

Статья посвящена изучению опыта использования объектов культурного наследия железных дорог и их музеефикации на территории Китая. Объект исследования – застройка в городе Чжалантуне, станции вдоль Китайско-Восточной железной дороги, в районе которой в начале XX века находился известный в Северной Маньчжурии курорт. Рассматриваются современное состояние признанных памятников архитектуры – здания железнодорожного клуба и бывшей воинской казармы, в наши дни превращенные в музеи. Исследование построено на базе проведенного в 2024 году натурного обследования с использованием литературных и архивных материалов.

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

The article is devoted to the study of the experience of using railway cultural heritage sites and their museification in China. The object of study is the development in the city of Zhalantun, the stations along the China Eastern Railway, where at the beginning of the 20th century there was a well-known resort in Northern Manchuria. The article considers the current state of recognized architectural monuments – the railway club building and the former military barracks, which have nowadays been turned into the museums. The research is based on a field survey conducted in 2024 using literary and archival materials.

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

Музеефикация исторических зданий в Чжалантуне / Museumification of the historical buildings in Zhalantun

текст

Екатерина Глатоленкова

Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)
Михаил Базилевич
Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)

text

Ekaterina Glatolenkova

Pacific National University
(Khabarovsk)

Michail Bazilevich

Pacific National University
(Khabarovsk)

Введение

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) стала одним из ключевых инфраструктурных и культурных проектов рубежа XIX–XX веков, оказавших существенное влияние на формирование пространственной структуры Маньчжурии и сопредельных территорий Дальнего Востока. Построенная как стратегическая ветвь Транссибирской магистрали, дорога не только обеспечила кратчайший транзит между европейской частью России и Тихим океаном, но и сформировала вдоль своей линии сеть новых поселений, станций и городов. Вокруг железнодорожных узлов складывались административные центры, жилые кварталы, культовые и общественные здания, образовавшие уникальную по своему характеру архитектурную среду.

Значительное количество объектов исторической застройки сохранилось на промежуточных станциях КВЖД, где типовые проекты вокзалов, депо, водонапорных башен и жилых домов железнодорожников формировали целостный ансамбль. Архитектура этих зданий отражает синтез инженерной рациональности и стилистических тенденций своего времени – от эклектики и «кирпичного стиля» до модерна.

В настоящее время значительная часть построек, связанных с историей КВЖД, находится в уязвимом положении. Урбанистические трансформации, модернизация транспортной инфраструктуры и коммерческое освоение территорий нередко приводят к утрате подлинной среды либо к ее деформации. Многие здания используются без учета их историко-культурной ценности, что ведет к постепенной утрате аутентичности. В отдельных случаях объекты полностью исчезают, уступая место новой застройке.

В этих условиях особую актуальность приобретает проблема музеефикации исторических зданий вдоль бывшей линии КВЖД. Музеефикация построек, связанных с железной дорогой, рассматривается и как способ физического сохранения объекта, и как форма осмысленной интерпретации исторического наследия, в том числе с включением новых объектов, не имеющих связи с первоначальной застройкой. Большинство сохранившихся памятников включены в современную культурную

и туристическую среду поселений и участвуют в формировании образа, способного раскрыть сложную трансграничную историю региона.

Дополнительную значимость теме придает ее международный характер. Наследие КВЖД связано с историей России и Китая, отражает процессы взаимодействия, конкуренции и культурного обмена. Следовательно, сохранение и интерпретация этих объектов требуют деликатного подхода, учитывающего различные исторические нарративы.

Методология исследования

Исследование основано на междисциплинарном подходе, объединяющем методы изучения истории, архитектуры и градостроительного анализа. Историко-архивный метод позволил реконструировать этапы формирования станции, уточнить датировку объектов и проследить трансформацию их функций на основе научных публикаций, архивных источников и нормативных документов. Проведенное в октябре 2024 г. натурное обследование сохранившихся зданий включало визуальный осмотр, фотофиксацию, анализ состояния конструкций и декоративных элементов, а также оценку степени сохранности аутентичной планировки. Полевые исследования позволили сопоставить архивные сведения с современным состоянием объектов и выявить характер их адаптации. Историко-типологический анализ применен для систематизации зданий по функциональным группам. Архитектурно-композиционный анализ использован для выявления стилистических особенностей и объемно-пространственных решений. Градостроительный подход позволил оценить планировочную структуру станционных поселков и их потенциал для комплексной музеефикации. Сравнительный метод использован при анализе различных моделей музеефикации.

Типология исторических зданий вдоль КВЖД

Формирование станционных комплексов вдоль бывшей линии Китайско-Восточной железной дороги происходило по единой инженерно-планировочной логике: станция представляла собой ядро будущего поселения. Типология объектов наследия здесь отличается многоуровневостью – от инфраструктурных сооружений

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/>

до общественных и жилых зданий, формировавших целостную среду.

Вокзал являлся композиционным центром станции и главным архитектурным акцентом. В крупных узлах, таких как Харбин, станции Пограничная и Маньчжурия, Бухэду, формировались представительные здания со сложной композицией, выразительным декором в стиле модерн. В малых пунктах преобладали типовые проекты, выполненные в «кирпичном стиле», иногда – с элементами традиционной восточной архитектуры (Гундзулинь). Несмотря на стандартизацию, варьировались детали фасадов, кровель, оконных проемов, что придавало вокзальным зданиям индивидуальность. Пассажирские здания включали залы ожидания, билетные кассы, буфеты, служебные помещения.

Строительство станций КВЖД сопровождалось возведением домов для служащих и рабочих. Жилые кварталы располагались в непосредственной близости от путевого хозяйства и нередко имели регулярную планировку. В зависимости от должности железнодорожника различались типы домов – от одноэтажных деревянных построек до капитальных кирпичных особняков. Такая застройка представляет интерес как пример формирования корпоративной среды.

Крупный блок составляют объекты технической инфраструктуры: депо, мастерские, пакгаузы, водонапорные башни, склады. Эти сооружения отличались функциональной строгостью и лаконизмом форм. Кирпичные депо с арочными воротами и протяженными фасадами создавали выразительный индустриальный силуэт. Водонапорные башни, помимо утилитарной роли, становились вертикальными доминантами станционного пейзажа. Инженерные постройки важны не только как элементы транспортной системы, но и как памятники индустриальной архитектуры начала XX века. Их конструктивные решения – металлические фермы, кирпичные своды, деревянные перекрытия – отражают уровень технической мысли своего времени.

При крупных станциях размещались здания общественного назначения: железнодорожные клубы, управления, церкви, больницы. Они отличались более представительным обликом по сравнению с производственными объектами. Архитектурный язык сочетал рациональность и элементы декоративности, подчеркивая статус учреждения. В ряде случаев административные здания формировали отдельные ансамбли, связанные с вокзальной площадью. Общественные сооружения свидетельствуют о стремлении создать полноценную городскую среду, а не только транспортный пункт.

Музейные комплексы главной линии КВЖД

Музеефикация исторических зданий представляет собой междисциплинарный процесс, находящийся на пересечении архитектурной реставрации, музейного дела, культурологии, истории. По определению М. Каулен, суть музеефикации заключается «в превращении в музейные объекты недвижимых памятников (архитектурных сооружений и ансамблей, природных комплексов, промышленных предприятий и т. п.), объектов нематериального наследия (традиционных производств, фольклора, образа жизни и т. д.) и культурно-исторической среды со всеми ее элементами и существующими между ними взаимосвязями» [1, с. 11]. В отличие от консервации или реставрации, направленных преимущественно на физическое сохранение объекта, музеефикация предполагает включение памятника в систему общественного восприятия через создание интерпретационной среды. Объект не только сохраняется, но и приобретает новую функцию – становится носителем структурированного знания о прошлом.

В научной традиции музеефикация рассматривается как форма актуализации культурного наследия. Она связана с трансформацией исторического здания в музейный или музейно-экспозиционный объект, при котором материальная ткань сооружения выступает одновременно экспонатом и пространством экспозиции. Особенно это важно для архитектуры инфраструктурного типа – вокзалов, депо, административных корпусов, где сама конструкция и планировочная логика отражают исторические процессы индустриального развития.

В условиях КВЖД можно выделить несколько моделей музеефикации, информация о которых представлена в таблице. Первая – полная музеефикация, при которой здание целиком утрачивает первоначальную функцию и становится специализированным музеем. В этом случае приоритетом является сохранение аутентичности планировочной структуры, декоративных элементов и исторических деталей. По такой модели был сформирован музейный комплекс в здании паровозного депо и музей в церкви-школе в Ханьдаохэцзы, дома-музеи на станции Цицикар (современный Аньянси). Вторая модель – частичная музеефикация, предполагающая совмещение современной функции с музеем. Так, ряд помещений исторического здания Харбинского политехнического университета отведен под размещение экспозиции музея. Данная модель позволяет сохранить жизнеспособность объекта и избежать его изоляции от городской среды. Третья модель – музеефикация в составе более крупного комплекса или маршрута. Таких примеров на северо-востоке Китая с каждым годом становится все больше. В качестве примера приведем реконструированный район на станции Аньянси, жилой район в Харбине, расположенный недалеко от исторического здания Политехнического университета, район бывшей станции Куаценцзы в Чанчуне [2]. В этом случае отдельные здания образуют систему, связанную общей темой. Для линейных инфраструктур, подобных железной дороге, данный подход особенно продуктивен, поскольку позволяет представить наследие как пространственно-протяженный культурный ландшафт. Можно говорить о том, что вся территория бывшей КВЖД, а особенно вдоль главной ее ветви по маршруту от Маньчжурии до Суйфэньхэ, представляет собой площадку для создания единого музейного комплекса, формирующегося в настоящее время.

Принципы музеефикации базируются на международных нормах охраны наследия и практике реставрации. Ключевым является принцип сохранения аутентичности – подлинности материала, формы и исторического контекста. Вмешательство должно быть минимальным и реверсивным, т. е. допускающим возможность возвращения к исходному состоянию без утраты исторической основы. Недопустима имитация «стилизации», создающая ложное представление о прошлом. Не менее важен принцип

в Рис. 1. Здание бывшей столовой железнодорожных служащих (здесь и далее фотографии Е. Глатоленковой, 2024)





^ Рис. 2. Здание бывшей гостиницы при курорте в Чжалантунь



^ Рис. 3. Здание бывшего железнодорожного клуба в Чжалантунь. Главный фасад

контекстуальности. Историческое здание не может рассматриваться изолированно от окружающей среды. Его музеефикация должна учитывать градостроительную структуру, визуальные связи и исторический ландшафт. В случае объектов вдоль бывшей КВЖД это означает необходимость анализа не только отдельных построек, но и их положения в системе станционных ансамблей, путевого хозяйства и жилой застройки.

Таблица
Модели музеефикации исторических зданий КВЖД [3, 4]

Наименование станции	Класс (при строительстве)	Современное наименование	Модели музеефикации		
			частичная	полная	комплексная
Маньчжурия	II	Городской уезд (ГУ) Маньчжурия городского округа (ГО) Хулун-Буир автономного района Внутренняя Монголия (АР ВМ)	+	+	+
Хайлар	II	Район Хайлар ГО Хулун-Буир АР ВМ	–	–	–
Бухэду	II	Город Бухэду ГУ Якэши, АР ВМ	+	+	–
Чжалантунь	II	ГУ Чжалантунь ГО Хулун-Буир АР ВМ	+	+	+
Цицикар	II	Район Аньянси ГО Цицикар провинции Хэйлунцзян	+	+	+
Аньда	III	ГУ ГО Суйхуа провинции Хэйлунцзян	–	–	–
Харбин	I	Город субпровинциального значения (ГСЗ)	+	+	+
Имяньпо	III	Поселок ГУ Шанчжи провинции Хэйлунцзян	+	+	+
Ханьдао-хэцзы	II	Поселок Хэндао ГУ Хайлинь ГО Муданьцзян провинции Хэйлунцзян	+	+	+
Пограничная	II	ГУ Суйфэнхэ ГО Муданьцзян провинции Хэйлунцзян	+	+	–
Яомынь	III	ГУ Дэхуэй ГСЗ Чанчунь	+	+	–

Куаценцзы	IV	ГСЗ Чанчунь	+	+	–
Гунджулинь	II	ГУ Гунджулин ГСЗ Чанчунь	+	–	–
Тьелинь	III	ГО Телин провинции Ляонин	+	–	–
Мукден	IV	ГСЗ Шеньян	+	–	–
Ляоян	II	ГО Ляоян провинции Ляонин	+	–	–
Дашичао	III	ГУ Дашицяо ГО Инкоу провинции Ляонин	+	–	–
Вафандян	II	ГУ Вафандянь ГСЗ Дялянь	+	–	–
Порт-Артур	III	Район Лэйшунькоу/Люйшунь ГСЗ Дялянь	+	–	+
Дальний	I	ГСЗ Дялянь	+	+	+

Музейный комплекс в Чжалантунь

Станция Чжалантунь III класса, построенная в начале XX века на западной линии КВЖД, расположена между Цицикаром и Бухэду. Это одна из восьми станций III класса на линии, первоначально называвшаяся Бутацзи, но переименованная в честь офицера, чей гарнизон находился в районе будущего железнодорожного поселка [5]. Благодаря живописной природе и относительной близости к Харбину, в 1920-х годах в районе станции сформировался курорт. Г. В. Мелихов в монографии «Белый Харбин» приводит выдержку из газеты «Русский голос», где была опубликована программа торжественных мероприятий, приуроченных к его открытию, а сам поселок называется «чудным очаровательным уголком земного шара» [6, с. 240].

Чжалантунь – одна из самых крупных станций западной линии КВЖД – обладает богатым архитектурным наследием. Планировка станционного поселка в значительной степени сохранена. До настоящего времени сохранилось около 55 исторических зданий различной типологии – жилые дома, общественные постройки, здания технологического назначения. Большинство из них внесены в реестр объектов культурного наследия [7]. Значительные размеры поселка и разнохарактерность застройки не позволяют пока рассматривать его в качестве единого целого, как, например, на бывшей станции Цицикар в поселке Аньянси, где реконструирована и превращена в музей под открытым небом практически вся территория станции. Современная застройка череду-



< Рис. 5. Фрагмент площади напротив здания музея КВЖД

ется с историческими зданиями, сами здания находятся в разной степени сохранности.

С 2017 года в городе реализуется план охраны историко-культурного наследия КВЖД, рассчитанный до 2035-го. Отдельные исторические здания, связанные как с железнодорожной станцией, так и с курортом, используются для размещения музейных экспозиций и проведения культурных мероприятий; в каждом из них подчеркнута историческая принадлежность и представлена информация об истории здания. К таким объектам относятся бывшая столовая железнодорожников (ныне ресторан европейской кухни) (рис. 1), здание клуба железнодорожников – музей истории города Чжалантуня, а также здание бывшей полиции.

Для здания клуба железнодорожников был использован типовый проект, примененный также при строительстве гостиницы курорта. До настоящего времени сохранились оба здания, однако гостиница отличается использованием бутового камня в кладке торцевой стены (рис. 2–4). В период японской оккупации в здании клуба размещался офис Коммунистической партии Китая [7]. В настоящее время здесь расположен музей Чжалантуня. Экспозиция размещена на двух этажах и включает шесть залов, посвященных истории города и его современному состоянию. Здание двухэтажное, прямоугольное в плане, с вытянутым главным фасадом. Композиция симметричная, торцевые фасады и центральная часть входной группы заднего фасада украшены балконами с деревянной резьбой, кровля четырехскатная. Основной объем решен строго и лаконично, тогда как пристройки отличаются более декоративным характером. Оконные проемы прямоугольные, вытянутые по вертикали, с простыми наличниками; расположены регулярно и симметрично. Фасад отреставрирован и находится в хорошем состоянии; сохранена и восстановлена деревянная резьба на балконах в торцах здания, окрашенная в желто-зеленую гамму, характерную для построек вдоль бывшей КВЖД.

Одним из центральных достопримечательных мест является Площадь истории и культуры Восточной железной дороги, расположенная в южной части исторического станционного поселка (рис. 5). С западной стороны



^ Рис. 4. Здание бывшего железнодорожного клуба в Чжалантуне. Фрагмент бокового фасада

на площадь выходит торцевой фасад здания бывшей воинской казармы (рис. 6), в настоящее время – музея истории Китайско-Восточной железной дороги района Внутренняя Монголия. В юго-восточной части площади размещена современная среднеэтажная жилая застройка, а с северо-востока к ней примыкает квартал бывших жилых домов железнодорожников, находящийся на реконструкции (октябрь 2024 года).

Казарма была построена в 1909 году. Впоследствии, согласно китайским источникам, в ней размещались подразделения лесной полиции. В 1936-м здесь находилась начальная школа, с 1953-го здание использовалось как общежитие для железнодорожных работников, с 1964-го – для учащихся мужского училища. Музей открыт в 2008 году.

Здание построено из бутового камня и декорировано кирпичом. Благодаря особенностям материала и лаконичному оформлению, оно внешне напоминает сооружение промышленного назначения. Постройка одноэтажная, прямоугольная в плане, вытянутая по фронту. Главный фасад решен в протяженной горизонтальной композиции. Крыша двускатная, с небольшим уклоном.



^ Рис. 6. Здание бывшей воинской казармы. Южный фасад



^ Рис. 7. Интерьеры музея КВЖД

Композиция фасада симметрична относительно центральной оси, центр акцентирован входным порталом и треугольным фронтоном. Основным выразительным средством служит строгий метрический ряд широких оконных проемов, обрамленных контрастной кирпичной кладкой, четкая линия цоколя и минимальная пластическая расчлененность. Торцевые фасады подчеркнуты высокими щипцами без сложной пластики. Верхняя часть выполнена из кирпича и формирует зубчатый карнизный пояс, выступающий над основной плоскостью стен.

Лю Дапин указывает, что площадь здания составляет 1020 м²; помещения отличаются высокими потолками [7, с. 24]. Наличие внутренних перегородок и значительная высота помещений позволили выполнить перепланировку и приспособить здание под музейное пространство. Вход осуществляется со стороны южного фасада и отделен от основного зала перегородкой. Внутреннее пространство организовано как большой зал, в центре которого под стеклом размещен фрагмент рельсового пути с оригинальными деревянными шпалами и рельсами – характерный экспонат музеев вдоль бывшей линии КВЖД. По периметру установлены стенды с историческими фотографиями, картами и чертежами, размещены витрины с предметами быта и ценными артефактами (рис. 7).

Заключение

Китайско-Восточная железная дорога сформировала пространственно-протяженную систему поселений с развитой архитектурной и социальной инфраструктурой. Станционные комплексы включали вокзалы, жилую застройку, инженерные сооружения и общественные здания, образующие целостную среду. Несмотря на уязвимость значительной части этого наследия, современная практика показывает возможность его сохранения через различные модели музеефикации – от преобразования отдельных зданий до формирования музейных комплексов и тематических маршрутов.

Пример станции Чжалантунь демонстрирует, что даже при фрагментарной сохранности застройки возможно постепенное включение исторических объектов в культурно-туристическую среду. При этом важнейшим условием

остается соблюдение принципов аутентичности и контекстуальности, а также учет международного характера наследия КВЖД.

Литература

1. Каулен, М. Е. Музеефикация историко-культурного наследия России. – Москва : Этерна, 2012. – 432 с.
2. Целуйко, Д. С., Базилевич, М. Н. Архитектурно-планировочные особенности ст. Куанченцзы // Проект Байкал. – 2025. – Т. 22, № 84. – С. 132–137. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2562
3. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва : Фото-лит. К. А. Фишер, 1903. – 354 с.
4. Baidu Maps [Электронный ресурс]. – URL: <https://map.baidu.com/> (дата обращения: 03.03.2026).
5. Wu, Guoqing. Architecture Gallery: Tracing the Old Buildings of the Chinese Eastern Railway. – Harbin : Heilongjiang People's Publishing House, 2008. – 235 p. (на кит. яз.).
6. Мелихов, Г. В. Белый Харбин: Середина 20-х гг. – Москва : Русский путь, 2003. – 440 с.
7. Liu, Daping. A Research on Modern Urban Planning and Architecture along the Chinese Eastern Railway. – Harbin : Harbin Institute of Technology Press, 2018. – 312 p. (на кит. яз.).

References

- Al'bom 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.
- Baidu Maps.* (n.d.). Retrieved March 3, 2026, from <https://map.baidu.com/>
- Da, P. (2018). *A research on modern urban planning and architecture along the Chinese Eastern Railway [中东铁路沿线近代城镇规划与建筑形态研究]*. Harbin: Harbin Institute of Technology Press.
- Kaulen, M. E. (2012). *Muzeifikatsiya istoriko-kul'turnogo naslediya Rossii [Museification of the historical and cultural heritage of Russia]*. Moscow: Eterna.
- Melikhov, G. V. (2003). *Belyi Kharbin: Seredina 20-kh gg. [White Harbin: Mid-1920s]*. Moscow: Russkii put'.
- Tseluiko, D., & Bazilevich, M. (2025). Architectural and planning features of Kuanchengzi station. *Project Baikal*, 22(84), 132–137. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/84.2562>
- Wu, G. (2008). *Architecture gallery: Tracing the old buildings of the Chinese Eastern Railway [建筑艺术长廊: 中东铁路老建筑寻踪]*. Harbin: Heilongjiang People's Publishing House.