

## ДИЗАЙН СРЕДЫ

**Концепция благоустройства среды района  
железнодорожного вокзала г. Спасска-Дальнего**

УДК: 721

DOI: 10.47055/19904126\_2023\_1(81)\_27

**Ремизова Дарья Романовна**

магистрант кафедры дизайна архитектурной среды,  
Научный руководитель ст. преп. Е.В. Глатоленкова.  
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»  
Россия, Хабаровск, e-mail: 2017100947@pnu.edu.ru

**Глатоленкова Екатерина Викторовна**

старший преподаватель кафедры дизайна архитектурной среды.  
Институт архитектуры и дизайна.  
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет»,  
Россия, Хабаровск, e-mail: 008703@pnu.edu.ru

**Аннотация**

Статья посвящена проблеме сохранения архитектурного наследия Уссурийской железной дороги (историческое название линии из Владивостока в Хабаровск) и является частью большого исследовательского проекта изучения архитектурного образа родины, одного из его направлений – образа родины на Дальнем Востоке. В Спасске-Дальнем сохранилась деревянная жилая застройка, несколько каменных зданий – в целом околостанционная территория кардинально не менялась с момента строительства линии. В основном разделе статьи рассматривается проектное предложение благоустройства среды этой территории с возможной перспективой включения ее в туристические железнодорожные маршруты. Представленное проектное решение представляет собой результат полугодовой работы и отражает основные положения концепции, выявленные в ходе проведенного в 2021 и 2022 гг. натурного и изыскательского исследований. Приводится анализ отечественного и зарубежного опыта реновации объектов индустриального, железнодорожного наследия, дается краткая историческая справка о станционном поселке.

**Ключевые слова:**

архитектурное наследие, вокзал, железнодорожная архитектура, благоустройство среды, Уссурийская железная дорога

**A concept for improving the environment of the railway station area  
in the city of Spassk-Dalniy**

УДК: 721

DOI: 10.47055/19904126\_2023\_1(81)\_27

**Remizova Darya R.**

Master's degree student, Department of Architectural Environment Design,  
Research supervisor: E.V. Glatolenkova, senior instructor.  
Pacific National University,  
Russia, Khabarovsk, e-mail: 2017100947@pnu.edu.ru

**Glatolenkova Ekaterina V.**

Senior Instructor, Department of Architectural Environment Design.  
Institute of Architecture and Design.  
Pacific National University,  
Russia, Khabarovsk, e-mail: 008703@pnu.edu.ru

**Abstract**

The article considers issues in the conservation of the architectural heritage of the Ussuri railroad (the historical name of the line from Vladivostok to Khabarovsk). The study is a part of a large research project on the architectural image of the homeland and, specifically, the image of the homeland in the Far East. Spassk-Dalniy has preserved wooden residential buildings and a few stone buildings. Overall, the area around the railway station has not changed much since the line was built. The main part of the article discusses a project proposal to renovate the environment of this area with possible prospects for including it in the tourist railway routes. The design solution proposed is a result of six months work. The main provisions of the concept were derived in the course of the on-site studies and surveys conducted in 2021 and 2022. Russian and foreign experiences in the renovation of industrial and railway heritage sites are reviewed. A brief historical overview of the station area is provided.

**Keywords:**

architectural heritage, railway station, railway architecture, environment renovation, Ussuri railroad

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и РЯиК №21-512-23004

## Введение

**Актуальность.** Сохранившиеся с начала XX века постройки первой дальневосточной магистрали – Уссурийской железной дороги – могут представлять большой потенциал для развития международного и внутреннего туризма. Изучение ее истории важно для понимания региона. На территории КНР целые кварталы железнодорожных станций, бывшие пассажирские здания, жилые дома и сохранившиеся общественные здания Китайско-Восточной железной дороги (КВЖД) – другого участка Транссибирской магистрали, построенной в тот же период, что и Уссурийская дорога, – имеют охранный статус и становятся достопримечательностями регионального масштаба, привлекающими приезжих. В России инфраструктура железнодорожных станций не приспособлена для работы с туристами – нет гостиниц, благоустроенной среды, навигации, проработанных маршрутов (более того – на протяженных участках нет электричек, которые бы позволяли передвигаться из города в город по железной дороге, а все поезда ходят ночью). Но нельзя не заметить возросший спрос на внутрироссийские путешествия. Активно популяризируется и Транссиб как в публицистике, различных сообществах и видео о путешествиях, так и в образовательной и научной среде. В октябре 2022 г. НИУ Высшей школой экономики (Москва) и кафедра отечественной и зарубежной истории Южно-Уральского государственного университета организовали межуниверситетскую студенческую экспедицию «Великий Сибирский путь: побеждая пространство и сотворяя историю», в которой приняли участие студенты и преподаватели разных вузов Челябинска. Экспедиция прошла по историческому маршруту из Челябинска во Владивосток с остановками в семи крупных городах, включая и Владивосток.

**Краткий обзор исследований по теме.** Собирая материал для публикации, авторы опирались, в первую очередь, на работы хорошо известных авторов: В. В. Бурковой, занимавшейся изучением истории строительства Дальневосточной железной дороги [1], историка дальневосточной архитектуры Н. П. Крадина, затрагивавшего общие вопросы архитектурного оформления ДВЖД [2], [3] и М.Е. Базилевича, изучающего вклад инженеров и архитекторов в промышленную архитектуру юга Дальнего Востока [4]. Изучению истории архитектуры железнодорожных вокзалов разных городов посвящены работы А.А. Васькина (о Московских вокзалах), Ю.А. Никифоровой и Ю. В. Наливайко (об Уральском регионе). О стилистических особенностях железнодорожной архитектуры писали О.С. Субботин, А.А. Артемьева. Среди множества авторов есть и те, кто пишет о возможностях восстановления и сохранения исторического железнодорожного наследия, например, о зарубежном опыте модернизации вокзальных комплексов городов Европы рассказывает в своей статье Р.А. Абдуллина [5], о принципах реконструкции Кругобайкальской железной дороги писал Д.К. Чертилов, о восстановлении облика первого вокзала Екатеринбурга – А.С. Смагина [6]. Зарубежный опыт представлен в работах Э. Бистона, изучающего Ливерпуль-роуд в Манчестере [7]. История города Спасска-Дальнего описана А.М. Бачуриным [8], архитектурный аспект изучался М.А. Типтюковой и Е.В. Стеховой [9].

**Проблема исследования** – адаптация железнодорожных объектов к новой функции и потребностям общества. **Объект исследования** – район железнодорожного вокзала Спасска-Дальнего.

**Предмет** – особенности благоустройства среды и организации многофункционального пространства с элементами исторической застройки и железнодорожной архитектуры. Целью работы является разработка концепции проектного предложения благоустройства привокзальной территории Спасска-Дальнего с включением исторической застройки железнодорожной архитектуры и инфраструктуры. В задачи входит анализ территории и исторического контекста, разработка функционального зонирования, оборудования.

**Методика исследования.** Проведение экспедиций с натурными обследованиями и теоретическими изысканиями (поиск старых фотографий, чертежей и исторических сведений) исследуемого объекта, фотофиксация, замеры позволили получить материал для дальнейшего изучения. Фотографии и историческая справка о Спасске-Дальнем получены во время проведенной в мае 2021 г. экспедиции; также были выявлены ряд жилых домов и зданий общественного назначения времен строительства Уссурийской железной дороги, не включенных в реестр культурного наследия Приморского края. Чертежи и проектная документация получены в результате архивных изысканий в августе, октябре 2021 г. В ходе разработки проектного предложения в январе–апреле 2022 Д.Р. Ремизовой проведены полевые исследования в районе железнодорожного вокзала (фотофиксация, анализ средовых факторов, анализ существующей застройки и озеленения), изучены материалы музея города. Экспериментальный проект – разработка моделей оборудования и комплексное решение среды железнодорожного вокзала с использованием элементов утраченных архитектурных объектов в качестве формообразующих – позволил наглядно продемонстрировать полученные результаты и использовать их в дальнейшей работе.

**О топонимике станции Спасская – Евгеньевка.** Поселок при железнодорожной станции в районе нынешнего г. Спасска-Дальнего основан в 1891 г. вместе с началом строительства Южно-Уссурийского участка, станция называлась по имени рядом расположенного села Спасское – Спасская. В 1894 г. по Южно-Уссурийскому участку началось движение поездов. В 1903 г. станцию переименовали в Евгеньевку, в честь жены начальника Управления Российских железных дорог К. Губера (здесь мы сошлемся на С. Сигачева, известного исследователя и популяризатора Транссиба; точных сведений насчет происхождения этого названия пока нет). В изданном сборнике документов РГИА ДВ «Заветная мечта императора. К 120-летию начала строительства Уссурийской железной дороги» собраны дела, посвященные в том числе истории переименований станций, есть и о перипетиях с названием Евгеньевки. Так, в письме к министру путей сообщения М.И. Хилкову генерал-губернатор Приамурья Н.И. Гродеков пишет: «...непонятным и обидным явилось переименование станций, расположенных при старейших и многолюднейших селениях Южно-Уссурийского края: Черниговке и Спасском. <...> Наконец, если бы почему-либо признаны были неудобными прежние названия, то, во всяком случае, новые названия следовало бы дать по именам местных исторических деятелей, а не по именам членов семейств начальствующих лиц дороги (Верино, Евгеньевка, Котиково)». Село и станция были на удалении друг от друга, по грунтовыми дорогам между ними был налажен извоз. Оживленность станции привела к появлению торгового поселка – Спасской слободы. В справочном спутнике И.С. Кларк так отзывается о прилегающему к станции поселку: «Минутя ст. Евгеньевку с раскинувшимся около нее громадным селом Спасским, живописно разбросавшим свои белые, крытые оцинкованным железом, мазанки, с окружающими их садиками по отлогому пригорку...» [10, с. 55].

### Современное состояние территории железнодорожной станции

В структуре современного Спасска-Дальнего отчетливо читается район железнодорожного вокзала с узнаваемой старой площадью, прямыми улицами. Территория бывшего железнодорожного поселка во многом сохранила облик начала века, прежде всего – в планировке, малоэтажной застройке. В 1920-е гг. был модернизирован железнодорожный вокзал – к старому зданию пристроили объем с элементами стиля модерн – это новое здание эксплуатируется до сих пор, паровозное депо также эксплуатируется и было отреставрировано, сохранились водонапорная башня и ряд домов, построенных для железнодорожников в 1910-е гг. на второй от дороги линии, здание школы. Деревянные дома первой линии не уцелели. Фотографии отдельных объектов – на рис. 1.

Транссибирская магистраль пересекает город в центральной части, но районы, расположенные по обе стороны от путей, оторваны друг от друга: автомобильные переезды расположены на расстоянии около 1,5 км от



Рис. 1. Современная застройка Спасска-Дальнего: паровозное (локомотивное) депо после реставрации. Фото Д.Р. Ремизовой, 2022; железнодорожный вокзал и водонапорная башня. Фото Е.В. Глатоленковой, 2021

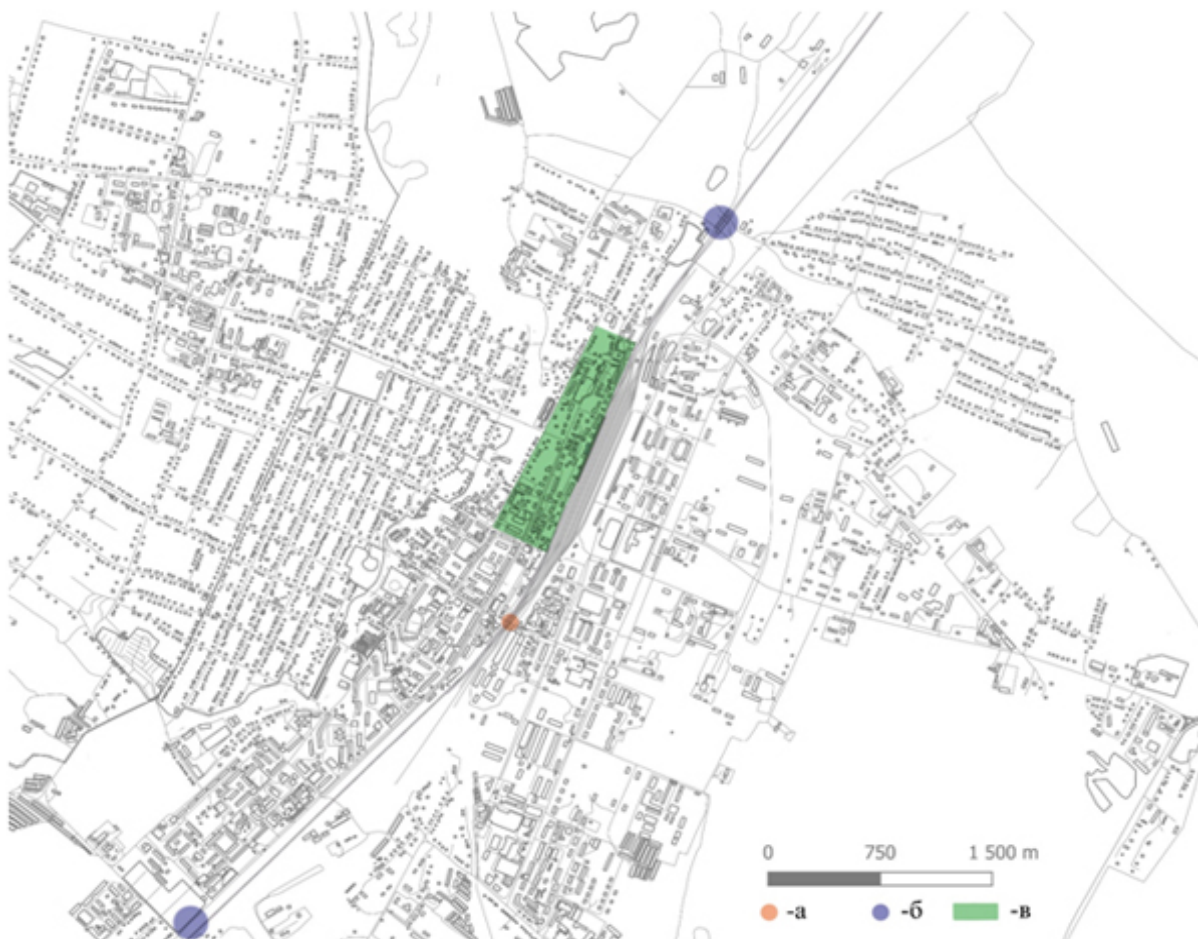


Рис. 2. Историческая застройка поселка железнодорожной станции на карте Спасска-Дальнего:

а) пешеходный виадук; б) автомобильные переезды через пути;

в) рассматриваемая территория железнодорожного вокзала (данные карты © участники проекта OpenStreetMap, ODbL)

вокзала, пешеходного перехода через пути рядом с вокзалом нет, ближайший виадук – на расстоянии около 1 км. На рис. 2 выделен район железнодорожного вокзала и показаны переезды.

В центре привокзальной площади стоит памятник «Штурмовые ночи Спасска» – объект федерального значения (отреставрирован в 2022 г.), вокруг – торговые павильоны, автобусные остановки, неухоженные пустыри. На привокзальной территории нет благоустроенных участков и зон отдыха для горожан и приезжих.

Выделяются следующие функциональные зоны:

- 1) железнодорожная зона (включает вокзал и привокзальную площадь) и здания, принадлежащие Российским железным дорогам;
- 2) историческая зона (здания, принадлежащие старому железнодорожному поселку, школа, водонапорная башня и железнодорожное депо);
- 3) торговая зона (два магазина и привокзальные торговые павильоны);
- 4) жилая зона (каменная и деревянная жилая застройка);
- 5) ландшафтная зона (озеленение вокруг площади, пустыри);
- 6) мемориальная зона (памятник). Резюмируем выявленные проблемы:

- неблагоустроенная территория, прилегающая к железнодорожному вокзалу;
- отсутствие организованных мест отдыха (скамеек с навесами, в том числе в зоне ожидания поездов);
- плохое состояние исторически значимых объектов бывшего железнодорожного поселка (заброшенные здания, руины);
- отсутствие спланированного озеленения;
- отсутствие навигации вне здания железнодорожного вокзала;
- стихийная торговля;
- неорганизованная парковка.

Международный и отечественный опыт реновации железнодорожного наследия – анализ примеров. Индустриальный туризм (посещение исторических промышленных объектов, продвижение изучения промышленной архитектуры) становится все более популярным во всем мире. Локальные территории промышленного назначения могут быть преобразованы в культурные площадки, интересные туристам. Музеи промышленной истории под открытым небом, экскурсии для местных жителей и туры выходного дня для гостей города по специально разработанным маршрутам – перспективные направления индустриального туризма.

Перспективность этого направления уже давно показала практика других стран. Так, в Великобритании распространены частные исторические железные дороги. Одним из ярких примеров является Музей науки и промышленности, который находится на месте первой в мире пассажирской железнодорожной станции Манчестер–Ливерпуль-роуд, открытой как часть Ливерпульско-Манчестерской железной дороги в 1830 г. Здесь можно увидеть работающие до сих пор паровые машины, а также локомотивы и паровозы разных лет. Бывшая станция Ливерпуль-роуд сохранилась вместе с платформой, путями и была превращена в один из павильонов музея, в котором теперь размещаются временные фотовыставки, а также экспозиция про историю первой железной дороги и галерея «Подземный Манчестер». В США железнодорожный транспорт не является основным в пассажирских перевозках, поэтому поездка на трансатлантическом экспрессе – это скорее экзотика, интересная туристам. Популярным направлением является дорога Аллегейни-Портидж в центральной Пенсильвании. Служба национальных парков превратила один из ее участков в исторический музей Allegheny Portage Railroad. Железнодорожный путь и некоторые постройки были реконструированы, открыт музей с постоянной экспозицией, на открытых площадках можно устраивать пикники, развита сеть пешеходных троп. Рядом с дорогой находится Samuel Lemon House, таверна, которая была популярной остановкой для пассажиров железной дороги.

На Северо-Востоке Китая, вдоль бывшей Китайско-Восточной железной дороги, построенной как часть Великого Сибирского пути, также реализуется план по созданию туристического маршрута: реконструированы ряд объектов и целые железнодорожные поселки, созданы музеи и парки. В России благодаря активистам из проекта «Заповедные железные дороги», многие заброшенные и выведенные из эксплуатации пути возрождаются и используются в качестве небольших туристических маршрутов (Кругобайкальская, железные дороги о. Сахалина и др.). Участники путешествуют на поездах по различным исторически значимым и часто забытым местам и стараются привлечь внимание к проблеме почти не развитого железнодорожного туризма в России [11].

### **Концепция благоустройства среды района железнодорожного вокзала**

Главные концептуальные идеи и мероприятия проектирования средового пространства района железнодорожного вокзала Спасска-Дальнего можно описать следующим образом:

- функциональная организация пространства (создание рекреационных зон для отдыха, общественной зоны для мероприятий, выставочной зоны для временных экспозиций);
- стилизация (создание образа и атмосферы поселка железнодорожников, восстановленного по изученным историческим материалам);
- сезонное использование территории (трансформации для проведения праздников, сезонных ярмарок).

Сложность проекта благоустройства территории железнодорожного вокзала заключается в создании многофункционального пространства с сохранением основной функции – обслуживания пассажиров в зоне вокзала и локомотивов в зоне депо. Анализ исторической застройки позволил определить стилистическую направленность выбранных решений. Предлагается использование традиционных для уссурийской линии элементов декора железнодорожных объектов в оформлении оборудования и элементов благоустройства (деревянные элементы, использовавшиеся в обрамлении окон и фронтонов кровель применяются в элементах конструкции торговых павильонов и малых архитектурных форм зоны отдыха). Предлагается следующее функциональное зонирование и наполнение (рис. 3).

Привокзальная зона отдыха планируется с левой стороны от здания вокзала и попасть в нее можно будет либо с железнодорожной платформы, либо со стороны привокзальной площади. Это небольшой зеленый сквер, окруженный растениями и предназначенный для отдыха путешественников либо ожидающих поезда. На Уссурийской железной дороге традиция разбивать сады вдоль путей была с начала эксплуатации, первоначально зеленые насаждения служили для шумозащиты. Предлагается установка деревянных качелей с резными деталями, также отсылающими к декору старой застройки.

Торговая зона «Сезонная ярмарка». Уже не первый год в Спасске-Дальнем проводятся различные сезонные фестивали, одним из самых известных и крупных стала арбузная ярмарка, с 2021 г. она даже приобрела региональный статус. Проектом предлагается организовать площадку для проведения различных ярмарок и фести-



Рис. 3. а – привокзальная зона отдыха; б – торговая зона «сезонная ярмарка»; в – рекреационная зона «сквер истории»; г – арт-зона; д – историческая зона; е – гостиничная зона; ж – зона парковок автотранспорта; з – транспортная зона; и – жилая зона; к – автомобильная парковка; л – парковка рейсовых автобусов; м – парковка такси; н – автобусная остановка; о – движение автомобильного транспорта; п – движение поездов; р – движение пешеходов; с – движение туристов/приезжих



Рис. 4. Визуализация проекта торговой зоны и «Сквера истории»

валей в шаговой доступности от вокзала. Всего предусмотрено 21 торговая точка. Торговые киоски открытого типа в двух вариантах выполнены и стилизованы под проекты киосков с кипятком, использовавшихся на дорогах дальневосточных участков.

Рекреационная зона «Сквер истории» представляет собой открытую площадку при существующем здании музея истории города, в центре которого расположены стенды для размещения различной информации, временных и постоянных экспозиций. Предусмотрены места для отдыха, главными элементами которых являются деревянные навесы, которые так же отсылают к первым постройкам города (рис. 4).

Историческая и жилая зоны. В этой зоне расположены дома, имеющие историческую ценность, но не являющиеся памятниками. Нами определены четыре деревянных жилых дома, два из которых заброшены. Предлагается отреставрировать здания и частично арендовать их под магазины, библиотеки, кафе и т.д.

Арт-зона. На территории расположены каменное здание (бывший клуб), руины деревянного дома. Предлагается на месте разрушенного дома возвести деревянную беседку с навесом и качелями и организовать площадки для проведения мероприятий на открытом воздухе, кинопоказов в летнее время, а бывший клуб оборудовать под коворкинг или арендную зону всесезонного использования (рис. 5).

Гостиничная зона. В этой зоне расположено кирпичное двухэтажное здание, бывшее общежитие железнодорожников. Предлагается организовать в этом месте гостиницу. Также рядом со зданием планируется разместить детскую площадку и места для прогулок и отдыха.

Зона парковок автотранспорта. Проектом предусматривается наличие шести зон парковок. Первая расположена возле ярмарочной зоны, вторая – у арт-зоны, третья и четвертая – у вокзала, пятая – у сквера, шестая – у старого депо.

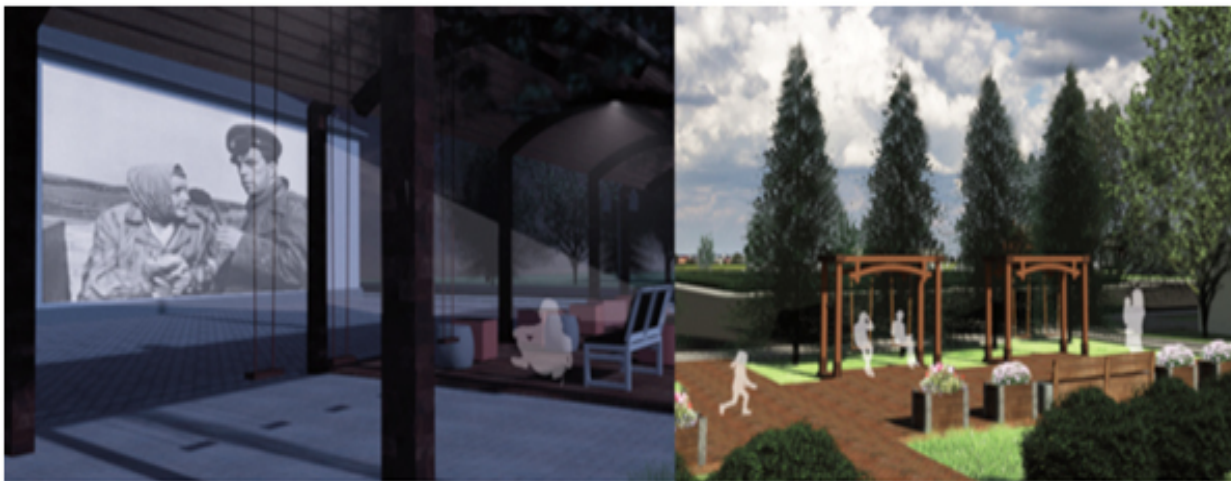


Рис. 5. Визуализация проекта арт-зоны и зоны отдыха у вокзала

Зона остановки общественного транспорта. В ней планируется остановочный павильон и навигационный стенд. В районе железнодорожного вокзала предусмотрено четыре таких зоны: три остановки для городских автобусов находятся напротив привокзальной площади, одна остановка для междугородних автобусов находится напротив автовокзала.

Проектируемое оборудование и предметное наполнение среды составляют важные визуальные ряды в общей композиции пространства, поэтому одна из проблем благоустройства решается путем разработки авторских объектов. Малые архитектурные формы, помимо прямой функции, украшают, разграничивают, организуют территорию и участвуют в создании стилевой общности.

Разрабатываемый многофункциональный комплекс предназначен для всесезонной эксплуатации. Вокзал – это одна из самых живых частей города, так что проектируемая территория должна благоприятно выглядеть и рационально использоваться в любое время года.

В теплый период года ярмарочная зона и кинотеатр у арт-зоны будут пользоваться особым спросом, число посетителей будет максимальным. В холодное время года ярмарочная зона будет использоваться только для проведения сезонных ярмарок (предновогодней и новогодней), а рекреационная зона в сквере станет отличным местом для проведения новогодних праздников. В арт-зоне предусмотрено два вида помещений, в летнее время различные мероприятия можно проводить в деревянной беседке, в зимнее – в здании. Другие зоны можно эксплуатировать в любое время года.

Визуализация проекта с изображениями и чертежами основных объектов представлена на рис. 6.



Рис. 6. Компановка восьми планшетах проекта благоустройства среды станции Спасск-Дальний

## Закключение

В статье изложены основные положения дизайн-проекта благоустройства среды станции Спасск-Дальний. Проведен предпроектный анализ, включающий как исследование современного состояния рассматриваемого района, так и историческую справку (история строительства станционного поселка, смена топонимики, анализ опыта реновации аналогичных проектов в России и за рубежом); сформирована концепция, выдвинуто общее планировочное решение, разработано предметно-пространственное наполнение среды с использованием элементов, отсылающих к образу утраченных объектов.

Проведенная работа является частью исследовательского проекта, была защищена в качестве выпускной квалификационной работы и предполагается ее дальнейшая разработка.

## БИБЛИОГРАФИЯ

1. Буркова, В.В. Дальневосточная магистраль России: 100-летию Дальневост. железной дороги посвящается, 1897–1997 / В.В. Буркова, В.А. Крапивный, А.А. Забелин. – Хабаровск: Част. коллекция, 1997. – 351 с.
2. Крадин, Н.П. Старый Хабаровск. Портрет города в дереве и камне (1858-2018). Изд. 3-е, перераб. и доп. / Н.П. Крадин. – Хабаровск: Приамурские ведомости, 2018. – 447 с.
3. Крадин, Н.П. Русские инженеры и архитекторы в Китае / Н.П. Крадин. – Хабаровск: Хабаровская краевая типография, 2018. – 380 с.
4. Базилевич, М., Крадин, Н. Industrial architecture of Primorye. Vladivostok, Ussuriysk / М. Базилевич, Н. Крадин // Проект Байкал. – 2020. – № 65. – С. 122–131.
5. Абдуллина, Р.А. Зарубежный опыт реконструкции территорий исторических железнодорожных вокзалов / Р.А. Абдуллина // Инновации. Наука. Образование. – 2021. – Vol. № 48. – С. 1194–1200.
6. Смагина, А.С. Реконструкция облика первого железнодорожного вокзала Екатеринбурга / А.С. Смагина / Современные тенденции в науке и образовании: новый взгляд?: мат-лы Междунар. (заочной) науч.-практ. конф. Нефтекамск, 22 сентября 2020 года / Под общ. ред. А.И. Вострецова. – Нефтекамск: Мир науки, 2020. – С. 90–96.
7. Beeston Erin. Spaces of Industrial Heritage: a history of uses, perceptions and the re-making of Liverpool Road Station Manchester / Beeston Erin. – Manchester: University of Manchester, 2020.
8. Бачурин, А.М. Спасская энциклопедия. Городской округ Спасск-Дальний и Спасский муниципальный район / А.М. Бачурин. – Владивосток: Дальнаука, 2013. – 485 с.
9. Типтюкова, М.А., Стехова, Е.В. История образования города Спасск-Дальний. Его градообразующая составляющая и значимые памятники архитектуры [Электронный ресурс] / М.А. Типтюкова, Е.В. Стехова // Новые идеи нового века: мат-лы Междунар. науч. конф. ФАД ТОГУ. 2020. Т. 1. – URL: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_42950366\\_75465829.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_42950366_75465829.pdf)
10. Кларк, И.С. Спутник по Сибири, Маньчжурии, Амуру и Уссурийскому краю: в 9 вып.: в 10 т. - Т. III.: Вып. III. Летнее движение 1907 года. Репринтное издание 1906-1913 гг. / И.С. Кларк. – СПб: Альфарет. – 2011. – Vol. 3. – 582 с.
11. Заповедные железные дороги [Электронный ресурс]. – URL: <https://rusbestrailways.ru/>

## REFERENCES

1. Burkova, V.V., Krapivny, V.A., and Zabelin, A.A. (1997). The Far Eastern Railway of Russia: Dedicated to the 100th Anniversary of the Far Eastern Railway, 1897-1997. Khabarovsk: Private Collection. (in Russian)
2. Kradin, N.P. (2018). Old Khabarovsk. Portrait of the city in wood and stone (1858-2018). 3rd ed. Khabarovsk: Priamurskie vedomosti. (in Russian)
3. Kradin, N.P. (2018). Russian engineers and architects in China. Khabarovsk: Khabarovsk Krai Printing House. (in Russian)
4. Bazilevich, M. and Kradin, N. (2020). Industrial architecture of Primorye. Vladivostok, Ussuriysk. Baikal Project, No. 65, pp. 122-131. (in Russian)
5. Abdullina, R.A. (2021) Foreign experiences in reconstruction of historical railway station areas. Innovations. Science. Education, No. 48, pp. 1194-1200. (in Russian)
6. Smagina, A.S. (2020). Reconstruction of the appearance of Yekaterinburg's first railway station. Modern trends in science and education: a new look: Proceedings of the International (by correspondence) scientific-practical conference, Neftekamsk, September 22, pp. 90-96. (in Russian)
7. Beeston, E. (2020). Spaces of Industrial Heritage: a history of uses, perceptions and the re-making of Liverpool Road Station, Manchester. Manchester: University of Manchester.
8. Bachurin, A.M. (2013). Spassk Encyclopedia. Spassk-Dalniy urban district and Spassk municipal district. Vladivostok: Dalnauka. (in Russian)

9. Tipyukova, M.A. and Stekhova, E.V. (2020). History of the Formation of Spassk-Dalniy. Its Urban Constituents and Significant Monuments of Architecture. New Ideas of the New Century: Proceedings of the FAaD PNU International Scientific Conference. Available at: [https://elibrary.ru/download/elibrary\\_42950366\\_75465829.pdf](https://elibrary.ru/download/elibrary_42950366_75465829.pdf) [accessed 10.11.2022]. (in Russian)
10. Klark, I.S. (2011) A Companion to Siberia, Manchuria, the Amur and the Ussuri Krai: in 9 issues: in 10 vols. - Vol. III: Issue III. The Summer Movement of 1907. Reprint edition of 1906-1913. SPb: Alpharet, Vol. 3. (in Russian)
11. Heartwarming tours to Russian province (2017) Available at: <https://rusbestrailways.ru/en> (accessed 21.08.2022).

© Ремизова Д. Р., Глатоленкова Е. В., 2023



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons "Attribution-ShareAlike"

("Атрибуция - на тех же условиях"). 4.0 Всемирная

Дата поступления: 16.01.2023