

Урбанистика

Правильная ссылка на статью:

Пугачева Е.А., Ким А.А., Пакулова Е.П., Чернышова А.В. Архитектура железнодорожных станций города Шэньяна первой половины XX века // Урбанистика. 2024. № 2. DOI: 10.7256/2310-8673.2024.2.70677 EDN: YDMQVG URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=70677

Архитектура железнодорожных станций города Шэньяна первой половины XX века

Пугачева Екатерина Алексеевна

ORCID: 0009-0004-2841-3699

ассистент, кафедра Архитектуры и Градостроительства, Тихоокеанский Государственный Университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 135, оф. 506г

✉ km.904@yandex.ru



Ким Антон Андреевич

ORCID: 0000-0002-3739-5048

кандидат архитектуры

доцент, кафедра Высшая школа архитектуры и градостроительства, Тихоокеанский государственный университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 136, каб. 527ц

✉ ant.kim@mail.ru



Пакулова Екатерина Павловна

студент, кафедра Архитектуры и Градостроительства, Тихоокеанский Государственный Университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 135, оф. 506г

✉ 2022100451@pnu.edu.ru

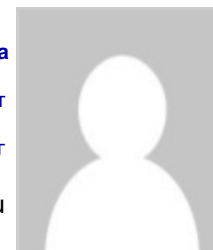


Чернышова Анастасия Витальевна

студент, кафедра Архитектуры и Градостроительства, Тихоокеанский Государственный Университет

680035, Россия, Хабаровский край, г. Хабаровск, ул. Тихоокеанская, 135, оф. 506г

✉ 2022100433@pnu.edu.ru



[Статья из рубрики "Архитектура и среда"](#)

DOI:

10.7256/2310-8673.2024.2.70677

EDN:

YDMQVG

Дата направления статьи в редакцию:

06-05-2024

Дата публикации:

13-05-2024

Аннотация: Работа посвящена выявлению и определению образных и планировочных особенностей железнодорожных вокзалов в г. Шэньяне, построенных в первой половине XX века. Объектом исследования являются железнодорожные вокзалы города Шэньян в рассматриваемый период. Предметом исследования являются особенности композиционных и объемно-планировочных решений зданий железнодорожных вокзалов. В ходе работы подробно рассмотрены основные архитектурно-композиционные приемы, которые использовались архитекторами при строительстве Российского, Южного, Северного и Восточного железнодорожных вокзалов. Выявлены стилистические особенности, которые отсылают к западноевропейской, китайской и японской архитектуре. Кратко рассмотрена история их строительства, а также указаны объекты, которые послужили аналогами для проектируемых станций. Проанализировано, каким образом каждый вокзал влиял на формирование композиционной структуры города и на развитие градостроительной инфраструктуры. Для получения исходного материала был проведен анализ литературных и цифровых источников, картографических и фотоматериалов, в т. ч. архивных. Стилистический и композиционный анализ позволил определить первоначальный облик объектов, а также выявить основные закономерности стилистических приемов. Впервые был проведен комплексный анализ развития архитектуры железнодорожных вокзалов города в разрезе национальных особенностей развития архитектуры и градостроительства, что позволило выявить кросскультурную преемственность. Выявлена роль железнодорожных вокзалов в формировании градостроительной структуры. Отмечена высокая роль стиля и композиции как средства трансляции политического влияния. В ходе исследования выделено три подхода к проектированию станций, основанных на национальном признаке. Русские проектировщики рассматривали данную станцию как второстепенную, что отразилось на применении типовых приемов проектирования и слабой проработке градостроительной роли. Японские архитекторы проектировали станцию, основываясь на типологии аналогичных объектов в метрополии. Характерен комплексный подход, когда станция изначально закладывалась в качестве центра развития поселения. Китайские строители преследовали цель показать независимость национальной архитектуры от внешнего влияния, что отразилось в формировании образного решения, характерного для китайско-западной архитектуры рассматриваемого периода, которая отличалась нарушением пропорции и тектоники при использовании элементов европейской архитектуры. Также для станций, построенных китайскими проектировщиками, характерно отсутствие интеграции в существующее градостроительное положение, что было в дальнейшем частично ликвидировано в период Маньчжоу-го.

Ключевые слова:

железная дорога, железнодорожная станция, архитектура, градостроительство, КВЖД, ЮМЖД, Шэньян, Мукден, Маньчжоу-го, Китай

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда № 23-78-01188, <https://rscf.ru/project/23-78-01188/>

Введение. Современный этап развития городов Северо-Восточного Китая начался в конце XIX в. и связан с началом строительства КВЖД как первой железнодорожной магистрали региона. Особенностью такого развития стало практически полное игнорирование сложившихся исторических китайских и маньчжурских поселений, в результате чего новые города строились либо на практически неосвоенных местах, либо на некотором отдалении от сложившихся национальных поселений. Такой подход позволил как апробировать новые градостроительные приемы, так и в значительной степени повысить роль железнодорожных вокзалов, которые стали выступать центрами развития поселений. Одним из наиболее ярких примеров такого развития является Шэньян, также известный как Мукден. Являясь одним из наиболее древних и крупных городов региона, Шэньян отличался применением классической китайской ортогональной планировки, вписанной в квадрат, которую получил, будучи столицей династии Цин в 1636–1644 гг. Однако при трассировке железнодорожной линии историческая часть города сознательно была оставлена в стороне, и основное развитие было сосредоточено на новом «колониальном» городе, центрами которого последовательно выступали различные железнодорожные вокзалы.

Обзор литературы. В отличие от центральных регионов Китая, история маньчжурской архитектуры изучена в меньшей степени. Российская научная школа сыграла значительную роль в изучении региона, благодаря изучению архитектурного наследия русских архитекторов и инженеров времен строительства КВЖД и белой эмиграции, что, в свою очередь, было обусловлено как сохранившимся материальным наследием, так и большим количеством русскоязычных архивных материалов экспортировавшихся советским правительством в 1940-х и 1950-х годах в Советский Союз. Можно выделить таких исследователей, которые в своих работах изучали влияние КВЖД, которая сыграла огромное значение для развития территории Маньжурии: Е. А. Пугачева [1], Ю. В. Ордынская [2]. В свою очередь Н. П. Крадин [3], С. С. Лёвошко [4], А. П. Иванова [5, 6], Е. В. Глатоленкова [7] в основном занимались изучением архитектуры новых городов (станций), архитектура которых совмещала в себе европейские и китайские традиционные элементы. В работах М. Е. Базилевича [8, 9], Д. С. Целуйко [10], Т. А. Смольяниновой [11, 12] рассматриваются отдельные типы зданий, расположенных по всему Китаю.

Среди китайских ученых можно выделить работы Ю. Ли [13], Б. Ю [14], в работах которых рассматриваются отдельные здания различных китайских городов. В целом, вопросы городского развития в Маньжурии в первой половине XX века неоднократно поднимались в научном дискурсе, в том числе в исследованиях развития железнодорожного строительства Э. Денисона и Г. Жэня [15], Л. Вектуара и В. Зацепина [16].

Архитектура Шэньяна известна прежде всего своими императорскими гробницами и дворцом, которые были изучены в работах С. Ляна [17], В. И. Лучковой [18] и А. А. Хисамутдинова и Т. Чу [19]. В то же время существует значительно меньше публикаций, посвященных архитектуре Шэньяна первой половины XX века, особенно по сравнению с такими городами, как Харбин, Чанчунь и Далянь. Многие из них были написаны

японскими авторами, что в первую очередь связано с высокой ролью Японии в формировании облика города этого периода: Б. Чэн и др. [20], Л. Тан и др. [21].

Материалы и методы. Материалами для анализа построенных железнодорожных станций в Шэньяне в первой половине XX века послужили различные литературные и цифровые источники, а также картографические материалы. Анализ архивных снимков позволил определить первоначальный облик объектов, а также выявить основные закономерности стилистических приемов.

Российская железнодорожная станция Мукден. Появление первой железнодорожной станции относится к 1898 году, когда после подписания договора о строительстве КВЖД на всей арендованной у Китая территории Российская империя начала возводить небольшие поселения — железнодорожные станции вблизи существующих китайских городов.

Вблизи города Шэньян также была заложена станция, которая, несмотря на крупные размеры города и его потенциальное стратегическое значение, была запроектирована согласно требованиям станций IV класса [22]. В соответствии с типовыми чертежами КВЖД здесь подразумевалось возведение небольшого количества построек: пассажирского здания, фанзы для китайцев, службы движения, охраны станции, станционной казармы, службы и охраны пути, путевой казармы, жилых участков с огородами.

При этом, как и на других станциях КВЖД, именно пассажирское здание являлось главным объектом и выступало в качестве композиционного центра будущего поселения. Таким образом, оно становилось визитной карточкой города благодаря тому, что гости города видели именно эту постройку первой и последней при посещении поселения.

Рассматривая архитектуру здания, можно отметить, что, несмотря на расположение на станции IV класса, здесь был применен индивидуальный архитектурный проект, отличающийся от представленных в альбомах чертежей КВЖД типовых станций, но соответствующий им объемом и композиционным построением [22]. Анализ исторических фотографий показал, что, вероятнее всего, до постройки рассматриваемой станции она временно размещалась в небольшой типовой постройке. Однако уже как минимум к 1905 г. основное здание было возведено.

Одноэтажная асимметричная постройка сочетала элементы европейской и китайской архитектуры (рис. 1). При этом, в отличие от ряда типовых проектов, китайские элементы были не выражены и ограничивались декором конька в виде барельефа дракона и завершения в виде традиционного китайского чивэня. Не совсем ясно, данная задумка являлась сознательным замыслом авторов или же результатом привлечения на строительные работы местных строителей. Фасады здания были довольно типовыми для станций, располагавшихся в южной части линии КВЖД. Декор ограничивался применением наборных пилястр и сандриков с наличниками, доходящими до половины высоты окна. А подкарнизный пояс декорировался зубчиками.

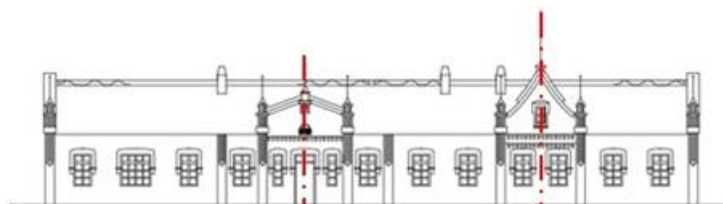


Рисунок 1. Станция Мукден. Фасад со стороны привокзальной площади. Реконструкция Е. А. Пугачевой по фотоматериалам [\[23, 24\]](#).

Основные композиционные оси проходили по фронтонным вставкам, центральная из которых использовалась в качестве главной входной группы. Завершение фронтонов акцентировалось применением парапетных тумб, которые подчеркивали вертикальное направление пилястр, а отбивка от основной плоскости стены была выполнена в виде зубчиков. Такой слабый карнизный пояс из далека создавал ощущение щипцового завершения. Углы наклонов фронтонов, а также их проработка отличались в нюансах и придавали выраженную асимметрию композиции фасадов со смещением композиционной оси к краю фасада.

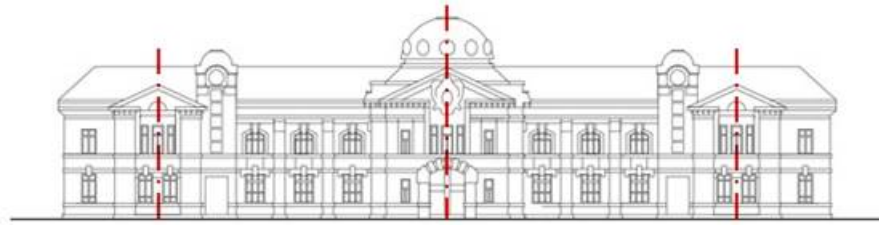
После захвата Мукдена японскими войсками в 1905 г. центральная часть и кровля были разрушены. При восстановлении здания центр был надстроен массивным парапетом, благодаря чему композиционный центр сместился в эту зону, что больше соответствовало принципам японской архитектуры. Кровля получила меньшие карнизные выносы с опорой на карнизный пояс без применения кобылок, что также соответствовало принципам азиатской архитектуры.

В связи с тем, что станция относилась к IV классу, градостроительная композиция ограничивалась созданием одной главной улицы, ведущей к привокзальной площади. Такой подход существенно отличается развитие градостроительной структуры Шэньяна от более значимых станций, где подразумевалось формирование лучевых систем, одновременно служащих разгрузочными артериями. Таким образом, на момент формирования русского «колониального» города градостроителями не был заложен потенциал существенного роста территории.

Южный железнодорожный вокзал. После поражения России в Русско-Японской войне по Портсмутскому мирному договору Шэньян перешел в зону японского контроля. Приобретенная Японией железнодорожная магистраль между станцией Чанчунь и Лушунькоу (Порт-Артур) была переименована в Южно-Маньчжурскую железную дорогу (ЮМЖД), а прежнее здание вокзала было снесено. Километром южнее в 1910 г. была возведена новая железнодорожная станция, которая впоследствии достраивалась еще долгие годы. Проект был разработан японцем Такеши Ота, а затем доработан Сотаро Ёсидой. Первый этаж станции использовался в качестве зала ожидания, а второй этаж первоначально использовался гостиницей «Ямато» с более чем 20 номерами.

Здание вокзала Шэньян было построено в стиле тацуно (рис. 2). Оно представляет собой симметричное двухэтажное краснокирпичное здание с серо-зеленым куполом и круглым световым люком в нем. Здание отличается сложной многоосевой композицией, проходящей по ризалитам и башням, а также разноплановостью плоскостей, которая достигается сложной формой плана. Такая усложненная композиция привела к использованию разных элементов декора на различных частях фасада (рис. 3). Превалирующими были треугольные фронтоны, широкие карнизы, лепнина, круглые световые люки на трех куполах, на центральном куполе — резные круглые окна.



Рисунок 2. Южный железнодорожный вокзал [25]*Рисунок 3. Южный железнодорожный вокзал. Фасад со стороны привокзальной площади*

Одним из связующих элементов этой композиции являлось характерное для стиля тацуно цветочное решение, которое базировалось на контрасте декоративных элементов из белого мрамора, как правило в виде горизонтальных поясов, пилястр и наличников, с основным материалом фасада из красного кирпича. Именно эти вставки и придавали композиционную целостность зданию и объединяли различные композиционные группы.

При учете высокой степени типологизации объектов японской архитектуры можно говорить об использовании аналогов, расположенных в метрополии. Вероятнее всего, для данного проекта в качестве такового выступал Токийский вокзал (рис. 4), проектированием которого занимался Кинго Тацуно, в честь которого в дальнейшем будет назван стиль тацуно [10]. Несмотря на разные масштабы объектов, можно выделить применение сложных планов с системами локальных композиционных осей, подчиненных основным входным группам, акцентированным купольными завершениями. Характерным стилистическим приемом является рассечение плоскости стен из красного кирпича тягами белого цвета. Это решение можно увидеть во многих других работах Тацуно, таких как Киотский филиал Банка Японии (1906 г., ныне Музей культуры Киото) и бывший головной офис Банка Мориока (1911 г.).

*Рисунок 4. Токийский вокзал*

Стоит отметить, что Токийский вокзал сам, в свою очередь, являлся переосмыслением Центрального вокзала Амстердама (рис. 5), спроектированного Койперсом. При этом, несмотря на схожесть композиционных и стилистических приемов в виде применения локальных композиционных осей, подчёркивающих башенками, в Токийском вокзале в большей степени прослеживается влияние барочных форм с их сложными куполами, в то время как Амстердамский вокзал является аллюзией неоготики с характерными острыми щипцами, шатрами и шпилями башен.



Рисунок 5. Амстердамский вокзал

Сложно переоценить градостроительное значение вокзала. Отказавшись от утилитарной планировки, заложенной русскими зодчими, и расположив станцию на еще не застроенном месте, японские градостроители применили систему трехлучей, которая использовалась на станциях более высокого класса. Именно эта система, сходящаяся на железнодорожном вокзале, предопределила композиционное развитие города на ближайшие десятилетия, а также повлияло на развитие ансамблей улиц и площадей. Так изначально стала застраиваться привокзальная площадь, где в стилистике превалировали объекты, выполненные в стиле Тацуно. От центральной площади в схожей стилистике стали застраиваться фасады основных улиц трехлучей, что позволило сформировать единый градостроительный ансамбль. Данная система оказала значительное влияние на развитие городского пространства и продолжила свое развитие в период Маньчжоу-го.

Восточный железнодорожный вокзал. История этого вокзала начинается с решения властей Фэнхая в 1922 г. о строительстве частной железной дороги Фэнхай, связывающий Шэньян с Цзилинем через Мэйхэкоу [\[26\]](#). Таким образом этот железнодорожный вокзал не являлась частью системы ЮМЖД и располагалось вне зоны японских «колониальных» кварталов.

Все строительство железной дороги и сопутствующей инфраструктуры осуществлялось полностью под руководством китайских инженеров с использованием материалов отечественного производства и китайских средств, что отражало сильное национальное самоуважение и показало, что китайцы могут строить железные дороги и вокзалы самостоятельно, не полагаясь на иностранные силы, чье влияние в регионе было огромно на тот момент.

Здание Восточного железнодорожного вокзала Шэньяня выполнено из армированного бетона. Главный фасад симметричен (рис. 6), центральный блок трехэтажный, имеет темно-зеленое купольное завершение, под которым располагается световой павильон. Восточное и западное крыло двухэтажные. Здание является классическим представителем так называемого китайского-западного стиля, при котором эклектически сочетались различные элементы и мотивы западной архитектуры. В рассматриваемом здании преобладают элементы неоклассицизма, которые проявляются в виде гипертрофированного портика на фасаде, выходящем на привокзальную площадь, и колоннады, выходящей на железнодорожные линии.

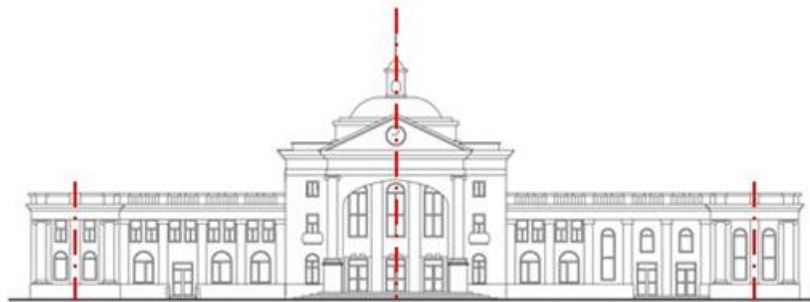


Рисунок 6. Восточный железнодорожный вокзал. Фасад со стороны привокзальной площади

Однако пропорции пилястр в виде ионического ордера, а также решение портика в виде аркады с эллиптической формой арки, и несомасштабный замковый камень, играющий сугубо декоративную роль, выдают характерные черты китайской архитектуры первой трети XX в. и показывают относительную незрелость китайской архитектуры, которая только начала перестраиваться в рамках влияния международных архитектурных школ.

Также стоит отметить, что при проектировании здания оно не было вписано в генеральный план развития города. Фактически вокзал был построен на периферии китайской части поселения без учета его дальнейшего градостроительного развития. Всё это привело к отсутствию каких-либо парадных подъездов к привокзальной площади, которая носила сугубо утилитарный характер. Такой подход к проектированию шел вразрез с подходом японских и русских градостроителей, которые интегрировали вокзалы в существующую городскую среду.

Уже после образования Маньчжоу-го ввиду слабого освоения данного района был разработан проект формирования градостроительного ансамбля, основанного на ортогональной планировке и применении трехлучья, сходящегося к вокзалу. Данная планировочная структура сохранялась как минимум до 1960-х гг., однако ввиду отсутствия репрезентативных объектов на проложенных улицах, к сегодняшнему дню утрачена. Таким образом, в период Маньчжоу-го была предпринята попытка объединить разрозненные точки в единый градостроительный ансамбль в соответствии с принципами японской градостроительной школы.

Северный железнодорожный вокзал

Строительство Северного вокзала во многом схоже со строительством Восточного железнодорожного вокзала. Здесь также основными заказчиками выступали власти китайской части города, что отразилось в привлекаемых проектировщиках, стилистике и композиции объекта, а сама станция относилась не к ЮМЖД, а к Пекинско-Мукденской железной дороге.

Так проектировщиком бывшего Северного вокзала стал известный архитектор Ян Тинбао, который работал над проектом вместе с Лян Сычэном. В 1926 году правительство Шэньяня объявило тендер на строительство новой станции, в котором участвовали многие иностранные проектировщики. Сначала Ян Тинбао хотел спроектировать терминал в Ляонине в виде современного здания в европейском стиле, но железнодорожные власти Цзиньфэна и другие коллеги предпочли использовать композицию железнодорожного вокзала Цяньмэнь в Пекине (рис. 7) ^[26], таким образом фиксируя конец и начало железнодорожной линии.



Рисунок 7. Железнодорожный вокзал Пекина Цяньмэнь

Взяв за основу данную концепцию, Ян Тинбао отказался от первоначального дизайна и скорректировал проект, который в итоге победил в конкурсе. Уже в 1927 году был заложен фундамент «Нового вокзала Фэнтянь», который был завершен в 1930 году и был переименован в «Главный вокзал Ляонин».

Рассматривая здание вокзала, необходимо отметить его необычную объемно-пространственную композицию (рис. 8). Как и Восточный вокзал, его можно отнести к образцу китайско-западной архитектуры. При этом источниками заимствования, вероятнее всего, выступали японские постройки, что отразилось в основном членении крыльев зданий, при котором межоконные пространства заполнялись рельефом и акцентировались цветом. Отличием являлись пропорции окон, которые тяготели к 2:3, в то время как в японской архитектуре преобладали пропорции 1:2. Центральная двухэтажная входная группа является характерным примером китайско-западной архитектуры с завершением в виде фронтона, а также применением тонких колонн с шагом интерколумния, равного высоте колонны, что также является особенностью китайской архитектуры, где в основе пропорционирования лежал квадрат. В то же время композиционным акцентом являлась полуциркулярная арка, возвышавшаяся над основным объемом здания. Данный элемент выполнен в стиле модернизма, что вместе с его объемом и высотой делает его резко выделяющимся на фоне основного здания. В то же время эта арка являлась интерпретацией пологой арки пекинского вокзала Цяньмэнь. При этом она проектировалась именно в качестве аллюзии, а не дословного повторения, т. к. в здании Пекинского вокзала она носила роль вспомогательного композиционного элемента.

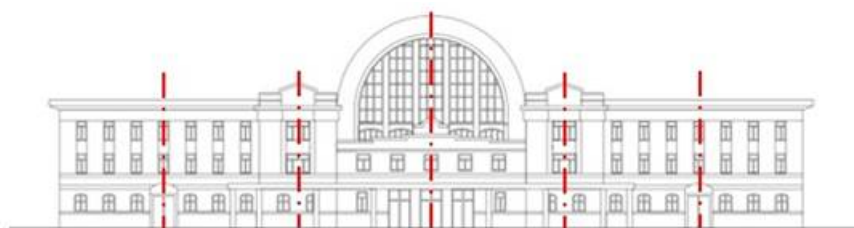


Рисунок 8. Северный железнодорожный вокзал. Фасад со стороны привокзальной площади

В целом Северная станция Шэньяна стала не только самым большим станционным зданием на железной дороге в современном стиле, но и одним из самых запоминающихся городских зданий начала 1930-х гг. Грузовой двор, камера хранения, ресторан, гостиница, вокзальная площадь и другие объекты конечной остановки Ляонин — всё это было частью вокзала. В то же время отсутствие территориального планирования, как и в случае Восточной станции, не позволило включить проектируемый объект в градостроительный ансамбль. При этом ввиду высокой плотности сложившейся застройки уже в период Маньчжоу-го так и не было создано парадного подхода к станции. Таким образом основную роль продолжала играть Центральная станция

Шэньяна.

Заключение. Анализ подобранных аналогов позволил выявить кросскультурную преемственность стилистики проектов и их аналогов. Стоит отметить высокую роль архитектурного стиля как средства трансляции политического влияния. Можно заметить, что с течением времени нарастала этажность, длина пролета и площадь остекления, однако происходило сокращение декора, что свидетельствует о проявлении идей модернизма.

Архитектуру вокзалов можно разделить на три типа: российскую, японскую и китайскую. Анализ развития русской станции говорит о ее второстепенном значении, что отразилось в применении типовых приемов проектирования. Несмотря на статус станции IV класса, уже здесь она становилась градостроительной доминантой, на которую замыкалась главная улица. Развитие японской станции показало как преемственность архитектуре метрополии, так и комплексный подход развития, когда объект железнодорожной структуры становился центром развития поселения. Параллельно развивалась архитектура китайских станций, представленных Северным и Восточным терминалом. Для обоих характерно возведение величественных объектов силами китайских архитекторов, инженеров, строителей. При этом архитектура является характерным примером китайско-западного стиля, в котором проявляется отсутствие понимания пропорции и тектоники европейской архитектуры. В целом, данные постройки во многом являлись манифестом китайских властей, показывающим способность самостоятельного проектирования без привлечения иностранных специалистов. Все это выражалось в дисперсном размещении таких объектов и отсутствии их интеграции в градостроительную среду. Уже в период Маньчжоу-го данная интеграция по возможности была выполнена, но в ее основе лежали принципы японской градостроительной школы.

Библиография

1. Пугачева Е.А., Ким А.А., Самсоновна Е.М. Особенности формирования застройки города Чанчунь в конце XIX – первой трети XX в. // Урбанистика. 2023. № 1. С.29-40. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.1.39901 EDN: EKUZZU URL: https://e-notabene.ru/urb/article_39901.html
2. Ордынская Ю.В. Факторы образования систем расселения на современном этапе (юг Дальнего Востока России – Северо-Восток Китая). // Урбанистика. 2023. № 3. С.35-43. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.3.43828 EDN: UYODEQ URL: https://e-notabene.ru/urb/article_43828.html
3. Крадин Н. П. Харбин — русская Атлантида. Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. 368 с.
4. Левашко С. С. Архитектурная школа Харбинского политехнического института // Русский Харбин, запечатлённый в слове. Вып. 9. Благовещенск : Амурский государственный университет, 2022. С. 108–123.
5. Иванова А. Русские военные инженеры Порт-Артура // Проект Байкал. 2022. № 73. С. 142–149. DOI: 10.51461/pb.73.25.
6. Иванова А. Архитектура Просвещения Дальнего Востока первой трети XX века // Проект Байкал. 2024. № 79. С. 124–133. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2299.
7. Глатоленкова Е. К вопросу об авторах проекта первого вокзала в Харбине // Проект Байкал. 2024. № 79. С. 34–48. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2296.
8. Базилевич М., Иванова А. Русский историко-культурный ландшафт Порт-Артура и Харбина // Проект Байкал. 2024. № 79. С. 118–123. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2298.
9. Базилевич М. Творческая деятельность военного инженера Николая Коновалова на

- Дальнем Востоке // Проект Байкал. 2023. № 78. С.106–111. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/78.2245.
10. Целуйко Д., Смольянинова Т. Архитектурный стиль тацуно в Маньчжурии // Проект Байкал. 2023. № 77. С. 70–77. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2192.
11. Смольянинова Т., Целуйко Д. Развитие архитектуры консульских учреждений в Маньчжурии // Проект Байкал. 2023. № 77. С.78–84. DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2195.
12. Смольянинова Т.А. Консульские здания как образ иностранной архитектуры в городах Северо-Восточного Китая // Урбанистика. 2023. № 2. С.97-106. DOI: 10.7256/2310-8673.2023.2.38331 EDN: RVDKTJ URL: https://e-notabene.ru/urb/article_38331.html
13. Dalian Old Shadows / ed. Y. Li. Dalian : People's Fine Arts Publishing House, 1999.
14. Glance Back the Old City's Charm of Harbin (1897–1949). Vol. 1 / chief ed. B. Yu. Beijing : China Architecture & Building Press, 2005. 216 p.
15. Denison E., Ren G. Ultra-Modernism : Architecture and Modernity in Manchuria. Hong Kong : Hong Kong University Press, 2016. 148 p.
16. Harbin to Hanoi : The Colonial Built Environment in Asia 1840 to 1940 / eds. L. Victoir, V. Zatsepine. Hong Kong : Hong Kong University Press, 2013. 316 p.
17. Liang S. Zhong guo jian zhu shi [History of Chinese Architecture]. Beijing : China Building Industry Press. 2015. 555 p.
18. Лучкова В. И. История китайского города. Хабаровск : Издательство ТОГУ, 2011. 442 с.
19. Хисамутдинов А. А., Чу Т. Шэньянский императорский дворец в прошлом и сегодня// Вестник Академии наук Республики Башкортостан. 2023. Т. 48, № 3(111). С. 69–75. DOI: 10.24412/1728-5283-2023-3-69-75.
20. Zhong Guo Jian Zhu Zong Lan: Shen Yang Pian [The Architectural Heritage of Modern China: Shenyang] / B. C. Chen, [etc.]. Beijing: China Architecture Publishing & Media Co., Ltd. 1995.
21. Tang L., Tang J., Guo F. The Cultural Integration Phenomenon of Shenyang Architectural Heritage // Lecture Notes in Civil Engineering. Vol. 279. Singapore : Springer, 2023. P. 631–635 DOI: 10.1007/978-981-19-4293-8_65.
22. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. М., 1903. 354 с.
23. Холин Н., Ж/д станция. Отступление. Станция Мукден 27 августа 1905 [фотография ; электронный ресурс] // Выставка: Архив доктора Живаго. Через всю страну — на войну. URL: <https://m.russiainphoto.ru/photos/230687/> (дата обращения 07.04.2024).
24. Mukden Temporary Railway Station after Russo-Japan War [фотография ; электронный ресурс] // Wikimedia Commons. URL: <https://cdn2.picryl.com/photo/1906/12/31/mukden-temporary-railway-station-after-russo-japan-war-9c058d-640.jpg> (дата обращения 07.04.2024).
25. The bustling view of Mukden station [фотография ; электронный ресурс] / Taisho Photo Studio // Kyoto University Rare Materials Digital Archive. URL: <https://rmda.kulib.kyoto-u.ac.jp/en/item/rb00030584#?c=0&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-5719%2C0%2C15337%2C2511> (дата обращения 07.04.2024).
26. Lenling S. Liaoning jiyi:Shenyang tieluji "Gudongji" huochezhan, ni zhidao ji ge? [Liaoning Memory: Shenyang Railway Bureau "Antique" railway Station, how many do you know?] [электронный ресурс] // Sohu. URL: https://travel.sohu.com/a/676156184_121124715 (Дата обращения 03.04.2024)

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

В журнал «Урбанистика» автор представил свою статью «Архитектура железнодорожных станций города Шэньяна первой половины XX века», в которой исследованы стилистические и архитектурные особенности железнодорожных построек города Северо-Восточного Китая.

Автор исходит в изучении данного вопроса из того, что современный этап развития городов Северо-Восточного Китая начался в конце XIX века и связан с началом строительства Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) как первой железнодорожной магистрали региона. Особенностью такого развития автор отмечает практически полное игнорирование сложившихся исторических китайских и маньчжурских поселений, в результате чего новые города строились либо на практически неосвоенных местах, либо на некотором удалении от сложившихся национальных поселений. Такой подход позволил как апробировать новые градостроительные приемы, так и в значительной степени повысить роль железнодорожных вокзалов, которые стали выступать центрами развития поселений.

К сожалению, автором не представлена информация об актуальности и научной новизне исследования.

Теоретическим обоснованием исследования послужили труды таких российских и китайских исследователей как М.Е. Базилевич, Ю.В. Ордынская, Смольянинова Т.А., Ю. Ли, С. Лян, Б. Чэн и др. Эмпирическую базу составили различные литературные и цифровые источники, а также картографические материалы и архивные снимки. Методологическую базу исследования составил комплексный подход, содержащий исторический, социокультурный, компаративный анализ, а также контент-анализ различных литературных и цифровых источников и картографических материалов. Целью данного исследования является выявление кросскультурной преемственности стилистики железнодорожных проектов города Шэньян (Мукден).

Анализируя степень научной проработанности проблематики, автор большое внимание уделяет освещению в научной литературе вопроса становления градостроительства на северо-востоке Китая как отечественными, так и зарубежными исследователями. Согласно автору, особое значение для развития данной территории сыграло строительство КВЖД, так как по мере строительства железной дороги возводились новые города (станции), их необычная архитектура совмещала в себе европейские и китайские традиционные элементы.

Выбор объекта исследования автор поясняет тем, что, являясь одним из наиболее древних и крупных городов региона, Шэньян отличался применением классической китайской ортогональной планировки, вписанной в квадрат, которую получил, будучи столицей династии Цин в 1636–1644 гг. Однако при трассировке железнодорожной линии историческая часть города сознательно была оставлена в стороне, и основное развитие было сосредоточено на новом «колониальном» городе, центрами которого последовательно выступали различные железнодорожные вокзалы.

Автором детально исследованы следующие образцы железнодорожных вокзалов города Шэньян: Российская железнодорожная станция Мукден, Южный железнодорожный вокзал (выстроенный японцами в 1910 году в стиле тацуно), Восточный железнодорожный вокзал (построенный китайцами в 1922 году), Северный железнодорожный вокзал (построенный китайскими инженерами в 1926 году).

На основании проведенного анализа автор отмечает взаимосвязь архитектурного стиля и политического влияния. Архитектуру вокзалов автор разделяет на три типа:

русскую, японскую и китайскую. Анализ развития русской станции позволил автору сделать вывод о ее второстепенном значении, что отразилось в применении типовых приемов проектирования. Несмотря на статус станции IV класса, уже здесь она становилась градостроительной доминантой, на которую замыкалась главная улица. Строительство японской станции указывает как на преемственность архитектуре метрополии, так и комплексный подход развития, когда объект железнодорожной структуры становился центром развития поселения. Архитектура китайских Северного и Восточного терминалов является характерным примером китайско-западного стиля, в котором проявляется отсутствие понимания пропорции и тектоники европейской архитектуры. По мнению автора, данные постройки во многом являлись манифестом китайских властей, показывающим способность самостоятельного проектирования без привлечения иностранных специалистов.

В завершении автором представлены выводы по проведенному исследованию, включающие все ключевые положения изложенного материала.

Представляется, что автор в своем материале затронул актуальные и интересные для современного социогуманитарного знания вопросы, избрав для анализа тему, рассмотрение которой в научно-исследовательском дискурсе повлечет определенные изменения в сложившихся подходах и направлениях анализа проблемы, затрагиваемой в представленной статье. Полученные результаты позволяют утверждать, что изучение влияния межкультурных взаимодействий, политических и экономических факторов на формирование городской среды представляет несомненный теоретический и практический культурологический интерес и может служить источником дальнейших исследований.

Представленный в работе материал имеет четкую, логически выстроенную структуру, способствующую более полноценному усвоению материала. Этому способствует и адекватный выбор методологической базы. Библиографический список состоит из 26 источников, в том числе и иностранных, что представляется достаточным для обобщения и анализа научного дискурса по исследуемой проблематике. Можно сказать, что автор выполнил поставленную цель, получил определенные научные результаты, показал знание изучаемой проблематики. Следует констатировать: статья может представлять интерес для читателей и заслуживает того, чтобы претендовать на опубликование в авторитетном научном издании.