

Статья посвящена анализу развития градостроительства государства Маньчжоу-го на примере Чанчуня, подвергшегося кардинальной реконструкции в период 1932–1937. Выявлены особенности формирования пространственной структуры города на примере поисковых вариантов генерального плана 1932. Отмечена высокая роль площадей, связывающих основные магистрали и формирующих возле себя градостроительные ансамбли. Подчеркивается, что применение зеленых вводов и поясов оказало влияние на градостроительное законодательство Японии. Градостроительство Маньчжоу-го характеризуется как региональный вариант японской колониальной архитектуры.

Ключевые слова: градостроительство; композиция; планировка; зеленый пояс; Маньчжоу-го; Маньчжурия; Китай; КНР.

The article is devoted to the analysis of urban development of the state of Manchukuo on the example of Changchun, which underwent a radical reconstruction in the period from 1932 to 1937. The features of the formation of the spatial structure of the city are revealed using the example of search options of the 1932 master plan. The article points out the high role of squares connecting the main highways and forming urban planning ensembles near them. It has been revealed that the use of green entrances and belts influenced the urban planning legislation of Japan. It has been determined that the urban planning of Manchukuo is a regional version of Japanese colonial architecture.

Keywords: urban design; composition; layout; green belt; Manchukuo; Manchuria; China; PRC.

Особенности развития градостроительства Маньчжоу-го / Features of urban development in Manchukuo

текст

Антон Ким

Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)
Екатерина Пугачева

Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)

text

Anton A. Kim

Pacific National University
(Khabarovsk)

Ekaterina Pugacheva

Pacific National University
(Khabarovsk)

Статья продолжает цикл работ, посвященных выявлению особенностей развития формирования архитектуры и градостроительства Маньчжоу-го, государства, расположенного на территории современных Северо-Восточных провинций Китая и существовавшего в период 1932–1945. Столь малый временной отрезок, большая часть которого пришлась на Японо-китайскую войну (1937–1945), сказался как на относительно небольшом количестве построек, так и на относительно слабой изученности архитектуры и градостроительства этого государства.

Большая часть работ, посвященная архитектурно-градостроительному наследию Маньчжурии, исследует более ранний период, в первую очередь связанный со строительством Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) и Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД), а также периоду развития 1920-х, экономическому подъему региона. Среди работ следует выделить российскую научную школу, представленную Н. П. Крадиным, С. С. Левашко, Н. Е. Козыренко и др., исследования которых были направлены на изучение русского архитектурного наследия в регионе (в первую очередь в Харбине и Далиане), что во многом было обусловлено большим пластом архивных материалов, находящихся на территории России и удобством работы с русскоязычными источниками. Отдельные типы зданий и сооружений рассмотрены в работах М. Е. Базилевича, Т. А. Смольяниновой, Е. В. Глазеновой и др. Все эти работы объединяет то, что они в основном ограничены 1897–1930 и, соответственно, не захватывают период Маньчжоу-го. Ему посвящены некоторые работы китайских и японских ученых [1–4], в которых рассматриваются эволюция планировочной системы Чанчуня и Шэньяня в первую очередь с позиции функционального зонирования. В работах англоязычных авторов [5, 6] в большей степени рассматривается социокультурная составляющая и территориальное планирование. Таким образом, в настоящее время практически нет работ, посвященных анализу композиционного развития городов периода Маньчжоу-го.

В ходе предыдущих исследований авторским коллективом были выявлены особенности формирования городов региона путем абсорбции русской, японской и традици-

онной китайской архитектурных школ. При этом, в отличие от северных регионов Маньчжурии, где наибольшее влияние на архитектуру оказали русские архитекторы, в центральной и южной части ключевую роль играли японские проектировщики, которые отличались довольно большой степенью унификации и типологизации объектов. При условии, что основное развитие в период Маньчжоу-го получили именно эти районы, можно говорить о том, что именно японская архитектурная школа оказала решающее влияние на развитие архитектуры страны. Это подтверждается анализом развития архитектуры зданий и сооружений, который показал, что большая часть объектов, построенных в период Маньчжоу-го, являлась аналогами японских колониальных построек. Это говорит о развитии данной школы не в качестве отдельного направления, а в роли региональной вариации японской колониальной архитектуры.

В рамках исследования градостроительные особенности рассмотрены на примере г. Чанчуня: именно этот город являлся столицей Маньчжоу-го и именно здесь японские архитекторы апробировали новые принципы градостроительства. Во многом работа связана с поиском новых принципов и подходов к градостроительному проектированию, которые были направлены на создание проекта новой идеальной столицы. Неслучайно, что для этой цели был выбран г. Чанчунь, который не получил значительного развития до 1932 в отличие от более развитых городов региона, таких как Шэньян [4] (бывшая столица династии Цин периода маньчжурского правления) и Далиань, оставшийся под юрисдикцией Японии. В этот период в городе располагалось три довольно автономных поселения – русское, японское и китайское. Наиболее проработанная планировочная структура была у японского поселения, где заложены основные композиционные оси, характерные для японских станций ЮМЖД этого периода. Композиционным центром выступал железнодорожный вокзал, к которому сходились трехлучье. Севернее от японского поселения располагалось бывшее русское поселение, к этому моменту не получавшее значительного развития ввиду главенствования японской администрации. На юго-юго-востоке располагался китайский квартал, характеризую-

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда № 23-78-01188, <https://rscf.ru/project/23-78-01188/>
Acknowledgements: The research was carried out with the financial support of the Russian Science Foundation No. 23-78-01188, <https://rscf.ru/project/23-78-01188/>



< Рис. 1. Планировочная структура Чанчуня к моменту начала реконструкции. На основе фактического плана 1933

< Рис. 2. Композиционная структура г. Чанчуня. На основе генерального плана 1936

щийся довольно стихийной застройкой и относительно хаотичной планировкой (рис. 1).

Отличительной особенностью Чанчуня стало его узловое положение на железной дороге, т. к. именно здесь сходились линии КВЖД, ЮМЖД и Чаньчунь-Гиринской ветки. При этом город имел довольно слабое развитие, что позволило в период формирования новой столицы провести масштабные градостроительные преобразования при освоении новых территорий. Во многом это было обусловлено дешевой ценой городских земель, а также большим количеством незастроенных участков, где и производились основные планировочные работы, в результате которых были внесены изменения в трассировку основных композиционных осей.

Исторически наиболее развитой осью была северо-восточная диагональ, связывающая железнодорожную станцию с китайским поселением. Это делает данную планировку похожей на развитие Шэньяня, где связывающая китайское и японское поселения диагональ играла главенствующую роль. Однако в ходе разработки поисковых проектов был утвержден вариант, при котором основная композиционная ось уходила строго на юг от железнодорожного вокзала. Помимо этого, она была продублирована второй осью того же направления, которая брала свое начало от так и не построенного императорского дворца. Вспомогательные оси были направлены на железнодорожные вокзалы, площади и крупные кольцевые развязки, выступавшие основными композиционными центрами. Вспомогательными центрами выступали небольшие круговые перекрестки (рис. 2). Именно вдоль этих осей, а также на площадях формировались основные градостроительные ансамбли города, организация которых во многом перекликалась с градостроительными решениями основных площадей Даляня, разработанных русским архитектором К. Г. Сколимовским [7]. Особенностью такого планировочного решения стало превалирование связей основных центров притяжения города над формальной композицией, которую можно видеть в генеральном плане города Харбина, разработанного Управлением КВЖД в 1917 [8].

Вдоль таких площадей и развязок, как правило, располагались репрезентативные правительственные объекты

и крупные общественные учреждения. Следует отметить, что окончательное формирование этих ансамблей завершилось уже в период Китайской Народной Республики, ибо большая часть участков так и не была застроена к 1945. Наиболее проработанной оказалась ранее незастроенная территория, тяготеющая к бывшим японскому и китайскому кварталам. При этом изменения в уже сложившуюся застройку носили минимальный характер, что было обусловлено потребностью выкупа частных земель для проведения градостроительных преобразований. Основные градостроительные оси застраиваются по сегодняшний день, что подтверждает высокий уровень градостроительного планирования, заложенный в генеральном плане 1932, не потерявший своей актуальности до настоящего момента. Помимо этого, на севере и северо-востоке за рекой и железнодорожными линиями были построены районы с предприятиями тяжелой и легкой промышленности, фактически находившиеся на периферии города и практически не связанные с основной улично-дорожной сетью; они в основном ориентировались на железнодорожное сообщение.

Применение площадей с радиально расходящимися улицами в Маньчжурии уже использовалась как в архитектуре Шэньяня, так и в архитектуре Даляня. Формирование осей улиц с открытой перспективой также является приемом, который уже ранее апробировался в других городах Маньчжурии. Однако объединение всех этих элементов в единую композицию позволило сделать довольно уникальную планировочную структуру, которая заложила основу города. Также здесь впервые в градостроительстве Маньчжоу-го было проведено комплексное планирование, которое позволило связать автономные районы и, что важнее, благоустроить территории, находящиеся на их периферии.

В архиве Библиотеки Конгресса [9] сохранилось четыре поисковых варианта планировочного развития Чанчуня. Их анализ позволяет проследить возможное развитие градостроительной мысли этого периода. На представленных планах наиболее интересны три варианта, где особое внимание уделено системе озеленения будущего города. В связи с массовым внедрением озеленения и формированием зеленых вводов как одно-

> Рис. 3. Поисковые решения генерального плана г. Чанчуня. Слева – «решетчатая» планировка; справа – «живописная». На основе проектов генеральных планов 1932



го из перспективных направлений градостроительного развития рассматриваемого периода система озеленения сама по себе является темой отдельного исследования.

Один из поисковых вариантов отличался довольно утилитарной структурой, основанной на решетчатой ортогональной планировочной системе. Простую композицию генерального плана разбавляют акцентные элементы, представленные круговыми площадями, которые, однако, планировались в меньшем масштабе, чем в реализованном варианте, а также небольшое количество диагональных разгрузочных осей (рис. 3, слева). Такая композиционная структура была довольно распространена и повсеместно применялась на территории поселений Южно-Маньчжурской железной дороги при строительстве японских станций. Для других городов Маньчжоу-го именно данное утилитарное планировочное решение легло в основу генеральных планов поселений, большая часть из которых не была реализована. Так, нереализованная часть генерального плана Харбина 1936 предполагала в основном ортогональную разбивку кварталов с выделением только одной композиционной оси, характеризующейся выраженной центрально-осевой симметрией [8]. Аналогичную планировку имели новые районы на генеральном плане Шэньяня, где преобладала ортогональная планировка с применением разгрузочных диагональных осей [10].

Значительно интересней второй нереализованный вариант. Здесь можно наблюдать сложную композиционную структуру, нехарактерную для японского градостроительства этого периода. Хорошо прослеживается система несоосных осей, которые перенаправляются за счет акцентных элементов, в роли которых выступают различные площади. Такая живописная планировка больше характерна для английской градостроительной школы. Помимо этого, здесь применен довольно интересный элемент озеленения, когда формируются своеобразные зеленые входы в город, дублирующие круговую магистраль и образующие зеленое кольцо (рис. 3, справа). Подобные приемы показывают возросшую роль гуманизации общественных пространств и являются отсылкой к градостроительным изысканиям французской архитектурной школы второй половины XIX в. Данный

вариант в большей степени учитывает особенности рельефа, а также создает парадные зоны, значительно контрастирующие с основной ортогональной разбивкой жилых и общественных кварталов.

Именно на примере города Чанчуня отрабатывались градостроительные приемы японского градостроительства. Так, рассмотренные выше планы разрабатывались Государственным бюро капитального строительства Государственного совета Маньчжурии и Южно-Маньчжурской железнодорожной компанией, известной как Мантэцу [11]. В обоих проектах участвовали японские архитекторы, которые на новой площадке смогли отработать приемы, легшие в основу градостроительной школы метрополии [12].

И проектные, и реализованные планировочные решения подразумевают формирование различных градостроительных ансамблей, которые формируются за счет улиц и системы площадей. Наиболее крупным градостроительным ансамблем должен был стать императорский дворец (рис. 4а), который не был реализован [6, 11]. Важна его градостроительная роль: он становится отправной точкой одной из основных осей, на которых располагались правительственные здания. Кроме того, представляет интерес приверженность принципу фэншуй в его проектировании. Так, проектные решения предлагали различные варианты расположения, в той или иной степени отражающие принципы древнекитайского трактата «Каогунцзи» [13], в котором описывались планировочные решения идеальных столиц и который повлиял на градостроительство всей Восточной Азии. Именно поэтому была отвергнута идея развернуть ось в восточном или западном направлении и сделана классическая ориентация по оси север-юг, что предопределило формирование второй планировочной оси с подобным направлением. Последний раз этот принцип применялся при проектировании пекинского Гугуна.

В южной части дворца формировалась своеобразная площадь, куда выходили правительственные здания, которые поддерживались другими подобными объектами, располагавшимися вдоль основной оси улицы. Интересна сама форма участка императорского дворца, а именно его северная часть. Здесь, в отличие от классических китай-



< Рис. 4. Ансамбли площадей:
а) императорский дворец;
б) площадь Жэньминь;
в) площадь Синьминь;
г) пересечение ул. Цзефан и Тунчжи; д) пересечение ул. Жэньминь и Цзефан; е) пересечение ул. Жэньминь и Синьфа. На основе генерального плана 1945

ских гугунов, применено радиальное окончание в форме полумесяца. Такая композиция характерна в первую очередь для классических маньчжурских гугунов династии Цин (Айсинь Гьоро) [14], что показывает историческую преемственность в проектировании.

Другими крупными ансамблями продолжали оставаться железнодорожные вокзалы, что характерно для градостроительства этого региона. Ансамбль северного вокзала был реализован еще в период японской администрации и не претерпел значительного изменения в рассматриваемый период. Западный же вокзал, напротив, хотя и был предусмотрен генеральным планом, но так и не был реализован в период Маньчжоу-го. Но место, отведенное под него, сохранило свою функциональную привлекательность, в результате чего Западный вокзал Чанчуня был построен в 2012 на предусмотренном генеральным планом 1932 месте.

Как уже упоминалось, довольно значимыми композиционными акцентами были круговые площади с расходящимися радиальными улицами (рис. 4б, 4в). Вдоль этих площадей должны были располагаться крупные общественные объекты. Этот прием активно применялся Японией в градостроительных ансамблях подобных площадей в Шэньяне. Впервые в Маньчжурии он был использован русскими архитекторами в Далиня [7]. В связи с тем, что японские архитекторы довольно подробно изучали градостроительное наследие Далиня, есть вероятность, что именно данные композиционные приемы оказали влияние на архитектуру Маньчжоу-го. В то же время в работе И. Лью [11] прообразами данных решений считаются градостроительные ансамбли Австралии.

Стоит отметить небольшие площади, формирующиеся на перекрестках двух улиц (рис. 4г – 4е). Как правило, на таких площадях формировалось круговое движение, в центре организовывалось озеленение. В ряде случаев здания, располагающиеся возле этих площадей, выходили на них скошенными фасадами, формируя градостроительный ансамбль. Но в большинстве случаев здания не акцентировались на данные углы. Если рассматривать Генеральный план 1945 года, можно с уверенностью говорить о том, что градостроительные ансамбли не были

реализованы в полной мере, а большинство запланированных зданий не было построено.

Анализ центральных улиц показывает изменения их функций и роли в период проектирования Чанчуня в 1932. На архивных фотографиях хорошо прослеживаются примыкания новых, построенных в период Маньчжоу-го, и старых улиц (рис. 5). Хорошо заметна выросшая ширина улицы, которая позволила увеличить проезжую часть, а также добавить дополнительные системы озеленения. В целом ширина магистралей, заложенных в этот период, значительно превышала ширину улиц других городов региона и до сегодняшнего дня соответствует потребностям современного города [11]. На сохранившихся фотографиях видно, что основная застройка была представлена блокированными постройками, выходящими на красную линию. В качестве акцентных элементов выступали различные башенки, а также входные группы и угловые фасады (рис. 6). При такой застройке хорошо выделялись правительственные здания, которые располагались с отступом от красной линии. При этом довольно интересна трактовка прилегающей к ним территории. Если для европейского зодчества характерно формирование эспланады в виде площадей, партерного, реже боскетного озеленения, то здесь перед зданиями уже в момент строительства высаживались деревья, загораживающие обзор фасадов. Этот подход сохранился в Китае до сегодняшнего дня, что значительно затрудняет восприятие градостроительных ансамблей. Таково отличие градостроительных подходов китайских и японских архитекторов от русских, где предусматривается использование партерного озеленения для возможности непосредственного восприятия архитектуры здания [7].

Таким образом, можно с уверенностью сказать, что композиция города сложилась в полной мере. На изображении плана капитального строительства города с птичьего полета, выпущенном Государственным бюро капитального строительства Маньчжурии в 1936, показан оригинальный образ будущего, часть элементов которого так и не была реализована (рис. 7). В нем выделяются градостроительные ансамбли, большая часть из которых не была воплощена в жизнь. Хорошо заметно



^ Рис. 6. Формирование ансамбля центральных улиц. 1930-е

использование зеленых вводов, активно применявшихся в Чанчуне; основная застройка представлена ортогональным членением кварталов с классической японской пропорцией один к двум.

Как отмечалось ранее, озеленение – один из ключевых элементов благоустройства нового Чанчуна. На основных магистральных улицах были устроены зеленые полосы с высаженными деревьями (рис. 6). Размеры транспортно-пешеходных и озелененных полос и их чередование были позаимствованы из градостроительного опыта Австралии [11]. В Чанчуне фактически апробировалась система открытых пространств, которая по большей части отдавалась под создание парковых зон. Как правило, они располагались в неудобьях, в долинах рек, а также зонах нарушенного рельефа, тем самым формируя зеленые вводы, поддерживаемые системами озеленения магистралей. Помимо этого, озелененные зоны вкупе с железнодорожной магистралью и поймой реки Итунхэ отделяли жилую и общественную застройку от производственных зон, которые развивались на периферии города (рис. 8).

Отметим, что до этого в японском градостроительстве выделения в отдельные функциональные зоны откры-

тых деурбанизированных пространств не было. Уже в 1936 функциональные зоны были закреплены в Законе о городском и загородном планировании Маньчжоу-го (основанном на японском законе о городском планировании 1919) и в скором времени были применены в генеральных планах Харбина и Шэньяня. В 1942 уточняются принципы формирования зеленых зон, благодаря чему по периметру города формировался зеленый пояс в соответствии с положениями, принятыми на Международной конференции по планированию городов в 1924. С одной стороны, он должен был повысить качество городской среды, а с другой – выступал естественной границей распространения урбанизированных зон. Разработанные в Маньчжоу-го нормы стали основой для градостроительного законодательства японской колонии Кореи в 1940. В то же время в самой Японии подобные озелененные зоны впервые появились в законодательстве в 1946 и переосмыслены только в 1968 [12].

Таким образом, Чанчунь можно рассматривать как образцовый город, на котором отработывались градостроительные эксперименты. Они должны были послужить прообразом не только для других населенных пунктов в Маньчжоу-го, но и для других поселений колониальных территорий Японии, а также использоваться для корректировки градостроительных законов метрополии. Несмотря на довольно непродолжительное развитие и самого города, и государства Маньчжоу-го, здесь были произведены грандиозные градостроительные преобразования, определившие структуру города, используемую до настоящего времени. Ключевую роль в проектировании сыграли японские архитекторы, поэтому архитектуру и градостроительство Маньчжоу-го можно рассматривать как региональную версию японской колониальной архитектуры, но не как самостоятельную архитектурную школу.



< Рис. 5. Соединение ул. Синьфа (проложена после 1932) и ул. Шанхай (проложена до 1932)



^ Рис. 8. Схема озеленения и расположения промышленных зон: темно-зеленый – парковые зоны и бульвары; светло-зеленый – озелененные незастраиваемые зоны; синий – легкая промышленность; серый – тяжелая промышленность. На основе схемы функционального зонирования 1934



^ Рис. 7. План капитального строительства города с высоты птичьего полета. 1936

Литература

- Guo, Q. Changchun: unfinished capital planning of Manzhouguo, 1932–42 // *Urban History*. – 2004. – Vol. 31. – Iss. 1. – P. 100–117. – DOI: 10.1017/S0963926804001804
- 成一农 [Чэн, И.]. 科普 | 长春，一座城市的地图记忆 [Популярная наука | Чанчунь, карта памяти города] // *地图 [Ditu]*. 2019. Iss. 2. – P. 98–105.
- Koshizawa, A. Changchun: Planning of the Capital City in the Manchurian Era. Tokyo: Chikuma Shobō, 2002. – 394 p.
- Sun, B., Ikebe, K. Characteristics of heritage of industrial modernization and urban spatial distribution in Shenyang, China // *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*. – 2023. – Vol. 22. – No. 4. – P. 1823–1840. – DOI: 10.1080/13467581.2022.2117985
- Denison, E., Ren, G. *Ultra-Modernism: Architecture and Modernity in Manchuria*. Hong Kong: Hong Kong University Press, 2016. – 148 p.
- Sewell, B. *Constructing Empire: The Japanese in Changchun, 1905–45*. Vancouver; Toronto: UBC Press, 2019. – 295 p.
- Сколимовский, К. О проектировании плана города Дальнего // *Зодчий*. – 1904. – № 12. – С. 141–144.
- Glance Back the Old City's Charm of Harbin (1897–1949). Vol. 1 / chief ed. B. Yu. Beijing: China Architecture & Building Press, 2005. – 216 p.
- 新京都市計畫用途地域配分並二事業第一次施行區域圖：縮尺二万分之一 [Карта первой зоны реализации проекта распределения и слияния зон нового городского планирования Синьцзиня: масштаб 1:20 000; карта] / Manzhoukuo. Di 3-Bu Du Shi Ji Hua Ban. – URL: <https://www.loc.gov/item/2003548902/> (дата обращения: 27.02.2025).
- Wang, H., Newman, G., Wang, Z. Urban Planning as an Extension of War Planning: The Case of Shenyang, China, 1898–1966 // *Journal of Contemporary Urban Affairs*. – 2019. – Vol. 3. – No. 1. – P. 1–12. – DOI: 10.25034/ijcua.2018.4677
- Liu, Y. *Competing Visions of the Modern: Urban Transformation and Social Change of Changchun, 1932–1957: dissertation ... Doctor of Philosophy in Architecture*. – Berkeley, 2011.
- Goto, Y. Open-space districts in the city planning act of Manchukuo // *International Planning History Society Proceedings*. – 2024. – Vol. 20. – No. 1. – P. 773–786. – DOI: 10.7480/iphps.2024.1.7604
- Шевченко, М. Ю. История архитектуры и градостроительства Китая. – Москва: Архитектура-С, 2019. – 480 с. : ил.
- Лучкова, В. И. История китайского города: градостроительство, архитектура, садово-парковое искусство. – Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2011. – 441 с. : ил.

References

- Cheng, Y. (2019). Kēpǔ | Zhǎngchūn, yīzuò chéngshì dì dítú jìyì [Popular Science | Changchun, a map memory of a city]. *Ditu [Map]*, 2, 98–105.
- Denison, E., & Ren, G. (2017). *Ultra-Modernism: Architecture and Modernity in Manchuria*. Hong Kong University Press.
- Goto, Y. (2024). Open-space districts in the city planning act of Manchukuo. *International Planning History Society Proceedings*, 20(1), 773–786. <https://doi.org/10.7480/iphps.2024.1.7604>
- Guo, Q. (2004). Changchun: unfinished capital planning of Manzhouguo, 1932–42. *Urban History*, 31(1), 100–117. doi:10.1017/S0963926804001804.
- Koshizawa, A. (2002). *Changchun: Planning of the Capital City in the Manchurian Era*. Chikuma Shobō.
- Liu, Y. (2011). *Competing Visions of the Modern: Urban Transformation and Social Change of Changchun, 1932–1957*. [Doctoral dissertation, UC Berkeley]. Retrieved from <https://escholarship.org/uc/item/0149581v>
- Luchkova, V. I. (2011). *Istoriya kitaiskogo goroda: gradostroitel'stvo, arkhitektura, sadovo-parkovoe iskusstvo* [History of the Chinese city: urban planning, architecture, landscape gardening]. Khabarovsk: Publishing House of the Pacific National University.
- Manchoukuo. Di 3-Bu Du Shi Ji Hua Ban. (1932) *Shinkyō Toshi Kensetsu Keikaku Yōto Chiiki Haibun Narabini Jigyō Daiichiji Shikō Kuikizu: Shukushaku Nimanbun No Ichi*. [Changchun?: Di san-bu du shi ji hua ban, not before] [Map]. Library of Congress. Retrieved February 27, 2025, from <https://www.loc.gov/item/2003548902/>
- Sewell, B. (2009). *Constructing Empire: The Japanese in Changchun, 1905–45*. UBC Press.
- Shevchenko, M. I. (2019). *Istoriya arkhitektury i gradostroitel'stva Kitaya* [History of Architecture and Urbanism in China]. Moscow: Architecture-S.
- Skolimovskii, K. (1904). O proektirovanii plana goroda Da'negu [On the design of the city plan of Dal'niy]. *Zodchii [Architect]*, 12, 141–144.
- Sun, B., & Ikebe, K. (2022). Characteristics of heritage of industrial modernization and urban spatial distribution in Shenyang, China. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 22(4), 1823–1840. <https://doi.org/10.1080/13467581.2022.2117985>
- Wang, H., Newman, G., & Wang, Z. (2019). Urban Planning as an Extension of War Planning: The Case of Shenyang, China, 1898–1966. *Journal of Contemporary Urban Affairs*, 3(1), 1–12. <https://doi.org/10.25034/ijcua.2018.4677>
- Yu, B. (Ed.). (2005). *Glance Back the Old City's Charm of Harbin (1897–1949)* (Vol. 1). China Architecture & Building Press.