

Образец ссылки на эту статью: Кудашкина В.Ю. Дизайн городской среды и развитие речных вокзалов в России // Бизнес и дизайн ревю. 2023. № 1 (29). С. 86-97.

**УДК 74.01/.09**

## **ДИЗАЙН ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ И РАЗВИТИЕ РЕЧНЫХ ВОКЗАЛОВ В РОССИИ**

**Кудашкина Влада Юрьевна**

АНО ВО «Институт бизнеса и дизайна», Москва, Россия (129090, Москва, Протопоповский переулок, 9), магистрант, vlada440399@yandex.ru, +7 (960)-822-08-91

**Аннотация.** В статье рассматриваются историко-культурные предпосылки и этапы развития речного вокзала в Самаре как важного элемента дизайна городской среды. Доказано, что активное использование реки как средства передвижения грузовым и пассажирским транспортом вызывало потребность в формировании причальных зон - дебаркадеров, речных вокзалов. Автор демонстрирует, как трансформировались теплоходы, популярными стали пассажирские перевозки, что привело к созданию пароходных ведомств. Возникла конкуренция, которая повлекла за собой активное развитие водного транспорта. Благодаря учетам пароходных ведомств стало возможным проследить передвижение людей на судах по Волжскому бассейну в разных временных промежутках. Сделан вывод, что речной вокзал является неотъемлемой частью транспортной сети больших городов и важнейшим транспортным элементом дизайна городской среды.

Ключевые слова: дизайн городской среды; речной вокзал; Волжский бассейн; пассажирский пароход; торговый маршрут; пристань; дебаркадер; судоверфь.

## **URBAN ENVIRONMENT DESIGN AND RIVER STATION DEVELOPMENT IN RUSSIA**

**Kudashkina Vlada Yurievna**

ANO VO "Institute of Business and Design", Moscow, Russia (129090, Moscow, Protopopovsky pereulok, 9) Master's student, 2nd year, department of design, direction of environmental design, vlada440399@yandex.ru, +7 (960)-822-08-91

**Abstract.** The article discusses the historical and cultural prerequisites and stages of development of the river station in Samara as an important element in the design of the urban environment. It is proved that the active use of the river as a means of transportation by freight and passenger transport has caused the need to form mooring zones - landing stages, river stations. The author demonstrates how motor ships were transformed, passenger transportation became popular, which led to the creation of steamship departments. Competition arose, which led to the active development of water transport. Thanks to the records of the shipping departments, it became possible to trace the movement of people on ships; noteburg along the Volzhsky river arrived in the basin of the barge at different time intervals. It is concluded that the river station is an integral part of the transport network of large cities and the most important design element of the urban environment.

Key words: urban environment design; River Station; Volga basin; passenger ship; trade route; jetty; landing stage: shipyard.

## **Введение**

Торговый путь и судоходство в Волжском бассейне начало своё развитие в I в. н.э. Первые плоты, сделанные человеком, представляли несколько брёвен, переплетённых между собой. Человек постепенно совершенствовал средство передвижения от плота к лодке, затем к парусу. На протяжении многих веков Волга обеспечивала торговые связи между городами и государствами. Являлась стратегически важным ресурсом. Волга берёт своё начало у холмов Валдая и собирает воду с огромного бассейна, занимающего треть Русской равнины. Главным звеном в транспортном процессе, обеспечивающим чёткий ритм, являются речные вокзалы и порты. В XX в. началось активное возведение стационарных вокзалов и портов, это привело к организованной и систематической работе. Развитие Волжского бассейна — это симбиоз человека, судоходства и торговых путей. Увеличение нужд человека требует новых архитектурных форм, которые будут служить человеку. В начале XX в. появляются стационарные речные вокзалы.

**Цель исследования** – определить важность реки Волга как основного торгового пути для народностей Поволжья и Европы, проследить передвижение людей на судах по Волжскому бассейну в разных временных промежутках.

## **Материалы и методы исследования**

Материалами для исследования послужили книги о Волге и судоходстве, а также научные работы об особенностях формирования дебаркадеров. Метод исследования – сравнительный анализ исторических периодов, типов архитектурных сооружений, использования материалов.

## **Результаты исследования и их обсуждение**

Волга является крупнейшей рекой Европы и главной по значению для судеб народов, населявших её берегов в течение многих тысячелетий, она стала консолидирующим стержнем истории становления и развития Российского государства [1, с. 110-115]. Её образ блестяще отражён в гравюрах [2]. Учёные утверждают, что речная сеть Волги начала образовываться в каменноугольном периоде геологической истории Земли, а формирование Волжского бассейна, объединяющего речную сеть Верхней, Средней и Нижней Волги, относится к поздне меловому периоду, когда происходило интенсивное погружение Прикаспийской синеклизы [3].

Площадь Волжского бассейна составляет 1 млн 360 тыс. кв. км, это около третьей части всей Европы. Речная сеть Волги, подобно «кровеносной

системе», покрывает площадь водосборного бассейна, обеспечивая его природное единство и созидательную жизненную силу.

Река начинается на Валдайской возвышенности. Волга протекает с запада до Урала на востоке (Европейская часть РФ) (рисунок 1). Приблизительный возраст реки превышает 5 млн лет. Географическое расположение и протяженность Волги сделали её важнейшей транспортной артерией многих народностей: чувашей, марийцев, русских, скифов, половцев, болгар. Волжский торговый путь – один из самых ранних связей между Скандинавией и Арабским халифатом – первым в истории мусульманским государством [4, с. 302].

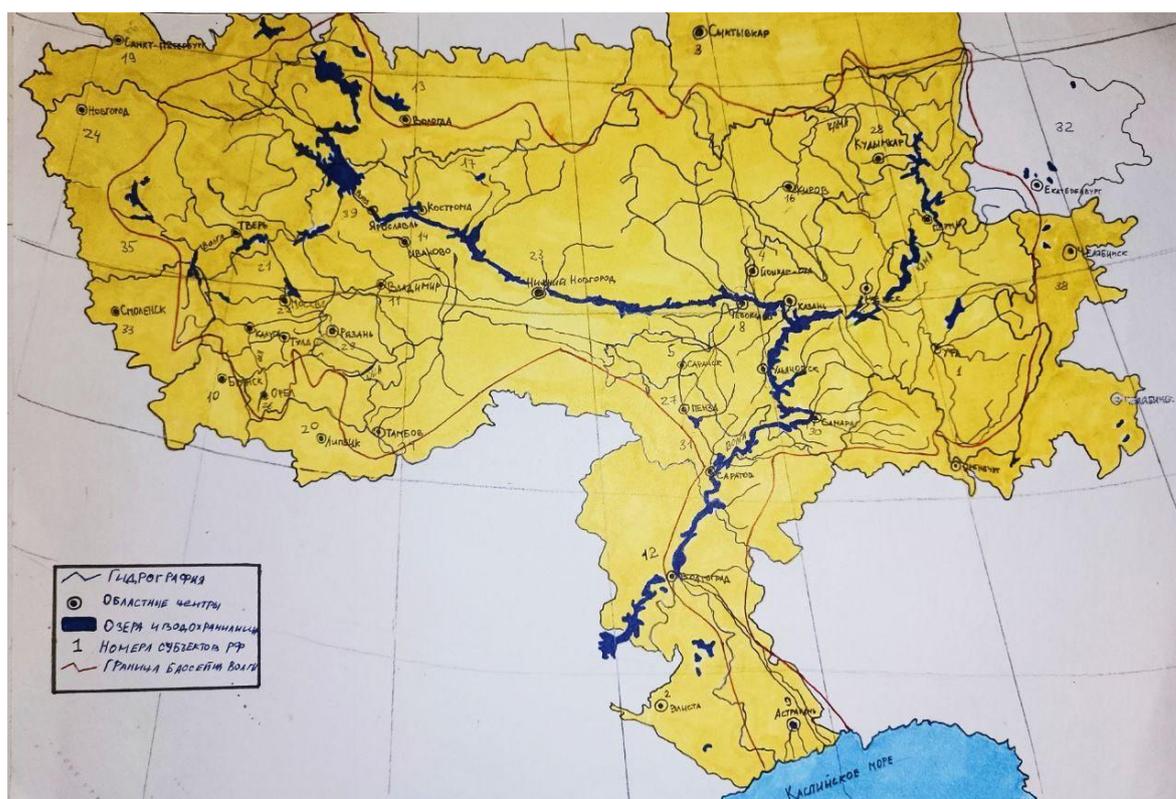


Рисунок 1 - Волжский бассейн

Древнее название Волги – РА. В середине века её именовали Итиль, как столицу Хазарского каганата, лежавшую у реки, впадающей в Каспийское море. У бассейна крупнейшей реки разместились большие города: Нижний Новгород, Казань, Самара и Волгоград. Административные центры являются экономическими, культурными, спортивными, промышленными центрами Российской Федерации. Не менее важные по своему значению города на реке: Астрахань, Саратов, Харабали, Кинешма и многие другие. На её берегах раскинулось более 1400 пристаней и промышленных портов.

Заметим, что Волга протекает и по Московской области. Правда, это совсем небольшой участок - 9 км. Вплоть до XVIII в. подмосковная речка Истра служила единственной транспортной артерией, связывающей Волгу и Москву-реку в единый водный путь. Ещё Петром I задумывался канал,

соединяющий Волгу с Москвой-рекой, который начали строить в 1825 г. Предполагалось построить в общей сложности 36 шлюзов. В итоге только 13 из них были закончены [5, с. 43].

С образованием северной ветви Великого шёлкового пути в I в. н.э. территории Среднего Поволжья и Прикамья функционировали как один из коридоров, связывающих Северо-Восточную Европу и территории, принимавшие участие в трансконтинентальной торговле вдоль него. Среди товаров были артефакты с Дальнего Востока, а также римские вещи и монеты.

Появление в Среднем Поволжье в III-IV вв. н. э. населения киевской культуры сформировало новые межкультурные связи, соединившие регион с Подоньем, Днепропетровским левобережьем, а, возможно, и с территориями, расположенными западнее. Этот маршрут проходил примерно по современной южной границе лесостепной зоны. Данным путем в Среднем Поволжье появились сельскохозяйственные инновации, монеты и металлические слитки из Босфора и Рима, использовавшиеся местными жителями для изготовления украшений.

Во времена гуннов V-VI вв. н. э. импорт снизился. Это было вызвано сокращением степного населения Поволжья за счёт его вовлечения в гуннские и военные кампании. В тот период лесостепенный маршрут, соединявший Среднее Поволжье с Донским и Днепропетровским бассейнами, прекратил свое функционирование.

Примерно в IX в. был создан караванный торговый путь из Хозарема в Среднее Поволжье. Он соединял плато Устюрт с левым берегом Волги у современной Самары и продолжался на север по левому берегу Волги, дальше вверх по Каме. Расположение населённых пунктов того времени связано маршрутом, и большинство мест, где он пересекал волжские притоки, содержат ранние болгарские захоронения. Создание торгового маршрута, который связал Среднюю Волгу с Хозаремом, предоставило болгарским правителям независимость от Хазарии.

Развитие городов и городского ремесла в Среднем Поволжье привело к развитию экспорта ремесленных товаров из Волжской Булгарии в русские княжества вдоль Волжского водного пути. Растущая торговля сформировала условия для создания нового наземного пути, который связывал города Волжской Булгарии с Русью.

Торговые сети, созданные в X-XI вв., активно функционировали вплоть до монгольского нашествия XIII в. — это наивысший пик развития торговой деятельности по волжскому маршруту пришёлся на период между X веком и первой половиной XII в. Большая часть импорта в этот период из Западной и Северной Европы поступала на территорию Волжской Булгарии, в то время как значительное количество болгарских товаров перевозились на север по Волге.

Конфликты привели к развитию нового торгового пути, который связывал Волжскую Булгарию с южной частью Руси в XII-XIII вв. В связи с эксплуатацией торгового маршрута, в верховьях Суры в X в. начала

развиваться новая группа поселений с материальной культурой, напоминающей культуру домонгольского Поволжья, которая процветала в XII-XIII вв.

В те времена уменьшилась торговля с Северной и Западной Европой, но Волжский маршрут сохранил своё значение в качестве основного транзита меха в исламские страны. Источниками экспортируемого меха были земли, расположенные вдоль среднего и верхнего течения Камы. Основным торговым партнером Волжской Булгарии на Нижней Волге был город Саксин, выступавший проводником в торговле между населением Среднего Поволжья, Ирана и Закавказья.

С конца 70-х годов XIX столетия в Самаре развивалась мукомольная и крупорушная промышленность. В XIX – начале XX веков город переживал экономический подъём. Именно от самарских причалов отшвартовывались суда с волжским зерном. Столичный хлеб пользовался большим спросом и высоко ценился не только в России, но и за её пределами. В годы большого урожая губерния отправляла до 50 миллионов пудов отборного зерна, гороха, гречки и других круп.

С Волги Самара представлялась крупным торговым городом с его интенсивной жизнью. За Струковским садом расположились пристани для пассажирских и грузовых пароходов, на которых стояло множество различных судов. Напротив пристаней на крупных площадках располагались товарные склады. А за пароходными пристанями до реки Самарки тянулся ряд барж и мелких судов. Баржи загружали волжским зерном и отправляли в порты Каспия, Азова, Балтики. Первая пристань была открыта в 1600 г. До этого времени по Волге сплавлялись суда, движимые с помощью бурлаков.

Таким образом, постепенное развитие водного транспорта сформировало у местного населения новые потребности. Начала развиваться торговля в Поволжье и в других регионах страны, что является важной экономической составляющей. Укреплялась материальная база, проводилась техническая реконструкция, это позволило увеличить в разы размеры грузов.

Возникновение судоходства относится к древнейшим временам человечества и не может быть приурочена к одному определённом месту. «По берегам рек, находящихся в постоянном движении», - говорит Элизе Реклю, – «по берегам настоящих движущих дорог открытие судов и способов передвижения по воде было предначертано заранее» [цит. по: 6].

Расцвет волжского пароходства начинается с учреждения «Пароходного общества по Волге» в 1843 г. В 1850-1860 гг. начал своё формирование пассажирский флот. В данный период по линии «Астрахань-Нижний Новгород» в рабочем режиме стало ходить восемь пароходов американского типа. Интересный факт, что слово «самолёт» существовало задолго до появления авиации. Словарь Ф.А. Брокгауза и И.А. Ефрона 1903-го года выпуска описывает взятие войсками Петра I крепости Нотенбург: «...флотилия блокировала её со стороны Ладожского озера, на самолёте устроена связь между обоими берегами Невы». Дело в том, что в данном контексте самолёт –

самоходный паром, движимый течением реки. Первое паровое судно было построено на Волге в 1818 г. А к середине XIX в. их численность значительно увеличилась.

В 1849 г. на реках Волга, Ока и Кама возникло сообщество «Меркурий», а в 1858 г. было основано пароходное объединение «Кавказ и Меркурий». В 1853 г. под началом отставного капитана В.А. Глазенапа было организовано третье крупное пароходное общество «Самолёт». По Волге и Каме сплавлялись суда пароходных обществ «Зевеке» и «Надежда» (позднее переименованное в общество «Русь»). Каждое пароходное общество имело свою пристань. Они располагались в больших городах и в крупных населённых пунктах. В 1890-1912 гг. на Сормовской судовой верфи строятся пассажирские пароходы для общества «По Волге». Это были новые быстроходные и комфортабельные суда «Князь», «Император Николай II», «Императрица Александра» и другие. Пароходы «Император Николай II» и «Императрица Александра» выступали в качестве экспоната, представленного Сормовским заводом в 1896 г. на проводившейся в Нижнем Новгороде XVI Всероссийской промышленной и художественной выставке.

Общего учёта пассажирских перевозок не велось. С 1911 г. отдел статистики и картографии собирал данные путём анкетирования (не все пассажиры заполняли анкету):

Численность: Общество «Кавказ и Меркурий» - 3 175 17 чел. в 1910 г.; 310 230 чел. в 1911 г.; в 1 133 151 чел. в 1911 г.; 1 120 576 чел. в 1912 г.

Общество «Самолёт» - 1 111 1668 чел. в 1910 г.; 1 133 151 чел. в 1911 г. и 1 120 576 чел. в 1912. Таким образом, можно проследить, как с развитием транспортной сети и усовершенствованием судоходства увеличилась проходимость пассажиров.

В качестве примера можно привести предприятия: общества «И. Любимов и Ко», «по Волге», «Русь», «Ф.М. Баукина», не считая мелких как верхневолжские, унженские, ветлужские и т.д. С прибавлением их количество пассажиров по волжскому бассейну в 1910 г. должно быть определено до 8 млн человек, не считая перевозок через реку.

Волжский флот до революции принадлежал нескольким сотням отдельных судовладельцев и пароходных обществ, которые эксплуатировали реку и суда.

Первая мировая война (1914-1918 гг.) явилась результатом обострения противоречий между крупнейшими империалистическими державами, добивающихся предела мира. С началом войны наиболее удобные речные и морские пути оказались прерванными. Военные годы оказали влияние на становление транспортного пути и развития причальных станций. Важной задачей в этот и последующий период было развитие транспортных сетей, поэтому Волжские пристани оборудовали сотнями механизмов. Например, до 1917 г. на Волге знали только ручную перегрузку, но упорная работа мастеров позволила иметь на Волге свыше 2000 перегрузочных механизмов. Были созданы мощные механизированные порты, которые облегчили работу

трудящихся. После наступила гражданская война, во время которой было уничтожено большое количество судов, вскоре началась работа по восстановлению и укреплению Волжского судоходства.

Восстановительные работы заняли десятилетия, но за данный период возрос грузооборот Волжского бассейна, увеличился флот, улучшилось техническое состояние пути и берегового хозяйства. Миллионы тонн нефти, леса, минерально-строительных материалов, цемента, соли, хлеба и других важнейших грузов рабочие перевозили по Волге для промышленности и сельского хозяйства. Пассажирские перевозки по Волге в 1937 г. были в 1,5 раза больше, чем перевозки по всем речным путям царской России. Велась большая реконструкция Волги. Был построен канал Москва-Волга. Также были возведены гидроузлы в Угличе, Рыбинске, на Самарской Луке. Однако, несмотря на рост технических средств и имеющиеся благоприятные условия для развития, Волжский речной транспорт работал без перебоев, но требовал постоянных усовершенствований [7].

Основой речного вокзала является здание, где происходит вся функциональность перед отплытием парохода от берега. Все начинается, как только турист вступает в здание речного вокзала. Далее его путь состоит из покупки билета, хранения ручной клади, зоны ожидания, небольшого перекуса в столовой, зоны передвижения туриста по зданию речного вокзала и заключительным этапом является отплытие от берегов реки [8]. Развитие речного вокзала в Самаре началось с дебаркадера. Толковый словарь И.С. Ожегова даёт определение термину дебаркадер: «Плавучая пристань. Крытая платформа (платформы) железнодорожной станции». Если рассмотреть термин шире, то дебаркадер — это плавучая пристань, а также специально оборудованное судно или понтон для причаливания к ним судов.

К середине XVI в. Волга – основной торговый путь сообщения Руси с Востоком. Путешествие по Волге того времени было тяжёлым испытанием даже для хорошо подготовленных и оснащенных команд. Например, путешествие голштинского посольства 1636 г. заняло полтора летних месяца. За это время экспедиция прошла путь от Нижнего Новгорода до Астрахани. Немецкий историк и географ Адам Олеарий в своей книге «Описание путешествия в Московию и через Московию в Персию и обратно» указывает, что «плавание на первых порах весьма неплохое», впоследствии добавляет, что «Волга отнимает много якорей». Олеарий описывает местность, мимо которой им приходилось проплывать, растительность берегов, города и поселения [9]. Географ не оставляет фактически никаких сведений о состоянии пристаней и портов приволжских городов. В летописи указывается, что «корабль прибыл к берегу», «послов встречали на корабле», «к берегу подали лошадей».

Длинные, массивные пароходы не были плоскодонными, как барки или баржи, из-за этого они не могли причаливать к берегу вплотную. Пароходы швартовались к плавучим причалам – дебаркадерам, через которые и совершалась погрузка и выгрузка товаров. Первые дореволюционные

дебаркадеры были однопалубными. Постройка состояла из трёх блоков: посередине располагался крытый проход, а по бокам надстройки с помещениями. Все три блока объединялись общей полукруглой крышей. С середины XIX в. Николай Боголюбов в сочинениях замечает, что перевозкой пассажиров по Волге занималось «лёгкое пароходство». Также Н. Боголюбов подчёркивает, что все пассажиры найдут удобное помещение для отдыха и ожидания судов. С началом эпохи навигации на волжских пристанях устанавливались «пароходные конторы». Они служили пристанями, складами, офисами различных пароходных обществ. Несмотря на активное развитие пристаней в больших городах, активную транспортную перевозку по Волге, в посёлках и приволжских деревеньках пристаней не имелось. Пассажиры высаживались в лодки [10].

Конструкция дореволюционных дебаркадеров была напрямую связана их функциональным назначением. Дебаркадеры конца XIX в. имели небольшую высоту надстройки, длинный понтон, корпус баржевого типа. Например, дебаркадер, построенный в 1899 г. для швартовки товарно-пассажирских судов на реке Волге, был длиной 80 метров. Такие дебаркадеры включали в свой состав следующие помещения: место для ожидания судов, конторы судовладельца, помещения для хранения грузов – лабазы. Корпус дебаркадера изначально строился деревянным, в основном из 28 хвойных пород древесины. Архитектуру дебаркадера можно отличить по симметричной композиции, небольшой шпиль-мачте на крыше, открытой площадке (палубе). С развитием пассажирского судоходства меняется и архитектура дебаркадеров. В начале XX века активно возводились полутора- и двухдечные дебаркадеры. Пристанские дебаркадеры отличались скромностью декора. Окна обрамлялись деревянными наличниками, порой их завершали лобани с накладной резьбой. На фронте закреплялась табличка с названием пароходного общества.

На примере пристани общества «Кавказ и Меркурий» можно проследить один из самых распространённых типов постройки дебаркадера в советское время. Длина 40-60 метров с внутренним открытым пространством для транзита пассажиров. Определение дебаркадера как плавучей пристани в России происходит в конце XIX - начале XX вв., когда формируется нормативная законодательная база российских пароходных обществ. Функциональная революция дебаркадеров неразрывно происходит с модернизацией речного флота. Изначально дебаркадер был объектом полифункциональным. Поначалу он служил как разгрузочно-погрузочная площадка при реке, на берегу офисом пароходной компании. Благодаря активной торговой деятельности в портах и на пристанях в офисах располагались ещё и складские помещения судовладельцев. Помещений для ожидания судов на пристанях XIX века почти не было. С появлением пассажирского пароходства возникает необходимость в организации более оборудованного причального сооружения для посадки и высадки пассажиров, павильонов для ожидания судов и хранения багажа.

Дебаркадеры могут быть различных размеров и типов. Например, большой дебаркадер имеет длину 85 м, ширину 18 м, высоту борта 3 м. Средний дебаркадер в длину 55 м, в ширину 12 м, а высота его борта составляет 2,5 м. Малый дебаркадер имеет длину 26 м, ширину 7,5 м и высоту борта 1,8 м.

Рассмотрим дебаркадеры в Куйбышеве и Горьком. Пассажирский речной вокзал в Куйбышеве (Самара) не мог обслужить грузовые операции, так как находился на расстоянии более 100 м от берега. Переносить грузы на данном расстоянии было трудоёмко и неэкономично, поэтому у берега было сооружено три дебаркадера (см. рисунок 2). Первый этаж дебаркадеров использовался для багажа и груза, а второй этаж предусматривался для служебных и пассажирских помещений.

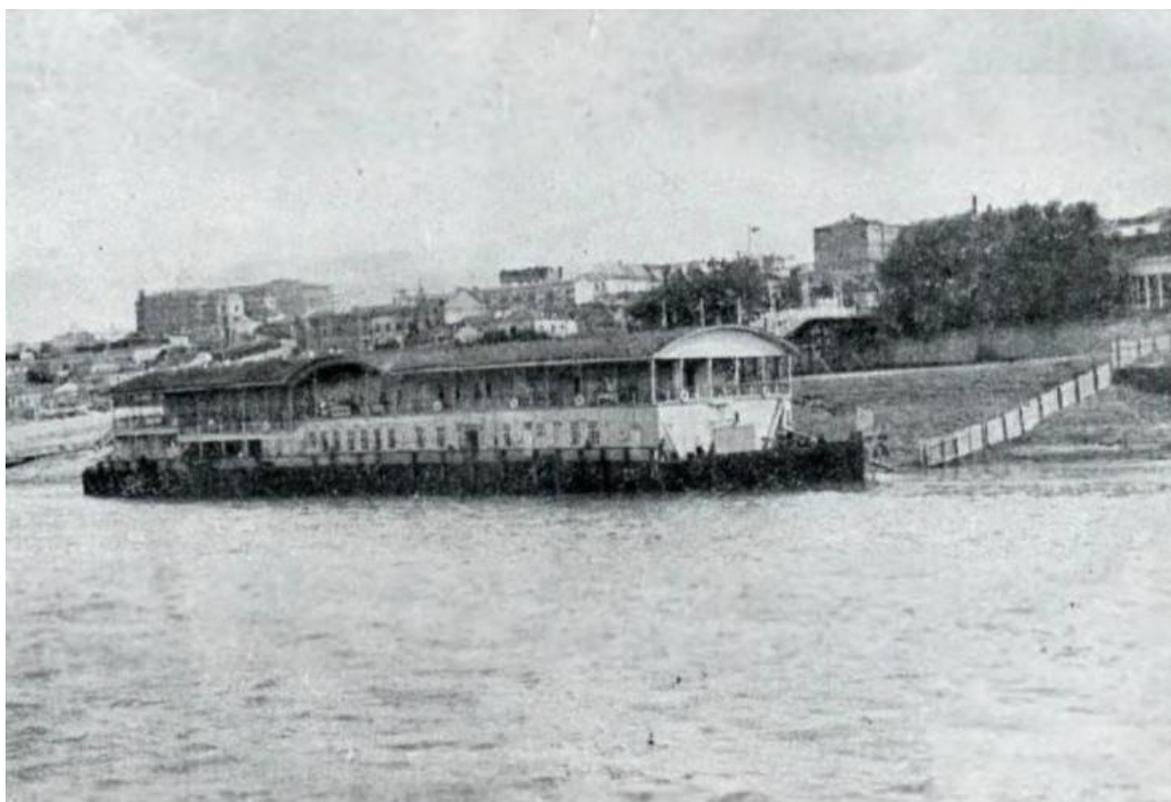


Рисунок 2 – Куйбышев. Пассажирские причалы с дебаркадерами

В Горьком у берега стояло несколько дебаркадеров разных размеров и разной этажности. Главный из них имел три этажа и сооружен был на железобетонном понтоне (см. рисунок 3). На первом этаже размещался склад грузов и багажа, служебные помещения и уборные комнаты. На втором этаже располагался зал ожидания, почта, ресторан и комнаты матери и ребёнка. На третьем этаже была гостиница с номерами примерно на 100 человек и служебные помещения [11].

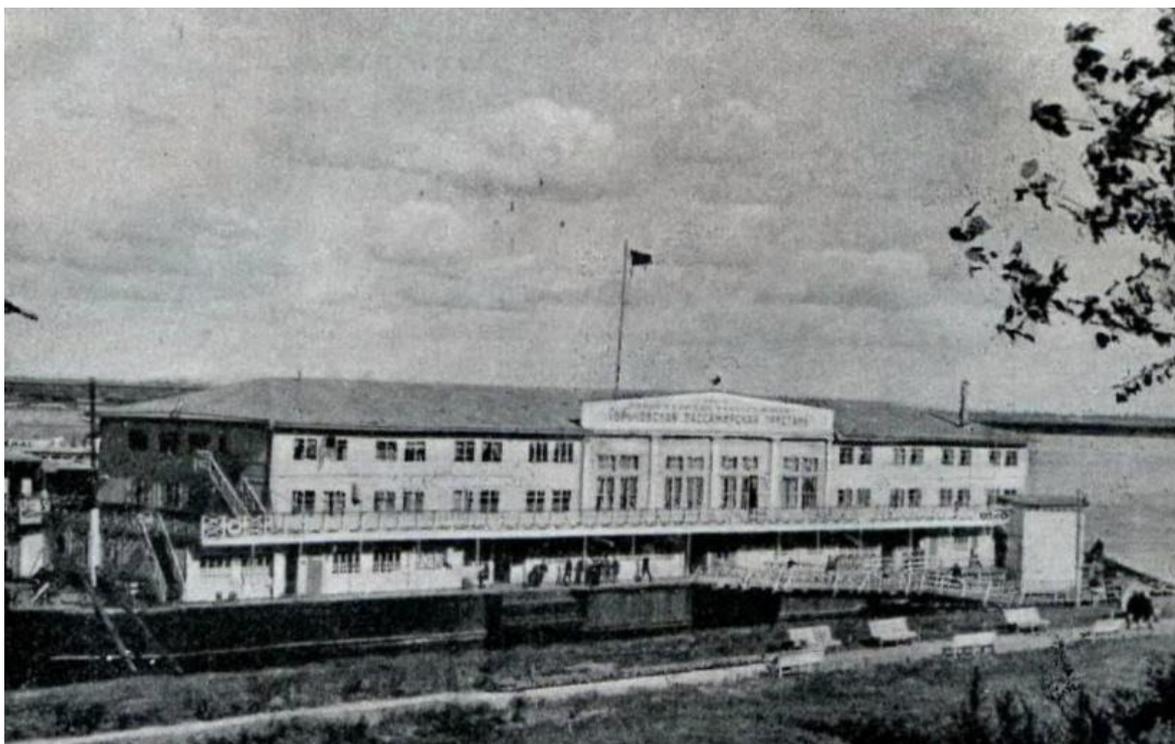


Рисунок 3 – Дебаркадер в Горьком

Таким образом, происходит усложнение, обогащение функции. С развитием портовой инфраструктуры городов Поволжья и модернизацией речного флота стали появляться павильоны для ожидания судов, которые назывались «пристанские помещения». Таким образом, к концу XIX в. дебаркадер функционирует как пристань, контора-склад и павильон для ожидания судов, что свидетельствует о полифункциональности данного объекта. Подобные пристани-офисы, павильоны для пассажиров встречаются в крупных волжских городах с конца XIX в.

### **Выводы**

Изучение Волжского бассейна, транспортных путей, судоходства и первых пристаней-дебаркадеров позволило проследить формирование целой системы сплава по реке.

1. Рассмотрены следующие исторические факты: речная сеть Волги, начиная с каменноугольного периода; формирование Волжского бассейна; первые торговые пути на Волге; внутренняя и внешняя торговля.

2. Выявлены исторические этапы формирования архитектуры судоходства; пароходные общества; трансформация судоходства.

3. Проанализированы первые этапы постройки дебаркадеров и их функционирование для граждан.

4. В ходе анализа было выявлено, что пристань, дебаркадер, речной вокзал – не только основополагающая часть швартовки кораблей, но и важная

составляющая городской среды. Это элемент транспортной и складской инфраструктуры, предназначенной для посадки и выгрузки пассажиров.

### Литература

1. Бикейкин Е.Н., Ломшин В.А., Пинямаскин А.Н., Каторова А.М. Волга - река мира. диалог культур волжских народов // Центр и периферия. 2014. № 3. С. 110-115.
2. Волга - русская река. Монография. Гравюры А.И. Калашникова. М.: б.и., 2003. 16 с.
3. Найденко В.В. Великая Волга на рубеже тысячелетий. От экологического кризиса к устойчивому развитию. Нижний Новгород.: Издательство «Промграфика», 2003.
4. Оришев А.Б., Мамедов А.А.О. Ислам в Европе: к истории проникновения // Социально-гуманитарные знания. 2014. № 6. С. 302-312.
5. Оришев А.Б., Угольников М.Н. Где и как ловить рыбу в Подмосковье. М.: Издательские решения по лицензии Ridero, 2018. 204 с.
6. Шубин И.А. Волга и волжское судоходство. М.: Транспечать НКПС, 1994. 908 с.
7. Волга. Справочник-путеводитель. М.: Водный транспорт, 1938. 356 с.
8. Архитектура речных вокзалов / Р.Я. Хигер. М.: Государственное архитектурное издательство Академии архитектуры СССР, 1940. 55 с.
9. Олеарий Адам. Подробное описание путешествия голштинского посольства в Московию и Персию в 1633, 1636 и 1639 годах, составленное секретарем Посольства Адамом Олеарием / Пер. с нем. [и снабдил предисл.] Павел Барсов. М.: О-во истории и древностей российских при Моск. ун-те, 1870. 1174 с.
10. Родина О.А. Особенности архитектурно-типологического формирования дебаркадеров (на примере Волжско-Камского бассейна): Диссертация на соискание учёной степени кандидата архитектуры. Нижний Новгород, 2016. 200 с.
11. Архитектура речных вокзалов и павильонов / Б.В. Ионов. М.: Государственное издательство литературы по строительству и архитектуре, 1951. 107 с.

### References

1. Bikeikin E.N., Lomshin V.A., Piniamaskin A.N., Katorova A.M. Volga - reka mira. dialog kultur volzhskikh narodov (The Volga is the river of peace. dialogue of cultures of the Volga peoples), *Tsentr i periferiia*, 2014, no 3, pp. 110-115.
2. Volga - russkaia reka (Volga-Russian River). Monografiia. Graviury A.I. Kalashnikova. M.: b.i., 2003. 16 p.
3. Naidenko V.V. Velikaia Volga na rubezhe tysiacheletii. Ot ekologicheskogo krizisa k ustoichivomu razvitiuu (The Great Volga at the turn of the millennium. From ecological crisis to sustainable developmen). Nizhnii Novgorod.: Izdatelstvo «Promgrafika», 2003. 432 p.
4. Orishev A.B., Mamedov A.A.O. Islam v Evrope: k istorii proniknoveniia (Islam in Europe: Towards a History of Penetration), *Sotsialno-gumanitarnye znaniia*, 2014, no 6, pp. 302-312.
5. Orishev A.B., Ugolnikov M.N. Gde i kak lovit rybu v Podmoskove (Where and how to fish in the suburbs.). M.: Izdatelskie resheniia po litsenzii Ridero, 2018. 204 p.
6. Shubin I.A. Volga i volzhskoe sudokhodstvo (Volga and Volga shipping). M.: Transpechat NKPS, 1994. 908 p.
7. Volga. Spravochnik-putevoditel. M.: Vodnyi transport, 1938. 356 p.
8. Arkhitektura rechnykh vokzalov (Architecture of river stations) / R.Ia. Khiger. M.: Gosudarstvennoe arkhitekturnoe izdatelstvo Akademii arkhitektury SSSR, 1940. 55 p.
9. Olearii Adam. Podrobnoe opisanie puteshestviia golshtinskogo posolstva v Moskoviiu i Persiiu v 1633, 1636 i 1639 godakh, sostavlennoe sekretarem Posolstva Adamom Oleariim (A

detailed description of the journey of the Holstein embassy to Muscovy and Persia in 1633, 1636 and 1639, compiled by the secretary of the Embassy Adam Olearius) / Per. s nem. [i snabdil predisl.] Pavel Barsov. M.: O-vo istorii i drevnostei rossiiskikh pri Mosk. un-te, 1870. 1174 p.

10. Rodina O.A. Osobennosti arkhitekturno-tipologicheskogo formirovaniia debarkaderov (na primere Volzhsko-Kamskogo basseina) (Features of the architectural and typological formation of landing stages (on the example of the Volga-Kama basin): Thesis for the degree of candidate of architecture): Dissertatsiia na soiskanie uchenoi stepeni kandidata arkhitektury. Nizhnii Novgorod, 2016. 200 p.

11. Arkhitektura rechnykh vokzalov i pavil'ionov (Architecture of river stations and pavilions) / B.V. Ionov. Moskva: Gosudarstvennoe izdatel'stvo literatury po stroitel'stvu i arkhitekture, 1951. 107 p.

Работа поступила в редакцию: 10.02.2023 г.