

УДК 726.1 (571.1/.5)

*Е.В. Русакович, аспирант факультета искусств и дизайна  
Алтайского государственного университета (Барнаул)*

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

## **ЗНАЧЕНИЕ ХРАМОВОЙ АРХИТЕКТУРЫ В ФОРМИРОВАНИИ ПРОСТРАНСТВА ПРИВОКЗАЛЬНЫХ ПЛОЩАДЕЙ НА ТЕРРИТОРИИ СИБИРИ В XIX В.**

Рассматривается возникновение нового типа здания и комплекса построек вокзала на станциях Транссибирской магистрали, важной частью которого в XIX в. становится храм. Исследуются периодизация, система проектирования и архитектурная стилистика вокзалов и храмов.

*Ключевые слова:* Сибирская магистраль, железная дорога, вокзал, храм, архитектурное пространство, архитектурно-художественный образ.

*E.V. Rusakovich postgraduate student, Faculty of Arts and Design, Altai State University (Barnaul)*

*Scientific advisor — Candidate of Art Criticism, Associate Professor,  
Head of the Department of Art History, Costume and Textiles  
I.V. Chernyaeva, Altai State University (Barnaul)*

## **THE IMPORTANCE OF THE TEMPLE ARCHITECTURE IN THE FORMATION OF THE SPACE OF THE STATION SQUARE IN THE TERRITORY OF SIBERIA IN THE XIX CENTURY**

The article considers emergence of a new type of a building and a complex of constructions of stations of the Trans-Siberian Railway, with a temple becoming an important part in the 19th century. Periodization, the

system of design and architectural stylistics of stations and temples are investigated.

*Keywords:* Siberian Railway, railroad, station, temple, architectural space, architectural artistic image.

**В**озникновению нового архитектурного пространства, нового типа здания и комплекса построек железнодорожных вокзалов города России обязаны глобальному явлению в мировой и российской промышленности — строительству железных дорог.

Железнодорожному транспорту уделяется большое внимание исследователей. Автор Г.М. Фадеев [1] изучает историю формирования первых вокзальных комплексов. В очерках З.Л. Крейниса [2] создается полное представление о развитии транспорта, затрагивается строительство вокзалов.

В статьях А.Ю. Мурунова [3] на основе обобщения опыта многих исследователей описывается становление и развитие архитектурного проектирования вокзальных комплексов крупных городов.

Б.И. Цвелодуб [4], С.В. Саблер, И.В. Сосновский [5] изучают историю строительства Сибирской магистрали.

В трудах исследователей П.П. Вибе, А.П. Михеева, Н.М. Пугачева [6] анализируется создание Сибирской магистрали в контексте развития истории Омской области; Н.И. Лебедева [7] рассматривает архитектуру церквей Омска и прилегающих территорий.

Автор М.А. Ситникова в статье «Архитектурный ансамбль железнодорожной станции „Омск“ в системе построек фонда имени Александра III и его влияние на градостроительное развитие пристанционных поселков: история формирования ансамбля, его прошлое, настоящее, будущее» [8] воссоздает историю строительства храмов на Транссибирской магистрали.

По теме данного исследования ощущается недостаточность работ именно в контексте историко-искусствоведческой науки, что и определяет ее актуальность.

Целью исследования явилось установление исторической последовательности становления архитектурно-художественного образа вокзалов и храмов на станциях строящейся Сибирской магистрали в XIX в. Для выполнения задач изучения истории, основных этапов и исследования общей архитектурно-стилевой концепции возведения храмов на станциях были использованы культурно-исторический подход, структурный и описательный методы. Объединяющей основой является принцип историзма и системности.

Театрально-культурологический термин «вокзал» произошел от английского «vauxhall» — увеселительное заведение в пригороде Лондона (XVII в.) [1]. Впоследствии слово «вокзал» закрепилось в русском языке как транспортное понятие, а в архитектурном образе здания сохранилась парадность театра. Планировочным прототипом послужили здания, обслуживающие пассажиров речных портов, конных направлений, путевые дворцы, почтовые станции. Особенную ценность в тематике данного исследования представляет упоминание некоторыми исследователями архитектурного образа и приемов храмового зодчества в качестве влияющего прототипа на архитектурно-художественный облик вокзала.

В России первое здание вокзала было построено на Царскосельской железной дороге в 1838 г. в Павловске (арх. А. Штакеншнейдер) и не имело специфического названия, характера и решения, присущего последующей вокзальной архитектуре.

Анализируя архитектуру зданий вокзалов XIX в. в России, можно утверждать, что на архитектуру нового типа здания оказали влияние традиции храмового зодчества, накопленные веками. К проектированию первых вокзалов, а в дальнейшем к разработке типовых чертежей отдаленных станций были привлечены ведущие архитекторы, имеющие колоссальный опыт проектирования храмов.

Предположительно здание вокзала освящалось, как и любое значимое здание в России. До возникновения железнодорожного транспорта путешествующий человек либо отправлялся в церковь перед поездкой, либо накануне молился о благословлении на дальнейшее путешествие и благополучном возвращении. В начале пути всегда читалась молитва. Рост сети железных дорог и строительство новых веток создали условия для путешествия по железной дороге. Отправной точкой, началом — «воротами» в страну стали вокзалы. Возможно предположить, что вокзал содержит энергетику христианского культа благословления на путешествие. Здесь провожающие освящали крестным знаменем отправляющихся в путь.

Поиск концепции архитектурно-стилевого решения для вновь возникшего типа здания стал интересом архитекторов XIX в. При строительстве первых европейских вокзалов и станций к 1840 г. как для нового типа здания сформировалась тенденция решать их архитектуру в различных стилях. Подобная тенденция нашла отражение в архитектуре отечественных вокзалов [3].

К 70-м гг. XIX в. темпы строительства и обширность географических планов застройки железных дорог приводят к такому новому явлению в архитектуре, как типизация. Впервые в России вводится практика строительства по типовым проектам. Разработкой классификации и основных

типов железнодорожных станций занимался инженер, проектировщик первой железной дороги в России П.П. Мельников (1804–1880 гг.). В зависимости от числа жителей и грузопотоков все станции делились на четыре класса. Москва, Петербург и губернские города относились к I и II классам. Прочие остановочные пункты — к III и IV. В это время организуются архитектурные конкурсы по оформлению железнодорожных станций I и II класса, в них участвуют известные русские архитекторы О. Мунц, Л. Кекушев, Г. Гримм, С. Красовский и другие [3].

Главные вокзалы Петербурга и Москвы (1849–1851 гг.), Николаевской (Октябрьской) железной дороги (1842–1851 гг.) проектировал академик архитектуры К.А. Тон (1794–1881 гг.), имеющий опыт проектирования храма Христа Спасителя (1829–1836 гг.), церкви новоявленного чудотворца Митрофана в Воронеже (1832 г.), проекты соборов святой Екатерины в Царском Селе (1835–1917 гг.) и других значимых храмов.

Предложение о создании первой железнодорожной церкви подал П.П. Мельников, заняв пост министра путей сообщения.

Церковь Петра и Павла в Любани является памятником строителям Николаевской железной дороги. Проект храма был разработан К.А. Тоном при участии Ф.Н. Соболевского. Строительство велось на народные пожертвования, большую часть которых внес П.П. Мельников, и завершилось в 1867 г. В церкви была установлена мраморная доска с именами 79 инженеров-первостроителей магистрали. В 1880 г. П.П. Мельников ушел из жизни и был похоронен под алтарем построенной им церкви.

Монументальность и мощная энергетика русско-византийского стиля архитектора К.А. Тона отразились на стилистике железнодорожных вокзалов и первого храма, имеющего непосредственное отношение к железной дороге, распространяясь в дальнейшем в разработках проектов зданий на отдаленных участках железной дороги. Исторически сложилось, что направления в архитектурной стилистике вокзалов и храмов были разнообразными, включая трактовку русского и русско-византийского стиля.

В 1891 г. начинается строительство Транссибирской магистрали. Для решения вопросов строительства Великого Сибирского пути, финансирования и координации действий был создан правительственный Комитет по сооружению Сибирской железнодорожной магистрали [4]. Особое место в деятельности комитета отводилось вопросам культуры и просвещения. Благодаря высокому указу Председателя Комитета Сибирской железной дороги Императора Александра III весной 1894 г. для постройки в районе Сибирской железной дороги церквей и школ был создан Фонд имени Императора Александра III и учрежден дополнительный благотворительный фонд [5].

Благотворительность в России, особенно в среде крупных предпринимателей, была явлением распространенным. Большие суммы жертвовали купеческие фамилии, т.к. отличительной чертой купечества, особенно православного, была святая приверженность вере, соблюдение норм православного культа, требований официальной церковной морали [5]. В качестве вкладов предоставлялись и предметы интеллектуального труда. Акмолинский областной архитектор Моисей Израилевич Шухман (1883–1968 гг.) «бесплатно составлял проекты и сметы на постройку церквей и школ, сооруженных на средства Фонда имени Императора Александра Ш» [7].

Министерство и фонд поставили перед собой глобальную задачу строительства церквей на огромной по протяженности территории — от Челябинска до Владивостока, которая требовала больших накоплений и времени. Пока фондом собирались средства и возводились первые храмы, было принято решение о сооружении передвижной церкви, которая могла бы передвигаться между станциями. Высочайшее разрешение на постройку вагона-церкви в ознаменование рождения Ее Императорского Высочества Великой княжны Ольги Николаевны прозвучало на докладе министра путей сообщения 14 ноября 1895 г., после чего Путиловский «железодельный» завод г. Санкт-Петербурга приступил к ее выполнению. Освящение церкви состоялось 11 июля 1896 г. в Новом Петергофе, и вагон-церковь вместимостью до 70 человек [9] начал свое передвижение по Западно-Сибирскому участку железной дороги от Челябинска до Ново-николаевска, чтобы после возведения церквей на этом отрезке обращаться между станциями Средне-Сибирской железной дороги.

Таким образом, рабочие и служащие поселков, расположенных в полосе отчуждения железной дороги, получили возможность посещать необычный и необыкновенно красивый передвижной «храм на колесах», внутренняя и внешняя отделка которого отличалась особой изысканностью и утонченной проработкой мелких деталей [8].

Начались постройки церквей, школ при них и причтовых домов при главнейших станциях железной дороги. В подобных сооружениях ощущалась особая потребность как среди переселенцев окрестных поселков, так и у местных железнодорожных служащих и рабочих. Церковно-школьное строительство распространилось по всему району Сибирской железной дороги [5].

Всего на линии железнодорожной магистрали от Челябинска до Иркутска, протяженностью более трех тысяч километров, насчитывалось 100 станций. Из них на 16 наиболее крупных станциях, принадлежавших ко II и III классу, на средства церковно-строительного фонда были постро-

ены пристанционные храмы. Соответственно, чем выше был класс станции, тем крупнее и капитальнее сооружались постройки. Так, из 17 станций III класса храмы были сооружены на восьми станциях, причем каменных было всего два — на станции «Петропавловск» и на станции «Тайга» (1897–1898 гг.). К самому высшему — II классу — на отрезке Челябинск — Иркутск относились три станции: «Омск», «Кривошеково», «Красноярск». Каменный храм был построен на одной из них — станции «Омск» (1897–1900 гг.). Рядом с храмом в эти же годы была построена церковно-приходская «Соловецкая» школа для девочек (названная так, потому что одним из ее учредителей и финансистов являлся Соловецкий монастырь), ставшая заключительным звеном в ансамбле привокзальной площади [8].

Большинство церквей представляли собой небольшие, но красивые деревянные храмы. Лишь в отдельных случаях, когда какой-либо поселок являлся особенно оживленным центром или был расположен в совершенно безлесной местности, сооружались каменные храмы [8].

Историки того времени С.В. Саблер и И.В. Сосновский в числе наиболее величественных по размерам и внутреннему убранству храмов, из всех построенных на 1903 г., отмечали всего четыре — церковь во имя Св. Александра Невского в поселке Ново-Николаевском, церковь в честь Св. Троицы станции «Омск», церковь во имя Св. Андрея Критского при станции «Тайга» и церковь в честь Св. Марии Магдалины на станции «Петропавловск» [5].

Общее руководство ходом сооружения церквей и школ в Сибири было вверено попечениям местных преосвященных и начальников сибирских губерний и областей. Непосредственное же наблюдение за постройкой отдельных зданий на железнодорожных станциях вменялось «инженерам-строителям отдельных частей Сибирского пути, а также заведующим эксплуатацией открывавшихся для движения участков» [5].

Прием типизации хорошо улавливается в сохранившихся зданиях и фотоматериалах. У каждого разряда станции — свой типовый проект, со своим композиционным, объемно-пространственным и архитектурным решением. Так, вокзалы IV класса представляли собой деревянные строения трехчастной композиции, имеющие развитые треугольные фронтоны (ст. «Урульга», «Петровский завод»); вокзалы III класса — тоже деревянные, но с активным выделением центральной части и более сложной вальмовой кровлей (ст. «Ольгинская», «Тайга»). Для станций II класса, соответствующих крупным населенным пунктам, существовало несколько типовых вариантов с допустимостью их доработки на местах или выполнялись индивидуальные проекты [8].

Древнерусская стилизация прослеживается как главенствующее направление в архитектурном облике зданий IV–III классов, наблюдаются

элементы народного деревянного зодчества. В решении вокзалов II класса четко улавливаются мотивы каменных палат русского средневековья (ст. «Екатеринбург», «Омск» и др.) [10]. История и архитектура каждого храма на станциях Сибирской магистрали XIX в. может явиться темой отдельных исследований.

Таким образом, строительство первых вокзалов в России унаследовало традиции храмового зодчества, здания вокзалов приобрели такие архитектурные элементы, как купола, шатры, большие арочные проемы окон, витражи, башни, парадные входы. Многие приемы декорирования также нашли свое применение в новой техницистической архитектуре. Довлеющая русско-византийская монументальная стилистика К. Тона прослеживается на всем протяжении пути. По своей значимости в системе застройки населенного пункта исследователи сравнивают вокзал с церковью.

В дальнейшем явлением, присущим только XIX в. — периоду строительства железных дорог, стало возведение храма на станции в системе ансамбля вокзала в соответствии с классностью станции. Возможно предположить, что данный ансамбль в своем архитектурно-художественном облике стал художественным эталоном окружающей застройки в поселках, возникающих вокруг новых станций Сибирской магистрали. Привокзальная площадь крупных станций стала приобретать архитектурную доминанту в виде парадного храма, ставшего как архитектурно-композиционным, художественным, так и культурно-просветительским центром. В связи с дальнейшим ходом истории с начала XX в. традиция строительства храма на железнодорожной станции отвергалась вплоть до начала XXI в. За этот период многие храмы были уничтожены.

### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 / ред. Е.Я. Красковский, М.М. Уздин. СПб. ; М., 1994.
2. Крейнис З.Л. Очерки истории железных дорог. Два столетия. М., 2007.
3. Мурунов А.Ю. Становление и развитие вокзальных комплексов крупных городов // Архитектура. Геоэкология. Экономика : сб. тр. аспирантов и магистрантов. Н. Новгород, 2005.
4. Цвелодуб Б.И. Великий Сибирский железнодорожный путь // Транспортное строительство. 1985. № 1.
5. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: исторический очерк (К 10-летию Комитета Сибирской ж.д., 1893–1903). СПб., 1903.
6. Вибе П.П., Михеев А.П., Пугачева Н.М. Омский историко-краеведческий словарь. М., 1994.

7. Лебедева Н.И. Архитектура церквей Омска в XVIII — начале XX вв. // Памятники истории и культуры Омской области. Омск, 1996.

8. Ситникова М.А. Архитектурный ансамбль железнодорожной станции «Омск» в системе построек Фонда имени Александра III и его влияние на градостроительное развитие пристанционных поселков: История формирования ансамбля, его прошлое, настоящее, будущее // Известия Омского гос. историко-краеведческого музея. 2000. № 8.

9. Великий путь: Виды Сибири и Великой Сибирской железной дороги. Вып. 1 : От р. Оби до р. Енисея и Томская ветвь. Красноярск, 1899.

10. Путеводитель по Великой Сибирской железной дороге. 1901–1902 / под ред. А.И. Дмитриева-Мамонова. СПб. ; М., 1902.

### BIBLIOGRAPHY

1. History of railway transport of Russia. T. 1: 1836-1917 / edition G.M. Fadeyev [etc.]. SPb. ; M., 1994.

2. Kreynis, Z.L. Sketches of history of the railroads. Two centuries. M., 2007.

3. Murunov A.Yu. Formation and development of station complexes of the large cities//Architecture. Geocology. Economy: Aspirantov and undergraduates / Nizhegor. Architecture. N. Novgorod, 2005.

4. Tselodub B.I. Great Siberian railway track // Transport construction. 1985. No. 1.

5. Sabler S.V., Sosnovsky I.V. The Siberian railroad in its past and the present: Ist. the sketch (To the 10 anniversary of Committee Siberian railway, 1893-1903) is SPb.: State. type., 1903.

6. Vibe P.P., Mikheyev A.P., Pugacheva N.M. Omsk local history dictionary. M., 1994.

7. Lebedeva N.I. Architecture of churches of Omsk in XVIII — the beginning of the 20th centuries // Historical and cultural monuments of the Omsk region. Omsk, 1996.

8. Sitnikova M.A. An architectural complex of the railway station “Omsk” in the system of constructions of fund of Alexander III and his influence on town-planning development of station settlements: History of formation of ensemble, its past, present, future // News of Omsk State Museum of History and Regional Studies / Ohm. state. ist. — the local historian. museum. Omsk, 1928. No. 8.

9. Great way: Types of Siberia and Great Siberian railroad. — Issue 1: From the Ob River to the Yenisei River and the Tomsk branch. Krasnoyarsk, 1899.

10. Guide to the Great Siberian railroad. 1901-1902. / Under A.I. Dmitriyev-Mamonov's edition. SPb. ; M., 1902.