

Статья посвящена анализу планировочной структуры и архитектурного наследия поселка Хэндаохэцзы – одного из наиболее целостно сохранившихся станционных ансамблей Китайско-Восточной железной дороги. Рассматриваются особенности формирования поселения в условиях сложного рельефа, функциональное зонирование и пространственная логика застройки. Особое внимание уделено реализованным и проектным ведомственным зданиям КВЖД, их архитектурным решениям и роли в формировании облика поселка. Хэндаохэцзы рассматривается как уникальный пример адаптации русской архитектурно-инженерной традиции к маньчжурскому контексту.

Ключевые слова: Хэндаохэцзы; КВЖД; архитектура; территориальное планирование; наследие. /

This article analyzes the planning structure and architectural heritage of Hengdaohezi, one of the most completely preserved station complexes of the Chinese Eastern Railway. It examines the settlement's development in challenging terrain, its functional zoning, and the spatial logic of its development. Particular attention is paid to the completed and planned departmental buildings of the CER, their architectural solutions, and their role in shaping the village's appearance. Hengdaohezi is considered a unique example of the adaptation of Russian architectural and engineering traditions to the Manchurian context.

Keywords: Hengdaohezi; CER; architecture; territorial planning; heritage.

## Архитектурно-планировочные особенности поселка Хэндаохэцзы / Architectural and planning features of the village of Hengdaohezi

текст

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

**Евгений Базилевич**  
Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)

text

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

**Evgeny Bazilevich**  
Pacific National University  
(Khabarovsk)

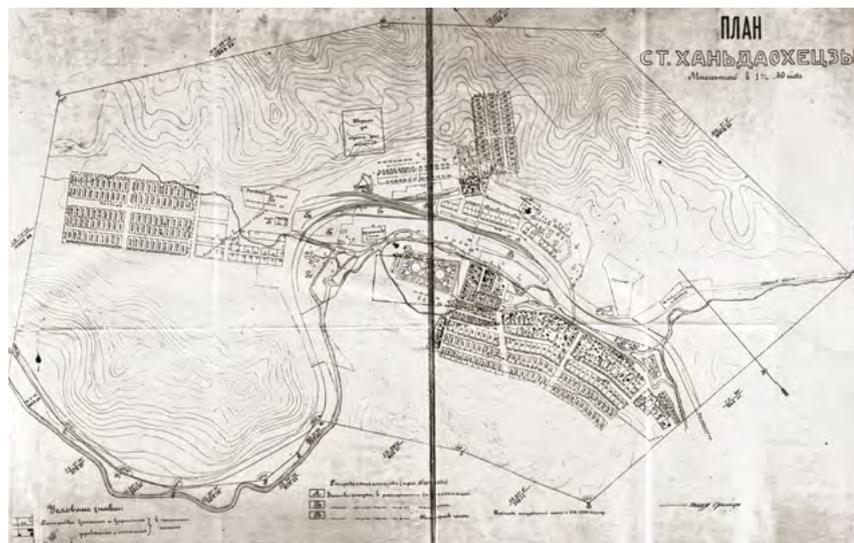
**Введение.** Поселок Хэндаохэцзы (Ханьдаохэцзы / Хэндаохэцзы / 横道河子), расположенный в горном районе на востоке провинции Хэйлунцзян, относится к числу наиболее цельных и выразительных архитектурных ансамблей, сформировавшихся вдоль трассы Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) на рубеже XIX–XX вв. Историческое ядро этого поселения невозможно рассматривать вне контекста КВЖД, которая, будучи крупнейшим инфраструктурным проектом эпохи, выступала одновременно транспортным, инженерным и культурным проводником, объединявшим традиции русского зодчества, строительные практики и местные материальные условия Маньчжурии. Станция Хэндаохэцзы, введенная в эксплуатацию в первые годы XX столетия, стала центральным импульсом формирования поселка: вокруг нее постепенно сложился сложный и многослойный архитектурный ландшафт, в котором четко считываются различные этапы освоения территории. Одной из важнейших особенностей в современном контексте является практически первозданная сохранность как планировочной структуры, так и отдельных типовых

и уникальных сооружений. Масштаб сохранившейся русской застройки делает поселок важным объектом регионального наследия: источники сообщают о наличии свыше 200 исторических зданий, часть из которых находится под государственной охраной [1]. Целью данной работы является выявление особенностей планировочной структуры и отдельных зданий станции Хэндаохэцзы как нетипичного населенного пункта в контексте КВЖД.

**Планировочная структура и пространственная логика.** Анализ планировочной структуры проводится на основании плана станции конца 1940-х – начала 1950 годов XX века (рис. 1) [2]. В отличие от регулярных военно-инженерных поселений, сформированных по заранее заданным схемам, Хэндаохэцзы развивался в условиях сложного горного рельефа, что придало застройке особую живописность. Улицы северной (русской) части вытягиваются вдоль основной линии, постепенно расходясь в сторону склонов и образуя органичную последовательность кварталов. Южная (китайская) часть, напротив, сложилась как более свободной организованное пространство с элементами коммерческой застройки. На востоке сформировался комплекс военных построек и жилых зданий с регулярной сеткой улиц.

Центральное место в планировке занимает вокзал – здание, одновременно выполнявшее утилитарные и представительские функции. Его положение на перроне определяет направление основных потоков движения, а визуальные доминанты – две башни со шпильями – служат своеобразной точкой «сборки» станционного пространства. Непосредственно к вокзалу примыкают мастерские, к северо-западу от которых расположено депо; вместе они образуют технологическое ядро станции. Далее, в направлении вверх по склону, располагается жилой фонд служащих. Более подробно здание вокзала и паровозное депо рассмотрены в статье «Российское историко-архитектурное наследие КВЖД в китайском поселке Хэндаохэцзы».

Следует отметить типичное для станций КВЖД зонирование планировки: от вокзала в северном направлении формируется зона размещения служащих и учреждений КВЖД, в то время как в южной части располагались кварталы рабочих, где проживало преимущественно местное население. Идентичные примеры можно наблю-



^ Рис. 1. Станция Хэндаохэцзы [2]



< Рис. 2. Пешеходный бульвар выходит к церкви Введения во храм Пресвятой Богородицы. Фото Д. Целуйко

дать на расположенных поблизости станциях Имяньпо, Муданьцзян и ряде других пунктов КВЖД [3, 4]. Особенностью Хэндаохэцзы является отсутствие прямолинейных планировочных осей, что стало результатом адаптации застройки к сложному рельефу местности. Несмотря на наличие спроектированных основных проездов, линии улиц часто меняют направление, создавая условия для формирования множества визуальных доминант (рис. 2). Часть из них не является непосредственно доступной для пешеходов (например, здание охранной стражи или церкви), однако они выступают важными элементами видовой композиции. Подобный прием широко распространен в традиционном садово-парковом искусстве Китая.

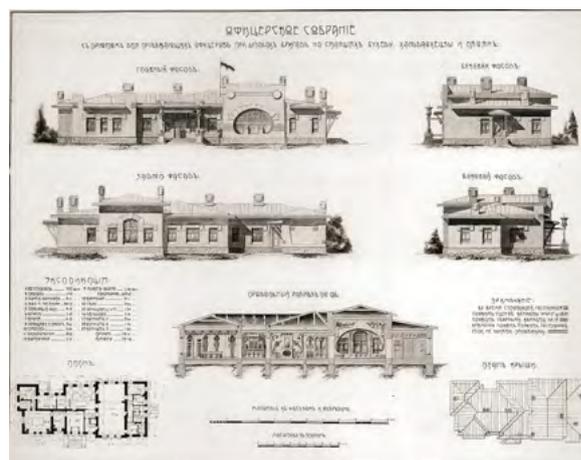
Ориентируясь на план, представленный на рис. 1, в центральной части поселка можно выделить несколько зон застройки КВЖД: административную зону, сконцентрированную вдоль вокзала, зону охранной стражи на севере, территорию больницы и церкви на востоке, жилую застройку и локомотивное депо на западе. Каждый из этих участков сформирован в виде самостоятельного планировочного блока, размещенного вдоль склонов сопки и не имеющего четко выраженной пространственной взаимосвязи с соседними зонами, что является скорее исключением для станционных поселений данного региона.

К началу 1950 годов начинается развитие застройки за пределами официальных границ станции [2]. Северное направление являлось наименее застроенным и состояло преимущественно из деревянных жилых домов работников КВЖД. Восточное направление, связанное со строительством зданий пограничной стражи, активно разрасталось и включало около двух десятков кирпичных жилых домов, здание суда, тюрьму, складские сооружения, а также порядка 100 участков, выделенных под индивидуальную жилую застройку, которые сформировали так называемый «частный поселок». Южное направление было наиболее масштабным и застроено преимущественно деревянными жилыми постройками (более 200 участков), не представлявшими значительной культурной ценности и впоследствии утраченными. Эти территории также обозначены на плане как «частный поселок». Кроме того, на карте зафиксированы кирпичные здания

гимназии и продовольственного пункта, а также постройки бойни и электростанции.

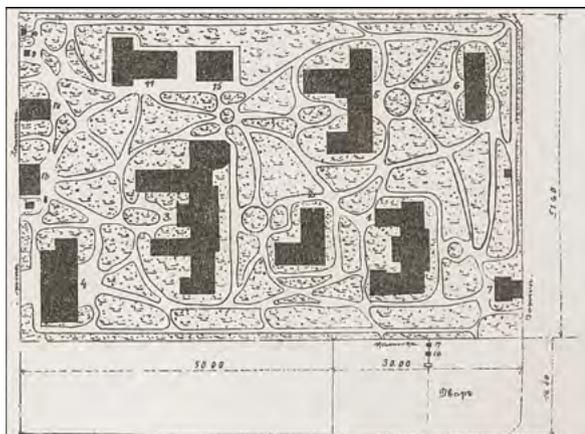
**Особенности проектных предложений.** В ходе анализа значительного массива источников в рамках исследования Китайско-Восточной железной дороги, а также по результатам натурного обследования был выявлен ряд объектов, отличающихся выразительной архитектурой и нетривиальными планировочными решениями как в пределах ведомственной застройки, так и в региональном контексте [5, 6].

Одним из наиболее ярких проектируемых зданий поселка должно было стать офицерское собрание (рис. 3). К его архитектурным особенностям относится асимметричное решение фасадов и планировочной структуры, состоящей из нескольких прямоугольных объемов, объединенных в единую вытянутую композицию. Главной особенностью данной постройки является ее стилистическое решение в формах модерна. Здание предполагало использование разнообразных декоративных элементов: небольших архитектурных поясков, деревянных навесов с опорами извилистой формы, крупных элементов декора, а также овального оконного проема в центральной части сооружения, которая, по всей видимости, предназначалась для зала собраний. Проект не был реализован и остался на стадии проектной документации, однако



< Рис. 3. Проект здания офицерского собрания [5]

> Рис. 4. Генеральный план больничного комплекса [5]



> Рис. 5. Беседка в станционном парке [5]



в случае осуществления он мог бы стать единственным зданием в стиле модерн на станции Хэндаохэцзы.

Заслуживает внимания и больничный комплекс станции (рис. 4). Его первоначальный проект, зафиксированный в альбоме чертежей КВЖД, включал пятнадцать построек различной формы и величины. Все здания размещались в парковой зоне, лишенной выраженных планировочных и композиционных осей. В рамках реализации больничного комплекса были возведены и сохранились до настоящего времени типовые постройки под номерами 2–5, однако у части зданий было изменено первоначальное расположение и ориентация. В настоящее время территория больничного комплекса используется как часть туристической инфраструктуры. В статье «Российское историко-архитектурное наследие КВЖД в китайском поселке Хэндаохэцзы» приводится еще один вариант проекта больничного комплекса, который также отличается от реализованной застройки. Одноэтажные кирпичные здания были типовыми и применялись на ряде станций второго класса, в том числе Хайлар, Бухэду, Фулярди и Хэндаохэцзы [7]. Также стоит отметить, что на территории комплекса сохранилась деревянная постройка с оригинальным резным декором, в которой располагается мастерская резьбы по дереву.

Станционный парк, расположенный к югу от здания вокзала, представляет собой уникальное градостроительное решение в рамках КВЖД (рис. 1). В большинстве случаев парки, сады или площади размещались перед вокзальными зданиями как части ансамбля привокзальной площади, планировка которой подчинялась основным композиционным доминантам [8]. В рассматриваемом случае размещение зеленой зоны по другую сторону железнодорожных путей по отношению к основной застройке вызывает вопросы. Анализ плана 1950 годов (рис. 1) позволяет сделать вывод, что парк не стал формообразующим центром южной части поселка и воспринимался как пространственно изолированный элемент. В настоящее время данная территория застроена жилыми домами, а сведения о существовании парка ограничиваются упоминаниями на планах застройки и единственной сохранившейся фотографией беседки начала XX века (рис. 5).

**Реализованные уникальные проекты.** Хэндаохэцзы является одним из наиболее насыщенных нетиповой ведомственной застройкой поселков на всей линии КВЖД. Значительная часть зданий относится к корпусу охранной стражи железной дороги.

Эклектичное здание бани отличается сложной объемно-планировочной композицией, состоящей из нескольких прямоугольных объемов и характеризующейся переменной этажностью (рис. 6). Постройка выполнена из камня с кирпичными вставками. На фасаде, ориентированном вдоль улицы, отчетливо выделяется треугольный фронтон, отсылающий к ордерной архитектуре, а также декоративные пояса, обрамляющие оконные проемы. Данный элемент является композиционно значимым в объеме общего зала бани. В вытянутом нишевом пространстве размещены четыре полукруглых окна, каждое из которых имеет трехчастное членение. Эти оконные проемы отдаленно напоминают решения, использованные в проекте здания офицерского собрания, рассмотренного выше, а также близки аналогичным приемам архитектуры модерна.

Выше по склону холма расположено здание охранной стражи, построенное в 1921 году. По своим архитектурным характеристикам оно занимает промежуточное положение между жилым домом и ведомственным учреждением, что было типично для зданий охраны и железнодорожной администрации в станционных поселках КВЖД. Объем двухэтажного здания имеет П-образную форму и перекрыт скатной кровлей. Стены выполнены из кирпича и оштукатурены. Композиция фасадов строгая и асимметричная. Декоративное оформление минималистично и основано преимущественно на пластике кирпичной кладки и членении фасадов: подчеркнут цоколь, выражены межэтажные пояса, акцентированы углы объема. В целом архитектура лишена избыточного декора, что соответствует функциональному назначению сооружения как здания охраны и надзора.

В период с 1935 по 1945 год в здании располагалась начальная школа, а после 1945 года здесь размещалась промышленное предприятие. В настоящее время постройку занимает Институт современного искусства провинции Хэйлуцзян. Вблизи расположены и другие административные, складские и жилые здания комплек-



< Рис. 6. Фрагмент застройки поселка. Слева – бани, справа – здание охранной стражи. Фото Д. Целуйко

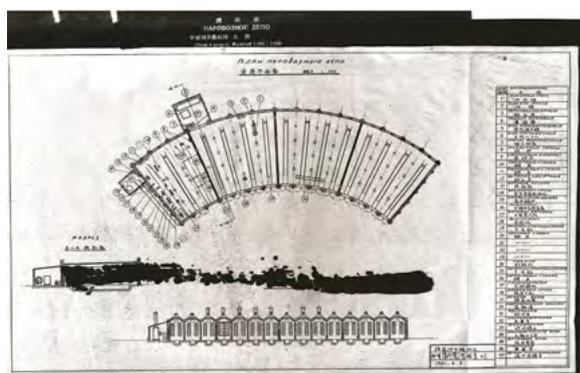
са охранной стражи, однако высокой архитектурной и культурной ценности они не представляют. Большинство из них используется местными жителями в качестве жилых и хозяйственных построек.

В северо-восточной части поселка было возведено здание гостиницы для чиновников, в ряде источников оно упоминается как апартаменты для высших чинов КВЖД (рис. 7). Это прямоугольное в плане двухэтажное кирпичное здание было построено в 1904 году, выполненное в формах эклектики. Поскольку наружные стены окрашены в белый цвет, местные жители обычно называют его «Большим белым домом». Оно являлось крупнейшим жилым зданием в поселке на период строительства. Помимо жилых помещений, в здании располагались различные офисы и административные службы, связанные с деятельностью железной дороги. Композиция фасадов строго симметрична и ритмически организована. Основу архитектурного решения составляет четкое горизонтальное членение: выраженный цоколь, поэтажные пояски и развитый венчающий карниз. Плоскости стен расчленены лопатками и прямоугольными филенками, формирующими упорядоченную сетку фасада. Оконные проемы прямоугольной формы, вытянутые по вертикали, обрамлены простыми штукатурными наличниками с замковыми элементами, что отсылает к традициям русского классицизма конца XIX – начала XX века. Особое внимание в композиции уделено центральным и угловым осям, где размещены небольшие балконы с металлическими ограждениями, придающие фасаду дополнительную пластическую глубину.

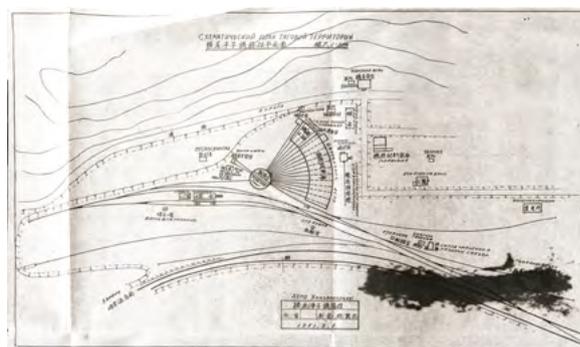
Наряду с вокзалом ключевую роль в формировании архитектурной среды поселка играет веерное паровозное депо – уникальный по масштабам и степени сохранности объект. Его секторная форма с множеством ворот, ориентированных к центральному поворотному кругу, задавала своеобразную радиальную структуру промышленной части станции. Масштаб сооружения и его индустриальная эстетика, выраженная в высоких проемах, кирпичных стенах и мощных стропильных конструкциях, формировали характерный для начала XX века образ «индустриального ландшафта». Депо являлось одним из градообразующих предприятий поселка.



< Рис. 7. Гостиница для работников КВЖД. Фото Д. Целуйко



< Рис. 8. План паровозного депо [9]



< Рис. 9. Схематический план тяговой территории [10]

Одним из результатов работы в РГАЭ стали графические материалы, включающие план и разрез паровозного депо, а также схематический план тяговой территории (рис. 7, 8). Чертежи выполнены советскими специалистами и датируются мартом 1951 года [9, 10]. Их уникальность заключается в том, что это практически единственные документы, фиксирующие состояние депо на данный период. На схематическом плане тяговой территории отображен ряд построек, не сохранившихся до настоящего времени. Хэндаохэцзы представляет собой единственное сохранившееся в оригинальном виде крупное веерное депо на всей линии КВЖД.

### Заключение

Проведенный анализ планировочной структуры и архитектурной застройки станции Хэндаохэцзы позволяет рассматривать данный поселок как уникальный пример пространственной и архитектурной адаптации типовых принципов КВЖД к сложным природно-ландшафтным условиям Восточной Маньчжурии. В отличие от большинства станционных поселений восточной ветки, сформировавшихся по более жестким регулярным схемам, Хэндаохэцзы демонстрирует многослойную, фрагментированную, но при этом целостно воспринимаемую структуру, в которой инженерная логика железной дороги органично сочетается с рельефом сопки и долин.

Анализ планировочных приемов показал, что отсутствие выраженных композиционных осей и прямых визуальных коридоров не является признаком стихийности, а отражает осознанный выбор адаптивной модели застройки. Извилистые линии улиц, последовательная посадка функциональных зон вдоль склонов и использование видовых доминант создают живописную пространственную среду, во многом созвучную традиционным восточноазиатским принципам восприятия пространства.

Архитектурный анализ выявил высокую степень разнообразия и индивидуализации ведомственных построек. Наряду с типовыми проектами, реализованными на других станциях КВЖД, в Хэндаохэцзы были спроектированы и частично реализованы здания с нетривиальными композиционными и стилистическими решениями – от элементов модерна в нереализованном проекте офицерского собрания до эклектичных форм банного комплекса и строго классицистической композиции гостиницы работников КВЖД. Особое значение имеют сооружения охранной стражи и веерное паровозное депо, которые не только выполняли ключевые функциональные роли, но и формировали выразительный архитектурный каркас поселка.

Следует отметить большую работу правительства КНР, которое облагораживает и поддерживает состояние исторических зданий, а также создает вокруг них пешеходную и транспортную инфраструктуру, полезную для предпринимателей и туристов. Многие из существующих широких тротуаров ранее были застроены местными жителями и использовались в хозяйственных целях. Организация возможности доступа и восприятия историко-культурного наследия является таким же важным вопросом, как и состояние самого здания. Особенно когда речь идет про удаленные территории, где нет интересов крупных застройщиков. Высокая степень сохранности исторической застройки, включая редкие для КВЖД объекты – постройки охранной стражи, больничный комплекс и веерное депо – позволяет рассматривать Хэндаохэцзы как один из наиболее ценных и репрезентативных ансамблей русского архитектурного наследия в Китае. В этом контексте поселок выступает не только как объект изучения истории железнодорожного строительства, но и как важное свидетельство трансграничного культурного взаимодействия, отражающего перенос архитектурных традиций, градостроительных идей и инженерных решений в иную природную и социокультурную среду.

Хэндаохэцзы представляет собой редкий пример целостно сохранившегося станционного поселения КВЖД, в котором планировочные и архитектурные особенности выходят за рамки типовых решений и требуют дальнейшего комплексного исследования, а также осмысленного подхода к сохранению и актуализации этого уникального историко-архитектурного наследия.

### Литература

1. Across China: A town “pulled by trains” // China.org.cn. – URL: [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2023-12/24/content\\_116900023.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2023-12/24/content_116900023.htm) (дата обращения: 25.12.2025).
2. РГАЭ (Российский государственный архив экономики). Ф. 8002. Оп. 1. Д. 1141. Л. 28. План станции Хэндаохэцзы.
3. Глатоленкова, Е. В., Базилевич, М. Е. Русское архитектурное наследие в Китае: вокзал Имяньпо // Проект Байкал. – 2025. – № 22 (86). – С. 112–123. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/86.2693
4. Базилевич, М. Е., Целуйко, Д. С. Архитектурный ландшафт Имяньпо // Проект Байкал. – 2025. – № 22 (86). – С. 98–111. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/86.2691
5. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва : Типография Управления КВЖД, 1904. – 354 с. : черт., карты.
6. Zhang B., Zhao Z., Sun Y., Khodakovskiy E. V. Study on the Town Planning Model of Chinese Modern Railway Stations: Taking the Second-Class Stations of the Chinese Eastern Railway as an Example // *Bylye Gody*. – 2020. – Vol. 55. No. 1. – P. 272–286.
7. Глатоленкова, Е. В., Базилевич, М. Е. Архитектурное наследие Китайско-Восточной железной дороги в городе Бокету // Проект Байкал. – 2025. – № 22 (84). – С. 150–156. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2565
8. Целуйко, Д. С., Базилевич, М. Е. Русское архитектурное наследие в Чанчуне // Проект Байкал. – 2025. – № 22(86). – С. 154–160. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/86.2692
9. РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 284. Л. 39.
10. РГАЭ. Ф. 8002. Оп. 1. Д. 284. Л. 40.

### References

- Across China: A town “pulled by trains”*. (2023). China.org.cn. Retrieved December 25, 2025, from [http://www.china.org.cn/china/Off\\_the\\_Wire/2023-12/24/content\\_116900023.htm](http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2023-12/24/content_116900023.htm)
- Album sooruzhenii i tipovykh chertezhei Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi. 1897–1903 [Album of Structures and Standard Drawings of the Chinese Eastern Railway. 1897–1903]*. (1904). Moscow: Printing House of the Chinese Eastern Railway Administration.
- Bazilevich, M., & Tseluiko, D. (2025). Architectural landscape of Yimianpo. *Project Baikal*, 22(86), 98–111. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/86.2691>
- Glatolenkova, E., & Bazilevich, M. (2025a). 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>
- Glatolenkova, E., & Bazilevich, M. (2025b). Russian architectural heritage in China: Yimianpo Station. *Project Baikal*, 22(86), 112–123. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/86.2693>
- Russian State Archive of the Economy (RGAE). Fund 8002. Inv. 1. File 284. Sheet 39.
- Russian State Archive of the Economy (RGAE). Fund 8002. Inv. 1. File 284. Sheet 40.
- Russian State Archive of the Economy (RGAE). Fund 8002. Inv. 1. File 1141. Sheet 28. Plan of Hengdaohezi Station.
- Tseluiko, D., & Bazilevich, M. (2025). Russian architectural heritage in Changchun. *Project Baikal*, 22(86), 154–160. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/86.2692>
- Zhang, B., Zhao, Z., Sun, Y., & Khodakovskiy, E. V. (2020). Study on the Town Planning Model of Chinese Modern Railway Stations: Taking the Second-Class Stations of the Chinese Eastern Railway as an Example. *Bylye Gody*, 55(1), 272–286.