Press.
- Malykh, E. A., Kim, A. A., & Samsonovna, E. M. (2023). Peculiarities of development in the city of Changchun at the end of the 19th – the first third of the 20th centuries. *Urban Studies*, 1, 29-40.
- The historical quarter of Changchun.* (2017). Retrieved August 2, 2024, from <https://kknews.cc/history/r9hex5x.html>
- The Middle East Railway: Reflecting a Century of Change in Northeast China.* (n.d.). Retrieved August 2, 2024, from <https://mt.sohu.com/20170327/n485044764.shtml>
- Yu, W., & Li, Zh. (2001). *Modern Architecture of Changchun*. Changchun: Changchun Publishing House.
- Yuan, J. (2009). *Research on the Architectural Heritage of Jilin Province*. Jilin Literature and History Publishing House.