

СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА

Архитектура, градостроительство, дизайн

УДК 725.1:656.132(571.6)

© Е. В. Глатоленкова, старший преподаватель
(Тихоокеанский государственный университет,
г. Хабаровск, Россия)
E-mail: ekaterina.glatolenkova@gmail.com

DOI 10.23968/1999-5571-2024-21-6-5-16

© E. V. Glatolenkova, senior lecturer
(Pacific National University,
Khabarovsk, Russia)
E-mail: ekaterina.glatolenkova@gmail.com

АРХИТЕКТУРА ПАРОВОЗНЫХ ДЕПО ВЕЕРНОГО ТИПА НА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГАХ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ*

ARCHITECTURE OF FAN-TYPE STEAM LOCOMOTIVE DEPOTS ON THE RAILROADS OF THE FAR EAST IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURIES

Статья посвящена железнодорожной архитектуре восточных направлений Транссибирской магистрали. Рассмотрены здания паровозных депо веерного типа, построенных на Уссурийской железной дороге и в городах Северо-Востока Китая, расположенных вдоль бывшей Китайско-Восточной железной дороги. На основе ранее неопубликованных архивных чертежей станций и зданий, пояснительных записок к проектам и сохранившихся фотографий времен первых лет эксплуатации указанных дорог проанализированы архитектурные особенности паровозных депо, их размеры, вместимость; определены типы оформления фасадов; описано современное состояние и основные варианты использования зданий депо.

Ключевые слова: архитектурное наследие, железнодорожная архитектура, Китайско-Восточная железная дорога, паровозные депо, Уссурийская железная дорога.

The article is devoted to the railway architecture of the eastern directions of the Trans-Siberian Railway. The author considers fan-type steam locomotive depots built on the Ussuri railway and in the cities of North-East China. On the basis of previously unpublished archival drawings of stations and buildings, explanatory notes to the projects and surviving photographs of the first years of operation of these roads, the architectural features of steam locomotive depots, their size, capacity are analyzed; types of facade design are determined; the current state and the main options for the use of depot buildings are described.

Keywords: architectural heritage, railway architecture, Chinese Eastern Railway, steam locomotive depot, Ussuri Railway.

Введение

Железные дороги сыграли ключевую роль в формировании культурного ландшафта региона. Построенные здания и сооружения различного назначения — от жилых домов и вокзалов до паровозных депо и мостов — сегодня являются важной частью исторического наследия, изучение которого помогает

сохранить знания о преемственности региональной архитектуры и защитить уникальные объекты.

Строительство Уссурийской железной дороги было начато в 1891 г. Сложный рельеф, отсутствие путей сообщения и связанные с этим трудности в доставке строительных материалов обусловили деление будущей железнодорожной линии на участки. Первым был построен Южный участок, соединивший

* Исследование выполнено за счет гранта Российского научного фонда № 24-78-10119. URL: <https://rscf.ru/project/24-78-10119/>

Владивосток и село Графское на р. Уссури, впадающей в р. Амур (в девяти верстах от села находилась станция Муравьев-Амурский). Строительство Северного участка от ст. Муравьев-Амурский до Хабаровска было закончено в 1897 г.

Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД) соединяла Забайкальскую железную дорогу с Уссурийской, ее маршрут пролегал от ст. Маньчжурия на западной границе с Россией до ст. Пограничной (современный Суйфэньхэ) на восточной границе. Соединительные линии Забайкальской и Уссурийской железных дорог к КВЖД были построены от Читы и Никольска-Уссурийского до приграничных станций Мациевская и Гродеково. В 1906 г. по договору аренды Уссурийская железная дорога перешла под управление Общества КВЖД на 25 лет, однако уже в 1920 г. договор этот утратил силу [1].

Сегодня обе дороги продолжают эксплуатироваться. Однако, если для России Транссибирская магистраль — это единственный железнодорожный путь на юге Дальнего Востока, главная дорога для транспортировки грузов, то на северо-восточных территориях Китая за последнее десятилетие построены альтернативные бывшей КВЖД скоростные железные дороги и автомагистрали, принявшие на себя основной грузо- и пассажиропоток региона. На западных направлениях (от Маньчжурии до Харбина) железная дорога не претерпела существенной модернизации, поэтому значительная часть старой застройки сохранилась и выявлено более 200 объектов архитектурного наследия КВЖД.

На Уссурийской железной дороге преобразования путевого хозяйства (расширение пути, технологическая модернизация, электрификация) обусловили снос прилегающих построек, поэтому пострадали отдельные части деревянных застроек в Уссурийске, Хабаровске и других городах вдоль железнодорожной линии. Иначе сложилась судьба паровозных депо: выполненные из

кирпича первые депо имели прямоугольную объемно-планировочную структуру, большую вместимость и обеспечивали движение по дороге с первых дней ее существования. Сегодня, благодаря хорошей сохранности, они являются признанными памятниками культурного наследия в г. Вяземском и г. Уссурийске.

Паровозные депо веерного типа были построены позже и только на крупных станциях.

Объектом исследования являются паровозные депо веерного типа, в большом количестве построенные на КВЖД, а также имеющиеся и на Уссурийской железной дороге.

Предмет исследования — специфика применяемых архитектурных решений для зданий депо веерного типа на рассматриваемых направлениях.

Целью статьи является изучение особенностей архитектуры паровозных депо веерного типа на восточных участках Транссибирской магистрали — Китайско-Восточной и Уссурийской железных дорогах.

Хронологические границы исследования определены временем начала строительства Транссибирской магистрали в 1891 г. и 1920 годом, когда Приморская областная управа инициировала расторжение договора аренды Уссурийской железной дороги. Для исследования выбрана территория Северо-Востока Китая в границах пролегания маршрута главной линии КВЖД (Маньчжурия–Пограничная) и южной ветви (Харбин–Порт-Артур), а также Уссурийская железная дорога (Владивосток–Хабаровск).

Методы

Основные методы исследования — классические общенаучные, базирующиеся на проведении натурных обследований и архивных изысканий. Для всестороннего изучения объектов железнодорожного строительства, оценки их состояния, архитектурных и градостроительных особенностей использовались методы сравнительного и комплексного анализов.

Все современные фотоматериалы получены автором во время экспедиций 2018–2024 гг. вдоль бывшей Китайско-Восточной железной дороги (в Маньчжурии, Хайларе, Бокету, Якэши, Джалантуне, Харбине, Ханьдаохэцзы, Муданьцзяне, Суйфэнхэ, Чанчуне, Шеньяне, Даляне), а также в 2021–2023 гг. по маршруту бывшей Уссурийской железной дороги (станции Хабаровск, Вяземская, Бикин, Дальнереченск, Спасск-Дальний, Уссурийск, Владивосток). Исторические материалы (чертежи и сопровождающие документы) изучены в ходе работы с фондами Российского государственного исторического архива Дальнего Востока (РГИА ДВ) во Владивостоке и Российского государственного исторического архива в Санкт-Петербурге (РГИА). Фотографии времен строительства и первых лет эксплуатации железных дорог получены из фондов музея истории Дальнего Востока им. В. К. Арсеньева во Владивостоке, из фонда редких книг Дальневосточной государственной научной библиотеки, библиотеки Дальневосточного государственного университета путей сообщения в Хабаровске, отдела эстампов Российской национальной библиотеки в Санкт-Петербурге, а также из интернет-ресурсов.

Результаты и обсуждение

Распределение паровозных депо вдоль железнодорожных линий. Паровозные депо — сооружения, необходимые для обслуживания и размещения подвижного состава поездов. В технологическом отношении выделяют коренные и оборотные депо; в архитектурном — прямоугольные, круговые и веерные. Последние стали популярны в конце XIX – начале XX вв. Веерные депо были основным типом паровозных зданий на КВЖД, их строили на станциях I–III классов; прямоугольные (всего их было восемь) — на станциях IV класса.

Согласно графику распределения паровозных зданий, подготовленному к печати в 1903 г., когда работы в большей степени уже завершились, на главной линии (от ст. Маньчжурия до ст. Пограничной) было предусмотрено 11, а на южной ветви — 9 веерных депо (рис. 1). При этом на некоторых станциях предполагалось возведение второго здания, что было реализовано только на станции в Харбине. В Альбоме сооружений и типовых чертежей КВЖД указывается, что паровозные здания веерного типа построены на 18 станциях в количестве 21 шт., размером от 4 до 24 стоек, что также может сви-

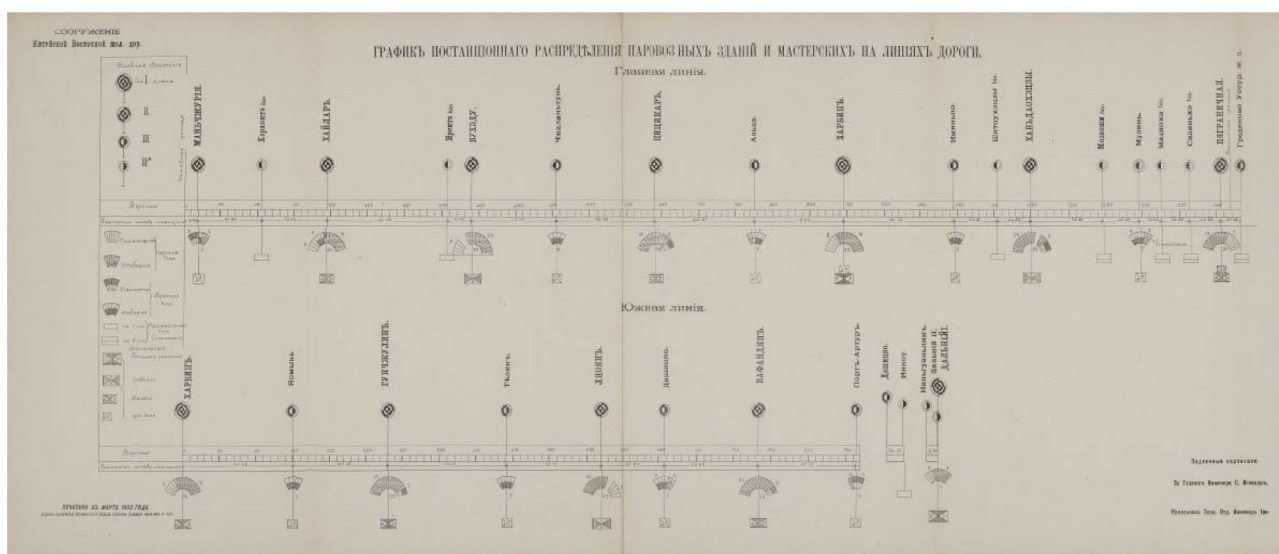


Рис. 1. График постанционного распределения паровозных зданий и мастерских на линиях дороги [5]

детельствовать о том, что на трех станциях было по два здания [2, с. 174]. К сожалению, фотографий, подтверждающих реализацию этих проектов, пока не обнаружено.

Русско-японская война и поражение 1905 г. не позволили построить запланированные паровозные здания на станции в г. Дальнем (Далянь) и ст. Порт-Артур. Исследователи из Китая Чень Чен и Лю Дапин [3] указывают, что депо в Даляне были построены в 1920 г., кроме этого, приводится информация о депо в Харбине, в Порт-Артуре и в городах, где находились станции II класса. В статье нет информации о том, что на указанных по железнодорожной линии станциях зданий было больше одного. Однако автор не указывает количество зданий в Мулине и Яомыне, хотя на фотографиях начала XX в., в частности Б. М. Подольского, они запечатлены [4].

Распределение зданий депо на железнодорожной линии тесно связано с потребностью дороги в обслуживании подвижного состава, удаленностью друг от друга. Так, коренные депо, где размещался основной состав и бригада, занятая в обслуживании, находились на станциях II класса и в Харбине. Обратные депо (или их часть, т. е. некоторые стойла), в которых паровозы размещались временно, оборудовались и на станциях II, и на станциях III классов.

На Южном участке Уссурийской линии к открытию движения на дороге в 1897 г. было построено пять паровозных зданий общей вместимостью 19 стойл, все здания прямоугольного типа: каменные на станциях Никольское (6 стойл), Муравьев-Амурский (4 стойла), Спасское (4 стойла), Надеждинское (1 стойло); деревянное на ст. Владивосток (4 стойла) [6, с. 22]. На Северном участке — 3 паровозных здания прямоугольного типа вместимостью 14 стойл (Вяземская — 6 стойл, Бикин и Хабаровск — по 4 стойла) [7, с. 26].

В Альбоме исполнительных чертежей [8], опубликованном в 1900 г., ни на планах

станций, ни на отдельных чертежах не представлены проекты депо веерного типа, очевидно, они появились позднее. В 1903 г. от линии КВЖД к Уссурийской железной дороге была построена соединительная ветвь от ст. Никольское до ст. Гродеково, после чего стало возможным прямое сообщение Владивостока с Москвой. Город Никольск-Уссурийский стал важным железнодорожным узлом, перенаправляющим грузы из портов Владивостока и обратно. Увеличившиеся пассажирский и грузовой потоки потребовали увеличения количества поездов и расширения станций. Первые изменения коснулись станций Первая речка и Никольское, именно здесь появились веерные депо.

Относительно времени строительства веерных депо на Уссурийской железной дороге нет единой точки зрения. Так, на карте города Никольска-Уссурийского 1909 г., судя по свидетельствам хранителя музея локомотивного депо в Уссурийске В. В. Бебика (со ссылкой на историка Е. А. Гнатовскую), веерное депо отсутствовало [9]. На планах расположения путей и зданий Никольска-Уссурийского в 1913 г. и в 1915 г. здание паровозного депо имеет 13 стойл (рис. 2). Данные планы фиксировали состояние путевого хозяйства на момент картографирования, поэтому информация на них может считаться достоверной.

На основании работы исследовательницы Н. В. Пономаренко можно сделать вывод, что проект веерных депо на ст. Первая речка был подготовлен еще во время строительства Уссурийской железной дороги в 1891–1897 гг., автор проекта — инженер путей сообщения Н. Н. Бочаров, занимавший должность начальника VII строительного участка Уссурийской железной дороги, а позже работавший на КВЖД [10, с. 62]. В техническом паспорте локомотивного депо указана дата строительства — 1903 г. При этом на памятнике, установленном к очередной годовщине на территории депо, указана иная дата —



Рис. 2. План расположения железнодорожных путей и зданий на станции Никольск-Уссурийский [11]

1909 г. По мнению автора настоящей статьи, эта дата является наиболее близкой к реальному времени строительства депо. На плане расположения путей и зданий на ст. Первая речка 1915 г. (рис. 3) отмечено паровозное депо с поворотным кругом; вероятно, оно было построено в то же время, что и депо в Уссурийске, т. е. в промежутке между 1909–1913 гг.

Архитектурно-планировочные решения паровозных зданий. В пояснительной записке к проекту паровозных зданий на КВЖД [13] приводится подробное описание конструкции сооружения. Для обеспечения полной несгораемости и коррозионной стойкости открытых металлических конструкций, постоянно находящихся в агрессивной среде, были использованы бетонные перекрытия системы Мелана. Боковые и задние стены депо — в три кирпича, с контрфорсами; передний фасад — колонны из углового железа с кирпичной кладкой внутри, над колоннами перекинуты железобетонные арки, устроены ворота и над ними окна. Над аркой располагался фронтон из кирпича, камня либо бетона. На задней стене фасада — по два окна. Площадь окон на каждое стойло около 3 кв. саж., что дает около 1/12 кв. саж. освещающей площади на 1 кв. саж. освещаемой, что, как указано [13], являлось нормой для климатических усло-

вий размещения станций на КВЖД. Для боковых и задних стен преимущественно использовался кирпич, но также встречались депо с комбинированной кладкой из кирпича и камня, например в Маньчжурии, и полностью каменные здания (Ляоян). В каждом стойле над сводами потолка имелись вытяжные трубы из листового железа диаметром 18 дюймов, снабженные ящиками с песком для предохранения обрешетки от пожара. Длина стойла по оси — 12 саж. (при длине паровоза в 9,7 саж.), ширина со стороны ворот — 2,42 саж., а с наружной стороны — 3,5 саж., площадь стойла — 35,53 кв. саж., чистая высота в шельге (по верху свода) — 3,5 саж. (рис. 4). Конструкция каждого стойла была относительно независима, что позволяло присоединять или разбирать стойла при необходимости. Паровозы не имели заднего хода, поэтому для их постановки на требуемый путь использовался поворотный круг системы Селлера; первые поворотные круги были диаметром 64 фута [13].

Вместимость паровозных депо на станциях КВЖД и Уссурийской железной дороги представлена в таблице. При ее составлении использовались старые фотографии, планы расположения путей и зданий на станциях, альбомы видов дороги и сооружения КВЖД, современные фотографии и интернет-карты, а также материалы исследования Чень Чена

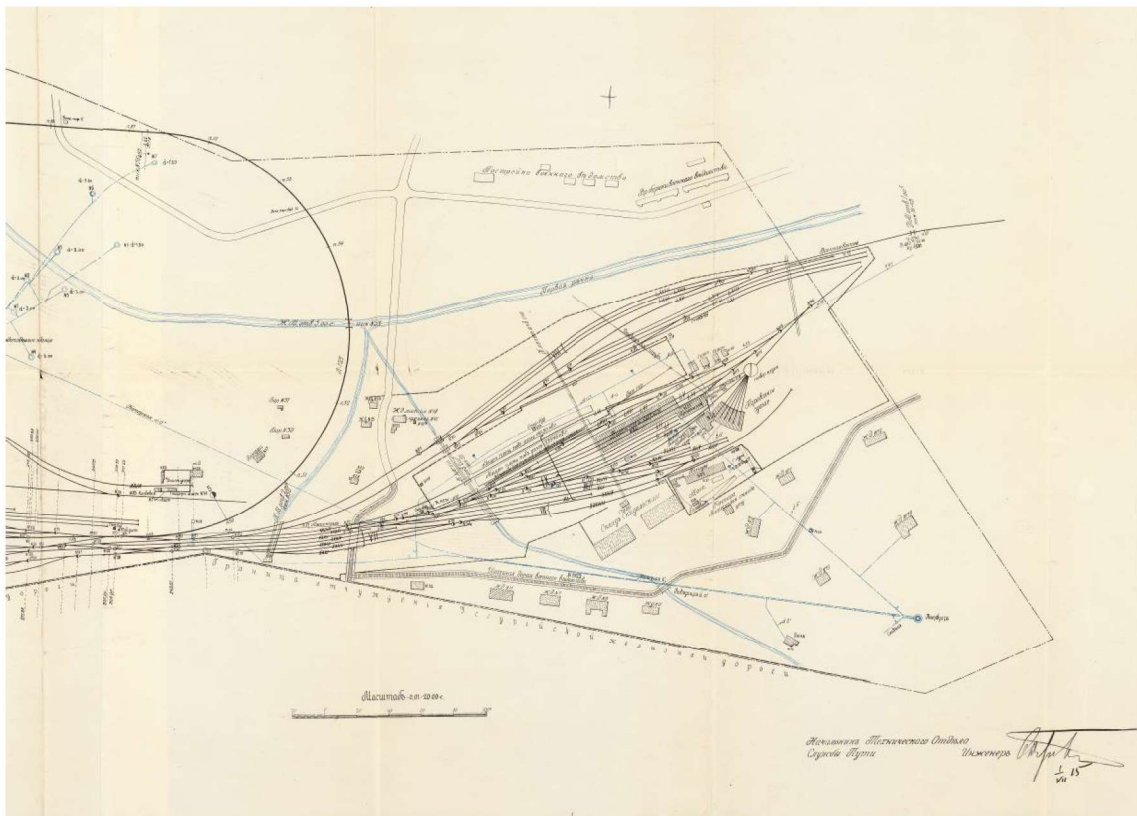


Рис. 3. Фрагмент плана сортировочной станции Первая речка (Владивосток), 01.06.1915 г. [12]

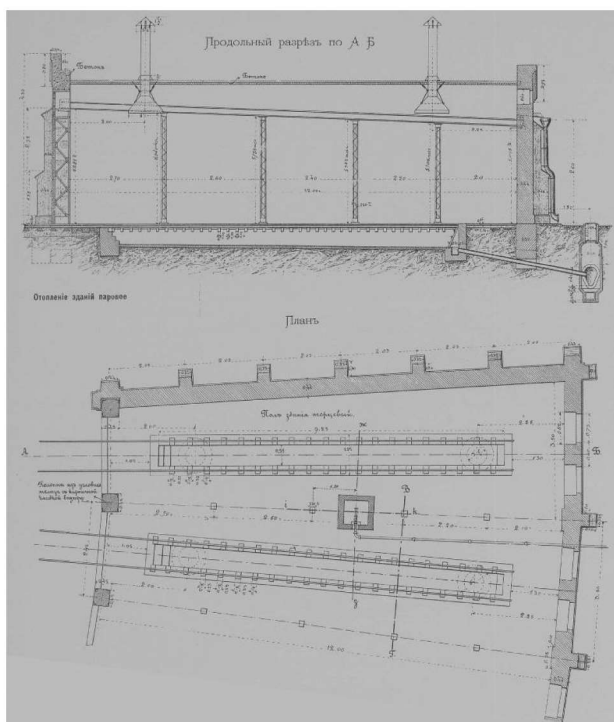


Рис. 4. План и разрез паровозного депо (классический вариант) [2, с. 174]

и Лю Дапина [3]. Не всегда удавалось с точностью установить размеры депо на каждой станции, так как в процессе строительства они могли меняться.

Анализ фотографий позволил определить, что были реализованы несколько типов оформления переднего фасада. Самым распространенным был тип фасада, изображенный на рис. 5, а; чертеж к нему представлен в альбоме сооружений и типовых чертежей КВЖД [2, с. 174]. Второй тип был реализован на станции Ханьдаохэцзы (рис. 5, б). Его отличает декоративная кирпичная кладка по фронтому здания, которая чаще использовалась в проектах прямоугольных депо. На станции Бухэду декор фронтона отсутствовал (рис. 5, в), т. е. имел упрощенный вид. В Маньчжурии здания были возведены из камня и кирпича (рис. 5, г), задний фасад большинства построек имел лаконичное оформление (рис. 5, д).

Вместимость паровозных депо веерного типа

Станция (современное название населенного пункта)	Класс станции	Вместимость (количество стойл)	Станция (современное название населенного пункта)	Класс станции	Вместимость (количество стойл)
Китайско-Восточная железная дорога					
Маньчжурия	II	18	Пограничная (Суйфэньхэ)	II	20
Хайлар	II	21	Яомынь	III	Неизвестно
Бухэду (Бокету)	II	20	Гунджулинь	II	22
Джалантунь	III	4	Телин	III	5
Цицикар	II	22	Ляоян	II	20
Аньда	III	5	Дашицяо	III	6
Имяньпо	III	5	Вафандян	II	23
Харбин	I	22+22 (2 депо)	Порт-Артур (район Люйшуньюкоу города Далянь)	III	Неизвестно
Ханьдаохэцзы	II	15	Дальний (Далянь)	I	13
Мулин	IV	Неизвестно			
Уссурийская железная дорога					
Никольское* (Уссурийск)	III	13	Первая речка (Владивосток)	II	6

*В 1898 г. село Никольское было переименовано в г. Никольск-Уссурийский. Станция у села носила название Никольское до 1903 г. С 1903 г. до 1905 г. ее переименовали в ст. Кетрицево, а после 1905 г. — ст. Никольск-Уссурийский

На Уссурийской железной дороге веерные депо были построены после 1909 г. В деле фонда № 75 РГИА ДВ [1] приводится переписка представителя Управления дороги с начальником четвертого участка Уссурийского отделения службы пути от 06.08.1909, а также схемы расположения поворотных

кругов на станциях Муравьев-Амурский, Бикин, Вяземская, Хабаровск и Никольское. Поворотные круги делались для разворота паровозов и могли устанавливаться без веерного депо. К делу прилагается план здания веерного депо на ст. Никольское, 1909 г. (рис. 6). Чертеж выполнен и подписан граж-

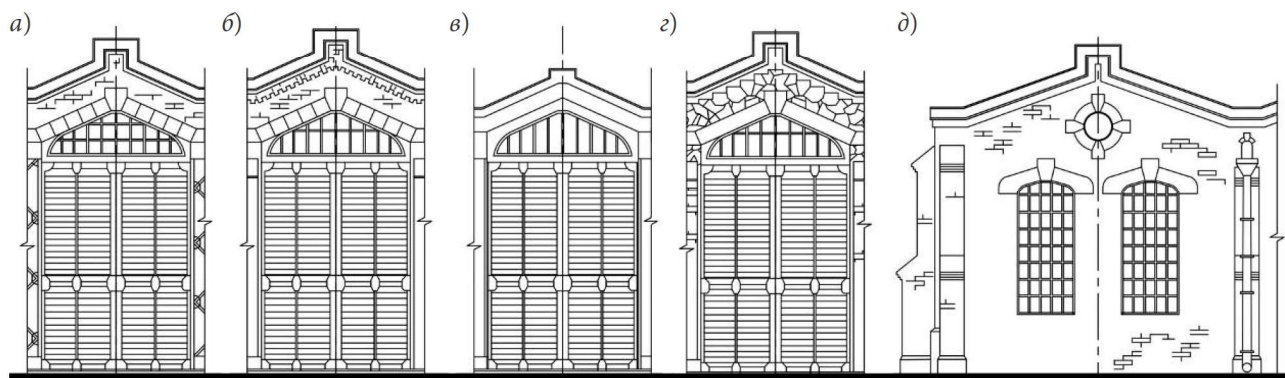


Рис. 5. Типы оформления фасадов паровозного депо: а — классический вариант, применявшийся в большинстве построек (Аньда, Хайлар, Харбин, Яомынь, Имяньпо, Мулин, Пограничная, Никольское, Первая речка); б — с использованием декоративной кирпичной кладки (Ханьдаохэцзы); в — упрощенный вариант (Бухэду); г — пример комбинированного использования камня и кирпича (Маньчжурия); д — оформление заднего фасада паровозного депо

данским инженером Н. А. Казы-Гиреем, который в 1899–1903 гг. работал начальником Телинского участка службы пути на КВЖД [14, с. 94]. Проект не был реализован в представленном виде, но очевидно, что на выбор инженера оказал влияние опыт работы, полученный им на строительстве КВЖД, где веерные депо применялись повсеместно.

И в Никольске-Уссурийском, и на станции Первая речка для строительства паровозного здания был выбран кирпич. В оформлении фасадов использовался «классический» вариант (см. рис. 4).

Современное состояние и стратегии использования. Модернизация железнодорожной отрасли связана не только с заменой паровозов современными локомотивами, но и с увеличением количества железнодорожных путей, необходимостью строительства новых типов сооружений. В течение XX в. произошли многочисленные утраты железнодорожных застроек. Большое количество веерных депо вдоль бывшей КВЖД были снесены.

В стратегии использования сохранившихся зданий можно выделить три основные тенденции.

Первая тенденция — продолжение эксплуатации. Внешний вид зданий при этом может быть серьезно изменен. Первона-

чальную функцию по имеющимся данным удалось сохранить в Уссурийске и частично в Бокету (рис. 7, 8). В Уссурийске здание депо модернизировали в несколько этапов. Первое серьезное изменение коснулось ближайших к путям стойл — в 1930-х гг. они были удлинены, так как на баланс дороги поступили новые типы паровозов. В 1970-х гг. реконструировали левую часть депо, изменив конструкцию перекрытий и установив мостовой кран. Кроме этого, к историческому зданию постоянно пристраивали новые цеха, и сегодня локомотивное депо представляет собой крупный комплекс, в состав которого входят и веерное депо, и первое паровозное здание прямоугольного типа, построенное в конце XIX в.

Вторая тенденция — эксплуатация здания, но с изменившейся функцией: бывшие депо используются как склады, мастерские. Эта группа самая многочисленная по количеству сохранившихся веерных депо в Китае. Таким образом продолжают использоваться здания в Бокету, Хайларе, Джалантуне (см. рис. 8). Можно допустить, что к этой группе относятся здания, которые временно не эксплуатируются. Так, здание депо на ст. Первая речка во Владивостоке еще недавно использовалось под цех, но сейчас находится в аварийном состоянии и ожидает капитального ремонта (см. рис. 8). Данное сооружение является признанным памятником историко-культурного значения регионального уровня [14] и после ремонта планируется проводить в нем экскурсии.

Третья тенденция — музеефикация. Успешным примером такого вида использования может служить здание в Ханьдаохэцзы (рис. 9). Здание эксплуатировалось до 1990 г., а в 2006 г. было признано памятником культурного наследия провинции Хэйлунцзян. В 2013 г. начались реставрационные работы, в 2014 г. проект архитектурной реконструкции железнодорожного депо, по мнению Национальной администрации защиты куль-



Рис. 6. План паровозного здания веерного типа на 9 стойл для ст. Никольск-Уссурийский, проект (автор: инженер Н. А. Казы-Гирей) [15]



Рис. 7. Локомотивное депо в Уссурийске: а — вид со стороны поворотного круга; б — вид со стороны ул. Тупиковой на задний фасад (фото автора, 2022 г.)

турного наследия Китая, вошел в десятку лучших работ [17, с. 52]. Сегодня в здании работает музей китайских железных дорог, где выставлены вагоны и паровозы. Само здание и территория перед ним, включая поворотный круг, также являются экспонатами: во время

экскурсии демонстрируется выезд паровоза из стойла и его разворот на круге.

В результате проведенного анализа представлена схема распределения паровозных депо веерного типа на КВЖД и на Уссурийской железной дороге. На схеме (рис. 10) от-



Рис. 8. Бывшие паровозные депо: а — на ст. Первая речка во Владивостоке [14]; б — в Джалантуне (фото автора, 2024 г.); в — в Хайларе (фото автора, 2024 г.); з — в Бокету (фото автора, 2018 г.)



Рис. 9. Депо в Ханьдаохэцзы (фото автора), 2018 г: а — вид со стороны поворотного круга; б — задний фасад; в — интерьеры депо

мечены станции, на которых были запланированы и построены веерные депо. Кроме этого, отмечены станции, где веерные депо утрачены. Это парные депо на ст. Харбин, одинарные в Маньчжурии, Цицикаре, Пограничной, Ляояне, Гунджулине. К сожалению, для полноты информации недостаточно ма-

териалов, чтобы судить о сохранности зданий на станциях Мулин, Яомынь (см. рис. 10).

Выводы

В ходе работы выявлены архитектурные особенности депо веерного типа, построенных на КВЖД; представлены типы оформления фасадов паровозного депо. Установлено,



Рис. 10. Расположение депо веерного типа на железных дорогах восточной части Транссибирской магистрали (схема автора, 2024 г.)

что появление веерных депо на Уссурийской железной дороге стало возможным благодаря «китайско-восточному» влиянию, а активизация их строительства пришлась на начало XX века. Схема распределения паровозных депо веерного типа на КВЖД и Уссурийской железной дороге наглядно показывает размещение депо вдоль железнодорожной линии, позволяет понять, какие здания сохранились до наших дней, а какие были утрачены.

Проведенный сравнительный анализ позволяет определить современное состояние зданий депо на рассматриваемых участках; проанализировать предпринимаемые меры по сохранению наследия и варианты его использования как на территории Северо-Востока Китая, так и в России.

Несмотря на различный характер использования, депо остаются важными элементами городской среды и привлекательными объектами для туристов. Учитывая популярность среди китайских путешественников экскурсионных программ, включающих посещение нетипичных для осмотра различных станционных построек и повышение заинтересованности в объектах индустриального назначения, можно утверждать, что инициатива руководства веерного депо Владивостока по его превращению в музейный экспонат окажется востребованной. Автор выражает надежду, что представленные материалы и ранее не публиковавшиеся чертежи найдут применение в научной работе других специалистов.

Благодарность

Автор благодарит хранителя музея локомотивного депо Уссурийска В. В. Бебик, а также сотрудников Дальневосточной дирекции моторвагонного подвижного состава за помощь в поиске материалов для публикации.

Библиографический список

1. РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Уссурийское отделение службы пути и сооружений Китайской Восточной железной дороги.
2. Альбом сооружений и типовых чертежей Китайской Восточной железной дороги. 1897–1903. М., 1903. 354 с.
3. Чэнь Чен, Лю Дапин. Исследование архитектуры локомотивного депо Ближнего Востока // Исследование и сохранение современной китайской архитектуры / Под ред. Чжан Фуфу, Лю Иши. 2014. С. 414–428 (кит.) 陈晨, 刘大平. 中东铁路机车库建筑研究 / 陈晨 刘大平 // 中国近代建筑研究与保护. 9 / 张复合, 刘亦师 主编. 2014. 414–428 页.
4. Альбом «Китайская Восточная железная дорога». 1890–1900-е гг. 1909.
5. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 1041. Л. 1.
6. Отчет о постройке Южно-Уссурийской железной дороги: 1891–1894. С.-Петербург: типография Министерства путей сообщения: товарищество И. Н. Кушнерев и Ко., 1900. 199 с.
7. Отчет о постройке Северно-Уссурийской железной дороги. 1894–1897 / Министерство путей сообщения, Управление по сооружению железных дорог. С.-Петербург: типография Министерства путей сообщения: товарищество И. Н. Кушнерев и Ко., 1900. 308 с.
8. Альбом исполнительных чертежей по постройке Южно- и Северно-Уссурийской железной дороги. 1891–1894, 1894–1897. / М.П.С. Санкт-Петербург: Товарищество художественной печати, 1900. 94 л. черт.
9. Гнатовская Е. Н. Эксплуатация Уссурийской железной дороги в составе КВЖД в 1906–1917 гг. // КВЖД и ее влияние на развитие политических, социально-экономических и культурных процессов в северо-восточной Азии: материалы Междунар. науч. конф. Владивосток, 20–22 октября 1997 г. Владивосток: Институт истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока Дальневосточного отделения РАН, 1997. С. 109–111.
10. Пономаренко Н. В. Локомотивное депо станции Первая речка (Владивосток) // Изобразительное искусство Урала, Сибири и Дальнего Востока. 2021. С. 60–65.
11. Альбом планов станций и разъездов Уссурийской железной дороги. КВЖД. Служба пути и сооружений. Технический отдел, 1913.
12. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 299. Л. 10.
13. РГИА. Ф. 350. Оп. 16. Д. 991. Л. 1–2.
14. Смольянинова Т. А. Проекты консульских объектов Казы-Гирея в Харбине. 2021. № 4 (70). С. 194–199.
15. РГИА ДВ. Ф. 75. Оп. 1. Д. 122. Л. 15.
16. Открытые данные Министерства культуры России. URL: <https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-egrkn/#a:eyJkYXRhc2V0IjoiNTc3NTg0MDlmMGFLY2FjZDdmZDE4OTQ3Iiwic2NoZW1hIjoiaNWZjNjgwYmI3YTVMlTI1YWY2NmMTJlIiwid>

mVyc2lvbiI6IjYyM2Q4Zjc2ZjFkZjNkNjc2ZjZkMTU2NCIsInRleHRGaWx0ZXIiOiIiLCJ0YWliOiJidWlsZF90YWJsZSIsImZpbHRlclZhbHVlcyl6eyJuYXRpdmlmVjZCI6eyIkaW4iOlsiMzA4MTIyIl19fSwiY2FyZCI6IjMwODEyMiJ9 (дата обращения: 28.04.2024).

17. Глатоленкова Е. В. Русское архитектурное наследие провинции Хэйлунцзян // Дальний Восток: Проблемы развития архитектурно-строительного комплекса. 2019. Т. 1, № 1–2. С. 50–54.

References

1. RGIA DV. F. 75. Op. 1. *Ussuriyskoe otделение sluzhby puti i sooruzheniy Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi* [Ussuriysk branch of the track and structures service of the Chinese Eastern Railway].

2. *Al'bom sooruzheniy i tipovykh chertezhey Kitayskoy Vostochnoy zheleznoy dorogi* [Album of constructions and standard drawings of the Chinese Eastern Railway. 1897–1903]. Moscow, 1903, 354 p.

3. Chen' Chen, Lyu Dapin. *Issledovanie arkhitektury lokomotivnogo depo Blizhnego Vostoka* [Research of the Middle East locomotive depot architecture]. *Issledovanie i sokhranenie sovremennoy kitayskoy arkhitektury – Research and Preservation of Modern Chinese Architecture*, 2014, pp. 414–428. (Chinese) [陈晨, 刘太平. 中东铁路机车库建筑研究 / 陈晨刘太平 // 中国近代建筑研究与保护. 9 / 张复合, 刘亦师主编. 2014. 414–428 页.].

4. *Al'bom «Kitayskaya vostochnaya zheleznyaya doroga». 1890–1900-e gg.* [Album «China Eastern Railroad. 1890-s–1900-s»]. 1909.

5. RGIA. F. 350. Op. 16. D. 1041. L. 1.

6. *Otchet o postroyke Yuzhno-Ussuriyskoy zheleznoy dorogi: 1891–1894* [Report on the construction of the South Ussuriyskaya railroad: 1891–1894]. St.-Peterburg, tipografiya Ministerstva putey soobshcheniya: tovarishchestvo I. N. Kushnerev i Ko. Publ., 1900, 199 p.

7. *Otchet o postroyke Severno-Ussuriyskoy zheleznoy dorogi. 1894–1897* [Report on the construction of the North-Ussuriyskaya railroad. 1894–1897]. Ministerstva putey soobshcheniya, Upravlenie po sooruzheniyu zheleznykh dorog. St.-Peterburg, tipografiya Ministerstva putey soobshcheniya, tovarishchestvo I. N. Kushnerev i Ko. Publ., 1900, 308 p.

8. *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 Ussuriyskaya railroad.

1891–1894, 1894–1897]. Sankt-Peterburg, Tovarishchestvo khudozhestvennoy pechati Publ., 1900, 94 drawing items.

9. Gnatovskaya E. N. *Ekspluatatsiya Ussuriyskoy zheleznoy dorogi v sostave KVZhD v 1906–1917 gg.* [Operation of the Ussuriyskaya railroad as part of CEL in 1906–1917]. *KVZhD i ee vliyanie na razvitie politicheskikh, sotsial'no-ekonomicheskikh i kul'turnykh protsessov v severo-vostochnoy Azii. Trudy Mezhdunar. nauch. konf. Vladivostok, 20–22 oktyabrya 1997 g.* [CEL and its influence on the development of political, socio-economic and cultural processes in North-East Asia. Proceedings of the International scientific conference Vladivostok, October 20–22, 1997, Vladivostok]. Vladivostok, Institut istorii, arkhologii i etnografii narodov Dal'nego Vostoka Dal'nevostochnogo otdeleniya RAN Publ., 1997, pp. 109–111.

10. Ponomarenko N. V. *Lokomotivnoe depo stantsii Pervaya rechka (Vladivostok)* [Locomotive depot of the station Pervaya Rechka (Vladivostok)]. *Izobrazitel'noye iskusstvo Urala, Sibiri i Dal'nego Vostoka* [In: Fine Art of the Urals, Siberia and the Far East]. 2021, pp. 60–65.

11. *Al'bom planov stantsiy i raz'ezdov Ussuriyskoy zheleznoy dorogi* [Album of plans of stations and passing-tracks of Ussuriyskaya line]. KVZhD, Sluzhba puti i sooruzheniy. Tekhnicheskii otdel Publ., 1913.

12. RGIA. F. 350. Op. 19. D. 299. L. 10.

13. RGIA. F. 350. Op. 16. D. 991. L. 1–2.

14. Smolyaninova T. A. *Proekty konsul'skikh ob'ektov Kazy-Gireya v Kharbin* [Projects of consular objects Kazy-Giray in Harbin]. 2021, no. 4 (70), pp. 194–199.

15. RGIA DV. F. 75. Op. 1. D. 122. L. 15.

16. *Otkrytye dannye Ministerstva kul'tury Rossii* [Open data of the Ministry of Culture of Russia]. Available at: <https://opendata.mkrf.ru/opendata/7705851331-egrkn/#a:eyJkYXRhc2V0Ijoic3NTg0MDlmMGFLY2FjZDdmZDE4OTQ3Iiwic2NoZW1hIjoic2VjZjZkMTU2NCIsInRleHRGaWx0ZXIiOiIiLCJ0YWliOiJidWlsZF90YWJsZSIsImZpbHRlclZhbHVlcyl6eyJuYXRpdmlmVjZCI6eyIkaW4iOlsiMzA4MTIyIl19fSwiY2FyZCI6IjMwODEyMiJ9> (date of reference: 28.04.2024).

17. Glatolenkova E. V. *Russkoe arkhitekturnoe nasledie provintsii Kheyluntszyan* [Russian architectural heritage of Heilongjiang Province]. *Dal'niy Vostok: Problemy razvitiya arkhitekturno-stroitel'nogo kompleksa – Far East: Problems of Development of Architectural and Construction Complex*, 2019, vol. 1, no. 1–2, pp. 50–54.