



ГЛАТОЛЕНКОВА ЕКАТЕРИНА ВИКТОРОВНА,
ИВАНОВА АЛИНА ПАВЛОВНА

АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ УССУРИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ГОРОДЕ ВЯЗЕМСКОМ

В настоящей статье поднимается вопрос о ценности архитектурного наследия станционного посёлка города Вяземского Хабаровского края. Архитектурное оформление построенной в конце XIX века станции резко отличалось от построек, расположенных на противоположной от железнодорожных путей казачьей станицы и крестьянского посёлка. До наших дней на «вокзальной стороне» сохранилось большинство построек того времени. Авторы рассматривают их, отмечая, что в списке охраняемых объектов культурного наследия края в городе Вяземском числится только здание школы и бывшее паровозное депо. Изученный опыт работы с архитектурным наследием в провинции Хэйлунцзян (КНР), где уцелевшие крупные фрагменты станционных посёлков Китайско-Восточной железной дороги находятся под наблюдением, отреставрированы и превращены в туристический бренд, позволяет говорить о том, что и на Дальнем Востоке России при должном внимании возможно развитие подобного сценария.

Ключевые слова: архитектурное наследие, архитектурный образ родины, КВЖД, железнодорожная цивилизация, Уссурийская железная дорога.

Keywords: architectural heritage, architectural image of the homeland, Chinese Eastern Railway or CER, railway civilization, Ussuriyskaya railway.

Исследование выполнено при поддержке гранта РФФИ и РЯИК в рамках научного проекта № 21-512-23004.

Помимо инфраструктурной роли, строящиеся железные дороги Российской империи конца XIX – начала XX века выполняли мощную цивилизационную миссию, неся на окраины христианство, просвещение и здравоохранение. Православные церкви, госпитали и школы входили в состав типовых железнодорожных посёлков, которые выпускники петербургских инженерных училищ возводили буквально на краю света. Если вокзалы являлись «воротами империи», то железнодорожные посёлки играли роль «цивилизационных модулей», подобно универсальным конструктам римских колониальных городов. Особое значение «железнодорожная цивилизация» имела на новых землях Российской империи — в Приамурье, Северной Маньчжурии, Туркестане, где процессы освоения территории сопровождались активным строительством городов и где отчётливее проявлялись черты архитектурного образа родины.

Станционный посёлок города Вяземского (на месте с. Медвежье) был построен в начале XX века в 130 км на юг от Хабаровска; назван в честь выдающегося инженера-изыскателя О. П. Вяземского, чей бюст установлен напротив современного здания вокзала со стороны железнодорожных путей, работавшего сначала на строительстве Уссурийской железной дороги, а после — на линии Казалинск — Ташкент.

Активное строительство в районе будущего города началось при возведении Уссурийской железной дороги, а позднее к востоку от станции появились казачья станица и крестьянский посёлок.

Три образовавшихся посёлка занимали обширную площадь, но были независимы друг от друга и различались внешне, в каждом была своя школа. Между крестьянским (Потанинским) и казачьим (Гленовским) посёлками проходила межа — нынешняя главная улица города, Коммунистическая (прежнее название — ул. Сталина); станцию Вяземская отделяла линия железной дороги. Происхождение названия казачьей станицы Гленовской до сих пор не установлено:

по одним данным — в честь атамана (Н. А. Глен имел отношение к другой дальневосточной станице — недалеко от Хабаровска), по другой версии — станица могла носить имя исследователя П. П. Глена, который был участником Восточно-Сибирской экспедиции 1860-х годов и занимался изучением вновь приобретённых территорий на Сахалине и в Амурской области. В казачьем посёлке все жилые дома были одинаковые: деревянные, небольшие, прямоугольные в плане. В Вяземском краеведческом музее имени Н. В. Усенко (г. Вяземский) часть одного из залов отдана под реконструкцию жилого дома: в масштабе 1:1 в стенах старого дома воспроизведён быт казачьей семьи первых поселенцев. В посёлке казаков отдельного здания для школы не было — классы устраивались в обычном жилом доме. В крестьянском посёлке была двухклассная школа, размещалась она в специально выстроенном здании — двухэтажном, из бруса, с фасадами, обшитыми досками и совершенно лишёнными декора.

Строительство станционного посёлка велось под наблюдением железнодорожного ведомства. Генплан был выполнен по типовому проекту с обязательными элементами цивилизованного поселения: так же типовыми церковью, школой, больницей, сквером. Это, помимо экономии в проектировании и строительстве, на практике приводило к тому, что внешне железнодорожные посёлки, их архитектурное оформление и планировки, мало отличались друг от друга, что позволяло приезжающим на службу (зачастую кратковременную) железнодорожникам не испытывать неудобства. Наш тезис подтверждают проведённые в 2018–2021 годах натурные обследования разных участков Транссиба (бывших Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, восточного направления Чита — Хабаровск).

Деревянное одноэтажное здание вокзала, построенное в 1897 году, снесено, на его месте воздвигнут типичный образец советского палладианства (даты постройки — 1959 и 1960 — и сегодня можно видеть на фронте главного фасада).



Современное здание железнодорожного вокзала в г. Вяземском, 2021 год.



Первый деревянный вокзал на станции III класса Вяземская, вид со стороны путей, графическая реконструкция Н. Кассина по фотографии [1].

Главные улицы посёлка проходили вдоль железнодорожных путей. На первой линии (нынешнее название — ул. Железнодорожная) кроме вокзала располагались постройки железнодорожного комплекса: паровозное депо (первое депо было деревянным, позже в него перевели ремонтные мастерские; кирпичное, с контрфорсами и вымпергами, было построено позднее по типовому проекту, такому же, как депо на ст. Евгеньевка (Спасская) и в Никольск-Уссурийском), водонапорная башня, склады. От церкви параллельно линии дороги шла главная улица (вторая линия, нынешняя ул. Котляра), на которую ориентировались здание школы, больница, казармы железнодорожного батальона.



Здание паровозного (локомотивного) депо в г. Вяземском, вид со стороны города, 2021 год.

Со временем вокруг привокзальной площади был разбит парк железнодорожников. Источники приписывают его авторство инженеру-путейцу Н. П. Долматову, который короткое время был начальником станции Вяземская [2]. В начале XX века в парке появился фонтан — подарок Николая Павловича на день рождения его жены, с двумя ярусами, большой нижней чашей, в центре — скульптурная композиция с лотосом, и фигуркой Амура. В фонде краеведческого музея имени Н. В. Усенко хранится групповая фотография железнодорожников начала прошлого века, на фоне виднеются детали фонтана с многоярусными чашами и венчающей их скульптурой. Сотрудниками музея фотография была отреставрирована и раскрашена так, что детали фона стали более яркими и различимыми.

Для детей из семей железнодорожников была построена церковно-приходская школа. В отличие от школ вдоль



Групповая фотография, снятая на фоне фонтана привокзального сада. Из фондов краеведческого музея имени Н. В. Усенко (г. Вяземский).

КВЖД, которые строились в тот же период (самый распространённый тип — школы-церкви, как правило, деревянные, с тремя пределами), на станции Вяземская было именно отдельно стоящее здание, выложенное из красного кирпича, одноэтажное, вытянутое вдоль улицы. Изначально был один корпус на пересечении нынешних улиц Пограничной и Котляра; позднее появилось второе здание, а в послевоенные годы они были объединены.



Вид на улицу Котляра: справа — школа для детей железнодорожников, на дальнем плане — храм Николая Чудотворца, 2021 год.

Церковь в честь Николая Чудотворца и преподобной Марии была построена недалеко от здания вокзала и завершала композицию привокзальной площади — типовое решение для многих станций. В советские годы в церкви был устроен клуб железнодорожников, а во время перестройки здание оказалось заброшенным. Его восстановление началось в 1991 году, в 1993-м обновлённая церковь была вновь открыта. Нынешний облик не имеет ничего общего с прежним.

Современный город Вяземский развился на противоположной от станции стороне, станционный же посёлок практически не претерпел изменений. Этот факт роднит его со многими станциями вдоль бывшей КВЖД (Ханьдаохэцзы, Аньянси, Бухэду, даже с г. Маньчжурией),



а)

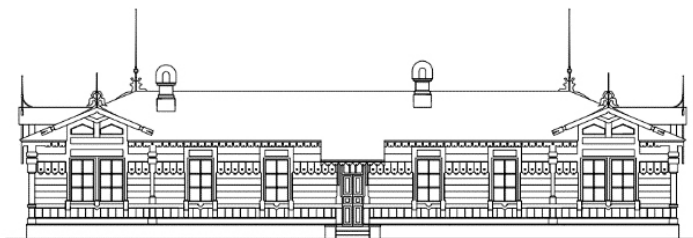


б)

Православный храм Николая Чудотворца:
а) фотография начала XX века
(из фондов краеведческого музея имени Н. В. Усенко);
б) современный вид, 2021 год.

где большая сохранность зданий, построенных в начале XX века, позволила превратить их в туристические объекты: русская архитектура на КВЖД сегодня — ключевой туристический бренд северо-востока Китая. В России, к сожалению, судьба подобных районов иная. Местными жителями города район вокзала воспринимается как простой частный сектор, которым на сегодняшний день он по большей части и является. В реестре охраняемых объектов культурного наследия числятся здания школы и железнодорожного депо, хотя, помимо них, сохранились целые кварталы деревянных жилых домов (со своеобразными резными наличниками с изображением скрещенных якоря и топора — символов Министерства путей сообщения), требующих внимания и реставрации [3].

В отличие от Китая, в России наследие Уссурийской железной дороги практически никак не атрибутировано. На зданиях висят таблички, но это либо современные памятные знаки о некогда живших заслуженных горожанах, либо знаки памяти Великой Отечественной войны. В список памятников архитектуры внесены два здания города.



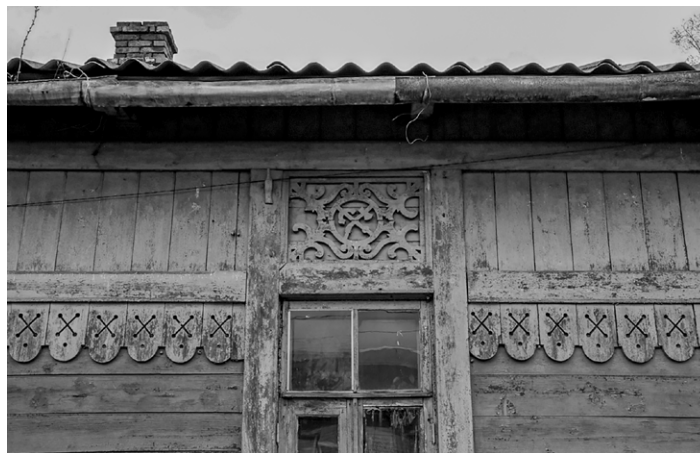
а)



б)



в)



г)

Жилые дома: а) проект типового жилого дома Северного участка Уссурийской железной дороги (реконструкция авторов); б–в) жилые дома на станции Вяземская; г) декор над окнами в виде символики инженеров-путейцев — скрещенные топор и якорь, 2021 год.

В Китае же все сохранившиеся объекты — от здания управления дороги до полуразрушенных бараков — занесены в реестр и находятся под наблюдением, а любые

изменения внешнего облика — под запретом. Хочется верить, что и наследию Уссурийской железной дороги в России когда-нибудь будет уделено должное внимание...

Авторы выражают благодарность сотрудникам Вяземского краеведческого музея имени Н. В. Усенко за помощь в подборе иллюстраций.

Список использованных источников

1. Станция Вяземская. — Изображение : электронное // PastVu : Интернет-сайт. — URL: <https://pastvu.com/p/980584> (дата обращения: 02.05.2021).
2. Эпизоды Гражданской войны на станции Вяземская. — Текст : электронный // Официальный сайт администрации Вяземского муниципального района. История. Годы гражданской войны (1917–1922 гг.). — URL: <https://vyazemskiyadm.khabkrai.ru/O-rajone/Istoriya/Gody-grazhdanskoj-voyny-1917---1922-gg-/4873> (дата обращения: 02.08.2021).
3. Перечень объектов культурного наследия Хабаровского края / Краевое государственное бюджетное учреждение «Хабаровский краевой центр охраны памятников истории и культуры». — Хабаровск, 2012, 2016. — URL: <http://perechen.nasledie27.ru/monument?region%5B%5D=%D0%92%D1%8F%D0%B7%D0%B5%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9+%D1%80%D0%B0%D0%B9%D0%BE%D0%BD&q=> (дата обращения: 02.08.2021). — Текст. Изображение : электронные.

Фотографии предоставлены авторами.
Материал поступил в редакцию 04.10.2021.

Сведения об авторах:

Глатоленкова Екатерина Викторовна, старший преподаватель кафедры «Дизайн архитектурной среды» Института архитектуры и дизайна Тихоокеанского государственного университета (г. Хабаровск).
Контактные данные: e-mail: 008703@pnu.edu.ru; тел. 8-924-211-57-48.

Иванова Алина Павловна, кандидат архитектуры, доцент кафедры «Дизайн архитектурной среды» Института архитектуры и дизайна Тихоокеанского государственного университета (г. Хабаровск).
Контактные данные: e-mail: iva.nova@mail.ru.