

В статье отражены промежуточные результаты исследования, проводимого автором в рамках гранта Российского научного фонда «Методы интеграции зон исторической застройки и сохранения объектов культурного наследия в условиях развития современных городов северо-востока Китая». Выявлены основные стороны влияния русской инженерной школы на формирование архитектурного ландшафта Шэньяня на разных этапах развития города. Рассмотрены сохранившиеся и утраченные объекты русского историко-культурного наследия. Отмечено участие советских инженеров в процессе становления в городе авиастроительной отрасли. Представлены систематизированные сведения о характере и результатах профессиональной деятельности русских инженеров-эмигрантов, работавших в городе в первой половине XX века.

Ключевые слова: Шэньян; архитекторы; инженеры; культурное наследие. /

The article reflects the intermediate results of the study conducted by the author within the framework of the grant of the Russian Science Foundation “Methods of integration of historical development zones and preservation of cultural heritage sites in the context of development of modern cities in northeastern China”. The article reveals the main aspects of the influence of the Russian engineering school on the formation of the architectural landscape of Shenyang at different stages of the city’s development. It also considers the preserved and lost objects of Russian historical and cultural heritage, as well as the participation of Soviet engineers in the process of formation of the aircraft manufacturing industry in the city. The author systematizes information on the nature and results of the professional activity of Russian émigré engineers who worked in the city in the first half of the 20th century.

Keywords: Shenyang; architects; engineers; cultural heritage.

Русское архитектурное и культурное наследие в Шэньяне / Russian architectural and cultural heritage in Shenyang

Введение

В настоящее время Шэньян является крупным административным и торгово-промышленным центром, играющим важную роль в развитии экономики северо-востока Китая. Город имеет весьма продолжительную историю, нашедшую отражение в характере формирования его планировочной структуры. Застройка Шэньяна включает несколько пластов историко-культурного наследия, формирующих вместе с современными высотными кварталами неповторимый колорит азиатского города.

Как и большинство других северо-восточных городов Китая, в первой половине XX века Шэньян находился в сфере иностранного влияния. Строительство Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) активизировало процесс развития региона и способствовало преобразованию Шэньяна в важный транспортно-логистический центр. До 1905 года в городе действовало российское комиссарство, занимавшееся поддержанием общественного порядка и чистоты улиц. За это время в городе появилось уличное освещение, общественные бани, хлебопекарни, гостиница, ресторан, открылось отделение Русско-Китайского банка, а в районе железнодорожной станции началось строительство русского поселка. По итогам Русско-японской войны Шэньян фактически оказался под контролем Японии, а в 1932 году был включен в состав марионеточного государства Маньчжоу-Го. Данный период отмечен значительным увеличением объемов промышленного и гражданского строительства, что способствовало быстрому расширению городских территорий и формированию целостных градостроительных ансамблей, создававшихся по проектам японских инженеров. Тем не менее, несмотря на смену политической и экономической модели развития города, русские специалисты-эмигранты продолжали работать в Шэньяне и внесли определенный вклад в формирование его архитектурного и культурного ландшафта, заслуживающий внимания и детального изучения. С образованием Китайской народной республики начался новый этап взаимодействия двух стран, отмеченный участием советских инженеров в становлении в городе одного из крупнейших предприятий авиастроительной промышленности.

В рамках данной публикации автором впервые предпринимается попытка построения систематизированной картины деятельности русской, а затем и советской инженерной школы в Шэньяне в первой половине XX века, и осмысления роли ее наследия в общем процессе развития архитектуры города.

Шэньян. Историческая справка

Планировочная структура и архитектура Шэньяна наиболее ярко иллюстрируют специфику развития городов северо-востока Китая. История Шэньяна восходит к периоду Сражающихся Царств, когда в III веке до н. э. на его месте государством Янь был основан Хоучэн. Спустя примерно 350 лет этот город был разграблен и сожжен племенами дунху [1]. Тем не менее впоследствии на его месте были заложены новые поселения.

Во времена династии Юань данная местность была известна как округ Шэньян (Shěnyáng Lù), а в XVII веке город около 20 лет являлся столицей Маньчжурского государства (Цзинь) и получил название Мукден [2]. В этот период началось формирование планировочного ядра города – цитадели и окружающего ее поселения, обнесенного крепостными стенами. Внутри цитадели, имевшей в плане традиционную для китайских городов форму квадрата, находились императорский дворец и административные постройки. Поселение же имело сложную по конфигурации сеть узких улиц, заполненных жилыми лачугами и торговыми лавками. В 1657 году, после захвата маньчжурами всего Китая и переноса столицы в Пекин, Мукден стал резиденцией Фэнтяньской управы, поэтому во многих источниках в этот период город называется Фэнтянь [3].

В 1900–1905 годы Мукден являлся одним из важных опорных пунктов Российской империи в Китае. За этот период были проведены работы по повышению качества городской среды, а также заложен небольшой поселок в районе железнодорожной станции, состоявший преимущественно из одноэтажных утилитарных строений (рис. 1). Следует также отметить, что в 1902 году в 50 км от Мукдена, в уезде Синжэнь (ныне Фушунь), русскими инженерами были основаны угольные копи, рядом с ко-

текст

Михаил Базилевич
Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)

text

Mikhail Bazilevich
Pacific National University
(Khabarovsk)

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-78-10119, <https://rscf.ru/project/24-78-10119/>
Acknowledgements: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 24-78-10119, <https://rscf.ru/project/24-78-10119/>

> Рис. 1. Русский поселок в Мукдене. Из цикла «С Японской войны». Художник В. Мазуровский. 1905 (<https://btgv.ru/history/rus-jap-war/manchuria-the-russian-japanese-war-part-2/>)



торыми сложился шахтерский поселок со строго регулярной планировкой.

Поражение в Русско-японской войне привело к утрате контроля над значительной частью Маньчжурии и переходу Мукдена под управление Японии. В 1905 году фушунские копи перешли под управление японского концерна «Южно-Маньчжурская железная дорога» (ЮМЖД). В том же году в силу своей «бездоходности» было закрыто мукденское отделение Русско-Китайского банка [4]. Тем не менее российское присутствие в регионе по-прежнему сохранялось. В 1907 году в городе начало работу консульство Российской империи, а в 1911–1912 годах на воинском кладбище, расположенном к северо-востоку от вокзала ЮМЖД, был построен храм-памятник Христа Спасителя. В то же время к западу от старого города вдоль линии железной дороги началось формирование Нового (европейского) города, планировочная структура которого во многом перекликалась с планировками других городов Маньчжурии, закладывавшихся по проектам русских инженеров [2]. Так, прямоугольную сетку улиц пересекали лучи широких проспектов, веером расходящихся от привокзальной площади. Застройка Нового города имела высокую плотность и осуществлялась при участии архитекторов разных стран, вследствие чего в художественном плане носила интернациональный характер. Например, в 1928 году по проекту В. А. Рассушина в юго-восточной части района было построено здание Нью-Йорк-Ситибанка [5]. В городе работали и другие русские архитекторы и инженеры, бравшие заказы на строительство объектов различного назначения.

В период Маньчжоу-Го Мукден вновь был переименован в Фэнтянь. При поддержке Японии в городе развернулось активное строительство крупных промышленных предприятий, прежде всего военных [3]. Таким образом, в северо-западной части города за железной дорогой сложился крупный промышленный район Тецуниси, имевший регулярную планировочную структуру, основанную на комбинации значительно различавшихся по размерам квадратных и прямоугольных кварталов, габариты которых, очевидно, задавались размерами промышленных предприятий. Вторым новым районом, обеспечивающим

милитаристские интересы Японии, стал расположенный в восточной части города Арсенал [6]. Особенностью его застройки стало размещение производственных корпусов среди кварталов китайской застройки с лабиринтами узких кривых улочек.

Следующий этап русского, а точнее уже советского влияния на архитектуру Китая охватывает временной отрезок с момента образования в 1949 году. Китайской народной республики до обострения отношений между СССР и КНР, закончившегося в 1969-м советско-китайским пограничным конфликтом на острове Даманском. Данный этап отмечен интенсивным взаимодействием двух стран и связан с активным участием советских зодчих в развитии градостроительства и архитектуры КНР. В 1953–1958 годы был подписан ряд соглашений об оказании помощи Китаю в строительстве и реконструкции более 300 крупных промышленных предприятий. На северо-востоке страны наиболее активное строительство развернулось в Харбине (подшипниковый, электрический и машиностроительный заводы), Чанчуне (автомобильный) и Шэньяне (авиазавод) [7]. Были разработаны новые планы городов, изменились подходы к их функциональному зонированию и формированию ансамблей, а в архитектуре началось движение в сторону классицизма.

В настоящее время территория Шэньяня разделена на пять частей, сложившихся на разных этапах его исторического развития: старый город, новый город (территории вдоль ветки бывшей ЮМЖД), коммерческий порт, северо-западная промышленная зона (Тецуниси) и промышленная зона Тиеси (Арсенал) [1].

Сохранившиеся и утраченные объекты русского архитектурного наследия

Одной из первых русских построек в Мукдене стала станция Южно-Маньчжурской ветки КВЖД. Помимо непосредственного устройства линий путей сообщения и перрона, в 1899–1902 годы на ней было построено несколько одноэтажных павильонов, предназначенных для размещения зала ожидания и многочисленных железнодорожных служб. Павильоны, как и сама станция, не сохранились. Тем не менее ряд объектов был запечатлен на фотографиях начала XX века (рис. 2). Архитектура



^ v Рис. 2. Павильоны на железнодорожной станции Мукден:
а – фотография вокзального павильона из Альбома сооружения Китайской-Восточной железной дороги; б – один из станционных павильонов на фотографии начала XX века (https://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_2723181)

ансамбля была выдержана в общей стилистике сооружений КВЖД [8], с использованием характерных для станций IV класса объемно-планировочных решений и декоративных элементов, в том числе слегка изогнутых по форме крыш, имитирующих пагодные завершения традиционных китайских построек, и украшений в форме дракона, установленных на коньках и дымоходах.

В 1903 году русскими инженерами был составлен план разбивки прилегающей к станции территории на жилую, административную и техническую зоны, разделенные широким бульваром, проложенным перпендикулярно линии железной дороги [9]. Однако он так и не был реализован. По итогам Мукденского сражения город был занят японскими войсками, и с этого момента начался новый этап его развития. Незадолго до прихода японцев в здании вокзала произошел пожар, приведший к обрушению фрагмента крыши и части несущих конструкций (рис. 3), а станция была временно закрыта для движения [10]. Новая администрация провела работы по ремонту здания, и оно использовалось еще несколько лет для нужд железной дороги. В 1909 году в километре от русской станции обществом Маньчжурской железной дороги была заложена станция Фэнтянь [3], на которой по проекту японских инженеров-архитекторов Цуёси Ота и Сотаро Ёсида построили двухэтажное здание нового вокзала, выдержанное в формах стиля тацуно [5].

К утраченным объектам русского архитектурного наследия относится и здание консульства Российской империи. В 1906 году для размещения консульской служ-



бы в Мукдене была выбрана разрушенная православная церковь на восточной границе Нового города [11]. Здание реконструировали, и оно использовалось как консульство в 1907–1917 годах. Сооружение не сохранилось, и в настоящее время на его месте находится квартал многоквартирных жилых домов. Не выявлены пока и документы или какие-либо фотографии, по которым можно было бы воссоздать первоначальный облик церкви. Тем не менее об архитектуре консульства мы можем судить по старой японской открытке с изображением здания со стороны главного входа (рис. 4). Одноэтажный вытянутый по продольной оси объем сооружения с двускатной крышей был выстроен в формах русского стиля. Динамику композиции задавал сложный ритм башенок,



< Рис. 3. Вокзал в Мукдене на японской фотографии 1905 года (https://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_2723181)



^ Рис. 4. Здание консульства Российской империи в Мукдене (https://mt.sohu.com/cul/d20170918/192864259_528944.shtml)



^ Рис. 5. Проект храма-памятника: а – восточный фасад; б – северный фасад (РГИА. Ф. 485. Оп. 4. Д. 29. Л. 3, 6)

труб и зубцов парапета, эмитирующих рисунок закомар. Над апсидной частью устроен восьмигранный остекленный барабан, завершенный куполом с высоким шпилем.

В 1910–1912 годах на территории русского воинского кладбища, располагавшегося к северо-востоку от здания центрального вокзала ЮМЖД, был возведен храм-памятник Христа Спасителя, посвященный русским воинам, погибшим в ходе Русско-японской войны. Идея строительства принадлежала великому князю Петру Николаевичу. Он же составил и эскизный проект храма (рис. 5), сохранившийся в фондах Российского государственного исторического архива и впервые опубликованный исследователем дальневосточной архитектуры С. С. Левашко на сайте «Искусство и архитектура Русского зарубежья» [12]. Реализацией проекта занимались гражданский инженер Ю. Жданов и техник И. Ковтун. Архитектура сооружения символична и связана с темой древнерусского воинства. Постройка представляет собой восьмигранный объем, поставленный на высоком цоколе.

в Рис. 6. Храм-памятник Христа Спасителя. 1910–1912. Современное состояние. Фото М. Базилевича



В облицовке стен, выложенных из японского кирпича, использованы штучные гранитные плиты. Храм венчает главка в виде шлема, а кровельное покрытие имитирует рисунок кольчуги, плавно спадающей по граням восьмигранника. Сооружение сохранилось и с учетом утраты большей части внутреннего убранства находится в удовлетворительном состоянии, однако окружающая территория за последние сто лет претерпела значительные трансформации. Вокруг храма выросли жилые и общественные здания, а земли кладбища были заасфальтированы и задействованы под автостоянку и спортивную площадку (рис. 6). В 2017–2019 годах архитектором-реставратором И. В. Киричковым при участии руководителя исторической секции Русского клуба в Харбине С. Ю. Еремина был составлен проект реконструкции храма, предполагавший, помимо восстановления его внешнего и внутреннего облика, снос близлежащих построек, не имеющих культурно-исторической ценности, а также благоустройство прилегающей к объекту территории [13]. В настоящее время проект находится на стадии обсуждения между российской и китайской сторонами.

Еще одним сохранившимся памятником архитектуры, построенным русскими инженерами-архитекторами в Шэньяне, является бывшее здание Нью-Йорк-Ситибанка, расположенное в районе Хэпин (восточная часть Нового города). Данное здание уже рассматривалось автором в рамках публикации результатов исследования, посвященного особенностям архитектуры банковских учреждений Маньчжурии [14]. Поэтому лишь кратко отметим его градостроительное и культурное значение в формировании ансамбля застройки района. Сооружение построено в 1928 году по проекту гражданского инженера В. А. Рассушина на открытом участке, примыкающем к V-образному перекрестку улиц Шиивэй (Shiyiwei) и Бэйджин (Baijing). Положение объекта в структуре застройки определило характер его объемно-планировочной композиции и пластической проработки фасадов. Двухэтажный, практически квадратный в плане объем из монолитного железобетона декорирован в формах неоклассицизма. Высокие, с полуциркульным завершением окна операционного зала выходят на западный, южный и восточный фасады,



а в Рис. 7. Бывшее здание Нью-Йорк-Ситибанка, 1928: а – фрагмент главного фасада (фото М. Базилевича); б – вид со стороны перекрестка ул. Shiyiwei и Baijing (фото М. Базилевича); в – вид в застройке квартала (Baidu Maps)

включая в зону притяжения объекта пространство прилегающих улиц. Первоначально, в силу своего размера и целостного монументального решения, здание банка доминировало на фоне малоэтажной застройки. Однако в настоящее время, находясь в окружении высотных жилых и общественных зданий, выстроенных в аскетичных формах функционализма, оно играет роль выразительно-го акцента в структуре квартала (рис. 7).

Архитектурно-строительная деятельность

После Октябрьской революции и Гражданской войны в России в Китай эмигрировало большое количество специалистов архитектурного и инженерного профиля, многие из которых успешно продолжили свою профессиональную деятельность в новых условиях. Наиболее привлекательным местом для русских эмигрантов, безусловно, был Харбин, где к тому времени уже сложилась многочисленная русская диаспора, игравшая важную роль в городском управлении и развитии строительной отрасли. В 1920 году в городе был учрежден русский Союз инженеров, объединивший специалистов разных научных и практических областей [15]. В круг задач союза входили подготовка профессиональных кадров,

содействие развитию инженерного образования и выполнение работ по частным заказам. Были подобные организации и в Мукдене. Так, установлено, что в 1930-е годы в составе мукденского Общества русских инженеров и техников состояли Леон Иванович Корганов и братья Николай и Александр Кацienко, а в 1940-м в городе открылось отделение Союза российских инженеров.

Профессиональная деятельность русских инженеров-эмигрантов в Мукдене в первой половине XX века была связана с разработкой и реализацией проектов многочисленных объектов промышленного и гражданского строительства. Работая в различных строительных конторах и выполняя частные заказы, русские инженеры, наряду с японскими и китайскими специалистами, внесли определенный вклад в развитие архитектуры города. Известно, что в рассматриваемый период на строительстве авиационных ангаров и большого количества жилых домов в Мукдене трудился инженер-строитель М. А. Трояновский, частными техническими работами и подрядами занимался инженер путей сообщения М. И. Бухман [16]. В последние годы своей жизни





Рис. 8. Корпуса государственного завода 112 на старых фото: а – входная группа (<http://jinsui.org/lishi/wangshangjidian/2015/0423/407.html>); б – административное здание (<https://www.163.com/dy/article/IJRN4TL305562CHM.html>)

в городе жил и работал широко известный в Забайкалье архитектор и техник-строитель Л. И. Корганов.

Следует отметить, что русские инженеры, стоявшие у истоков создания политехнического института и других учебных заведений Харбина, и в дальнейшем занимавшиеся в них преподавательской деятельностью, сумели подготовить немало количество высококвалифицированных кадров, начавших свой профессиональный путь в городах северо-востока Китая. Так, после окончания Харбинского политехнического института в строительных фирмах и на частных подрядах в Мукдене работали А. Д. Иенас, А. А. Кацienко, Н. А. Кацienко, П. А. Небышенков, А. А. Звонников и другие инженеры различной специализации. К сожалению, сведения об их деятельности достаточно отрывочны и основаны преимущественно на материалах Бюро по делам российских эмигрантов и на отдельных публикациях в харбинских русскоязычных периодических изданиях, хранящихся в настоящее время в Государственном архиве Хабаровского края (ГАХК) [17]. Затруднительна и атрибуция построек того или иного инженера, что связано со сложностью сопоставления многочисленных трактовок перевода названий и адресов объектов, многие из которых, вероятно, уже были утрачены. Тем не менее в ходе исследования удалось систематизировать данные о некоторых из них. В частности, установлено, что в 1927–1930 годах инженер путей сообщения Александр Александрович Кацienко работал в штате мукденской строительной конторы «Лотар Маркс», после чего в течение года служил главным инженером в штабе инженерных войск Китайских вооруженных сил. С 1931 года он занимался частной практикой, выполняя заказы по строительной части, в том числе проводил инструментальную съемку, осуществлял наблюдение за постройкой канализации, жилых домов в населенных пунктах вдоль линии КВЖД, «Мажестик-отеля» и дома для священнослужителя при русской церкви, а также разработал проект железобетонного моста для Кайфенгской железной дороги.

Авиационный завод

В 1951 году на базе нескольких ремонтных мастерских инженерного управления ВВС Китая было образовано

предприятие по производству и ремонту истребителей, известное также под названием «Государственный завод 112» [18]. В 1953 году с началом воплощения китайским правительством планов первой пятилетки завод вошел в число 156 приоритетных проектов, в реализации которых активное содействие оказывал Советский Союз. Предприятие занималось ремонтом советских винтовых самолетов, а также мелкосерийным производством авиационной техники. На первых порах китайские инженеры перенимали передовой опыт самолетостроения, изучая и копируя советские образцы, что в дальнейшем позволило им выйти на разработку и производство собственных моделей.

Предприятие расположено в районе Хуангу, севернее комплекса гробницы Чжаолин, построенного династией Цзинь еще в середине XVII века, и занимает обширную территорию, вытянутую по продольной оси с юго-запада на северо-восток. Участок разделен на несколько кварталов, масштаб которых задан размерами заводских корпусов и других инфраструктурных объектов. Предприятие до сих пор является действующим, что не дает возможности натурного изучения его архитектуры. О характере построек второй половины XX века на его территории можно судить лишь по немногочисленным фотографиям, находящимся в открытом доступе (рис. 8). В целом это прямоугольные в плане постройки, отвечавшие функциональным запросам авиастроительной отрасли своего времени.

Заключение

Сохранившиеся объекты русского архитектурного наследия в Шэньяне немногочисленны. Недолгий период контроля над городом и отсутствие в нем сложившейся русской диаспоры в итоге не позволили реализовать задуманные планы по организации территории вокруг станции Мукден. Тем не менее строительство Китайской железной дороги дало мощный созидательный импульс развитию региона и заложило фундамент для дальнейшего экономического роста Шэньяня и других городов северо-востока Китая.

Впоследствии влияние традиций русской инженерной школы на формирование застройки Шэньяня прояви-

лось на уровне деятельности отдельных специалистов, оказавшихся в 1920-е годы в эмиграции в Китае, а также выпускников Харбинского политехнического института и других технических школ, основанных при участии русских инженеров и архитекторов. Примечателен и опыт взаимодействия советских и китайских специалистов в области развития самолетостроения, позволивший правительству КНР создать в Шэньяне крупный производственный центр, отвечавший актуальным потребностям отрасли своего времени.

Таким образом, работая в непривычном для себя языковом и социокультурном поле, русские инженеры приобретали новый опыт и знания, способствовавшие их профессиональному росту, что в конечном счете привело и к культурному обогащению архитектурного ландшафта Шэньяна.

Литература

1. Чэнь, Б. и др. История современной архитектуры Шэньяна. – Пекин: China Architecture Industry Press, 2015. – 300 с. (на кит. яз.).
2. Крадин, Н. П. Русские города в Китае. Архитектура Восточной Сибири и Дальнего Востока. Вып. 1 : Русские города на Дальнем Востоке : сборник научных статей. – Хабаровск : Магеллан, 2002. – С. 109–142.
3. Исследование истории и культуры современной архитектуры в крупных городах Северо-Восточного Китая / под ред. Ч. Ли. – Чанчунь : Изд-во Чанчунь, 2012. – 220 с. (на кит. яз.)
4. Лукоянов, И. В. «Не отстать от держав...» Россия на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX в. – Санкт-Петербург : Нестор-История, 2008. – 668 с.
5. Базилевич, М., Крадин, Н., Иванова, А. и др. Архитекторы и инженеры восточных окраин России второй половины XIX – начала XX века. – Хабаровск : Изд-во ТОГУ, 2023. – 271 с.
6. Анучин, В. А. Географические очерки Маньчжурии. – Москва, 1948. – 298 с.
7. Козыренко, Н. Е. Архитектура сталинского ампира в Китае // Урбанистика. – 2020. – № 4. – С. 1–17.
8. Альбом сооружения Китайской-Восточной железной дороги. 1897–1903. – Москва : Фото-лит. К. А. Фишер, 1903. – 207 с.
9. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 670. Л. 2.
10. Пэн, П. Первый железнодорожный вокзал Шэньяна: построенный русскими и снова сгоревший. – URL: https://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_2723181 (дата обращения: 20.08.2024) (на кит. яз.).
11. Путешествие по тайной стране Шэнцзин. 2-й сезон: исследование «Террасы Ламы» в Фэнтяне / Культура Соху. – URL: https://mt.sohu.com/cul/d20170918/192864259_528944.shtml (дата обращения: 20.08.2024) (на кит. яз.).
12. Храм-памятник Христа Спасителя. Шэньян (бывш. Мукден), Китай // Искусство и архитектура русского зарубежья. – URL: <https://art.rz.ru/menu/1804649234/1804900067.html> (дата обращения: 20.08.2024).
13. Киричков, И. В. Храм Христа Спасителя в Мукдене. Приморское краевое отделение Всероссийской общественной организации «Русское географическое общество» – Общество изучения Амурского края. – URL: <https://xn--80aphn.xn--p1ai/khram-khrista-spasitelya-v-mukdene> (дата обращения: 21.08.2024).
14. Базилевич, М. Е., Ким А. А. Русские инженеры – строители банков Маньчжурии // Проект Байкал. – 2021. – № 68. – С. 147–151. – DOI : 10.51461/projectbaikal.68.1816
15. Забияко, А. А., Забияко, А. П., Левашко, С. С., Хисамутдинов, А. А. Русский Харбин: опыт жизнестроительства в условиях дальневосточного фронта. – Благовещенск : Изд-во Амур. ун-та, 2015. – 462 с.
16. Крадин, Н. П. Русские инженеры и архитекторы в Китае. – Хабаровск : Хабар. краев. типография, 2018. – 380 с.
17. ГАХК. Ф. 830. Оп. 3. Д. 1156, 16337, 19697, 19699.
18. Китайская история. Шэнь Фей в 70 лет, голубое небо никогда не забудет // Tencent.com. – URL: https://new.qq.com/rain/a/20210708A048ZL00?suid=&media_id= (дата обращения: 21.08.2024) (на кит. яз.).

References

- Anuchin, V. A. (1948). *Geograficheskie ocherki Manchzhurii [Geographical essays on Manchuria]*. Moscow: Geografiz.
- Bazilevich, M., & Kim, A. (2021). Russian engineers – builders of banks in Manchuria. *Project Baikal*, 18(68), 147–151. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1816>
- Bazilevich, M. E., Kradin, N. P., & Ivanova, A. P. (2023). *Arkhitektory i inzheneriy vostochnykh okrain Rossii vtoroi poloviny XIX – nachala XX veka [Architects and engineers of the eastern outskirts of Russia (second half of the 19th – early 20th centuries)]*. Khabarovsk: Pacific National University.
- Bochao, Ch. (2015). *History of Modern Architecture in Shenyang*. Beijing: China Architecture & Building Press.
- Chinese History. Shen Fei at 70, the Blue Sky Will Never Forget* (2021). Tencent.com. Retrieved August 21, 2024, from https://new.qq.com/rain/a/20210708A048ZL00?suid=&media_id=
- Fisher, K. A. (1903). *Album sooruzheniya Kitaiskoi-Vostochnoi zheleznoi dorogi. 1897–1903 [Album of the construction of the Chinese Eastern Railway. 1897–1903]*. Moscow: Photo-lit. K. A. Fisher.
- Journey to the Secret Land of Shengjing. Season 2: Exploring the Lama Terrace in Fengtian* (2017). Sohu Culture. Retrieved August 20, 2024, from https://mt.sohu.com/cul/d20170918/192864259_528944.shtml
- Kirichkov, I. V. (2020). *Christ the Savior Church in Mukden*. Primorsky Krai branch of the All-Russian public organization “Russian Geographical Society” – Society for the Study of the Amur Region. Retrieved August 21, 2024, from <https://xn--80aphn.xn--p1ai/khram-khrista-spasitelya-v-mukdene>
- Kozyrenko, N. E. (2020). Architecture of the Stalin Empire in China. *Urban Studies*, 4, pp. 1–17. Retrieved August 21, 2024, from https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=30248
- Kradin, N. P. (2002). Russian cities in China. In N. P. Kradin (Ed.), *Architecture of Eastern Siberia and the Far East: Issue 1. Russian cities in the Far East: Collection of scientific articles* (pp. 109–142). Khabarovsk: Magellan.
- Kradin, N. P. (2018). *Russkie inzheneriy i arkhitektory v Kitae [Russian engineers and architects in China]*. Khabarovsk: Khabarovsk regional press.
- Levosshko, S. S. (2013). *Khram-pamyatnik Khrista Spasitelya. Shenyang (byvsh. Mukden), Kitai [Christ the Savior Cathedral. Shenyang (former Mukden), China]*. Art and Architecture of the Russian Diaspora. Retrieved August 20, 2024, from <https://art.rz.ru/menu/1804649234/1804900067.html>
- Li, Ch. (Ed.). (2012). *A Study of the History and Culture of Modern Architecture in Major Cities of Northeast China*. Changchun: Changchun Publishing House.
- Lukoyanov, I. V. (2008). *“Ne otstat ot derzhav...” Rossiya na Dalnem Vostoke v kontse XIX – nachale XX v. [“Keeping up with the powers...” Russia in the Far East in the late 19th – early 20th centuries]*. St. Petersburg: Nestor-History.
- Peng, P. (2018). *Shenyang’s First Railway Station: Built by the Russians and Burned Down Again*. Retrieved August 20, 2024, from https://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_2723181
- Russian State Historical Archive*. Fund 350. Inv. 16. File 670. L. 2.
- State Archives of Khabarovsk Krai*. Fund 830. Inv. 3. Files 1156, 16337, 19697, 19699.
- Zabiyako, A. A., Zabiyako, A. P., Levoshko, S. S., & Khisamutdinov, A. A. (2015). *Russkii Kharbin: opyt zhiznestroitelstva v usloviyakh dalnevostochnogo frontira [Russian Harbin: Life-building Experience in the Far Eastern Frontier]* (A. P. Zabiyako, Ed.). Blagoveshchensk: Amur State University.