

Мальцева Е. А.
E. A. Maltseva

АРХИТЕКТУРНЫЙ ОБРАЗ РОССИЙСКИХ ВОКЗАЛОВ

THE ARCHITECTURAL IMAGE OF RUSSIAN STATIONS

Мальцева Елена Александровна – кандидат искусствоведения, доцент кафедры «Философия и культурология» Сибирского государственного университета путей сообщения (Россия, Новосибирск); 630049, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 191; тел. 8(383)328-04-54. E-mail: eamaltseva@yandex.ru.

Ms. Elena A. Maltseva – PhD in Arts, Associate Professor, Philosophy and Cultural Studies Department, Siberian State University of Communications (Russia, Novosibirsk); 630049, Novosibirsk, ul. D. Kovalchuk, 191; tel. 8 (383) 328-04-54. E-mail: eamaltseva@yandex.ru.

Аннотация. Объектом исследования выступает железнодорожный вокзал, предметом – его архитектурный образ. В статье прослеживается эволюция архитектурного образа российского вокзала с момента проектирования первых вокзалов до строительства современных железнодорожных станций. Первые российские вокзалы задумывались как центры для увеселения публики. Постепенно задача архитекторов менялась и усложнялась. Основной становилась идея функциональности здания, при этом рождались образы вокзала-портала, арки, вокзала-дворца. Современный вокзал – это многофункциональный комплекс, осмысленный в духе современной бионической архитектуры.

Summary. The target of research is the railway station; the scope is its architectural image. The article traces the evolution of the architectural trends of the Russian stations from the design of the very first stations to the construction of modern ones. The first Russian stations were conceived as public entertainment centers. Gradually the problem of architects changed and became more complicated. The main idea was the functionality of the building, at the same time images of the station-portal, the arch, the station-palace were born. The modern station is a multifunctional complex, meaningful in the spirit of modern bionic architecture.

Ключевые слова: художественная культура, архитектура, архитектурный образ, железная дорога, вокзал.

Key words: art culture, architecture, architectural image, railway, railway station.

УДК 008:725.31

История железной дороги тесно связана с историей художественной культуры. Во всех видах искусства в XIX – XXI вв. создавались и продолжают создаваться многочисленные произведения, создающие её образ, железная дорога стала источником вдохновения для большого числа писателей, поэтов, живописцев, скульпторов, музыкантов, режиссеров, архитекторов [9; 11]. Правда, когда речь идёт об архитектуре, о вдохновении мы часто говорим во вторую очередь. Строительство тех или иных зданий начинается с решения практической задачи. Такой важной задачей в ходе строительства железных дорог было возведение технических и общественных сооружений, необходимых для обеспечения её работы. Несомненно, наиболее ярким и многоликим типом железнодорожных построек является вокзал – сложное, многофункциональное сооружение, внутри и вокруг которого концентрируется жизнь железной дороги. Отсюда происходит управление процессами перевозок, здесь концентрируется информация, организуется работа персонала и пребывание пассажиров. Строительство вокзалов является сложной и интересной задачей для архитекторов. Как совместить функциональность и эстетичность? Как придать объекту образность и выразительность? Как передать идею, и какую идею? Данные проблемы в разные эпохи решались по-разному.

Изучению истории строительства российских вокзалов, их влияния на градостроительство, стилистическому анализу отдельных зданий посвящено достаточно много исследовательских трудов отечественных специалистов. Авторы работ, посвящённых стилистическим проблемам в искус-

стве XIX – XX вв., обязательно дают характеристику вокзалов, построенных выдающимися зодчими и являющихся яркими образцами того или иного стиля. Исследования развития архитектуры данного периода содержат описания некоторых вокзальных сооружений. Целый ряд работ посвящен вопросам проектирования железнодорожных вокзалов, выявления их градообразующей роли.

К анализу вокзалов с точки зрения их образного решения обращались немногие специалисты. Из отечественных исследований назовём работы И. Г. Явейна [21; 22; 23] и В. М. Батырева [4], ярких теоретиков и практиков транспортной архитектуры. Исследования данных авторов дают полную и глубокую характеристику эволюции вокзальной архитектуры, в числе прочего затрагивающую и проблему архитектурного образа, но данная проблема не является основной для авторов. Кроме того, работы изданы в 1960-1980-х гг. В последующие десятилетия строительство вокзалов продолжалось, здания приобрели новые формы, воплотили новые образы, а значит, вполне достойны научного осмысления, включения в общий ряд эволюции железнодорожного вокзала.

Современные исследования довольно разнообразны, часть авторов, обращаясь к теме железнодорожного вокзала, разрабатывает проблему изучения и сохранения историко-культурного наследия вокзальных комплексов отдельных регионов [2; 3; 12; 14], опубликован целый ряд работ, посвящённых отдельным сооружениям [1; 6; 15; 16; 19], проводится анализ типологии железнодорожных вокзалов [13]. Однако теме образности железнодорожного вокзала не уделено значительного внимания.

Сам термин «архитектурный образ» не очень распространён в исследовательской литературе, однако ряд авторов употребляет его и даёт ему характеристику. Так, А. В. Иконников в монографии «Функция, форма, образ в архитектуре» раскладывает образ в архитектуре на «образ-замысел», «образ-восприятие» и «образ-процесс» и указывает на то, что наиболее значительную роль в формировании архитектурного образа играют знаки и символы «языка» архитектуры [7, 135]. Современный автор Е. А. Бирюкова посвящает свою работу установлению содержания данного термина и приходит к выводу о том, что «архитектурный образ является не только образом художественным, но и образом культурным, образом национально-эстетическим, образом глобально отражающим национальные, культурные предпочтения через эстетические понятия и категории» [5].

Опираясь на подход данных авторов к пониманию термина, обозначим основные этапы эволюции архитектурного образа железнодорожного вокзала в России, выделим ключевые образные характеристики.

История появления вокзалов в России начинается со строительства Царскосельской железной дороги. Одной из задач строительства «воксала» в Павловске было увеличение пассажиропотока. Публику привлекали возможностью приятного отдыха на лоне природы, различными увеселениями, такими как балы, маскарады, танцы, концерты. Центром развлечений и должен был стать «воксал», построенный по проекту архитектора А. И. Штакеншнейдера (см. рис. 1). О конструкции здания Ф. А. фон Герстнер в одном из писем пишет: «Здание строится полукружием на протяжении 350 футов и состоит из круглого зала 35 фут в поперечнике, из большого зала, коего одна ось имеет в длину 119, другая 63 фута: этот зал предназначается для балов, концертов и вместе столовою; по сторонам два меньших зала, длиною в 35 фут, шириною в 21 фут; далее 3 зимних сада, в обоих флигелях 40 жилых комнат для найма и 12 комнат для хозяина гостиницы с прислугою» [18]. Как видим, здание проектировалось для решения не столько транспортных задач, сколько эстетических. Соответственно, создавался образ праздничного заведения, лёгкого и светлого. В здании должно было поселиться искусство, и это произошло.

Открытие вокзала состоялось 22 мая 1838 г., а уже 5 января 1839 г. сюда был приглашен профессиональный оркестр под управлением Й. Германа. В набравшем популярность зале выступали известные музыканты – вокалисты, инструменталисты, концертные программы постепенно теряли увеселительный характер, здесь можно было услышать лучшие классические произведения в исполнении величайших мастеров. Достаточно перечислить имена лишь некоторых из них (А. К. Глазунов, Р. М. Глиэр, Ф. И. Шаляпин, Л. В. Собинов, С. С. Прокофьев), чтобы понять: Павловский вокзал в XIX в. стал одним из центров петербургской музыкальной жизни, своего рода филармонией.

Здание вокзала в Царском Селе строилось по проекту архитектора Г. Фоссати с той же целью, что и в Павловске, здесь также некоторое время проводились танцевальные вечера и концерты, но большого признания они не получили и постепенно прекратились. Облик же вокзала был гораздо строже и серьезнее (см. рис. 2). Здание, выполненное в английском готическом стиле, представляло собой двухэтажное кирпичное сооружение с четырёхугольной башней, на которой развевался государственный флаг, и боковыми одноэтажными деревянными пристройками. Здесь же были навесы, опирающиеся на внушительные чугунные столбы и кованые фигурные кронштейны. Симметрия, строгость, лаконичность постройки создавали совершенно особый образ вокзала, отличающийся от Павловского, – деловой и солидный. Здание трижды перестраивалось, но его первоначальный облик нам известен, в частности, благодаря реконструкции Л. И. Коренева.

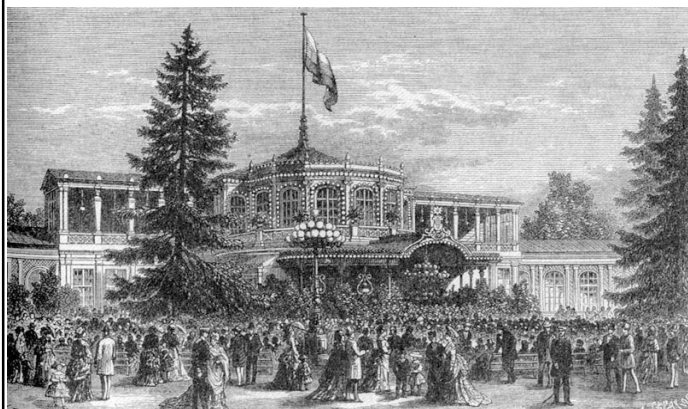


Рис. 1. Павловск. Вокзал



Рис. 2. Царское село. Вокзал

Первое здание вокзала в Санкт-Петербурге было построено в 1849-1852 гг. по проекту К. А. Тона. Царскосельский вокзал, просуществовавший до начала XX в., представлял собой двухэтажное прямоугольное здание, в котором размещался небольшой зал, билетные кассы, правление дороги, жилые помещения для сотрудников. В правом крыле располагались залы ожидания, в левом – императорские комнаты. Перрон был перекрыт стеклянным шатром, пропускавшим естественное освещение.

Яркой страницей в истории строительства железнодорожных вокзалов в России стало возведение двух однотипных станционных зданий в Санкт-Петербурге (Московский вокзал) (см. рис. 3) и Москве (Ленинградский вокзал) (см. рис. 4), конкурс на строительство которых выиграл К. А. Тон. Облик вокзалов напоминает европейские городские ратуши с двухъярусной башней в центре здания, на которой располагаются часы и флашток. Вокзалы строились одновременно и архитектурно объединили два города, создав своего рода арку, огромный величественный портал с пилонами-вокзалами. Таким образом вокзал приобрёл новую функцию – символическую.



Рис. 3. Москва. Ленинградский вокзал



Рис. 4. Санкт-Петербург. Московский вокзал

Во второй половине XIX в. архитекторы вырабатывают особый тип здания железнодорожного вокзала, его специфической чертой становится функциональность: архитектурно-художественное решение соответствует практическому назначению здания, в архитектурной композиции выделяются просторные залы ожидания, арочные перекрытия дебаркадеров, удобные входы.

Одним из наиболее крупных вокзалов, построенных во второй половине XIX в. в России, был пассажирский вокзал в Одессе (см. рис. 5). По удобству планировки и богатству отделки он не уступал лучшим европейским железнодорожным станциям. Здание было построено в 1884 г. по проекту В. А. Шрётера, руководил строительством А. О. Бернардацци. Будучи достаточно современным по композиционной схеме, функциональному решению (огромный дебаркадер, отдельные боковые павильоны прибытия и отбытия, большой объем главного зала), в оформлении он обращался к стилистике прошлого (что в целом характерно для архитектуры России конца XIX в.) – три огромные арки-портала на главном фасаде, дорические колонны, шпили над башенками.

В связи с мощным развитием железнодорожной сети родилась идея создания «образцовых» железнодорожных вокзалов, в жизнь она была воплощена, в частности, Р. А. Желязевичем. Вокзальные сооружения делились на четыре класса: в крупных городах строились вокзалы I и II классов с большими объёмами и развитой инфраструктурой, между ними возводились промежуточные станции III и IV классов, рассчитанные на меньший пассажиропоток и потому более компактные. Таким образом, происходило сочетание двух методов строительства: типового, использовавшегося для станций магистральных железных дорог, и индивидуального, применявшегося при строительстве вокзалов в крупных городах. Наиболее яркие объекты, несущие в себе художественную образность, безусловно, создавались во втором случае.

На рубеже XIX-XX вв. вокзал окончательно утвердился в роли «ворот в город», своего рода «визитной карточки» города. В это время в искусстве утверждается стиль модерн, вдохновивший архитекторов на строительство ярких и выразительных вокзальных комплексов. Для модерна в отечественной архитектуре характерно обращение к традиционным русским мотивам, не остались в этом смысле в стороне и авторы вокзальных зданий. Один за другим возводятся вокзалы, похожие на терема допетровской Руси с кокошниками, поребриками, резными наличниками. При этом авторы учитывали архитектурные традиции того региона, в который отправлялись поезда, т.е. здание вокзала уже своим обликом готовило пассажира к путешествию в определённом направлении, к встрече с определённой культурной информацией.

Так, Ярославский вокзал, являющийся начальным пунктом Транссибирской магистрали, в 1902-1904 гг. был реконструирован Ф. О. Шехтелем и принял облик русского сказочного терема с барельефами, изображающими моржей, белых медведей, чаек, с растительным орнаментом на декоративных керамических панно, с шатровыми башнями (см. рис. 6). Романтический образ русского Севера рождается в синтезе архитектуры, скульптуры, живописи, созданном талантливыми мастерами. В. Г. Шукин сравнивает здание вокзала со сказочным теремом, напоминающим «не то огромную русскую печь, не то сказочное чудовище, вытаращившее слуховые окна-глаза и разинувшее пасть центральный вход, то и дело глотающий и выплевывающий пассажиров» [20, 19].



Рис. 5. Одесса. Вокзал



Рис. 6. Москва. Ярославский вокзал

В 1912 г. вокзал во Владивостоке (завершающем пункте магистрали) перестраивается по подобию Ярославского вокзала в Москве. Своим образом здание, построенное под руководством инженера В. А. Плансона, напоминает русский терем XVII в. (см. рис. 7). В результате так же, как и в случае с вокзалами Т. А. Тона, возникла символическая арка, объединившая два города на концах великого железнодорожного пути, арка, опирающаяся на архитектурно похожие здания вокзалов. Интересно применение геральдики во владивостокском здании: на западном фасаде был размещён герб Москвы с Георгием Победоносцем, на восточном – герб Приморской области с сопками и царской короной, что несло явный символический подтекст – единство российской территории, Дальнего Востока и центральных районов, их опору на традиции русской культуры.



Рис. 7. Владивосток. Вокзал

Если Ярославский вокзал был воротами на русский Север, то воротами на Восток, связывающими Европу и Азию, стал Казанский вокзал, построенный по проекту А. В. Щусева (см. рис. 8). Автор умело соединил мотивы русской и восточной архитектуры, в частности стилизовав башни главного павильона под башню Сююмбике Казанского Кремля. При строительстве здания было применено много новаторских идей и приёмов, позволивших удачно спланировать и организовать внутреннее пространство огромного вокзального ансамбля. В целом данное сооружение принято оценивать как значительное сооружение в истории строительства российских вокзалов. Однако не все оценки были оптимистичны. Так, К. Малевич в статье «Архитектура как пощёчина бетоно-железу», ярко и эмоционально называя вокзал нервным пульсом трепета, живой веной, трепещущим сердцем, описывает строящийся Казанский вокзал как проявление «русского умершего стиля», заявляет, что на этом месте должно было быть возведено «стройное, могучее тело, могучее принять напор быстрого натиска современности» [10].



Рис. 8. Москва. Казанский вокзал

Малевич смотрел в будущее. Время таких вокзалов, соответствующих стремительному напору железнодорожной техники, придёт позже. А пока отечественные архитекторы снова и снова обращаются к древнерусским традициям – мотивы русского зодчества ярко звучат в здании

Вандавского вокзала в Москве, старого вокзала г. Екатеринбурга, вокзалов Благовещенска, Хабаровска и др.

В 1930-е гг. – время поисков новых путей в искусстве в целом и в архитектуре в частности – создавались интересные проекты вокзалов в русле функционализма и конструктивизма. Однако ни один из них не был реализован. Осуществлённые же проекты были выполнены скорее в традиционном русле – в канонах классицизма (например, вокзалы Новосибирска, Алма-Аты) или историзма (вокзал в Баку). Первоначальный проект новосибирского вокзала принадлежит Н. Г. Волошину, в процессе строительства он несколько раз менялся, к работе привлекались различные архитекторы, в том числе новосибирские (см. рис. 9). Изначально проектировалось строгое, лаконичное здание в духе конструктивизма (получившего интересное развитие в архитектуре Новосибирска), но в дальнейшем облик вокзала был переосмыслен в идеологически выдержанном стиле так называемого «сталинского ампира» – центральная часть здания приобрела облик торжественной триумфальной арки с тосканскими пилястрами. Однако в целом сохранился первоначально задуманный образ стремительно несущегося паровоза.



Рис. 9. Новосибирск. Вокзал «Новосибирск-главный»

Характеризуя советские вокзалы, построенные в довоенный период, В. М. Богатырёв применяет эпитеты «вокзал-дворец», «свадебный торт», отмечая их пышность и декоративность, подчас чрезмерную. Архитектура вокзалов данного времени создала крайне мало каких-либо новых ярких идей и образов, скорее, это был возврат к стилизаторству и историзму.

Послевоенное десятилетие отмечено массовым восстановлением и строительством вокзалов. По большей части это были парадные сооружения, построенные в духе все того же ампира. Последние монументальные вокзалы-дворцы строятся в начале 1950-х гг. Легкие, светлые, воздушные вокзалы построены в это время в Сочи (см. рис. 10) и Симферополе по проектам А. Н. Душкина.

1960-е гг. – годы рациональных решений и функционализма. После постановления «о борьбе с архитектурными излишествами» облик архитектуры, в том числе и железнодорожной, кардинально меняется. Примеры нового облика – Финляндский вокзал в Санкт-Петербурге, вокзалы в Рязани, Челябинске, Нижнем Новгороде. Предельная простота, лаконизм архитектурных деталей, формы, являющиеся следствием конструкции здания, – их характерные черты. В целом в данный период образность уступает место функциональности. В архитектуре доминирует идея первичности строительного производства, а значит, технология берет верх над архитектурной формой, лидирующую роль играют инженеры. В результате замедляется темп поисков новых образных решений, доминируют стандартизация и техницизм.

Однако уже в 1970-е гг. начинаются поиски нового языка архитектуры, основанного на связи с городской средой, с новыми социокультурными установками. Индивидуальный образ вокзала строится в опоре, с одной стороны, на уже существующие архитектурные традиции, с другой – на современную градостроительную ситуацию. Несомненный интерес в этом смысле представляет здание вокзала во Владимире (архитекторы М. Готлиб, В. Евстигнеев, Ю. Мелюшкин, Е. Кмито-

вич, инженеры Л. Глиэр, М. Горбунова, Н. Козлова, 1974 г.) (см. рис. 11). Авторы проекта использовали современные пластические методы организации архитектурного пространства, но при этом сумели увязать их с окружающим пространством – памятниками древнерусской архитектуры. Облицовка белым известняком, скульптурность форм создают мощный монументальный образ, не вступающий в противоречие с лучшими образцами владими́ро-суздальского зодчества.



Рис. 10. Сочи. Вокзал



Рис. 11. Владимир. Вокзал

Одной из тенденций транспортного строительства данного периода становится совмещение в одном архитектурном пространстве разных общественных объектов. Так, вокзал в Набережных Челнах (архитектор Ю. Орлеанский, 1985 г.) обслуживает как железнодорожное, так и автобусное сообщение (см. рис. 12). Хорошо организованное пространство имеет главную доминанту – часовую башню. В целом здание вокзала создает образ маяка посреди достаточно открытого, свободного пространства.



Рис. 12. Набережные Челны. Вокзал

Особой страницей в истории строительства российских вокзалов являются железнодорожные станции Байкало-Амурской магистрали. Большинство из них имеет общий признак – контраст в цветовом решении, построенный на сочетании красного цвета кирпича и белого цвета архитектурных деталей. Художественная образность многих станций формировалась на основе территориальных культурных особенностей и обладала большой долей визуализации – похожая на огромный парусник станция в Северобайкальске, напоминающее раскинувшего крылья лебедя здание в Тынде и др. (впрочем, такая визуализация некоторыми авторами оценивается как излишняя и противоречащая конструкции).

Новая волна строительства и реконструкции вокзалов приходится на начало 2000-х гг. В 2004 г. была проведена крупная реконструкция Красноярского железнодорожного вокзала (архитекторы И. Башкиров, В. Григорьев, В. Егоров, 2004 г.). Результатом работы стало практически

новое современное здание, но решенное в классическом стиле – с куполом, завершающимся шпилем, гранитными колоннами, треугольными фронтонами, возвращающимся к образцам вокзала-дворца (см. рис. 13).



Рис. 13. Красноярск. Вокзал

С началом XXI в. наступило время новых технологий, новых форм, архитекторы делают первые попытки переосмысления образа железнодорожного вокзала. В 2001 г. завершилось возведение первой очереди вокзала железнодорожной станции Самара (архитектор Ю. Храмов, 2001 г.), получившей на международном конкурсе диплом за уникальное архитектурное решение и использование современных материалов (см. рис. 14). Корпус здания выполнен из сочетания металлоконструкций и затемненных стеклопакетов и выглядит скорее как деловой центр или солидный банк, доминирующий над окружающим городским ансамблем. Интересной идеей стало обустройство смотровой площадки на высоте 95 м и создание исторического музея Куйбышевской магистрали на 2-м этаже здания.



Рис. 14. Самара. Вокзал

Основная мировая тенденция современного строительства в данной сфере – создание крупных многофункциональных железнодорожных вокзальных комплексов, объединяющих множество зданий и сооружений. Таким крупным комплексом стал Санкт-Петербургский Ладожский вокзал (архитектор Н. Явейн, 2003 г.), объединивший вокзал дальнего следования, пригородный вокзал, станцию метрополитена, площадку для городского транспорта (см. рис. 15). По замыслу архитектора, вокзал должен был поддержать образность петербургских вокзалов конца XIX в. Однако среди его прототипов называют не только вокзалы-дебаркадеры конца XIX в., но и римские термы, триумфальные арки, даже своды готических соборов, однако трактовка форм, использованные материалы (сочетание гранита, металла, стекла), рациональная функциональность подчеркивают современность сооружения. Здание пронизано духом индустриальной эстетики. В. Фролов пишет о брутальности образа вокзала, сравнивает его с фабричным зданием, видя в цилиндрах над стеклянным объемом фабричные трубы, а в большом зале – пространство огромного цеха [19].



Рис. 15. Санкт-Петербург. Ладожский вокзал. Фото с сайта archi.ru

Совсем иначе решен другой вокзал, спроектированный группой архитекторов под руководством Н. Явейна, – «Олимпийский парк» («Студия 44», 2013 г.). Легкий, парящий, он вызывает двойную ассоциацию – это не то птица, устремляющаяся в полет, не то бурлящий водный поток (см. рис. 16). Авторы проекта стремились обыграть тему воды, вписывая здание в окружающий ландшафт. «Как две волны, бегущие навстречу друг другу, навесы над пассажирскими платформами сливаются воедино и вздымаются буруном над центральным объемом. Затем, резко изменив свое направление, они ниспадают вниз козырьком, который укрывает привокзальную площадь от солнца и словно выплескивает очередную порцию посетителей в Олимпийский парк» – так Н. Явейн представляет свой проект [24].



Рис. 16. Сочи. Вокзал «Олимпийский парк». Проект



Рис. 17. Адлер. Вокзал

Еще одно сооружение, обязанное своим рождением олимпиаде 2014 г., – вокзал в Адлере (архитектурная группа под руководством А. П. Даниленко, 2013 г.) (см. рис. 17). Проект продолжает тему морской волны, в данном случае звучащей особенно ярко, т.к. один фасад здания выходит на береговую линию. Впрочем, есть и ещё одна образная ассоциация, порождаемая данным строением – огромное крыло птицы. Грандиозное сооружение оказалось удачно вписанным в пространство, стало его яркой доминантой.

Итак, вокзал за свою относительно короткую историю проделал серьезный эволюционный путь от небольшого здания, решавшего не столько транспортную, сколько эстетическую функцию, до масштабного многофункционального комплекса. К этому привел целый ряд факторов: рост пассажиропотока, развитие технологий, изменение окружающей застройки, новые идейные установки, появившиеся требования по гуманизации среды и т.д. Решая новые задачи, каждый раз встраиваясь в конкретную градостроительную ситуацию, архитекторы вновь и вновь перерабатывали художественно-образную организацию зданий. Трансформация прошла от образа праздничного, легкого заведения первой половины XIX в. через идею величественного портала на рубеже XIX – XX вв., дворцовые образы советских довоенных вокзалов, поиски современного содержания во второй половине XX в. к пластичной, нелинейной бионической архитектуре современности. На этом история вокзала не заканчивается. В данный момент определяются пути дальнейшего разви-



тия, делаются шаги на пути нового осмысления такого яркого культурного феномена, как железнодорожный вокзал.

ЛИТЕРАТУРА

1. Белов, А. Ж/Д вокзал «Олимпийский парк» / А. Белов // Проект Россия. – 2011. – № 60 (02). – С. 144-145.
2. Артемьева, А. А. Московский стиль в архитектуре железнодорожных вокзалов Дальнего Востока / А. А. Артемьева // АиСМ. – 2007. – № 3. – С. 15-18.
3. Баклыская, Л. Е. Первые дальневосточные вокзалы как отражение специфики русской архитектуры рубежа XIX – XX вв. / Л. Е. Баклыская // Вестник ВолгГАСУ. Серия: Строительство и архитектура. – 2007. – Вып. 7 (26). – С. 196-199.
4. Батырев, В. М. Вокзалы / В. М. Батырев. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.
5. Бирюкова, Е. Е. Архитектурный образ как выразитель сущности архитектурного пространства (К вопросу о рассмотрении содержания категории «Архитектурный образ» в курсе «Объемно-пространственная композиция» специальности 2901 «Архитектура») [Электронный ресурс] / Е. Е. Бирюкова. – Режим доступа: http://de.cdo.vlsu.ru/distantionnoe_obuchenie/publikatsii/?eid=519.
6. Захарова, Н. Железнодорожный вокзал «Олимпийский парк» / Н. Захарова // Проект Россия. – 2014. – № 2. – С. 134-137.
7. Иконников, А. В. Функция, форма, образ в архитектуре / А. В. Иконников. – М.: Стройиздат, 1986. – 288 с.
8. Коренев, Л. И. Итальянец проектировал вокзалы для Царскосельской ж. д. и не только... [Электронный ресурс] / Л. И. Коренев. – Режим доступа: <http://korenev.org/index.php/ru/2011-04-07-13-55-37/2011-04-07-14-16-28/129-italyanets-proektiroval-vokzaly-dlya-tsarskoselskoj-zh-d-i-ne-tolko>.
9. Лесовиченко, А. М. Железная дорога в музыке и изобразительном искусстве / А. М. Лесовиченко, Е. А. Мальцева // Железнодорожный транспорт. – 2012. – № 5. – С. 72-77.
10. Малевич, К. Архитектура как пощечина бетону-железу [Электронный ресурс] / К. Малевич. – Режим доступа: <http://ruslit.traumlibrary.net/book/malevich-kvadrat/malevich-kvadrat.html#work002002>.
11. Мальцева, Е. А. Железная дорога как часть культуры в контексте художественного осмысления / Е. А. Мальцева // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. – 2010. – № 24. – С. 122-129.
12. Никифоров, Ю. А. Архитектурное наследие железнодорожных вокзалов Уральского региона / Ю. А. Никифоров, Ю. В. Наливайко // Академический Вестник Уралниипроект РААСН. – 2013. – № 4. – С. 47-50.
13. Овчинникова, Е. А. Типология железнодорожных вокзалов / Е. А. Овчинникова // Мир транспорта. – 2012. – № 4. – С. 130-135.
14. Петухова, Н. М. Формирование архитектурного комплекса Вологодско-Архангельской железной дороги / Н. М. Петухова // Архитектурное наследие. – 2008. – Вып. 49. – С. 255-273.
15. Пинская, Н. П. Три образа одного вокзала / Н. П. Пинская, И. Д. Столбова // Мир транспорта. – 2014. – № 3. – С. 246-251.
16. Сапрыков-Фоминский, В. Н. Восточные ворота России / В. Н. Сапрыков-Фоминский // Архитектура и строительство Москвы. – 2004. – № 5. – С. 9-12.
17. Современная архитектура. Успешное сочетание традиций и новаций. Интервью с Е. Еловковым и В. Зенкевичем // Европейская столица. – 2003. – № 07-08.
18. Фролов, А. И. Санкт-Петербург от А до Я. Вокзалы. // А. И. Фролов. – СПб.: Изд-во «Глагол», 2008. – 160 с.
19. Фролов, В. Ладожский вокзал в Санкт-Петербурге / В. Фролов // Проект РОССИЯ. – 2003. – № 29 (3). – С. 18-19.
20. Щукин, В. Г. Вокзал как книга и здесь-пространство / В. Г. Щукин // Лабиринт. – 2015. – № 3. – С. 6-21.
21. Явейн, И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов / И. Г. Явейн. – М., 1938. – 304 с.
22. Явейн, И. Г. Вокзал и площадь – узел единой транспортной системы страны / И. Г. Явейн // Архитектура СССР. – 1961. – № 3.
23. Явейн, И. Г. Вопросы проектирования железнодорожных вокзалов: автореф. дис. ... д-ра архитектуры / Явейн И. Г.; Ин-т живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина. – Л.: [б. и.], 1964. – 47 с.
24. Явейн, Н. И. Вокзал «Олимпийский парк» [Электронный ресурс] / Н. И. Явейн // Архитектурный Петербург. – 2014. – № 3. – Режим доступа: <http://archpeter.ru/arkhiv/2014/03/vokzal-olimpijskij-park/>.