

Статья рассматривает историческую застройку района железнодорожного вокзала на станции Имяньпо, сформировавшуюся на рубеже XIX–XX веков во время строительства Китайско-Восточной железной дороги. Публикуются ранее неизвестные архивные чертежи планов станции, а также анализируются современное состояние и использование сохранившихся зданий в контексте развития городской среды.

Ключевые слова: архитектурное наследие; железнодорожная архитектура; площадь; станция; КВЖД. /

Русское архитектурное наследие в Китае: вокзал Имяньпо / Russian architectural heritage in China: Yimanko Station

Введение

Имяньпо – поселок городского уезда Шанчжи в составе Харбина, расположенный в 130 км к юго-востоку от центра города, на берегу реки Майхэ. Он возник как железнодорожный поселок при одноименной станции Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД). Строительство началось в 1897 году русскими инженерами одновременно с прокладкой первых участков пути. В первой половине XX века благодаря живописной местности и близости к Харбину поселок приобрел известность как курорт. На станции имелась паровая мельница, пивоваренный, стекольный и водочный заводы, а в окрестностях – лесные концессии братьев Скидельского и Ковалевского, ягодные плантации [1]. В справочнике 1927 года отмечалось, что «Имяньпо является большим административным железнодорожным центром, около которого расположен значительный европейский частный поселок и большой китайский» [2, с. 518–519]. Также в поселках находились русские и китайские административные учреждения, железнодорожные школы для русских детей, сельскохозяйственное общество, театр.

Сегодня Имяньпо представляет собой поселок городского типа, в котором застройка рубежа XIX–XX веков занимает ключевое место в городской среде. До наших дней сохранились корпуса санаториев, больницы, жилые дома, а также значительный фрагмент железнодорожного узла, примыкающего к линии бывшей КВЖД. Несмотря

This article examines the historical development of the railway station area at Yimanko Station, which emerged at the turn of the 19th and 20th centuries during the construction of the Chinese Eastern Railway. Previously unknown archival station plans are published, and the current state and use of the surviving buildings are analyzed in the context of urban development.

Keywords: architectural heritage; railway architecture; square; station; CER.

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/>

на прошедшее время, планировочная структура района сохранилась, а многие здания уцелели. Среди них – пассажирский корпус вокзала с двумя павильонами, что является редким явлением для объектов КВЖД, неоднократно подвергавшихся модернизации.

Станция в начале XX века

В первой половине XX века станция Имяньпо считалась значительным центром и нередко упоминалась современниками как место дачных участков и огородов харбинцев, а также как популярный курорт для летнего отдыха и загородных поездок. Воспоминания Н. Д. Старосельской содержат характерное описание станции: «Имяньпо был поселком, одной из крупных станций КВЖД, разделенным железнодорожными путями на две части: железнодорожный и частноторговый. В северной части, застроенной в основном административными зданиями и жилыми домами, располагались вокзал, советская школа и частная гимназия, где учились дети эмигрантов. Напротив здания советской школы стояла православная церковь. Сразу за церковью начинался парк, где по вечерам играл духовой оркестр» [3].

Административный поселок, имеющий отношение к железной дороге и ее охране, был застроен на концессионных землях и в соответствии с разработанным планом. Планировка станции III класса Имяньпо была выполнена в традициях железнодорожного строительства

текст

Екатерина Глатоленкова

Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск)

Михаил Базилевич

Тихоокеанский государственный университет (Хабаровск)

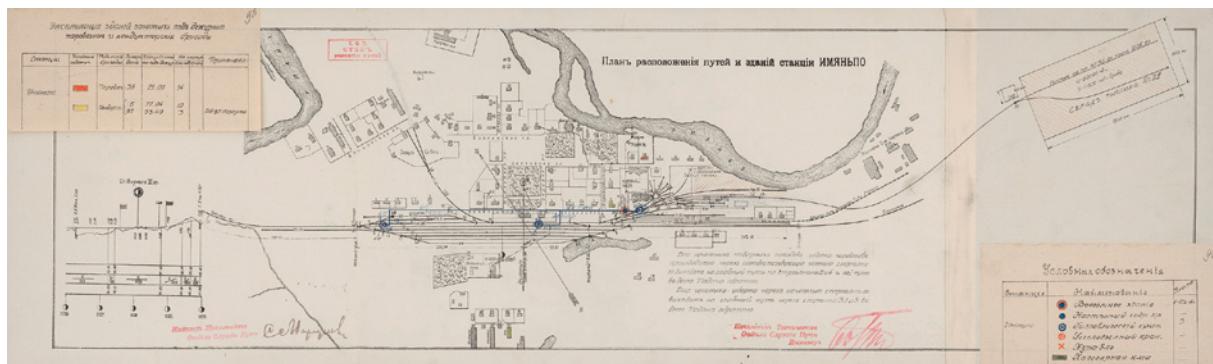
текст

Ekaterina Glatolenkova

Pacific National University (Khabarovsk)

Mikhail Bazilevich

Pacific National University (Khabarovsk)



< Рис. 1. План расположения путей и зданий на станции Имяньпо. Предположительно, 1908–1913[4]



а



б

^ Рис. 3. Двухэтажные павильоны вокзалов КВЖД: а – на станции Имяньпо [9]; б – на станции Яомынь [8]



^ Рис. 2. План расположения путей и зданий на станции III класса Имяньпо. 1916 [6]

рубежа XIX–XX веков, максимально отвечала технологическому процессу (рис. 1). В отличие от станций I класса, здесь не применялись оригинальные градостроительные решения (как, например, в Бухэду) [5]. С севера развитие ограничивала река Майхэ; три основные улицы – Собранская, Церковная и Вокзальная – тянулись параллельно главной линии дороги. Напротив вокзала располагался сквер с храмом-школой в центре. Жилая территория делилась на участки с домами на 1–4 семьи площадью 16–30 кв. саж.; на некоторых участках помимо принятых служб – сараев, отхожих мест, ледников – были и оранжереи. На реку были ориентированы административные здания, включая санаторные учреждения, окруженное садами Железнодорожное собрание. На востоке – паровозное депо, склады и мастерские для обслуживания подвижного состава, на западе – комплекс пограничной стражи с казармами, конюшнями, ветеринарным пунктом и жилыми домами офицеров. Больничные корпуса с садом размещались на противоположной стороне от же-

лезной дороги (рис. 2). «Частноторговый поселок» здесь сложился уже в течение XX века на землях, сдаваемых частными лицами в аренду.

Привокзальная площадь на станции Имяньпо в начале XX века

Здание вокзала. В альбоме 1903 года, в котором запечатлены виды строящейся КВЖД, имеются фотографии станции, снятой со стороны железнодорожных путей – павильоны пассажирского здания и железнодорожная церковь. ТERRитория перрона огорожена, освещена фонарями. Здание вокзала, построенное в 1902 году по типовому проекту с номером 14а, общей площа-
дью 138,97 кв. саж. [7], состояло из двух павильонов, что было отличительной особенностью вокзалов станций II–IV классов на КВЖД.

Объемно-планировочное решение пассажирских зданий на разных станциях повторялось, а маркировка указывала на модификацию первоначального проекта за счет строительного материала, декора либо незначительных изменений в планировке (так, в Хайларе здания вокзала были построены из камня, на станциях Цицикар и Анъда – из кирпича, с оштукатуренными стенами и с применением резного деревянного декора с отсылкой к неорусскому стилю). Проект 14а был реализован на станциях Анъда, Джалантунь, Мулинь, Яомынь. В Имяньпо, так же как и на станции Яомынь, используется незначительная стилизация деревянного декора под традиционную китайскую архитектуру – на коньках крыш, карнизах, консолях, поддерживающих свес крыши, с характерным изломом кровли (рис. 3).

Ось станции, на которую ориентирована вся «парадная» застройка станции, проходит через вход в здание павильона «А» – одноэтажного, прямоугольного в плане, с выстроенным вдоль всего длинного фасада (31 пог. саж.), обращенного на перрон, навесом. Одноэтажные павильоны предназначались «для пассажиров китайцев» (местных жителей, передвигающихся вдоль линии на короткие расстояния) (рис. 4). Внутри размещались зал ожидания, уборные, кассы, помещение для багажа, телеграф, кабинет начальника станции, конторы. На расстоянии, вдоль линии дороги, находился



< Рис. 4. Одноэтажный павильон здания вокзала. Вид со стороны перрона [8]

павильон «Б», «для европейцев», с надстроенным вторым этажом, компактное в плане здание с двумя залами (для пассажиров I и II, пассажиров III класса) и уборными – на первом этаже и помещениями для прислуги, кухней и буфетом – на втором (рис. 5).

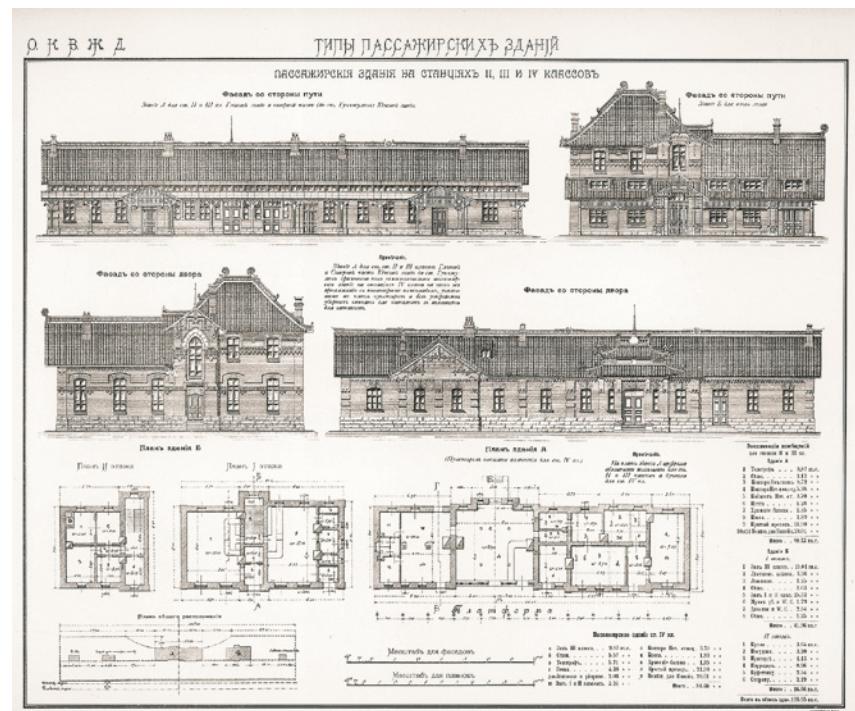
Церковь Преподобного Сергия Радонежского

Привокзальная площадь на станции сформирована четырьмя главными улицами – Вокзальной и Церковной, параллельными железнодорожному пути и Садовой и Центральной, им перпендикулярными. Вдоль указанных улиц располагались участки с жилыми домами служащих на 2 и 4 семьи. В центре – православная церковь, построенная в 1901 году; это первая церковь на восточной линии КВЖД, освященная в честь преподобного Сергия Радонежского [11]. Проект, взятый за основу, – типовой, разработанный для церквей-школ и рассчитанный на 72 ученика, т. е. на три класса, помещения для которых размещались в трех боковых приделах церкви. Здание бревенчатое с обильным деревянным декором (рис. 6). Постройка отличалась от проекта дополнительным рядом окон центральной части, увеличенным размером. Подобные изменения, вносившиеся в ходе строительства, были распространенной практикой на КВЖД [12].

Место расположения церкви – напротив здания вокзала, на оси павильона «А», на возвышенности. Это центральное место всей станции, важное с точки зрения восприятия приезжего. Зеленая зона вокруг церкви с годами превратилась в густой парк с лиственными деревьями. За церковью, также по оси станции, – открытая площадь, на которую ориентирован сад при здании железнодорожного собрания. Непосредственно перед вокзалом – небольшая площадка для организации движения.

Современное состояние застройки привокзальной площади

Прилегающая к вокзалу площадь с парковой зоной значительно изменилась. Комплекс пассажирских зданий станции Имьянпо в наши дни является частью действующего здания вокзала исторической линии Харбин – Суйфэнхэ, что редкость для бывшей КВЖД: на большинстве станций либо сохранился один из двух павильонов (в Хайларе, Цицикаре, Джалантуне – двухэтажный



павильон, на станции Аньда – одноэтажный), либо исторические здания были снесены (на станции Якэши). Сохранившиеся павильоны, однако, подверглись реконструкции: два павильона были объединены пристройкой, стилистически выдержанной в духе исторических зданий, упрощены фасады павильона «Б», демонтирован деревянный навес вдоль фасада, обращенного на перрон, на металлическую заменена черепичная кровля, восстановлены деревянные детали. Все постройки оштукатурены и покрашены в принятые для всех зданий, имеющих отношение к русской застройке времен КВЖД, цветовой гамме: бледно-желтые стены с акцентным белым декором, деревянные элементы, все детали крыши выкрашены в зеленый цвет (рис. 7, а). Здание вокзала является объектом культурного наследия, территория вокруг

^ Рис. 5. Проект пассажирского здания для станций II–IV классов из Альбома сооружений КВЖД [10]



него на расстоянии 18 м с запада, севера и востока и на расстоянии 10 м с юга подлежит охране, территория в радиусе 32 м является зоной строительного контроля, где запрещено строительство (рис. 7, б). Храм был демонтирован в годы «культурной революции». На его месте – современная плотная застройка малоэтажными жилыми зданиями. Привокзальная площадь замощена, на нее ориентированы административные здания железнодорожного ведомства (рис. 7, в).

Заключение

Развитие поселка Имандра напрямую связано с железной дорогой. Особое градостроительное значение имела привокзальная площадь, сформированная как композиционный центр станции, где сосредотачивались ключевые элементы станционного ансамбля – вокзальные павильоны, православная церковь и общественные здания. Такая организация подчеркивала статус станции как административного и культурного центра, отражала принципы презентабельности в железнодорожном строительстве того времени.



> Рис. 6. Православный храм-школа (церковь Преподобного Сергия Радонежского). Вид со стороны привокзальной площади [9]



< Рис. 7. Павильоны здания вокзала:
а – вид со стороны привокзальной площади;
б – информационная табличка о принадлежности к объектам культурного наследия;
в – вид с виадука.
Фото М. Базилевича. 2024



6

Сохранившиеся здания вокзала и другие объекты, пусть и подвергшиеся реконструкциям, продолжают формировать образ места, позволяющий прочитать его историю и почувствовать связь с эпохой становления КВЖД.

Литература

1. Северная Маньчжурия и Китайская Восточная железная дорога. – Харбин : Типография Китайской Восточной железной дороги, 1922.
 2. Справочник по Северной Маньчжурии и КВЖД. – Харбин : Экономическое бюро КВЖД ; типография «Полиграф», 1927. – 720 с.
 3. Старосельская, Н. Д. Повседневная жизнь «русского» Китая. – Москва : Молодая гвардия, 2006. – 384 с.
 4. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 648. Л. 9а–9в.
 5. Глатоленкова, Е. В., Базилевич, М. Е. Архитектурное наследие КВЖД в городе Бокету // Проект Байкал. – 2025. – № 2 (84). – С. 150–156. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2565
 6. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 648. Л. 6.
 7. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 927.
 8. Альбом сооружения Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва : Фото-лит. К. А. Фишеръ, 1903. – 207 с.
 9. Альбом «Китайская восточная железная дорога». 1890–1900-е гг. // Государственный исторический музей. – URL: <https://catalog.shm.ru/entity/KIT/1983491?ysclid=mgq8wu353r310812641> (дата обращения: 10.09.2025).
 10. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва : Фото-лит. К. А. Фишеръ, 1903. – 354 с.
 11. Православные храмы в Северной Маньчжурии. – Харбин, 1931.
 12. Остроушенко, Е. Б., Возняк, Е. Р. Православные храмы в структуре архитектурного комплекса Китайско-Восточной железной дороги нач. XX в. // Современные проблемы истории и теории архитектуры : сборник материалов VIII Всеросс. науч.-практ. конференции. – Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петерб. гос. арх.-строит. ун-та, 2023.
- References**
- Al'bon "Kitaiskaia Vostochnaia zheleznaia doroga," 1890–1900-e gg. [Album "The Chinese Eastern Railway," 1890–1900s]. (1909). State Historical Museum. Retrieved September 10, 2025, from <https://catalog.shm.ru/entity/KIT/1983491?ysclid=mgq8wu353r310812641>
- Al'bon sooruzheniya Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi, 1897–1903 [Album of construction of the Chinese Eastern Railway, 1897–1903]. (1903). Moscow: Foto-lit. K. A. Fisher.
- Al'bon sooruzhenii i tipovykh chertezhei Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi, 1897–1903 [Album of structures and standard drawings of the Chinese Eastern Railway, 1897–1903]. (1903). Moscow: Foto-lit. K. A. Fisher.
- Glatolenkova, E., & Bazilevich M. (2025). Architectural heritage of the Chinese Eastern Railway Station in Boketu. Project Baikal, 22(84), 150–156. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/84.2565>
- Ostroushenko, E. B., & Vozniak, E. R. (2023). Pravoslavnye khramy v strukture arkitektturnogo kompleksa Kitaisko-Vostochnoi zheleznoi dorogi nachala XX v. [Orthodox churches in the architectural complex of the Chinese Eastern Railway in the early 20th century]. In Sovremennye problemy istorii i teorii arkitektury: Sbornik materialov VIII Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii [Modern problems of the history and theory of architecture: Proceedings of the 8th All-Russian Scientific-Practical Conference]. St. Petersburg: SPbGASU.
- Pravoslavnye khramy v Severnoi Man'chzhurii [Orthodox churches in Northern Manchuria]. (1931). Harbin.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inv. 16. File 927.
- Severnaia Man'chzhuriia i Kitaiskaia Vostochnaia zheleznaia doroga [Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway]. (1922). Harbin: Tipografija KVZhD.
- Spravochnik po Severnoi Man'chzhuriia i KVZhD [Handbook of Northern Manchuria and the Chinese Eastern Railway]. (1927). Harbin: Ekonomicheskoe biuro KVZhD, Tipografija "Poligraf."
- Starosel'skaia, N. D. (2006). Povsednevnaia zhizn' "russkogo" Kitaia [Everyday life of "Russian" China]. Moscow: Molodaia gvardiia.