

Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-28-20509, <https://rscf.ru/project/24-28-20509/> и Министерства образования и науки Хабаровского края (Соглашение № 115С/2024).

Acknowledgements: The research was supported by the Russian Science Foundation grant No. 24-28-20509, <https://rscf.ru/project/24-28-20509/> and the Ministry of Education and Science of Khabarovsk Krai (Agreement No. 115С/2024)

Статья посвящена изучению архитектурного облика первого вокзала города Хабаровска, построенного в конце XIX века. Автор исследует процесс проектирования и строительства вокзала, акцентируя внимание на его архитектурных особенностях. Рассматриваются различные проектные варианты. В статье также приводятся ранее не публиковавшиеся эскизы и чертежи, что позволяет по-новому взглянуть на особенности принятого архитектурного решения. Работа основана на анализе исторических документов и визуальных материалов, фотоснимков и рисунков того времени. В статье рассматриваются эскизные проекты первого деревянного здания вокзала в Хабаровске.

**Ключевые слова:** вокзал; железнодорожная архитектура; Базилевский. /

This article examines the architectural form of Khabarovsk's first railway station constructed in the late nineteenth century. It explores the station's design and construction process, emphasizing its distinctive architectural features. Various design proposals are reviewed, including previously unpublished sketches and drawings that shed new light on the adopted architectural solution. The study is based on a critical analysis of historical documents and an assessment of visual materials—specifically photographs and drawings—from that period. Particular attention is also given to the draft designs for the station's original wooden structure.

**Keywords:** railway terminal; railway architecture; Bazilevskiy.

# Архитектурные особенности первого вокзала в Хабаровске / Architectural features of the first Khabarovsk Railway Station

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

Первое здание хабаровского вокзала было построено при возведении Северного участка Уссурийской железной дороги, сдано в 1897. На момент строительства дороги в Российской империи действовала система деления станций на классы в зависимости от их значения для движения и обслуживания пассажиров и подвижного состава. Станции I класса обычно устраивались вблизи существующих либо перспективных городов [1. Отд. I. Гл. IV, с. 15], однако на сибирских направлениях допускались отступления от этого правила ввиду малой населенности территории. Станция Хабаровск, как и станция Владивосток – конечная на линии Уссурийской железной дороги, обе – II класса. В здании вокзала класс влиял на наличие обязательных помещений, их площади, наличие удобств. Первые вокзалы и в Хабаровске, и во Владивостоке имеют практически идентичный набор помещений, и автор у обоих проектов один – П. Базилевский. Однако внешне они совершенно разные: угрюмый, выдержанный в средневековой стилистике крепостных укреплений каменный вокзал портового города Владивостока и не менее строгий, но заметно более декоративный, в духе популярного среди сибирских железнодорожных построек неорусского стиля, деревянный вокзал чиновничьего Хабаровска. Оказывало влияние и то, что на Северном участке строительство велось из привозного материала, сплавляемого по Амуру; использование дерева было в этом отношении более рациональным.

Сменяющиеся во времени образы хабаровского вокзала и прилегающей площади – популярная тема многих исследований и публицистических статей; при этом основные сведения, касающиеся строительства станции, уже давно известны. Но ранее не опубликованные материалы, неизвестные фотографии и сама продолжающаяся трансформация железнодорожной отрасли и преобразования вокзалов позволяют каждый раз по-новому взглянуть на эту тему. Так, в своей работе С. Д. Мельникова обращается к анализу периодических изданий последних лет и предлагает обобщенную картину реконструкции зданий вокзала [2]; наиболее подробно об истории вокзала и станции в Хабаровске пишет в многочисленных публикациях В. В. Буркова, ей и ряду соавторов принадлежит единственное пока издание о дальневосточной

железной дороге [3]. Вклад в изучение истории Хабаровска и его железнодорожной станции внесли А. Сняжков и А. Колесников. Архитектурный анализ зданий вокзала представлен в работах Л. Е. Баклыской [4], Н. П. Крадина [5]; каменное, построенное в 1920-е годы в неорусском стиле, здание рассмотрено А. А. Артемьевой [6, 7], О. П. Святуха [8]; изучением раннего советского периода истории вокзала занимается К. Степанов. В публикации о станциях II класса на Уссурийской железной дороге автор статьи также затрагивала вопрос об образе первого хабаровского вокзала.

Цель настоящего исследования – рассмотрение довольно короткого периода строительства первого вокзала. Поводом для публикации стали найденные в фондах Российского государственного исторического архива (РГИА) ранее не изучавшиеся эскизы фасадов, а также проектные варианты хорошо известных чертежей с оригинальными подписями авторов.

Используемые в исследовании материалы получены в ходе работы с фондами РГИА и архивами Дальневосточной железной дороги.

## Станция Хабаровск в первые годы эксплуатации (конец XIX в.)

Станция при городе Хабаровске – часть Уссурийской железной дороги, построенной в 1891–1897 годы. Линия была разделена на два участка: Южно-Уссурийскую от Владивостока до ст. Муравьев-Амурский на р. Уссури (протяженность 377,5 верст) и Северно-Уссурийскую железные дороги от ст. Муравьев-Амурский до Хабаровска (344 верст). Закладка линии была совершена 19 мая 1891<sup>1</sup>; начались работы по строительству станции Владивосток [9, с. 240]. Вокзал во Владивостоке был сдан в 1894. Южный участок строился быстрее: на юге Приморского края было проще организовать подвоз строительных материалов, были налажены связи со строительным управлением во Владивостоке. Кроме того, финансирование Северного участка откладывалось, а многие важные решения принимались уже в процессе строительства. Так, Комитет Сибирской железной дороги, ответственный за ведение работ по возведению дорог, был образован только в конце 1892, когда значительная

1. Все даты событий до 1918 указаны по старому стилю.



часть работ по постройке Уссурийской линии уже была выполнена. Хабаровск, в сравнении с Владивостоком, не имел большого экономического влияния; многие считали строительство Северного участка Уссурийской железной дороги и отходящей от нее к Восточно-Сибирским направлениям Амурской железной дороги убыточным и ненужным. В сентябре 1893 приамурский генерал-губернатор С. М. Духовской ходатайствовал в Министерство путей сообщения о скорейшем начале строительства Северного участка Уссурийской дороги. 27 апреля 1896 был повторно рассмотрен вопрос строительной стоимости Северно-Уссурийской линии. Новая сумма в 21,71 млн. руб. была утверждена. В 1894 начались работы по возведению северного участка, руководил строительством О. П. Вяземский. Временное движение на линии началось 15 октября 1897, а в конце октября линия была передана в эксплуатацию [9, с. 242].

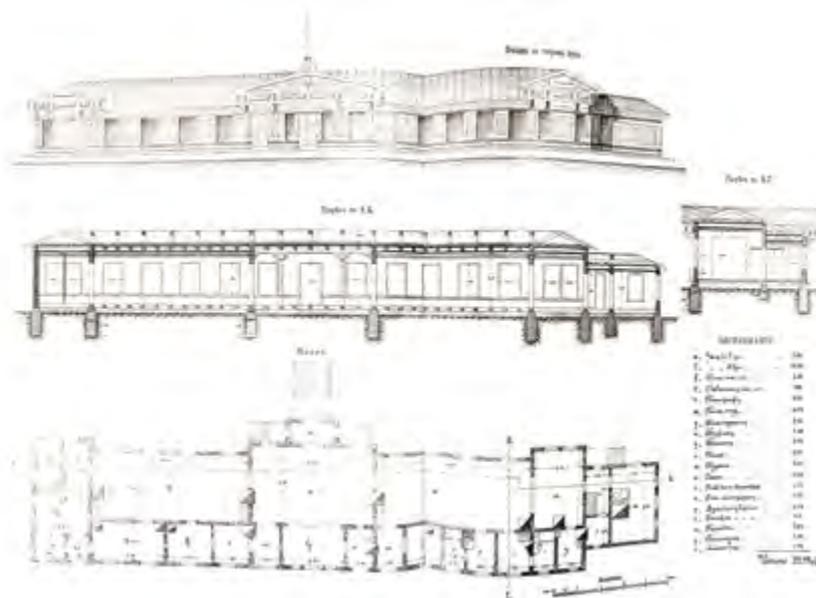
Первыми постройками на линии дороги были казармы, товарные платформы и временные пагаузы для хранения грузов. В отчетах о постройке и сведениях о работах, представляемых начальниками участков, крайне мало информации о строящихся зданиях, что объяснимо необходимостью строить быстро; многие здания поэтому носили временный характер. Закладка вокзала прошла в 1896. Сведения о ходе работ по сооружению Северно-Уссурийской железной дороги, формировавшиеся каждый месяц, отмечают: 1 мая 1897 – «окончен фундамент и цоколь и рубятся стены» [10, с. 113]; 1 июня – «стены доведены до балок» [10, с. 115]; 1 августа – «ставят стропила» [10, с. 119]; 15 октября 1897 записано, что пассажирская платформа сдана, а здание – «в работе» [10, с. 121]. Таким образом, к моменту сдачи дороги в эксплуатацию здание еще не было готово. В. В. Буркова приводит описание из газеты «Приамурские ведомости» от 19 октября 1897: «Дорога от города, вблизи железнодорожной станции Хабаровск, находится в весьма плохом состоянии; проезд к ней, если не окончательно невозможен, то крайне затруднителен. Самый вокзал ст. Хабаровск не устроен, и пассажирам приходится ожидать поезда, случается под дождем, в течение нескольких часов» [11].

В путеводителях и воспоминаниях начала XX в. крайне редко упоминается пассажирское здание на станции

в Хабаровске. Нет также известных описаний интерьера, но часто описываются сложности, связанные с поездкой до станции из города. Свидетельства того, что станция была неудобно удалена и плохо обустроена, встречаются во многих источниках. Так, в воспоминаниях Аннет М. Б. Микин называла дорогу до станции похожей «на езду по вспаханым полям после дождя» [12, с. 273]. Станция не была частью города и не воспринималась таковой в силу удаленности. Другие исследователи (в частности, И. С. Кларк), подробно описывающие Вяземскую, Иман, Евгеньевку, не останавливаются на описании станции в Хабаровске, очевидно, отделяя ее от Хабаровска и относя к ней как к необходимому, но малопривлекательному пункту на пути во Владивосток.

Однако здание все же привлекало внимание фотографов, благодаря чему мы имеем достаточно снимков для анализа его внешнего облика – работы фотографов В. Мицкевича, Э. Нино и др. П. Пясецкий запечатлел постройку на станции в 1899–1900 годы, когда художник

в Рис. 2. Пассажирское здание на ст. II класса Хабаровск. Чертежи 1899. Фрагмент из альбома [13]





> Рис. 3. Первый железнодорожный вокзал в Хабаровске. Вид со стороны привокзальной площади. 1903. Фото из альбома А. П. Лукина из фондов Хабаровского краевого музея имени Н. И. Гродекова [14]

работал на Дальнем Востоке. На рис. 1 – высокая пассажирская платформа, здание вокзала, пожарный сарай при станции. Кровля выкрашена в зеленый цвет, цоколь оштукатурен. При станции на дальнем плане – казармы железнодорожного батальона и вид на город. Передано колористическое решение вокзала: выкрашенная зеленым металлическая крыша, светотеневой рисунок на стенах позволяет судить о наличии пропиленной резьбы в карнизах. Художник зафиксировал и все существующие на перроне постройки, являющиеся вспомогательными при обслуживании пассажиров – лавочку с кипятком, пожарную будку, устройство платформы без навесов, но с ограждением, наличие большого сквера вдоль путей и пути, уходящие в сторону станции Хабаровск-Пристань.

**Архитектурные особенности**

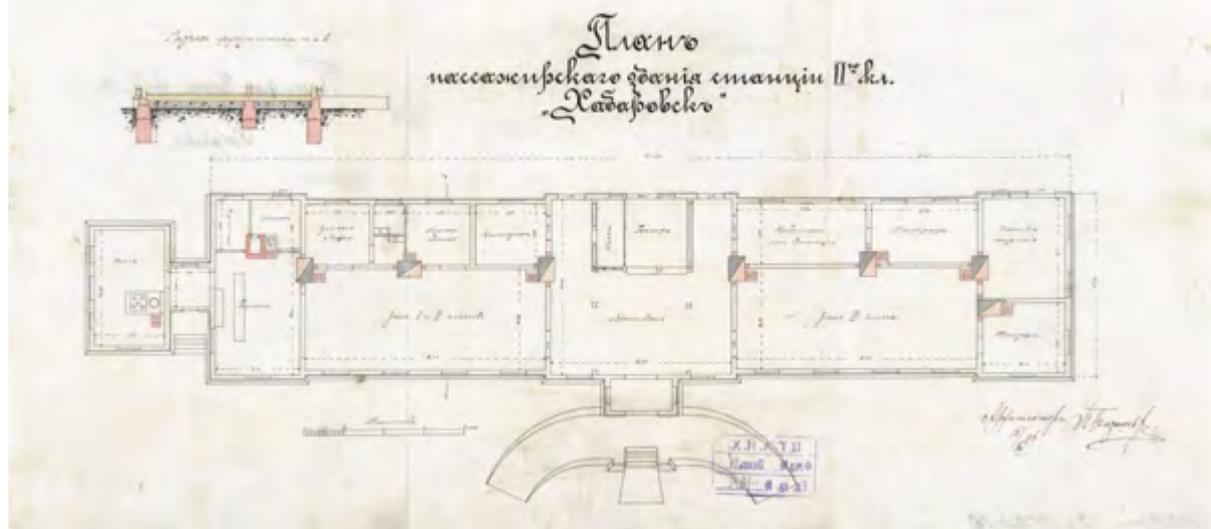
Одними из самых доступных источников при изучении железнодорожной архитектуры являются альбомы чертежей, изданные после окончания строительства. Они отражают уже построенные объекты и позволяют оценить утвержденное проектное решение. В «Альбоме исполнительных чертежей Южно- и Северо-Уссурийской

железной дороги» (далее Альбом), изданном в 1900, имеются чертежи всех построек, включая вокзал [13]. Менее открытые источники – отчеты о постройке дороги. Относительно Уссурийской железной дороги их было два – «Отчет о постройке Южного участка» и «Отчет о постройке Северного участка». В них отображен ход строительства и даты сдачи объектов. Недостатки указанных источников в том, что в них редко можно встретить информацию об авторах проектов (если только эти авторы не являлись известными архитекторами, специально приглашенными для участия в проекте): на Уссурийской линии это не практиковалось. Кроме того, станционные постройки – часто результат труда большого проектного коллектива, что создает иллюзию коллективного авторства, что само по себе невозможно.

Представленный в Альбоме проект вокзала выглядит значительно более скромным, чем проекты иных построек, он лаконичен и слабо детализован: не показаны даже переплеты на окнах, обозначены только оконные проемы (рис. 2). Выделены основные элементы: трехчастная композиция с доминирующим центральным и акцентными боковыми фронтонами, указаны характер обшивки и детали шпилья. Без подробностей приводятся и боковой фасад, нет укрупненных деталей. Однако сохранившиеся фотографии вокзала позволяют отметить достаточно активное декорирование стен фасадов, карнизов и шпильей. Используется и ставший отличительной чертой построек Уссурийской железной дороги декор с изображением логотипа Министерства путей сообщения. Согласно планам, здание строилось одноэтажным с лестницей при помещении кухни (однако иные планы этажей в Альбоме отсутствуют, оттого неясно, вела ли лестница на чердак или в подвал). Выход со стороны пути – на высокую платформу через проходы из залов для пассажиров I и II классов и вестибюля со стороны почтового отделения. Входная группа со стороны привокзальной площади выделена высоким крыльцом с тремя лестницами, ведущими к тамбуру. Центральная лестница защищена навесом и имеет ограждение с поручнями (рис. 3). Со стороны кухни имеется также служебный вход.

в Рис. 4. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 8. Эскиз расположения помещений в пассажирском здании на станции Хабаровск





< Рис. 5. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 16. План пассажирского здания станции II класса Хабаровск. Архитектор П. Базилевский

### Варианты архитектурного решения

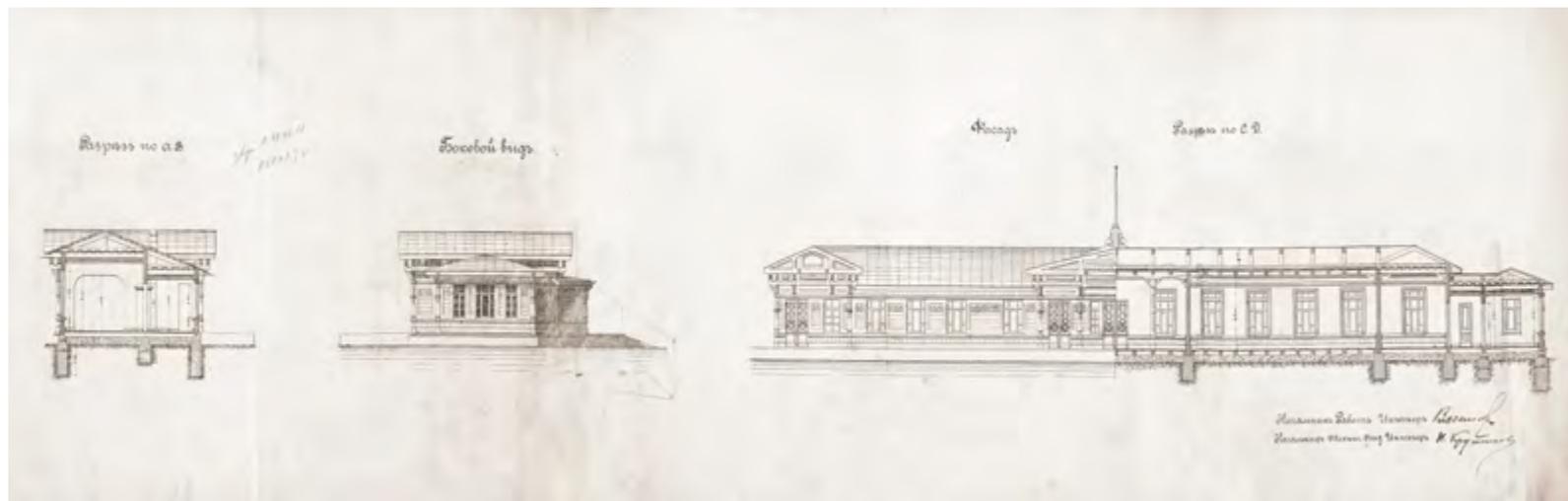
Более подробную информацию о постройке можно найти в архивных чертежах. В архивах хранятся эскизы, позволяющие судить о развитии идеи. В одном из ранних вариантов – на эскизе первой половины 1896 года помещения вспомогательного назначения были расположены вдоль стены, ориентированной на город, а кухня при буфете была отделена от основного здания и связывалась с ним узким переходом (рис. 4). Эскиз был одобрен Советом Управления по сооружению Сибирской железной дороги 20 июня 1896, но при детальной проработке планировки расположение некоторых помещений было изменено. На плане от 16 августа 1896 также по центру располагались вестибюль и багажная, были отделения почты и телеграфа, но залы ожидания I–II класса и залы ожидания III класса расположены по одной оси и окнами ориентировались на город; кухня по-прежнему отделена от здания (рис. 5). Чертеж подписан П. Базилевским – архитектором, чьи идеи легли в основу первого здания вокзала во Владивостоке и многих других вокзалов вдоль Уссурийской линии. Видимо, именно этот вариант был утвержден и принят к дальнейшей проработке; проект вокзала включил чертежи плана и фасада (рис. 6а), фасада и разреза с указанием решения по внутренней отделке (рис. 6б). Фасады, приложенные к этому варианту, в своей детализировке соответствуют построенному зданию.

При выборе окончательной планировки было принято решение все вспомогательные помещения расположить вдоль стены, ориентированной на перрон, а выходы из залов ожиданий организовать через проходы. Кухня также была встроена в основной объем здания (рис. 7). На плане от 12 мая 1897 отмечены уже все изменения, принятые в работу. На чертеже имеется пояснение относительно лестницы в зоне кухни: «Под кухней, ламповой, проходом и буфетом имеется подвал. Лестница ведет в подвал и на чердак».

Примечательно, что среди указанных вариантов существовал также проект, на первый взгляд, значительно отличающийся от построенного здания (рис. 8а). Это деревянное здание, вероятно, спроектировано также П. Базилевским. Здание вытянуто вдоль путей, его общая площадь 88,81 кв. саж., но имеет второй этаж, на котором размещались кухня, сторож и прислуга (вынесенные в поздних вариантах в отдельный блок, а в окончательном варианте встроенные в основной объем). Залы для пассажиров были разделены и имели отдельные входы со стороны города, без тамбуров (рис. 8б). Буфет располагался только при отделении пассажиров I и II класса. Отдельный вход предусматривался в блоке для размещения жандармов, коменданта и заведующего передвижениями войск. Фасады также были выполнены в стилистике русского деревянного зодчества с активным использованием резьбы, декора. В оформлении фасада со стороны города использовались часы, висящие

в Рис. 6а. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 15. Проект пассажирского здания на ст. II класса Хабаровск, подписанный О. Вяземским и Н. Кругликовым. План и фасад со стороны подъезда (города)





^ Рис. 66. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 10. Проект пассажирского здания на ст. II класса Хабаровск, подписанный О. Вяземским и Н. Кругликовым. Разрез, боковой фасад и совмещенный с разрезом фасад со стороны пути

над главным входом. Эта идея была также и в проекте на рис. 6а, но не была реализована.

#### Заключение

Первое здание вокзала в Хабаровске было возведено в рамках строительства Северного участка Уссурийской железной дороги, завершено в 1897. В ходе исследования проанализированы архивные материалы: эскизы, проектные и исполнительные чертежи, а также фотографии и рисунки современников. Здание вокзала, выполненное в неорусском стиле по проекту П. Базилевского, отражало специфику архитектуры конца XIX в. При рассмотрении ранних эскизных проектов прослеживается трансформация замысла: от планировки с ярко выраженным функциональным разделением (почти независимые друг от друга залы ожидания, каждый со своим входом и выходом на перрон) к более компактному одноэтажному объему. Очевидно, в итоговом проекте учитывались климатические условия региона: были предусмотрены тамбуры, а количество наружных стен сведено к минимуму.

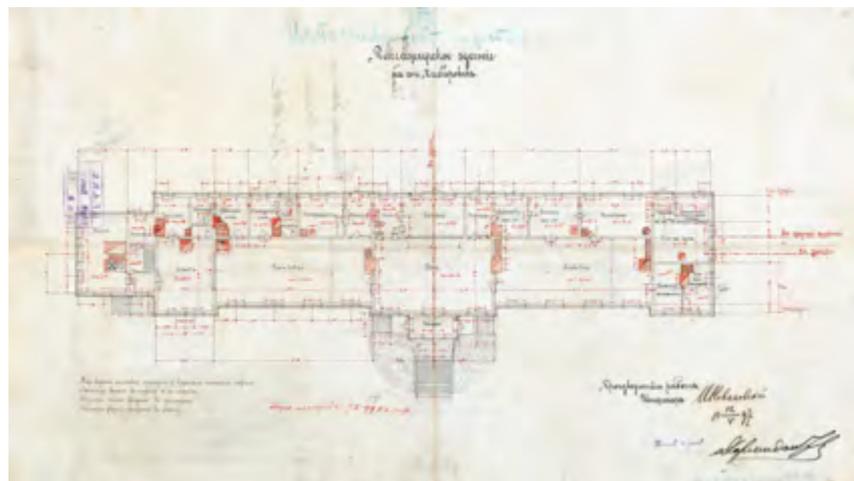
Несмотря на разработку проектов расширения вокзала в связи с переустройством станции в начале XX в., первый вокзал Хабаровска, в отличие от первого вокзала

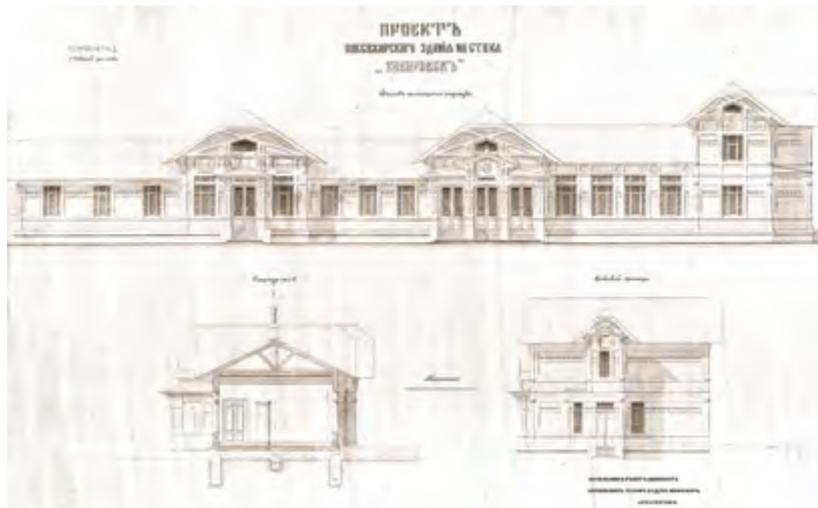
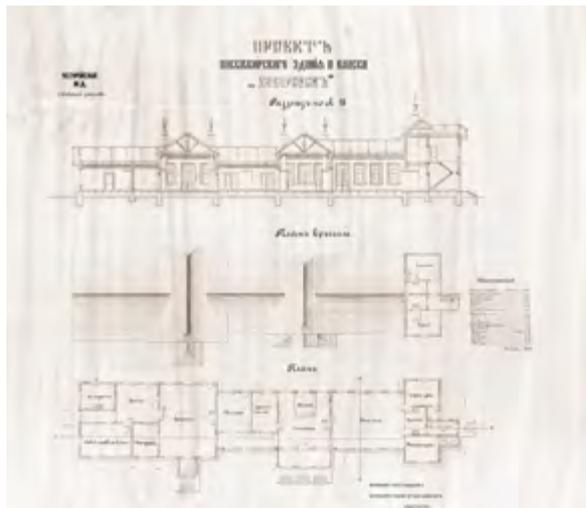
во Владивостоке, не был реконструирован и прослужил до 1920-х годов. Точная дата его утраты неизвестна. В 1926 на прежнем месте возвели новое кирпичное здание, значительно более крупное по сравнению с предшественником. Однако в 1963 его демонтировали и заменили железобетонным сооружением, соответствовавшим эстетическим нормам и духу эпохи «устранения излишеств». Впоследствии это здание также подверглось реконструкции.

#### Литература

1. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год, составленный и изданный, по поручению Русского отдела Постоянной комиссии международных железнодорожных конгрессов, VIII-м отделом Имп. Русского технического общества : В 2 т., с альбомом черт. – Санкт-Петербург : тип. бр. Пантелеевых, 1896.
2. Мельникова, С. Д. Железнодорожный вокзал г. Хабаровска. История перемен станции Хабаровск-1 // Техник транспорта: образование и практика. – 2024, т. 5. – № 1. – С. 110–115.
3. Дальневосточная магистраль России : Посвящ. 100-летию Дальневост. ж. д., 1897–1997 : [Сборник / Составители В. Ф. Буркова, В. Ф. Зуев]. – Хабаровск : Изд. дом «Част. коллекция», 1997. – 351 с. : ил.
4. Баклыская, Л. Е. Первые дальневосточные вокзалы как отражение специфики русской архитектуры рубежа XIX–XX вв. // Вестник Волгоградского государственного архитектурно-строительного университета. – 2007, вып. 7. – С. 196–199.
5. Крадин, Н. П. Старый Хабаровск. Портрет города в дереве и камне (1858–2018). Изд. 3-е, перераб. и доп. – Хабаровск : Приамурские ведомости, 2008. – 447 с.
6. Артемьева, А. А. Московский стиль в архитектуре железнодорожных вокзалов Дальнего Востока // Архитектура и строительство Москвы. – 2007, т. 533. – № 3. – С. 15–19.
7. Артемьева, А. А. Национальный дух столичной архитектуры в вокзалах Дальнего Востока // Academia. Архитектура и строительство. – 2007. – № 3. – С. 26–27.
8. Святуха, О. П. Русский стиль в архитектуре городов восточной окраины Российской империи // История и Культура. – 2013. – № 11. – С. 130–152.
9. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем : исторический очерк / Сост. С. В. Саблером и И. В. Сосновским. Под гл. ред. статс-секретаря Куломзина. – Санкт-Петербург : Государственная типография, 1903.

v Рис. 7. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 11. Пассажирское здание на ст. Хабаровск. Чертеж подписан начальником IX участка Н. Дормидонтовым. План





^ Рис. 8. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 18. Проект пассажирского здания на ст. II класса Хабаровск: а) фасад со стороны подъезда (города) [21]; б) разрез, план крыши и план

10. Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги. Документы и материалы. – Владивосток : Дальнаука, 2011. – 156 с.
11. Буркова, В. В. Главные ворота города // Коммерсантъ : Восток России. – 2008. – № 93. – С. 34–35.
12. Anette M. V. Meakin. A Ribbon of Iron. Westminster, A. Constable & co. ltd. New York, E.P. Dutton & co. 1901. 320 p. [Анетт М. Б. Микин. Железная лента. Вестминстер, А. Констебль и компания.лtd. Нью-Йорк, Даттон и Ко. 1901. 320 стр. (анг.)]
13. Альбом исполнительных чертежей по постройке Южно- и Северо-Уссурийской железной дороги. 1891–1894, 1894–1897. – Санкт-Петербург : Товарищество Художественной печати, 1900.
14. Вокзал железной дороги. – Фотографии прошлого. – URL: <https://pastvu.com/p/998846> (дата обращения: 16.11.2024). /

#### References

Al'bom ispolnitel'nykh chertezhey po postroyke Yuzhno- i Severno-Ussuriyskoy zheleznoy dorogi. 1891-94, 1894-97 [Album of executive drawings for the construction of the South and North Ussuri Railway. 1891-94, 1894-97]. (1900). St. Petersburg: Tovarishestvo Khudozhestvennoy pechati.

Artemyeva, A. A. (2007). Moskovskiy stil' v arkhitekture zheleznodorozhnykh vokzalov Dal'nego Vostoka [Moscow style in the architecture of railway stations of the Far East]. *Architecture and construction of Moscow*, 533(3), 15–19.

Artemyeva, A. A. (2007). Natsional'nyy dukh stolichnoy arkhitektury v vokzalakh Dal'nego Vostoka [National spirit of metropolitan architecture in the railway stations of the Far East]. *Academia. Architecture and construction*, 3, 26–27.

Baklyskaya, L. E. (2007). First train stations of the Far East as a reflection of specificity of Russian architecture of 19-20 century. *The Bulletin of the Volgograd State University of Architecture and Civil Engineering*, 7, 196–199.

Burkova, V. V. (2008). Glavnyye vorota goroda [The Main Gates of the City]. *Kommersant: Vostok Rossii*, 93, 34–35.

Burkova, V. F., & Zuev V. F. (1997). *Dal'nevostochnaya magistral' Rossii: Posvyashchayetsya 100-letiyu Dal'nevost. zheleznoy dorogi, 1897-1997. [Far Eastern Mainline of Russia: Dedicated to the 100th Anniversary of the Far Eastern Railway, 1897-1997]*. Khabarovsk: Chastnaya kolleksiya.

Kradin, N. P. (2008). *Staryy Khabarovsk. Portret goroda v dereve i kamne (1858-2018) [Old Khabarovsk. Portrait of the city in wood and stone (1858-2018)] (3rd ed., revised and enlarged)*. Khabarovsk: Priamurskie Vedomosti.

Lukin, A. P. (1903). Vokzal zheleznoi dorogi [Railway station]. *Fotografii proshlogo*. Retrieved November 16, 2024, from <https://pastvu.com/p/998846>

Meakin, A. M. B. (1901). *A Ribbon of Iron*. Westminster: A. Constable & co. ltd.; New York: E.P. Dutton & co.

Melnikova, S. D. (2024). Zheleznodorozhnyi vokzal Khabarovska. Istoriya peremen stantsii Khabarovsk-1 [Railway station in Khabarovsk. History of Changes at Khabarovsk-1 station]. *Transport Technician: Education and Practice*, 5(1), 110–115.

*Ocherk seti russkikh zheleznykh dorog, yeye ustroystva, sodержaniya i deyatel'nosti po 1892 god, sostavlennyy i izdannyy, po porucheniyu Russkogo otdela Postoyannoy komissii mezhduarodnykh zheleznodorozhnykh kongressov, VIII-m otdelom Imp. Russkogo tekhnicheskogo obshchestva. Al'bom chertezhey [An outline of the Russian Railway network, its Structure, Maintenance and Activities up to 1892, Compiled and Published, on Behalf of the Russian Section of the Permanent Commission of International Railway Congresses, by the VIIIth Section of the Imperial Russian Technical Society. Album of drawings]*. (1896). St. Petersburg: tip. br. Panteleyevykh.

Sabler, S. V., & Sosnovsky, I. V. (1903). *Sibirskaya zheleznyaya doroga v yeye proshlom i nastoyashchem: Istoricheskiy ocherk [The Siberian Railway in its past and present: A historical essay]* (Kulomzin, Ed.). St. Petersburg: State Printing House.

Svyatukha, O. P. (2013). Russian style in architecture of the cities of the eastern outskirts of the Russian Empire]. *History and Culture*, 11, 130–152.

*Zavetnaya mehta imperatora. K 120-letiyu nachala stroitel'stva Ussuriyskoy zheleznoy dorogi. Dokumenty i materialy [The Emperor's Cherished Dream. On the 120th Anniversary of the Beginning of Construction of the Ussuri Railway. Documents and Materials]* (2011). Vladivostok: Dal'nauka.