

ПАРОВОЗНОЕ ДЕПО НА СТАНЦИИ ВЯЗЕМСКАЯ – ОБЪЕКТ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ ХАБАРОВСКОГО КРАЯ

Глатоленкова Екатерина Викторовна,

старший преподаватель Высшей школы архитектуры и градостроительства,
Тихоокеанский государственный университет,
ORCID 0009-0001-6030-700X,
Россия, Хабаровск,
e-mail: 008703@togudv.ru

Воронина Вероника Андреевна,

студент,
Научный руководитель: старший преподаватель Е.В. Глатоленкова,
Высшая школа архитектуры и градостроительства,
Тихоокеанский государственный университет,
Россия, Хабаровск,
e-mail: 2021100406@togudv.ru

УДК: 725.95:629.472.2(571.620)»19/...»
Шифр научной специальности: 2.1.12
DOI: 10.47055/19904126_2025_1(89)_11

Аннотация

Статья продолжает исследование архитектурного наследия Транссибирской магистрали в Хабаровском крае на рубеже XIX и XX вв. Объект исследования – памятник архитектуры регионального значения паровозное депо прямоугольного типа на станции Вяземская. Рассмотрены история строительства здания и его предшественника – деревянного депо, здания депо аналогичного типа на Уссурийской железной дороге и железных дорогах, построенных в Российской империи, современное состояние памятника, уточнены отдельные исторические сведения. Работа опирается на архивные материалы – чертежи плана станции, проекты паровозных депо железных дорог, пояснительные записки.

Ключевые слова:

железнодорожная архитектура, паровозные депо, КВЖД, Транссибирская магистраль, Уссурийская железная дорога, Хабаровский край

THE LOCOMOTIVE DEPOT AT VYAZEMSKAYA STATION – A CULTURAL HERITAGE SITE OF THE KHABAROVSK KRAI

Glatolenkova Ekaterina V.,

Senior Instructor at the Higher School of Architecture and Urban Planning,
Pacific National University,
Russia, Khabarovsk,
e-mail: 008703@togudv.ru

Voronina Veronika A.,

Student,

Research supervisor: Senior instructor E.V.Glatolenkova,
Higher School of Architecture and Urban Planning,
Pacific National University,
Russia, Khabarovsk,
e-mail: 2021100406@togudv.ruУДК: 725.95:629.472.2(571.620)»19/...»
Шифр научной специальности: 2.1.12
DOI: 10.47055/19904126_2025_1(89)_11**Abstract**

This article continues the study of the architectural heritage of the Trans-Siberian Railway in Khabarovsk Krai at the turn of the 20th century and focuses on a recognized regional architectural heritage site – the rectangular-type locomotive depot at Vyazemskaya Station. The history of the building and of its predecessor, a wooden depot, is reviewed. Similar depot structures on the Ussuri Railway and other railways constructed in the Russian Empire are considered. The current condition of the heritage site is described. Certain historical details are clarified. The study is based on archival materials, including station layout blueprints, locomotive depot design projects, and explanatory notes.

Keywords:

railway architecture, locomotive depots, CER (Chinese Eastern Railway), Trans-Siberian Railway, Ussuri Railway, Khabarovsk Krai

**Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-20509,
<https://rscf.ru/project/24-28-20509>**

Введение

Локомотивное депо на станции Вяземская – важный объект Дальневосточной железной дороги. Сегодня оно находится на северо-западе города, на его территории установлен паровоз-памятник в честь 100-летия основания депо, памятник работникам, имеется музей, проводятся регулярные экскурсии для школьников. Но историческое здание депо расположено в другом месте, рядом с железнодорожным вокзалом. Здание по адресу ул. Железнодорожная, д. 18а является памятником архитектуры регионального значения Хабаровского края, в процессе эксплуатации несколько раз меняло внешний вид: от деревянного до кирпичного, обустроенного функциональными пристройками. Первое деревянное депо, рассчитанное на размещение шести паровозов, было построено одновременно с прокладкой путей Северо-Уссурийской железной дороги. Депо значилось как коренное, т. е. паровозы находились на постоянном хранении и обслуживании на этой станции, обеспечивая движение на всем участке Северо-Уссурийской железной дороги от станции Муравьев-Амурский до Хабаровска.

Исследования по теме

Базой исследования послужили работы, посвященные изучению истории строительства Транссибирской магистрали на разных ее участках: Н.О. Шашковой [1], А.К. Чертилова [2], Е.В. Ру-

сакович [3], труды историков архитектуры и искусствоведов, рассматривающих современное использование памятников железнодорожного строительства Н.М. Петуховой [4], Ю.А. Никифорова [5], А.А. Конова [6]. Важный вклад в изучение дальневосточной железной дороги внесли А.А. Лисицын [7], В.В. Буркова [8], М.А. Вивдыч [9]. Имеются аспекты истории Уссурийской железной дороги освещены в статьях историков П.А. Сунгурова [10], М.А. Ковальчука [11], Е.Н. Гнатовской [12]. Архитектуре железных дорог посвящены исследования историков архитектуры Дальнего Востока, в частности Н.П. Крадина [13, 14]. Авторы статьи уже рассматривали железнодорожную архитектуру г. Вяземского, включая здание паровозного депо [15, 16].

Методика

Статья написана по результатам натурного обследования железнодорожного района в г. Вяземском в 2024 г. Используются материалы из Альбома исполнительных чертежей Южно- и Северо-Уссурийской железной дороги 1891–1894, 1896–1897 гг., изданного в 1900 г. [17], фотоальбомов времен строительства, а также материалы из фондов Российского государственного исторического архива в Санкт-Петербурге (РГИА) и Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ) во Владивостоке, музея им. Н.В. Усенко г. Вяземского, данные Общества охраны памятников истории и культуры Хабаровского края. Методология исследования опирается на классические методы комплексного исследования, методы архитектурного и градостроительного анализов.

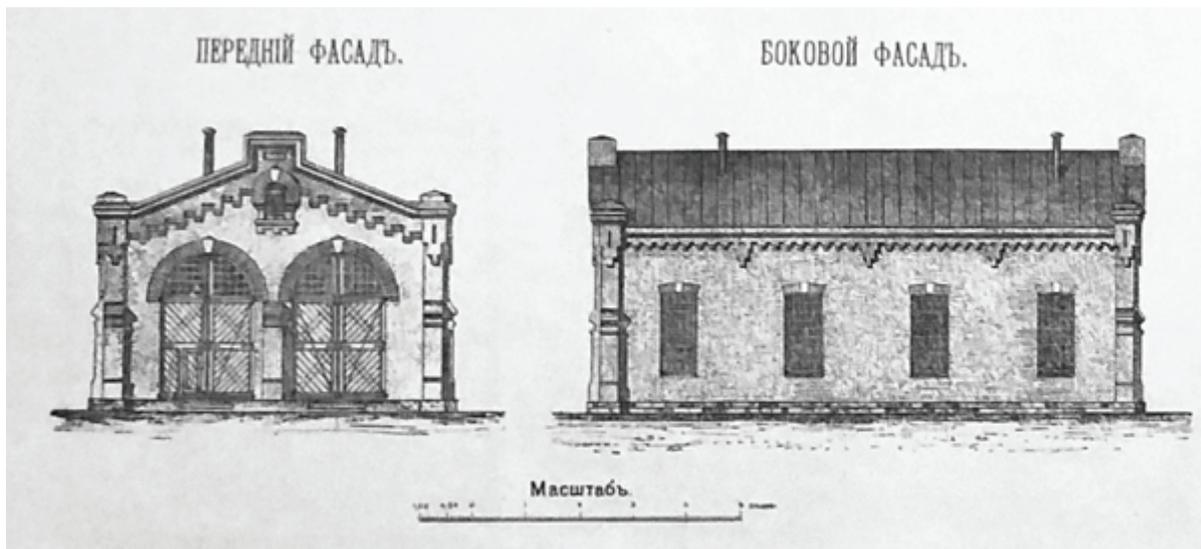
Паровозные депо Уссурийской железной дороги

Для обслуживания паровозов на Уссурийской железной дороге строились депо прямоугольного типа – это наиболее простое решение, удобное в эксплуатации, позволяющее расширить площадь без серьезных затрат на переустройство. К сдаче дороги в эксплуатацию было построено восемь паровозных зданий: пять зданий на южном участке (на линии от Владивостока до ст. Муравьев-Амурский) и три – на северном участке (от ст. Муравьев-Амурский до Хабаровска). В альбоме исполнительных чертежей 1900 г. отражены проекты типовых кирпичных депо для станций Надеждинское, Никольское и Спасское и деревянное – для станции Вяземская. Большую часть первых зданий Северо-Уссурийской железной дороги строили из дерева, что объясняется отсутствием кирпича в требуемых объемах и сравнительной доступностью леса. Линия Уссурийской железной дороги возводилась с юга, строительные материалы доставлялись на Дальний Восток морским путем во Владивосток и далее развозились по строящейся линии либо сплавливались по рекам Усури и Амуру. Деревянные постройки возводились, как правило, из местной древесины.

Уже в начале XX в. многие деревянные здания были перестроены. Так, были заменены депо на ст. Вяземская, на ст. Муравьев-Амурский. Используемые проекты явно повторяли уже сложившуюся традицию создания паровозных зданий в других регионах Российской империи: анализируя проекты на Рязанско-Уральской железной дороге, новые линии которой строились в 1892–1901 гг., одновременно с Уссурийской железной дорогой, можно отметить повторяющийся декор в облицовке торцевых фасадов депо. На рис. 1а передний фасад здания выполнен в стиле, характерном для промышленной архитектуры рубежа XIX–XX вв. Центральной частью композиции являются два арочных проема с воротами, завершенные полуциркульными арками. Углы фасада выделены мощными вертикальными лопатками, боковой фасад отличается лаконичностью. Ряд прямоугольных окон равномерно распределен по стене, стену завершает зубчатый карниз. В указанном альбоме приводятся также чертежи паровозных зданий Дан-

ково-Смоленской железной дороги и есть отсылка на устройство потолка и чертежи разреза депо на Московско-Курской железной дороге, что подтверждает факт повторного применения чертежей на разных линиях [18, с. 150].

Объемно-пространственное решение типовых депо прямоугольного типа на Уссурийской железной дороге имеет наиболее выраженные сходство с депо на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) (рис. 1б). Центральную часть композиции главного фасада формируют два прямоугольных проема, оформленных треугольными псевдофронтами. Верхняя часть фасада завершена фронтоном с декоративным ступенчатым орнаментом. В центре фронтона находится круглое окно. Треугольный фронтон, так же, как и фронтон депо на Рязанско-Уральской железной дороге, завершен карнизной полкой.



а) на Рязанско-Уральской железной дороге [18, с. 150]



б) на станции Мадаоши, КВЖД [19, с. 102]

Рис. 1. Примеры паровозных депо прямоугольника типа, применявшиеся на других железных дорогах Российской империи

Построенные депо на Уссурийской железной дороге, хоть и повторяли идеи проектов других железных дорог, но имели характерные отличия, выраженные, в частности, в оформлении боковых фасадов – с обязательными усиленными лопатками и контрфорсами на боковых фасадах, наличием пристроенных мастерских, что, вероятно, объяснялось суровым климатом.

На сегодняшний день нет информации об индивидуальных проектах для этих зданий, но если депо в г. Вяземском сохранилось, хоть и в перестроенном виде, то депо на ст. Муравьев-Амурский было разрушено в годы Гражданской войны. Об этом свидетельствуют снимки, сделанные японскими фотографами и имеющие соответствующие подписи. Несмотря на то, что многие дальневосточные исследователи считают, что на них изображено депо на другой станции, авторам данной статьи эта версия не кажется убедительной. На имеющемся снимке (рис. 2а) – южный освещенный солнцем фасад здания с тремя воротами, значит, здание могло быть рассчитано на шесть стоек (каковыми на Уссурийской железной дороге были три здания, в том числе депо на ст. Муравьев-Амурский), отчетливо читается декор, отличный от того, что применялся в оформлении депо на станциях Вяземская и Никольское: фланкирующие главный фасад возвышения декорированы столбиками с щипцовым завершением и нишами в гранях, ориентированных на главный фасад; в здании на станциях Вяземская и Никольское щипцовые завершения столбиков ориентированы на боковые фасады. Кроме того, подтверждением этой версии служат планы расположения путей и зданий на ст. Муравьев-Амурский 1913 г., где указанное депо состоит из двух объемов – собственно депо, сквозь которое проходит три линии путей и, вероятно, мастерских [17]. На снимке с левой стороны видна пристройка с арочными проемами окон, которой в таком исполнении не было ни в Никольске-Уссурийском, ни на ст. Вяземская.

Главные фасады всех представленных на рис. 2 зданий декорированы ступенчатым фронтоном с зубчатым карнизом и висячими лопатками со ступенчатым краем; на станциях Муравьев-Амурский и Вяземская висячие лопатки украшены вытянутой аркой. Фронтон главного фасада депо на всех станциях, кроме депо на ст. Вяземская (где окно круглой формы), украшен вытянутым окном с лучковой перемычкой.

В целом для обеспечения движения на Уссурийской железной дороге были построены депо на восьми станциях. Их распределение и вместимость представлены в таблице.



а) на ст. Муравьев-Амурский (утрачено) [20]



б) на ст. Никольское (сохранено) [21]



в) на ст. Спасское (сохранено) [22]

г) на ст. Вяземская, современное состояние
(фото Е.В. Глатоленковой 2022)

Рис. 2. Кирпичные здания паровозных депо прямоугольного типа на Уссурийской железной дороге

Распределение паровозных депо по Уссурийской железной дороге в конце XIX – начале XX в.

Наименование станции (иные названия станций после переименований)	Современное название станции	Основной строительный материал	Количество стойл	Примечания
Владивосток	То же	Древесина	4	
Надеждинское	То же	Кирпич	1	
Никольское (Кетрицево, Никольск- Уссурийский)	Уссурийск	Кирпич	6	Было расширено до 12 стойл в 1910-х гг
Спасское (Евгеньевка)	Спасск-Дальний	Кирпич	4	
Муравьев- Амурский	Лазо	Кирпич	4	Было расширено до 6-ти стойл в на- чале XX в. Разру- шено в 1920-е гг.
Бикин	То же	Древесина	4	
Вяземская (Медвежья)	То же	Древесина	6	Было заменено в начале XX в. на кирпичное
Хабаровск (Хабаровка)	То же	Древесина	4	

Деревянное паровозное здание на станции Вяземская

К началу строительства Уссурийской железной дороги в 1897 г. в районе современного г. Вяземского было два поселка – казачий Гленовский, основанный в 1895 г. и крестьянский; станция строилась на свободном месте и была от них удалена. В первые годы станция носила название Медвежья (рядом находились медвежьи места) переименовали ее после строительства железнодорожного вокзала, в 1897 г., когда началось движение [23, с. 1]. Местность, на кото-

рой построена станция, описывается в рукописи об истории г. Вяземского, хранящейся в центральной районной библиотеке города: «Территория станции с постройками ограничивалась оврагами с восточной и западной стороны <...> На месте школы и локомотивного депо стоял нетронутый, перестройный лиственничный лес с деревьями толщиной 100–120 см» [24, с. 6]. Рукопись, хранящая ценную информацию о жизни поселка в первые годы, составлена тремя авторами – Н.С. Антиповым, А.И. Филипповым, Д.Ф. Лоенко на основе личных воспоминаний и воспоминаний местных жителей.

Здание первого депо было выполнено по проекту «Паровозное здание на 6 стойл с мастерскими», строительство началось весной 1897 г., к 1 августа 1897 г. здание было сдано в эксплуатацию. Проект здания был выполнен в техническом отделе Уссурийской железной дороги и подписан инженером А. Левтеевым (рис. 3). К депо были пристроены мастерские для ремонта паровозов. «Здание было выполнено в деревянном варианте из лиственничных бревен 60–70 см толщиной. Комлевая часть обуглена на кострах и закопана в землю на глубину свыше трех метров. Стены обшиты плахами. Кровля – кровельная сталь» [23, с. 73]. На фотографии конца века, хранящейся в музее им. Н.В. Усенко, видны постройки депо с мастерскими (рис. 4). Паровозное депо расположено вдоль путей и, судя по первым планам расположения путей и зданий на станции, находилось западнее сохранившегося здания [17, с. 87]. К 15 октября 1897 г. был построен поворотный круг [25, с. 121]. Как указано в рукописи, здание простояло 25 лет, «обветшало так, что стало подозрительно скрипеть. Оборудование и локомотивы убрали, и в один из ветренных дней сооружение рухнуло» [23, с. 74].

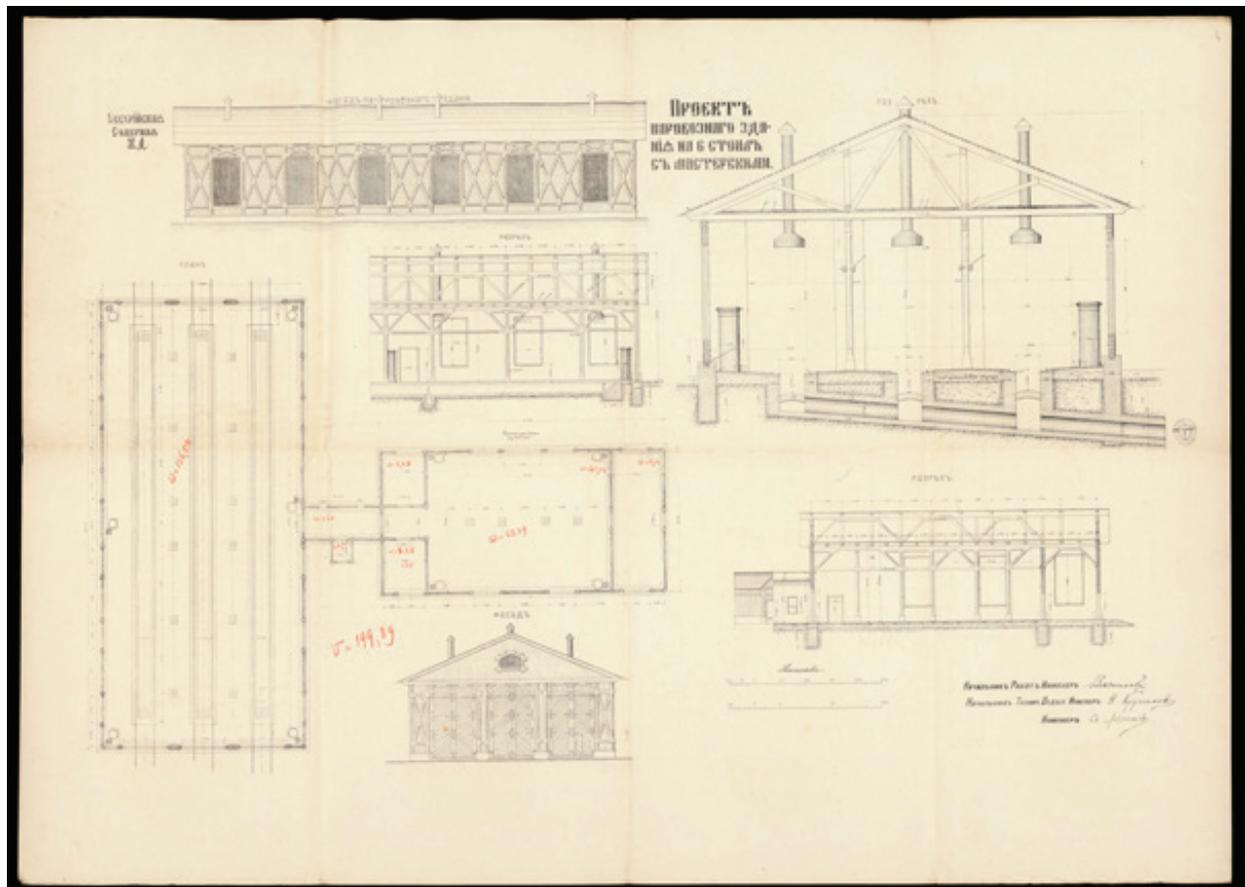


Рис. 3. Проект паровозного здания на 6 стойл с мастерскими¹

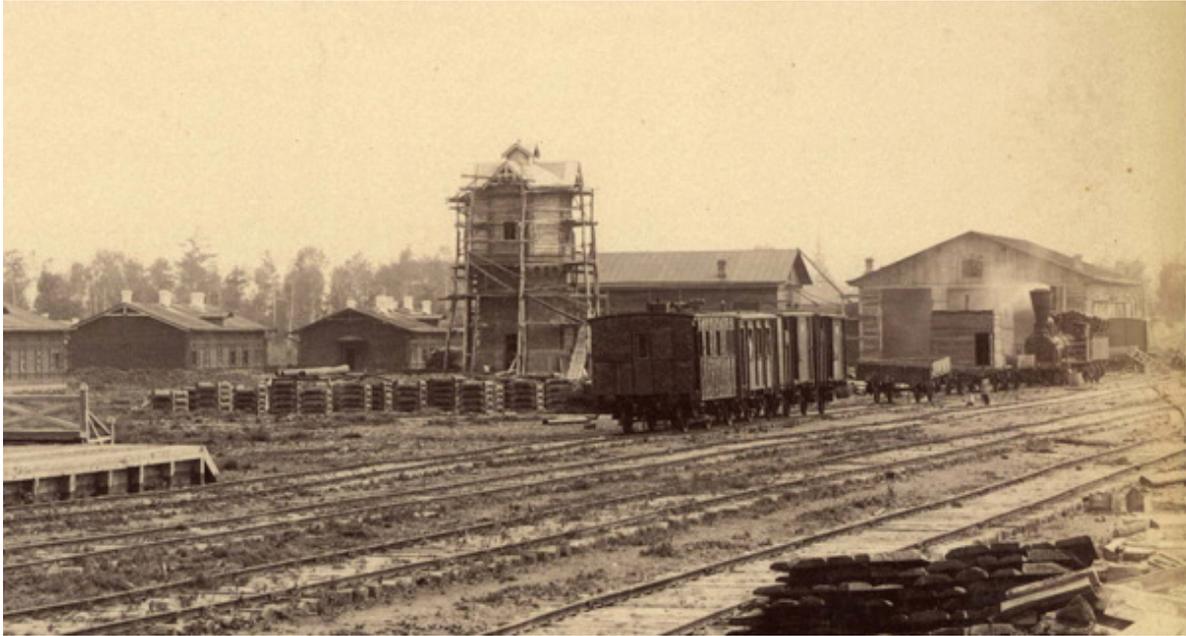


Рис. 4. Станция Вяземская. Фрагмент. За водонапорной башней – депо и мастерские.
Фотография В. Мацкевича (из фондов музея им. Н. В. Усенко в г. Вяземском)

Каменное здание

Кирпичное депо было построено в начале XX в., по одной оси со старым депо, но дальше от здания вокзала (рис. 5) Необходимость в новом здании была связана, с одной стороны, с ожидаемой модернизацией станции, с другой – с переходом на современный подвижной состав и изменение требований к его обслуживанию. В материалах Общества охраны памятников истории и культуры указана дата строительства депо – 1904 г. [26]. В рукописи дается пояснение, что здание было построено из местного кирпича. В первые годы эксплуатации дороги в районе станции было два кирпичных завода кустарного типа, расположенных с восточной и западной сторон от станции [24, с. 6].



Рис. 5. План расположения путей и зданий на ст. Вяземская²

Исследование осложняется крайне небольшим количеством сохранившихся чертежей и фотографий депо Уссурийской железной дороги. Отдельного проекта для паровозного депо на ст. Вяземская пока не удалось найти, но, очевидно, в работе использовались проекты, принятые на южных станциях Уссурийской железной дороги, в нем заметны заимствования из оформления фасада с воротами депо на станциях Спасское, Никольское, Муравьев-Амурский и Надеждинское, а также заимствования из проектов для других железных дорог. Отметим, что кирпичный декор у каждого депо был индивидуальный: торцевые фасады различались по форме окна под коньком крыши, по рисунку декора углов стен. Также депо отличалось и наличием мастерских, которые были построены со смещением к зданию депо.

В деле о состоянии жилых помещений на Уссурийской железной дороге на 1913 г. в числе прочего есть подробное описание имеющихся помещений и их оборудования для всех построек вдоль линии. В здании депо ст. Вяземская указаны следующие помещения и площади: паровозное здание площадью 136,01 кв. саж. (нет уточнений, но, судя по всему, здесь имеется в виду деревянное здание, находившееся рядом с кирпичным зданием); депо – 203,9 кв. саж., в составе которого были машинное отделение мастерских, депо площадью 8,64 кв. саж. и мастерские депо площадью 50,32 кв. саж. с устройством одной железной печи, инструментальный склад – 4,23 кв. саж. с железной печью, паровозное здание 140,7 кв. саж. В мастерских депо имелись две утермарковские печи, в паровозном здании – четыре³. Помещения стойл типовых депо оборудовались кочегарными ямами с отводом воды, крыши покрывались кровельным железом по деревянным стропилам. В отчете указывается наличие вытяжных колпаков – на сохранившихся фотографиях они хорошо считываются в силуэте здания. В современном здании они отсутствуют, кровля и система вентиляции были реконструированы (рис. 2г).

В 1910-х гг. на линии Уссурийской железной дороги шло активное обсуждение ее модернизации. Амурская железная дорога, строительство которой началось в 1907 г., продвигалась с запада на восток, к Хабаровску, и после ввода в эксплуатацию моста через р. Амур, должна была объединить отдельные участки Транссибирской магистрали в один путь. Таким образом Уссурийская железная дорога становилась транзитной, в связи с чем требовалось ее усиление. Это должно было привести к увеличению объемов пассажиро- и грузопотока и следовательно, вызвать потребность в расширении подвижного состава – поездов и вагонов, – и строительстве зданий для их обслуживания. В пояснительной записке к переустройству Уссурийской железной дороги от 1911 г. имеются расчеты по требуемому количеству стойл для всех станций. Было рассчитано обеспечение вместимости 173 паровозов (что составляет только 60% всех планируемых паровозов). На ст. Вяземская планировалось увеличение количество стойл до 23 (против имеющихся шести). Также в документе отмечено, что со ст. Муравьев-Амурский, имеющей шесть стойл, депо будет переносно на ст. Иман, расположенной в девяти верстах, где требуется построить 36 паровозных стойл. Далее в документе представляются расчеты, позволяющие снизить показатели вместимости депо Уссурийской железной дороги до 81 паровозного стойла, что не было реализовано⁴.

В годы Гражданской войны кирпичное депо было повреждено. Восстановление локомотивного хозяйства началось в 1923 г., а в 1929 г. здание было передано службе связи Дальневосточной железной дороги и реконструировано: в корпусе депо убраны рельсовые пути, оборудованы отдельные помещения для ремонта аппаратов сигнализации и связи. В 1932 г. уже в другом месте, в восточной части станции, было построено новое локомотивное депо, используемое до наших дней.

Включение в перечень объектов культурного значения Хабаровского края и современное состояние

Кирпичное здание паровозного депо было включено в Реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения в 2018 г. Статус памятника архитектуры здание получило в изменившемся состоянии, с пристройками 1940 и 1981 гг., внутренними перегородками и делениями на уровни внутри основного помещения депо [26].

В ходе натурного обследования в мае 2024 г. был осмотрен памятник и окружающая его территория, изучены состояние фасадов и интерьеры. В современном здании расположены котельная, цеха, административные помещения. Общая площадь – 1273,6 м². Внутренние помещения паровозного депо и мастерских серьезно изменились в ходе XX в.: ворота депо были частично заложены и используются как окна, окна мастерских расширены, переоборудованы в дверные проемы; внутри расставлены перегородки, подшиты потолки и возведен второй этаж. В служебных кабинетах сохранилась дореволюционная мебель.

Сотрудники отмечают сложности, с которыми сталкиваются во время эксплуатации здания-памятника культурного наследия: нет возможности без специальной документации сделать косметический ремонт и произвести требуемые технологическим процессом перестановки оборудования, утеплить либо заменить окна. Ограничения, накладываемые обязательствами по сохранению памятника архитектуры, в значительной степени мешают его сохранению и могут препятствовать дальнейшей эксплуатации.

Графическая реконструкция современных фасадов депо на ст. Вяземская представлена на рис. 6. Цветом выделены пристройки, выполненные в поздний период.



Рис. 6. Фасады паровозного депо и мастерских в г. Вяземском.

а) Главный фасад (со стороны железнодорожного вокзала);

б) Боковой фасад со стороны железнодорожных путей Графическая реконструкция В.А. Ворониной

Выводы

История развития паровозных депо на Уссурийской железной дороге демонстрирует не только технические и конструктивные изменения, но и отражает важные аспекты адаптации инфраструктуры к меняющимся условиям эксплуатации, климатическим условиям, социально-экономическим требованиям. В зданиях депо, построенных в конце XIX – начале XX в., заимствовались архитектурные решения, характерные для других железных дорог Российской империи; в то же время, постройки Уссурийской железной дороги имели и отличительные черты, выразившиеся, в частности, в объемно-планировочных решениях, декоративном оформлении.

Перестройки и модернизация депо в течение XX в. привели к значительным изменениям в их структуре и назначении. Паровозное депо на ст. Вяземская является одним из сохранившихся памятников истории строительства Транссибирской магистрали. Несмотря на ряд реконструкций, оно остается важной частью архитектурного наследия Хабаровского края, а включение его в государственной реестр культурного наследия подтверждает значение в контексте истории региона. Сохранение и дальнейшее использование этого объекта как памятника требует учета множества факторов, включая технологические и эксплуатационные ограничения.

Примечания

¹ РГИА. Ф. 350. Оп.19. Д.. 456. Л. 4. Проект паровозного здания на 6 столб с мастерскими.

² РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 537. Л. 16. План расположения путей и зданий на станции Вяземская с указанием расположения церкви и школы.

³ РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 102. Л. 201 об. Квартирные ведомости, планы жилых помещений.

⁴ РГИА ДВ. Ф. 31. Оп. 1. Д. 227. Л. 19. Пояснительная записка к проекту переустройства и усиления Уссурийской железной дороги (1921 год).

Библиография

1. Шашкова, Н.О. Проект поселка-сада для рабочих и служащих Центральных мастерских при железнодорожной станции Люблино (1916–1919 гг.): новые материалы / Н.О. Шашкова // *Архитектура и строительство России*. – 2021. – № 2(238). – С. 103–110.
2. Чертилов, Д.К. Архитектурно-планировочные и ландшафтные принципы реконструкции заповедной территории исторической железной дороги : специальность 18.00.01 : автореф. дис. ... канд. архитектуры / Д.К.ч Чертилов. – М., 1997. – 19 с.
3. Русакович, Е.В. Архитектура железнодорожных вокзалов в период строительства Западно-Сибирской железной дороги : специальность 17.00.04 : дис. ... канд. искусствоведения / Е.В. Русакович. – Барнаул, 2022. – 219 с.
4. Петухова, Н.М. Архитектурно-пространственная организация единого комплекса станций Вологодско-Архангельской железной дороги в конце XIX – начале XX века / Н.М. Петухова // *Архитектон: известия вузов*. – 2022. – № 3(79). – DOI 10.47055/1990-4126-2022-3(79)-3.
5. Никифоров, Ю.А. Архитектурное наследие железнодорожных вокзалов Уральского региона / Ю.А. Никифоров, Ю.В. Наливайко // *Академический вестник УралНИИпроект РААСН*. – 2013. – № 4. – С. 47–50.
6. Скоробогатова, Л.Г. Развитие туристско-экскурсионной составляющей деятельности Свердловской железной дороги: исторический аспект / Л.Г. Скоробогатова, А.А. Конов // *Железнодорожный транспорт и технологии : сб. тр. Междунар. науч.-практ. конф. Екатеринбург, 29–30 ноября 2022 года / Уральский государственный университет путей сообщения (УрГУПС)*. Вып. 1(249). – Екатеринбург: Урал. гос. ун-т путей сообщения, 2023. – С. 337–340.
7. Лисицын А.А. Деятельность инженеров путей сообщения по реализации железнодорожной транспортной политики на Дальнем Востоке России (конец XIX в. – 1917 г.) : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : дис. ... канд. исторических наук / А.А. Лисицын. – Хабаровск, 2011. – 269 с.
8. Буркова, В.В. Дальневосточная (Уссурийская) и Харбинская (Китайско-Восточная) железные дороги / В.В. Буркова // *Железнодорожный транспорт*. – 2012. – № 2. – С. 68–73.

9. Вивдыч, М.А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века : специальность 07.00.02 «Отечественная история» : дис. ... канд. истор. наук / М.А. Вивдыч. – Новосибирск, 2011. – 179 с.
10. Сунгуров, П.А. Описание Уссурийской железной дороги (начало XX в.) / П.А. Сунгуров // Современные исследования социальных проблем. – 2021. – Т. 13. – № 1–2. – С. 95–103. – DOI 10.12731/2077-1770-2021-13-1-2-95-103.
11. Ковальчук, М.А. Железнодорожные средства размещения на русском Дальнем Востоке (конец XIX-начало XX века) / М.А. Ковальчук, В.А. Чернов // Туризм в современном мире: направления и тенденции развития : Матллы IV Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, посвященной 10-летию кафедры «Социально-культурный сервис и туризм», Хабаровск, 28–29 марта 2013 года / под ред. В.А. Чернова. – Хабаровск: Дальневосточный гос. ун-т путей сообщения, 2013. – С. 102–106.
12. Гнатовская, Е.Н. Эксплуатация Уссурийской железной дороги в составе КВЖД в 1906–1917 гг / Е.Н. Гнатовская // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в северо-восточной Азии : мат-лы Междунар. науч. конф. Владивосток, 20–22 октября 1997 года / Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН. – Владивосток: Ин-т истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН, 1997. – С. 109–111. – EDN UDPYVB.
13. Черкашин, Д.В. Дальневосточная железная дорога: История создания, структура, перспективы развития / Д.В. Черкашин, Н.П. Крадин // Новые идеи нового века: мат-лы междунар. науч. конф. – Хабаровск. ФАД ТОГУ. – 2014. – Т. 1. – С. 414–419.
14. Крадин, Н.П. Военные инженеры-архитекторы Владивостока(вторая половина XIX – начало XX в.) / Н.П. Крадин, М.Е. Базилевич // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. – 2016. – № 1(28). – С. 59–64.
15. Глатоленкова, Е.В. Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в городе Вяземском / Е.В. Глатоленкова, А.П. Иванова // Культура и наука Дальнего Востока. – 2021. – № 2 (31). – С. 80–84.
16. Баннова, У.А. Объекты культурного наследия в Хабаровском крае: железнодорожная архитектура рубежа XIX–XX веков / У.А. Баннова, В.А. Воронина, Е.В. Глатоленкова // Диалоги о защите культурных ценностей. Алферовские чтения : Мат-лы IV Междунар. науч.-практ. конф., Екатеринбург, 23–24 мая 2024 года. – Екатеринбург: УрГАХУ, 2024. – С. 24–27.
17. Альбом исполнительных чертежей по постройке Южно- и Северно-Уссурийской железной дороги. 1891–94, 1894–97. – СПб.: Товарищество Художественной печати. – 1900.
18. Альбом исполнительных чертежей по сооружению новых линий Общества Рязанско-Уральской железной дороги. 1892–1901. – 1914.
19. Альбом сооружения Китайской-Восточной железной дороги 1897–1903. – М.: Фото-лит. К.А. Фишеръ. – 1903. – 207 с.
20. 1918—1920 Локомотивное депо на станции Муравьев-Амурский (Лазо) // PastVu. – URL: <https://pastvu.com/p/898453>
21. Фотография. Служащие станции (название неопределенно) у входа в мастерские/ГОСКА-ТАЛОГ.РФ. – URL: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=21826343>
22. Публикация об истории Спасска-Дальнего к Дню города // Официальный сайт ГО Спасск-Дальний. – URL: <https://spasskd.ru/index.php/otdely/arkhivnyj/10369-old-10369>
23. Город Вяземский. История и современность: библиографический указатель / сост. Н. Лескова. – Вяземский : Вяземская центральная районная библиотека, 2016. – 16 с.
24. Антипов, Н.С. Страницы истории 1895–1982 гг. Часть 1. / Н.С. Антипов, А.И. Филиппов, Д.Ф. Лоенко. – Вяземский, 1982.

25. Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги: документы и материалы. – Владивосток: Дальнаука. – 2011. – 156 с.
26. Паровозное депо станции Вяземская Уссурийской железной дороги, 1904 г., Хабаровский край, г. Вяземский, ул. Железнодорожная, д. 18а // ЦентрОПИК – URL: <https://perechen.nasledie27.ru/monument>

References

1. Shashkova, N.O. (2021). A project for a garden settlement for workers and employees of the Central Workshops at Lyublino railway station (1916–1919): New materials. *Architecture and Construction of Russia*, 2(238), pp.103–110. (in Russian)
2. Chertilov, D.K. (1997). Architectural-planning and landscaping principles for the reconstruction of the reserved territory of the historical railway. PhD thesis abstract. Moscow. (in Russian)
3. Rusakovich, E.V. (2022). Architecture of railway stations during the construction of the West Siberian Railway. PhD thesis. (in Russian)
4. Petukhova, N.M. (2022). Architectural and spatial organization of a unified complex of stations of the Vologda-Arkhangelsk Railway in the late 19th and early 20th centuries. *Architecton: Proceedings of Higher Education*, 3(79). (in Russian)
5. Nikiforov, Yu.A. and Nalivaiko, Yu.V. (2013). Architectural heritage of railway stations in the Ural region. *Academic Bulletin of UralNIIproject RAASN*, 4, pp.47–50. (in Russian)
6. Skorobogatova, L.G. and Konov, A.A. (2023). Development of the tourism component of the Sverdlovsk railway's activities: A historical perspective. *Proceedings of the International Scientific-Practical Conference on Railway Transport and Technologies*, Ekaterinburg, 29–30 November 2022. Vol. 1(249), pp.337–340. (in Russian)
7. Lisitsyn, A.A. (2011). Activities of railway engineers in implementing transportation policy in the Russian Far East (late 19th century – 1917). PhD thesis. Khabarovsk. (in Russian)
8. Burkova, V.V. (2012). Far Eastern (Ussuri) and Harbin (Chinese Eastern) railways. *Railway Transport*, 2, pp.68–73. (in Russian)
9. Vivdych, M.A. (2011). Railway construction in the Russian Far East at the end of the 19th and early 20th centuries. PhD thesis. Novosibirsk. (in Russian)
10. Sungurov, P.A. (2021). Description of the Ussuri Railway (early 20th century). *Modern Research of Social Problems*, 13(1–2), pp.95–103. (in Russian)
11. Kovalchuk, M.A. and Chernov, V.A. (2013). Railway accommodations in the Russian Far East (late 19th – early 20th centuries). In: *Tourism in the Modern World: Directions and Development Trends*. Proceedings of the 4th Russian Scientific-Practical Conference, Khabarovsk, 28–29 March 2013. Khabarovsk: Far Eastern State Transport University, pp.102–106. (in Russian)
12. Gnatovskaya, E.N. (1997). Operation of the Ussuri Railway as part of the Chinese Eastern Railway in 1906–1917. In: *Proceedings of the International Scientific Conference*, Vladivostok, 20–22 October 1997. Vladivostok: Institute of History, Archaeology, and Ethnography of the Peoples of the Far East, pp.109–111. (in Russian)
13. Cherkashin, D.V. and Kradin, N.P. (2014). The Far Eastern Railway: History, structure, and development prospects. In: *New Ideas for a New Century*. Proceedings of the International Scientific Conference, Vol. 1, pp.414–419. (in Russian)
14. Kradin, N.P. and Bazilevich, M.E. (2016). Military engineers-architects of Vladivostok (second half of the 19th – early 20th centuries). *Academic Bulletin of UralNIIproject RAASN*, 1(28), pp.59–64. (in Russian)
15. Glatolenkova, E.V. and Ivanova, A.P. (2021). Architectural heritage of the Ussuri Railway in Vyazemsky. *Culture and Science of the Far East*, 2(31), pp.80–84. (in Russian)

16. Bannova, U.A., Voronina, V.A. and Glatolenkova, E.V. (2024). Cultural heritage objects in the Khabarovsk Territory: Railway architecture at the turn of the 20th century. In: Alferov Readings: Proceedings of the 4th International Scientific-Practical Conference, Ekaterinburg, 23–24 May 2024. Ekaterinburg: Ural State University of Architecture and Art, pp.24–27. (in Russian)
17. Album of As-Built Drawings for the Construction of the Southern and Northern Ussuri Railway Lines, 1891–94, 1894–97 (1900). St. Petersburg: Artistic Printing Partnership. (in Russian)
18. Album of As-Built Drawings for the Construction of New Lines of the Ryazan-Urals Railway, 1892–1901 (1914). (in Russian)
19. Album of the Construction of the Chinese Eastern Railway, 1897–1903 (1903). Moscow: Photo-Lithography K.A. Fischer. (in Russian)
20. Locomotive Depot at Muravyov-Amursky (Lazo) Station, 1918–1920. Available at: <https://pastvu.com/p/898453> (in Russian)
21. Photograph. Station employees at the workshop entrance. Available at: <https://goskatalog.ru/portal/#/collections?id=21826343> (in Russian)
22. Publication on the history of Spassk-Dalny for City Day. Available at: <https://spasskd.ru/index.php/otdely/arkhivnyj/10369-old-10369> . (in Russian)
23. Leskova, N. (2016). Vyazemsky: History and Modernity. A Bibliographic Index. Vyazemsky: Vyazemsky Central District Library. (in Russian)
24. Antipov, N.S., Filippov, A.I. and Loenko, D.F. (1982). Pages of History 1895–1982. Part 1. Vyazemsky. (in Russian)
25. The Emperor’s Cherished Dream: On the 120th Anniversary of the Ussuri Railway Construction. Documents and Materials (2011). Vladivostok: Dalnauka. (in Russian)
26. Steam Locomotive Depot of Vyazemskaya Station of the Ussuri Railway, 1904. Available at: <https://perechen.nasledie27.ru/monument> . (in Russian) Ссылка для цитирования статьи

Глатоленкова, Е.В., Воронина, В.А. Паровозное депо на станции Вяземская – объект культурного наследия Хабаровского края / Е.В.Глатоленкова, В.А. Воронина //Архитектон: известия вузов. – 2025. – №1(89). – URL: http://archvuz.ru/2025_1/11/ – DOI: [https://doi.org/10.47055/19904126_2025_1\(89\)_11](https://doi.org/10.47055/19904126_2025_1(89)_11)

© Глатоленкова Е.В., Воронина В.А., 2025



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»). 4.0 Всемирная

Дата поступления: 07.12.2024