

В статье рассматривается архитектура первого вокзала в Харбине, построенного в начале XX века: планировочная структура здания, фасадные и интерьерные решения, градостроительное устройство станции. С целью установить автора проекта анализируются чертежи разных вариантов, выполненные техническим отделом Общества Китайско-Восточной железной дороги.

Ключевые слова: вокзал, железнодорожная архитектура, Н. С. Кругликов; А. К. Левтеев; И. Цитович; Харбин. /

The article deals with the architecture of the first railway station in Harbin built in the early XX century – the layout of the building, facade and interior solutions, urban design of the station. In order to identify the author of the project, the drawings of different variants made by the Technical Department of the Chinese Eastern Railway Company are analyzed.

Keywords: station; railway architecture; N. S. Kruglikov; A. K. Levteev; I. Tsitovich; Harbin.

К вопросу об авторах проекта первого вокзала в Харбине / To the question about the authors of the first railway station project in Harbin

текст
Екатерина Глатоленкова
Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)
text
Ekaterina Glatolenkova
Pacific National University
(Khabarovsk)

Здание первого железнодорожного вокзала в районе Новый Город просуществовало около 60 лет. Построенное в начале XX века, оно было демонтировано в эпоху масштабных изменений «культурной революции» 1960-х годов. Благодаря большому количеству сохранившихся фотоматериалов и хорошему качеству печатной продукции, память о вокзале не была утрачена: запоминающийся образ со временем стал частью городской культуры. Сегодня «реинкарнацию» его образа можно встретить в различных постройках и культурных объектах – от ледовой скульптуры на зимнем фестивале льда и снега и арки на Солнечном острове в Харбине до капитальных построек, таких как Музей воспоминаний, выполненный в рамках реновации железнодорожного моста через Сунгари, и современных вокзалов Северо-Востока Китая. Узнаваемый контур арки главного входа повторяется в модернизированном лаконичном фасаде на Западном вокзале Харбина, в оформлении Северного вокзала в Даляне. В Муданьцзяне используется тот же прием – огромное окно, часы на аттике, но в более классическом исполнении: фасады декорированы пилястрами, лепным декором. Разумеется, важным объектом в череде этих примеров является новое здание Центрального вокзала в Харбине, построенное в 2018 году, которое по задумке авторов проекта должно было «воскресить» первый вокзал на прежнем месте. Сегодня это современное здание с двумя входами с обеих сторон от железнодорожных путей – так выглядит каждый крупный железнодорожный вокзал в Китае. И западный, и восточный входы оформлены с очевидной опорой на исторические чертежи. Из характерных приемов узнаются плавная арка, овальное окно, фланкированный двумя башнями входной портал. Существенным отличием является укрупненный масштаб – современное здание занимает около 73 тыс. м².

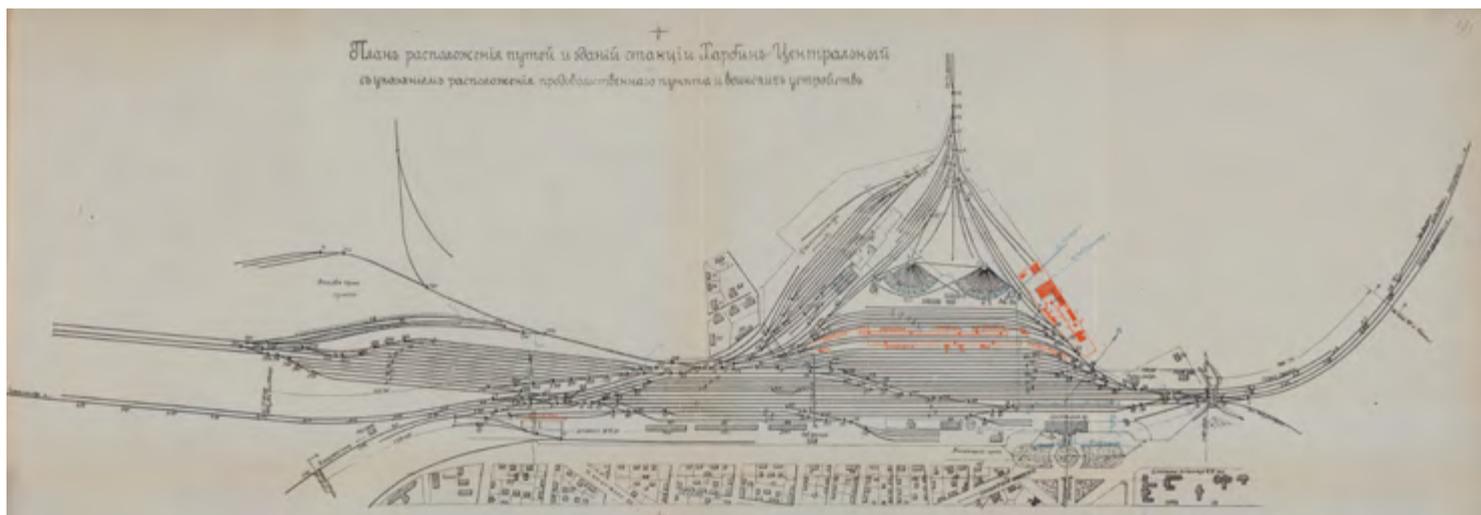
Изученность темы

Харбинскому вокзалу посвящены исследования разных отечественных авторов. Одно из первых – диссертация Т. Ю. Троицкой (1996) об архитектуре Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД), в которой впервые были опубликованы архивные материалы Министерства путей

сообщения [1]. В том числе в диссертации упоминается здание вокзала в Харбине и сделаны первые предположения относительно автора этого проекта, которые будут изложены ниже. С. С. Лешоко, автор множества работ, посвященных наследию русской архитектуры в Северной Маньчжурии и в Харбине, также уделяла внимание исследованию вокзала [2, 3]. Нельзя не отметить Н. П. Крадина, который посвятил железнодорожному вокзалу отдельную главу в книге «Харбин – русская Атлантида» [4]. Авторы мемуаров и воспоминаний составляют немаловажный пласт источниковой базы исследования, который, однако, сложен в изучении, так как полезные детали, например об убранстве залов пассажирского здания, могут быть скрыты под толщей лирических воспоминаний и косвенных свидетельств. Работы И. В. Киричкова [5], А. П. Ивановой [6], Н. Е. Козыренко и др. посвящены изучению трансформаций Харбина в современных условиях. Польский исследователь Е. Чаевски внес большой вклад в изучение польского наследия в Маньчжурии в период строительства КВЖД [7]. Из зарубежных авторов также хочется отметить Чжан Фу Хэ, Лу Хайпин, Ван Хэ, занимающихся архитектурой Северо-Востока Китая [8, 9]. Венчжоу Джан изучает городскую культуру Харбина и влияние европейского наследия на ее формирование, в частности в ее исследовании 2020 г. рассматривается восприятие русского наследия разными поколениями харбинцев, их отношение к реконструкции вокзала и трансформации его образа [10].

Несмотря на обилие данных, ряд вопросов о создании проекта первого вокзала остается без ответов. Требуют осмысления и неизвестные ранее материалы: чертежи эскизных вариантов или недавно оцифрованная типографская продукция (открытки и туристические буклеты, периодические издания); пополняется научная сфера и личными сведениями. Сомнению сегодня можно подвергнуть как высказанные ранее предположения об авторстве проекта, так и то, что автором был один человек. В задачи исследования входит систематизация имеющейся информации о первом пассажирском здании и привокзальной площади в районе Новый Город, в том числе чертежей, с целью установления автора проекта пассажирского здания.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и РЯиК № 21-512-23004 / Acknowledgements: The reported study was funded by RFBR and FRLC, project number 21-512-23004



^ Рис. 2. Схема расположения путей и зданий на станции Харбин [12]

Используемые в исследовании материалы получены в ходе работы с фондами Российского государственного исторического архива (РГИА), Музея истории Дальнего Востока имени В. К. Арсеньева, интернет-ресурсами.

Устройство станции в Новом Городе

Закладка района Новый Город с железнодорожным узлом и станцией Сунгари началась летом 1898 года. Также – Сунгари (по названию реки) – предполагалось назвать и будущий город, но со временем утвердилось название Харбин, принятое у жителей разрозненных деревень, расположенных на всей территории будущего города [1]. Новый Город планировался как место развития городской культуры, где бы размещались административные здания, коммерческие предприятия и резиденции.

Для строительства станции выбрали пологое место на границе двух крупных районов – Пристани и Нового Города (рис. 1). На площади около 40 га были размещены, помимо пассажирского здания, помимо пассажирские платформы с навесами, два паровозных депо (с поворотным кругом) веерного типа на 22 стойла каждый, водоемное здание, пакгаузы, две грузовые платформы, центральный склад топлива. Станция служила распределительным узлом: помимо главного пути, ветви от нее шли в Мостовой городок и на станцию Харбин-Пристань. На карте 1915 года указана отдельная ветка в Московский чумной пункт (на западе), ветка к частным линиям Скидельского и к главным механическим мастерским. Также на территории железнодорожной станции размещался продовольственный пункт для нужд военных с домом коменданта и хозяйственными постройками (рис. 2).

Известно описание местности будущего вокзала Е. Х. Нилусом: «Возвышенность теперешнего Нового города была распаханном полем, на котором редко разбросаны были группы деревьев, а среди них убогие жилища. Возле нынешнего конного виадука стояла небольшая кумирня под тенью вязовой рощи. Из отдельных хуторов, находящихся на территории будущего Нового города, вспоминаются: деревушка на месте теперешних паровозных зданий, в районе, где теперь так красиво расположен харбинский вокзал, находился хутор Синдигань,

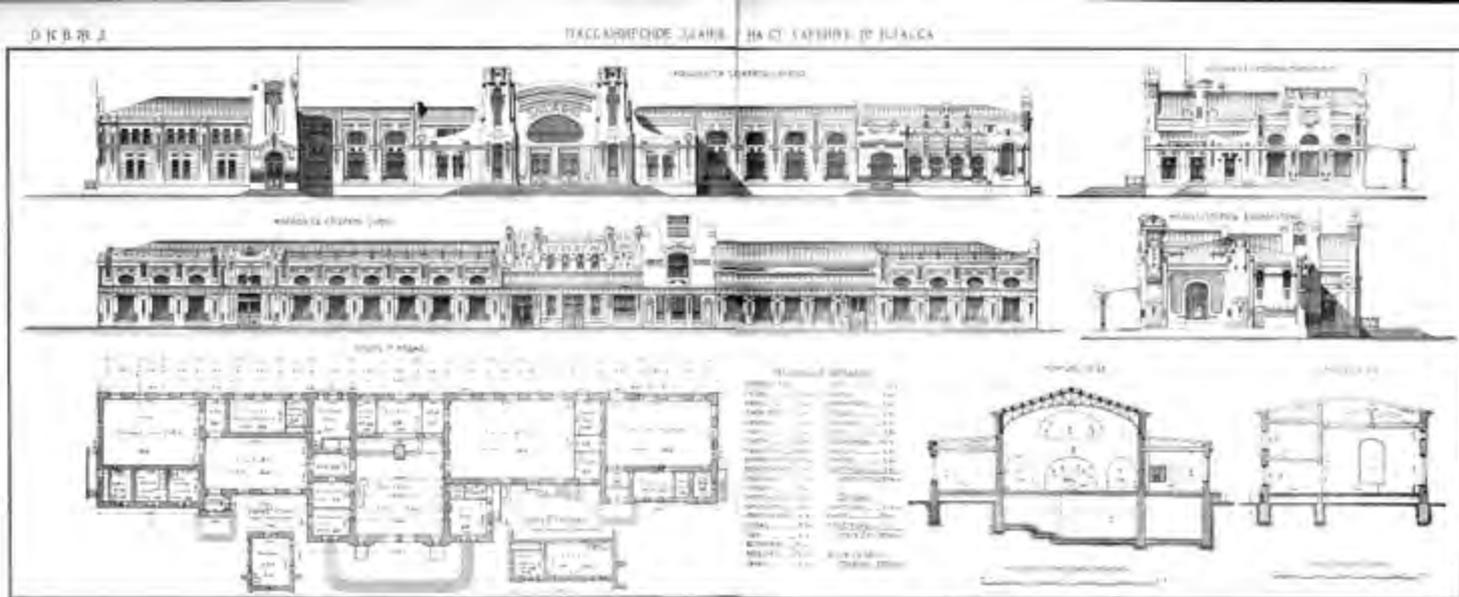
памятью которого осталось лишь одинокое дерево, вросшее корнями в перронный асфальт...» [1, с. 130].

Всего в Харбине на момент строительства было четыре технические станции – Харбин-Пристань на берегу Сунгари, разъезд Дровяной в районе Госпитального городка (от разъезда шла ветка на склады района Модягоу), разъезд Старый Харбин, позже добавился разъезд Интендантский (по направлению к Даляню). Для каждой станции было спроектировано станционное здание, площадь которого варьировалась от 19,83 до 32,62 кв. саж. [13].

Первая постройка на станции Сунгари была выполнена из самана и предназначалась, вероятно, для временного размещения ответственных за движение поездов. Нужно отметить, что движение было возможно и до официаль-



< Рис. 1. Схематический план расположения Харбинского узла [11]



^ Рис. 4. Пассажирское здание на станции Харбин первого класса. Фасады, планы и разрезы. 1903 [16, с. 167]

ного открытия дороги: первый сквозной поезд прошел в 1902 году [14]. Но и для пассажиров было специальное здание – деревянное, как отмечает один из очевидцев, автор заметки в польской газете с воспоминаниями о посещении Харбина [15].

Харбин застраивался в русле современных градостроительных тенденций, в проекте генплана использовался опыт планирования Санкт-Петербурга, что многократно изучено другими авторами, поэтому отметим только, что по расположению вокзала в Новом Городе принимались решения, аналогичные петербургским. Так, в Санкт-Петербурге Варшавский вокзал завершает перспективу Измайловского проспекта, продолжающего линию Вознесенского проспекта, таким образом, что на обоих концах этой композиции находятся здание Адмиралтейства и здание вокзала. Протяженность рассматриваемого участка около 2,5 км. В Харбине композиционными элементами стали здание вокзала и Никольский собор, расположенные на расстоянии около 520 м. В центральной части привокзальной площади, свободной от застройки, пересекались три улицы: вдоль

главного пути тянулся Железнодорожный проспект, перпендикулярно ему, к Никольскому собору, – Вокзальный проспект, по диагонали – Сунгарийский проспект. Вокзал и привокзальная площадь были заметны из разных точек города, являлись важными элементами градостроительной композиции. Несмотря на изменявшуюся застройку, заложенный в начале века каркас привокзальной площади сохранялся: в 1920-е годы в центральной части площади был разбит сквер, в 1930-е появился памятный обелиск, а в 1945-м – монумент Победы. В важные моменты жизни города именно вокзал и привокзальная площадь становились местом действия, где проходили дипломатические приемы, встречи важных гостей, торжественные митинги и парады.

Архитектурные особенности

Здание вокзала в Новом Городе было единственным на линии КВЖД пассажирским зданием первого класса. Деление по классам связано с размерами станции, для которой возводился вокзал. Харбин – город с планируемым большим количеством населения – нуждался в большом пассажирском здании. Также в вокзале предусматривались залы для обслуживания пассажиров всех классов, помещения для приемов, столовая, буфет. Архитектура тоже требовала современных решений – фасады выполнены в популярном на рубеже веков в Европе стиле модерн, а для Северо-Востока Китая это один из первых случаев его использования (рис. 3).

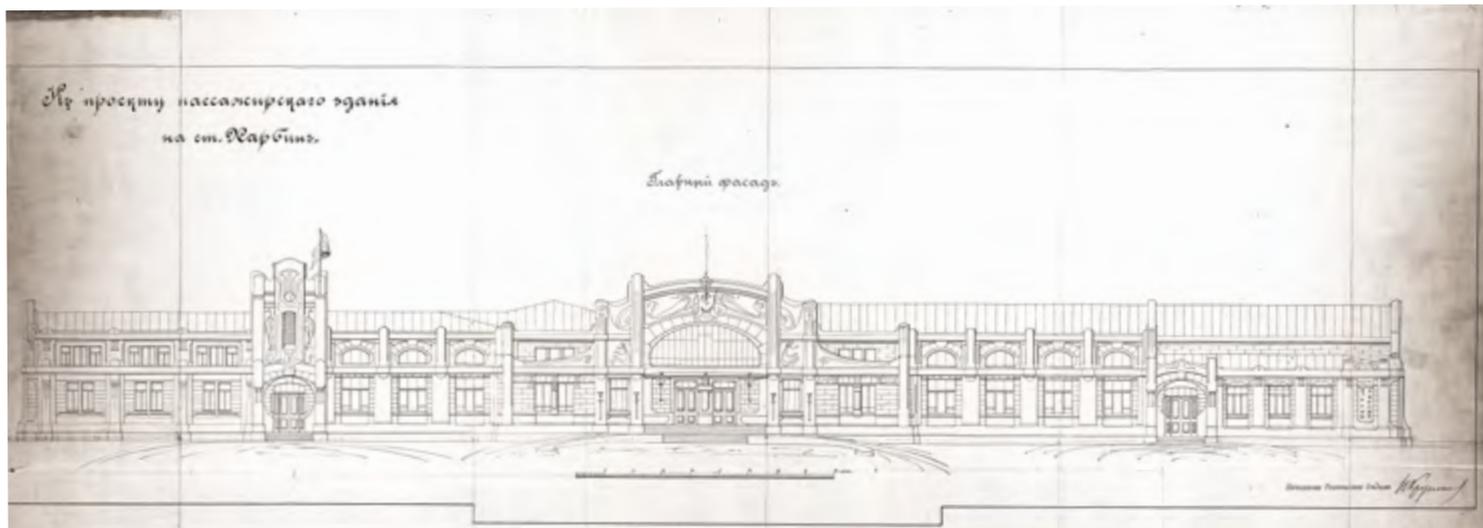
Долгое время единственным источником информации о чертежах фасадов и планов считался «Альбом сооружений и типовых чертежей», изданный в 1903 году в Москве (далее – Альбом) [16]. Тогда же вышел великолепно оформленный фотоальбом с видами дороги [17]. Оба эти издания должны были рассказать о Северной Маньчжурии и только что введенной в эксплуатацию железной дороге. Но, судя по отчетам строительства, в 1903 году не все объекты вдоль линии были завершены, в том числе и здание вокзала, который открылся лишь в 1904 году [9].

Для анализа архитектурных решений рассматривались чертежи и фотографии из указанных альбомов, фотографии здания вокзала разных лет, чертежи из Альбома

v Рис. 3. Одна из первых фотографий вокзала. Открытка 1900-х годов. Музей истории Дальнего Востока им. В. К. Арсеньева



Харбинь, Вокзаль — Charbin, Bahnhof.

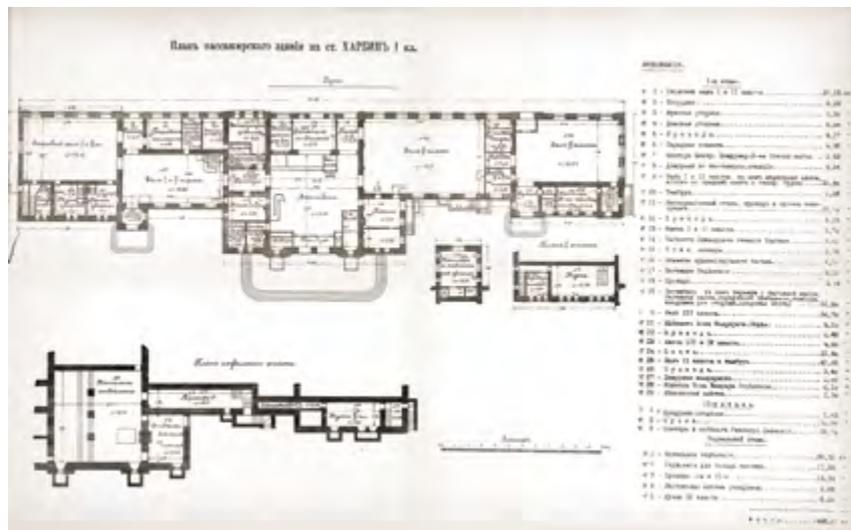


^ Рис. 7. Главный фасад пассажирского здания на станции Харбин. 1900 [19]

v Рис. 5. План пассажирского здания на станции Харбин. 1903 [18]

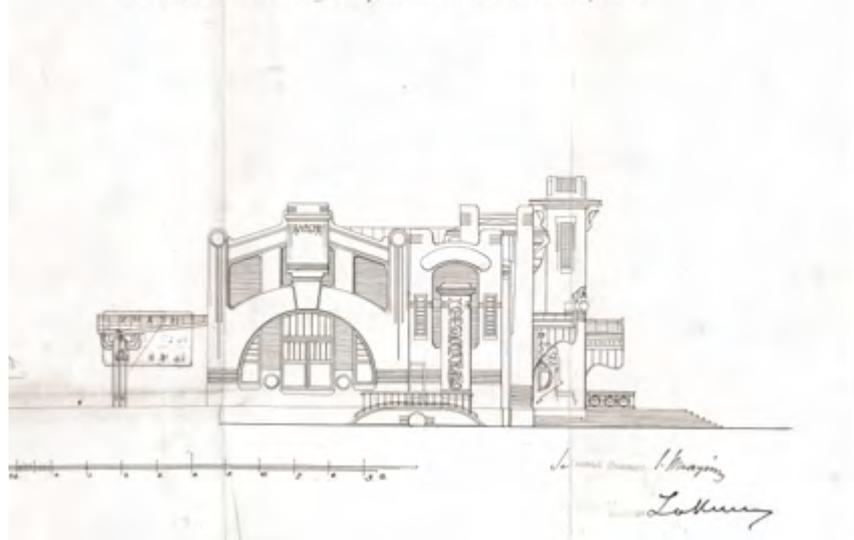
планов пассажирских зданий КВЖД на 1 января 1914 года [13], чертежи ранее не анализируемых эскизных вариантов – главного фасада и плана 1903 года, нереализованный вариант решения бокового фасада, планы и разрезы нереализованного варианта планировки, выполненные инженерами технического отдела, также датируемые 1903 годом. Датирование чертежей годом официального окончания строительства дороги может свидетельствовать о том, что проектные работы велись параллельно строительству и, возможно, претерпевали изменения вместе со сменой руководства.

Варианты архитектурного решения. Все рассматриваемые варианты чертежей имеют практически одинаковые характеристики пятна плана, очевидно заложенные заданием на проектирование и условиями строительной площадки. Наиболее близким к построенному фасаду (но не являющимся точной версией реализации этого проекта) можно считать чертеж из Альбома (рис. 4). Так как практически не сохранилось фотографий интерьеров, оценить степень соответствия планов этого варианта планам реализованного проекта не представляется возможным. При сравнении их с планами, представленными в Альбоме планов пассажирских зданий КВЖД [13], выполненными для всех зданий вдоль линии от Маньчжурии до Пограничной уже по факту строительства, можно отметить лишь незначительные расхождения в наименовании некоторых помещений и разницу в площадях. Общая концепция планировочного решения не менялась. Здание вокзала вытянуто на 50 саженей, площадь – 458,37 квадратных саженей (2085 м²), двухэтажное, с подвалом. Основные помещения для пассажиров находятся на первом этаже. В столовой, залах для пассажиров, вестибюле – помещения двусветные. На втором этаже находятся кухня с отдельной лестницей в зоне буфета, телеграф с винтовой лестницей. Подвальный этаж имел входы с улицы – лестницы справа от входного портала видны на планах, но на фасаде отсутствуют. В подвале размещалась котельная и кухня зала для пассажиров IV класса (рис. 4–6). Об интерьере вокзала можно судить по воспоминаниям очевидца, уже цитированного выше, который отмечает огромные залы, каждый отличный от другого, выкрашенные в пастельные тона стены,



с росписью стилизованными лилиями, папоротниками, с позолотой; указывается также, что вечером помещения освещались электричеством, а днем – через «причудливые окна» [15].

^ Рис. 6. План пассажирского здания на станции Харбин первого класса [13, л. 36]



^ Рис. 8. Боковой фасад пассажирского здания в Харбине [20]



а)

Над центральным входом главного фасада здания расположено большое овальное окно, освещающее вестибюль. В наши дни именно этот элемент определяет образ вокзала. В разных вариантах чертежей главного фасада очертание и оформление арки хоть незначительно, но менялось. Использование крупного остекления на фасаде – традиционный прием для вокзальных зданий и находит отражение в разных постройках. В вокзалах тупикового типа перроны часто располагались в структуре вокзального здания, торцевая стена напротив въезда на перрон в таком случае остеклялась. С развитием типологии вокзалов перроны выносились за пределы здания, но большое окно продолжало использоваться для освещения залов ожидания и часто становилось неотъемлемым атрибутом вокзала (Витебский вокзал в Санкт-Петербурге, Белорусский вокзал в Москве и др.). Возможно, сходство очертаний порталов с триумфальными арками отсылает к определению вокзала как «ворот города» и несет символическое значение победы над пространством. Завершающими элементами могут служить часы, скульптурные композиции (так, центральный портал восточного вокзала Келети в Будапеште венчает скульптурная композиция, изображающая Посейдона и трех стихий – аллегория технического прогресса, воплощенная в железнодорожном транспорте).

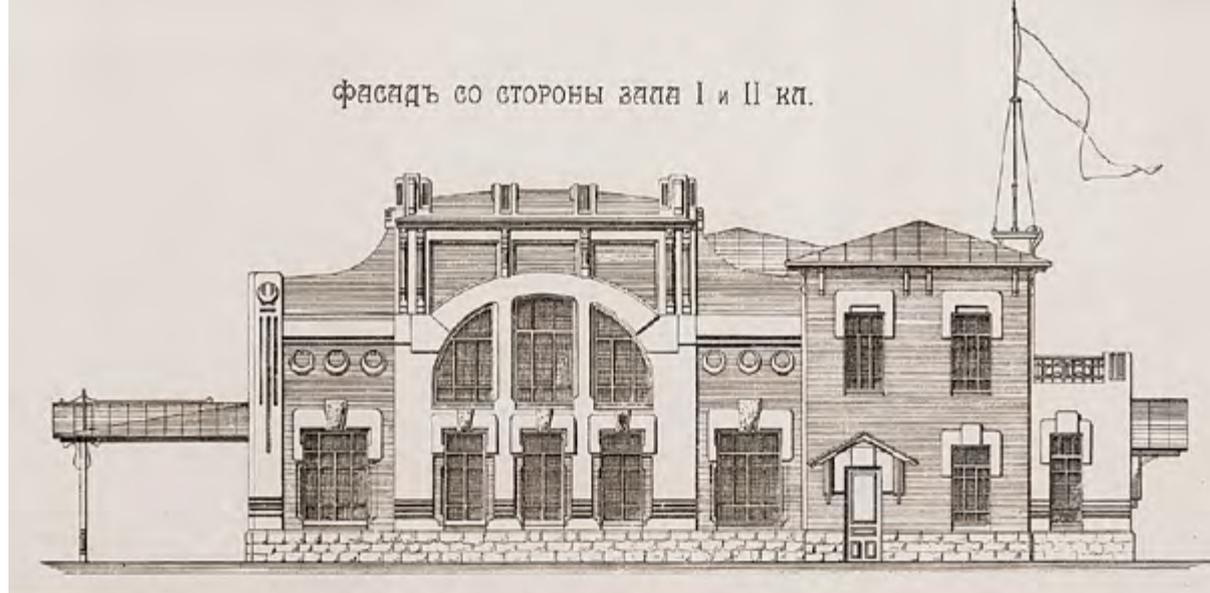
В здании первого харбинского вокзала в качестве декора использовались более простые в исполнении, но не менее символические шпили и флагштоки, в оформлении стен – редуцированные венки и ленты, знаковые элементы стиля модерн. Эти элементы есть и в эскизных вариантах главного и бокового фасадов и заметны на фотографиях здания. Наиболее детальная проработка, включая отдельные фрагменты, отражена в чертежах Альбома; судя по фотографиям, они были реализованы и в постройке. На эскизном варианте (рис. 7) использован более лаконичный декор, чередование в облицовке штукатурки и каменной кладки. В проекте, представленном в Альбоме, хорошо заметны окна в пилонах, возможно, это окна вторых этажей служебных помещений. В реализованном варианте остекление в пилонках отсутствует, а ниши выкрашены в контрастный цвет; к 1940-м годам в ниши встроили фонари. Любопытно, что в современных

проектах, обыгрывающих образ старого вокзала, эти окна сохранены даже несмотря на то, что в оригинальной постройке они отсутствовали.

Во время реконструкции 1930-х годов, когда площадь здания была увеличена почти в два раза и центральная часть композиции главного фасада стала симметричной за счет надстройки справа от входа, ось главного входа усилилась установкой часов в аттике по центру. Отметим, что в раннем проекте часы также украшали фасад, обращенный в город, но они размещались над входом в зал для пассажиров первого класса.

Главное отличие эскизного варианта – в решении бокового фасада. Оно не было реализовано и отличалось от версии, представленной в Альбоме. Так, в первоначальных вариантах боковой фасад имел трехчастное диоклетианово окно (предположим, что боковые части могли быть фальш-окнами), подчеркнутое аркой, что повторяло прием, использованный на боковых фасадах зданий вокзалов второго класса – на конечных станциях КВЖД, расположенных на границе с Россией, – Пограничной и Маньчжурии (рис. 8, 9). Три эти вокзала составляли единую композицию, где ключевая роль была отдана Харбину; видимо, поэтому и боковой фасад было решено сделать отличным (рис. 4).

Среди чертежей, относящихся к зданию вокзала, есть план и разрез нереализованного проекта – принципиально иного по устройству (рис. 10, 11). Протяженность главного фасада также около 50 саженей, с изначально симметричной относительно оси главного входа композицией. Опираясь на планы, сделаем предположение, что портал главного входа не имел окна, но углубленный вход и массивное крыльцо все же могли быть оформлены аркой. Окружающие вход пилоны представляли собой две жилые башни со вторым этажом; в одном из пилонов располагалась комната отдыха, а в другом – кладовое помещение. В целом объем главного входа значительно выделялся из плоскости основного здания (на 16,66 саженей вместо 4 саженей реализованного). Общая площадь – 943,4 квадратных саженей. В центральном объеме находились залы ожидания для пассажиров третьего класса и китайских пассажиров, а зал для пассажиров первого и второго классов находился справа от главного



< Рис. 9. Боковые фасады на станциях второго класса Маньчжурия [16, с. 162] (а) и Пограничная [16, с. 163] (б)

б)

входа, а не с левого, как в построенном здании. Видимо, этот вариант не нашел применения в том числе по причине принятого на всей линии порядка размещения помещений повышенного класса обслуживания слева от входа, что также поддерживало универсальный характер в компоновке вагонов поезда (с комфортабельными вагонами в голове поезда, идущего с запада на восток). Однако эти чертежи ценны проработкой интерьера: мы видим, что для залов планировалось применить как стилизацию под восточный стиль, так и современный европеизированный модерн (рис. 11).

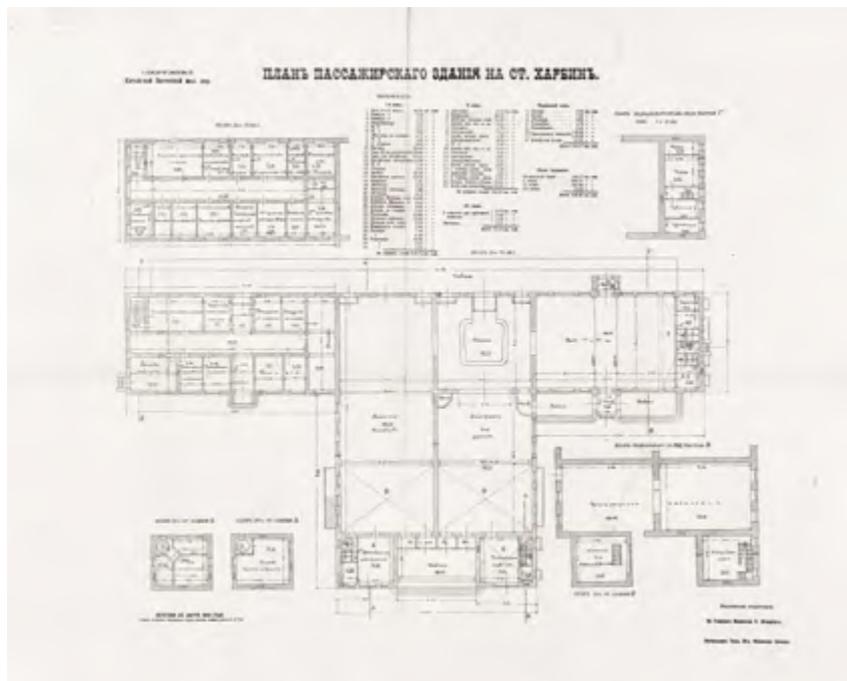
Авторы проекта. Т. Ю. Троицкая, ссылаясь на воспоминания Г. Мелихова, приписывает авторство проекта вокзала А. К. Левтееву и В. К. Вельсу. Очевидно, это связано с тем, что А. К. Левтеев отвечал за разработку ряда первых проектов зданий в Новом Городе; В. К. Вельс был его помощником, и вполне вероятно, что в задачи проектирования входила и разработка вокзала [1]. Оба архитектора прибыли в Харбин в 1897–1898 годах, но уже в 1901-м А. К. Левтеев был направлен в Порт-Артур, поэтому, скорее всего, принимать участие в строительстве вокзала он уже не мог. Версии об авторстве идеи А. К. Левтеева придерживается и Н. П. Крадин [23].

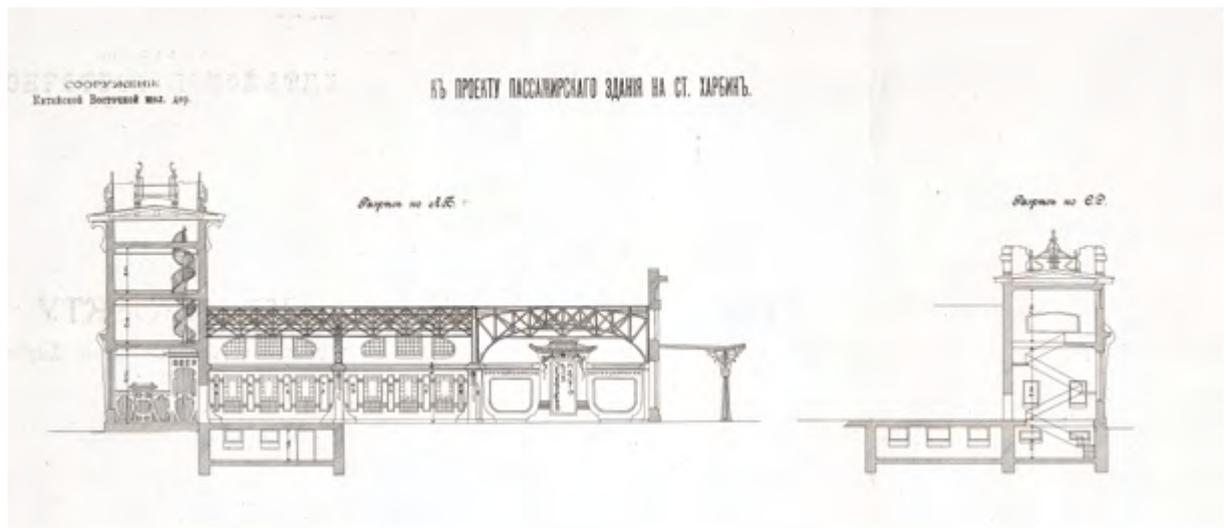
Все принятые в работу чертежи выпускались техническим отделом Общества КВЖД. Известно, что главным инженером технического отдела с 1897 года до завершения строительства был С. В. Игнациус. Начальником технического отдела в 1900–1903 годах служил Н. С. Кругликов, опытный инженер, изыскатель, окончивший в 1894 году Институт путей сообщения, работающий в том числе на Уссурийской железной дороге. Его подпись стоит на чертежах эскизного проекта главного фасада и плана вокзала. В 1903 году Н. С. Кругликова сменил К. К. Иокиш. С. В. Игнациус и К. К. Иокиш принимали активное участие на завершающей стадии работ по постройке КВЖД, поэтому их фамилии стоят на большом количестве чертежей, также – и на рассматриваемых чертежах вокзала.

Ряд российских и китайских исследователей указывают И. Цитовича в качестве архитектора пассажирского здания в Новом Городе. Впервые в русскоязычном дискурсе имя И. Цитовича упомянуто у С. С. Левовско:

в качестве автора, помимо проекта здания вокзала, он указывается в проекте здания Российского генерального консульства [2]. Первоисточником этой версии служат исследование польских историков, которые ссылаются на текст К. Гроховского, польского инженера, работавшего в Маньчжурии в первой трети XX века, и газетные публикации, освещающие строительство КВЖД [24]. Е. Чаевски прямо указывает на И. Цитовича как на автора проекта вокзала [7]. В 1902 году И. Цитович окончил Институт гражданских инженеров и работал у И. Падлевского в техническом отделе Общества КВЖД в Санкт-Петербурге, а позже – в техническом отделе в Харбине. Также в Харбине он курировал строительство католического костела и пробыл там предположительно с 1903 по 1907 год. Представительства строительного управления находились в Петербурге и Владивостоке,

в Рис. 10. План пассажирского здания на станции Харбин [21]





^ Рис. 11. Разрезы пассажирского здания на станции Харбин [22]

откуда вскоре после начала строительства дороги они были переведены в Харбин (в 1898 и 1899 годы соответственно). В таком случае вся документация по проекту вокзала также могла быть перемещена в Харбин, а ее автор – И. Цитович – имел тогда возможность продолжить работу над проектом уже на строительной площадке. Подтверждением этой версии могут служить польские газетные заметки, посвященные Дальнему Востоку: И. Цитовича называют автором плана и строителем (подрядчиком?) [15]; корреспондент газеты *Gonies Wieszczony* Я. Урсун в заметке о польских инженерах на КВЖД – работником технического отдела и создателем «нового великолепного вокзала в Харбине» [25].

К сожалению, документальными подтверждениями в виде чертежей с указанием авторства И. Цитовича мы пока не располагаем. Также нет чертежей с подписями А. К. Левтеева. Имеющиеся чертежи подписаны руководителями проекта – это главный инженер и начальник технического отдела. Возможно, в техническом отделе работала команда проектировщиков, которая корректировала проект по мере продвижения в строительстве. Но установить, кто же является автором идеи решения фасада здания, можно, только располагая соответствующими эскизами.

Заключение

Харбинский вокзал в первые годы после строительства был важным объектом, вокруг которого сформировался район Новый Город. Его образ с узнаваемой аркой главного входа прочно вошел в ряды символов Харбина и продолжает использоваться во многих современных постройках. Строительство здания шло одновременно с доработкой чертежей и корректировалось по месту, оттого есть расхождения в утвержденном и реализованном проектах. Знакомство с архивными фондами, касающимися проектной документации КВЖД, к сожалению, пока не позволило выявить тот самый вариант, который был утвержден и применен на практике, а значит, пока нет ясности, кто же был автором этого проекта. Несмотря на то что многими исследователями высказываются разные предположения, фактическое отсутствие чертежей пока оставляет вопрос открытым.

Литература

1. Троицкая, Т. Ю. Особенности архитектуры китайско-восточной железной дороги (конец XIX – первая треть XX в.) : автореф. дис. ... канд. арх. – Новосибирск, 1996. – 24 с.
2. Забияко, А. А., Забияко, А. П., Лешошко, С. С., Хисамутдинов, А. А. Русский Харбин. – Благовещенск : Изд-во Амур. гос. ун-та, 2015. – 462 с.
3. Лешошко, С. С. Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX века. – Хабаровск : Изд. дом «Частная коллекция», 2003. – 176 с.
4. Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида : очерки. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 368 с.
5. Киричков, И. В. Идентичность Харбина: опыт регенерации историко-культурной среды // ARTE: Электр. науч.-исслед. журнал Сиб. гос. ин-та искусств им. Дмитрия Хворостовского. – 2019. – № 1. – С. 44-56.
6. Козыренко, Н. Е., Иванова, А. П., Ян, Хунвэй. Архитектурное наследие Харбина. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 564 с.
7. Чаевски, Е., Тухольски, З. Инженер Северин Вачовски. Основатель парового судоходства Восточно-Китайской железнодорожной компании на реке Сунгари. – Варшава : Национальный технический музей, Институт истории науки Польской академии наук, 2022. – 114 с. (на пол. яз.).
8. Чжан, Фучжоу. Избранные работы по исследованию и защите современной китайской архитектуры. – Пекин: Изд-во Ун-та Цинхуа, 2015. – 482 с. (на кит. яз.).
9. Лу Хайпин, Ван, Хэ. Исследование современной архитектурной системы в Шэньяне в условиях двоевластия (1861–1945). – Пекин. – 2016. – 254 с. (на кит. яз.).
10. Wenzhuo, Zhang. Heritage making and interpretation in postcolonial Harbin: contemporary urban memory of the Russian-built Harbin Railway Station and beyond // Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development. – 2021. – DOI: 10.1108/JCHMSD-10-2020-0151
11. РГИА. Фонд 350. Оп. 84. Д. 30. Л. 14.
12. РГИА. Фонд 350. Оп. 18. Д. 1254. Л. 54.
13. РГИА. Ф. 323. Оп. 11. Д. 5. Л. 356, 36–38.
14. Тороповские страницы: сборник статей и воспоминаний. – Ярославль: Изд-во Яросл. гос. ун-та, 2013. – Вып. 3, ч. 2. – 240 с.
15. Письма врача с Дальнего Востока // *Gonies Poranny*. – № 599. – Варшава, 25 ноября 1904 г. – С. 1 (на пол. яз.).
16. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва : Фото-лит. К. А. Фишер, 1903. – 354 с.

