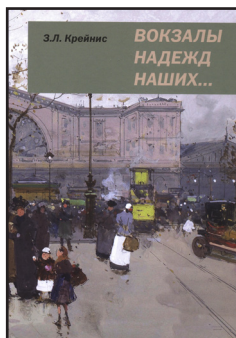




## «С воксала в маскарад лететь...»



**«To fly from the station to the masquerade ...»**  
(текст рецензии на англ. яз. – English text of the review – p. 277)

**Крейнис З. Л. Вокзалы надежд наших... – М.: Автограф, 2015. – 483 с.**

**В книге рассказывается о более чем ста самых известных вокзалах, построенных в разных странах на протяжении двух столетий. Здесь их история, биографии архитекторов и строителей из России, США, Европы и Азии, создававших вокзальные комплексы, и одновременно тут же интересные факты, многочисленные иллюстрации, ретроспекция развития железных дорог.**

Ключевые слова: железная дорога, вокзалы мира, история, архитектура, биографии авторов проектов.

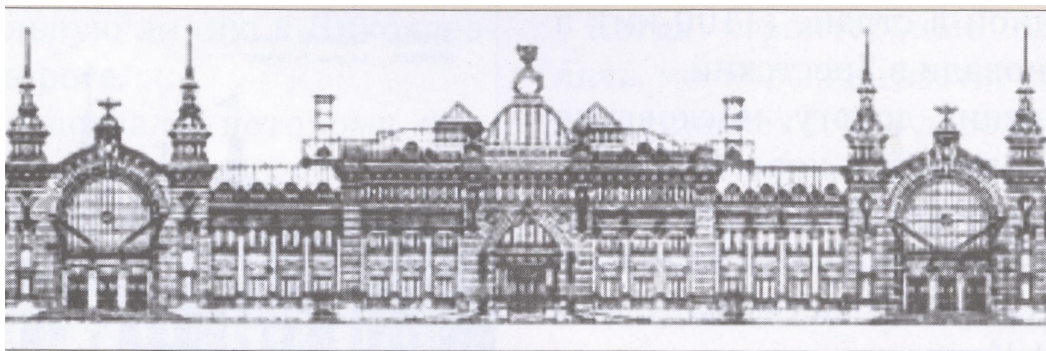
**Т**рудно не соблазниться подсказкой, знаменитой фразой театрального классика — и автор книги с охотой это делает. Аналогия очевидна. Если «театр начинается с вешалки», то город... Конечно! Город начинается с вокзала.

Сначала было слово «воксал». И родилось оно намного раньше появления вокзала как принадлежности железной дороги. Объяснение такому алогизму на самом деле простое, хотя и заслуживает отдельного исторического эссе, чтобы отсеять всяческие легенды и фантазии.

Краткая версия (алгоритм) долгой по времени трансформации будущего термина-«бренда»: Фоксхолл (название поместья в Англии) — Воксхолл (замена первой буквы по созвучию с фамилией новой хозяйки поместья, превратившей его в увеселительный загородный комплекс, рядом с которым позже появилась одноименная железнодорожная станция<sup>1</sup>) — ВОКСАЛ (русская вольная транскрипция заимствованного у англичан обозначения увеселительной парковой зоны с клубно-концертными сооружениями — откуда, собственно, и пушкинская строка с этим словом в названии журнальной рецензии).

Причем то ли случайно, то ли это действительно стало импульсом к лексической ротации, но слово «вокзал», как свидетельствует книга, приобрело прямое тождество с понятием станции железной дороги, когда так привыкли именовать конечную станцию первой в России железнодорожной линии,

<sup>1</sup> Версий насчет семантики слова существует много. См., напр.: Васильев К.Б. Вокзал — вокальный зал ожидания имени Вокса // Эл. философский журнал Vox. — Вып. 17 (декабрь 2014). <http://vox-journal.org/content/vox17/Vox17-VasilievKB.pdf>. — Ред.



**Графический проект фасада Александровского (Белорусского) вокзала в Москве (арх. И.И. Струков).  
Graphic design of the elevation of the Alexander (Belorussian) railway station in Moscow (architect I. Strukov).**

соединявшей столицу Петербург с Царским Селом и Павловском. А привыкнуть было легко, поскольку в Павловске при станции соорудили концертную эстраду и большой ресторан, и такой увеселительный ансамбль не мог отстать от когда-то всемирно популярного Vauxhall. Подражать Лондону хотелось «по-большому». И «вокзалом», обобщая, принялись именовать весь примыкающий к железной дороге комплекс.

Схожим образом, надо полагать, происходило внедрение аналогичных терминов и в других странах, развивавших рельсовый транспорт. В Англии новый по своему назначению тип зданий получил название railway station, в Германии — bahnhof, во Франции — gare. Но независимо от выбора слов их содержание осталось неизменным — прием и обслуживание пассажиров, у которых (или с которыми) рядом всегда провожающие, встречающие, ожидающие. Живой поток, вечное движение из города и в город, а значит, транспортное сопровождение, места для стоянок, средства связи и т. п.

Автор книги Зосим Крейнис, выпускник МИИТ, инженер-железнодорожник, доктор технических наук, профессор, то есть знающий предмет человек, отдает должное истории, не гнушаясь какими-то, на первый взгляд, излишними деталями, подробностями и когда рассказ касается архитектурных, инженерных, функциональных особенностей вокзальных сооружений, и когда речь идет о личных характеристиках, биографиях их создателей, которыми книжные страницы наполнены очень плотно, бережливо, с желанием не потерять ни пяди полезного места для текста и иллюстраций. К тому же еще и сохранить при этом общий стиль дизайнера, играющий в изданиях такого рода (почти подароч-

ный альбом, в цвете, на качественной бумаге) совсем не последнюю роль.

На это редко кто обращает внимание, но ведь существенно не только то, что нашлось место изложить красочную историю того же Павловского музыкального вокзала (как его называло светское общество), на концертные площадки которого не чурались летом приезжать многие мировые и отечественные знаменитости (с 1856 года, к примеру, десять сезонов подряд с оркестром здесь выступал «король вальсов» Иоганн Штраус, тут пел знаменитый на весь мир Фёдор Шаляпин). Или то, что в книге удалось в череде имен вспомнить детали жизни столь выдающегося инженера, как Владимир Шухов (Шуховскую «ажурную» башню, даже недостроенную до проектных отметок, знают все, и по значимости она сродни Эйфелевой в Париже; его огромные металло-стеклянные арочные конструкции дебаркадера в комплексе Киевского вокзала — шедевр инженерного искусства; в то же время кому, кроме специалистов, известно, что он разработал первый в России нефтепровод, создал первые в мире нефтеналивные баржи, изобрел крекинг — процесс получения бензина, спроектировал около 400 мостов и еще много чего).

И все же за любыми отдельными фактами и героями нельзя оставлять в тени главное. Существенно, давайте не забывать, прежде всего то, что история вокзалов и железных дорог в целом — это рождение новой эпохи в развитии транспорта, давшего появлением паровозов и рельсового пути величайший толчок к прогрессу техники, механики, энергетики, интеграции научно-технических культур, интенсификации межматериковых связей. Мосты налаживались не только как скрепы к железнодорожным линиям, они





**Большой центральный вокзал Нью-Йорка.  
Grand Central Station in New-York.**



**Лондонский вокзал Сент-Панкрас  
Интернэшнл, конечная станция  
линии Евростар, следующей по  
Евротоннелю.  
London St. Pancras International,  
terminal of Eurostar.**

сближали территории и народы. А вокзалы становились средоточием растущей мобильности населения, армий, добровольцев-переселенцев на новые земли и великие стройки.

В России сегодня, если следовать книге, около 5 тысяч вокзалов, из них 332 (2010 г.) в подчинении дирекции железнодорожных вокзалов ОАО «РЖД». Они обслуживают 80% пассажиропотока в дальнем сообщении, 40% — в пригородном. Один из самых крупных по величине в Европе — Казанский вокзал в Москве.

Вообще среди «самых-самых» выделяются по своим критериям вокзальные объекты на разных континентах. Хотя преобладают адреса европейские, американские и азиатские.

Самый старый из сохранившихся вокзалов — Ливерпуль-роуд-стейшн в английском Манчестере. В нем сейчас размещается музей науки и промышленности (кстати, это к вопросу о понимании «толчковой роли» рельсового транспорта в XIX—XX веках для научно-технического и общественного прогресса).

Самый большой в мире вокзал Гранд-Сентрал (Нью-Йорк) располагается на 19 гектарах городской земли, он двухуровневый и в нем имеется самое большое в мире бюро находок (более тысячи предметов ежедневно).

Самые большие на планете залы ожидания были открыты в 1959 году на Пекинском

вокзале в Китае (здесь стоя одновременно могут разместиться 14 тысяч человек).

Самая длинная платформа — Харагпур в штате Западный Бенгал (Индия), 833 метра.

Самый высокогорный вокзал в мире — станция Галера на высоте 5 тысяч метров над уровнем моря в Андах (Перу).

Самый оживленный вокзал среди всех — Синдзюку в Японии, через который ежедневно проходит 3,64 млн пассажиров, в основном клиентов сюда поставляет центральный район Сибуя столицы страны Токио.

Конечно, вся вокзальная ретроспекция слишком велика, чтобы обозреть с достаточной полнотой хотя бы наиболее замечательные объекты, имеющие общепризнанную историческую ценность. Но ограничение вводит прежде всего сам автор, он делает выбор: с какого на какой вокзал перемещаться, где получать багаж (знаний!), с кем из создателей вокзальных шедевров знакомиться.

Очередность маршрутов обозначена в оглавлении: сначала российские столицы Москва и Санкт-Петербург (это примерно четверть объема книги), затем Париж, Лондон, Берлин, северные европейские столицы, потом Пиренеи, Италия, Стамбул, Нью-Йорк, Пекин и Сеул.

Оценить логику выбора именно такого передвижения будет еще повод в конце статьи, а пока подчеркнем справедливость приоритетного места вокзалов петербургских



и московских в российской части повествования. Оба главных в стране города стояли у истоков отечественных железных дорог и тем вполне заслужили право быть первопроходцами в вокзальном деле, демонстрировать образцы архитектурно-инженерных решений в новой для транспорта и общества сфере услуг.

Вся предыстория с названием «воксал» естественным образом находит свое продолжение в реальной жизни, строительстве все более и более габаритных, а порой и по-настоящему монументальных пассажирских зданий. Проект 1842 года, предполагавший связать железной дорогой Санкт-Петербург с Москвой, заставил по-иному взглянуть на назначение вокзалов, масштаб их участия в транспортном обслуживании, городской жизнедеятельности. Олицетворять меняющийся подход судьба распорядилась двум вокзалам-близнецам на конечных пунктах новой трассы, поначалу носивших одинаковое имя «Николаевские».

В Москве Николаевский вокзал был построен первым в 1849 году (с 1923 г. — Октябрьский, с 1937 г. — Ленинградский). Двухэтажное здание с высокой башенкой, имевшей часы и флагшток, располагало на первом этаже просторным вестибюлем, пассажирскими залами и императорскими комнатами, на втором этаже были служебные квартиры. Внутренняя отделка поражала великолепием. Площадь по периметру нижнего этажа составляла около 1,37 тыс. кв. м. К зданию со стороны железной дороги примыкал дебаркадер — крытый перрон с двумя путями и каменными пассажирскими платформами.

По такому принципу, свойственному не только, разумеется, русской вокзальной архитектуре и станционной планировочной культуре, строилось в XIX веке и позже большинство крупных пассажирских комплексов на железных дорогах мира.

Классикой подобного подхода в Москве стали нынешние Казанский, Ярославский, Белорусский вокзалы. В Санкт-Петербурге (помимо Николаевского/Московского) к той же стилевой категории можно отнести Витебский — самый старый в стране, времен Царскосельской железной дороги; Балтийский/Петергофский — его прототип Восточный вокзал в Париже. Впрочем, ни одну из этих условных квалификаций нельзя абсо-

лютизировать. Важна сама тенденция, которую иллюстрируют примеры. А она, кстати, в той же старой Европе была как раз заметно сильнее, чем в традиционно «догоняющей» прогресс России.

Парижский прототип Балтийского вокзала тут же рядом — в следующем разделе книги. На многочисленных фото разные ракурсы в разные годы. Символическая деталь: Восточный вокзал Парижа был открыт в том же году, что и московский Николаевский — в 1849-м. Именно от его платформы 4 октября 1883 года отправился в свой первый рейс легендарный «Восточный экспресс» (вспомним, к слову, и одноименный детектив Агаты Кристи). И вторая «русская» деталь: побратимом парижского Восточного является Белорусский вокзал в Москве. Их объединяет общая память о двух пережитых человечеством в XX веке глобальных событиях — они отправляли воинские эшелоны к местам крупнейших сражений 1-й и 2-й мировых войн.

В Париже шесть крупнейших вокзалов, как утверждает автор книги, и среди них самый большой в Европе — Северный, ежегодно пропускающий 200 млн пассажиров (с. 140). Ссылка на страницу делается в данном случае не без «подвоха». Потому что не всегда ясно из контекста о каких величинах и критериях оценки идет речь. К примеру, сообщается, что самый большой головной пассажирский вокзал в Европе расположен в немецком Лейпциге и здесь крупнейшая железнодорожная станция этой части света (с. 14), а затем, уже позже и в более определенном, даже однозначном смысле констатируется: Центральный вокзал современного Берлина — самый крупный железнодорожный вокзал Европы (с. 297). И что, все «самые-самые»? Или будем самостоятельно искать кто «самое»?..

Возвращаясь к парижским реалиям, стоит выделить тот факт, что открытый в 1846 году Северный вокзал пережил уникальный момент: фасадная часть его здания переехала (буквально!) в конечный пункт тогдашней линии Париж—Амьен—Лилль, став там Фландрийским вокзалом (он существует до сих пор). Парижский Северный пришлось в 1860-е реконструировать, поскольку он уже не справлялся с растущим пассажиропотоком.





**Оригинальная крыша вокзала Ориенте.  
Original roof of Gare do Oriente in Lisbon.**

Что касается современной жизни вокзала, то ему досталось обслуживать маршрут «Eurostar» в Лондон через тоннель под Ла-Маншем, и уже само это многое говорит о его иерархическом статусе. В том числе и относительно таких своих условных конкурентов, как вокзал Сен-Лазар (второй по интенсивности пассажиропотока в Европе — как раз вслед за Северным).

Лондон — особая вокзальная тема (и не потому, конечно, что теперь столичный английский город напрямую связан железной дорогой через Париж и Францию со всем континентом). Просто долгое время англичане были законодателями мод в паровозном и рельсовом деле, да и старейший из сохранившихся в мире вокзалов, как отмечалось, находится в Манчестере. Что Лондон-бридж или Юстон, что Паддингтон или Ватерлоо, как и их остальные «собратья по цеху» — это своя отдельная история, которую книга каждому из нас и предлагает, понимая всю бесспорность предполагаемого интереса к родоначальникам самого популярного и технически оснащенного вида транспорта.

Географических точек, которых касается книга, слишком много, чтобы пытаться о каждой сообщить что-то существенное, дать фактам свою трактовку, но оценить их выбор, как было обещано в начале, все-таки надо.

Во-первых, несоразмерно преобладание одних городов (даже с учетом их несомненной значимости) в ущерб другим; в лучшем случае вокзалы «ущемленных» мест названы скороговоркой и без всякой детализации характеристик. К примеру, гораздо большего заслу-

живают красивейший индийский вокзал Мумбаи (бывший Бомбей), современные вокзальные комплексы Китая, Японии, крупных агломераций США, абсолютно забыты Вена, Будапешт, Варшава... Причем дело отнюдь не в ограниченности книжной площади (она подчас заполнена подробностями фактов, которые ничего не потеряли бы при более лаконичном изложении). Видимо, что-то оказалось автору доступнее, и отсюда такие адресные диспропорции.

Во-вторых, слишком вольно относить к скандинавским вокзалам, да еще и ставить в этом разделе на первое место вокзал Хельсинки — ведь лишь маленький кусочек Финляндии залезает на Скандинавский полуостров. То есть ни сама довольно большая по территории страна, ни тем более ее столица к термину «скандинавские» отношения не имеют. Хельсинки вообще расположен на самом юге, на берегу Финского залива, откуда, кстати, рукой подать до Санкт-Петербурга (Финляндского вокзала).

И если уж касаться не глобальной или региональной географии, а муниципальной, то появляется еще и «в-третьих»: в цитируемом на с. 141 тексте путешествующей по Франции российской литераторши знаменитый «Восточный экспресс» отправляется в положенный ему путь с Лионского вокзала в Париже; сам же автор на с. 161 уверенно начинает с ним движение с Восточного вокзала. Не исключено, что литераторше повезло попасть на поезд, когда ездить на восток с Восточного стало не актуально. Но тогда предупредите читателя!

Это добрая критика. Неточности, некоторые помарки не мешают изданной книге считаться достойным вкладом в формирующийся пока виртуально свод публикаций «Биографии вокзалов». Помещенные отдельным блоком после рецензии иллюстрации из испанского фотоальбома «Вокзалы Европы» — одно из подтверждений внимания мировой общественной среды к теме пассажирских зданий и дворцов. Последнее слово без всяких кавычек. И уверен, не надо объяснять почему.

**Юрий ВЛАДИМИРОВ,**  
кандидат философских наук,  
Москва, Россия ●

Координаты автора: **Владимиров Ю. В.** – mirtr@mail.ru.

Рецензия поступила в редакцию 01.12.2015, принята к публикации 19.12.2015.

## «TO FLY FROM THE STATION TO THE MASQUERADE ...»

Vladimirov, Yuri V., Moscow, Russia.



**REVIEW OF THE BOOK:** Kreinis, Z. L. *Stations of our expectations ...* – Moscow, Autograph publ., 2015, 483 p.

**ABSTRACT OF THE BOOK.** The book describes more than a hundred most famous railway stations built in different countries over the past two centuries. It presents their history, biographies of architects and builders from Russia, USA, Europe and Asia, who have created station complexes, and at the same time interesting facts, numerous illustrations, retrospection of railway development. (The cover of the book reproduces the painting of Eugène Galien-Laloue (1854–1941) *La Gare de l'Est*).

**ABSTRACT OF THE REVIEW.** The merit of the author according to the reviewer, was to give us a well known but systematized description of the

emergence of the notion of the rail stations, and of its semantic differences in different languages. The author pays tribute to cultural dimension of early stations, as well as to engineering and artistic creations related to the stations. This is of special interest as the stations are considered not from engineering or architectural point of view but as a system works combining best contemporary achievements at the dates of their development thus transforming them into cultural heritage. And certainly there are many interesting facts, geographical travels through routes and countries linked together by the history of rail stations.

**Keywords:** railway, stations of the world, history, architecture, biographies of the authors of the projects.

*It is hard not to be seduced by the tip, the famous phrase of theatrical classics – and the author gladly does it. The analogy is obvious. If «a theater begins with a cloakroom», a city ... Of course! A city begins with a station.*

*First there was a word, written and pronounced in Russian as «voxsal». And it had been born long before the appearance of stations as railway facilities. Explanation to this alogism is really simple, though it deserves a separate historical essay to cut all sorts of legends and fantasy.*

*Short version (algorithm) of a long time transformation of the future term – «brand»: Fokskholl (the name of the estate in England) – Vauxhall (replacing the first letter with a consonance with the name of the new manor hostess, turning it into a pleasure suburban complex, next to which later appeared with the same name railway station<sup>1</sup>) – VOXSAL (Russian freestyle transcription of borrowed from the English designation of a pleasure park area with club and concert facilities – where, in fact, appears Pushkin's line with that word in the title of the current review).*

*And whether by chance, or whether it really was an impetus for lexical rotation, but the word «voxsal» (Russian term of a railway station), as evidenced by the book, acquired a direct identity with a concept of a railway station, when so it was used to refer to the final station of Russia's first railway line, connecting the capital of St. Petersburg with Tsarskoye Selo and Pavlovsk. And it was easy to get used to, because in Pavlovsk near station were built a*

*concert stage and a large restaurant, and an entertaining ensemble could not keep up with the once world-popular Vauxhall. It was a desire to imitate London «for high stakes». And the «station», summing up, began to refer to the entire complex adjacent to the railway.*

*Similarly, as believed, is the introduction of analogous terms in other countries developing rail transport. In England the new for its intended purpose type of buildings was called a railway station, in Germany – Bahnhof, in France – gare. But regardless of the choice of words the content has remained unchanged. It means reception and service of passengers, near whom there are always seers-off, meters and greeters. Live stream, perpetual motion from and to the city, so transport support, space for parking, communications, etc.*

*The author Zosim Kreinis, MIIT graduate, railway engineer, D.Sc. (Eng.), professor, that is a person aware of the subject, pays tribute to the history, not disdaining some, at first glance, unnecessary details, then the story concerns architectural, engineering, functional features of station buildings, and then it comes to personal characteristics, biographical information and their creators, so the book seeks not to lose a single inch of useful space for the text and illustrations. In addition, even while preserving the overall design style, playing in the publications of this kind (almost gift album, in color on quality paper) not the last role.*

*A person rarely pays attention to it, but the essential fact is not only the one that there was a place to present the colorful history of the same Pavlovsky music railway voxsal (as high society called it once) where in the summer came many international and domestic celebrities (since 1856 for example, «waltz king» Johann Strauss played here ten consecutive seasons with the orchestra, then sang the world-*

<sup>1</sup> There are many versions on the origins and semantics of that word. See, e.g., Wassiliev, K. B. [Wokzal] – vocal attending hall named after Vox. In: Electronic philosophic journal Vox, Iss. 17 (December 2014). <http://vox-journal.org/content/vox17/Vox17-VasilievKB.pdf>. — ed. note.





**Железнодорожный  
вокзал Мумбаи.  
Railway station in Mumbai  
(ex-Bombay).**



famous Fyodor Chaliapin). The book succeeded in a series of names to remember the details of life of an outstanding engineer Vladimir Shukhov (Shukhov «openwork» tower, even unfinished to design marks, is known to all, and most importantly, it is «akin» to the Eiffel tower in Paris, enormous metal-glass arched design of train shed in the complex of Kiev railway station – a masterpiece of engineering, at the same time, in addition to experts, it is known that Shukhov developed the first Russian oil pipeline, created the world's first oil barges, invented cracking – the process of producing gasoline, designed nearly 400 bridges and much more). Remember, however, counterparts close to him in rank.

And yet, for any individual facts and characters the main cannot be left in the shadow. Significantly, let us not forget, first of all, that the history of railway stations and railways in general is the birth of a new era in transport development, which gave with the appearance of locomotives and track the greatest impetus to the progress of technology, mechanics, energy, integration of scientific and technical cultures, intensification of ties between continents. Bridges were adjusted not only as the ties of railway lines, they brought together territories and people. And stations became the focus of the growing mobility of population, armies and settlers volunteers to new lands and great construction.

In Russia today, if you follow the book, there are about 5000 stations, of which 332 (2010 year) are subordinate to the directorate of railway stations of JSC Russian Railways. They serve 80% of passenger traffic in long-distance traffic, 40% – suburban traffic. One of the largest railway stations in Europe is Kazansky railway station in Moscow.

In general, among the «most-most» are distinguished by their criteria station facilities on different continents. Although dominate European, American and Asian addresses.

The oldest of surviving railway stations is Liverpool Road Station in Manchester, where now is located Museum of Science and Industry (by the way, it is a question of understanding of «inching role» of rail transport in XIX–XX centuries for scientific, technological and social progress).

The world's largest railway station is Grand Central (New York), located on 19 acres of urban land, it is a two-level, and it has the largest lost and found division in the world (more than a thousand articles on a daily basis).

The biggest on the planet waiting rooms were opened in 1959 at the Beijing train station in China (here standing 14 thousand people can be accommodated at the same time).

The longest platform is Kharagpur in the state of West Bengal (India), 833 meters.

The highest railway station in the world is Galera station at an altitude of 5000 meters above sea level in the Andes (Peru).

The busiest station of all is Shinjuku in Japan, through which daily runs 3,64 million passengers, mainly customers come there from a central Shibuya district of the capital Tokyo.

Of course, all railway station retrospection is too large to survey with sufficient detail at least the most remarkable objects with a recognized historic value. But the restrictions are primarily made by the author himself, he makes a choice from which a station to move, where to get luggage (knowledge!), with which creators of the station masterpieces to become familiar.

Priority of routes is indicated in the table of contents: first, the Russian capital Moscow and St. Petersburg (about a quarter of the volume of the book), then Paris, London, Berlin, then northern European capitals, the Pyrenees, Italy, Istanbul, New York, Beijing and Seoul.

An occasion to rate selection logic of this movement will appear later in the article, but for now we emphasize fairness of priority of stations of St. Petersburg and Moscow in the Russian part of the narrative. Both main cities in the country stood at the origins of domestic railways and so fully deserved a right to be pioneers in the station business, to show samples of architectural and engineering solutions in the new for transport and community services sectors.

All of the background to the name «Vauxhall» naturally finds its continuation in real life, the construction of more and more overall, and sometimes truly monumental passenger buildings. The project in 1842, it was intended to link with the railway St. Petersburg to Moscow, made in a different way to look at the purpose of railway stations, the scale of their participation in the transport services, urban life. To impersonate a changing approach fate decreed two railway stations-twins in the final points of the new route, first wore the same name «Nikolaevsky».

In Moscow, Nikolaevsky station was built first in 1849 (from 1923 it was called October, from 1937 Leningradsky). The two-story building with a high tower, which had a clock and a flagpole, had on the ground floor a spacious entrance hall, passenger halls and imperial suite on the second floor were service apartments. The interior finishing glittered. The area around the perimeter of the ground floor was around 1,37 sq. m. To the building by the railroad was adjacent a train shed – covered platform with two tracks and stone passenger platforms.

According to this principle, not unique, of course, to Russian station architecture and station planning culture, in XIX century and later the majority of large passenger facilities on the railways in the world was built.

Classics of such an approach in Moscow are Kazansky, Yaroslavy, Belarusian railway stations, in St. Petersburg (in addition to Nikolaevsky / Moscovsky) the same style category includes Viteb-

sksky – the oldest in the country, of the period of Tsarskoye Selo railway; Baltic / Peterhof – its prototype is East Station in Paris. However, none of these conventional qualifications is absolute. A trend that is illustrated by examples is very important. And it, by the way, in the same old Europe was just much stronger than in the traditional «overtaking» progress Russia.

Paris prototype of Baltic station is right there – in the next section of the book. Numerous photos show different angles at different times. Symbolic detail: East station of Paris was opened in the same year as in Moscow Nikolaevsky station – in 1849. On October, 4 1883 the legendary «Orient Express» (remember, by the way, the eponymous detective of Agatha Christie) went on its first voyage from its platform. And the second «Russian» detail: blood brother of Paris East station is a Belarusian railway station in Moscow. They share a common memory of two experienced by humanity in the twentieth century, global events – they sent military trains to the places of the largest battles of the 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> World Wars.

In Paris, there are six major stations, according to the author, and among them the biggest in Europe – North, annually serving 200 million passengers (p. 140). Reference to page is in this case without «trick». Because values and criteria for evaluation in question are not always clear from the context. For example, it is reported that the biggest principal passenger station in Europe is located in Leipzig, Germany, and it is the largest railway station of this part of the world (p. 14), and then, later and more specifically, even unambiguous meaning stated: Central Station of modern Berlin is Europe's largest railway station (p. 297). And that does it mean? Are all of them the «most-most»? Or should we search ourselves for «the most»? ..

Returning to Paris realities, we should mention the fact that opened in 1846 North Station experienced a unique moment: facade of its building moved (literally!) to the final point of the then line Paris–Amiens–Lille, becoming there Flanders station (it still exists). Paris Nord had in 1860 to be reconstructed, because it was unable to cope with increasing passenger traffic.

As for modern life stations, it serves the route «Eurostar» to London via a tunnel under the English Channel, and itself says a lot about its hierarchical status. Including in relation to its contingent competitors like Saint-Lazare Station (second passenger intensity in Europe – just behind the North).

London is a special railway station theme (and not because, of the fact that now the capital English city is directly connected with the railway through Paris and France with the entire continent). For a long time the British have been trend-setters in locomotive and rail business, and the oldest surviving station in the world, as mentioned, is located in Manchester. London Bridge or London Euston, Paddington or Waterloo, as well as their other «colleagues in the shop» is a separate story, which the book offers each of us, understanding an undeniable alleged interest in the ancestors of the most popular and technically advanced means of transport.



**Павловский музыкальный вокзал.  
Pavlovsk music hall next to railway station.**

Geographical locations, which are touched upon in the book, are too much to try to inform about every one something substantial, to give their interpretation of the facts, but to evaluate their choices, as promised at the beginning, is necessary.

Firstly, disproportionate prevalence of some cities (even in view of their undoubted importance) over another; at most stations of «disadvantaged» places are called hurriedly and without detailing characteristics. For example, much more attention deserve a beautiful Indian Mumbai Railway Station (formerly Bombay), modern station complexes of China, Japan, major US agglomerations, completely forgotten Vienna, Budapest, Warsaw ... And the matter is not in limitation of the book area (it is often filled with the details of the facts in that nothing would be lost in case of a more concise presentation). Apparently, something turned out to be more accessible to the author, and hence there are such address imbalances.

Secondly, it is too loosely to refer to the Scandinavian railway stations, and even put in this section in the first place station of Helsinki – because only a small piece of Finland gets on the Scandinavian Peninsula. That is, neither the relatively largest country, nor its capital, have any relationship with the term «Scandinavian». Helsinki is generally located on the south, on the shores of the Gulf of Finland, where, by the way, close to St. Petersburg (Finland Station).

And if we do not deal with global or regional geography, but municipal, that there are also «third»: in the quoted on p. 141 text of Russian writer traveling across France famous «Orient Express» went to put its way from the Gare de Lyon in Paris; the author himself on p. 161 with confidence begins with it the movement from the East Railway Station. It is possible that a writer was lucky to get on the train, when to go to the East from the East station was no longer relevant. But then warn readers!

This is a good critic. Inaccuracies, some blots do not hinder the published book to be considered as a worthy contribution to the virtually emerging body of publications «Stations' biographies». Put as a separate chapter after a review the illustrations from the Spanish album «European Stations» confirm the attention of the world's social medium to the topic of passenger buildings and palaces. The last word is without quotation marks. And I am sure, it is not necessary to explain why.

Information about the author:

**Vladimirov, Yuri V.** – Ph.D. (Philosophy), Moscow, Russia, mirtr@mail.ru.

Review received 01.12.2015, accepted 19.12.2015.

