

5. Arakelova A.O. Children's art schools of the Russian Federation: current state and development prospects // Bulletin of KemGuki. 2017. № 41.

УДК 72 (571.1)

Е.В. Русакович,
аспирант кафедры истории искусства, костюма и текстиля
(Алтайский государственный университет, Барнаул)

Научный руководитель — И.В. Черняева,
кандидат искусствоведения,
доцент, зав. кафедрой истории искусства, костюма и текстиля
(Алтайский государственный университет, Барнаул)

АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ ТРАНССИБИРСКОЙ МАГИСТРАЛИ. ВОКЗАЛЫ — ПАМЯТНИКИ АРХИТЕКТУРЫ НАЧАЛА ХХ ВЕКА НА ТЕРРИТОРИИ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ

Проводится обзор, типологизация и описание зданий железнодорожных вокзалов, внесенных в реестр памятников архитектуры на территории Западной Сибири, построенных в период возведения Транссибирской магистрали (с 1892 по 1917 г.)

Ключевые слова: вокзал, памятник архитектуры, типизация, проект, железная дорога.

E.V. Rusakovich,
postgraduate student of the Department of History of Art, Costume and Textile (Altai State University, Barnaul)

Supervisor — I.V. Chernyaeva,
candidate of art history, associate professor, head. Department of History of Art, Costume and Textile (Altai State University, Barnaul)

ARCHITECTURAL HERITAGE OF THE TRANS-SIBERIAN HIGHWAY. STATIONS — MONUMENTS OF ARCHITECTURE OF THE EARLY XX CENTURY ON THE TERRITORY OF WESTERN SIBERIA

The article provides an overview, typology and description of railway station buildings included in the register of architectural monuments in the territory of the country of Siberia, built during the construction of the Trans-Siberian Railway (from 1892 to 1917).

Keywords: station, architecture, monument, typification, project, railway.

Железная дорога представляет собой сложную пространственно-образную структуру, связывающую населенные пункты и являющуюся единым индустриально-промышленным комплексом построек. В своем историческом развитии данный комплекс воплотился в определенной архитектурной концепции, представляющей для изучения в протяженном ансамбле, выделяющимся объектом которого является здание вокзала.

На территории Западной Сибири этот комплекс промышленной архитектуры возникает в связи со строительством Транссибирской магистрали, начавшемся в 1892 г. Участок Транссибирской магистрали, проходящий через современные Омскую, Новосибирскую, Томскую, Кемеровскую области с Алтайской веткой, является частью «главного хода» Транссиба, т.е. является частью наследия Великого Сибирского Пути.

Российские железные дороги, в частности линия Транссибирской магистрали, считаются объектом архитектурного и инженерного искусства. Здания вокзалов Москвы и, к примеру, вокзал конечной станции Владивосток находятся в реестре памятников архитектуры федерального значения. Но до настоящего времени в России не существует понятия памятника как целостного пространственного объекта, к числу которых можно было бы отнести исторические пути и дороги, чей факт уникальности художественно-образной структуры признан исследователями. Линия Западно-Сибирской железной дороги также является комплексом, несущим определенные архитектурно-художественные черты, о чем свидетельствует наличие зданий исторически ценных вокзалов, занесенных в реестр объектов культурного наследия регионального значения.

Изучению комплекса архитектуры Западно-Сибирской железной дороги уделяют внимание в своих исследованиях В.Т. Горбачев [1], Н.Л. Гуляйкина [2]. Е.А. Смирнова [3] описывает и паспортизирует па-

мятники на территории Новосибирской области. М.А. Целищева [4] и Т.И. Баталова [5] описывают памятники железнодорожной архитектуры г. Барнаула. Не существует выделенного перечня памятников архитектуры Западно-Сибирской железной дороги именно вокзалов в их исторической последовательности строительства, общей концепции, с анализом стилистических особенностей и описанием архитектурно-художественных особенностей их изменяющегося вида с периода постройки до состояния в наши дни.

Объектом исследования выступает комплекс историко-архитектурного наследия Западно-Сибирской железной дороги.

Предметом — архитектурно-художественные особенности вокзалов железной дороги, внесенных в реестр объектов культурного наследия регионального и областного значения на территории Западной Сибири и Западно-Сибирской железной дороги.

Цель исследования — выявление и обзор архитектурно-художественных особенностей зданий вокзалов, памятников истории и архитектуры, построенных на территории Западной Сибири в период возведения Транссибирской магистрали (с 1892 по 1917 г.).

Методология исследования: диалектический, сравнительно-исторический, формализация, дедуктивный, метод анализа, системный, структурный, биографический, метод формально-стилистического анализа.

В результате исследования на территории Западной Сибири выявлено 12 вокзалов, являющихся памятниками архитектуры регионального и областного значения.

На территории Новосибирской области — два:

1. Вокзал станции Новосибирск-главный (1897–1939 гг.).
2. Вокзал на станции Новосибирск-Южный (1912–1915 гг.).

На территории Омской области — три:

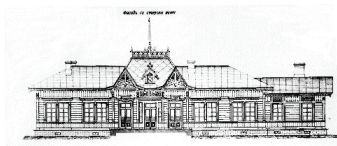
1. Вокзал на станции Омск-Пассажирский (1896–1897 г., 1900 г., 1923 г.).
2. Вокзал на станции Марьяновка (1894 г.).
3. Вокзал на станции Калачинск (1890 г.).

На территории Алтайского края — два:

1. Вокзал на станции Барнаул (1915 г.).
2. Вокзал на станции Усть-Тальменская (1918 г.).

На территории Кемеровской области — пять:

1. Вокзал на станции Новокузнецк-Пассажирский (начало XX в.).
2. Вокзал на станции Кольчугино (1914 г.).
3. Вокзал на станции Тайга (1896 г.).
4. Вокзал на станции Топки (1914 г.).
5. Вокзал на станции Тутальская (1895 г.).



*Рис. 1. Чертеж проекта
деревянного здания вокзала
III класса.*

*Источник: Альбом
исполнительных чертежей
Западно-Сибирской, Златоуст-
Челябинской и Екатеринбург-
Челябинской железных дорог,
1891–1896. Б.м., 1896. 63 с.:
черт.*



*Рис. 2. Здание вокзала V
класса (ст. Тутальская).*

*Автор проекта Н.Г. Гарин-
Михайловский. 1895.*

*Источник: Тымчак Ю.
Березовый рай Поломошного //
Яшкинский вестник. 2010. № 1.
13 октября. С. 5*

В конце XIX начале XX в. в железнодорожном проектировании широкое применение находит прием типизации. Разрабатывается система классности станций. При постройке Сибирской магистрали главное внимание было обращено на быстрое устройство прочного железнодорожного полотна. В целях экономии и невозможности предвидеть темп экономического развития станции здания возводили как временные сооружения из преобладающего на местности материала, по типовым и индивидуальным проектам, каменные и деревянные.

В результате исследования установлено, что многие здания, даже исходя из выбранного количества памятников, изначально строились по одному и тому же типовому проекту деревянного здания III класса. Отличительной чертой данного проекта являлось выполнение в традициях древнерусского деревянного зодчества деревянного терема. Особенностью облика был возвышающийся вальмовый шатер над центральной частью, украшенный резным гребешком и маленьким слуховым окном. Над двумя симметричными входами возвышались высокие щипковые фронтоны, украшенные резьбой (рис. 1).

По такому проекту были возведены первоначальные здания вокзалов Новониколаевска, Тайги, Топков, Кольчугино. В дальнейшем здания Кольчугино и Топков перестроены как кирпичные типовые здания III класса большей площадью. Прямоугольные, симметричные в плане, с двускатной кровлей, с небольшими аттиками над симметричными ризалитами.

Здание вокзала быстро развивающегося поселка Новониколаевска (1897–1939 гг.) много раз перестраивалось, и в настоящее время мы видим индивидуальный проект арх. Н.Г. Волошинова, Б.А. Гор-

Здание вокзала быстро развивающегося поселка Новониколаевска (1897–1939 гг.) много раз перестраивалось, и в настоящее время мы видим индивидуальный проект арх. Н.Г. Волошинова, Б.А. Гор-

деева, Г.Б. Бархина, Н. Никитина и др. в стилистике конструктивизма, с выраженной торжественной триумфальной аркой с тосканскими пилястрами, элементами сталинского ампира.

Таким образом, тип деревянного здания вокзала III класса на линии Западно-Сибирской железной дороги утрачен.

Здания вокзалов Калачинска (1809 г.) и Марьяновки (1894 г.) представлены другим типовым деревянным проектом. Это простые деревянные прямоугольные здания с выделяющимися ризалитами, двускатной кровлей, щипковым козырьком, большими окнами, украшенными простыми деревянными наличниками. Оба здания перекрашены, сохранились до наших дней.

Вокзал станции Тутальская (1895 г.). Типовой проект IV класса, деревянный, небольшой, выполнен по чертежам известного российского писателя, инженера Н.Г. Гарина-Михайловского. Простое прямоугольное в плане здание с вальмовым шатром, вальмовым козырьком, украшенным прорезной резьбой. Перекрашено. Сохранилось в первоначальном проекте (рис. 2).

Вокзалы ст. Тальменка и Новосибирск-Южный представлены типовым кирпичным проектом вокзалов III класса с вальмовой кровлей, вальмовым козырьком с тремя слуховыми окошками. Сохранились в первоначальном виде (рис. 3).

В результате анализа архитектуры выделенных вокзалов было выявлено, что по индивидуальному проекту изначально, при строительстве Западно-Сибирской железной дороги, были построены здания вокзалов Барнаул, Омск, Новокузнецк. Новокузнецкий вокзал выполнен по индивидуальному проекту, отличному от всей железнодорожной застройки. Автор и точная дата строительства не установлены. Вокзал г. Барнаула выполнен по индивидуальному проекту в стиле классицизма с элементами модерна томским архитектором К.К. Лыгиным в 1914 г. Вокзал станции Омск: первое здание одноэтажное кирпичное в стиле классицизма с элементами русского стиля выполнено архитектором



Рис. 3. Здание вокзала III класса (ст. Новосибирск-Южный). Типовой проект. 1912–1915. Источник: Личный архив Е.В. Русакович. 2020



Рис. 4. Старое здание ж/д вокзала (г. Барнаул). Архитектор К.К. Лыгин. 1914–1915. Источник: Личный архив Е.В. Русакович. 2020

Хегстромом в 1896 г. Это было одноэтажное здание с одним корпусом, таким сооружение просуществовало до 1914 г. Далее неоднократно достраивалось, в 2007 г. прошла окончательная реконструкция.

Таким образом, выяснилось, что вокзал г. Барнаула является уникальным зданием вокзала-памятника II (высокого для всего участка) класса, сохранившимся в первоначальном облике до наших дней (рис. 4).

В данном исследовании мы рассмотрели лишь 12 зданий, представляющих различные проекты застройки, находящихся в государственном реестре охраны памятников, из более 200 станций. Большинство из них имеет несколько своих прототипов. Даже среди представленных вокзалов удалось отметить систему, классность и типологию построек. Было отмечено, что прослеживается единый архитектурный замысел, претендующий на изучение как единый архитектурный ансамбль всех сооружений данной дороги.

Программа модернизации сети железных дорог России реализуется собственником зданий вокзалов ОАО «Российские железные дороги». Здания вокзалов сносятся, перестраиваются в тенденциях внутреннего развития и спада производительности индустрии. Под охраной государства находятся всего 12 вокзалов. Изучение перечня исторически ценных вокзалов, каталогизация и на его основе расширение этого перечня вплоть до актуализации охраны государством всего ансамбля Западно-Сибирской железной дороги помогут выявить новые памятники, восстановить и сохранить внешний архитектурно-художественный образ всей линии и поддерживать его состояние в надлежащем виде. Надлежит проводить реставрационные и ремонтные работы в согласовании с управлениями по сохранению культурного наследия, историками и искусствоведами, что поможет сохранить данный участок Транссибирской магистрали как памятник, имеющий колоссальный культурный ресурс. Пример — зарубежные линии, превращающиеся в туристические маршруты. Некоторые первоначальные здания, представляющие основу знаний о строительстве Транссибирской магистрали, утрачены, необходимо актуализировать сохранение оставшихся уникальных зданий.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Горбачев В.Т. О стилевом единстве построек Транссиба // Транссиб и науч.-техн. прогресс на железнодорожном транспорте : тез. докл. науч.-техн. конф. (29 мая — 1 июня). Ч.3 / МПС, Зап.-Сиб. ж.д., НИИЖТ и др. Новосибирск, 1991. С. 3–4.

2. Гуляйкина Н.Л. Транссибирская магистраль как памятник истории, культуры, инженерного искусства и архитектуры // Исторический опыт освоения Сибири. Новосибирск, 1986. Вып. 1. С. 158–160.

3. Смирнова Е.А. Паспортизация памятников архитектуры Транссибирской железнодорожной магистрали на территории Новосибирской области // Транссиб и науч.-техн. прогресс на железнодорожном транспорте : тез. докл. науч.-техн. конф. (29 мая — 1 июня). Ч.3 / МПС, Зап.-Сиб. ж.д., НИИЖТ и др. Новосибирск, 1991. С. 14–15.

4. Целищева М.А. Комплекс памятников истории и архитектуры железнодорожной станции г. Барнаула // Баландинские чтения. 2015. № 1. С. 299–309.

5. Баталова Т.И. Железнодорожное строительство на Алтае в начале XX в. // История Алтайского края XVIII–XX вв.: научные и документальные материалы. Барнаул, 2005. С. 216–225.

BIBLIOGRAPHY

1. Gorbachev V.T. On the stylistic unity of the Transsib buildings // Transsib and scientific-technical. progress in railway transport : abstracts. report scientific and technical conf. (May 29 — June 1). Part 3 / MPS, Zap.-Sib. railway, NIIZhT, etc. Novosibirsk, 1991. Pp. 3–4.

2. Gulyaykina N.L. Trans-Siberian Railway as a monument of history, culture, engineering art and architecture // Historical experience of the development of Siberia. Novosibirsk, 1986. Issue 1. Pp. 158–160.

3. Smirnova E.A. Certification of architectural monuments of the Trans-Siberian railway on the territory of the Novosibirsk region // Transsib and scientific-technical. progress in railway transport : abstracts. report scientific and technical conf. (May 29 — June 1). Part 3 / MPS, Zap.-Sib. railway, NIIZhT, etc. Novosibirsk, 1991. Pp. 14–15.

4. Tselischeva M.A. Complex of historical and architectural monuments of the railway station in Barnaul // Balandinskie readings. 2015. №. 1. Pp. 299–309.

5. Batalova T.I. Railway construction in Altai at the beginning of the XX century // History of Altai Territory of the 18th — 20th centuries: scientific and documentary materials. Barnaul, 2005. Pp. 216–225.