

Обзорная статья

УДК 725.31

doi: 10.46684/2687-1033.2024.1.110-115

Железнодорожный вокзал г. Хабаровска. История перемен станции Хабаровск-1

С.Д. Мельникова

Хабаровский техникум железнодорожного транспорта – структурное подразделение Дальневосточного государственного университета путей сообщения (ХТЖТ – структурное подразделение (ДВГУПС); г. Хабаровск, Россия; cvetinya@inbox.ru

АННОТАЦИЯ

Объектом исследования является железнодорожный вокзал ст. Хабаровск-1 г. Хабаровска. Особое внимание уделяется реконструкции здания железнодорожного вокзала, привокзальной площади с архитектурными памятниками. При анализе литературных и фотографических источников прослеживается история создания вокзала на различных исторических этапах.

Новизна исследования состоит в объединении сведений об этапах изменения привокзальной площади, здания вокзала от начала создания и по настоящее время, с именами архитекторов и скульпторов.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал; привокзальная площадь; архитектура здания вокзала; имена архитекторов; Уссурийская железная дорога; реконструкция памятников вокзала; пропускная способность

Для цитирования: Мельникова С.Д. Железнодорожный вокзал г. Хабаровска. История перемен станции Хабаровск-1 // Техник транспорта: образование и практика. 2024. Т. 5. Вып. 1. С. 110–115. <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.1.110-115>.

Review article

Railway station in Khabarovsk. History of changes at Khabarovsk-1 station

Svetlana D. Melnikova

Khabarovsk College of Railway Transport is a structural subdivision of the Far Eastern State University (HTZhT – a structural subdivision (FESTU); Khabarovsk, Russian Federation; cvetinya@inbox.ru

ABSTRACT

The object of the study is the railway station Khabarovsk-1, Khabarovsk. Particular attention is paid to the reconstruction of the railway station building, the station square with architectural monuments. The analysis of literary and photographic sources traces the history of the creation of the station at various historical stages.

The novelty of the study lies in the union of information about the stages of change in the station square and the station building from the beginning of its creation to the present, with the names of architects and sculptors.

Keywords: railway station; station square; architecture of the station building; names of architects; Ussuriysk railway; reconstruction of station monuments; throughput

For citation: Melnikova S.D. Railway station in Khabarovsk. History of changes at Khabarovsk-1 station. *Transport technician: education and practice*. 2024;5(1):110-115. (In Russ.). <https://doi.org/10.46684/2687-1033.2024.1.110-115>.

ВВЕДЕНИЕ

Первый вокзал появился в России 185 лет назад в 1838 г., когда железная дорога соединила Павловск, где находилась царская резиденция, и Санкт-Петербург. Вокзалами, или точнее «воксалами», называли парки, где проводились балы и концерты вслед за английским Vauxhall (воксол) в

Кеннингтоне. Роскошный Павловский парк-вокзал включал филармонию, театр, рестораны, отели и галереи. В XVIII в. такие парки и сады получали все большее распространение по всей Российской империи. Позднее по аналогии со знаменитым Павловским парком-вокзалом так стали называть главные станции на новых железных дорогах, строившихся в России.

© С.Д. Мельникова, 2024

В Хабаровске первый вокзал был построен в 1897 г. Главные ворота в город стали его важным культурным центром. Значимость этого подтверждается тем фактом, что первый камень в фундамент первого железнодорожного (ж.-д.) вокзала в 1891 г. заложил цесаревич Николай Романов, будущий император Николай II [4]. Тогда начиналось строительство Уссурийской железной дороги, участка Транссиба, который через шесть лет в 1897 г. связал два главных дальневосточных города Хабаровск и Владивосток.

Первым поездом нужно было двое суток, чтобы проехать 772 км, разделяющие эти города. С открытием вокзала пассажирам больше не надо было терпеть капризы дальневосточной погоды в ожидании поезда под открытым небом.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗДАНИЙ ВОКЗАЛА В РАЗНЫЕ ИСТОРИЧЕСКИЕ ЭПОХИ

Небольшое здание площадью 93 м² [1], построенное по проекту архитектора П.Е. Базилевского [3], было одноэтажным и деревянным. Рядом со зданием вокзала стояла товарная контора и проходили шесть путевых ниток (рис. 1). Вокзал был украшен кружевной резьбой с характерным для того времени растительным орнаментом.

В строительстве Уссурийской (Дальневосточной) железной дороги приняли участие почти 18 тысяч солдат и младших офицеров Приамурского военного округа. В память об участниках строительства в 1900 г. рядом со станцией в центре привокзальной площади был установлен памятник — каменный обелиск, увенчанный 35 пудовым двуглавым чугунным орлом (рис. 2). Его отлили из чугуна по модели полковника Третьякова [8] в хабаровских окружных артиллерийских мастерских, которые в 1908 г. стали заводом «Арсенал», а в советское время — заводом «Дальдизель» [8].

Во время Гражданской войны и интервенции станция была обстреляна японской артиллерией, которая разрушила памятник первостроителям и вызвала пожар в здании вокзала [8]. Новое каменное здание вокзала построено через шесть, в 1926 г. основная часть вокзала приняла первых пассажиров. Автором проекта был Б.Н. Рубановский. Завершено строительство одноэтажного здания площадью 600 м² в 1935 г. Его архитектура выдержана в новом русском/неорусском или псевдорусском стиле [9], согласно эскизам 1910-х гг. Для того времени это было уникальное сооружение, так как русский стиль господствовал в российской архитектуре лишь до Октябрьской революции. Затем в моду



Рис. 1. Первый ж.-д. вокзал Хабаровска, 1897 г.¹



Рис. 2. Памятник русским солдатам, строителям Уссурийской железной дороги [7, 10]



Рис. 3. Железнодорожный вокзал в 1935 г. [7, 10]

вошел конструктивизм, для которого характерна монолитность и жесткая функциональность. Тем не менее, для здания ж.-д. вокзала Хабаровска проект 1910 г. принят как более декоративный и эстетически приемлемый. Руководил строительством инженер А.И. Ялышев [6].

¹ Виды г. Хабаровска, 1902: альбом / фот. воен. топографов. – Б.м., Б.г. – 21 л.



Рис. 4. Железнодорожный вокзал 1964–1966 гг. постройки [7, 10]

С развитием промышленности в 1950–60-е гг. и увеличением грузоперевозок и пассажиропотока старый вокзал перестал справляться с вызовами времени. Первое каменное здание 1935 г. рассчитано на прибытие всего 700 пассажиров в сутки (рис. 3).

Теперь их количество достигало полутора–двух тысяч. Пройти к поезду можно было только через пути, что создавало большие неудобства для пассажиров, особенно когда на путях стояло несколько составов [8]. Вопрос о реконструкции пассажирского вокзала станции Хабаровск-1 рассматривался в министерстве путей сообщения с 1956 г. В начале 1960-х гг. старый вокзал был полностью снесен посредством взрывных работ, и в 1964–1966 гг. на его фундаменте построено железобетонное двухэтажное здание (рис. 4). В духе того времени архитектор Б.Т. Герман отдал предпочтение простым формам и большим поверхностям остекления. Площадь здания увеличилась почти в 10 раз до 6258 м². Тогда же построен тоннель с выходом на 2-ю, 3-ю, 4-ю железнодорожные платформы [9].

ПРИВОКЗАЛЬНАЯ ПЛОЩАДЬ, ИМЕНА АРХИТЕКТОРОВ, РЕКОНСТРУКЦИЯ ЗДАНИЯ ВОКЗАЛА ХАБАРОВСК-1

Говоря о привокзальной площади, нельзя не упомянуть об одной из достопримечательностей Хабаровска, памятнике землепроходцу Ерофею Павловичу Хабарову. Этот памятник установлен к столетию города в 1958 г. Кем был Ерофей Хабаров, в память о котором назван город? Русский землепроходец, сейчас бы такого человека назвали «предприниматель», первооткрыватель новых земель. Родился он предположительно в 1603–1610 гг., в деревне Дмитриево Вологодской области. Жизнеописания Хабарова разнятся в по-

следовательности событий, но в одном они схожи в 1649–1650 гг. Хабаров с отрядом 70 человек из Якутска отправился в экспедицию в Даурию (Забайкалье). Экспедиция была длительной, полной событий и приключений. Покорялись племена, осваивались земли. Важно, что тогда было составлено первое описание р. Амур, которое потом использовали при создании сибирских карт [8].

В память о землепроходце во многих городах есть улицы, названные в честь Е.П. Хабарова². Пассажиров, приезжающих в город, Ерофей Павлович встречает, стоя на скале, как бы всматриваясь в амурские дали (рис. 5).



Рис. 5. Памятник первопроходцу Е.П. Хабарову (фото автора)

² Постановление Правительства Хабаровского края от 28.07.2008 № 172-пр «О присвоении Вокзальной площади г. Хабаровска имени Ерофея Павловича Хабарова» // Собрание законодательства Хабаровского края. 2008. № 7. Ч. 1. С. 555.



Рис. 6. А.П. Мильчин (09.11.1912–11.10.1994)
(«Приамурские ведомости», 11.11.2022 г.)



Рис. 7. Памятная доска на основании памятника
Е.П. Хабарову (фото автора)

Памятник не претендует на портретное сходство, так как описаний внешности Ерофея Павловича не сохранилось. Автором памятника стал дальневосточный скульптор А.П. Мильчин (рис. 6).

Абрам-Янкель Юдка-Пейсахович Мильчин родился в г. Бобруйске в Белоруссии в 1912 г. Он рано осиротел и воспитывался в детском доме. В двадцатилетнем возрасте Абрам Мильчин уезжает в Биробиджан. Здесь раскрылся его талант художника.

Перед войной он учится в мастерской знаменитой Веры Мухиной, и затем по ее рекомендации в институте изобразительных искусств. Пройдя войну, орденоносец Мильчин возвращается в Биробиджан, где сосредотачивается на скульптурном портретировании. В 1953 г. Мильчин первым из дальневосточных художников участвует во Всесоюзной выставке в Москве. Туда он привез метровую фигуру Ерофея Хабарова, где скульптуру приобрела государственная закупочная комиссия. К 100-летию Хабаровска был объявлен конкурс на памятник первопроходцу. Не удивительно, что победителем стал проект Мильчина. Глиняный макет монумента создавался в цехах судоремонтного завода, так как тогда не было специальных художественных мастерских, позволяющих скульптору работать с большими формами. Отливали 11-метровый памятник в подмосковных Мытищах. 29 мая 1958 г. монумент был установлен на привокзальной площади в Хабаровске. В левой руке Ерофея Павловича — свиток с заметками, другой рукой он поддерживает соскальзывающую с плеч шубу (рис. 5). Хабаровчане и гости города могут прочитать надпись на памятнике землепроходцу и исследователю Приамурских земель Е.П. Хабарову (рис. 7).

Шли годы и железобетонное здание вокзала стало ветшать, появились новые требования к вместимости вокзального комплекса и его оборудованию. Назрела необходимость серьезных перемен и обновлений. В 2000 г. по проекту архитектора А.Н. Савельева началась реконструкция здания вокзала Хабаровск-1 [9]. Был выбран неорусский стиль, свободно интерпретирующий эстетику XIX–XX вв. в рамках современного модерна.

Осенью 2003 г. закончилась реконструкция фасада здания, а еще через год все строительные работы завершены. В ходе реконструкции вокзального комплекса потрачен 671 млн руб., из которых более трети ушло на приобретение нового современного оборудования [3, 4, 9].

Замечательное здание вокзала полностью соответствует функциональным требованиям: его вместимость 1300 чел., при среднесуточном пас-



Рис. 8. Современное здание вокзала (фото автора)

сажиропотоке 10 000 чел. Общая площадь здания 7052 м² [9] (рис. 8).

Украшением в здании современного вокзала служат органически вписанные электромеханические часы, которые указывают точное время, благодаря синхронизации через спутник с атомными мировыми часами (рис. 9). Часы марки «ПИК-ЗМ-БС» [11] изготовлены по специальному индивидуальному заказу Научно-исследовательским институтом часовой промышленности г. Москвы.

С восточной стороны вокзала установлен обелиск в память о русских солдатах, участвующих в строительстве Уссурийской железной дороги. Открытие памятника состоялось на привокзальной площади в 1900 г. Во время гражданской войны стела сильно пострадала, а при артиллерийском обстреле японскими войсками верхняя часть обелиска была разрушена окончательно. В 1928 г. па-



Рис. 9. Часы на здании вокзала (фото автора)



Рис. 10. Памятник русским солдатам, строителям Уссурийской железной дороги (фото автора)



Рис. 11. Памятная доска на обелиске (фото автора)

мятник снесли. Но при реконструкции вокзала было решено восстановить прежний обелиск. По архивным фотографиям группой хабаровских архитекторов в 1999 г. вычислены пропорции обелиска. В августе 2005 г. на перроне обновленного хабаровского вокзала по проекту хабаровского проектно-изыскательского института «Дальжелдотпроект» возведена новая стела со старой надписью. Изготовить двуглавую птицу по старым фотографиям, которые хранятся в музее истории Дальневосточной железной дороги, взялся хабаровский скульптор, член союза художников России Максим Ананенко. Из-за трудоемкой технологии этот процесс занял около полугода: вылепив пробную миниатюрную копию, автор создал по ней полноразмерную глиняную скульптуру. По глиняной скульптуре была изготовлена бетонная форма. Бригада мастеров Виктора Босова скульптурно-монументальной студии Дальневосточного художественного фонда чеканила из разогретой меди отдельно каждый элемент орла и сваривала эти фрагменты вместе. Монумент получился гораздо выразительнее и легче чугунного варианта. Медный орел весит чуть больше 70 кг, размах крыльев птицы достигает почти двух метров. На каждой из голов орла — монаршая корона, а в лапах — земной шар, орел установлен на вершине стелы 20 июля 2006 г. на выходе с первой пассажирской платформы с восточной стороны вокзала [8].

Обелиск всегда будет напоминать людям об исторических временах строительства Уссурийской железной дороги (рис. 10, 11).

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время железнодорожный вокзальный комплекс ст. Хабаровск-1 относится к внеклассной пассажирской станции с большим объемом

грузовой работы. Пропускная способность вокзала — 10 тыс. пассажиров в день, 3 млн чел. в год. На станции наряду с приемо-отправочным парком для грузовых и пассажирских поездов имеется грузовой парк Хабаровск-Пристань, сортировочные пути. Здесь 117 стрелочных переводов, 107 из которых включены в электрическую централизацию. Все пассажирские и главные приемо-отправочные пути для грузовых поездов оборудованы необходимыми устройствами для движения составов в четном и нечетном направлении. На станции 5 пассажирских платформ — 2 боковые (первая и пятая) и 3 островные (вторая, третья, четвертая);

7 пассажирских приемо-отправочных путей. Здесь находятся здание поста электрической централизации, пункт технического осмотра вагонов, вагонно-пассажирское депо, 5-я хабаровская дистанция пути, дистанции электроснабжения, сигнализации, связи и вычислительной техники, база вагонов-ресторанов, Хабаровский магистральный сортировочный центр — обособленное структурное подразделение филиала ФГУП «Почта России». Хабаровский железнодорожный вокзал — крупнейший на Дальнем Востоке транспортный узел, соединяющий столицу России с дальневосточными рубежами нашей большой страны.

ЛИТЕРАТУРА

1. Денчик Е. Первый камень в здание вокзала заложил Николай II // Тихоокеанская звезда. 2020. С. 6.
2. Шкуропат П. Главные ворота города // Хабаровский Экспресс. 2010. № 7. С. 23.
3. Железнодорожный вокзал в исторической застройке // Город на трех холмах. Хабаровск, 2008. С. 46–47.
4. Лысунец В.А. Городская среда: из истории г. Хабаровска // Словесница искусств. 2018. № 1 (41). С. 49–55.
5. Хабаровск. Реконструированный вокзал станции Хабаровск-1 украсили новые башенные часы // Муницип. практика. 2005. № 7. С. 65.
6. Крадин Н. Из истории вокзалов // Хабаровская недвижимость. 1996. № 21. С. 3, 9.

7. Александров В. Новый вокзал: третьим будешь? // Хабаровский экспресс. 2000. № 10. С. 13.
8. Андреева В. Самые точные часы в Хабаровске // Хабаровский экспресс. 2005. № 30. С. 3.
9. Артемьева А.А. Национальный дух столичной архитектуры в вокзалах Дальнего Востока // Academia. Архитектура и строительство. 2007. № 3. С. 26–27. EDN IJDEQT.
10. Година Т. Вокзал — городские ворота // Хабаровская неделя. 2011. № 11. С. 4.
11. Железнодорожный район // Хабаровская недвижимость. 1997. № 31. С. 8–9, 36.

REFERENCES

1. Denchik E. Nicholas II laid the first stone in the station building. *Pacific Star*. 2020;6. (In Russ.).
2. Shkuropat P. The main gate of the city. *Khabarovsk Express*. 2010;7:23. (In Russ.).
3. Railway station in historical buildings. *City on Three Hills*. Khabarovsk, 2008;46-47. (In Russ.).
4. Lysunets V.A. Urban environment: from the history of Khabarovsk. *Word of Art*. 2018;1(41):49-55. (In Russ.).
5. Khabarovsk. The reconstructed terminal of Khabarovsk-1 station was decorated with a new tower clock. *Municipality practice*. 2005;7:65. (In Russ.).
6. Kradin N. From the history of stations. *Khabarovsk real estate*. 1996;21:3,9. (In Russ.).

7. Aleksandrov V. New station: will you be the third? *Khabarovsk Express*. 2000;10:13. (In Russ.).
8. Andreeva V. The most accurate watches in Khabarovsk. *Khabarovsk Express*. 2005;30:3. (In Russ.).
9. Artemyeva A.A. National spirit of metropolitan architecture in the stations of the Far East. *Academia. Architecture and construction*. 2007;3:26-27. EDN IJDEQT. (In Russ.).
10. Godina T. Station — city gate. *Khabarovsk week*. 2011;11:4. (In Russ.).
11. Zheleznodorozhny district. *Khabarovsk real estate*. 1997;31:8-9,36. (In Russ.).

Об авторе

Светлана Дмитриевна Мельникова — преподаватель; Хабаровский техникум железнодорожного транспорта — структурное подразделение Дальневосточного государственного университета (ХТЖТ — структурное подразделение (ДВГУПС); 680000, г. Хабаровск, ул. Карла Маркса, д. 55; cvetinya@inbox.ru.

Bionotes

Svetlana D. Melnikova — lecturer; Khabarovsk College of Railway Transport is a structural subdivision of the Far Eastern State University (HTZhT — a structural subdivision (FESTU); 55 Karl Marx st., Khabarovsk, 680000, Russian Federation; cvetinya@inbox.ru.

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.
The author declares no conflicts of interests.

Статья поступила в редакцию 13.04.2023; принята к публикации 28.02.2024.
The article was submitted 13.04.2023; accepted for publication 28.02.2024.