

текст

Дмитрий ЦелуйкоТихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)**Михаил Базилевич**Тихоокеанский
государственный
университет (Хабаровск)

text

Dmitry TceluikoPacific National University
(Khabarovsk)**Mikhail Bazilevich**Pacific National University
(Khabarovsk)Исследование выполнено
за счет гранта Российского
научного фонда№ 24-78-10119,
[https://rscf.ru/
project/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/](https://rscf.ru/project/24-78-10119/)

Статья посвящена изучению русской архитектуры на территории города Чанчуня (КНР). Всего выявлено два крупных центра – станция Куанченцзы и район торгового порта, а также комплекс построек Русско-Китайского банка и два разъезда. Рассмотрены процесс формирования архитектурно-планировочного образа станции Куанченцзы и факторы, повлиявшие на развитие территории. Показано, что феномен данной станции является уникальным в рамках строительства как Южно-Маньчжурской, так и Китайско-Восточной железной дороги. Высокая экономическая и социальная значимость данного места была отмечена современниками, однако как во время строительства ЮМЖД, так и после Русско-японской войны эта территория развития не получила.

Ключевые слова: Чанчунь; Куанченцзы; русская архитектура; наследие архитектуры; КВЖД; ЮМЖД; Маньчжурия. /

The article is devoted to the study of Russian architecture in the territory of the modern city of Changchun (People's Republic of China). In total, two large centers were identified: the Kuanchenzi station and the "Trade Port" area, a complex of buildings of the Russian-Chinese bank and two sidings. Most of the work is devoted to the formation of the architectural and planning image of the Kuanchenzi station and the factors that influenced the development process. The phenomenon of this station itself is unique within the framework of both the South Manchurian Railway and the CER. Contemporaries have repeatedly noted the high economic and social significance of this place, but it did not receive development either during the construction of the South Manchurian Railway or after the Russo-Japanese War.

Keywords: Changchun; Kuanchenzi; Russian architecture; architectural heritage; CER; SMR; Manchuria.

Русское архитектурное наследие в Чанчуне / Russian architectural heritage in Changchun

Введение

Чанчунь – крупнейший город на северо-востоке Китая, столица провинции Цзилинь и место, где в первой половине XX века выражали свои амбиции через архитектуру три империи: Китай, Россия и Япония. Формирование поселения на данной территории началось в конце XVIII – начале XIX века, однако и до этого здесь проживали люди, которые вели кочевой образ жизни. К концу XIX столетия Чанчунь стал одним из крупнейших населенных пунктов в северо-восточной части Китая. Город имел хаотичную планировочную структуру, центральная часть была обнесена крепостной стеной с несколькими воротами и барабанными башнями. Остатки старого города не сохранились до наших дней. Также на территории города и прилегающей местности находятся архитектурные памятники, относящиеся к династиям Цин, Мин и более ранним периодам.

В 1898 году Российская империя начала строительство станции Куанченцзы в нескольких километрах к северо-востоку от Чанчуня. История развития и основные архитектурно-планировочные особенности были описаны нами ранее [1]. Настоящее исследование посвящено периоду после Русско-японской войны и до 1945 года. В это время была основана столица Маньчжоу-Го – Синьцзин, развивалась и застраивалась русская станция, был создан район торгового порта. Все вышеперечисленные территории соединились в единой планировочной структуре, которая сохранилась до наших дней в современном облике Чанчуня.

Русское архитектурное наследие на северо-востоке Китая преимущественно исследуется на примере Харбина, однако существовало множество других населенных пунктов со своей уникальной архитектурой и планировочной структурой [1, 2]. Так, станция Куанченцзы имела ряд нетиповых построек в рамках как Китайско-Восточной (КВЖД), так и Южно-Маньчжурской железной дороги (ЮМЖД), и ее месторасположение и история повлияли на формирование уникального архитектурного контекста. Рассмотрение этой темы важно для последующего изучения истории северо-востока Китая не только в архитектурном плане, но и в экономическом, политическом и промышленном. Работы на данную тематику в россий-

ском и зарубежном дискурсе в основном представляют собой разрозненные исследования одного объекта или общие описания, не способные дать информацию об особенностях станции. Целью настоящей работы является формирование единого пласта знаний о самом южном русском поселении на ЮМЖД после Русско-японской войны. В статье представлены ранее не изученные архивные картографические и печатные источники на различных языках.

Зоны русской архитектуры

К 1905 году отечественная архитектура на территории современного Чанчуня была представлена станцией Куанченцзы четвертого класса и комплексом зданий Русско-Китайского банка на территории старого города. Застройка станции представляет собой небольшой поселок, однако стоит отметить, что для станции четвертого класса она имела множество нетипичных построек, таких как здание Клуба железнодорожников, паровая мельница, паровозное депо и офицерские коттеджи. Здание Русско-Китайского банка включало в себя комплекс построек в русском стиле, однако ни проектная документация, ни останки зданий не сохранились до наших дней, известно лишь, что архитектором был Николай Мистов [3].

После Русско-японской войны 1904–1905 годов стороны подписали Портсмутский договор, согласно которому Российская империя уступила Японии участок Южно-Маньчжурской железной дороги Куанченцзы – Дальний, а остальная часть железной дороги до Харбина осталась под контролем России. В 1905 году население Чанчуня составляло около 70 тысяч человек, со временем участок исторической застройки получил название «старый город». К северу от него прошла граница сфер влияния двух империй. Японское развитие началось с разъезда Мэнцзятунь, основанного русскими и расположенного южнее старого города.

В 1907 году в местности под названием Тоудаогоу для временного использования японцами был построен железнодорожный вокзал. Он находился между вокзалом Куанченцзы и старым городом. В наше время на этой территории расположен центральный вокзал города



^ Рис. 2. Здание службы ЮМЖД в Ицзяньбао. Фото Д. Целуйко



^ Рис. 3. Жилые постройки в Ицзяньбао. Фото Д. Целуйко

Чанчуня. Первоначально станция называлась Чанчунь, однако после 1932 года была переименована в Синьцзин (до 1945 года столица Маньчжоу-Го).

Всего можно выделить три центра развития русской архитектуры на территории современного Чанчуня (рис. 1): 1) старый город (основан китайцами в 1800 году), где располагался комплекс построек Русско-Китайского банка (1898–1900); 2) станция Куанченцы (основана русскими в 1898 году); 3) район торгового порта (основан в 1905 году), где было построено русское консульство и несколько паровых мельниц со складскими помещениями.

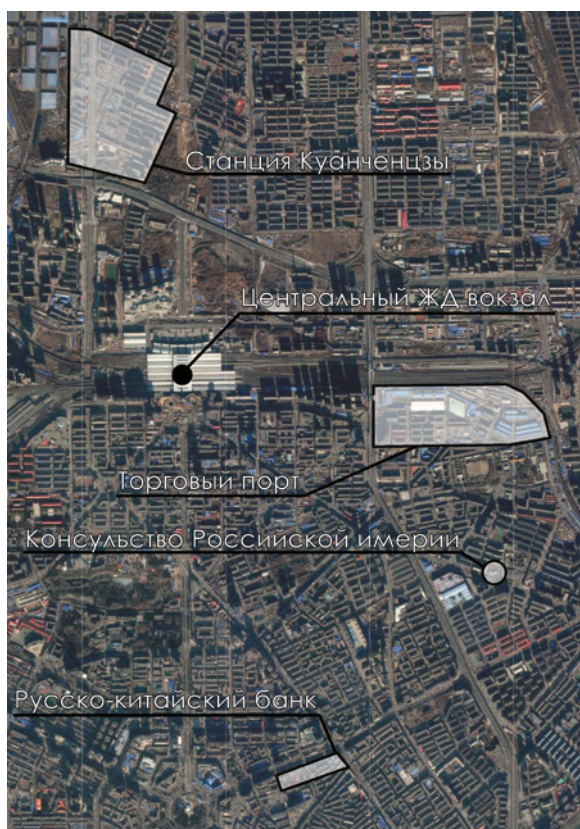
Стоит отметить еще две территории в границах современного Чанчуня, которые были обустроены русскими. Разъезд Ицзяньбао, построенный в 1904 году (рис. 2, 3), представлял собой несколько одноэтажных кирпичных зданий. Часть построек сохранилась до наших дней. Некоторые жилые дома сложены преимущественно из камня, а не из кирпича, что характерно для разъездов или небольших станций. Участок застройки расположен в нескольких километрах к северу от станции Куанченцы в сторону Харбина. Недалеко от Куанченцы, по направлению к Дальнему (Далаянь), был расположен разъезд Мэнцзятунь. После Русско-японской войны японцы построили новое здание вокзала. На данный момент никаких построек, представляющих архитектурную ценность, не сохранилось.

Станция Куанченцы (1905–1945)

После Русско-японской войны станция становится крайней южной точкой ЮМЖД на границе с японской зоной влияния. Важной особенностью русской станции была разная ширина колеи для русских и японских поездов, в результате чего данная территория становится большим логистическим хабом для хранения и перегрузки товаров. Многие крупные компании торговали с Японией, имели экономические интересы в Южной Маньчжурии и пользовались южными портами (Инкоу, Далаянь). Все это создало предпосылки для дальнейшего развития станции. Возле японского вокзала была создана русско-японская платформа, к которой с двух сторон подходили железнодорожные пути различной колеи.

На ней осуществлялась перегрузка товаров из русских в японские вагоны и наоборот.

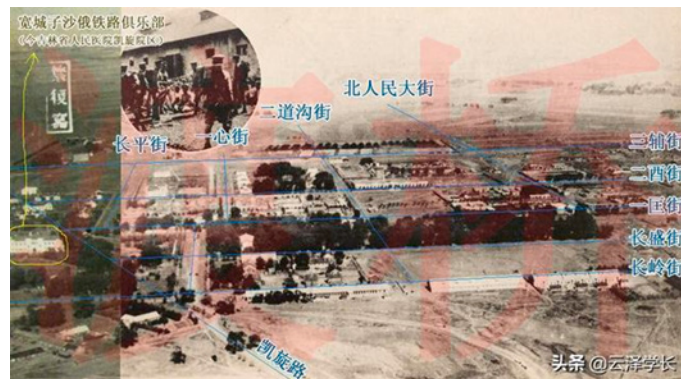
Ограничением развития торговли в данном случае стала политика Российской империи, которая боролась с американским, японским и английским экономическим влиянием и снижала экспорт товаров. Станция Куанченцы для тихоокеанских держав была окном в Европу и самым быстрым способом доставить свои товары на западные рынки сбыта, перевозка товаров по морю была более долгим и рискованным мероприятием.



< Рис. 1. Современная карта Чанчуня с указанием зон русской архитектуры. Составил Д. Целуйко

> Рис. 4. Здание почты на станции Куанченцзы. Фото Д. Целуйко

> Рис. 7. Аэрофотоснимок, сделанный после того, как японская армия заняла казармы Куанченцзы 19 сентября 1931 года (http://www.360doc.com/content/20/0201/10/53244468_888993646.shtml)



С началом Гражданской войны в России станцию наводнили эмигранты, некоторые оставались здесь жить в ожидании победы Белого движения, а для кого-то это был перевалочный пункт для дальнейшего переезда в Шанхай или за океан. Русские войска и администрация постепенно покидали Куанченцзы, а после установления советской власти станция была в неопределенном состоянии, до тех пор пока в 1935 году ее не продали Маньчжоу-Го, со всеми постройками и оборудованием. Русского населения со временем оставалось все меньше.

Помимо исследованных ранее построек станции, следует упомянуть о здании почты. Оно было построено до Русско-японской войны и сохранилось до наших дней, расположено на ул. Исинь, 338. Здание начало функционировать в 1904 году. Кирпичное двухэтажное здание, прямоугольное в плане, имеет симметричный трехчастный фасад с массивными поясами и декором из кирпичной кладки (рис. 4). На данный момент эта постройка является наиболее сохранившимся объектом на всей станции. Это объясняется тем, что в 1924 году здесь располагался штаб Коммунистической партии Китая, что для страны имеет важное историческое значение. В данный момент в здании находится отделение полиции [4].

После Боксерского восстания (1901) Российская империя усилила свой военный контингент на станциях КВЖД. На южной окраине станции Куанченцзы были построены три крупные казармы. Ширина каждого здания составляла 15 м, а длина была различной – 90, 82 и 56 м.

Это были типовые кирпичные армейские бараки в русском архитектурном стиле (рис. 5). После окончания Русско-японской войны и ухода войск в казармах разместили школу, эта функция закрепилась за постройками до их сноса в конце XX века. Помимо казарм, на окружающей территории было расположено множество сопутствующих зданий, одним из которых была церковь, но никаких данных об этом, кроме факта существования, не сохранилось [5].

Из архивов РГИА стало известно о складах братьев Нобель, построенных в Куанченцзы в 1903 году, однако расположение их неизвестно. Скорее всего, они находились недалеко от вокзала [6].

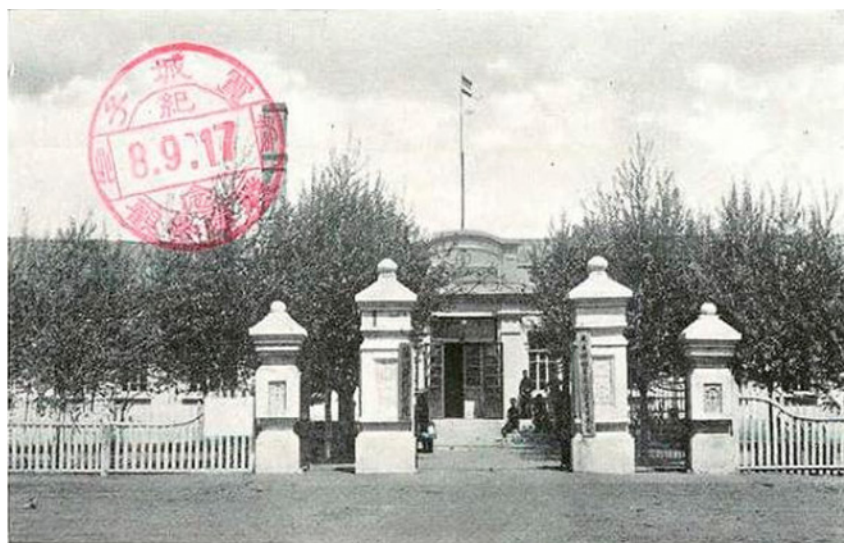
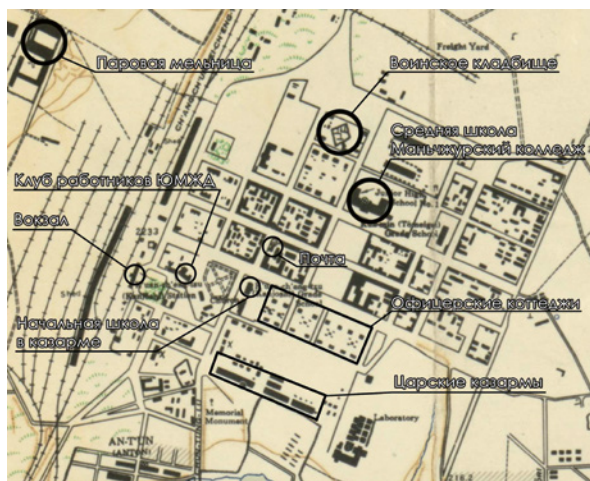
На севере станционного участка, недалеко от казарм 8-го Заамурского округа Отдельного корпуса пограничной стражи, находилось кладбище для погребения солдат, павших в Русско-японской войне (рис. 6). Оно имеет ромбовидную форму, обнесено кирпичным забором, по центру установлен монумент в форме пирамиды, состоящий из крупных камней высотой около трех метров и увенчанный православным крестом [7].

После революции 1917 года Куанченцзы не имела связи с органами центрального управления. В это время здесь еще проживала часть русского населения. Как уже было отмечено выше, в 1924 году на станции в здании почты располагался штаб Китайской коммунистической партии. Административная власть на территории перешла в руки китайского правительства, казармы заняла китайская армия. 19 сентября 1931 года японская

> Рис. 5. Казармы в южной части станционного поселка (<https://www.sohu.com/picture/438188134>)

> Рис. 6. Кладбище на станции Куанченцзы. 1909 [7]





院學同大滿洲滿子城寬
Manchurian College, Kanjishi.

армия разгромила китайские войска и заняла Куанчен-цзы (рис. 7). В 1932 году было основано Маньчжоу-Го со столицей в Синьцзине (ныне Чанчунь). В 1935-м СССР продал территорию станции со всем постройками и оборудованием Маньчжоу-Го. В 1936-м станция Куанченцзы была закрыта и все оборудование вывезено.

На рис. 7 обозначены текущие названия улиц. В левой части расположено здание Железнодорожного собрания (Клуба железнодорожников), обведено желтым. По центру кадра видно обильно высаженные русскими жителями тополя, привезенные с родины. Между деревьями расположены офицерские коттеджи.

На американской карте 1946 года видно, что поселок вырос относительно первоначальных размеров, появилась четко оформленная привокзальная площадь, однако она не была связана ни с одним из основных проездов планировочной осью, как это было во многих населенных пунктах КВЖД и ЮМЖД (рис. 8). Это говорит о хаотичности застройки, которая была вызвана отсутствием градостроительного плана. Южная часть территории, застроенная в начале XX века, представляла собой набор отдельно стоящих зданий, многие из которых имели свой двор и огород, что демонстрировало «деревенский» уклад жизни. Северная часть, застроенная уже после 1905 года, имеет более четко выраженную регулярную структуру и множество блокированной застройки. Это свидетельствует о более высоком архитектурно-градостроительном развитии, приближенном к городскому по своему устройству. Следует отметить отсутствие в планировочной структуре каких-либо центров или доминант, большая часть улиц начинается «из ниоткуда и уходит в никуда».

На карте обозначена церковь (Church) (рис. 8) за привокзальной площадью. Известно, что на станции была Святониколаевская церковь во имя Святого Николая, которая относилась к Харбинской епархии и была построена в 1908 году тщанием чинов Заамурского пограничного корпуса. Первый настоятель – Василий Константинович Карпов. На 1 октября 1939 года настоятелем церкви был протоиерей И. Заерко, ктитorem (старостой) – Г. К. Трусов. Является ли эта постройка церковью, которая относилась к казармам или иным объектам, остается

неизвестным. Опираясь на данные о времени постройки, можно предположить, что это были разные церкви, так как казармы с сопутствующими зданиями были построены до Русско-японской войны. Также год постройки говорит о том, что это нетиповая церковь, которая строилась на станциях КВЖД и ЮМЖД вместе с основанием станции, такая постройка находилась на рядом расположенной станции Гунчжулин. Никаких фотографий, чертежей или иных упоминаний церкви не сохранилось. С учетом данных фактов можно сказать, что это была деревянная церковь, так как множество каменных и кирпичных построек сохранилось до наших дней [8].

В северо-восточной части расположены два здания школы (начальная и средняя), построенные русскими эмигрантами. В первые годы Маньчжоу-Го новая власть организовала в зданиях первую организацию высшего образования в Чанчуне – маньчжурский колледж (рис. 9). Это было вытянутое прямоугольное здание, построенное из кирпича и оштукатуренное. К концу 1930-х годов колледж переехал в новое здание в центральной части города.

Современное состояние

После Второй мировой войны все постройки были переданы КНР. В 1958 году территория станции была выделена под строительство локомотивного завода, на ней располагались здание вокзала, водонапорная башня, паровая мельница, часть жилых и административных построек. До наших дней сохранились привокзальная платформа и рельсы (рис. 10, 11). Вокзал и прилегающие к нему сооружения были снесены в конце XX века. Паровая мельница была преобразована в один из цехов завода, частично сохранилась до наших дней.

Здание Клуба железнодорожников поддерживалось в первоначальном состоянии и использовалось заводом как административный корпус. В 2010 году его передали филиалу больницы провинции Цзилинь. В результате реконструкции была утрачена часть декора, упрощены формы оригинальной кровли, фасад выкрашен в желтый цвет и пристроены дополнительные помещения. Можно сказать, что здание утратило оригинальный внешний вид, однако пластика главного фасада и элементы декора,

^ Рис. 8. Карта станции Куанченцзы с отображением основных построек. 1946. Составил Д. Целуйко

^ Рис. 9. Здание маньчжурского колледжа, бывшая русская школа (http://www.360doc.com/content/24/0805/16/29595672_1130529062.shtml)



^ Рис. 10. Каменная платформа вокзала Куанченцзы
(http://www.360doc.com/content/24/0805/15/29595672_1130523371.shtml)



^ Рис. 11. Рельсы на территории локомотивного завода
(http://www.360doc.com/content/24/0805/15/29595672_1130523371.shtml)

хоть и находятся в плачевном состоянии, все еще делают здание необычным с архитектурной точки зрения. В июне и октябре 2024 года было произведено натурное исследование останков станции Куанченцзы и выявлено, что большая часть построек утрачена или находится в руинированном состоянии. Хорошо сохранилось здание казармы, в котором располагалась больница; оно находится на территории школы, используется под местные нужды и охраняется государством. На торце здания изображен рисунок, сделанный в 1929 году учителем местной школы Су Шацюанем под названием «Верните мне мои горы и реки» (рис. 12). Рисунок выражает стремление народа к освобождению от японских захватчиков [9]. В период натурального обследования он был закрыт баннером. Отлично сохранилось отделение почты, о котором написано выше. Из 16 офицерских домов осталось только восемь. Все они находятся в руинированном состоянии, в некоторых обвалилась крыша (рис. 13). В южной части станции фрагментарно сохранилась одноэтажная кирпичная застройка, которая обросла множеством пристроек и используется как складские помещения. В восточной части станции также сохранилось несколько жилых домов (в том числе дом начальника станции), некоторые из них превращены в складские помещения.

Интеграция в современную застройку

В 2023 году началась реализация большого проекта, направленного на изменение архитектурного облика района бывшей станции Куанченцзы. В рамках проекта предусмотрено создание новых высотных жилых комплексов и реставрация сохранившихся памятников архитектуры. Также в каждом из кварталов будет построено несколько малоэтажных кирпичных построек в стилистике русской архитектуры начала XX века. В центральной части территории воссоздано здание первого вокзала станции Куанченцзы, но стоит отметить, что на фасадах отсутствуют восточные элементы декора. В здании вокзала, построенном в 1900 году, доминантой была входная группа, увенчанная традиционной китайской кровлей с доу-гунами и множеством декоративных элементов. С восточной стороны пристроен перпендикулярный объем, объемно-планировочной основой для которого было паровозное депо, расположенное к северу от станции (рис. 14).

Внутреннее наполнение здания включает в себя офис продаж и выставочный зал девелоперской компании; в центре основного зала представлен макет будущего района, на котором, помимо современной жилой застройки, видны торговые и административные здания, использующие элементы и стилистику архитектуры станции Куанченцзы (рис. 15). Сохранившиеся восемь офицерских коттеджей, а также несколько рядом расположенных ка-

> Рис. 12. Казарма, в которой располагалась больница, а позже школа
(http://www.360doc.com/content/20/0201/10/53244468_888993646.shtml)

> Рис. 13. Офицерский коттедж
(http://www.360doc.com/content/20/0201/10/53244468_888993646.shtml)





зарм и кирпичных построек начала XX века освобождены от жильцов и подготовлены к реставрации [10]. В августе 2024 года началась реставрация Клуба железнодорожников, на фотографии можно увидеть восстановленный декор фронтона и начало работы с кровлей (рис. 16).

Заключение

В пределах современного Чанчуня существует несколько зон с русской архитектурой. Каждая зона отражает определенный исторический период, выражая дух времени через функции и стилистику зданий. Открыв первое финансовое учреждение – Русско-Китайский банк, российское правительство создало фундамент для развития арендованных территорий. Одновременно с постройкой небольших разъездов, часть зданий которых до сих пор используется, была заложена станция Куанченцзы. Ее феномен, по описаниям современников, еще до 1905 года выражался в контрасте между статусом станции четвертого класса, ее фактической значимостью и экономическими возможностями. Техническое значение Куанченцзы в развитии промышленности, строительства и экономики современного Чанчуня очевидно: первая железная дорога, паровые механизмы, отопление, водоснабжение, строительные технологии, градостроительные планы и многое другое – все это привнесла русская станция. После окончания Русско-японской войны статус станции стал еще выше. Эта была самая южная точка ЮМЖД,

на границе с японской зоной влияния, где строился новый город – будущая столица Маньчжоу-Го.

До сих пор остается вопрос, почему станция Куанченцзы не получила дальнейшего развития, несмотря на активное развитие Российской империи после 1905 года. Русская станция могла стать зеркалом Синьцзина, демонстрацией мощи Российской империи, однако планы у государства были совсем другие. Следует учитывать и споры по поводу сфер влияния. Так, в договоре по общеполитическим вопросам между Россией и Японией от 17 (30) июля 1907 года было установлено, что линия разграничения сфер влияния в Маньчжурии была проведена не через станцию Куанченцзы, определенную Портсмутским договором в качестве точки разграничения КВЖД и ЮМЖД, а через станцию Сунгари, находящуюся на 100 км севернее. Хотя Куанченцзы и прилегающая часть железной дороги остались за Россией, Гирин и Гиринская провинция были отнесены к сфере влияния Японии [11, 12]. Помимо «шаткого» статуса станции, Россия видела в Японии и экономического врага, который через южные порты и ЮМЖД стремился захватить ресурсы и рынки сбыта не только Маньчжурии. Прямое железнодорожное сообщение через станцию Куанченцзы создало бы для Японии сухопутный путь в центральную Россию и Европу, чего не могло допустить царское правительство. Также развитие этого сухопутного коридора

^ Рис. 14. Офис продаж и выставочный зал, построенные в стилистике первого вокзала и паровозного депо. Фото Д. Целуйко

v Рис. 15. Макет застройки территории бывшей станции Куанченцзы. Фото Д. Целуйко

v Рис. 16. Реставрация здания Железнодорожного собрания (Клуба железнодорожников). Фото Д. Целуйко



во многом бы ослабило роль Владивостока в экономическом плане [13]. Можно сказать, что ветка от Харбина до Куанченцзы не имела сильного экономического значения для Российской империи, она была больше инструментом влияния и сдерживания дальневосточных соседей. Как следствие, не получила большой поддержки от государства. Все строительство осуществлялось исключительно за счет привлечения частных инвестиций либо иностранного капитала.

Однако в 1910 году, после множества переговоров, страны урегулировали основные вопросы и укрепили дипломатические отношения, в результате которых был создан перегрузочный узел между станциями Куанченцзы и Синьцзин (Чанчунь). По данным управляющего КВЖД Д. Л. Хорвата, в 1914 году с юга, через станцию Куанченцзы, в Северную Маньчжурию было ввезено 10,8 млн пудов грузов, что составляло 65% импорта на Дальнем Востоке [14].

Со строительством Куанченцзы облик Чанчуна претерпел большие изменения, начали внедряться многие современные технологии и строительные материалы, что способствовало модернизации города. Первая железная дорога была открыта для движения, начал функционировать ряд железнодорожных объектов. Появился первый в истории район, который был построен по проекту. Впервые в городе была создана площадь, началось мощение дорог, были построены водопровод и водонапорная башня. Начал выпускаться красный кирпич, который обжигался в угловых печах русского образца для строительства казарм, правительственных учреждений и жилых зданий. С целью улучшения теплоизоляции здания стали применяться новые для Китая инженерные решения, такие как установка двойных окон и дверей, утолщение кирпичных стен, размещение каминов и печей, началось использование электрического освещения и электроинструментов.

Уникальность станции заключается в ее большом экономическом потенциале, а как следствие, градостроительном и архитектурном, однако в большей степени он был реализован японцами при строительстве Синьцзина. В результате Куанченцзы развивалась хаотично, без градостроительного плана, и стала преимущественно перевалочным пунктом. В 1910-х годах русско-японские отношения стали улучшаться и вектор развития сместился в район торгового порта, куда вкладывали свои капиталы русские, китайские и японские предприниматели, создавая промышленные и складские объекты. Немного южнее промышленного центра было построено русское консульство, что также подчеркивало статус территории для Российской империи.

В последние несколько лет в Чанчуне растет интерес к русской истории и памятникам архитектуры, расположенным в пределах города, большой проект реконструкции станции – яркий тому пример. Необычным решением является интеграция современной и оригинальной исторической застройки в жилую среду. Обращаясь к опыту Харбина и Даляня, где можно увидеть русскую архитектуру в рамках развлекательного комплекса для туристов, можно сказать, что проект в Чанчуне демонстрирует новый подход. Русские постройки не будут использоваться как жилье, а скорее всего, будут наделены торговой, административной, развлекательной или образовательной функциями. Отдельного внимания заслуживает реставрация здания Железнодорожного собрания и возвращение его к первоначальному виду. Процессы, происходящие с русским наследием в Чанчуне в последние десятилетия, вселяют надежду на его сохранение и интеграцию в современную архитектурную среду.

Литература

1. Целуйко, Д. С., Базилевич, М. Е. Архитектурно-планировочные особенности ст. Куанченцзы // Проект Байкал. – 2025. – № 2 (84). – С. 132–137. . – DOI: 10.51461/issn.2309-3072/84.2562.
2. Пугачева, Е. А., Ким, А. А., Самсонова, Е. М. Особенности формирования застройки города Чанчунь в конце XIX – первой трети XX в. // Урбанистика. – 2023. – № 1. – С. 29–40.
3. Tceluiko, D. S., Bazilevich, M. E. The Architecture of Banking Institutions in Changchun City (first third of the 20th century) // IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. – 2021. – N 1046. – P. 1–7.
4. Ближневосточная железная дорога. Станция Куанченцзы, первый железнодорожный вокзал Чанчуна. – URL: <https://news.sina.cn/znl/2024-09-10/detail-incnrwyr2540028.d.html?from=wap> (дата обращения: 27.02.2025).
5. Сто лет Чанчуна – Русские казармы. – URL: http://www.360doc.com/content/17/0612/20/15509478_662245200.shtml (дата обращения: 27.02.2025).
6. РГИА. Ф. 350. Оп. 18. Д. 1004.
7. Окроков, А. В. Русские захоронения в Китае. – Москва : Институт Наследия, 2023. – 424 с.
8. Герасимов, В. Обзор состояния Харбинской епархии на 1 октября 1939 г. // Хлеб Небесный. – 1939. – № 10.
9. Старые здания в Чанчуне. – URL: <https://www.douban.com/note/741728050/?type=collect&i=2332341lmqxIMA> (дата обращения: 27.02.2025).
10. Чанчунь – Куанченцзы. Историко-культурный квартал. – URL: <https://www.yoowu.net/indoor/1950.html> (дата обращения: 27.02.2025).
11. Кутаков, Л. И. Портсмутский мирный договор. – Москва : Соцэкгиз, 1961. – 291 с.
12. Жигалов, Б. С. КВЖД в дальневосточной политике России (1906–1914 гг.) // Вестник Томского гос. университета. История. – 2008. – № 1. – С. 24–44.
13. РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 624. Л. 36–37.
14. РГИА. Ф. 323. Оп. 1. Д. 559. Л. 7.

References

- Changchun Kuanchengzi. Historical and Cultural Quarter.* (2023). Retrieved February 27, 2025, from <https://www.yoowu.net/indoor/1950.html>
- Gerasimov, V. (1939). *Obzor sostoyaniya Kharbinskoi eparkhii na 1 oktyabrya 1939 g.* [Review of the state of the Harbin Diocese as of October 1, 1939]. *Heavenly Bread*, 10.
- Kutakov, L. I. (1961). *Portsmutskiy mirnyi dogovor [Portsmouth Peace Treaty]*. Moscow: Sotsekgiz.
- Middle East Railway | Kuanchengzi Station, the first railway station of Changchun.* (2024). Retrieved February 27, 2025, from <https://news.sina.cn/znl/2024-09-10/detail-incnrwyr2540028.d.html?from=wap>
- Okorokov, A. V. (2023). *Russkie zakhoroneniya v Kitae [Russian burials in China]*. Moscow: Institute of Heritage.
- Old buildings in Changchun.* (2019). Retrieved February 27, 2025, from <https://www.douban.com/note/741728050/?type=collect&i=2332341lmqxIMA>
- One Hundred Years of Changchun – Russian Barracks.* (n.d.). Retrieved February 27, 2025, from https://www.360doc.com/content/17/0612/20/15509478_662245200.shtml
- Pugacheva, E. A., Kim, A. A., & Samsonova, E. M. (2023). Peculiarities of development in the city of Changchun at the end of the 19th – the first third of the 20th centuries. *Urban Studies*, 1, 29–40.
- RSHA (Russian State Historical Archive).* Fund 323. Inv. 1. File. 559. L. 7.
- RSHA.* Fund 323. Inv. 1. File. 624. L. 36–37.
- RSHA.* Fund 350. Inv.18. File 1004.
- Tceluiko, D. S., & Bazilevich, M. E. (2021). The Architecture of Banking Institutions in Changchun City (first third of the 20th century). *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 1046, 1–7.
- Tceluiko, D., & Bazilevich, M. (2025). Architectural and planning features of Kuanchengzi station. *Project Baikal*, 22(84), 132–137. <https://doi.org/10.51461/issn.2309-3072/84.2562>
- Zhigalov, B. S. (2008). The Chinese Eastern Railway in the Far East Policy of Russia (1906–1914). *Bulletin of Tomsk State University. History*, 1, 24–44.