

Характеризуются три значимые перестройки хабаровского вокзала, кардинально отличающиеся друг от друга объемно-планировочной структурой. Изменения 1910-х связаны с присоединением линии Амурской железной дороги и касались в первую очередь переустройства путей, в меньшей степени – возведения новых построек. Принятое в 1910-х решение сыграло ключевую роль в формировании градостроительной структуры современного Хабаровска. В статье используются ранее не публиковавшиеся чертежи и материалы совещаний, анализируются варианты переустройства станции 1913–1915, анализируются чертежи реконструкции хабаровского вокзала 1914.

**Ключевые слова:** вокзал; железнодорожная архитектура; привокзальная площадь. /

The article features three significant reconstructions of the Khabarovsk railway station, which differed radically from each other in their volumetric and planning structure. The changes of the 1910s were associated with the addition of the Amur railway line and concerned primarily the reconstruction of the tracks, and to a lesser extent the construction of new buildings. The decision made in the 1910s played a key role in the formation of the urban development structure of modern Khabarovsk. The article uses previously unpublished drawings and proceedings of meetings, as well as analyses versions of the station rearrangement of 1913–1915 and drawings of the reconstruction of Khabarovsk station of 1914.

**Keywords:** railway station; railway architecture; station square.

# О проектах переустройства станции в Хабаровске / On the Redevelopment Projects of the Railway Station in Khabarovsk

текст  
**Екатерина Глатоленкова**  
Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)  
**Алина Иванова**  
Тихоокеанский  
государственный  
университет (Хабаровск)

text  
**Ekaterina Glatolenkova**  
Pacific National University  
(Khabarovsk)  
**Alina Ivanova**  
Pacific National University  
(Khabarovsk)

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 № 115C/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. 115C/2024)

Важное градостроительное значение для города приобрела реконструкция здания вокзала и привокзальной площади 2000–2008 годов. Изначально планировалось завершить реконструкцию за 26 месяцев, однако отделочные внутренние работы были закончены только в 2004. Но даже тогда проект еще нельзя было назвать полностью завершенным, так как вскоре после начала реконструкции здания было принято решение о преобразовании привокзальной площади. Реконструкция, начатая в 2006, завершилась в 2008 году, ее открытие решили приурочить к празднованию 150-летия города [1]. Ранее существовавший транспортный узел превратился в пешеходную зону с фонтанами и сквером. Стихийный рынок и автостоянка были реорганизованы в торговый центр и многоуровневую парковку. Внимание горожан привлек и новый облик вокзала, отсылающий к домодернистской его истории: тогда в СМИ появились серии репортажей о прошлом вокзала и города (например, в газете «Тихоокеанская звезда» выходила рубрика «Хабаровск: от самых первых дней»). Часто именно вокзал становился объектом для изучения в первых научных студенческих работах; в качестве подтверждения – обилие публикаций на эту тему.

В 2020-е активизировалась застройка с противоположной от железнодорожных путей стороны и, учитывая темпы строительства, в скором времени исторический район железнодорожного вокзала станет частью общественного городского центра. Обращение к первым проектам, возможно, будет интересно на этапе предпроектного анализа в рамках реализации этого проекта.

В истории хабаровского вокзала по-прежнему остается много белых пятен (нет точной даты, когда сгорел первый деревянный вокзал, неизвестно имя архитектора реализованного проекта первого каменного вокзала и т. д.), поэтому любая новая информация, на наш взгляд, ценна и должна стать общедоступной для изучения исследователями разных специализаций.

Исследовательской базой статьи стали архивные материалы из фондов Российского государственного исторического архива (РГИА), Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ) и Государственного архива Хабаровского края (ГАХК),

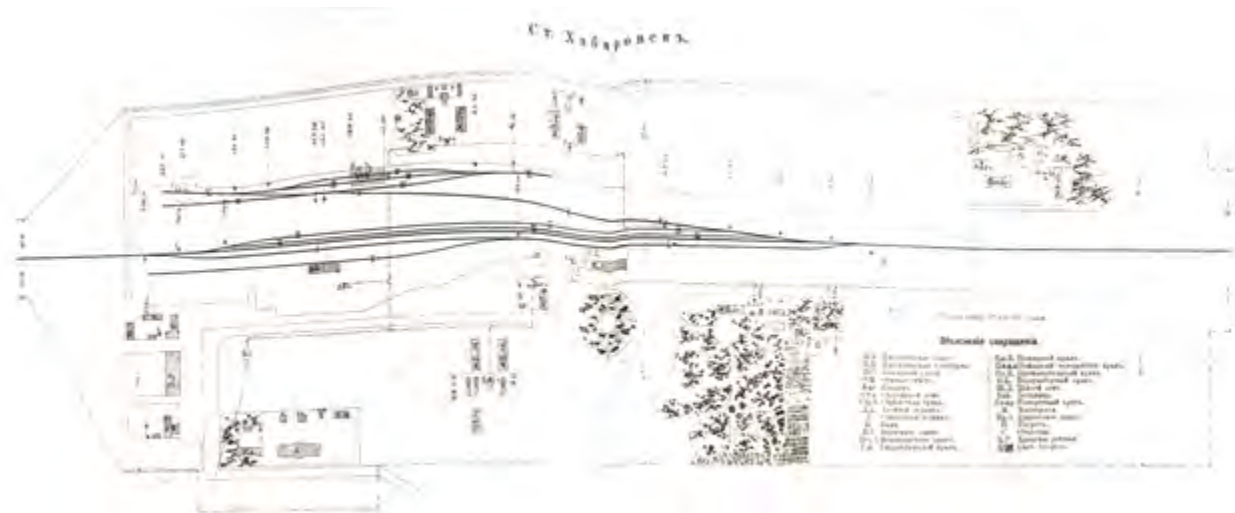
архивы газеты «Тихоокеанская звезда», фотографии редкого фонда Дальневосточной государственной научной библиотеки, публикации хабаровских историков А. Синякова и А. Колесникова.

## Станция Хабаровск в первые годы эксплуатации: характеристика местности

Станция Хабаровск считалась станцией II класса, но, в сравнении с другими станциями на линии, была нетипична: отсутствовали симметрия в расположении зданий, жилые дома не выстраивались вдоль четких линий улиц. На оси пассажирского здания находилась огороженная зеленая зона со сквером, и по оси же проходила Вокзальная улица, ведущая к городу (современный Амурский бульвар). Жилая застройка складывалась из отдельных зон с жилыми домами при паровозном депо, вокзале, железнодорожной больнице. Рассмотрим на рис. 1 и 2 два чертежа плана станции. Они есть в альбоме, выпущенном по завершении строительства 1900 и альбоме планов расположения путей и зданий на станциях и разъездах Уссурийской железной дороги 1913 года. Чуть больше чем за 10 лет заметно расширилось путевое хозяйство, на средства фонда имени Императора Александра III были построены церковь [2, с. 292], выстроены интендантские склады и к ним проложена отдельная ветка.

В продолжение путей к Амуру вела линия к станции Хабаровск-Пристань, расположенная в пятнадцати верстах от станции Хабаровск. Благодаря этой станции осуществлялась доставка речных грузов для строительства Северо-Уссурийской железной дороги. Первоначально на станции были только пакгауз и несколько жилых домов. На чертежах 1913 года пассажирское здание уже отмечено (рис. 3). Фотодокументальных подтверждений о его наличии пока не найдено.

Законопроект о строительстве Амурской железной дороги от ст. Куэнга до Хабаровска был утвержден 6 июля 1908. Строительство Восточного участка с конечным пунктом в Хабаровске было запланировано на 1912–1916 [6, с. 128]. К моменту начала активного обсуждения строительства Амурской железной дороги станция Хабаровск являлась конечной, тупиковой станцией Уссурийской железной дороги. В документах о переустройстве



^ Рис. 1. Станция Хабаровск. 1900 [3]

станции она охарактеризована следующим образом: «Площадка станции находится на территории, пересеченной глубокими оврагами и стесненной в поперечном направлении со стороны Пристаней кладбищами и стороны Никольск-Уссурийского интендантскими складами» [7]. Станция обслуживала как пассажиров, так и грузы, для чего имелось пять разъездных путей, несколько тупиков и путей к складам. Товарные поезда зачастую обслуживались на одних платформах с военными поездами, что вызывало большие неудобства и вызывало задержку движения. Кроме того, отсутствовали отдельные ското-загонные площадки, что ухудшало санитарные условия на станции.

### Изменения в связи со строительством Амурской железной дороги

При примыкании линии Амурской железной дороги станция Хабаровск становилась проходной и должна была стать важным сортировочным пунктом. Ее размеры и оборудование не могли удовлетворять потребности объединенной дороги: в срок с 1910 до 1913 грузооборот увеличился на 34% [8]. Учитывая перспективы сквозного движения по Великому Сибирскому пути, станции Хабаровск требовалась серьезная модернизация.

Изменения касались также и прилегающих станций. Так, мастерские на объединенной линии планировалось расположить на станции Ин (94 версты от Хабаровска на запад) и Вяземская (в 120 верстах от Хабаровска на юг), для чего на последней предполагалось разместить обратное депо с мастерскими для текущего ремонта вагонов [9].

В 1914 состоялись несколько совещаний относительно проекта переустройства станции Хабаровск. На совещании Особой узловой комиссии по установлению оснований переустройства станции Хабаровск в связи с примыканием Восточной части Амурской железной дороги выносилось два варианта (заседание предположительно состоялось 10 января 1914<sup>1</sup> [10]). Присутствовали представители всех ведомств, заинтересованных в строительстве дороги и развитии города. Председательствовал управляющий КВЖД Д. Л. Хорват, от канцелярии Приамурского генерал-губернаторства архитектор В. А. Ма-

линовский, генерал-майор А. А. Колпаков и полковник Я. С. Непенин – от военного ведомства, городской глава И. И. Еремеев, член городской управы и представители Думы, городской землемер А. М. Даукш, начальник работ по сооружению Восточной части Амурской железной дороги инженер А. В. Ливеровский и начальник службы пути КВЖД инженер В. В. Немчанов, представители торговли, Красного Креста, Переселенческого ведомства, общества Амурского пароходства. Рассматривались варианты сохранения единой станции или разделения станций на пассажирскую, военную и товарную. Эти варианты были предварительными, но само слушание позволило определить потребности всех заинтересованных сторон [11].

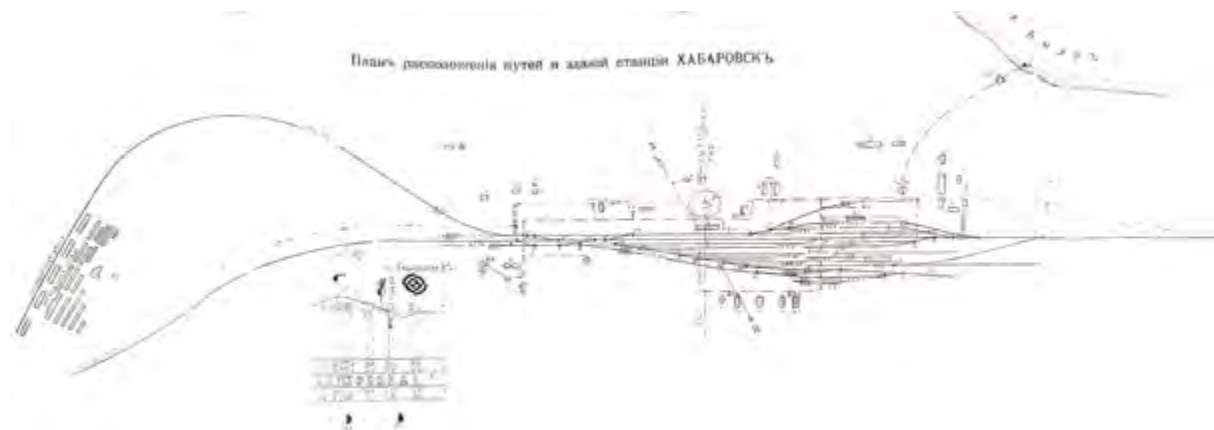
Первый вариант представлял собой совмещенную, то есть единую для пассажиров, товарных грузов и военного устройства станцию. Ввиду особенностей размещения станции военные и товарные площадки предлагалось устроить с противоположной от существующего вокзала стороны. Согласно второму варианту, более дорогому, товарные площадки предлагалось вынести за пределы пассажирской станции. Второй вариант не встретил возражений по причине более дешевой эксплуатации.

Представитель военного ведомства выступал за переустройство ветви к интендантским складам и устройство ветви к базисным магазинам и расходным магазинам и к окружному арсеналу. В связи с изменениями предлагалось к магазинам построить пешеходный мост через пути, внести изменения в размещение воинских площадок в районе товарной станции со стороны города.

Свои пожелания высказывали и представители переселенческого комитета, которые выступали за строительство продовольственного пункта по рекомендуемым требованиям: здания должны были быть из кирпича, вмещать до 1200 человек, а около здания вокзала нужно было построить дом коменданта площадью 50 кв. саж.

Обсуждались изменения на станции Хабаровск-Пристань. На совещании было высказано предложение проложить железнодорожные пути вдоль берега до памятника Н. Н. Муравьеву-Амурскому и далее до городского базара (в устье реки Плюснинки). Присутствующие предполагали «полную утилизацию береговой линии» для нужд

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



> Рис. 2. Станция Хабаровск. 1913 [4]

дороги. Так оценивались перспективы объединения грузооборотов Уссурийской и Амурской дорог «ввиду быстрого роста грузооборота и предстоящего присоединения Амурской железной дороги, которое несомненно отразится на развитии как самого Хабаровска, так и грузоперевозок, они находят необходимым составления теперь же проекта полной утилизации участка береговой полосы между железнодорожной пристанью и памятником Муравьеву-Амурскому, с осуществлением этого проекта в ближайшие годы». В проект закладывалось также примыкание иных веток к этой вновь проложенной линии. Так, «представитель Управления водных путей заявил о необходимости иметь в виду возможное в будущем соединение проектируемого Затона у р. Уссури железнодорожной веткой с товарной станцией» [8]. Таким образом, вся береговая линия и, более того, центр города Хабаровска мог быть переустроен под нужды железной дороги.

Представители разных ведомств выступали и с предложениями о необходимости включения специальных ведомственных помещений в обновляемое здание вокзала: в пассажирском здании следовало предусмотреть помещение управления переселенческого комитета и комнат для переселенцев; таможенный комитет просил выделить комнаты для дежурного контролера и чиновника, досмотрщиков и артельщиков общей площадью около 40 кв. саж. Высказывались идеи о включении в здание вокзалов помещений для пассажиров IV класса.

После обсуждения обоих вариантов в феврале 1914 года Управлением дороги были рассмотрены варианты №№ 3 и 4, в которых были учтены пожелания отдельных ведомств и управлений. При сравнении вариантов было установлено, что вариант № 4 являлся более целесообразным и отвечающим всем требованиям технического характера. План развития станции по варианту № 3 предполагал развитие в восточном направлении, ликвидацию железнодорожной больницы и всех жилых домов, а также стеснение станции и примыкание существующей ветки к интендантским вещевым складам (на востоке) и базисным магазинам (на западе).

В течение года также проводились совещания, в ходе которых были рассмотрены и другие разработанные варианты. В деле, хранящемся в Государственном архиве Хабаровского края (ГАХК), имеется единственное описание к проекту развития станции Хабаровск в связи с примыканием Амурской железной дороги под № 9 от апреля 1915; вероятнее всего, именно оно и было принято и реализовано. Из описания видно, что разные аспекты устройства пути и зданий принимались по вариантам №№ 3 и 4. Документ подписан начальником службы пути и сооружений В. Немчановым и начальником технического отдела службы пути инженером Б. Добровольским, составлен инженером Фоменко. На плане 1915 указаны все постройки, указанные в варианте № 9 (рис. 4).

#### Здание вокзала

В Российском государственном архиве в деле с проектами пассажирского здания на станции Хабаровск имеется два варианта плана этажей без пояснительных записок и подписей автора. Фасады и иные чертежи, кроме планов, также не входят в это дело. Варианты отличаются планировочными решениями, но любопытно, что в обоих эскизах сохраняется асимметрия, наиболее выразительная на фасаде, и угловая ориентация западного входа.

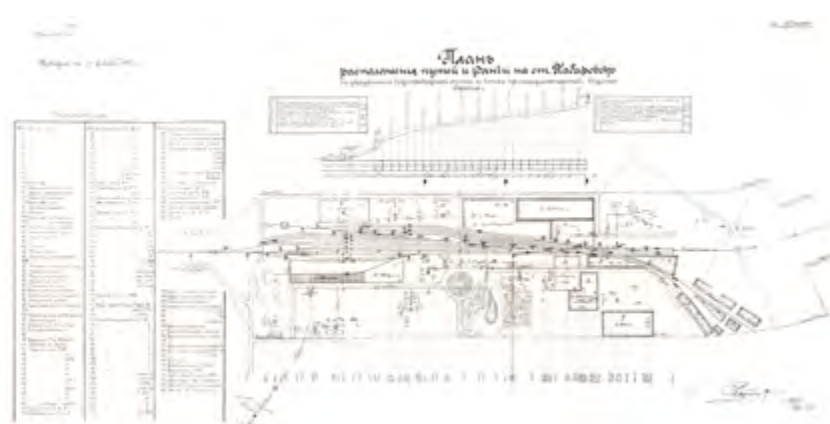
Эскиз по варианту на рис. 5, выполненный в феврале 1914 (вероятно, после заседания узловой комиссии), имеет отдельный вход с западной стороны, но он ведет только в «Парадные помещения» с отдельными буфетом, уборной и проходом на служебную лестницу. Основные проходы в залы для пассажиров I и II класса (площадь



> Рис. 3а. Станция Хабаровск-Пристань. План расположения путей и зданий на станции [4]



^ Рис. 36. Станция Хабаровск-Пристань. План расположения путей и зданий на станции с указанием участков для нужд Восточной Амурской железной дороги [5]



^ Рис. 4. План расположения путей и зданий на станции. Подготовлен 30 ноября 1914, проверен 1 января 1915 [12]

30 кв. саж.) и пассажиров III класса (50 кв. саж.) – через центральный вестибюль (27,6 кв. саж.). Вестибюль также со вторым светом. Выходы на перрон из каждого зала ожидания и вестибюля. На втором этаже располагались служебные помещения, гостиничные номера. Судя по плану кровли, над парадным западным входом размещалась восьмигранная башенка, а справа от главного входа, над помещениями центрального блока, находилась вторая.

Согласно расчетам 1914 года суточное количество пассажиров определилось в 889 человек (сделанное из предположения о скоплении пассажиров двух поездов) [14]. Помещения рассчитывались из нормы 0,6 кв. саж. зала ожидания на одного пассажира I класса, 0,5 кв. саж. – II класса, 0,4 кв. саж. – III класса. Площади зала ожидания тогда распределялись следующим образом: зал I и II классов – 98 кв. саж. (примерно столько, 99,2 кв. саж., была площадь всего существующего на момент проектирования здание вокзала), зал для остальных классов – 281 кв. саж. Этим требованиям соответствует эскизный проект на рис. 6а и 6б. Здание имеет четыре основных входа со стороны улицы: главный, по оси станции, парадный, ведущий в помещения для пассажиров I и II классов (площадью 99,8 кв. саж.) и отдельные входы в залы для пассажиров III (128,7 кв. саж.) и IV классов (100,9 кв. саж.). В залы для пассажиров I и II класса ведет также вход с западной торцевой стороны вокзала. Вдоль всей торцевой стены предусмотрены «парадные помещения», возможно, для организации летних террас. Из каждого зала ожидания через коридоры оборудованы выходы на перрон. Помещения центрального вестибюля (82,1 кв. саж.) в два света, с ориентацией на внутренний атриум окон второго этажа с помещениями для приезжающих (вероятно, комнаты гостиничного типа) и технические конторы служащих. На перрон в уровне второго света пробито широкое окно, с противоположной стороны, ориентированной на город, также имеется окно, по ширине соответствующее ширине входной группы.

Сложно сказать, какими были фасады по рассмотренным планам, но асимметрия построения планов, очевидно отражавшаяся и на фасадах, переменная этажность, скругленные углы стен в первом, наличие башенок во втором

варианте могут свидетельствовать об использовании авторами неорусского стиля, в те же годы успешно принятого в архитектурных решениях вокзала в Благовещенске (1915) и чуть ранее – во Владивостоке (1912).

В журнале Технического совещания управления железных дорог по техническому отделу от 18 июля 1914 имеется критика этого варианта, в частности, выражавшаяся в нескольких тезисах. Были отмечены: «несколько беспокойное очертание фасадной линии в плане со стороны города»; плохая освещенность естественным светом залов ожидания и вестибюля из-за глубины помещений в 10 саж. и связанные с этим нежелательные затраты на устройство верхнего света; недопустимо плохая освещенность технической конторы на втором этаже; плохая освещенность в уборных; «однобокость» плана со стороны IV класса и «некрасивый» тамбур; удаленность таможенного отделения от выхода на платформы и неудобное размещение почты и телеграфа, неудачное распределение площадей в мужских и женских уборных и плохая организация выходов на платформы, включая негативное влияние от возможности возникновения сквозняков в залах ожидания [16]. Также замечалось, что рассчитанная потребность в размещении 889 человек мала для растущей станции и составляет лишь 75% от требуемого количества. Высказывалась мысль о том, что для пассажиров IV класса, в случае если они являются периодически следующими через станцию рабочими и переселенцами, может быть уместнее было бы выстроить отдельное здание облегченного типа, а в здании основного вокзала за счет этого уменьшить площадь. В заключение были вынесены пожелания относительно пассажирского здания, чтобы были пересмотрены площади помещений и выявлен род пассажиров IV класса для рассмотрения возможности постройки для них соответствующего отдельного помещения, а сам проект был пересоставлен и согласован с заинтересованными ведомствами, после чего представлен снова на утверждение в установленном порядке [17]. В приложении к архивному документу приводится описание пересмотренных расчетов требуемых для вокзала площадей и приводится статистика по движению рабочих и переселенцев. Далее приводится письмо начальника XI отдела перевозки





а ба. Эскиз хабаровского вокзала. План 1-го этажа [15]

по железным дорогам от 7 августа 1913 управляющему КВЖД, из которого следует, что не позднее 15 сентября 1913 рядом с существующим вокзалом должен быть построен деревянный барак, в котором предполагено разместить почтовое отделение и некоторые железнодорожные службы. Отмечается, что «вопрос о постройке в Хабаровске нового вокзала, с постройкой вышеупомянутого барака, якобы откладывается на неопределенный срок». Далее в письме идет описание рекомендаций для обустройства почтового отделения (учет помещений для начальника отделения, устройство отдельных входов на перрон и наличие решеток на окнах во всех помещениях) [18].

Описываемое здание было построено, на плане 1915 оно названо «барак IV класса» (рис. 4). Здание выполняло временные функции вокзала после того, как он сгорел (рис. 7) [19].

Каменный вокзал в Хабаровске был построен значительно позднее, по одной из версий – на основе дореволюционных чертежей [20, с. 255]. Мы могли бы предположить, что рассмотренные чертежи и являются теми самыми, которыми воспользовались новые власти в 1920-х. Действительно, судя по планам и объемно-планировочным решениям, фасады зданий вполне могли быть выполнены в том числе в неорусском стиле (поддерживая таким образом идеи вокзалов во Владивостоке и Благовещенске). Но каменное здание вокзала было построено, скорее всего, по оригинальным чертежам, подготовленным в другое время. Рассмотренные проекты выполнены в 1914, накануне Первой мировой войны. Они

в Рис. 66. Эскиз хабаровского вокзала. План 2-го этажа [15]



значительно меньше того здания, которое было реализовано, и они имели ряд недочетов, исправление которых было остановлено на стадии эскизирования. Но главное – проблема нехватки площадей была решена постройкой отдельно стоящего здания для почтовых служб и размещением всех пассажиров в существующем здании деревянного вокзала.

### Заключение

История трансформации станции Хабаровск и ее вокзального комплекса иллюстрирует, как транспортная инфраструктура интегрируется в процессы градостроительного планирования, становясь значимым элементом городской среды. Этапы ее преобразования – от первоначальных проектов конца XIX века до современной реконструкции – отражают сложное взаимодействие экономических, социальных и архитектурных факторов. Каждая модернизация вокзала и прилегающих территорий была направлена на адаптацию к изменяющимся требованиям времени. Рассмотренные варианты – далеко не единственные из подготовленных, но доступные для анализа на данный момент; они достаточно ярко иллюстрируют, насколько смелыми были первые предложения по переустройству Уссурийской железной дороги. Будь они применены на практике, облик Хабаровска мог бы быть совершенно иным.

### Литература

1. Дмитрий Тюленин. Привокзальную площадь в Хабаровске отдадут пешеходам // Тихоокеанская звезда. Общественно-политическая газета. – 2006. – 28 апреля. – URL: [http://toz.su/newspaper/arkhiv/2006\\_11\\_28\\_privokzalnuyu\\_ploshchad\\_v\\_khabarovske\\_otdadut\\_peshekhodam/](http://toz.su/newspaper/arkhiv/2006_11_28_privokzalnuyu_ploshchad_v_khabarovske_otdadut_peshekhodam/) (дата обращения: 16.11.2024).
2. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге / под ред. А. И. Дмитриев-Мамонова, А. Ф. Здырского. – Санкт-Петербург : М-во путей сообщ., 1900.
3. Альбом исполнительных чертежей по постройке Южно- и Северо-Уссурийской железной дороги. 1891–1894, 1894–1897 гг. – Санкт-Петербург : Товарищество Художественной печати, 1900.
4. Альбом планов станций и разъездов Уссурийской железной дороги. КВЖД. Служба пути и сооружений. – Технический отдел, 1913.
5. РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 181. Л. 38.



^ Рис. 5. К проекту пассажирского здания на ст. Хабаровск Уссурийской железной дороги [13]



^ Рис. 7. Вид на пристройку рядом с железнодорожным вокзалом, здание для пассажиров IV класса [19]

6. Вивдыч, М. А. Железнодорожное строительство на Дальнем Востоке в конце XIX – начале XX века: дисс. ... кандидата исторических наук. – Новосибирск, 2011. – 179 с.

7. ГАХК. Ф. И282. Оп. 1. Д. 10. Л. 1.

8. ГАХК. Ф. И282. Оп. 1. Д. 10. Л. 5.

9. ГАХК. Ф. И282. Оп. 1. Д. 10. Л. 9.

10. ГАХК. Ф. И282. Оп. 1. Д. 10. Л. 15об.

11. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 324. Л. 2.

12. РГИА. Ф. 350. Оп. 84. Д. 30. Л. 12.

13. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 3.

14. ГАХК. Ф. И282. Оп. 1. Д. 10. Л. 10.

15. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 449. Л. 2.

16. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 324. Л. 12об–13.

17. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 324. Л. 26.

18. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 324. Л. 62–62об.

19. Железнодорожный вокзал – URL: <https://pastvu.com/p/1735987> (дата обращения: 15.11.2024).

20. Крадин, Н. П. Старый Хабаровск. Портрет города в дереве и камне, (1858–2008) / 3-е изд., перераб. и доп. – Хабаровск : Приамурские ведомости, 2008. – 447 с.

## References

*Album ispolnitelnykh 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). Sankt-Peterburg: Tovarishchestvo Khudozhestvennoy pechati.

*Album planov stantsiy i razyezdov Ussuriyskoy zheleznoy dorogi. [Album of plans of stations and sidings of the Ussuri railway].* (1913). KVZHD. Sluzhba puti i sooruzheniy. Tekhnicheskij otдел.

Dmitriyev-Mamonov, A. I., & Zdzyarskiy, A. F. (Eds.). (1900). *Putevoditel po Velikoy Sibirskoy zheleznoy doroge* [Guide to the Great Siberian Railway]. St. Petersburg: Ministry of Railways.

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

Railway station. (2023). PastVu. Retrieved November 15, 2024, from <https://pastvu.com/p/1735987>

RSHA (Russian State Historical Archive). Fund 350. Inv. 19. File 324. L. 2.

RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 324. L. 12 back – 13.

RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 324. L. 26.

RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 324. L. 62 – 62 back.

RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 449. L. 2.

RSHA. Fund 350. Inv. 19. File 449. L. 3.

RSHA. Fund 350. Inv. 84. File 30. L. 12.

Russian State Historical Archive of the Far East. Fund 75. Inv. 1. File 181. L. 38.

SAKK (State Archives of Khabarovsk Krai). Fund I282. Inv. 1. File 10. L. 1.

SAKK. Fund I282. Inv. 1. File 10. L. 5.

SAKK. Fund I282. Inv. 1. File 10. L. 9.

SAKK. Fund I282. Inv. 1. File 10. L. 10.

SAKK. Fund I282. Inv. 1. File 10. L. 15 back.

Tyulenin, D. (2006, November 28). Privokzalnuyu ploshchad v Khabarovske otdadut peshekhodam [Railway station square in Khabarovsk will be given to pedestrians]. *Tikhookeanskaya zvezda*. Retrieved November 16, 2024, from [http://toz.su/newspaper/arkhiv/2006\\_11\\_28\\_privokzalnuyu\\_ploshchad\\_v\\_khabarovske\\_otdadut\\_peshekhodam/](http://toz.su/newspaper/arkhiv/2006_11_28_privokzalnuyu_ploshchad_v_khabarovske_otdadut_peshekhodam/)

Vivdych, M. A. (2011). Railway construction in the Far East in the late 19th and in the early part of the 20th centuries [PhD of Historical Sciences dissertation]. Novosibirsk.