

УДК 72.03

ГОЛОБОРОДСКИЙ М. В.
МИХАЙЛОВА Л. Г.

Деревянный модерн в архитектуре станций железных дорог Урала



**Голобородский
Михаил
Венидимович**

кандидат архитектуры,
профессор, зав. кафедрой
Истории искусств
и реставрации УралГАХУ

e-mail: architrave@inbox.ru



**Михайлова
Людмила
Гавриловна**

старший научный сотрудник
Филиала ФГБУ
«ЦНИИП Минстроя России»
УралНИИпроект

e-mail: ludmila@uniip.ru

Предметом исследования являются стилистические и архитектурные особенности станционных зданий, выполненных в формах деревянного модерна при строительстве железных дорог в Уральском регионе. Исследование направлено на изучение истоков, развития и формирования отдельного, специфического направления конца XIX — начала XX века, выполненных в формах архитектуры «деревянного модерна» на Урале.

Ключевые слова: Урал, железные дороги, станционные строения, архитектура, деревянный модерн, формообразование, региональные особенности.

GOLOBORODSKIY M. V., MIKHAILOVA L. G.
WOODEN ARCHITECTURE IN THE URALS RAILWAYS STATIONS

The subject of the research are stylistic and architectural features of the station buildings, executed in wooden forms of Art Nouveau in the construction of railways in the Urals region. The study is aimed at studying the origins, development and formation of a specific, specific direction of the late XIX — early XX centuries, made in the forms of architecture of «wooden modernism» in the Urals.

Keywords: Ural, railways, terminal buildings, architecture, wooden Art Nouveau, shaping, regional peculiarities.

Введение

Географическое положение Урала обусловило его развитие как крупнейшего в России промышленного региона, еще до 1917 г. открытого сетью железнодорожных магистралей и местных веток, сходящихся в Екатеринбурге, что дало ему статус крупнейшего железнодорожного центра. Проектанты станционных строений на железных дорогах Урала неизменно проявляли высокое профессиональное мастерство, понимание специфики применения стилей и направлений к специфическим объектам, которое они разрабатывали.

Строительство первой Горнозаводской дороги велось «Обществом горнозаводской железной дороги» и было закончено в 1878 г. В 1885 г. построена ветка Екатеринбург — Тюмень, которая объединилась с горнозаводской веткой в одну магистраль и стала называться Уральской железной дорогой, соединив транспортом бассейны рек Оби и Камы. В 1896 г. ветка Екатеринбург — Челябинск соединила Уральскую магистраль с Транссибирской. В 1904 г. на Урале было решено проложить железную дорогу Пермь — Кунгур — Екатеринбург, которая была пущена в 1909 г., обогатив

архитектуру России особым «железнодорожным» вариантом модерна. В 1916 г. введены в строй линии на западном направлении — на Кузино и Дружинино, и на север, от Шарташа до Тавды. Автором архитектурных проектов вокзалов Северо-Восточной дороги следует указать подписавшего все чертежи инженера Белявского. К моменту революции 1917 г. в основном завершилось формирование сети железных дорог на Урале. Уже в годы Гражданской войны завершено строительство дороги, которая шла от Казани до Екатеринбурга через Красноуфимск и Дружинино.

Практически каждая из построенных в этот период железнодорожных линий обладала цельностью и индивидуальностью архитектурного облика, сооружаясь по единому проекту с широким применением типизации, распространявшейся не только на вокзалы, но и на другие станционные постройки. В архитектуре станционных строений железных дорог Урала представлены почти все стилистические направления, характерные для второй половины XIX — начала XX в., однако они, как правило, принимали своеобразный вид.

Особенно интересны произведения «железнодорожно-го» модерна. В настоящее время памятники архитектуры деревянного модерна составляют самый малочисленный слой исторической застройки городов Урала. Известная идеологическая предвзятость по отношению ко всему периоду рубежа XIX–XX вв., безусловно, сказалась на сохранности объектов. Сегодня лишь немногие объекты уральских железных дорог имеют статус памятников. Остальные везде подвергаются произвольным искажениям либо вовсе уничтожаются. Сохранение и изучение построенных из дерева в стиле модерн станционных строений становится чрезвычайно важным. Избранная тема представляется авторам актуальной как в чисто научном, так и в практическом аспекте.

Цель исследования: определение особенностей и регионального своеобразия архитектуры «железнодорожного» варианта деревянного модерна в Уральском регионе в контексте данного стиля.

Методика исследования: сравнительно-типологический метод исследования и стилевых процессов рубежа XIX–XX вв. в сочетании с искусствоведческим анализом архитектурных объектов для выявления региональных особенностей зданий «железнодорожного» варианта деревянного модерна в Уральском регионе.

Стилистика модерна получила выражение в архитектуре рубежа XIX–XX вв. практически во всех типах существующих тогда зданий. Как возник особый, «железнодорожный» вариант модерна — вопрос, пока недостаточно изученный применительно к Уралу. Модерн как архитектурный стиль зародился в Европе. Он развивался индивидуально в каждом государстве, в том числе и в России, вбирая в себя элементы той или иной национальной культуры. В России он стал самостоятельным, особенным направлением, наложившим свой отпечаток как на архитектуру, так и на живопись, скульптуру.

В Европе и России архитектура последней четверти XIX в. представлена различными течениями и школами, объединенными общим антиэклектическим движением — национальный романтизм. Одной из причин наступившего периода отрицания классицизма и академизма стало восприятие этих стилей как носителей официального и аристократически сословного искусства [1, 128]. Первоначально отрицание большей частью архитекторов художественного наследия сочеталось с использованием в собственном творчестве форм разных, ушедших в прошлое, стилей. Естественно, что в России наиболее широкое применение получили разнообразные варианты «русского» стиля. Так, в это время В. В. Стасов обратил внимание приверженцев «русского» стиля на деревянную архитектуру как самую талантливую, разнообразную и изящную из прошлых отечественных направлений архитектуры [2, 214]. Как продолжение процессов, обозначившихся ранее в деревянном зодчестве конца XIX в., на рубеже веков выделилось отдельное архитектурное направление «деревянный модерн».

На Урале, так же как в городах Поволжья и Сибири, декоративные формы деревянного модерна нередко имитировали формальные качества каменных сооружений «нового стиля». При этом архитектурная декорация в стиле модерн выполнялась в технике, близкой народной деревянной резьбе, сочетавшей народные традиции с приемами профессиональной архитектуры. Некоторые провинциальные постройки дилетантов отличались непосредственностью, иногда граничащей с китчем. В проектах профессиональных архитекторов особенно сти московского и петербургского модерна нередко пере-

плетались с общеевропейскими приемами, характерными для венского (сецессион) и северного (скандинавского) модерна.

За период развития стиля модерн в Европе (1880–1914 гг.) ярко проявились его основные качества: общность планировочных, объемно-пространственных и конструктивных приемов, стремление придать каждому сооружению сугубо индивидуальный характер, запоминаемость архитектурного облика. Один из определяющих приемов модерна — пластическая архитектурная форма. Часто нарочитая композиция выявляла реальную структуру здания: крупный объем вестибюля или холла отмечался большим окном-витражем, вход — порталом или башней, разные по величине и назначению комнаты — оконными проемами разнообразной величины и формы. Внутренняя структура явственно читалась во внешнем облике здания. Непременным стилистическим признаком были «упругие» криволинейные карнизы и обрамления окон.

В последнее десятилетие XIX в. на деятелей русской архитектуры и культуры в целом большое влияние оказали художественные искания коллег из Финляндии. Русские архитекторы были знакомы с опубликованными в 1894–1904 гг. работами финского архитектора Л. Сонка (1870–1856) (Иллюстрация 1).

В его деревянных виллах выявлены типичные внешние признаки и принципы северного модерна — срубы как конструктивная основа здания; трапезиевидная форма проемов и их мелкая расстекловка; строгая графическая манера в изображении декоративных деталей, следование архитектурной правде; демонстрация свойств дерева как универсального материала; невидимое на первый план национальной составляющей художественного образа зданий [3, 93–104].

Как и европейским образцам модерна, работам российских профессиональных архитекторов свойственно стремление продемонстрировать факт овладения деревом как новым материалом, новыми конструктивными решениями, нетрадиционными криволинейными формами консолей, карнизов, ограждений, оконных и дверных рам. Непременным признаком «новой» архитектуры стала общность планировочных, объемно-пространственных, конструктивных приемов. При этом каждому сооружению авторы стремились придать сугубо индивидуальный характер, уникальность, запоминаемость архитектурного облика. Архитектура станционных построек первых линий Уральской горнозаводской дороги и ветки Челябинск — Екатеринбург по своей симметричной трехосевой схеме планов и декору с мотивами древнерусского зодчества отвечала стилистике эклектики.

Строившиеся в то время в России здания железнодорожных вокзалов по капитальности и составу помещений делились на четыре класса. Здания и сооружения 1-го и 2-го класса были кирпичными (каменными), с огнестойкими конструкциями перекрытий, здания 3-го и 4-го класса — деревянными. В некоторых случаях применялись компромиссные варианты, когда центральная часть здания вокзала возводилась каменной, а боковые крылья деревянными. Стилистика построек уральских железных дорог 1890–1910-х гг. в основном относится к модерну.

Основным компонентом всякой железнодорожной станции является здание вокзала. Ему подчинялись прочие станционные строения. Пассажирские здания имели вытянутый вдоль пристанционных путей план (Иллюстрация 2), в середине которого помещался вестибюль.

По одну сторону от вестибюля располагался зал ожидания для пассажиров 1-го и 2-го класса, по другую — зал ожидания для пассажиров 3-го и 4-го класса. Из каждой

группы помещений имелись самостоятельные выходы на платформу. В соответствии с по-классицистически симметричной трехосевой схемой плана главные фасады вокзалов наделались центральным и двумя боковыми ризалитами. В художественном отношении архитектура уральских железных дорог началась с «русского» стиля, определившего облик вокзалов первой Горнозаводской дороги. В декоре как каменные, так и деревянные вокзалы на станциях первой уральской железной дороги содержат мотивы древнерусского зодчества.

Фасадный ритм каменных Екатеринбургского и Пермского вокзалов задан килевидными архивольтами окон. Арсенал декоративных фасадных элементов составляют зубчики, ширинки, кокошники, фигурные колонки. Живописный облик зданиям придают крыши с шатрами, кокошниками, слуховыми окнами и раскраской кровель «в шахматы». Авторство архитектурных решений вокзалов и иных строений Горнозаводской дороги сегодня признается за архитектором П. П. Шрейбером, ориентировавшимся в своих проектах на новое для того времени веяние в архитектуре — национальный стиль, основоположниками которого признаны В. А. Гартман и И. П. Петров (Ропет) [6, 44–48]. Обильный декор деревянных вокзалов Горнозаводской дороги содержит богатые вариации пропиловочной резьбы. По времени возникновения деревянные вокзалы станций Мотовилиха, Архиповка, Невьянск, Бисер, Березники являются одним из первых воплощений на тему русской архитектуры и стилизаторства народного зодчества.

Как и предшествующие стилистические направления (классицизм и эклектика), модерн распространился в застройке Урала, будучи уже массовым общерусским стилем. Русским вариантом «северного» модерна стали постройки Вологодско-Архангельской железной дороги, проектировавшейся в 1895–1896 гг. архитекторами Л. Н. Кекушевым и И. А. Ивановым-Шиц (Иллюстрация 3). По отзыву заказчика С. М. Мамонтова, строения этого торжественно открытого в 1897 г. «Северного» пути воспринимались тогда современными, красивыми и запоминающимися [7, 101]. Живописный ландшафт, суровая природа русского Севера в совокупности с прагматизмом заказчика повлияли на стилистическое решение железнодорожных построек — деревянный модерн.

Стилистическому решению сооружений Вологодско-Архангельского железнодорожного пути присущи рубленые из бревен стены, обшитые вагонкой, высокие вальмовые кровли, широкие оконные проемы, немногочисленные декоративные детали — резные кронштейны, простые наличники и сандрики над окнами, декоративные стойки и раскосы на плоскости стен. Декоративная обшивка, изображавшая фахверк и полувагальные кровли, восходили к мотивам английской и немецкой народной архитектуры.

Внедрение модерна в практику уральских архитекторов не было одномоментным. С 1900 по 1910-е гг. развитие модерна на Урале шло по нарастающей, с почти одновременным бытованием всех его стилистических ответвлений. По-видимому, к этому краткому историческому периоду на Урале воедино сложились факторы, обусловившие небывалый расцвет деревянного зодчества. Архитекторы и строители своими деревянными постройками показывали виртуозное владение композицией, свойствами материала и конструкциями. Богатые возможности языка нового стиля в архитектуре жилых и разнообразных по функциям общественных зданий авторы демонстрировали зрелищными приемами неорусского стиля, «северного» и интернационального течений модерна.



Иллюстрация 1. Вилла Яна Сибелиуса «Айнола», Финляндия. 1904 г. Арх. Л. Сонк [3, 104]

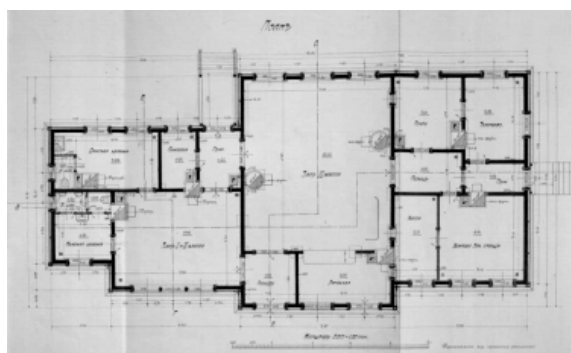


Иллюстрация 2. План вокзала 4-го класса [6, 44]

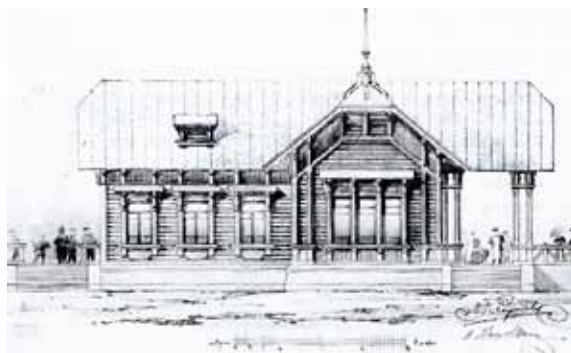


Иллюстрация 3. Проект станции Юрьевской линии. Главный фасад. 1895 г. Арх.: Л. Н. Кекушев, И. А. Иванов-Шиц [7, 110]

Позже симптомы модерна проявились в построенных около 1904 г. по одному проекту вокзалах станций Верхотурье (Иллюстрация 4) и Надеждинск Богословской линии.

Правда, и здесь построение объемов (двухэтажный каменный объем посередине и деревянные крылья) сохранило полную симметрию. Четырехгранный «чешуйчатый» купол, в уступчатое основание которого с двух сторон врезано что-то типа шипцов-люкарн, а в двух других — «мансардные» окна и причудливые трубы, ассоциируются с французским Ренессансом и барокко, столбы крыльца, особенно их капители, — с романской эпохой. И все-таки сам характер переработки данных стилей, рисунок подкарнизных кронштейнов говорит о модерне. Еще ошутимее это в построенных из дерева крыльях здания. Подобия такой сложной системы элементов, поддерживающих козырьки фронтонов и опирающихся сами на «висячую» арку, «разграфленность» стены неоднократно будет встречаться в последующих деревянных вокзалах.

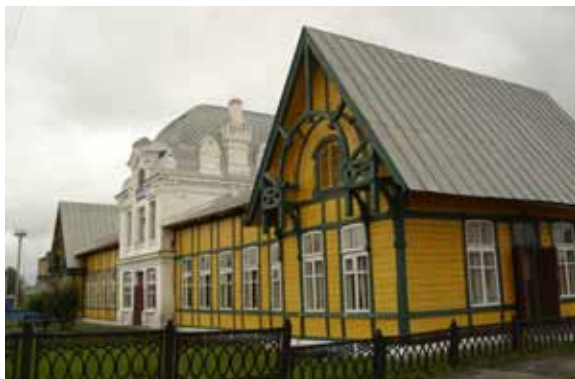


Иллюстрация 4. Уральская горнозаводская железная дорога. Вокзал станции Верхотурье. 1904 г. URL: http://ru.esosedi.org/RU/SVE/1000027669/zh_d_vokzal_verhoture/#lat=58881781&lng=60721334&z=18&mt=1&v=0



Иллюстрация 5. Вокзал станции Коуровка 4-го класса с буфетом. Фото 1950-х гг. [12, 30]



Иллюстрация 6. Вокзал станции Сабик 4-го класса без буфета. Фото 1950-х гг. [12, 33]



Иллюстрация 7. Проект здания вокзала на разъезде [12, 26]

Архитектором деревянных станционных строений железной дороги (1904–1909 гг.), прошедшей через Кунгур, был гражданский инженер Федор Евтихийевич Волисов. Богатство лесных ресурсов Урала обусловило широкое использование древесины не только как конструктивного, но и как декоративного материала. Особую роль древесина стала играть в постройках стиля модерн в связи с его общим тяготением к природным формам, материалам и стремлением к синтезу искусств. Архитектурный рационализм эпохи модерна, возникший в связи с развитием нового взгляда на функциональную и конструктивную стороны архитектуры, получил определенное развитие. Эти рациональные черты модерна наиболее полно реализовались в архитектуре деревянных строений железнодорожных комплексов. Станции и вокзалы строились тогда по типовым проектам, но их отличали местные особенности. Распространение деревянных станционных построек в стиле модерн было продолжением процессов, обозначившихся в деревянном зодчестве XIX в.

К началу XX в. в России обозначились изменения в традиционных для деревянного зодчества строительных приемах. В это же время новые тенденции проявились и в архитектуре железнодорожных станций. Так, бревна срубов с выпуском «в обло» сменились рубкой «в лапу». Теперь их концы не выступали за плоскость стен, чем давали большую свободу композиционной фантазии архитекторов. Конструктивные изменения обусловили появление срубов более крупных размеров и составление из них более сложных объемно-планировочных композиций. Теперь стало возможным составляющим единую композицию срубам придавать разную высоту, а следовательно, вносить асимметрию в планировку и организацию фасадов.

Важным новшеством, позволившим создать своеобразную униформу для железнодорожных построек, было применение обшивки на фасадах из так называемой вагонки. Дощатая обшивка скрывала сруб и создавала фон, на котором хорошо читались аппликативно наложенные декоративные детали. Сама вагонка задавала рисунок, который участвовал в композиции фасадов, в зависимости от горизонтального, вертикального, а то и «в елочку» расположения досок. В живописной и асимметричной композиции вокзалов наиболее узнаваемая и ведущая роль отводилась дверным и особенно оконным проемам, активно участвовавшим в членении фасадов. За счет их размеров и расположения подчеркивались оси симметрии или, наоборот, асимметрии фасадных схем.

Постройки линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург отражают модерн в полной мере, как в каменных вокзалах 1-го и 2-го класса станций Пермь-Займка, Кунгур, Шаля, Екатеринбург (Новый вокзал), так и в деревянных вокзалах.

Деревянные вокзалы 4-го класса дороги Пермь — Кунгур — Екатеринбург строились на основе двух типовых проектов: с буфетом — станции Коуровка (Иллюстрация 5) и Кордон и без буфета — станции Хрустальная, Билимбай, Сабик (Иллюстрация 6), Сарга, Шамары, Кишерт и др. В тех и других также существовал зал пассажиров 1-го и 2-го класса и смежный зал 3-го класса. Входы в здания имелись со всех четырех сторон, хотя на боковых фасадах они являлись служебными. Кроме того, был реализован типовый проект вокзала на разъездах (Иллюстрация 7), где пассажирский зал был только один (ст. Палкино).

Всем деревянным вокзалам этой линии свойственна асимметрия, предопределенная внутренней планировкой. Объемы вокзалов в Кордоне и Коуровке группируются уступами. Более уравновешенными воспринимаются

части вокзала на станции Хрустальная (Иллюстрация 8), однако и они асимметричны. Так, шатровая башенка примкнута к покрытию зального объема. Четырехгранные шатры со шпильями, высокие кровли с чердачными окнами, то горизонтально-овальными, то тремя прямоугольными, трапециевидно-округлые и треугольные щипцы, тоже венчаемые шпильями, создают весьма затейливый силуэт. Козырьки и выносы крыш, покрытия крылец поддерживаются системой фигурных элементов. Плавно или подчеркнuto упруго изогнутые кронштейны образуют живописные группы, в которых есть нечто «растительное».

Стены оставлены бревенчатыми лишь посередине высоты; выше и ниже они обшиты вертикальными досками. На фоне такой обшивки расположен декоративный «каркас» — аппликация из всевозможных реек, служащих также оконными обрамлениями. Изгиб реек мог, как, например, в Коуровке, имитировать овальные очертания окна, сам проем которого оставался прямоугольным. Однако у вокзалов типа Хрустальной со стороны перрона есть широкое окно, округленное поверху и почти аналогичное каменному модерну. Следует отметить вокзал на станции Кукуштан (Иллюстрация 9).

Он должен был быть однотипным со зданием станции Коуровка. Но при реализации проекта получил композиционное своеобразие, хотя и составлен из типичных для построек этой дороги частей. Здесь слева расположен крупный, сильно выступающий к платформе объем пассажирского зала, прекрасно освещенного с двух сторон. Шатровая башенка асимметрично примкнута к покрытию этого объема (как это делалось в вокзалах типа Хрустальной). Справа здание тоже имеет ризалит, только значительно меньший.

Выразительность фасадов усиливалась за счет требуемой окраски стен в светло-кофейный, а дверей и оконных переплетов — в вишневый цвет. Близка историческому цветовому решению покраска станции Билимбай (Иллюстрация 10).

Это контрастное и единое для всех станционных построек колористическое оформление придавало ансамблевое звучание всему комплексу зданий железной дороги Пермь — Екатеринбург, поражавшей современников своими выразительными архитектурными формами. Фасады зданий на всех станциях обшиты окантованной доской и декорированы накладными деталями в стилистике архитектуры модерна. Свесы кровли держат фигурные кронштейны. Фасады расчленены, а части фасада выделены накладными деталями, имитирующими фахверк. Композиционными и декоративными особенностями стиля модерн являются также дверные и оконные проемы. Именно выразительная особенность оформления оконных проемов — одна из отличительных и узнаваемых особенностей стиля деревянный модерн. Оконные и дверные проемы активно участвуют в членении фасадов. Окна зданий вокзалов имеют разную форму. За счет их расположения и размеров выявляется асимметрия композиции фасадов.

В годы Первой мировой войны под влиянием националистических настроений отношение к модерну стало неодобрительным. Это была только одна из причин потери интереса к модерну и нового поворота к ретроспективизму. Если архитектура построек линии Пермь — Кунгур — Екатеринбург соответствовала стилистике интернациональной линии модерна, то архитектура следующей пришедшей в Екатеринбург Северо-Восточной железной дороги развивалась в рамках позднего «неорусского» направления модерна. Деревянные вокзалы Северо-Восточной линии в смысле планировки не содержат



Иллюстрация 8. Вокзал станции Хрустальная. 2000-е гг.
Фото Л. Г. Михайловой



Иллюстрация 9. Вокзал ст. Кукуштан. 2010 г. [12, 31]



Иллюстрация 10. Вокзал ст. Билимбай. Цветовое решение.
2014 г. Фото Л. Г. Михайловой

чего-либо нового, сохраняя все ту же асимметрию. Зато щипцы венчаются кокошником, а слуховым окнам приданы декоративные ставенки либо еще и кокошник с пропиловочной резьбой (станции Реж, Монетная). На таких станциях, как Егоршино, Туринск-Уральский, кровли основных вокзальных объемов подчеркнuto повышены, а на стенах появляются «полотенца» и тому подобные детали. Таким образом, «чистый» модерн явно уступает место всяческому «русицизмам».

Заключение

Эволюция и соотношение стилевых предпочтений выделяли Урал среди других железных дорог России. Для архитектуры деревянного модерна железнодорожных станций Урала характерно совмещение в себе следования современным на то время столичным образцам и оглядка на традиционные ремесленные приемы русского плотничьего дела. Модерн, богато представленный на линиях Пермь — Кунгур — Екатеринбург и Западно-Уральской, на каждой из линий принимал специфический оттенок. Деревянные вокзалы первой из них своей объемно-

планировочной композицией ближе к каменному модерну. К ним вполне применимы известные специалистам описания о формах и линиях декора этого стиля, только все это переведенное из камня в дерево смотрится на тесовой плоскости стены особенно графично.

Одновременно такие части вокзалов, как шатровые башенки, родственны произведениям «неорусского» стиля, который нельзя целиком и безоговорочно отождествлять с модерном. Живописные объемно-пространственные композиции деревянных построек, возведенных в стилистике модерна, находились в гармонии с лесной природой Урала. Учет конкретного природного ландшафта характерен и для прежде построенных в европейской части страны вокзалов Вологодско-Архангельской железной дороги. Сравнение архитектурного решения зданий Вологодско-Архангельского железнодорожного пути и уральских железных дорог позволяет говорить о возможном использовании построек первой как стилизованных источников для уральских деревянных вокзалов.

На сегодня представляется мало возможным определить степень заимствования и стилизованных влияний на уральские станционные постройки железнодорожных построек Финляндии. В сравнении с жилыми домами и коттеджами фасадный декор зданий вокзалов отличается отсутствием или ограниченным применением резных декоративных деталей. Наличникам, карнизам, кронштейнам и накладному «фахверку» придавался плоскостной аппликативный характер.

При всей кратковременности своего существования модерн даже в уральском железнодорожном строительстве успел пройти ряд фаз развития, принять несколько разновидностей. Среди деревянных строений встречается как ранний «живописный» модерн, так и поздний, «рационалистический», почти очищенный от декора.

Список использованной литературы

- Кириченко Е. И. Русская архитектура 1830–1910 годов / Е. И. Кириченко. — М.: Искусство, 1978. — 399 с.
- Стасов В. В. Избр. соч.: в 3 т. Т. 2. / В. В. Стасов. — М.: Искусство. — 776 с.
- Лисовский В. Г. Северный модерн. Национально-романтическое направление в архитектуре стран Балтийского моря на рубеже XIX и XX веков / В. Г. Лисовский. — СПб.: Изд. дом «Коло», 2016. — С. 93–104.
- Борисова Е. А. Русский модерн / Е. А. Борисова, Г. Ю. Стернин. — М.: Изд-во «Наука», 1979. — 319 с.
- Носилов К. По новой дороге / К. Носилов // Уральский край. — 14 февраля 1910. — Приложение № 36.
- Каптиков А. Ю. Архитектура зданий и сооружений Уральской Горнозаводской железной дороги / А. Ю. Каптиков, С. В. Чижева // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2017. — № 2. — С. 44–48.
- Нашекина М. В. Московский архитектор Лев Кекушев / М. В. Нашекина. — СПб.: Изд. дом «Коло», 2012. — 501 с.
- Пилиавский В. И. История русской архитектуры / В. И. Пилиавский, А. А. Тиц, Ю. С. Ушаков. — М.: Стройиздат, 1984. — 511 с.
- Батырев В. М. Вокзалы / В. М. Батырев. — М.: Стройиздат, 1988. — 216 с.
- Неопиханов А. А. Пермская железная дорога / А. А. Неопиханов // Иллюстрированный путеводитель по реке Каме и по реке Вишере с Колвой. — Пермь: Типолитография Перм. губернского правления, 1911. — С. 34–35.
- Звагельская В. Е. Модерн в памятниках архитектуры Свердловской области / В. Е. Звагельская. — Екатеринбург: Независимый институт материальной культуры, 2007. — 149 с.
- Приложение № 1. Вокзалы IV класса // ГКБУК «КЦОП» Историко-культурные исследования объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия. — Пермь, 2015. — С. 26–35.

Архивные материалы

- Российский государственный исторический архив (г. Санкт-Петербург). Ф. 274. Оп. 2. Д. 828; Ф. 350. Оп. 27. Д. 1232, 1233; Оп. 32. Д. 323; Оп. 34. Д. 146, 150, 155, 157, 159, 209, 548, 551.
- Государственный архив Пермского края (г. Пермь). Ф. 556. Оп. 1. Д. 137, 497.

Spisok ispol'zovannoj literatury

- Kirichenko E. I. Russkaya arhitektura 1830–1910 godov / E. I. Kirichenko. — M.: Iskusstvo, 1978. — 399 s.
- Stasov V. V. Izbr. soch.: v 3 t. T. 2. / V. V. Stasov. — M.: Iskusstvo. — 776 s.
- Lisovskij V. G. Severnyj modern. Nacional'no-romanticheskoe napravlenie v arhitekture stran Baltijskogo morya na rubezhe XIX i XX vekov / V. G. Lisovskij. — SPb.: Izd. dom «Kolo», 2016. — S. 93–104.
- Borisova E. A. Russkij modern / E. A. Borisova, G. Yu. Sternin. — M.: Izd-vo «Nauka», 1979. — 319 s.
- Nosilov K. Po novoj doroge / K. Nosilov // Ural'skij kraj. — 14 fevralya 1910. — Prilozhenie № 36.
- Kaptikov A. Yu. Arhitektura zdaniy i sooruzhenij Ural'skoj Gornozavodskoj zheleznoj dorogi / A. Yu. Kaptikov, S. V. Chizheva // Akademicheskij vestnik UralNIIProekt RAASN. — 2017. — № 2. — S. 44–48.
- Nashchekina M. V. Moskovskij arhitektor Lev Kekushev / M. V. Nashchekina. — SPb.: Izd. dom «Kolo», 2012. — 501 s.
- Pilyavskij V. I. Istoriya russkoj arhitektury / V. I. Pilyavskij, A. A. Tic, Yu. S. Ushakov. — M.: Strojizdat, 1984. — 511 s.
- Batyrev V. M. Vokzaly / V. M. Batyrev. — M.: Strojizdat, 1988. — 216 s.
- Neopihanov A. A. Permskaya zheleznaya doroga / A. A. Neopihanov // Illyustrirovannyj putevoditel' po reke Kame i po reke Vishere s Kolvoj. — Perm': Tipolitografiya Perm. gubernskogo pravleniya, 1911. — S. 34–35.
- Zvagel'skaya V. E. Modern v pamyatnikah arhitektury Sverdlovskoj oblasti / V. E. Zvagel'skaya. — Ekaterinburg: Nezavisimyj institut material'noj kul'tury, 2007. — 149 s.
- Prilozhenie № 1. Vokzaly IV klassa // GKBUK «KCOP» Istoriko-kul'turnye issledovaniya objekta, obladayushchego priznakami objekta kul'turnogo naslediya. — Perm', 2015. — S. 26–35.

Arhivnye materialy

- Rossiiskij gosudarstvennyj istoricheskij arhiv (g. Sankt-Peterburg). F. 274. Op. 2. D. 828; F. 350. Op. 27. D. 1232, 1233; Op. 32. D. 323; Op. 34. D. 146, 150, 155, 157, 159, 209, 548, 551.
- Gosudarstvennyj arhiv Permskogo kraja (g. Perm'). F. 556. Op. 1. D. 137, 497.