СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА

Архитектура, градостроительство, дизайн

УДК 93/99:72

DOI 10.23968/1999-5571-2020-17-1-5-13

© М. Е. Базилевич, канд. архит., доцент
(Тихоокеанский государственный университет)
E-mail: mikhailbazilevich@gmail.com

© М. Е. Bazilevich, PhD in Arch., Associate Professor
(Pacific National University)
E-mail: mikhailbazilevich@gmail.com

АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ ВЫПУСКНИКОВ АРХИТЕКТУРНЫХ И ИНЖЕНЕРНЫХ ШКОЛ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА НА ДАЛЬНЕМ ВОСТОКЕ РОССИИ (СЕРЕДИНА XIX – НАЧАЛО XX вв.)*

ARCHITECTURAL HERITAGE OF GRADUATES OF ARCHITECTURAL AND ENGINEERING SCHOOLS OF ST. PETERSBURG IN THE FAR EAST OF RUSSIA (MID XIX – EARLY XX CENTURIES)

Представлены результаты исследования, выполненного в рамках научного проекта «Творческое наследие выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на Дальнем Востоке (вторая половина XIX – начало XX вв.)». Рассматривается творческо-профессиональная деятельность выпускников Академии художеств, Института гражданских инженеров, Николаевской инженерной академии и Института инженеров путей сообщения, работавших на Дальнем Востоке России в дореволюционный период. Показано значение сохранившихся объектов их творческого наследия в формировании исторической застройки наиболее крупных городов региона, таких как Николаевск-на-Амуре, Благовещенск, Владивосток, Хабаровск и Уссурийск.

Ключевые слова: Дальний Восток, архитекторы, инженеры.

The article presents the results of the study carried out as part of the scientific project «The creative heritage of the graduates of the St. Petersburg Architectural and Engineering Schools in the Far East (second half of the XIX century – early XX century)». The creative and professional activities of the graduates of the Academy of Arts, the Institute of Civil Engineers, the Nikolaevsky Engineering Academy and the Institute of Railway Engineers who worked in the Russian Far East in the pre-revolutionary period are discussed. The importance of the preserved objects of their creative heritage in the formation of the historical development of the largest cities in the region, such as Nikolaevsk-on-Amur, Blagoveshchensk, Vladivostok, Khabarovsk and Ussuriysk, is emphasized.

Keywords: Far East, architects, engineers.

Введение. Строительство и формирование архитектурного облика дальневосточных городов в период с середины XIX в. до 1920-х гг. связаны с творческо-профессиональной деятельностью выпускников Санкт-Петербургских учебных заведений архитектурно-инженерного профиля, таких как Академия художеств, Институт гражданских инженеров, Николаевская инженерная академия и Институт инженеров путей сообще-

ния. Ранее автором рассматривались творческие биографии отдельных архитекторов, групп зодчих и инженеров, типология построек и характер влияния их профессиональной деятельности на развитие архитектуры региона [1–4]. В данной публикации рассматривается значение сохранившихся объектов творческого наследия выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга в формировании исторической застройки наиболее крупных городов

* Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ в рамках научного проекта №18-312-00058

региона, таких как Николаевск-на-Амуре, Благовещенск, Владивосток, Хабаровск и Уссурийск.

Николаевск-на-Амуре. Город основан в 1850 г. как Николаевский военный пост. В 1856 г. поселение получило статус города, было переименовано в Николаевск и стало административным центром вновь образованной Приморской области, а также главным портом России на Тихоокеанском побережье. В 1859 г. строительным департаментом Морского министерства был разработан генеральный план города, основу которого составила регулярная сетка улиц, расположенных параллельно и перпендикулярно береговой полосе. На месте этот план корректировался одним из выпускников Московского дворцового архитектурного училища П. В. Леонтьевым, в то время работавшим в должности областного архитектора Приморской области [5]. Следует отметить, что принцип регулярной планировки, заложенный первым генпланом Николаевска, был взят за основу проектировщиками военного ведомства при составлении последующих планов города. В 1865 г. П. В. Леонтьева на посту областного архитектора сменил выпускник архитектурного отделения Академии художеств А. В. Сапожников, занимавший эту должность десять лет. Некоторое время в Николаевске работал гражданский инженер Б. М. Тустановский — сначала в составе комиссии по постройке казарм и офицерских флигелей гарнизона Николаевской крепости, а затем на строительстве Народного дома. Тустановский также известен как автор проекта и строитель несохранившегося деревянного храма (1913–1917).

С 1854 г. в районе Николаевска осуществлялось строительство системы фортификационных сооружений — Чныррахской крепости. В Российском государственном военно-историческом архиве сохранились чертежи некоторых сооружений крепости, подписанные военными инженерами — выпускниками Николаевской инженерной академии, работавшими на Дальнем Востоке в рассматриваемый период (рис. 1).

К сожалению, объекты творческого наследия выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в Николаевске-на-Амуре практически не сохранились. В 1920 г. при отступлении партизанской армии большая

часть города была сожжена и взорвана, разрушена и часть Чныррахских укреплений. До наших дней дошли лишь заложенная первым планом военного министерства планировочная структура ядра городского центра и ряд сооружений Чныррахской крепости, расположенных к северу от города.

Рис. 1. Чертежи сооружений, входящих в состав Чныррахской крепости, выполненные военными инженерами П. Е. Базилевским и Г. С. Пороховщиковым, по крепости Николаевск, к проекту форта-заставы на правом берегу р. Амур: а — казематы (РГВИА. Ф. 349. Оп. 19. Д. 6475. Л. 61); б — профили (РГВИА. Ф. 349. Оп. 19. Д. 6475. Л. 62)

Благовещенск. Город основан в 1856 г. как военное поселение. Первый план города был составлен в 1862 г. амурским областным архитектором С. В. Крыгиным [6]. С учреждением в 1884 г. Приамурского генерал-губернаторства и увеличением объемов строительства в регион начали прибывать гражданские инженеры — выпускники Института гражданских инженеров Санкт-Петербурга. В результате исследования установлено, что в разное время в Благовещенске работали Р. И. Блюм, М. И. Лашенко, Л. И. Чайковский и др. Известно также, что в рассматриваемый период в городе работал и военный инженер, выпускник Николаевской инженерной академии Э. И. Шефер.

Профессиональная и творческая деятельность архитекторов и инженеров, работавших в Благовещенске во второй половине XIX – начале XX века, связанная с административной работой, градостроительной деятельностью, развитием индивидуального проектирования и строительством объектов различного функционального назначения, оказала существенное влияние на развитие планировочной структуры и архитектурного облика города.

Творчество благовещенских архитекторов и инженеров, с одной стороны, отражало общероссийские тенденции и подходы к архитектурной деятельности, связанные в рассматриваемый период с проектированием «в стилях», а с другой стороны, имело отличия, обусловленные спецификой развития города и особенностями профессиональной подготовки самих проектировщиков. Так, для построек гражданских инженеров характерны черты нового для того времени стиля модерн, активно утверждавшегося в регионе в начале XX в. (рис. 2). Постройки военного инженера Э. И. Шефера, напротив, более консервативны и в стилистическом отношении тяготеют к неоклассицизму и русскому стилю (рис. 3). Отсутствие ярко выраженного рельефа и наличие большого числа свободных участков под застройку привели к тому, что большинство построек благовещенских архитекторов имеют островное или угловое положение в структуре городской застройки и рассчитаны на визуальное восприятие с разных видовых точек, что объясняет цельность их объемно-планировочной

композиции и равноценную пластическую проработку фасадов.

Владивосток. Город основан в 1860 г. как военный пост. Характер его территориального развития был связан с природным ландшафтом местности: конфигурацией береговой линии и морфологическими особенностями рельефа, спускающегося к акватории ярусными террасами [7]. Первый генеральный план Владивостока, составленный в 1869 г. межевым топографом М. М. Любенским, заложил основы планировочной структуры нынешнего центра города. Главная улица города повторяла очертания береговой линии бухты Золотой Рог, а остальные улицы поднимались от нее перпендикулярами по склонам холмов. Усилению стратегического и экономического значения города и его активному территориальному росту способствовали несколько знаменательных для региона и последовательно произошедших исторических событий. Первым

Рис. 2. Постройки Р. И. Блюма в Благовещенске с использованием элементов стиля модерн (фото автора): а — здание городского районного училища в память 300-летия дома Романовых (1911–1913); б — здание городского районного училища в память Отечественной войны (1912–1914)

Рис. 3. Постройки Э. И. Шефера в Благовещенске (фото автора): а — здание универсального магазина ТД «Кунст и Альберс» (1894–1911), вид со стороны перекрестка улицы Ленина и переулка Святителя Иннокентия; б — здание Алексеевской женской гимназии (1910–1911)

из них стал перенос в 1872 г. главного русского Тихоокеанского порта из Николаевска во Владивосток, в силу более выгодного географического положения последнего и наличия в бухте Золотой Рог незамерзающего выхода в Тихий океан. В 1889–1918 гг. в окрестностях города осуществлялось строительство комплекса сооружений Владивостокской крепости [8]. Проведением проектных и строительных работ занимались сотрудники Владивостокского крепостного инженерного управления, преимущественно военные инженеры. Сфера их деятельности, впрочем, не ограничивалась лишь фортификационными объектами. Авторству военных инженеров принадлежит ряд крупных общественных зданий в центральной части города, а также ансамбль сооружений Владивостокского порта.

После образования Приамурского генерал-губернаторства проведение проектных и строительных работ в городе осуществлялось силами Строительного отделения, штат которого составляли в основном гражданские инженеры. В 1891 г. началось строительство Транссибирской железнодорожной магистрали, конечной станцией которой был город Владивосток. Появление непрерывного транспортного сообщения с центральной частью страны, с одной стороны, и наличие незамерзающего выхода в Тихий океан, обеспечивающего связи с Азиатскими странами и США, с другой, благоприятствовали развитию в городе торговли и предпринимательства. Таким образом, на рубеже XIX–XX вв. во Владивостоке начинает активно развиваться каменное строительство, увеличивается этажность и плотность застройки. Высокий уровень капитализации в городе и присутствие крупных иностранных и российских предпринимателей дали импульс развитию индивидуального проектирования по частному заказу. Наличие трех основных категорий заказчиков в лице военного, гражданского ведомств и крупного купечества оказало сильное влияние на характер творческо-профессиональной деятельности местных архитекторов и типологию их построек. Так, архитектурная деятельность военных инженеров Владивостокского крепостного инженерного управления была связана со строительством ведомственных зданий (штаб Владивостокской крепости, управление Владивостокского порта и Сибирской флотилии, Морское собрание и др.), а также флигелей и казарм для проживания военнослужащих (флигели для проживания семейных и холостых офицеров Сибирского флотского экипажа, казармы на о. Русский). Архитектура этих сооружений отличается сдержанностью и простотой форм. Крупные постройки, расположенные вдоль центральных улиц, имели более презентабельный вид и детальную проработку фасадов и, что характерно для Владивостока, оштукатуренные стены. Для построек, отнесенных в глубь кварталов, напротив, было характерно использование декоративной кирпичной кладки. Подобный подход, очевидно, был вызван экономией денежных средств при строительстве второстепенных объектов. В построении фасадных композиций использовались приемы

неоклассицизма: симметрия главного фасада, членения стен в пропорциях ордерной системы, угловая рустовка, характерные декоративные элементы, такие как сандрики, архивольты и т. д. (рис. 4). Примечательно, что для строительства здания инженерного управления Владивостокской крепости был приглашен гражданский инженер В. А. Плансон, вследствие чего архитектура объекта существенно выделяется на фоне других построек военного ведомства. В декоративном оформлении его фасадов прослеживаются мотивы романской и готической архитектуры.

Сотрудники Строительного отделения (Управления строительной и дорожной частями) при Приморском военном губернаторстве занимались преимущественно административной деятельностью, осуществляли руководство проведением работ по строительной и дорожной части, работали в составе санитарно-технических комиссий и т. д. Тем не менее, некоторые из них являются авторами ряда крупных объектов в центральной части города. Так, например, городской архитектор И. С. Багинов составлял проекты и руководил строительством зданий гостиницы и театра «Золотой Рог», магазина Чистякова, церкви-школы «Всех скорбящих радость» и др. По проектам В. Ф. (К.) Ливина (Гольденшtedта) построены золотосплавная лаборатория Русско-Азиатского банка, отели «Централь» и «Немецкий», доходный дом Л. Ш. Скидельского, театр-кабаре «Лотос», школа Н. П. Черепанова и здание Железнодорожного собрания.

Обширную группу объектов, сконцентрированных преимущественно вдоль улиц Светланской и Алеутской, представляют постройки

гражданских и военных инженеров Владивостока, занимавшихся архитектурной практикой и выполнявших проекты по частному заказу. Одним из таких инженеров-архитекторов является выпускник Института гражданских инженеров В. А. Плансон, работавший на строительстве Уссурийской железной дороги, архитектором Восточного института, а после событий Октябрьской революции в Харбине, а затем в США [4]. Еще один известный в регионе архитектор, военный инженер, капитан И. В. Мешков успешно совмещал службу во Владивостокском крепостном инженерном управлении с частной практикой. Все его постройки, за исключением здания резиденции архиепископа Владивостокско-Камчатской епархии на Седанке, расположены на ул. Светланской: отели «Европа» и «Версаль», дом Я. Л. Семенова, доходные дома братьев Пьянковых и В. А. Жарикова, собственный доходный дом. Для всех работ Мешкова характерны академическая целостность замысла, композиционная ясность и использование тectоники и элементов ордерной системы. В стилистическом отношении его постройки тяготеют к репрезентативному стилю.

Историческая застройка Владивостока — результат деятельности большого числа архитекторов и инженеров, преимущественно выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга (рис. 5). В силу особенностей развития города как одного из ключевых портов наиболее значимые в архитектурном отношении здания сконцентрированы вдоль улиц, наиболее близко подходящих к береговой линии, — Светланской и Алеутской. Застройка этих улиц преимуще-

Рис. 4. Офицерский флигель и здание управления Владивостокского порта, входящие в ансамбль сооружений Владивостокского порта. Арх. И.И. Зеештрандт (1903–1910) (фото автора)

Рис. 5. Застройка улицы Светланской. Владивосток (фото автора): а — перекресток улиц Светланской и Алеутской; б — перекресток улиц Светланской и Тигровой-Пограничной

ственно сплошная, брандмауэрного типа, редко чередующаяся с отдельно стоящими зданиями. Со стороны бухты Золотой Рог ул. Светланская имеет пунктирную застройку, перемежающуюся открытыми пространствами площадей и скверов, таким образом обеспечивается визуальная связь улицы с пространством бухты [7].

Сравнивая объекты творческого наследия выпускников разных учебных заведений Санкт-Петербурга, сохранившиеся во Владивостоке, можно заметить, что для работ гражданских инженеров характерны большая творческая свобода, разнообразие типологий и архитектурных форм, широта стилистической палитры, в то время как работы военных инженеров отличаются сдержанностью и тяготеют в основном к стилистике неоклассицизма и так называемой «гарнизонной архитектуре».

Хабаровск. Город основан в 1858 г. как военный пост Хабаровка. Для строительства нового поселения был выбран участок в месте слияния рек Амур и Уссури, в середине судоходного речного пути — естественном географическом центре региона. Первоначально поселение распола-

галось на двух террасах береговой скалы. Первый генплан Хабаровки был составлен в 1864 году. М. М. Любенским. Проектировщик удачно использовал природный ландшафт: высокий берег Амура, спуски гор, реки. Линии центральных улиц прошли по вершинам трех холмов, называемых Артиллерийской, Средней и Военной горами [9].

С 1872 г. основной строительной организацией в городе стала Амурская инженерная дистанция, в штате которой в разное время работали такие военные инженеры, как Н. Ф. Александров, Б. А. Малиновский, Н. Г. Быков, Н. В. Зуев, В. Г. Мооро, М. М. Осколков. С 1890-х гг. все постройки Дистанции находились в начале улицы Тихменевской (ныне Серышева). В большинстве это одно- или двухэтажные кирпичные здания, построенные, как правило, по типовым проектам с адаптацией к местным климатическим условиям и рельефу. В целях экономии времени и средств при проведении строительных работ применяли так называемый «кирпичный стиль», для отделки уличных фасадов использовали декоративный керамический кирпич, уложенный в лицевой цепной кладке.

Статус Хабаровска как административного центра региона и размещение в городе Приамурского генерал-губернаторства, Штаба Приамурского военного округа и ряда других крупных административных учреждений требовали большого числа ведомственных зданий, в строительстве которых участвовали военные инженеры. Так, по проектам и при участии В. Г. Мооро построены дом генерал-губернатора (1884–1885), Военное собрание (1887), канцелярия Приамурского генерал-губернатора (1895–1896), по проекту Э. И. Шефера — здания казармы и артиллерийского склада. Следует отметить, что на кирпичных заводах Хабаровска работали в основном китайские рабочие, которые, наряду с традиционным для России красным обожженным кирпичом, изготавливали и серый необожженный маньчжурский кирпич, активно применяемый архитекторами города (рис. 6).

На рубеже XIX–XX в. городе появилось большое количество доходных домов, сосредоточенных вдоль центральных улиц города. Доходные дома строились по похожей планировочной схеме: на первом этаже с большими витринными

Рис. 6. Доходный дом братьев Плюсниных (1902).
Арх. Ю. З. Колмачевский. Хабаровск (фото автора)

окнами размещались магазины, лавки, мастерские бытового назначения со своими отдельными входами, на вторых этажах, на которые также ведут отдельные входы с тамбурами и парадными лестницами, располагались гостиницы с ресторанами, квартиры и административные помещения. Сооружения отличаются по стилистическому решению и виду фасадной отделки. Так, например, здания доходных домов И. С. Эмери (архитекторы А. В. Перниц и Л. О. Чайковский, 1897), городского головы Хабаровска А. А. Рассушина (архитектор В. А. Рассушин, 1900), братьев Плюсниных и С. Я. Богданова (архитектор Ю. З. Колмачевский, 1902 и 1908) построены в стилистике эклектики с преобладанием мотивов русского стиля и гарнизонной архитектуры, ясно читающихся в декоративных элементах лицевой кладки из красного и серого кирпича. Уличные фасады зданий доходных домов И. Такеучи (архитектор Б. А. Малиновский, 1912) (рис. 7) и доходного дома Архипова (гражданский инженер К. А. Левтеев, 1914), напротив, были оштукату-

рены. В пластике их фасадов прослеживаются черты неоклассицизма и модерна.

Застройка города Хабаровска формировалась сплошным фронтом двух- и трехэтажных зданий вдоль улицы Алексеевской (ныне Шевченко) и в начале улицы Муравьева-Амурского. На остальных улицах сохранившиеся объекты творческого наследия выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга расположены пунктирно в окружении зданий более поздней постройки. Известно, что на их месте ранее находилась деревянная застройка, большая часть которой была утрачена.

Уссурийск. Город основан в 1866 г. как село Никольское, представлявшее собой маленькое военное поселение с гарнизоном и несколькими улицами, застроенными деревянными домами. Переломным событием в его развитии стало строительство Транссибирской железнодорожной магистрали. Появление железнодорожного сообщения способствовало быстрому экономическому и социокультурному развитию Никольского и увеличению численности населения. Вскоре в городе были построены промышленные предприятия, появились представительства российских и иностранных торговых фирм, началось строительство каменных зданий различного назначения. В 1898 году Никольское получило статус города и было переименовано в Никольск-Уссурийский. В ходе исследования выявлены имена выпускников петербургских Института гражданских инженеров (С. О. Бер, В. А. Плансон, Н. Д. Федосеев), Николаевской инженерной академии (Д. В. Виноградов,

Рис. 7. Здание доходного дома И. Такеучи (1912). Арх. Б. А. Малиновский. Хабаровск (фото автора)

В. И. Жигалковский, Д. В. Шебалин), Института инженеров путей сообщения (Н. И. Прилежаев), работавших в городе на строительстве Уссурийской железной дороги, в Южно-Уссурийской инженерной дистанции, а также занимавшихся архитектурной частной практикой.

Сохранившиеся объекты творческого наследия выпускников инженерных школ Санкт-Петербурга в Уссурийске немногочисленны. Преимущественно это отдельно стоящие двух- или трехэтажные кирпичные здания, расположенные в разных районах города. Данное обстоятельство связано с тем, что застройка Уссурийска была в основном деревянной и носила преимущественно функционально-утилитарный характер. Каменные здания строились, как правило, для образовательных учреждений (Ремесленное училище, арх. С. О. Бер; Гимназия II ступени, арх. Д. В. Шебалин), общественных организаций (Народный дом, арх. Д. В. Шебалин; Железнодорожное собрание, арх. В. А. Плансон) и объектов торговли. Островное положение объектов в структуре застройки объясняет равноценную пластическую проработку их уличных фасадов, рассчитанную на восприятие объемов со всех сторон. Исключение составляют сооружения, входящие в ансамбль исторического квартала по улице Мичуринской (ныне Калинина). Так, например, здания магазина торгового дома «Кунст и Альберс» и комплекс зданий торговых рядов имеют угловое положение в структуре застройки (рис. 8).

Заключение. Творческое наследие выпускников архитектурных и инженерных школ Санкт-Петербурга на Дальнем Востоке представляет собой ценный материал для изучения истории архитектуры российских регионов. Историческая застройка дальневосточных городов является результатом работы большого числа профессиональных архитекторов и инженеров, работавших на восточной окраине России с середины XIX в. до 20-х гг. XX в. Проведенное исследование показало, что характер их творческо-профессиональной деятельности был связан с особенностями образовательной подготовки специалистов, а также со спецификой развития региона и его отдельных городов. Архитектурное наследие дальневосточных зодчих и инженеров, сохранившееся в Благовещенске, Владиво-

стоке, Николаевске-на-Амуре, Уссурийске и Хабаровке не равнозначно. Количество и объемно-планировочные характеристики построек были напрямую связаны с экономическим уровнем развития того или иного города. Наличие на Дальнем Востоке трех основных категорий заказ-

Рис. 8. Торговые дома на улице Мичуринской (ныне Калинина). Уссурийск (фото автора): а — здание ТД «Кунст и Альберс», арх. В. А. Плансон (нач. XX в.); б — здание, входящее в состав комплекса торговых рядов, арх. Д. В. Шебалин

чиков в лице военного и гражданского ведомств и крупного купечества способствовало появлению в регионе зданий и сооружений разной типологии, распространению большого числа архитектурных и стилистических направлений.

Библиографический список

1. Базилевич М. Е. Деятельность и вклад выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ в развитие архитектуры Дальнего Востока (вторая половина XIX – начало XX вв.): дис. ... канд. архит. СПб., 2018. 243 с.
2. Базилевич М. Е. Гражданские инженеры-архитекторы Владивостока на рубеже XIX и XX веков // Архитектон: известия вузов. 2015. № 2 (50). URL: http://archvuz.ru/2015_2/12
3. Базилевич М. Е. Гражданские инженеры-архитекторы г. Благовещенска (конец XIX – начало XX вв.) // Вестник гражданских инженеров. 2016. № 4 (57). С. 5–13.
4. Базилевич М. Е. Влияние профессиональной деятельности выпускников Санкт-Петербургских архитектурных и инженерных школ на развитие архитектуры Дальнего Востока дореволюционного периода // Вестник гражданских инженеров. 2018. № 3 (68). С. 5–14.
5. Крадин Н. П. Художники Дальнего Востока (XIX – середина XX вв.): Биографический иллюстрированный словарь. Хабаровск: Изд-во «РИОТИП» краевой типографии, 2009. 176 с.
6. Холкина Т. А., Чаюн Л. А. Архитектурное наследие Благовещенска. Серия: Благовещенск. Из века в век. Благовещенск: ОАО «Амурская ярмарка», 2006. 112 с.
7. Ерышева Е. А., Моор В. К. Формирование архитектурного ансамбля улицы Светланской во Владивостоке // Вестник инженерной школы ДВФУ. 2012. № 2 (11). С. 54–63.
8. Авилов Р. С., Аюшин Н. Б., Калинин В. И. Владивостокская крепость: войска, фортификация, события, люди. Ч. I. «Назло надменному соседу». 1860–1905 гг. Владивосток: Дальнаука, 2013. 384 с.
9. Объекты культурного наследия (памятники истории и культуры) Хабаровского края. Хабаровск, 2006. 208 с.

References

1. Bazilevich M. E. *Deyatel'nost' i vklad vypusknikov sankt-peterburgskikh arkhitekturykh i inzhenernykh shkol v razvitie arkhitektury Dal'nego Vostoka (vtoraya polovina*

XIX – nachalo XX vv.). Diss. kand. arkh. [Activity and contribution of the graduates of St. Petersburg architectural and engineering higher schools to the development of architecture in the Far East (the second half of the XIX century – early XX century. PhD in Arch.]. St. Petersburg, 2018, 243 p.

2. Bazilevich M. E. *Grazhdanskie inzhenerny-arkhitektory Vladivostoka na rubezhe XIX i XX vekov* [Civil engineers-architects of Vladivostok at the turn of the XIX and XX centuries]. *Arkhtekton: izvestiya vuzov – architecton: proceedings of higher education*, 2015. № 2 (50). Available at: http://archvuz.ru/2015_2/12

3. Bazilevich M. E. *Grazhdanskie inzhenerny-arkhitektory g. Blagoveshchenska (konets XIX – nachalo XX vv.)* [Civil engineers-architects of Blagoveshchensk (the late XIX century – early XX century)]. *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov – Bulletin of Civil Engineers*, 2016, no. 4 (57), pp. 5–13.

4. Bazilevich M. E. *Vliyaniye professional'noy deyatel'nosti vypusknikov Sankt-Peterburgskikh arkhitekturykh i inzhenernykh shkol na razvitie arkhitektury Dal'nego Vostoka dorevolutsionnogo perioda* [Influence of professional activity of the graduates of St. Petersburg architectural and engineering higher schools on the development of the architecture in the Far East in the pre-revolutionary period] *Vestnik grazhdanskikh inzhenerov – Bulletin of Civil Engineers*, 2018, no. 3 (68), pp. 5–14.

5. Kradin N. P. *Khudozhniki Dal'nego Vostoka (XIX – seredina XX vv.): Biograficheskiy illyustirovanniy slovar'* [Artists of the Far East (XIX – mid-XX centuries): Biographical illustrated thesaurus]. Khabarovsk: RIOTIP Publ., 2009, 176 p.

6. Kholkina T. A., Chayun L. A. *Arkhiturnoe nasledie Blagoveshchenska* [Architectural heritage of Blagoveshchensk]. *Seriya «Blagoveshchensk. Iz veka v vek»* [Ser.: «Blagoveshchensk. From century to century»]. Blagoveshchensk, Amurskaya yarmarka Publ., 2006, 112 p.

7. Erysheva E. A., Moor V. K. *Formirovaniye arkhitekturnogo ansamblya ulitsy Svetlanskoy vo Vladivostoke* [Formation of the architectural ensemble of Svetlanskaya street in Vladivostok]. *Vestnik inzhenernoy shkoly DVFU – Vestnik of the school of engineering FEFU*, 2012, no. 2 (11), pp. 54–63.

8. Avilov R. S., Ayushin N. B., Kalinin V. I. *Vladivostokskaya krepost': voyska, fortifikatsiya, sobytiya, lyudi. Ch. I. «Nazlo nadmennomu sosedu». 1860–1905 gg.* [The Vladivostok fortress: troops, fortifications, events, people. Part I. «From spite to the arrogant neighbor». 1860–1905]. Vladivostok, Dal'nauka Publ., 2013, 384 p.

9. *Ob'ekty kul'turnogo naslediya (pamyatniki istorii i kul'tury) Khabarovskogo kraya* [Objects of cultural heritage (historical and cultural monuments) of the Khabarovsk territory]. Khabarovsk, 2006, 208 p.