

Архитектура Малой Свердловской железной дороги в 1960-е годы

В статье на основе не публиковавшихся ранее источников выявлены особенности и обстоятельства строительства Малой Свердловской железной дороги и детских железных дорог в СССР и России. Рассмотрена архитектура, специфика функционирования и эксплуатации зданий в первые годы работы Свердловской детской железной дороги. Выявляется ценность рассмотренных объектов как для Екатеринбурга в целом, так и для Центрального парка культуры и отдыха имени Маяковского и самой Свердловской детской железной дороги.

Ключевые слова: детские железные дороги, архитектурное наследие, архитектурный стиль, архитектура, архитектура детских железных дорог, архитектура железных дорог, парк культуры и отдыха, железная дорога.

Shestakov V. Yu.

Architecture of the small Sverdlovsk railway in the 1960s

Based on the previously unpublished sources, the article finds out features and circumstances of the construction of the small Sverdlovsk railway and children's railways in the USSR and Russia. Consider the architecture, the specifics of the functioning and operation of buildings in the early years of the Sverdlovsk Children's Railway. The value of the considered objects is revealed both for Yekaterinburg as a whole and for the Central Park of Culture and Leisure named after Mayakovski and the Sverdlovsk Children's Railway itself.

Keywords: architectural heritage, architectural style, architecture, architecture of children's railways, architecture of railways, culture and recreation park, railway.



**Шестаков
Валерий
Юрьевич**

методист I категории,
отдел по сохранению
исторического наследия,
Свердловский Центр
Научно-Технической
информации и Библиотек
Свердловской железной
дороги, Екатеринбург,
Российская Федерация

e-mail:
shestakovvalerii21@gmail.
com

Детские железные дороги — важный феномен советской повседневности и советского детства. Помимо этого, они интересны своим инженерным решением, трассировкой и архитектурой. Цель статьи — охарактеризовать архитектурный облик зданий и сооружений Свердловской детской железной дороги 1960-х гг. с эстетической, функциональной и исторической точек зрения.

Представленный материал является одной из немногих попыток обратиться к архитектурному наследию детских железных дорог (далее — ДЖД) СССР. Такие попытки предпринимаются, но только в отношении ДЖД довоенного периода и ограничиваются столичными городами — Москвой, Ленинградом, Горьким и др. История ДЖД послевоенного периода выпадает из поля зрения исследователей, так как документы по строительству либо отсутствуют, либо находятся на хранении в фондах музеев (Музей им. Щусева и др.), а также в архивах (Москвы, Санкт-Петербурга, Самары и др.). Отсутствие людей, занимающихся и интересующихся темой, не способствует исследованию данной проблемы. А подведомственная подчиненность ДЖД зачастую затрудняет работу с архивами на местах.

На сегодняшний день тематика заданного вопроса рассмотрена в малом количестве изда-

ний, посвященных детским железным дорогам, причем исключительно с точки зрения образовательного и профориентационного процесса [1; 3; 4; 14; 15]. В книге Д. В. Сутягина «Наши детские железные дороги» [14] предпринята первая попытка описать историю, архитектурный облик, а также техническое оснащение ДЖД. Издания, вышедшие ранее [2], не попали в продажу в силу распространения лишь среди железнодорожников. Малые тиражи изданий, посвященных теме, узость распространения, презентаций и представления широкой публике не позволяют вводить в научный оборот новые данные и материалы, что до сих пор оставляет вопросы истории ДЖД неизученными и не открытыми публике и исследователям.

История возникновения детских железных дорог

Период после Великой Отечественной войны можно охарактеризовать как время бурного строительства в жилой архитектуре и архитектуре общественных зданий. Те же тенденции существовали на железных дорогах Советского Союза: восстановление и строительство новых вокзалов, реконструкция старых, строительство локомотивных и вагонных депо, жилых кварталов и социальной инфраструктуры — детских садов, школ, средних и высших учебных заве-



Иллюстрация 1. Боковой фасад вокзала станции «Центральная» со стороны привокзальной площади, 1964 г. Источник: музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги



Иллюстрация 2. Фасад вокзала станции «Центральная» со стороны перрона, 1960 г. Источник: музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги



Иллюстрация 3. Общий вид станции «Центральная» со стороны перрона, 1964 г. Источник: ГАСО

дений, домов и дворцов культуры, детских железных дорог.

Первые ДЖД в СССР появились в середине 1930-х гг.: первая в СССР Тифлисская (Тбилисская) ДЖД (24 июня 1935 г.) [1], первая в Украинской ССР Днепропетровская ДЖД (6 июня 1936 г.) [1], первая в Российской Федерации Красноярская ДЖД (1 августа 1936 г.) [14]. Перед Великой Отечественной войной было построено около 10 ДЖД по всему Советскому Союзу. И хотя еще в ходе войны, после 1943 г., некоторые ДЖД на бывших оккупированных немцами территориях восстанавливали, по-настоящему активное строительство ДЖД началось после 1945 г.

С 1945 г. ДЖД появляются во всех крупных городах Советского Союза, в том числе и городах-героях: Ленинграде (1948) [15], Сталинграде (1948) [14], Киеве (1953), Минске (1955), Туле (1955) [14]. Все сооружения ДЖД этого периода выполнялись в стилистике сталинского ампира. Од-

нако не все вокзалы строили из кирпича и камня, многие ДЖД в силу послевоенной экономии в стране были построены из дерева, что, впрочем, не снижало их архитектурной ценности.

Малая Свердловская железная дорога относится к детским железным дорогам периода оттепели. Это переходный этап в архитектуре железнодорожных вокзалов, когда здания уже лишены обширного декора, но еще строятся по «старым» проектам с высокими потолками и применением лепнины.

Строительство Малой Свердловской железной дороги

Вопрос о строительстве ДЖД в Свердловске был поднят в начале 1950-х гг. городским комитетом комсомола, который задумался о том, что послевоенную молодежь нужно чем-то занять и привить ей интерес к железнодорожным профессиям. Решение исполкома Свердловского городского совета депутатов трудящихся о строительстве ДЖД в парке культуры и отдыха им. В. В. Маяковского принято 28 марта 1958 г. Решением горисполкома № 556 от 27 августа 1958 г. утверждена смета на строительство в размере 2 млн 147 тыс. рублей [5, 12].

Проект детской железной дороги поручили разработать специалистам института «Уралгипротранс». Автором проекта от института выступил архитектор В. Кабанов. Строительство зданий и сооружений занимался трест «Свердловсктрансстрой». Отсыпкой и строительством земляного полотна занималась механизированная колонна № 28 треста «Желдорстроймеханизация». В 1959 г. в Центральном Парке Культуры и Отдыха им. В. В. Маяковского началось строительство ДЖД. Под строительством понимается не только постройка зданий и сооружений, но и вырубка леса под будущую трассу, последующая трассировка, разбивка пути и станций, отсыпка земляного полотна и укладка рельсошпальной решетки.

Суммы, выделенной горсоветом, хватило на строительство капитальных зданий и сооружений Малой Свердловской железной дороги, что встречалось далеко не на всех ДЖД того времени. На трассе длиной 2,5 км построены: одно здание вокзала, три остановочных пункта, одно локомотивное депо, один железнодорожный путепровод с ездой поверху, один пешеходный мост (Иллюстрация 6) и несколько водопро-

пускных труб (ввиду заболоченных участков по ходу движения поезда), один железнодорожный переезд.

Вокзал станции «Центральная»

Вокзал станции «Центральная» являлся главным зданием ДЖД. Он включал в себя все функции железнодорожных вокзалов большой магистрали: кассовый зал, справочную, кабинет дежурного по станции, диспетчера, отвечавшего за выполнение графика движения поездов, рабочее место диктора по станции, служебные, технические и подсобные помещения [10].

Строительство вокзала было начато во второй половине 1959 г., здание было сдано в эксплуатацию 9 июля 1960 г., в день открытия ДЖД [16]. Оно построено в переходном стиле от «сталинской» к «хрущевской» архитектуре, но было не лишено при этом декоративного, пусть и скромного, оформления фасадов (Иллюстрация 1) — лепнины на уровне второго этажа, декоративного руста на уровне первого этажа. В фасады, обращенные к привокзальной площади и перрону, по центру встроены две квадратные колонны, как будто поддерживающие крышу и создающие визуальный эффект глубины фасада. Со стороны привокзальной площади здание двухэтажное (Иллюстрация 1, 2), со стороны перрона — одноэтажное (Иллюстрация 3), внутрь встроена лестница с первого на второй этаж. Данное решение было вызвано тем, что со второго этажа вокзала, из зала ожидания, пассажир мог сразу выйти на перрон.

Здание вокзала со стороны северного фасада встроено в земляное полотно, где сооружены путь и перрон с высокой платформой (Иллюстрация 3).

Слева и справа от северного фасада размещены перронные навесы. В первый год работы были построены из кирпича с последующим оштукатуриванием и окраской квадратные опоры (Иллюстрация 2), крыша навеса деревянная, двухскатная, с нехарактерными для Урала элементами — солнцезащитами.

Во второй сезон работы ДЖД, в 1961 г., покосившиеся кирпичные опоры навесов заменили на облегченные деревянные (Иллюстрация 3). С этого момента навесы стали выглядеть более изящно и в целом соответствовать стилистике парковой архитектуры 1950–1960-х гг. На перроне для освещения в темное время были установлены изящные металлические опоры с двумя светильниками СПО-300, по две такие же опоры установ-



Иллюстрация 4. Здание локомотивного депо на станции «Центральная», 9 июля 1960 г. Источник: ГАСО



Иллюстрация 5. О. п. «Водная» (с 1970 г. — «Солнечная»), 1970-е гг. Источник: музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги



Иллюстрация 6. Пешеходный мост у о. п. «Водная» (с 1970 г. — «Солнечная»), 1960-е гг. Источник: музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги

лены на всех остановочных пунктах и станциях по пути движения поезда. Перрон станции заасфальтирован. Ограждение перрона и балясины лестничного марша были выполнены из дерева. Слева и справа от здания вокзала оборудованы два лестничных марша.

При проектировании здания вокзала навигация и распределение потоков пассажиров были продуманы таким образом, что пассажир, входящий с территории парка культуры и отдыха, сначала оказывался на привокзальной площади. В здании пассажир попадал через первый этаж и оказывался в зале, справа от него находился кассовый зал, состоящий из двух окон касс и одного окна, дающего справку пассажирам. После покупки билетов пассажир поднимался по внутренней лестнице на второй этаж вокзала и оказывался в просторном зале ожидания. Слева располагался выход на перрон, справа — большое витражное окно, через которое открывался живописный вид на территорию ЦПКиО и привокзальную площадь. После того как диктор по станции объявлял посадку через громкоговорящую связь, пассажир выходил на перрон и садился в вагон поезда. Дежурный по станции давал сигнал отправления, и поезд начинал свой путь. Поездка заканчивалась на перроне этого же вокзала, и пассажир, минув здание, мог покинуть перрон по двум лестницам, ведущим с него на привокзальную площадь и далее в парк. Такая система распределения потоков пассажиров существовала на ДЖД до 1970-х гг., когда кассу перенесли на перрон вокзала, а первый этаж закрыли для пассажиров, что значительно ухудшило обстановку на перроне и создавало скученность и давку в выходные и праздничные дни. Навесы на перроне просуществовали до середины 1970-х гг., после чего были демонтированы в связи с их аварийностью, опоры освещения демонтированы при капитальном ремонте в 2009–2010 гг.

Локомотивно-вагонное депо на станции «Центральная»

Для нормальной эксплуатации подвижного состава и политехнического обучения детей в проекте предусматривалось сооружение локомотивно-вагонного депо [8, 13] (Иллюстрация 4). Здание состояло из двух прямоугольных примыкающих друг к другу объемов: двухэтажной части с арочными окнами для локомотива и одноэтажной части служебных помещений. Депо кирпичное. Стены могли выполняться без штукатурки с разбивкой швов. Помещения внутри здания штукатурились и белились.

В комплекс депо входили: цех ремонта тепловоза и вагонов на одной стойло, мастерские в составе слесарно-механического и столярного отделений; кладовая для хранения дизельного топлива и смазочных материалов; дистилляторная и кабинет начальника депо. В депо предполагалось производить контрольно-технический осмотр и профилактический ремонт тепловоза и вагонов. Экипажировку тепловоза дизельным топливом, водой и смазочным материалом намечалось производить тут же. Для хранения запаса дизельного топлива и смазочных материалов в кладовой была предусмотрена установка металлических баков. Запас сухого песка хранился в ящике, установленном в стойловой части депо. По произведенным расчетам из расхода дизельного топлива, воды и смазки, тепловоз проходил полную экипажировку через 5–6 дней.

В депо предусматривалась канава для осмотра локомотива, но впоследствии из-за текущего рядом ручья она регулярно наполнялась водой и почти не использовалась по назначению. Здание оборудовано вентиляцией для работы в мастерских и прогрева и запуска тепловоза в закрытом помещении, а также отвода выхлопных газов тепловоза.

В начале 1960-х гг. кирпичное здание оштукатурили. В 1962–1963 гг. к депо пристроено здание угольной котельной для отопления вокзала и депо на станции «Центральная»,

до этого периода отопление на ДЖД отсутствовало. В этот же период рядом с депо построено кирпичное одноэтажное здание пункта технического осмотра вагонов и локомотивов.

Для стоянки вагонов предусматривалось сооружение деревянного навеса за депо длиной 49,5 м [8, 13]. К 1970-м гг. навес за депо, как и навесы на перроне, пришлось демонтировать из-за аварийного состояния.

Платформы с навесами

Обращаясь к документам, найденным в РГА г. Самара, можно узнать следующее: «...Платформы с навесами предусматриваются на промежуточных и конечных станциях дороги. Платформа проектируется высокая, размером 46 × 5,7 м, с асфальтовым покрытием. Навес для укрытия детей от дождя и солнца запроектирован на кирпичных столбах.

Для дежурного по станции и билетных касс на платформе предусматривается неотапливаемый павильон со стенами из шлакоблоков. Ограждающие стенки платформ и фундаменты под кирпичные столбы навеса — из бутового камня. Кровля из волнистой асбофанеры по деревянным сборным стропилам. Стены павильона штукатуруются, столбы навеса выполняются из красного кирпича под расшивку» [12].

Остановочные пункты и станции детской железной дороги

Помимо зданий и сооружений на станции «Центральная», на всем протяжении трассы ДЖД располагались остановочные пункты и станции: о. п. «Водная» (с 1970 г. — «Солнечная») (Иллюстрация 5), о. п. «Пост» (с 1970 г. — «Юбилейная») (Иллюстрация 7), станция «Пионерская» — конечная (Иллюстрация 8).

Здания остановочных пунктов и станций имеют схожую архитектуру: это одноэтажные капитальные здания павильонного типа с прямоугольным зданием служебных помещений и примыкающих к ним навесов для ожида-



Иллюстрация 7. О. п. «Пост» (с 1970 г. — «Юбилейная»), 1964 г. Источник: музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги



Иллюстрация 8. Станция «Пионерская», 1970-е гг. Источник: музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги



Иллюстрация 9. Схема Свердловской ДЖД с 1960 по 2010 г. Источник: <http://www.dzd-ussr.ru/>

ния поезда пассажирами. На карнизе кровли всех зданий, как и на станции «Центральная», были солнцезерезы и оборудованы высокие платформы. При подъезде к о. п. «Водная» со стороны станции «Центральная» для посетителей парка был построен пешеходный мост (Иллюстрация 6), который позволял беспрепятственно пересечь полотно ДЖД.

На о. п. «Водная» (Иллюстрация 5) было устроено рабочее место диспетчера и дежурного по станции. О. п. «Пост» (Иллюстрация 7) оборудован более серьезно, так как отсюда поезд следовал на петлю, на которой происходил разворот состава (Иллюстрация 9). Здесь находилось рабочее место диспетчера и дежурного по станции с пультом для перевода стрелки и отслеживанием движения поезда по петле ДЖД.

Конечная «Пионерская» (Иллюстрация 8) была единственной деревянной станцией. Помимо того, что на станции происходило изменение диспетчерского номера поезда, так как поезд отсюда начинал движение в обратную сторону, пассажиры могли сойти и направиться на расположенную рядом площадку аттракционов ЦПКиО. Для тех, кто приехал с билетом только в одну сторону, на конечной была организована касса для продажи билетов до станции «Центральная». Здесь, как и на других станциях, было расположено рабочее место дежурного по станции, диспетчера и кассира. От центра деревянного перрона был построен лестничный марш для спуска на территорию парка.

Строительство этой станции являлось технически наиболее сложным, ведь станция расположена на насыпи высотой более 8 м, отсыпанной в 1959 г. при строительстве трассы ДЖД. Вероятно, именно поэтому данная станция построена из дерева.

С архитектурной точки зрения павильон станции «Пионерской» отличается наибольшей легкостью и лучше всего вписан в деревянную парковую архитектуру 1950–1960-х гг.

Как отмечено ранее, деревянная архитектура очень плохо сохранялась и зачастую приходила в аварийное состояние. Постоянной практикой на станции стало латание дыр в перроне после зимне-весеннего сезона. Завершилась история данного павильона в конце 1970-х гг., когда его подожгли в первый раз. К началу следующего сезона здание павильона было восстановлено, но судьба второго здания оказалась такой же. После этого на конечной станции осталась одна деревянная платформа, которая во время проведения капитального ремонта ДЖД в 2009–2010 гг. демонтирована и заменена на другую, более высокую, сделанную из металла. Сам павильон на данной станции восстановлен не был.

Трасса детской железной дороги

Рассмотрим саму трассу ДЖД (Иллюстрация 9), которая является неотъемлемой частью архитектуры. ДЖД в 1960 г. располагала трассой длиной в 2,5 км. Учитывая рельеф ЦПКиО, дорога была построена с большим количеством кривых, помимо этого, сама трасса имеет затяжные подъемы и спуски. Мосты и тепроводы прекрасно обыгрывают рельеф парка, а выемки, в которых проложен путь, создают у пассажира ощущение подъезда к тоннелю. Трасса построена так, что в части, расположенной за о. п. «Пост» («Юбилейная»), появилась петля для разворота состава. Локомотивной бригаде нет необходимости производить маневровую работу на конечной станции. Тупиковой на Свердловской ДЖД стала начальная и конечная станция «Центральная», где и производилась маневровая работа, объединенная с учебным процессом.

Проект Малой Свердловской железной дороги, подготовленный в 1958 г. В. Кабановым, является индивидуальным, разработан для ДЖД в конкретном месте и не относится к разряду типовых. Но он оказался

настолько удачным, что при строительстве Тюменской ДЖД [4] в конце 1960-х гг. за основу взяты именно здания и сооружения Малой Свердловской, в частности, проект вокзала, депо и деревянного станционного павильона.

Заключение

В статье рассмотрена малоизученная тема архитектуры детской железной дороги. В данном случае научный интерес направлен лишь на Свердловскую ДЖД, хотя уникальных архитектурных объектов и сооружений на ДЖД СНГ до сих пор остается достаточно много. Многие вокзалы и станции ДЖД перестраиваются или ремонтируются до неузнаваемости, нередко подвергаются сносу. Подведомственность данных учреждений накладывает отпечаток на исследование их истории и доказательство архитектурной ценности для среды, где они расположены.

Не является исключением и Свердловская ДЖД, которая за годы своего существования претерпела значительные изменения, включая капитальные ремонты и реконструкции. Все эти события затронули и архитектурные объекты ДЖД, которые до сих пор так и не получили свой первоначальный облик. С 2010 г. все станции окрашиваются в яркие цвета для привлечения внимания пассажиров, едущих в поезде ДЖД. Увеселительная функция в данном случае преобладает над эстетической, а от этого теряется идея и серьезность всего технического замысла конца 1950-х гг., более того, изменяется и историческая трассировка дороги (Иллюстрация 9), которая является таким же важным элементом восприятия, как и архитектурный облик сооружений, виднеющийся из окна поезда детской железной дороги.

Список использованной литературы

- [1] Августынюк А., Гродненский Г. Юные железнодорожники: иллюстр. изд. — М.; Л.: Детгиз, 1950. — 32 с.
- [2] Андриюшина Е. С., Плюшева О. Н. Детские железные дороги России. — М.: Центр. дом детей железнодорожников, 2004. — 248 с.
- [3] Железнодорожный транспорт: энциклопедия / гл. ред. Н. С. Конарев. — М.: Большая Российская Энциклопедия, 1994. — 559 с.
- [4] Каргаполов Д. В., Снегирева Л. И. Тюменская детская железная дорога — 50 лет в пути! // Локомотив. — 2019. — № 8 (752). — С. 47–48.
- [5] Проектное задание детской железной дороги в г. Свердловске, сметно-финансовый расчет. — Свердловск: [б. и.], 1958. — 38 с.
- [6] Рабинович Е. И. Центральный парк культуры и отдыха имени В. Маяковского. — Екатеринбург: TATLIN, 2019. — 112 с.
- [7] РГА в г. Самаре. Ф. Р-110. Оп. 2–4. Д. 4.
- [8] РГА в г. Самаре. Ф. Р-110. Оп. 2–4. Д. 4. Л. 9об., 10 (локомотивно-вагонное депо).
- [9] РГА в г. Самаре. Ф. Р-110. Оп. 2–4. Д. 4. Л. 5, 8 (путепровод).
- [10] РГА в г. Самаре. Ф. Р-110. Оп. 2–4. Д. 4. Л. 12, 12об., 13 (вокзал).
- [11] РГА в г. Самаре. Ф. Р-110. Оп. 2–4. Д. 4. Л. 15, 17 (платформы и навесы).
- [12] РГА в г. Самаре. Ф. Р-110. Оп. 2–4. Д. 4. Л. 17об. (орг. строительства).
- [13] РГА в г. Самаре. Ф. Р-110. Оп. 2–4. Д. 5. Л. 3 (депо).
- [14] Сутягин Д. В. Наши детские железные дороги. Т. 1. — М.: Ж-д. Дело, 2008. — 448 с.
- [15] Филиппов А. К. Как это было, Малая Октябрьская железная дорога. — СПб.: М. Арт, 2011. — 199 с.
- [16] Шестаков В. Ю. Малая дорога в большую жизнь // Гудок. — 2020. — 9 июля. — С. 6.

- [13] RGA v g. Samare. F. R-110. Op. 2–4. D. 5. L. 3 (depo).
- [14] Sutyagin D. V. Nashi detskie zheleznye dorogi. T. 1. — M.: Zh-d. Delo, 2008. — 448 s.
- [15] Filippov A. K. Kak eto bylo, Malaya Oktyabr'skaya zheleznaya doroga. — SPb.: M. Art, 2011. — 199 s.
- [16] Shestakov V. Yu. Malaya doroga v bol'shuyu zhizn' // Gudok. — 2020. — 9 iyulya. — S. 6.

Статья поступила в редакцию 07.02.2023.

Опубликована 30.06.2023.

Shestakov Valery Yu.

Methodologist of the first category, Department for the Preservation of Historical Heritage, Sverdlovsk Center for Scientific and Technical Information and Libraries of the Sverdlovsk Railway, Yekaterinburg, Russian Federation
e-mail: shestakovvalerii21@gmail.com

References

- [1] Avgustynyuk A., Grodnenskiy G. Yunye zheleznodorozhniky: illyustr. izd. — M.; L.: Detgiz, 1950. — 32 s.
- [2] Andryushina E. S., Plyushcheva O. N. Detskie zheleznye dorogi Rossii. — M.: Centr. dom detej zheleznodorozhnikov, 2004. — 248 s.
- [3] Zheleznodorozhnyj transport: enciklopediya / gl. red. N. S. Konarev. — M.: Bol'shaya Rossijskaya Enciklopediya, 1994. — 559 s.
- [4] Kargapolov D. V., Snegireva L. I. Tyumenskaya detskaya zheleznaya doroga — 50 let v puti! // Lokomotiv. — 2019. — № 8 (752). — S. 47–48.
- [5] Proektnoe zadanie detskoj zheleznoj dorogi v g. Sverdlovsk, smetno-finansovyy raschet. — Sverdlovsk: [b. i.], 1958. — 38 s.
- [6] Rabinovich E. I. Central'nyj park kul'tury i otdyha imeni V. Mayakovskogo. — Ekaterinburg: TATLIN, 2019. — 112 s.
- [7] RGA v g. Samare. F. R-110. Op. 2–4. D. 4.
- [8] RGA v g. Samare. F. R-110. Op. 2–4. D. 4. L. 9ob., 10 (lokomotivno-vagonnoe depo).
- [9] RGA v g. Samare. F. R-110. Op. 2–4. D. 4. L. 5, 8 (puteprovod).
- [10] RGA v g. Samare. F. R-110. Op. 2–4. D. 4. L. 12, 12ob., 13 (vokzal).
- [11] RGA v g. Samare. F. R-110. Op. 2–4. D. 4. L. 15, 17 (platformy i navesy).
- [12] RGA v g. Samare. F. R-110. Op. 2–4. D. 4. L. 17ob. (org. stroitel'stva).