

СТРОИТЕЛЬСТВО И АРХИТЕКТУРА

Архитектура, градостроительство, дизайн

УДК 725:656.2

DOI 10.23968/1999-5571-2025-22-1-5-14

© А. Г. Журавлева, преподаватель

© Н. А. Осина, канд. архит., доцент

© И. А. Юдаев, доцент

(Рязанский институт (филиал)

Московского политехнического университета,

Рязань, Россия)

E-mail: aleksandrinaaverina@yandex.ru, ona_arh@mail.ru,

yudaev.igor@mail.ru

© A. G. Zhuravleva, lecturer

© N. A. Osina, PhD in Arch., Associate Professor

© I. A. Yudaev, Associate Professor

(Ryazan Institute (branch)

of Moscow Polytechnic University,

Ryazan, Russia)

E-mail: aleksandrinaaverina@yandex.ru, ona_arh@mail.ru,

yudaev.igor@mail.ru

ТИПОЛОГИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

TYPOLOGY OF HISTORICAL OBJECTS OF RAILWAY INFRASTRUCTURE

Рассмотрено историческое наследие железнодорожной структуры Российской империи, выявлен и систематизирован пообъектный состав железнодорожного узла как важной градоформирующей единицы в системе расселения жителей страны. На основе комплексного анализа организации железнодорожных узлов разработана типология объектов инфраструктуры с системным ранжированием. На примере Рязанской губернии определена градообразующая роль железнодорожных узлов, выявлены их архитектурные доминанты, осуществлена оценка степени сохранности исторического наследия.

Ключевые слова: железнодорожный узел, структура, типология, железнодорожная архитектура.

The historical heritage of the railway structure of the Russian Empire is considered, the object composition of the railway junction as an important urban-forming unit in the system of settlement of the country's inhabitants is revealed and systematized. On the basis of a comprehensive analysis of the organization of railway junctions, there has been worked out a typology of infrastructure facilities with a systemic ranking. On the example of the Ryazan province, the city-forming role of railway junctions is specified, their architectural dominants are revealed, and the degree of preservation of the historical heritage is assessed.

Keywords: railway junction, structure, typology, railway architecture.

Введение

Железнодорожная индустрия в России берет свое начало со строительства Николаевской железной дороги, проложенной из Санкт-Петербурга в Москву (1837–1851 гг.). В 1862 г. введен в действие первый участок запланированной Московско-Рязанской железной дороги, ставшей к 1902 г. Московско-Казанской, с которой началось развитие железных дорог в южном и восточном направлениях государства. Уже в 70-х гг. XIX в. Москва превратилась в полноценный узел

схождения железных дорог различных направлений.

В 1891 году начинается строительство Транссибирской магистрали, которая к 1916 г. через Манчжурию дошла до Хабаровска. Параллельно со строительством Транссиба развивалась западная часть железнодорожной сети России — появлялись промежуточные станции и дополнительные ветви [1].

Во второй половине XIX века строительство и развитие железных дорог значитель-

но повлияли на все сферы жизни в России. Так, стремительное развитие натурального хозяйства, торговли, обрабатывающей и добывающей отраслей промышленности способствовало преобразованию структуры существующих городов, освоению новых территорий, появлению новых населенных пунктов, выросших из железнодорожных станций. Кроме неоспоримого экономического наследия, железные дороги оставили и наследие архитектурное, представляющее собой целые ансамбли железнодорожных объектов. Интересен ценностный фактор становления инфраструктуры железных дорог, при котором зачастую из небольших станций формировалась структура крупных транспортных узлов, входящих в систему железнодорожного сообщения страны.

Железнодорожная индустрия в рамках сформированных до революции системы и структуры узлов и по сей день развивается в России. Первоначальные здания вокзалов реконструируются или ремонтируются, часть из них превращается в multifunctional транспортно-пересадочные узлы, вспомогательные здания и сооружения на железной дороге модернизируются с учетом современных технологий. Однако некоторые железнодорожные направления теряют свою значимость; другие, расположенные вокруг городов-агломераций и на стратегически важных для экономики страны маршрутах, напротив, развиваются и обрастают второстепенными ветвями.

В настоящее время в исследованиях не представлена истинная оценка значимости исторических объектов железнодорожной инфраструктуры по разным аспектам: и как объектов культурного наследия, и как носителей ценной информации о развитии транспортной инфраструктуры страны и ее отдельных регионов. Степень сохранности исторических железнодорожных объектов значительно снижается, поэтому возникает необходимость в изучении, систематизации

и фиксации их современного состояния. Для того чтобы иметь основание для сохранения железнодорожных объектов, представляющих историческую ценность и значимость с последующим их приспособлением, необходимо изучить и определить степень сохранности не только отдельных памятников, но и элементов структуры железнодорожного узла в системе железнодорожной индустрии.

Методы исследования

В ходе исследования были поставлены следующие задачи: дать определение понятия «железнодорожный узел»; рассмотреть, какие исторические объекты входят в железнодорожный узел; разработать их типологию. Методика исследования обусловлена необходимостью комплексного подхода к предмету исследования и представляет собой следующее:

- изучение научно-теоретических работ по обозначенной тематике;
- сбор и исследование иконографических, фотографических и картографических материалов;
- классификацию, систематизацию и разносторонний анализ изученных материалов универсальными научно-исследовательскими методами.

Результаты и обсуждение

Понятие «железнодорожный узел»

Прежде всего необходимо определить сущность и содержание понятия «железнодорожный узел». Согласно определению В. Г. Шубко и Н. В. Правдина [2], железнодорожный узел — это пересечение нескольких железнодорожных линий со станциями на них, что авторы называют железнодорожной развязкой. В работе Е. В. Архангельского и Ю. Е. Лукьянова [3] железнодорожный узел трактуется как комплекс технологически связанных между собой железнодорожных станций, находящихся в пункте пересечения не менее трех железнодорожных линий. Таким образом, авторы представляют железнодорожный узел как железнодорож-

ную развязку. Кроме этого, в рассмотренных научных источниках железнодорожные узлы систематизируются по характеру работы, геометрическому очертанию, системе управления, географическому размещению, но не классифицируются по архитектурно-градостроительным признакам.

Следует отметить, что основной группой объектов железнодорожного узла является железнодорожная станция, в которую может входить железнодорожный вокзал, здания и сооружения для погрузочно-разгрузочных технических операций с поездами [3]. По классификации можно выделить четыре основных типа станций:

- участковые, выполняющие всестороннее обслуживание транзитных поездов;
- грузовые, совершающие операции, связанные с грузом;
- сортировочные, отвечающие за техническое обслуживание и формирование поездов;
- пассажирские.

По определению В. Г. Шубко и Н. В. Правдина [2], в один железнодорожный узел должны входить все четыре типа станций, но необходимо уточнить, что в пределах узла должны присутствовать не четыре типа станций в физическом понимании объектов, а все четыре типа их функциональных назначений, так как в городах станции в чистом виде встречаются довольно редко. Так, участковая станция может выполнять функции и сортировочной станции, и пассажирской, и обслуживать грузовые поезда. На грузовой станции возможно обслуживание и отправление пассажирских поездов. Сортировочные станции также могут быть и пассажирскими. Таким образом, в пределах одного железнодорожного узла может быть не четыре станции, а одна или две, расположенные в черте города.

Из приведенных определений и классификаций следует, что железнодорожным узлом может считаться лишь тот комплекс железнодорожных объектов, где есть пере-

сечение не менее трех железнодорожных направлений.

Понятие «железнодорожный узел» как градостроительная единица необходимо расширить и конкретизировать. С этой целью предлагается рассмотреть железнодорожный узел как комплекс зданий и сооружений, необходимых для полноценной работы железнодорожного сообщения, включающего в себя одну или несколько станций в пределах населенного пункта, а также вспомогательные объекты социально-бытового назначения.

Железнодорожный узел как градообразующая структура

История строительства железных дорог и формирования железнодорожных узлов показывает, что небольшая станция при определенных условиях могла стать крупным железнодорожным узлом [3]. С его развитием рос и населенный пункт: увеличивалось население, и, соответственно, расширялись географические границы. Так, в исследованиях О. С. Субботина [4] описывается станция «Тихорецкая», выросшая в новый поселок, а после запуска через нее дополнительной железнодорожной линии — в город Тихорецк.

В работе В. М. Батырева [5] рассматривается влияние на формирование города, которое оказывает развитие железнодорожного узла, выявляются различные стадии географического расширения населенных пунктов. Автор выделяет четыре стадии:

1. За первую стадию принимается уже сформировавшийся город с несколькими направлениями железной дороги. Железнодорожные пути соединяют город с его предметами, что способствует освоению территорий вокруг станции. Численность населения составляет от 100 до 250 тысяч человек.

2. Вторая стадия включает освоение территорий пригорода вдоль железных дорог, когда появляются промежуточные станции. Строится кольцевая железная дорога, соединяющая отдельные железнодорожные ветви.

Население в городе может увеличиться до 500 тысяч человек.

3. На третьей стадии город значительно уплотняется внутри контура железной дороги. Решаются возникшие с увеличением территории города транспортные проблемы путем создания городских диаметров железных дорог, что позволяет ему постепенно становится в городом-миллионником.

4. На четвертой стадии происходит разуплотнение города путем создания городов-спутников на железнодорожных линиях. Создаются «вторые кольца» железной дороги. Такая картина присуща для агломераций с численностью от одного миллиона человек.

Проанализировав этапы формирования структуры железнодорожного узла как градообразующей единицы, можем сделать вывод, что одним из важных факторов ее дальнейшего развития является наличие на станции дополнительных направлений, которые позволяют значительно увеличить объем работы на данной станции, что в свою очередь обуславливает необходимость расширения функции железнодорожного узла и строительства новых объектов.

Кроме дополнительных направлений, на значимость станции оказывало влияние наличие дополнительных функций, благодаря которым объем работы станции также увеличивался, что влекло за собой расширение инфраструктуры. К новым объектам инфраструктуры можно отнести вагоно- и паровозоремонтные депо, существенно влияющие на развитие города как градообразующего предприятия.

Выявление пообъектного состава в железнодорожном узле

Для выявления пообъектного состава железнодорожного узла было проанализировано железнодорожное наследие городов и населенных пунктов Российской империи, описанное в научных и публицистических работах: г. Барнаула [6], г. Вяземского в Хабаровском крае [7], г. Полоцка [8], г. Омска [9],

нескольких железнодорожных линий Санкт-Петербурга, а также городов Манчжурии. На основе выявленных исторических железнодорожных объектов сформирована их типология, которую можно представить как шесть категорий:

- вокзалы и станции с административными корпусами;
- инженерно-промышленные здания и сооружения;
- социально-бытовые здания и сооружения;
- службы;
- жилые квартиры служащих;
- заводы при железной дороге.

Железнодорожные вокзалы в России различаются по следующим классам: внеклассные вокзалы, вокзалы первого, второго и третьего классов — в зависимости от объема выполняемой работы. Как правило, к внеклассным вокзалам относятся вокзалы крупных городов и столиц. Часто такие вокзалы размещались на свободных территориях на периферии города, формируя вокруг себя городскую среду и становясь ее центральным звеном [5]. То есть вокзал, являясь главным зданием железнодорожного узла, одним из первых способствовал освоению прилегающей территории, начиная с собственных земель — привокзальных, где впоследствии возводилась вспомогательная инфраструктура станции. Кроме этого, вокзал, будучи одним из главных общественных центров жилой среды, оказывал влияние на эстетическую составляющую города и мог задавать тон для последующей городской застройки. Исключительным явлением при вокзалах были отдельные павильоны для высокопоставленных пассажиров. Например, при Витебском вокзале в Санкт-Петербурге был сооружен отдельный павильон для пребывания императора.

В железнодорожную структуру входили также инженерно-промышленные здания и сооружения, необходимые для бесперебой-

ного функционирования транспорта. Это вагоноремонтные и паровозные депо с мастерскими и кузницами, мосты и тоннели, посты электрификации. Дополнительно возводились водонапорные (водоемные) башни и насосные, которые располагались примерно на каждые 100 км железнодорожного пути для заправки паровозов водой, а при депо они строились в обязательном порядке [10].

Особое внимание наряду с вокзалом следует уделить паровозному депо как одному из основных градообразующих элементов железнодорожного узла. Депо, являясь довольно крупным промышленным объектом, способствовало как занятости имеющегося населения, так и притоку новых специалистов. Если при наличии лишь двух паровозных стоек для работы депо требовалось около ста человек, то при увеличении ремонтных стоек до двадцати потребуется уже порядка тысячи работников. Даже при наличии одного депо мог образоваться полноценный поселок, где жили разнорабочие, локомотивные бригады, инженеры.

В «Большой энциклопедии транспорта» [10] приводится описание структуры различных типов депо, в которых могли обслуживаться паровозы (локомотивы) и ремонтироваться вагоны (позже вагонные мастерские стали отдельными предприятиями). Для паровозов были разработаны разные типы зданий: основное — прямоугольное в плане, где паровозы ремонтировали; оборотное — где паровозы устанавливались на поворачивающуюся платформу в центре строения для заправки.

Первые оборотные депо имели круглую форму, в них могли встать до двадцати паровозов — по одному на каждое стойло. На перегонах между работающими основными и оборотными депо размещали резервные паровозные сараи, которые сооружались прямоугольными, круглыми или дугообразными.

С развитием технологий и увеличением мощности паровозов увеличивалась и их

длина. Помещать такие паровозы в круглые здания стало невозможным, и вместо круглых оборотных депо начали строить веерные. Так, на железнодорожных узлах городов Вяземского, Барнаула и Рязани сохранились депо именно такого типа. На смену веерному депо пришло депо кремальберное (или ступенчатое), состоящее из нескольких прямоугольных зданий, расположенных друг за другом по диагонали. Данный тип депо располагал большей возможностью для маневров техники, был экономически более выгоден.

К инженерно-промышленным сооружениям железнодорожной инфраструктуры можно отнести и элеваторы. На функционирование железной дороги в узком понимании эти сооружения по сути не влияют, но зато имеют непосредственное влияние на развитие всей экономики внутри системы железных дорог, завязанных, в первую очередь, на транспортировании зерна, так как они играют ключевую роль в дееспособности аграрного государства.

Социально-бытовые здания и сооружения вблизи железных дорог размещались для комфортного и безопасного пребывания железнодорожных служащих в тех населенных пунктах или ранее неосвоенных землях, где шло строительство железной дороги. Когда строительство заканчивалось, социально-бытовая инфраструктура переходила в пользование постоянных жителей города, включая местных железнодорожных служащих, работающих на станции данного поселения.

Как показывает анализ, при станциях вводились школы для детей железнодорожников, железнодорожные училища, поликлиники, аптеки и больницы, полицейские участки, продовольственные пункты, клубы (которые до 1927 г. размещались в свободных непригодных для этого помещениях), а также церкви. Для строительства церквей при вокзалах существовал церковно-строительный фонд Александра III. Церкви

в новых поселках при станциях в основном строили в районах Сибири и Дальнего Востока, так как именно в этой части Империи количество железнодорожных переселенцев было значительно больше. Здесь шло активное освоение земель с продвижением Сибирского пути на восток. Комитет Сибирской железной дороги, мотивируя создание фонда, заботился о просвещении прибывающих на земли рабочих [9].

Отдельная немаловажная категория железнодорожных объектов — это службы. Вспомогательные объекты для работы железной дороги, в основном различного рода хранилища перевалочного или постоянного характера: нефтехранилища и дровяные склады (которые также строились при паровозном депо), кладовые для заправки фонарей и погреба с керосином, товарные склады, а также сеновалы, конюшни с ветеринарными пунктами, бани и прачечные, ледники для временного хранения перевозимого продовольствия.

Жилые квартиры служащих подразделялись на три вида в зависимости от статуса служащих. Для временного проживания дежурных бригад строились казармы; для среднего персонала и старших служащих предназначались отдельные квартиры с удобствами, расположенные в одноэтажных и двухэтажных домах, построенные зачастую из дерева. При этом квартира начальника станции могла иметь площадь до 25 квадратных саженей (совр. 113,8 кв. м), а квартира второго помощника станции или младшего телеграфиста — около 10 квадратных саженей.

При анализе исполнительных чертежей Московской окружной железной дороги [11] было выявлено одиннадцать типов домов с квартирами для старших и средних служащих и два типа казарм. Квартиры старших и средних служащих располагались в одном доме, и здесь могли соседствовать начальник станции, его помощники, телеграфисты двух ран-

гов, сцепщик, сигналист, сторож, жандарм, слесарь, составитель поездов. Для начальника всего участка пути мог быть выстроен отдельный дом с единственной его квартирой в 49 квадратных саженей (совр. 223 кв. м) и конторой. Казармы имели необходимые удобства: столовую, кухню, сушилку, умывальную и уборную. В казармах для паровозных бригад жили по двенадцать человек, а в зданиях для кондукторских бригад в основном по четыре и по два человека.

Заводы при железной дороге представляют собой производства, принадлежавшие железнодорожным «обществам». Это либо заводы, производившие непосредственно составные части железных дорог и железнодорожный транспорт (вагоностроительные заводы; лесопильные; шпалопропиточные; чугуноплавильные и железоделательные; газовые, вырабатывающие газ из нефтяных остатков для освещения станций), либо заводы продовольственного назначения (мукомольные или сухарные).

При рассмотрении пообъектного состава железнодорожных узлов более четко определяется социальная роль железнодорожного узла в обеспечении территории новыми рабочими местами, а следовательно, в содействии приросту населения, что и является подтверждением его градообразующего значения. Необходимо принять во внимание тот факт, что на железных дорогах была более высокая оплата труда, чем на привычных местах работающего сословия. Рязанские краеведы Н. Н. Аграмаков и Е. Н. Каширин [12] установили, что железная дорога дала многим жителям города хорошую оплачиваемую работу — до шестисот и более рублей в год с последующей пенсией. Можно сделать вывод, что появление железнодорожного узла способствовало повышению благосостояния и формированию благоустроенной инфраструктуры. В рукописи краеведа А. В. Калашникова [13] говорится о том, что с появлением железной дороги Троиц-

кая слобода в г. Рязани, которая ранее была бедным пригородом, стала застраиваться, активно включаться в городскую структуру, образуя развитый городской округ.

Классификация железнодорожных узлов

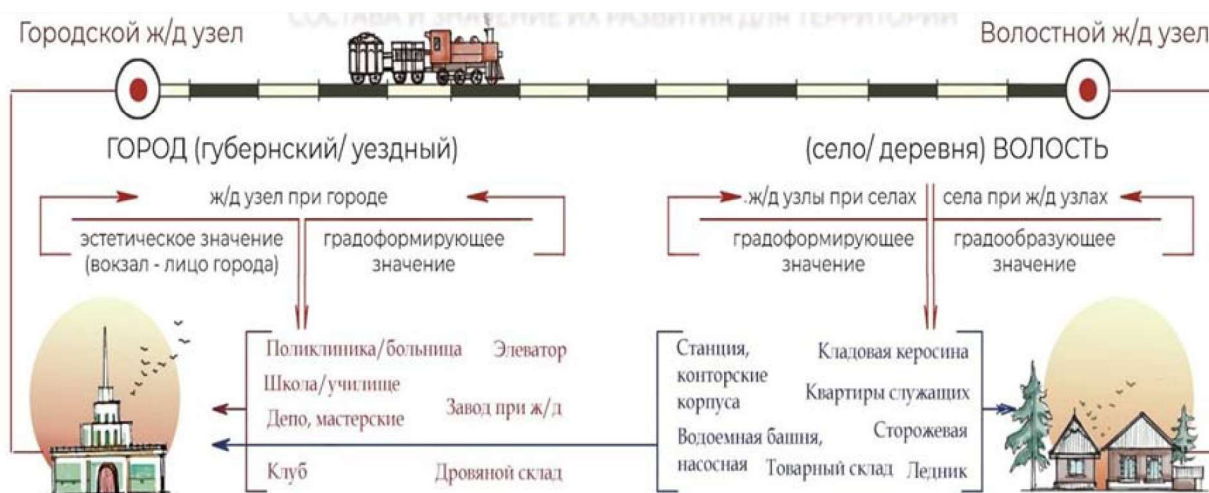
При разработке классификации железнодорожных узлов следует учитывать количество входящих в него объектов. Для этого была проанализирована наиболее стратегически важная для Российской империи железнодорожная линия — Транссибирская магистраль, а именно направление, проходящее через Рязань в границах бывшей Рязанской губернии. В ходе анализа были выявлены малые и крупные железнодорожные узлы. Проанализированные ранее факторы развития железнодорожного узла позволяют сделать вывод, что он становился крупным в зависимости от наличия узловой или многофункциональной станции. Именно поэтому крупный железнодорожный узел мог сформироваться только в городе, что подтверждает натурное исследование: большие железнодорожные узлы расположены в административных центрах Рязанской губернии. Неотъемлемым атрибутом крупного узла является ремонтное депо, которое и формировало своим многообразием прикрепленных к нему подразделений образовавшийся

железнодорожный узел в крупный. Малые узлы — это прежде всего те, в которых отсутствуют депо (они располагаются в селах и деревнях).

Таким образом, исторические железнодорожные узлы можно классифицировать как городские, расположенные в губернских и уездных городах; и волостные, развивающиеся по двум направлениям: при ранее существующем селе или формируя на свободной территории поселение. Представленные выводы отображены на рисунке.

В Рязанской губернии примером развития железнодорожного узла при станции может служить станция Кораблино, построенная при торговом селе Кораблино, в котором занимались табакопроизводством и хлебопашеством.

Примерами развития села или деревни вокруг станции является небольшой торговый поселок с бакалейными и мануфактурными лавками при станции Денежниково, поселки при станциях Хрущево и Чемодановка, занимавшиеся сыпкой подвозимого хлеба, и др. [14]. В то время как в городском железнодорожном узле могут быть все элементы пообъектного состава, для волостного может потребоваться лишь его самая необходимая часть. Так, в городах Рязань, Ряжск, Рыбное,



Классификация железнодорожных узлов в зависимости от пообъектного состава и значение их развития для территории

Шиловое существовал практически весь железнодорожный комплекс, включавший ремонтные депо с прикрепленными к нему водоемными башнями, дровяными складами и нефтехранилищами, элеваторы, служебные дома, школы, больницы, помещения хранения, сообщающиеся с железной дорогой заводы. На волостных узлах могли быть водоемная башня с насосной, квартиры для служащих, обязательно кладовые керосина для освещения станции, сторожевые, ледники для хранения продуктов питания и в некоторых случаях товарный склад для временного хранения транзитных грузов.

Городской железнодорожный узел изначально имел эстетическое значение, так как вокзальная архитектура прежде всего была развита именно в городах, а также и градоформирующее значение, так как оказывал влияние на формирование и преобразование существующей городской архитектоники. Волостной узел, как и городской, имел градоформирующее значение, если железнодорожная станция образовалась при существующем селе, и градообразующее, если село образовалось при возведенной железнодорожной станции.

Выводы

В ходе исследования авторами впервые систематизирован пообъектный состав исторических железнодорожных узлов как важной градоформирующей составляющей в системе расселения жителей страны, что является необходимым критерием при их изучении и рассмотрении с целью сохранения и последующего приспособления.

Необходимо отметить довольно высокую степень сохранности железнодорожных объектов в количественном отношении: в границах бывшей Российской империи существуют целые комплексы исторической железнодорожной архитектуры, включая большое количество вокзальных строений. При этом следует отметить низкий уровень использования, а соответственно, и высо-

кую степень утраты отдельных сооружений. Так, например, находятся в полуразрушенном состоянии многие инженерно-промышленные объекты железных дорог из-за отсутствия надобности в их использовании по прямому назначению. Руинированные веерные депо или водонапорные башни можно встретить почти в каждом крупном городе России. Исторические объекты, предназначенные для хранения и складирования, также пришли в негодность. Деревянные дома бывших железнодорожных служащих постепенно исчезают.

Железнодорожные узлы конца XIX – начала XX веков — это «лицо» особенной эпохи нашей страны, сыгравшей важнейшую роль в ее истории. «Железнодорожная цивилизация» ушедших столетий подарила современному веку сотни примеров гармонии фактур и пропорций в строительстве вокзальных зданий, а объекты промышленной архитектуры стали достоянием инженерной мысли. Все это, несомненно, оказало влияние на архитектурный образ нашей страны. Железнодорожные ансамбли являются достойным жанром архитектурной истории России, а их пространства имеют безусловный потенциал для использования в современных условиях.

Библиографический список

1. История железнодорожного транспорта России / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб., М.: ПГУПС, 1994. Т. 1. 335 с.
2. Железнодорожные станции и узлы / под ред. В. Г. Шубко, Н. В. Правдина. М.: УМК МПС России, 2002. 368 с.
3. Архангельский Е. В. Железнодорожные станции: (Устройство и орг. работы) / Е. В. Архангельский, Ю. Е. Лукьянов. М.: ТОО «Интекст», 1996. 350 с.
4. Субботин О. С. Архитектура железнодорожных комплексов в системе города // Жилищное строительство. 2013. № 2. С. 9–13.
5. Батырев В. М. Вокзалы. М.: Стройиздат, 1998. 214 с.
6. Целищева М. А. Комплекс памятников истории и архитектуры железнодорожной станции г. Барнаула // Баландинские чтения: сб. статей X научных чтений

памяти С. Н. Баландина, Новосибирск, 15–17 апреля 2015 г. Новосибирск, 2015. Т. X. Ч. 1. С. 299–309.

7. Глатоленкова Е. В., Иванова А. П. Архитектурное наследие Уссурийской железной дороги в городе Вяземском // Культура и наука Дальнего Востока. Хабаровск, 2021. № 2 (31). С. 80–84.

8. Филиппенко Я. Д. «Железнодорожная» архитектура Полоцка в конце XIX– начале XX вв. // Актуальные проблемы архитектуры Белорусского Подвинья и сопредельных регионов: сб. науч. работ Междунар. науч.-практ. конф. к 50-летию Полоцкого гос. университета, Новополоцк, 18–19 окт. 2018 г. ПГУ им. Евфросинии Полоцкой. Новополоцк, 2018. С. 115–121.

9. Ситникова М. А., Ситникова П. В. Архитектурный ансамбль железнодорожной станции «Омск» в системе построек фонда имени Александра III и его влияние на градостроительное развитие пристанционных поселков: История формирования ансамбля, его прошлое, настоящее, будущее // Известия ОГИК музея. Омск. 2000. № 8. С. 94–116.

10. Большая энциклопедия транспорта. Железнодорожный транспорт. В 8 т. Т. 4 / под ред. Н. С. Конарева. М.: Большая Российская энциклопедия, 2003. 1039 с.

11. Россия. Управление по сооружению Московской окружной железной дороги. Альбом исполнительных типовых чертежей: 1903–1908. Т. 1. М.: Фото-Литография К. Фишер, 1909. 234 с.

12. Аграмаков Н. Н., Каширин Е. Н. Прогулки по губернской Рязани: Исторический путеводитель. Рязань. 2000. 160 с.

13. Калашиников А. В. Рязань и рязанцы: рукопись. Рязань: Архив РРО ВООПИИК, 1982.

14. Рязанско-Уральская железная дорога: [Доклад генерального докладчика М. А. Полозова и консультанта И. И. Кобозева] / под ред. Управ. делами Постоянного совещания при Наркомпути. М.: Транспечать, 1923. 123 с.

References

1. *Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii* [History of Railway Transportation in Russia]. Ed. by Kraskovskiy E. Ya., Uzdin M. M. Saint-Petersburg, Moscow, PGUPS Publ., 1994, vol. 1, 335 p.

2. *Zheleznodorozhnye stantsii i uzly* [Railroad stations and junctions]. Ed. by Shubko V. G., Pravdin N. V. Moscow, UMK MPS Rossii Publ., 2002, 368 p.

3. Arkhangel'skiy E. V. *Zheleznodorozhnye stantsii. Ustroystvo i org anizatsiya raboty* [Railway stations. Arrangement and organization of work]. Moscow, TOO «Intekst» Publ., 1996, 350 p.

4. Subbotin O. S. *Arkhitektura zheleznodorozhnykh kompleksov v sisteme goroda* [Architecture of railway

complexes in the system of the city]. *Zhilishchnoe stroitel'stvo – Housing Construction*, 2013, no. 2, pp. 9–13.

5. Batyrev V. M. *Vokzaly* [Railroad stations]. Moscow, Stroyizdat Publ., 1998, 214 p.

6. Tselishcheva M. A. *Kompleks pamyatnikov istorii i arkhitektury zheleznodorozhnoy stantsii g. Barnaula* [Complex of monuments of history and architecture of the railway station of Barnaul]. *Balandinskie chteniya. Sb. statey Kh nauchnykh chteniy pamyati S. N. Balandina Novosibirsk, 15–17 aprelya 2015 g.* [Balandin Readings. Collection of articles of the X scientific readings in memory of S. N. Balandin, Novosibirsk, April 15–17, 2015]. Novosibirsk, 2015, vol. X, pt. 1, pp. 299–309.

7. Glatolenkova E. V., Ivanova A. P. *Arkhitekturnoe nasledie Ussuriyskoy zheleznoy dorogi v gorode Vyazemskom* [Architectural heritage of the Ussuriyskaya railroad in the city of Vyazemsk]. *Kul'tura i nauka Dal'nego Vostoka – Culture and science of the Far East*, 2021, no. 2 (31), pp. 80–84.

8. Filippenko Ya. D. «Zheleznodorozhnaya» arkhitektura Polotska v kontse XIX–nachale XX vv. [“Railroad” architecture of Polotsk in the late XIX – early XX century]. *Aktual'nye problemy arkhitektury Belorusskogo Podvin'ya i sopredel'nykh regionov. Sb. nauch. rabot Mezhdunar. nauch.-prakt.konf. k 50-letiyu Polotskogo gos. universiteta Novopolotsk, 18–19 okt. 2018* [Actual problems of architecture of the Belarusian Podvinya and neighboring regions. Collection of scientific works of the International scientific and practical conference to the 50-th anniversary of the Polotsk State University Novopolotsk, October 18–19. 2018]. PGU im. Evfrosinii Polotskoy Publ., Novopolotsk, 2018, pp. 115–121.

9. Sitnikova M. A., Sitnikova P. V. *Arkhitekturniy ansambl' zheleznodorozhnoy stantsii «Omsk» v sisteme postroek fonda imeni Aleksandra III i ego vliyanie na gradostroitel'noe razvitie pristanstionnykh poselkov: Istoriya formirovaniya ansamblya, ego proshloe, nastoyashchee, budushchee* [Architectural ensemble of the railway station “Omsk” in the system of buildings of the Alexander III Foundation and its influence on the urban development of station settlements: History of the formation of the ensemble, its past, present, future]. *Izvestiya OGIK muzeya – Proceedings of the OGIK Museum*, 2000, no. 8, pp. 94–116.

10. *Bol'shaya entsiklopediya transporta. Zheleznodorozhnyy transport* [Big encyclopedia of transport. Railway transportation]. In 8 vols. Vol. 4. Ed. by Konarev N. S. Moscow, Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya, 2003, 1039 p.

11. *Rossiya. Upravlenie po sooruzheniyu Moskovskoy okružnoy zheleznoy dorogi. Al'bom ispolnitel'nykh tipovykh chertezhey: 1903–1908* [Russia. Directorate for the construction of the Moscow district railroad. Album of

executive standard drawings: 1903–1908]. Vol. 1. Moscow, Foto-Litografiya K. Fisher Publ., 1909, 234 p.

12. Agramakov N. N., Kashirin E. N. *Progulki po gubernskoy Ryazani: Istoricheskiy putevoditel'* [Walks in provincial Ryazan. Historical guide]. Ryazan'. 2000, 160 p.

13. Kalashnikov A. V. *Ryazan' i ryazantsy: rukopis'* [Ryazan and Ryazan residents. Manuscript]. Ryazan, Arkhiv RRO VOOPiK, 1982.

14. *Ryazansko-Ural'skaya zheleznaya doroga. Doklad general'nogo dokladchika M. A. Polozova i konsul'tanta I. I. Kobozeva* [Ryazan-Ural railroad. Report of the general speaker M. A. Polozov and consultant I. I. Kobozev]. Ed. by Uprav. delami Postoyannogo soveshchaniya pri Narkomputi, Moscow, Transpechat' Publ., 1923, 123 p.