

ИСТОРИЯ АРХИТЕКТУРЫ

АРХИТЕКТУРНО-ПРОСТРАНСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ЕДИНОГО КОМПЛЕКСА СТАНЦИЙ ВОЛОГОДСКО-АРХАНГЕЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА

УДК: 711.01.09

DOI: 10.47055/1990-4126-2022-3(79)-3

Петухова Нина Михайловна

кандидат искусствоведения, доцент.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

ORCID: 0000-0002-4686-9620

Россия, Санкт-Петербург, e-mail: Mama8nina@yandex.ru

Аннотация

Настоящая статья написана по результатам исследования архитектурного комплекса Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги протяженностью более 600 км, проведенного впервые с охватом всех составляющих его 19 станций.

Изучено формирование комплекса станций в период 1894–1900-х гг. по проектам архитектора Льва Кекушева совместно с И.А. Ивановым-Шицем во время строительства железной дороги под руководством С.И. Мамонтова. Выявлены состав и структура расположения станций вдоль железной дороги, их типологический состав, планировочные и объемно-пространственные и стилистические характеристики, заложенные при проектировании станций, определяющие целостность восприятия всего протяженного комплекса станций. Установлены основные особенности и принципы формирования архитектурного комплекса железной дороги на различных градостроительных уровнях – от расположения станций вдоль железной дороги до архитектурно-пространственной организации самих станций.

Ключевые слова:

архитектурный комплекс железной дороги, Вологодско-Архангельская железная дорога, архитектурно-пространственная организация железнодорожных станций, Савва Мамонтов, Лев Кекушев

ARCHITECTURAL AND SPATIAL ORGANIZATION OF A SINGLE COMPLEX OF STATIONS OF THE VOLOGDA-ARKHANGELSK RAILWAY IN THE LATE 19TH – EARLY 20TH CENTURY

УДК: 711.01.09

DOI: 10.47055/1990-4126-2022-3(79)-3

Petukhova Nina M.

PhD. (Art Studies), Associate Professor.

Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

ORCID: 0000-0002-4686-9620

Russia, St. Petersburg, e-mail: Mama8nina@yandex.ru

Abstract

This article is based on the results of a comprehensive study involving the architectural complex of the 600 km Vologda-Arkhangelsk line, Northern Railway, carried out for the first time covering all of its 19 stations. The study covered the history of the station complex in the period of 1894-1900s designed by the architect Lev Kekushev together with I.A. Ivanov-Shitz, which was constructed simultaneously with the railway under the leadership of S.I. Mamontov. The composition and arrangement of the stations along the railway were examined along with their typological composition, and planning, spatial and stylistic characteristics, which determine uniform perception of the entire complex of stations. The main features and development principles of the railway's architectural complex were established at various urban planning levels - from the location of the stations along the railway to the architectural and spatial treatment of the stations themselves.

Keywords:

railway architectural complex, Vologda-Arkhangelsk railway, architectural and spatial organization of railway stations, Savva Mamontov, Lev Kekushev

Статья публикуется по результатам научно-исследовательской работы, проводимой в рамках конкурса грантов на выполнение научно-исследовательской работы научно-педагогическими работниками ФБГОУ ВО Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет (СПбГАСУ) в 2022 г.

Введение

Объектом исследования является архитектурный комплекс железной дороги от Вологды до Архангельска, сформированный в период 1894 – 1900-х годов по проекту, разработанному по заказу С.И. Мамонтова архитектором Л.Н. Кекушевым совместно с И.А. Ивановым-Шицем. В качестве предмета исследования выступает архитектурно-пространственная организация единого комплекса станций, протяженного вдоль железной дороги на 600 км. Цель исследования – выявление основных особенностей и принципов формирования этого ансамбля на всех градостроительных уровнях – от объекта до всей железной дороги, определяющих целостность его восприятия. Для достижения цели поставлены следующие задачи: изучение истории строительства железной дороги и формирования ее архитектурного ансамбля, выявление основных базовых принципов, определяющих расположение станций вдоль железных дорог, их состав и планировочную организацию; анализ элементов этого ансамбля (станции) на примере станции Няндомы, в наибольшей степени сохранившей планировочную структуру и типологический состав; по результатам проведенного историко-градостроительного анализа выполнить графоаналитические схемы. Исследование направлено на определение особенностей архитектурно-пространственной организации единого протяженного дискретного архитектурного ансамбля Вологодско-Архангельской железной дороги, состоящего из отдельных станций и путевых построек между ними.

Выдвигается гипотеза, что в основе формирования единого архитектурного ансамбля железной дороги лежит объединение его элементов не только функциональными, но и пространственно-планировочными, объемными и стилистическими характеристиками. Пространственные границы исследования включают территории 19 первоначальных станций исследуемой железной дороги, временные границы определены периодом их строительства (1894–1900-е гг.).

Научный контекст исследования формируется из общих трудов по градостроительству [1], изданий, посвященных истории сооружения железных дорог [2] и строительству их станций и зданий вокзалов [3], а также основным принципам формирования станций [4, 5]. Вопросы, освещаемые в данном исследовании, частично представлены в ранее вышедших статьях и диссертации автора [6, 7]. Результаты исследования были использованы автором также при разработке проекта достопримечательного места «Первоначальный комплекс Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Няндомы» в 2017 г.

Комплексное изучение всех станций железной дороги на протяжении от Вологды до Архангельска до настоящего исследования не проводилось. В рамках настоящего исследования автор исследовал большинство из 19 станций комплекса.

Актуальность исследования обусловлена вниманием к развитию малых городов и исторических поселений, историческим ядром которых являются рассматриваемые станции. Выявление принципов их архитектурно-пространственной организации может послужить основой их дальнейшего развития.

В исследовании применен системный метод с применением конкретно-исторического подхода. Используются материалы архивных и натурных исследований: изучены основные сведения, содержащиеся в архивных и литературных источниках, отчетах железнодорожного общества, исторической проектной документации и исторических фотографиях; материалы, представленные ранее в публикациях автора [6, 7], а также в выполненном автором в 2017 г. проекте достопримечательного места «Первоначальный комплекс Вологодско-Архангельской линии Северной железной дороги. Станция Няндомы». По результатам исследования составлены графоаналитические схемы, отражающие исторические этапы формирования станции, их типологический состав и современную градостроительную ситуацию.

Основные принципы и параметры расположения станций железных дорог были выработаны еще при строительстве в 1842–1851 гг. первой в России магистральной железной дороги от Санкт-Петербурга до Москвы. Один из авторов этой железной дороги, ставший впоследствии первым министром путей сообщения, П.П. Мельников разработал в 1843 г. «Нормальные проекты промежуточных станций 4-х классов», где были определены принципы расположения станций вдоль железнодорожного пути и их деления на классы, применявшиеся при строительстве железных дорог и в дальнейшем.

Расположение станций определялось функциональными требованиями эксплуатации железной дороги, главными из которых являлись технические характеристики паровоза, определяющие расстояние его прогона без замены в 75 верст, и необходимость пополнения запаса дров и воды. «На больших станциях, расположенных в соответствии с максимальным пробегом через 75 верст, устраивались мастерские для починки паровозов, причем через одну большую станцию эти мастерские были более обширными. На половине пути максимального пробега устраивались промежуточные станции с запасным паровозом. На больших станциях, где требовалось время для замены паровоза и паровозной прислуги, предусматривалась и остановка для пассажиров с обедом и пр.» [8, с. 98].

В соответствии с указанными требованиями эксплуатации станции подразделялись на четыре класса, для каждого из которых были разработаны основные параметры по составу и основным параметрам входящих в их застройку зданий.

«На станции I класса – иметь каменный пассажирский дом длиной 54 саж. С двумя залами, с площадками, покрытыми галереями на чугунных колоннах, и каменное же локомотивное здание для стоянки 18 паровозов пассажирских и товарных с большими мастерскими и дома для служащих; также водоснабжения с запасом дров.

На станции II класса – такое же каменное пассажирское здание, но длиной 36 саж., с одним залом и локомотивное здание также для 18 паровозов, но с малыми мастерскими, водоснабжение с запасом дров.

На станциях III класса на половине (около) расстояния между станциями I и II класса иметь два каменных двухэтажных дома, именно: при каждом из двух рельсовых пути дороги вне их, причем в одном помещении для запасного паровоза, а водоснабжение в другом доме; кроме того, два деревянных пассажирских дома, также дома для служащих и сарая для дров.

На станции IV класса в каждом промежутке между ближайшими станциями I, II и III классов, иметь два малых каменных двухэтажных дома, соответственно двум рельсовым путям дороги, вне их, собственно для снабжения паровозов водою, которая вливается в тендер, как и на станциях III класса, выдвигаемым из домов рукавом. При станции с каждой стороны дороги есть сараи для дров и дома для служащих.

Здесь в этих домах, как и на станциях III класса, в верхнем этаже помещаются по два и четыре железных бака для воды, накачиваемой сюда водопроводом, а в нижнем этаже помещается кипятильник с трубками в означенные баки и посредством его вода в баках зимою нагревается» [8, с.100].

Между станциями располагались дорожные казармы, сторожевые дома, путепроводы и мосты, объединяющие отдельные станции в единый комплекс.

Повторяемость станций обусловила применение типовых проектов при застройке Санкт-Петербургско-Московской железной дороги [9, с.136–147], что в дальнейшем стало наиболее распространенной практикой при застройке магистральных железных дорог, включая исследуемую.

Разработанная в ходе строительства система унификации расположения и застройки станций была положена в основу дальнейшего строительства железных дорог в России.

Архитектурно-пространственная организация Вологодско-Архангельской линии Московско-Ярославско-Архангельской (Северной) железной дороги. Направление железной дороги на север от Москвы было задано еще в 1861 г. постройкой рельсового пути до Троице-Сергиевой Лавры под руководством Ивана Мамонтова [10]. Уже под руководством его сына – Саввы Ивановича Мамонтова – дорога поэтапно была продлена в северном направлении до Ярославля, Вологды, а затем в 1894–1898 гг. – до Архангельска. Строительство железной дороги до Вологды проходило по заселенной местности и носило традиционный характер. Ее продолжение дальше на Север открывало собой новый этап в строительстве железных дорог, связанный с возрождением и развитием отдаленных территорий. Дорога длиной в 595 верст (более 600 км) прокладывалась по кратчайшему пути среди лесов и болот, по незаселенной ранее местности, что создало новую систему расселения региона.



Рис.1. Станция Плесецкая, 396 верста, 1898. Архив Архангельского областного краеведческого музея (АОКМ)

Дорога строилась одновременно от Вологды и от Архангельска тремя участками по 200 км. Поскольку железная дорога между конечными пунктами не встречала на своем пути других населенных пунктов, ее структура отличалась однородностью, и строилась на равномерном чередовании 19 станций 3-го и 4-го классов, расположенных на расстоянии около 43 км (42,712 версты) друг от друг [11].

Располагающиеся между станциями путевые постройки и линейные сооружения: стрелочные будки, казармы и полуказармы, путепроводы и мосты, «уплотняли» эту структуру, создавая непрерывность восприятия этого протяженного комплекса при движении по железной дороге (рис. 1).

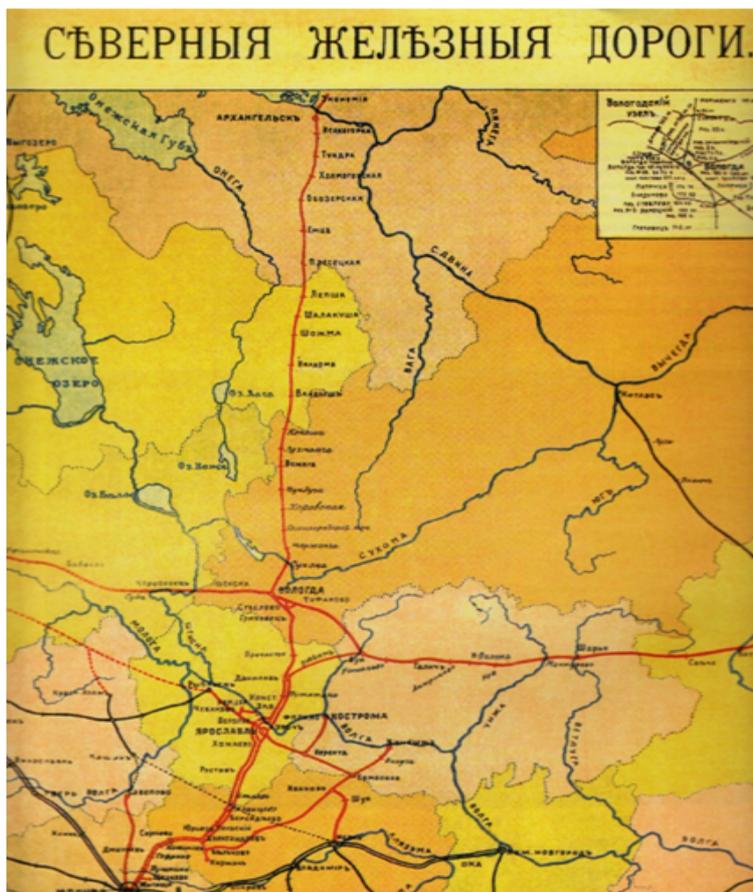


Рис. 2. Карта Северной железной дороги, 1900-е [7]

Станции 3-го класса делили трассу железной дороги на практически равные участки: посередине пути (297 верста) располагалась станция Няндома, станция Исакогорка была конечной станцией перед Архангельском, на середине пути между ними располагалась станция Емца, между началом пути в Вологде и Няндомой – станция Вожега. Эти станции обладали более расширенным составом зданий и сооружений, поскольку на них располагались паровозные депо с поворотными кругами, что, в свою очередь, влекло за собой появление дополнительных жилых зданий и инфраструктурных объектов.

Станции 4-го класса также равномерно располагались между станциями 3-го класса: между Исакогоркой и Емцой – Холмогорская, Тундра, Левашка, Обозерская; между Емцей и Няндомой – Плесецкая, Лепша, Шалакуша, Шожма; между Няндомой и Вожегой – Бурачиха, Вандыш, Коноша, Лухтонга; между Вожегой и Вологдой – Пундуга, Кубино (Харовская), Семигородный монастырь (Семигородняя), Сухона (рис. 2).

Конечные станции (Вологда и Архангельск), завершающие эту математически

точную структуру, уже не входили в комплекс станций, создававшихся по единому проекту. В Вологде для продолжения дороги на Север был построен новый каменный вокзал, поскольку прокладка дороги от существующего вокзала предполагала снос большого количества зданий. Тем не менее, здание старого деревянного вокзала было сохранено и, сменив функциональное назначение, дошло до наших дней, что подтверждено в ходе проведения настоящего исследования.

В Архангельске в связи с отсутствием моста через Северную Двину на противоположном от города затопляемом берегу, куда подходила железная дорога, была устроена станция Архангельск-пристань, откуда пассажиров по воде, а зимой по льду переправляли в город. По данным освидетельствования железной дороги при ее приемке в эксплуатацию в 1898 г., «на станции Архангельск-пристань устроено разборчатое деревянное здание площадью 69 кв. саж., отличающееся от представленного, но не утвержденного проекта тем, что средняя его часть, где находится багаж и касса, закрыта как со стороны пути, так и со стороны реки, хотя и осталась неотопляемой» [12]. Полноценный вокзал в Архангельске появился только после строительства моста в 1964 г.

Комплекс станций сформировал не только новую систему расселения в регионе, но и «новый образ возрожденного края, основанный на впечатлениях Мамонтова от его поездки на север Европы» [13, с. 216]. Застройка вдоль железной дороги сформировала своеобразный архитектурный фасад, создающий этот образ.

Задачу создания «Русской Норвегии» среди северных лесов и болот Савва Мамонтов поручил архитектору Л.Н. Кекушеву, который совместно с И.А. Ивановым-Шицем создали единый проект застройки железной дороги на основе типовых проектов, включающий все элементы, которые должны были сформировать архитектурный ансамбль железной дороги [14]. В этих проектах впервые проявились черты нового стиля «модерн» в творчестве Л. Кекушева, в чем, вероятно, есть и заслуга Мамонтова, остро чувствующего все передовые тенденции в искусстве. Проект «Водоемное здание и другие постройки Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги архитектора Льва Николаевича Кекушева, гражданского инженера Москвы» был представлен в Каталоге архитектурно-художественной выставки в декабре 1899 г.» [15].

Проектирование велось на основе типовых проектов на всех градостроительных уровнях – от планировки станций до отдельных зданий и их элементов. При этом архитекторам удалось создать ритмически выверенную композицию всего архитектурного комплекса железной дороги, избежав монотонности.

Были разработаны типовые генпланы станций, на которых заливкой тушью выделялись здания и сооружения, подлежащие строительству на всех станциях, размещение других зданий варьировалось при привязке проектов к местности (на генплане обозначались номера типов жилых домов, предполагаемых к возведению на данной станции)¹ [16]. На генплане указывались: пассажирское здание, жилые дома различных типов, хозяйственные постройки, ледники, водоемные здания, служебные и технические постройки, на станциях 3-го класса – депо и паровозные здания.

Планировка территорий станций строилась по типу линейной композиции с расположением планировочных осей – улиц (линий, как они тогда назывались) параллельно железной дороге. Первоначально станции имели 2–3 улицы, идущие вдоль железной дороги, вдоль которых располагалась основная застройка жилыми 1–2-этажными деревянными зданиями. Здания имеют асимметричное объемно-пространственное построение с равнозначными по архитектурно-художественному решению фасадами, что, с учетом общей визуальной проницаемости застройки, придает ей эффект глубины.

Композиционным и функциональным центром станции было пассажирское здание с прилегающими к нему платформами, через центр которого перпендикулярно железной дороге проходила центральная композиционная ось станции. На эту ось «нанализывались» общественные пространства – площадь, церковь (на станциях Няндомы и Исакогорка), школы и пр. Неподалеку от станции располагалось водоемное здание, являющееся высотной доминантой станции.

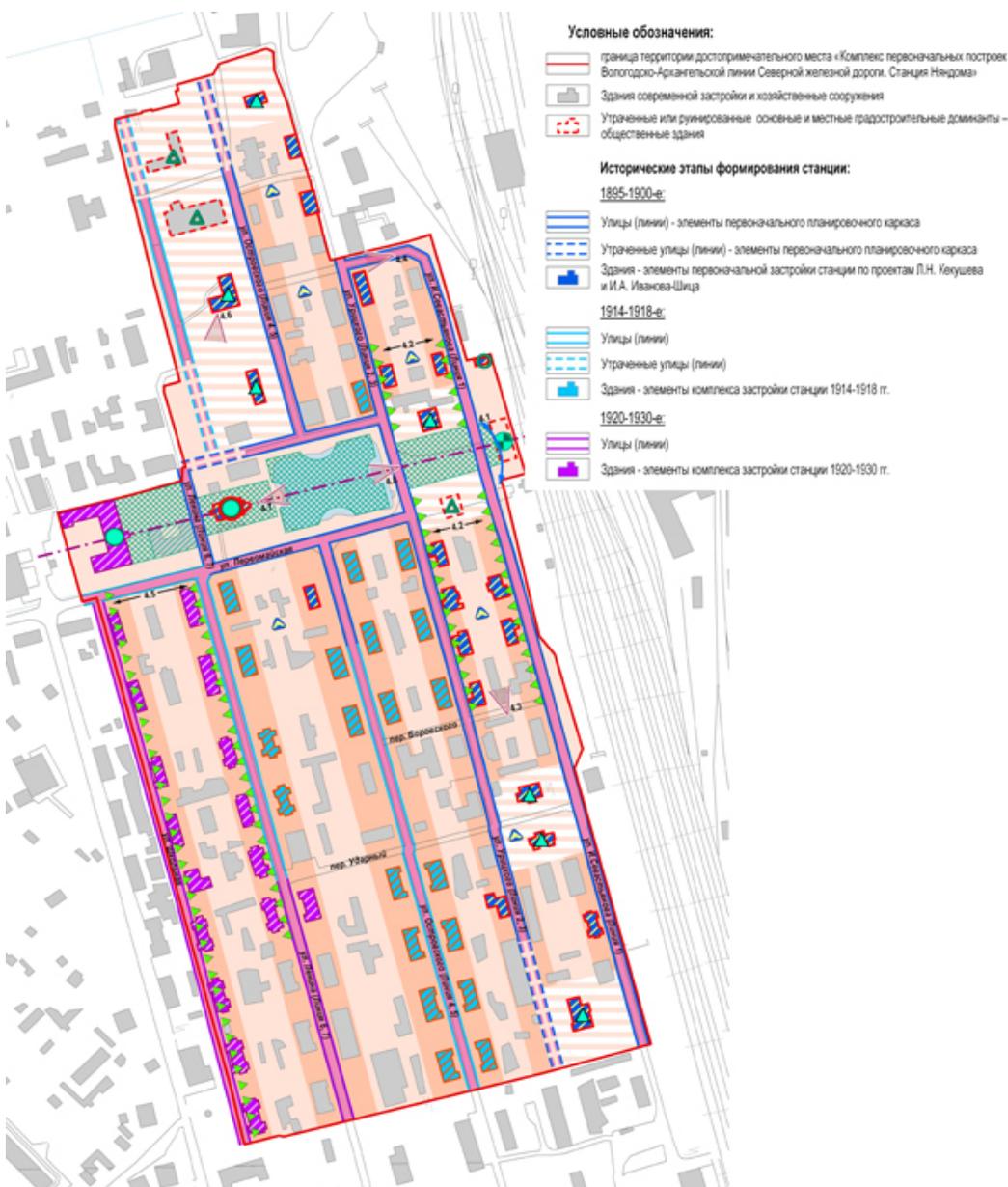


Рис. 3. Станция Няндомы. Историко-культурный опорный план. Схема автора

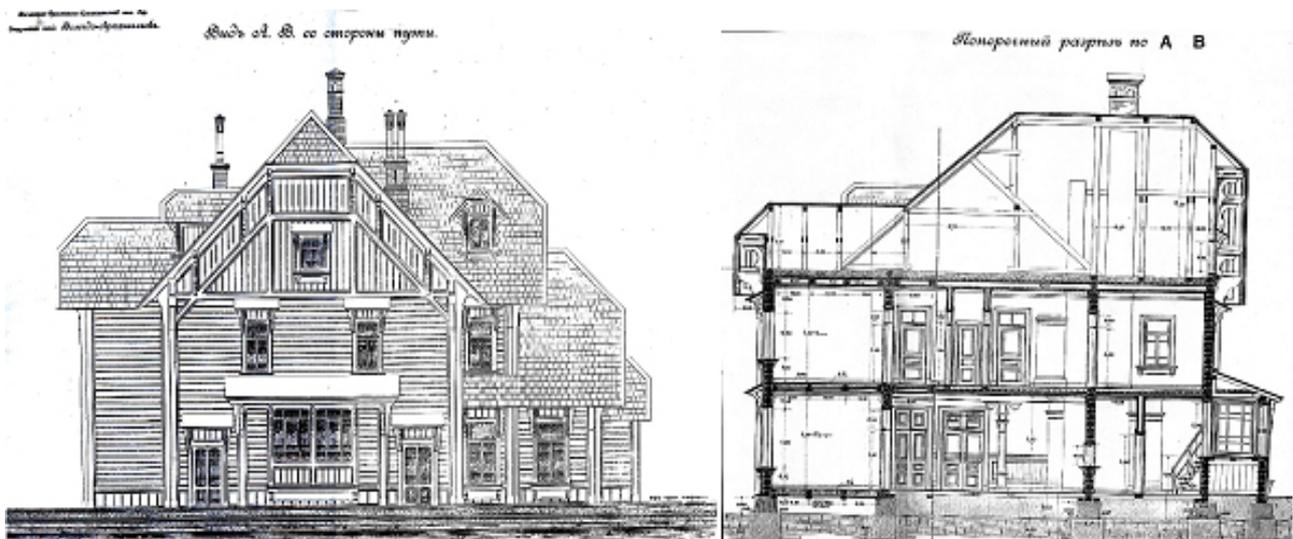


Рис. 4. Пассажирское здание 35 кв. саж. Арх. Л.Н. Кекушев, И.А. Иванов-Шиц. Проект. Фасад, вид со стороны пути. Разрез, 1894 [14]

Второстепенные планировочные оси, идущие перпендикулярно железной дороге, делили линейную застройку на кварталы. Границы кварталов маркировали локальные функциональные и композиционные доминанты – как правило, 2-этажные здания, включающие административную функцию и расположенные не по общей линии застройки вдоль улиц, а посередине квартала между улицами, в результате чего вокруг них образовывалось свободное пространство, выделяющее их из общей застройки.

Таким образом, при кажущейся простоте композиции на каждой станции была сформирована своя система доминант, включающая как общестанционные, так и локальные доминанты (рис. 3).

Разработанные проекты охватывали всю архитектурную составляющую железной дороги: здания и сооружений различного назначения, служебные и хозяйственные постройки, линейные сооружения и путевые постройки, расположенные между станциями, а также элементы и декоративные детали зданий: плотничных и филенчатых дверей, кронштейнов и пр.² [17]

Были разработаны 2 типа пассажирских зданий для станций 3-го и 4-го классов площадью 35,33 кв. саж. и станций 4-го класса площадью 22,96 кв. саж. (рис. 4); 17 типов жилых домов, «бани с квадратным содержанием внутреннего помещения в 18 кв. саж. на станциях Няндомы и Исакогорка, на остальных же станциях – 6 кв. саж., ледника-погребка. Устройство дворов для постоя лошадей и экипажей на станциях, где таковые полагаются»³ [18]

Проектом, в отличие от традиционной практики застройки станций железных дорог, предлагались здания только для посемейного проживания, что отражало передовые для того времени социальные идеи. При этом каждый из предлагаемых типов разрабатывался для проживания определенных служащих или рабочих железной дороги, например, «Тип № 1 – для помощника начальника станции и жандарма, Тип № 2 – для помощника начальника станции и весовщика, Тип № 6 – для 4-х стрелочников, Тип № 7 – для кондукторских бригад, Тип № 9 – для конторы начальника депо, 1-го слесаря, 1-го сторожа и 2-х кочегаров, Тип № 11 – для паровозных бригад»⁴ [18] и т. п.

В структуре станции здания располагались в соответствии с их назначением, образуя своеобразные функциональные блоки, формирующиеся в соответствии с логикой взаимодействия. Следование этой логике помогло, в частности, при нахождении местоположения утраченных зданий того или иного типа.

Водоемные здания, являющиеся высотными доминантами каждой станции комплекса, были двух типов – четырехгранными и восьмигранными с первым каменным ярусом в «кирпичном» стиле и вторым – деревянным в стиле общей застройки станций.

Здания локомотивных депо на 3 стойла, возводимые на станциях 3-го класса, выполнялись также в «кирпичном стиле» по типовому проекту. На большинстве станций каменные здания возводились из кирпича. Дополнительные различия по материалам появились уже при строительстве в зависимости от местных условий – на станциях Емце и Исакогорке при строительстве первого яруса водоемного здания и локомотивного депо применялся известковый камень, на станции Пундуга – гранитный камень [12].

К моменту ввода в эксплуатацию Вологодско-Архангельской железной дороги в 1898 г. архитектурный комплекс был полностью сформирован в соответствии с проектом. Гигантский ансамбль включал 19 пассажирских

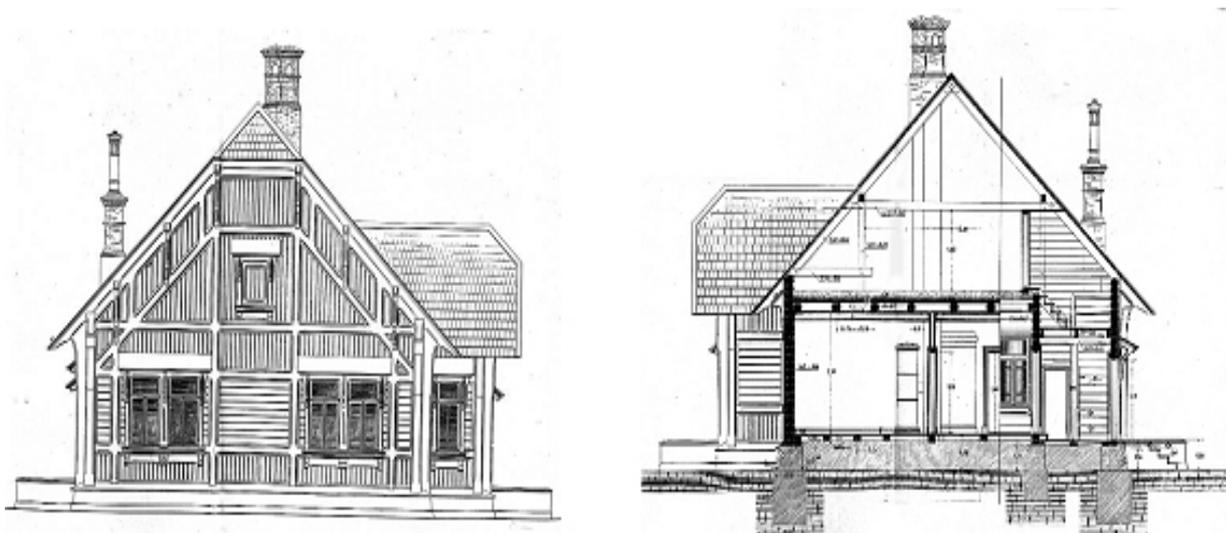


Рис. 5. Жилой дом, тип №1: для помощника начальника станции и жандарма.
Арх. Л.Н. Кекушев, И.А. Иванов-Шиц. Фасад, вид со стороны пути. Разрез, 1894 [14]

зданий, из них «второго класса – одно каменное на станции Вологда, третьего класса – одно деревянное со средней каменной частью на станции Исакогорка, на девяти станциях третьего и четвертого классов – двухэтажные деревянные здания на каменных фундаментах площадью по 35,33 кв. саж., на семи станциях четвертого класса – двухэтажные деревянные здания по 22,96 кв. саж., из них одно на каменном фундаменте, а остальные на деревянных ступлях и сваях» [12].

На всех станциях было построено 129 жилых домов различных типов с хозяйственными постройками, предусмотренными проектом. Водоснабжение было устроено на 17 станциях. Помимо станций возведены и отдельно стоящие путевые постройки: «Для помещений дорожных мастеров, ремонтных рабочих артелей и переездной стражи 30 казарм, 61 полуказарма, 4 сторожевых дома. При всех зданиях имеются службы и дворики, обнесенные забором. ... При казармах, полуказармах и сторожевых домах, удаленных от источников водоснабжения более 150 сажень, сделано 50 колодезей, снабженных необходимыми принадлежностями. ... Распределение построек соответствует делению линии на дистанции, околотки и рабочие участки» [12].

Комплекс к 1902 г. дополнился общественными зданиями, решенными в том же стиле, что и первоначальные постройки: «двухклассными школами на станциях Урочь, Няндомы и Исакогорка с помещениями для учителей и интерната в отдельном здании, больницами и приемными покоем на станциях Урочь, Данилов, Вологда, Пундуга, Обозерская и Исакогорка, а также приемным покоем на 23 места на станции Няндомы» [16, с.73]. Формирование архитектурного комплекса завершено строительством двух церквей в том же стиле: «На станции Няндомы была построена деревянная церковь на каменном фундаменте площадью 39,05 кв. саж. во имя святых Зосима и Савватия, на станции Исакогорка площадью 41 кв. саж. во имя преподобного Сергия Радонежского» [16].

Достоинства созданного комплекса зданий железной дороги отмечались высшим руководством Министерства путей сообщения: «Станционные и гражданские сооружения по удобству и целесообразности устройства лучше многих таких же сооружений в центральной России и вполне отвечают местным естественным и климатическим условиям» [17].

В 1915 г. железная дорога была переведена на широкую колею, что повлекло за собой и расширение станций. Застройка этого периода в связи с обстоятельствами военного времени носила утилитарно-функциональный характер и не поддерживала первоначальный стилиевой строй станций. Новый импульс развитию станций был дан при восстановлении разрушенного народного хозяйства после окончания гражданской войны и интервенции в 1920–1930-е гг.

Выводы

1. Архитектурный комплекс Вологодско-Архангельской железной дороги является уникальным ансамблем, сформированным в с 1894 по 1898 г., на всем протяжении по единому проекту, разработанному архитектором Л.Н. Кекушевым совместно с И.А. Ивановым-Шицем, в котором впервые проявились черты нового стиля в творчестве одного из первых архитекторов модерна в России.
2. Данный ансамбль является также первым по времени созданием примером формирования новой архитектурно-пространственной среды по единому проекту в незаселенной ранее местности.

3. В архитектурно-пространственной организации Вологодско-Архангельской железной дороги нашли отражение принципы расположения станций вдоль железнодорожного пути и их классификация, выработанные при строительстве первой в России магистральной железной дороги, связавшей Санкт-Петербург и Москву в 1851 г.
4. Архитектурно-пространственная организация единого архитектурного комплекса железной дороги от Вологды до Архангельска носит регулярный характер на всех уровнях – от расположения станций вдоль железной дороги до планировочной организации ее элементов – станций.
5. Подтверждена гипотеза, что в основе формирования единого архитектурного ансамбля железной дороги лежит объединение его элементов не только функционально, но и едиными пространственно-планировочными, объемными и стилистическими характеристиками.

Примечания

- ¹ Расположение построек на малых станциях // РГИА. Ф.350. Оп. 41. Д.1106.
- ² Проекты линейных построек, путевых казарм, двойных и одиночных будок с деталями дверей // РГИА. Ф.350. Оп. 41. Д.1106.
- ³ Проекты жилых домов и пассажирских зданий за исключением пассажирского здания станции Вологда, с приложением пояснительной записки. Фасады, планы, разрезы // РГИА. Ф.350. Оп. 41. Д.1104.
- ⁴ Там же.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Градостроительство России середины XIX – нач. XX в.: Города и новые типы поселений / НИИ теории архитектуры и градостроительства: [под общ. ред. Е.И. Кириченко]. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. Кн. 2. Русское градостроительное искусство, 2 ч. – 560 с.
2. История железнодорожного транспорта в России: 1836–1917 гг.: В 2 т. [под общ. ред. Е.Я. Красковского, М.М. Уздина]. – СПб. – М., 1994. Т.1. – 336 с.
3. Батырев, В.М. Вокзалы / В.М. Батырев. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.
4. Карейша, С.Д. Железнодорожные станции. Надлежащее их устройство, оборудование, обслуживание и проектирование / С.Д. Карейша. – Пг.: Типография П.П. Стойкина, 1917. Т.1. – 120 с.
5. Кульжинский, С.Н. Основные элементы проектирования станций. Ч. 1. Промежуточные (малые) станции и поселки-города при железнодорожных станциях / С.Н. Кульжинский. – Пг.: Редакция специальных изданий, 1922. – 220 с.
6. Петухова, Н.М. Формирование архитектурного комплекса железной дороги Вологда-Архангельск / Н.М. Петухова // Архитектурное наследие. – М.: НИИТАГ. – 2008. – №49. – С. 255 – 273.
7. Петухова, Н.М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры. 1830–1910-е годы: дис. ... канд. искусствоведения / Н.М. Петухова. – СПб., 2010.
8. Из истории железнодорожного дела в России. Николаевская дорога между Петербургом и Москвой в 1842–1852 гг. // Русская старина. – 1886. – Т. XLIX.
9. Ожегов, С.С. Типовое и повторное строительство в России в XVIII-XIX веках. / С.С. Ожегов. – М.: Стройиздат, 1984. – 168 с.
10. Петухова, Н.М. Площадь трех вокзалов. Архитектурная биография / Н.М. Петухова. – СПб.: Остров, 2005. – 156 с.
11. Чертежи к проекту расположения станций и организации служб. По Вологодско-Архангельской железной дороге. – М.: Русское т-во печат. и издательского дела, 1895.
12. Журнал комиссии по освидетельствованию Вологодско-Архангельской линии Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. – СПб., 1898.
13. Копшицер, М. Мамонтов / М. Копшицер. – М.: Искусство, 1972. – 254 с.
14. Общество Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Сооружение линии Вологда-Архангельск. Гражданские постройки. – Библиотека института инженеров путей сообщения Императора Александра 1. б/д.
15. Кекушев Лев Николаевич, гражданский инженер Москвы. Водоемное здание и другие постройки Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги // Каталог архитектурно-художественной выставки, 1899.
16. Журнал комиссии по приему в заведывание Министерства путей сообщения Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. 1902.
17. Доклад Департамента железных дорог «О разрешении правильного движения на линиях Вологда-Архангельск, Ярославль-Рыбинск, Нерехта-Середа и Юрьев-Польской». – 1898, 2 окт, № 1692.

REFERENCES

1. Kirichenko, E.I. (ed.) (2003) Urban planning in Russia in the middle of the 19th - early 20th century: Cities and new types of settlements. Moscow: Progress-Tradition, Book 2. (in Russian).
2. Kraskovsky, E.Ya., Uzдина, M.M. (eds.) (1994) History of railway transport in Russia: 1836-1917: In 2 volumes. St. Petersburg - Moscow, Vol. 1. (in Russian).

3. Batyrev, V.M. (1988) Stations. Moscow: Stroyizdat. (in Russian).
4. Kareisha, S.D. (1917) Railway stations. Their proper arrangement, equipment, maintenance and design. Petrograd: P.P. Stoykina, Stremyannaya, 12, V.1. (in Russian).
5. Kulzhinsky, S.N. (1922) Basic elements of station design. Part 1. Intermediate (small) stations and towns at railway stations. Petrograd: Office of special editions, (in Russian).
6. Petukhova, N.M. (2008) Formation of the architectural complex of the Vologda-Arkhangelsk railway. Architectural Heritage, No. 49, Moscow, NIITAG, pp. 255 - 273. (in Russian).
7. Petukhova, N.M. (2010) The town-planning role of railway stations in Russia and the evolution of their architecture. 1830-1910s. Ph.D. dissertation (Art Criticism). St. Petersburg, Stieglitz State Academy of Art and Design. (in Russian).
8. Without author (1886). From the history of railway business in Russia. Nicholas road between St. Petersburg and Moscow in 1842-1852. Russian Antiquity, Vol. XLIX. (in Russian).
9. Ozhegov, S.S. (1984). Typical and repeated construction in Russia in the XVIII-XIX centuries. Moscow: Stroyizdat. (in Russian).
10. Petukhova, N.M. (2005). The square of three stations. Architectural biography. St. Petersburg: Ostrov. (in Russian).
11. Drawings for the project of the location of stations and organization of services. On the Vologda-Arkhangelsk railway. (1895). Moscow: Russian partnership of printing and publishing. Chistye Prudy. (in Russian).
12. Notebook of the commission for the examination of the Vologda-Arkhangelsk line of the Society of the Moscow-Yaroslavl-Arkhangelsk railway. 1898. (in Russian).
13. Kopshitser, M. (1972). Mamontov. Moscow: Iskusstvo. (in Russian).
14. Society of the Moscow-Yaroslavl-Arkhangelsk railway. Construction of the Vologda-Arkhangelsk line. Civil buildings (1895). St. Petersburg: Obshchestvo Moskovsko-Yaroslavsko-Arhangel'skoj zheleznoj dorogi; Library of the Institute of Railway Engineers of Emperor Alexander 1. (in Russian).
15. Kekushev Lev Nikolaevich, civil engineer of Moscow (1899). Pond building and other buildings of the Moscow - Yaroslavl - Arkhangelsk railway. Catalog of the architectural and art exhibition. (in Russian).
16. Notebook of the commission on acceptance for management of the Moscow-Yaroslavl-Arkhangelsk Railway of the Ministry of Railways. (1902). (in Russian).
17. Report of the Department of Railways "On permission of correct traffic on the lines Vologda-Arkhangelsk, Yaroslavl-Rybinsk, Nerekhta-Sereda and Yuryev-Polskaya". (2 October 1898, No. 1692). (in Russian)



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons "Attribution-ShareAlike" ("Атрибуция - на тех же условиях").

4.0 Всемирная

Дата поступления: 22.07.2022