

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/>

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

1. В ранней документации встречались и другие варианты написания названия станции. Название Бухэду было утверждено среди прочих постановлением Правления Общества КВЖД в августе 1902 г. [8] и распространено среди местных жителей, эмигрантов.

2. Ввиду редкого употребления этого топонима, сегодня в русскоязычном дискурсе нет устоявшегося варианта. В настоящей работе далее будет использоваться распространенное в первой половине XX века название Бухэду.

Статья посвящена изучению исторической застройки и опыта использования объектов культурного наследия на территории Китая, имеющих отношение к строительству Китайско-Восточной железной дороги на рубеже XIX–XX веков. Рассматривается историческая застройка (преимущественно первой половины XX века) города Бокету, известного среди российских эмигрантов как станция Бухэду. Приводятся ранее не публиковавшиеся архивные чертежи планов станции. Анализируются современное использование исторических зданий и их значение в свете развития городской среды.

Ключевые слова: архитектурное наследие; железнодорожная архитектура; станция; КВЖД. /

The article is devoted to the study of historical development and the experience of using cultural heritage sites in China related to the construction of the Chinese Eastern Railway (CER) at the turn of the 19th and 20th centuries. The article examines the historical development of the city of Boketu known among Russian emigrants as Buhedu Station. The article presents previously unpublished archival drawings of the station plans and analyzes the modern use of historical buildings and their significance in light of the development of urban environment.

Keywords: architectural heritage; railway architecture; station; CER.

# Архитектурное наследие КВЖД в городе Бокету / Architectural heritage of the Chinese Eastern Railway Station in Boketu

Станция Бухэду<sup>1</sup> основана в начале XX века как станция II класса на западной линии Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) в 504 верстах (1 верста – 1,07 км) от Харбина и в 370 верстах от Маньчжурии [1]. Эта станция – одна из крупнейших на КВЖД – расположена в живописной гористой местности на склонах Большого Хингана. В 15 км от станции – Хинганский тоннель и комплекс эстакад, построенные по проекту инженера Н. Н. Бочарова. Современный Бокету<sup>2</sup> – город в административном подчинении городского уезда Якэши городского округа Хулун-Буир автономного района Внутренняя Монголия. Как и во многих городах Северо-Востока Китая, в городе сохранилось значительное количество зданий и сооружений, имеющих отношение к строительству КВЖД, большая часть площади города представляет собой усадебную застройку первой половины XX века. Среди зданий – одноэтажные жилые дома на несколько хозяев, дома по типу общежития, здания промышленного и общественного назначения. Все они находятся в разной степени сохранности, многие обветшали, отдельные здания отремонтированы, но не используются, иные перепрофилированы под общественные нужды. О статусе архитектурного наследия свидетельствует табличка с информацией о предмете охраны. В 2024 году в исторической части города был открыт музей истории станции, отремонтирована улица, бывшая Нагорная, на которой сосредоточены жилые дома разных типов, установлены памятные знаки и железнодорожные артефакты (фрагмент рельсового пути, части паровоза и т. д.).

Работа построена на анализе различных материалов – чертежей генпланов станции разных лет, полученных в ходе изыскательской работы в Российском государственном историческом архиве (РГИА), фотодокументов и воспоминаний, а также на основе результатов натурного обследования, проведенного в 2024 году. Имеющиеся у авторов фотографии, сделанные во время экспедиции 2018 года, позволяют судить об изменениях, произошедших в городе в связи с развитием программы сохранения культурного наследия.

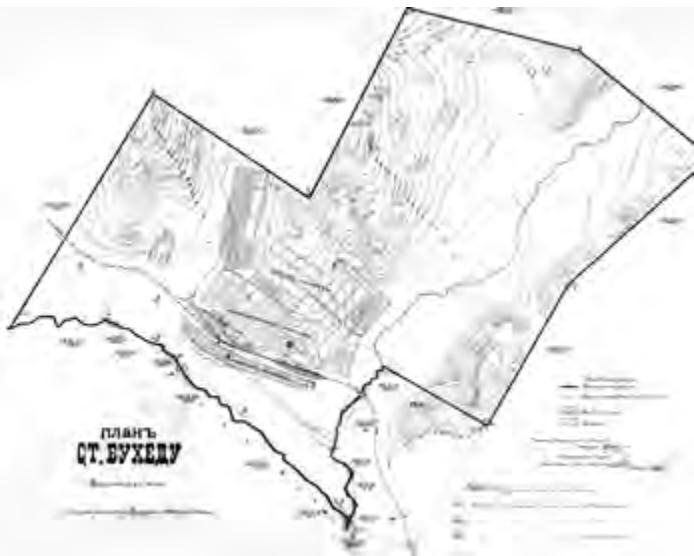
Цель исследования заключается в изучении архитектурно-градостроительного наследия одной из самых крупных станций КВЖД и поселка при ней, история

которых связана с судьбами эмигрантов из Российской империи.

Архитектура КВЖД изучается многими отечественными исследователями. Одной из ранних работ стала диссертация Т. Ю. Троицкой (1996), в которой впервые были проанализированы исторические материалы – чертежи и генпланы станций, хранящиеся в РГИА. Наследию русской архитектуры в разных городах Северной Маньчжурии посвящены труды С. Левошко [2], Н. Крадина [3], Н. Козыренко [4]; специализируются на изучении отдельных объектов Т. Смольянинова [5], Д. Целуйко [6], Д. Масленникова [7]. О значении русской культуры и ее влиянии на формирование культурной среды Харбина и городов вдоль КВЖД в российских изданиях пишут М. Кротова [8], И. Киричков [9], Л. Линь [10], Ю. Го [11]. Тема современного использования наследия КВЖД хорошо изучена в Китае: на базе Харбинского технологического института сложилась сильная исследовательская школа, в последние годы был издан ряд книг, посвященных застройке вдоль КВЖД [12–15].

## Планировка станции Бухэду в начале XX века

С Бухэду связаны судьбы многих людей, приехавших на строительство КВЖД и после революции. Описания природы близ поселка встречаются у Г. В. Мелихова, известного харбинца, китаеведа, который провел детство на станции; местными «достопримечательностями» он называл окружающие станцию Большую (р. Ял) и Малую речки, «огромную солнечную поляну, заросшую ландышами» за поселком Терболовка [16, с. 51]. В. Санников называл Бухэду «столицей Хинганского хребта» из-за ее важного стратегического значения [17]. О станции и ее истории писал сын эмигрантов, бухэдинец Г. П. Берзин, воспоминания опубликованы в журнале «Русская Атлантида» [18] и многократно цитируются исследователями в различных тематических сообществах [19, 20]. Часто описание поселка можно встретить у путешественников, исследователей и журналистов, изучавших ранее труднодоступные для посещения места. Так район станции описывал Ф. Нансен, путешествовавший по Северной Маньчжурии в 1913 году: «Затем поезд понесся по туннелю длиною в три километра, проложенному в гребне Большого Хингана. Вынырнув по другой сторону его,



^ Рис. 1. План станции Бухэду с указанием границы отчуждения. 1913–1916 [22]



^ Рис. 2. Станция Бухэду II класса в «Альбоме сооружений и типовых чертежей КВЖД», изданном по окончании строительства дороги [23]

с изумлением видишь резкую перемену в окружающей природе. Крутой горный склон изобилует долинами, и бересковый лес смешался с карликовыми дубами, густые заросли которых одевают всю эту сторону гор» [21, с. 282].

Станция и русский поселок большей частью сложились с одной стороны от железнодорожных путей, северной, несмотря на то что южная часть сравнительно более равнинная. Согласно плану 1908 года [22] (рис. 1), площадь отчуждения составляла 2128,9 дес., или 2325,9 га, территория станции делилась на участки, находящиеся в распоряжении службы эксплуатации, службы пути и коммерческой части, а также частные поселки, земли которых могли сдаваться в аренду.

Зона отчуждения дороги, в пределах которой допускалось строительство русской станции, вытянута в восточном и северо-восточном направлении. Северная ее часть имеет активный рельеф, в южной части станции с северо-запада на юго-восток течет река Ял, параллельно ей – небольшой ручей (называемый Г. В. Мелиховым Малой Речкой), на западе – в южном направлении – река Шибейгол.

Планировка поселка при станции необычна для КВЖД: из-за большого перепада рельефа на выделенной под застройку территории для него был разработан индивидуальный план, представленный в «Альбоме сооружений и типовых чертежей КВЖД» (рис. 2) [23]. Поселок состоял из нескольких функциональных зон (рис. 3) [24]: административный поселок; частные поселки (на севере и на юге, на противоположной от путей стороне); военный поселок (на западе); поселок пограничной стражи.

Наиболее значительны по застройке административный и частные поселки. Военный и поселок пограничной стражи были небольшими и предназначались лишь для проживания военных и служащих. Военный поселок располагался к западу от административного, на удалении около 1000 саж. от вокзала, 300 саж. – от границы поселка; за огороженной территорией размещались казармы, прачечные, бани. Поселок квадратный в плане, имелось пять огороженных дворов: справа внизу – две казармы, слева внизу – конюшни, три двора с жилыми домами. Военный поселок в некоторых документах назывался Тарабагановка (рис. 4) [25]. Постройки пограничной стражи размещались на восточной границе поселка.

Со временем территории вблизи военного и поселка пограничной стражи стали застраиваться деревянными жилыми домами, внешне мало отличающимися от жилых домов в других районах.

Современный город во многом сохранил эту планировку, изменения коснулись застройки центральной части поселка, но в основном они связаны с модернизацией застройки, строительством жилья, но более вместительного, возведением современных котельных, складов и предприятий при железной дороге.

### Административный поселок

Административный поселок – основное поселение железнодорожных служащих при станции. Здесь находились здания, отвечающие за функционирование дороги. Здание вокзала с прилегающими платформами, пакгаузы относились к службе эксплуатации. Вокзал был построен по индивидуальному проекту и на линии КВЖД не имеет аналогов. Ось здания проходит сквозь крутой склон

^ Рис. 3. План станции Бухэду. 1913–1916 [24]

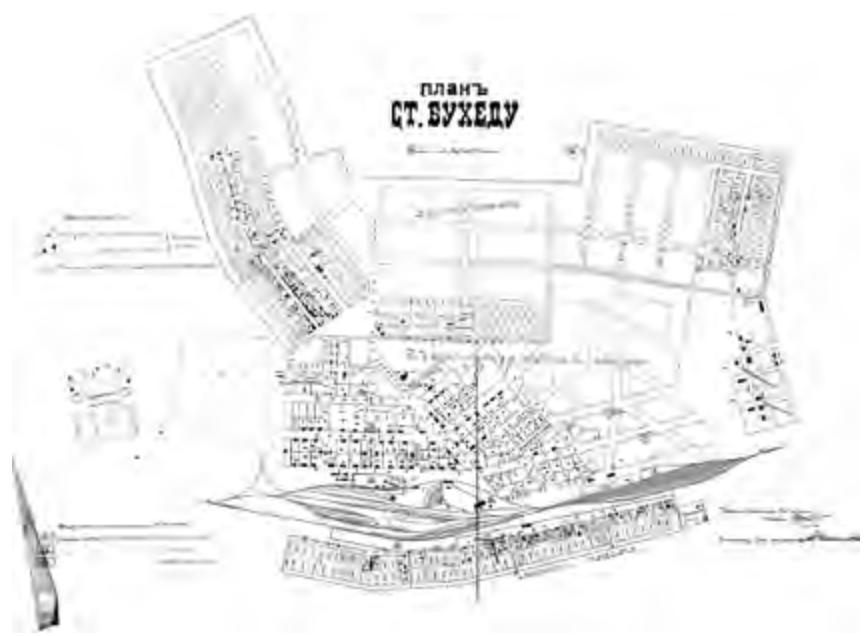




Рис. 4. План расположения путей и зданий на станции Бухэду. 1913 [25]

таким образом, что вокзал находится напротив вершины сопки (рис. 2). Согласно плану, напротив вокзала – небольшая площадь, от которой расходятся в стороны благоустроенная улица Деповская, параллельно путям, и по направлению к возвышенности два луча, один из которых – улица Вокзальная – ведет к жилому поселку, а другой – дорога на вершину сопки.

По оси вокзала, вдоль склона, – террасный парк, на вершине сопки расположен каменный резервуар системы водоснабжения, здание железнодорожного собрания. В первоначальном плане на вершине сопки должна была стоять православная церковь (рис. 5) [26], что отвечало бы распространенному в железнодорожном деле правилу строительства церквей на возвышенностях и самых просматриваемых с любой точки станции местах [27]. Крутой рельеф не позволил реализовать этот вариант. Церковь была построена на более удобной площадке, на пересечении Соборного проспекта и проспекта Кондратенко. Судя по воспоминаниям, это место

также было удачным и заметным: «В самой верхней точке невысокой сопки, на которой располагалось Бухэду, была построена Свято-Александринская деревянная крестообразная церковь вместимостью до 1000 человек. Храм был освящен 11 декабря 1902 года» [19]. Улица Центральная, параллельная Вокзальной, одна из самых благоустроенных, представляет собой бульвар. Перпендикулярно Вокзальной проходит Нагорная улица (рис. 4) [25].

В западном направлении от Соборного проспекта, вдоль Офицерской улицы, размещались постройки для железнодорожной роты: казармы – группа зданий с прачечными и иными обслуживающими постройками (рис. 6, а [28], б), напротив, на пересечении Орловской улицы и проспекта Кондратенко, – Офицерское собрание (рис. 9).

В административном поселке также был лазарет – между Орловской улицей и Оружейным переулком, и напротив вокзала по крутому склону – тюрьма. Жилая застройка представлена типовыми кирпичными и каменными домами на одного хозяина (семью) площадью 50 кв. саж. (50/1), двух хозяев (26/2, 27/2, 30/2, 50/2), трех (22/3, 28/3), четырех (20/4, 24/4, 30/4) [23].

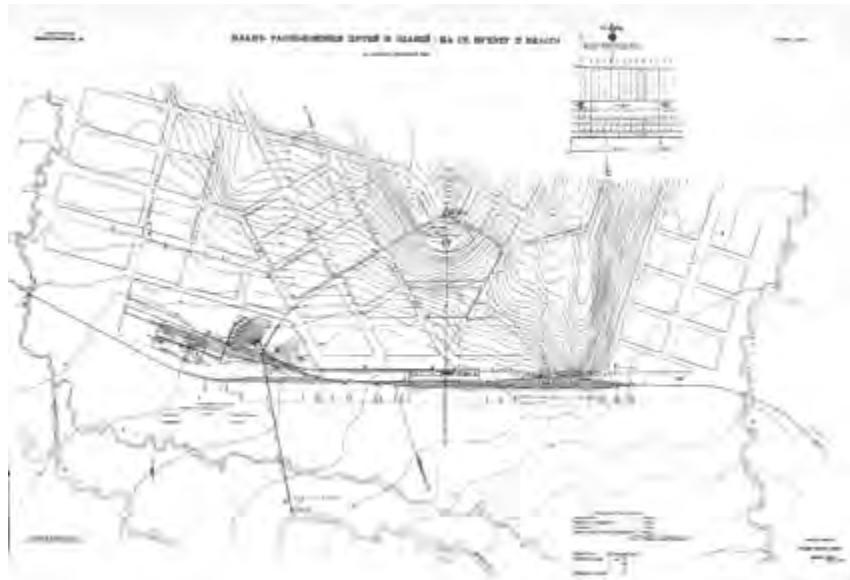
По Деповской улице в западном направлении, на расстоянии около 200 саж. от вокзала, – комплекс построек службы пути: паровозное здание на 20 стойл, водонапорная башня на 25 куб. саж., кузница, литейная, конторы, угольные и дровяные склады; здания коммерческой части; на противоположной от станции стороне – пути с размещением товарных платформ и пакгаузов.

#### Частные поселки Терболовка и Южный

Северный частный поселок во многих источниках, в том числе в [16], называется Терболовка. Он располагался севернее административного поселка, основная часть жилых домов – вдоль Макаровской улицы, на западном склоне сопки, однако с восточной стороны на пологом участке также имелись жилые дома, а улицы были названы линиями (рис. 3). Граница административного и северного поселков прошла по улице Мищенко.

Дома под участки в Терболовке меньше по площади, застройка в основном деревянная, но встречались и дома из самана. В центре поселка, на возвышенности, находил-

Рис. 5. План расположения путей и зданий на станции Бухэду II класса. 1902 [26]





«в Рис. 6. Казармы железнодорожной роты на станции Бухэду, фрагмент открытки [28] (а); одно из сохранившихся зданий казармы (б); здание казармы в районе железнодорожного вокзала (в).  
Фото Е. Глатоленковой. 2024

ся базар (на пересечении улиц Кокшаровская – Кондратенко). В поселке имелась своя школа, пожарное депо, на северной границе – бойня. Он был достаточно крупным и воспринимался как отдельное самостоятельное поселение, что подтверждает одинаковое наименование разных улиц: Нагорная улица встречается также в административном поселке. Интересно мнение И. С. Кларка о значении этого поселка и будущем всего Бухэду (Терболовка у Кларка названа Грабиловкой): «"Грабиловка" в двух верстах, за церковью. Ресторан с буфетом, поваром, бильярдом... Ниже от подножья горки тянется "главная" улица с целой серией самых разнообразных торгово-промышленных заведений... Грабиловка – это городок в миниатюре <...> Пройдет лет десять-двадцать, место выбеленных, глиновитных, китайских фанз <...> зайдут приличные деревянные строения, каменные дома, заполнится строениями двухверстная пустырь, отделяющая теперь Грабиловку от поселения при станции, и Бухэду преобразится в типичный, провинциальный, русский город <...> Оно настолько типично, что избавляет нас от необходимости давать описание целого ряда таких же по линии Маньчжурской дороги обрусивших поселений» [29, с. 14–15].

Напротив железнодорожного вокзала, с противоположной от путей стороны, – Южный поселок, также достаточно большой, но вытянувшийся вдоль улицы, параллельной железной дороге. Эта главная улица – Железнодорожный проспект, на восточной ее окраине находился продовольственный пункт. Продовольственные пункты предназначались для организации питания военных, строились на станциях вдоль КВЖД и включали, помимо здания продовольственного пункта, дом коменданта и его помощника. В состав помещений входили столовая, кухня с пекарней, отдельные помещения для солдат. К продовольственному пункту подходили железнодорожные пути, и имелась специальная платформа [30].

В Южном поселке были в основном деревянные дома. По воспоминаниям Г. П. Берзина, на этой стороне дороги в 1930–1950 годах также размещался магазин Чурина, разнообразные лавочки. На плане 1908 года участки этого поселка считались участками первого разряда (рис. 3). На южной границе поселка со временем



появилась китайская деревня, описанная Ф. Нансеном: «Здесь же находилась типичная китайская деревня – тесно прижавшиеся один к другому домики, обнесенные высокой изгородью, назначение которой, вероятно, – потеснее сбить в кучу жителей <...>. Неподалеку расположилась русская деревня совсем иного характера: она, напротив, как будто норовила побольше разбросаться, расползлись по равнине» [21, с. 283]

#### Современное состояние застройки Бухэду

Прогнозу И. С. Кларка не суждено было сбыться: Бухэду не смог развернуться в крупный город, однако для культуры современного Северо-Востока Китая он важен, в первую очередь благодаря большому количеству сохранившихся зданий первой половины XX века. Всего выявлено около 70 объектов культурного наследия, каждое здание снабжено информационной табличкой с указанием наименования постройки и организации, отвечающей за охрану. Здания находятся во всех районах Бухэду, такое внимание к памятникам стало возможным благодаря программе сохранения культурного наследия: в январе 2018 года город был включен в группу исторических и культурных городов Китая, став пятым представителем автономного района Внутренняя Монголия.

В Внутренней Монголии процессы включения объектов культурного наследия КВЖД в современную городскую среду идут заметно медленнее аналогичных процессов в провинции Хэйлунцзян, где применяются различные стратегии использования исторических зда-



а



б

^ > Рис. 7. Вид на ул. Нагорную с запада, входная группа исторической улицы, слева – Дом-музей истории Бухэду (а); парадное крыльцо Дома-музея истории Бухэду, бывшее здание дежурных бригад на ул. Нагорной (б); жилой дом на ул. Нагорной (в).  
Фото Е. Глатоленковой. 2024



ний – от стилистической (самый яркий пример – усадьба «Волга» под Харбином) до научной реставрации (работы сотрудников Харбинского политехнического университета в Ханьдаохэцзы). Наиболее частым сценарием адаптации объектов архитектурного наследия является перепрофилирование и дальнейшее коммерческое использование: на станции Аньянси, бывшей станции Цицикар, три квартала жилых домов адаптированы под туристический комплекс; в Харбине жилые кварталы железнодорожных служащих рядом с историческим зданием Харбинского политехнического института переданы под развитие филиала кампуса Российско-китайского университета, а в районе бывших Главных мастерских ремонта под музейный комплекс приспособлены производственные корпуса. В своей работе, посвященной исследованию использования наследия КВЖД на Северо-Востоке Китая, Ц. Ли и Д. Лю говорят о крайне важном содействии практическому использованию наследия и улучшению условий жизни местного населения [13]. Авторы называют несовершенной и рискованной политику музеефикации объектов архитектурного наследия, принятую после долгого игнорирования наследия КВЖД во второй половине XX века. Именно в этот период многие здания первой половины XX столетия были утрачены. Так, в Бухэду со строительством многоквартирных жилых домов была утрачена большая часть административного поселка (судя по архивным спутниковым снимкам, доступным в Google Earth, жилые дома были построены

после 1985 года), снесена православная церковь и перестроен железнодорожный вокзал.

В сравнении с летом 2018 года в Бухэду произошли изменения, однако они касаются отдельных объектов и улиц, носят локальный характер. Так, проведены работы по благоустройству бывшей Нагорной улицы, расчищены фасады жилых домов, выходящие на нее (рис. 7, а). В одном из бывших жилых домов организован дом-музей, в котором представлена обширная экспозиция: массивная мебель и техника начала XX века, карты, книги, монеты, иллюстрации – свидетельства «русского присутствия». В самом здании проведен косметический ремонт, фасады выкрашены в традиционные для наследия КВЖД желтый и белые цвета, деревянные элементы – окна, двери, балки перекрытий – в зеленый (рис. 7, б). Туристам предлагаются памятные открытки, все с изображением прошлого станции Бухэду.

Также были отреставрированы фасады паровозного депо, благоустроена прилегающая к нему территория, отреставрирована водонапорная башня (рис. 8). Многие здания, будучи отремонтированы, не нашли применения – это касается и здания бывшего офицерского собрания, а позже – полиции (рис. 9) и казармы (рис. 7). Большинство же построек (жилые дома) продолжают использоваться в соответствии с нуждами поселка, и ничто, кроме таблички, не говорит об их историческом значении. В их число входят в основном жилые дома, сохранившиеся в районе бывшего административного поселка (рис. 7, в), Терболовки (рис. 10, а), северного (рис. 10, б) и южного частных поселков (рис. 10, в). Здание, ранее относившееся к комплексу построек для размещения железнодорожной роты, сегодня используется в качестве магазина (рис. 11).

### Заключение

Несмотря на модернизацию и утрату части исторической застройки, многие здания станции Бухэду сохранились до наших дней, что позволяет изучать особенности русско-китайского взаимодействия того времени. Благодаря своей стратегической значимости и индивидуальному подходу к планировке, Бухэду выделяется среди других станций КВЖД. Разнообразие функциональных зон, включая административный, военный и частные поселки,



^ Рис. 8. Локомотивное депо и водонапорная башня в Бухэду, вид со стороны железнодорожных путей. Фото Е. Глатоленковой. 2018



< в Рис. 9. Бывшее здание офицерского собрания (а); информационная табличка на здании бывшего офицерского собрания (б).  
Фото Е. Глатоленковой. 2024

отражает многослойность жизни в этом районе. Природное окружение станции с реками, склонами и лесами также сыграло важную роль в формировании облика поселка.

Современное состояние станции демонстрирует попытки сохранения культурного наследия, хотя их темпы несколько отстают от соседних регионов. Отреставрированные здания, такие как водонапорная башня, дом-музей и другие объекты, служат напоминанием о русско-китайской истории этого места. Однако значительное количество построек остается без полноценного использования, что требует новых подходов к адаптации исторического наследия.

Сохранение объектов КВЖД в Бухэду является ярким примером интеграции исторической архитектуры в современную жизнь. Этот опыт может служить основой для разработки новых стратегий использования и популяризации культурного наследия в Китае и за его пределами.

#### Литература

1. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 929. Л. 65.
2. Левошко, С. С. Русская архитектура в Маньчжурии. Конец XIX – первая половина XX века. – Хабаровск : Изд. дом «Частная коллекция», 2003. – 176 с.
3. Крадин, Н. П. Харбин – русская Атлантида : очерки. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2010. – 368 с.
4. Козыренко, Н. Е., Иванова, А. П., Ян, Хунвэй. Архитектурное наследие Харбина. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2015. – 564 с.
5. Смолянинова, Т., Целуйко, Д. Развитие архитектуры консульских учреждений в Маньчжурии // Проект Байкал. – 2023. – № 20 (77). – С. 78–84. – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/77.2195
6. Целуйко, Д. Архитектура зданий Русско-Китайского банка // Проект Байкал. – 2022. – № 19 (74). – С. 156–161. – DOI: 10.51461/rb.74.26
7. Масленникова, Д. С. Архитектура православных храмов на востоке Азии: начало XVIII – первая половина XX в. : дисс. ... канд. арх. – Хабаровск, 2006. – 187 с.
8. Кротова, М. В. Об утверждении названий станций КВЖД в 1902 г. // Любимый Харбин – город дружбы России и Китая (Харбин, 28–30 октября 2022 года). – Владивосток : Изд-во Владивост. гос. ун-та, 2024. – С. 38–44.
9. Киричков, И. В. Идентичность Харбина: опыт регенерации историко-культурной среды // ARTE: Электрон. науч.-исслед. журнал Сиб. гос. ин-та искусств им. Д. Хворостовского. – 2019. – № 1. – С. 44–56.
10. Линь, Л. Русский след в харбинской культуре // Россия и Китай на дальневосточных рубежах. Народы и культуры Северо-Восточного



< Рис. 10. Жилые дома:  
а – вдоль ул. Макаровской в поселке Теребиловка (2024);  
б – в северном частном поселке вдоль ул. 2-я линия (2018);  
в – в южном частном поселке (2024).  
Фото Е. Глатоленковой

- Китая : сборник докладов двух междунар. науч.-практ. конференций (Благовещенск, 12 мая 2018 г.; 18 мая 2020 г.). – Благовещенск : Изд-во Амур. гос. ун-та, 2020. – С. 247–249.
11. Го, Ю. Китайско-Восточная железная дорога и распространение русской культуры в Китае // Современная научная мысль. – 2023. – № 5. – С. 54–59.
12. Лю Д., Бянь Б. Исследование планировки и архитектурной формы исторических городов вдоль Ближневосточной железной дороги: исследование регионального архитектурного культурного наследия и устойчивого развития городов и зданий. – Харбин : Изд-во Харбин. технол. ин-та, 2018. – 353 с. (На кит. яз.).
13. Li, C., Liu, D., Sun, C. The Chinese Eastern Railway: geostrategic heritage from the turn of the twentieth century in Northeast China // Journal of Asian Architecture and Building Engineering. – 2023. – Vol. 22, № 5.
14. Лю Да, Ван И. Форма и технология строительства исторических зданий Китайско-Восточной железной дороги. – Харбин : Изд-во Харбин. технол. ин-та, 2018. (На кит. яз.).
15. Чжао, Ц. Архитектурное наследие Восточно-Китайской железной дороги в контексте влияния русского стиля // Россия – Китай. Диалог пластических искусств : материалы Междунар. науч.-практ. конференции (Москва, 25 марта 2022 г.). – Москва : МГХПА им. С. Г. Строганова, 2022. – С. 125–136.
16. Мелихов, Г. В. Белый Харбин: середина 20-х. – Москва : Русский путь, 2003. – 440 с.
17. Савников, В. Под знаком восходящего солнца в Маньчжурии: воспоминания. – Сидней, 1990.
18. Берзин, Г. П. Станция Бухэдю и ее окрестности // Русская Атлантида. – 1999. – № 2. – С. 44–47.
19. Станция Ханьдаоэцы, КВЖД. – URL : <https://polusharie.com/index.php?topic=25455.60;imode> (дата обращения: 15.01.2025).
20. КВЖД – станции и участки // Всеросс. генеалогич. древо. – URL : <https://forum.vgd.ru/post/614/62512/p1863724.htm#pp1863724> (дата обращения: 15.01.2025).
21. Арсеньев, В. К. Китайцы в Уссурийском крае ; Нансен, Ф. В страну будущего : ист.-этногр. очерки. – Москва : Крафт+, 2004. – 352 с.
22. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. Л. 1.
23. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги, 1897–1903. – Москва : Фото-лит. К. А. Фишеръ, 1903. – 354 с.
24. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. Л. 12.
25. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. Л. 3а.
26. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 637. Л. 6.
27. Остроушенко, Е. Б., Возняк, Е. Р. Православные храмы в структуре архитектурного комплекса Китайско-Восточной железной дороги нач. XX в. // Современные проблемы истории и теории архитектуры : сборник материалов VIII Всеросс. науч.-практ. конференции. – Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербург. гос. арх.-строит. ун-та, 2023.
28. Архитектурно-художественная галерея. Следы старых зданий КВЖД. – Харбин, [б. г.]. (На кит. яз.).
29. Кларк, И. С. Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю : в 9 вып. : в 10 т. Т. 1: Вып. 1, 1906 г. Репринт. изд. 1906–1913 гг. – Санкт-Петербург : Альфарет, 2011. – 402 с.
30. РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 1254. Л. 23–37.
- References**
- Al'bom sooruzhenii i tipovykh chertezhei Kitaiskoi Vostochnoi zheleznoi dorogi, 1897–1903 [Album of structures and standard designs of the Chinese Eastern Railway, 1897–1903]. (1903). Moscow: Foto-lit. K. A. Fisher.
- Arkhitekturno-khudozhestvennaya galereia. Sledy starykh zdaniii KVZhD. Kharbin [Architecture and art gallery: Traces of old CER buildings. Harbin]. (n.d.).
- Arsen'ev, V. K. (2004). Kitaitsy v Ussuriiskom krae [The Chinese in the Ussuri region]. In F. Nansen, V stranu budushchego [Into the land of the future]. Moscow: Kraft+.
- (Общее кол-во страниц – 352; если есть точные страницы для главы, укажите их.)
- Berzin, G. P. (1999). Stantsiiia Bukhedu i ee okrestnosti [Bukhedu Station and its environs]. Russian Atlantis, 2, 44–47.
- Clark, I. S. (2011). Sputnik po Sibiri, Man'chzhurii, Amuru i Ussuriiskomu
- krainu: v 9 vyp.: v 10 t. T. 1: vyp. 1, 1906 g. [A guide to Siberia, Manchuria, the Amur, and the Ussuri region: in 9 issues, in 10 volumes. Vol. 1: issue 1, 1906] (Reprint of 1906–1913 ed.). St. Petersburg: Al'faret.
- Guo, Y. (2023). The China-Oriental Railroad and the spread of Russian culture in China. Modern Scientific Thought, 5, 54–59.
- Kirichkov, I. V. (2019). Identichnost' Kharbina: opyt regeneratsii istoriko-kul'turnoi sredy [Identity of Harbin: Experience of regeneration of its historical and cultural environment]. ARTE: Electronic Research Journal of the Siberian State Institute of Arts named after Dmitri Hvorostovsky], 1, 44–56.
- Kozyrenko, N. E., Ivanova, A. P., & Yan, Khunwei. (2015). Arkhitekturnoe nasledie Kharbina [The architectural heritage of Harbin]. Khabarovsk: Izd-vo Tikhookean. gos. un-ta.
- Kradin, N. P. (2010). Kharbin – russkaia Atlantida: Ocherki [Harbin – the Russian Atlantis: Essays]. Khabarovsk: KGUP "Khabarovskaya kraevoia tipografiia."
- Krotova, M. V. (2024). Ob utverzhdenii nazvanii stantsii KVZhD v 1902 g. [About the approval of the names of CEL stations in 1902]. In Beloved Harbin – the city of friendship between Russia and China, Harbin, 28–30 October, 2022 (pp. 38–44). Vladivostok: Vladivostok State University. KVZhD – stantsii i uchastki (CER – stations...). (n.d.). [Online forum discussion]. Forum VGD. Retrieved January 15, 2025, from <https://forum.vgd.ru/post/614/62512/p1863724.htm#pp1863724>
- Levoshko, S. S. (2003). Russkaya arkhitektura v Man'chzhurii: Konets XIX – pervaia polovina XX veka [Russian architecture in Manchuria: Late 19th – first half of the 20th century]. Khabarovsk: Izdatel'skii dom "Chastnaia kollektsiia".
- Li, C., Liu, D., & Sun, C. (2023). The Chinese Eastern Railway: Geostrategic heritage from the turn of the twentieth century in Northeast China. Journal of Asian Architecture and Building Engineering, 22(5).
- Lin, L. (2020). Russkii sled v kharbinskoi kul'ture [Russian trace in Harbin culture]. In A. P. Zabiako & A. A. Zabiako (Eds.), Russia and China on the Far Eastern borders. Peoples and cultures of Northeast China: Proceedings of two international conferences, Blagoveshchensk, May 12, 2018 – May 18, 2020 (No. 13, pp. 247–249). Blagoveshchensk: Amurskii gosudarstvennyi universitet.
- Liu, D., & Bian, B. (2018). 中东铁路沿线历史城镇规划与建筑形态研究：地域建筑文化遗产及城市与建筑可持续发展研究 [Zhongdong tielu yanxian lishi chengzhen guihua yu jianzhu xingtai yanjiu: A study of regional architectural cultural heritage and sustainable urban & architectural development]. Harbin: Harbin Institute of Technology Press.
- Liu, D., & Wang, Y. (2018). 中东铁路沿线历史建筑修建与技术 [Zhongdong tielu yanxian lishi jianzhu xiujian yu jishu: The form and technology of historical buildings along the Chinese Eastern Railway]. Harbin: Harbin Institute of Technology Press.
- Maslennikova, D. S. (2006). Arkhitektura pravoslavnnykh khramov na vostoke Azii: nachalo XVIII – pervaia polovina XX vv. [Architecture of Orthodox churches in East Asia: Early 18th – first half of the 20th century] [Candidate of Architecture dissertation]. Khabarovsk, Russia.
- Melikhov, G. V. (2003). Belyi Kharbin: Seredina 20-kh [White Harbin: Mid-1920s]. Moscow: Russkii put'.
- Ostroushenko, E. B., & Vozniak, E. R. (2023). Pravoslavnye khramy v strukture arkhitekturnogo kompleksa Kitaisko-Vostochnoi zheleznoi dorogi nach. XX v. [Orthodox churches within the architectural complex of the Chinese Eastern Railway in the early 20th century]. In Modern problems of the history and theory of architecture: Proceedings of the VIII All-Russian conference. St. Petersburg: SPbGASU.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inv. 16. File 637. L. 1.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inv. 16. File 637. L. 3a.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inv. 16. File 637. L. 6.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inv. 16. File 637. L. 12.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inv. 16. File 929. L. 65.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inv. 18. File 1254. Ll. 23–37.
- Sannikov, V. (1990). Pod znakom voskhodiaschego solntsa v Man'chzhurii: Vospominaniiia [Under the rising sun in Manchuria: Memoirs]. Sydney, Australia.
- Smolyaninova, T., & Tseluiko, D. (2023). The development of the architecture of consular offices in Manchuria. Project Baikal, 20(77), 78–84. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/77.2195>
- Stantsiiia Khandaohezi, KVZhD [Railway station Khandaohezi, CER]. (n.d.). [Online forum post]. Polusharie.com. Retrieved January 15, 2025, from <https://polusharie.com/index.php?topic=25455.60;imode>
- Tseluiko, D. (2022). The architecture of the buildings of the Russian-Chinese Bank. Project Baikal, 19(74), 156–161. <https://doi.org/10.51461/pb.74.26>
- Zhao, C. (2022). Arkhitekturnoe nasledie Vostochno-Kitaiskoi zheleznoi dorogi v kontekste vliianii russkogo stilia [Architectural heritage of the East-China Railway under the influence of Russian style]. Russia – China. Dialogue of plastic arts: International scientific-practical conference, Moscow, March 25, 2022 (pp. 125–136). Moscow: MGHPA im. S. G. Stroganova.



Рис. 11. Здание магазина, бывшая казарма железнодорожной роты, полицейский участок. Фото Е. Глатоленковой. 2024