

УДК 72.01

КАПТИКОВ А. Ю.

Архитектура железнодорожных вокзалов Урала 1920–1950-х годов

Статья завершает серию авторских публикаций, посвященных архитектурным объектам железных дорог Урала, сооруженным в 1920–1950-е годы. Автор анализирует их художественно-стилевую эволюцию, особенности объемного построения и фасадного оформления, включая ордер. На уральских железных дорогах представлены в чрезвычайно интересном применении к утилитарным объектам различные исторические стили, а также своеобразные варианты модерна и конструктивизма.

Ключевые слова: Урал, железные дороги, вокзалы, стилистика, модерн, конструктивизм, неоклассика, объемная композиция, фасады, ордер.

КАПТИКОВ А. Ю.

THE ARCHITECTURE OF THE RAILWAY STATIONS OF THE URALS 1920–1950 YEARS

The paper completes the series of author's publications devoted to architectural objects of Railways of the Urals, built in the 1920–1950-ies, the Author analyzes their stylistic evolution, the characteristics of bulk building and facade design, including the warrant. On the Ural Railways are presented in a very interesting applied to utilitarian objects of various historical styles as well as original versions of art Nouveau and constructivism.

Keywords: Ural, railways, railway stations, stylistic, modern, constructivism, neo-classic, volume, composition, facades, order.



**Каптиков
Анри
Юрьевич**

кандидат искусствоведения,
профессор УралГАХУ

e-mail: henry2@com.ru

Настоящая статья завершает серию авторских публикаций, посвященных архитектурным объектам железных дорог Урала, охватывая значительную часть советской эпохи — от первой пятилетки до рубежа 1950–1960-х гг. [8, 12]. Решено ограничиться вокзалами. Рассматривать их вместе с другими станционными постройками не представляется возможным, поскольку они часто оставались от предыдущего времени, продолжая использоваться по назначению (депо, водонапорные башни и т. д.)¹.

Когда в конце 1920-х гг. продлили бывшую Луньевскую линию, на станции, ставшей теперь конечной — Соликамск, был возведен вокзал (арх. К. Т. Бабыкин). Хотя в это время уже не существовало деления помещений по социальному положению пассажиров, композиция объемов осталась многочастной (Иллюстрация 1). Вдоль путей растянуты прямоугольный объем, затем второй, повыше, с выступом — парапетом стены и тремя большими квадратными окнами. Далее расположен приподнятый над всем и развернутый поперек оси здания зал, которому приданы пологие щипцовые

очертания с «навершием» посередине (Иллюстрация 2). На привокзальную территорию он обращен тройными, идущими в два ряда окнами (боковые проемы верхнего ряда вторят наклону скатов щипца), тогда как низ с противоположной стороны закрыт дополнительным объемом, правая часть которого служит выходом на платформу.

Расчлененность в длину и высоту, асимметрия, характер самих частей делают соликамский вокзал похожим на тот, что двумя десятилетиями до этого выстроил Ф. Х. Вольсов на станции Шаля [см.: 5, 42–43], которому К. Т. Бабыкин, видимо, и следовал. Особенно близки между собой покрытие главного зала, система его оконных проемов, и в Соликамске еще принадлежащие модерну. Другое дело, что модерн предстает здесь, так сказать, в «остаточном» виде, будучи лишен былой причудливости. Неслучайно не повторены ни угловая башенка шалинского вокзала, ни его фасадные детали вроде оконных обрамлений, замененных К. Т. Бабыкиным гладкой стеной либо междуэтажной рустикой.

Вокзалы проложенных в первую пятилетку линий Свердловск — Синарская, Синарская — Челябинск, выглядящие очень скромно, тоже, однако, асимметричны за счет трехгранных выступов с окнами — станции Вьюжино, ныне Арамилы; Тахталым, где этот своего рода эркер сдвинут к углу. Варьировались завершения стен — по центру широкие щипцовые (Вью-

¹ Исследователь отмечает, что «крупномасштабность поставленных задач, требующих возведения сложных в техническом отношении сооружений... намного опережала реальные возможности строительства». Оттого при проектировании вокзалов тогда «решалась более локальная задача — возведение только пассажирского здания без сложных... сооружений на привокзальной площади или станции» [1, 92–93].



Иллюстрация 1. Вокзал ст. Соликамск. Арх. К. Т. Бабыкин. Фото С. В. Чижевой



Иллюстрация 2. Вокзал ст. Соликамск. Фрагмент. Арх. К. Т. Бабыкин. Фото С. В. Чижевой



Иллюстрация 3. Вокзал ст. Путевка. Архитектор не известен. Фото А. Ю. Каптикова



Иллюстрация 4. Вокзал ст. Путевка. Архитектор не известен. Фото А. Ю. Каптикова

хино) либо наподобие ступенчатых аттиков на торцах постройки (Тахталим).

Казалось бы, преобладавший тогда в столице Урала — Свердловске — конструктивизм должен был распространиться и на железную дорогу. Однако там он проявился слабо². Среди вокзалов к нему относится разве что вокзал, расположенный на узловой станции Путевка, открытой в 1933 г. сквозное движение Свердловск — Курган. Весьма эффектен высотный узкий параллелепипед с глухим торцом и встроенной застекленной вертикалью лестничной клетки, дополненной на том же фасаде промежуточным рядом малых горизонтальных окошек (Иллюстрации 3, 4). Этому доминирующему объему противопоставлена распластанность примыкающего к нему меньшего.

Последовавшее установление во всей советской архитектуре неоклассике на железных дорогах Урала до войны ярче всего отражал новый вокзал Свердловск-Пассажирский (1937–1939; арх. В. И. Смирнов, Г. П. Валенков). Его сооружению предшествовал проходивший в 1934 г. всесоюзный конкурс.

В выполненном до более поздних пристроек, достаточно протяженном и достаточно цельном объеме акценты-выступы сделаны лишь по центру (подчеркнутому еще повышением-аттиком, а также удвоением колонн) и по бокам. Тем самым фасад следует классической трех-



Иллюстрация 5. Вокзал ст. Свердловск-Пассажирский. Фото 1950-х гг. Арх.: В. И. Смирнов, Г. П. Валенков. Частная коллекция

осевой схеме. Соответственно, раскрепована приданная ему внушительная колоннада-лоджия (Иллюстрация 5). Стена за колоннами членится пилястрами, крайние из которых первоначально фланкировали помещенные во втором этаже барельефы В. И. Ленина и И. В. Сталина (Иллюстрация 6). Те же пилястры, только как бы «раскрытые», создают выразительную ритмику фасада со стороны путей, где посередине между выступов устроен балкон. Отдельную разработку получили всходы на первую платформу с ее облицованной камнем подпорной стенкой (впоследствии украшена барельефами), лестницами и воротами.

² Можно назвать немного: электродепо на станции Свердловск-Сортировочный (1933; арх. П. А. Володин), жилой дом по улице Минометчиков в поселке той же станции, основной корпус клуба им. А. А. Андреева (начало 1930-х гг., арх. К. Т. Бабыкин, ныне Дом культуры железнодорожников).



Иллюстрация 6. Вокзал ст. Свердловск-Пассажи́рский. Фрагмент. Фото 1950-х гг. Арх.: В. И. Смирнов, Г. П. Валенков. Частная коллекция



Иллюстрация 7. Вокзал ст. Свердловск-Пассажи́рский. Деталь. Арх. В. И. Смирнов. Фото А. Ю. Каптикова. 2017 г.



Иллюстрация 8. Вокзал ст. Ивдель. Центральная часть. Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2015 г.



Иллюстрация 9. Вокзал ст. Шарташ. Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2015 г.

Возвращаясь к ордеру свердловского вокзала, нельзя не отметить своеобразие прорисовки верха колонн и пилястр, когда под ионической или дорической капителью вырезаны каннелюры, в то время как ствол оставлен гладким³ (Иллюстрация 7). Вероятно, ордерной системе здесь действительно подходит употребленный В. М. Батыревым эпитет «урисованная» [1, 94].

Что касается внутренней планировки и интерьеров здания, то вестибюль первого этажа тесен, зато верхний, куда ведут лестницы, донные восхищает просторством, воздушностью и лепной отделкой, особенно угловых сводов⁴.

3 Таковы и современные ему ордерные детали жилого дома фабрики «Уралобувь» в Свердловске (арх. В. Д. Соколов).

4 В 1960–1962 гг. вокзал подвергся существенному расширению (арх. В. В. Безруков, В. Р. Рабинович). С обеих сторон появились новые объемы, соединенные с изначальными объемами переходом на арки. Они заключали в себе наверху дополнительные залы ожидания, а внизу кассовые помещения. Для соответствия имевшемуся фасаду входы в пристройки тоже оформили колоннами. На месте барельефов вождей были пробиты окна. Одновременно шла реконструкция привокзальной площади, характеристика чего, как и неоднократных последующих ремонтов вокзала, выходит за рамки данной статьи.

Неоклассика до Великой Отечественной войны не возобладала на железных дорогах Урала. Свидетельством тому является вокзал в Ивделе (1940). Вроде бы невзрачный, явно выдающий руку проектировщика-дилетанта, он по-своему любопытен. Ибо тут присутствуют черты даже не конструктивизма, а скорее позднего модерна и чуть ли не эклектики. Таковы центральные окна, к обрамлениям которых добавлены сверху некие «фестончики», аттик с расположенными одни над другими триглифами и, мало того, плоскими стрельчатыми арочками (Иллюстрация 8).

В послевоенное время на некоторых станциях железных дорог Урала строились деревянные вокзалы [4]. Если на новой линии Сосьва — Алапаевск (1947) они имели барачный вид, слегка улучшенный лишь двухскатными крышами над входом и на задних ризалитах, то вокзал пригородной станции Шарташ имитировал в дереве мотивы классики. На перрон (Иллюстрация 9) он выходил сдвинутой вправо входной частью с врезанным в углублении над дверями витражом, левее — образованной парами квадратных стоек-

колонн лоджий (такие же колонны, только сдвинутые теснее, обставляли и торцовый вход)⁵.

Тогда же на Урале появилось немало каменных вокзалов по типовым проектам. Одинаковый спереди и сзади безордерный фасад с повышением крыши на два ската центральной части, основанный на ритме арочных окон в соответствующих плоских обрамлениях с замковыми камнями, видим на станциях Поклевская (ныне Талица), Левшино, Углеуральская, Яйва и др. Существовал и их «укороченный» вариант, представленный, к примеру, вокзалом станции Аппаратная.

Из вокзалов, несомненно, выполненных по индивидуальным проектам, сначала выделим те, где середина прямоугольного объема изгибается вверх — как бы в напоминание об арочном перекрытии дебаркадеров, устраивавшихся сзади старинных вокзальных зданий. К таким проектам относится вокзал станции Синарская (ныне Каменск-Уральский, 1951, автор — А. И. Лоску-

5 Уменьшенными подобиями шарташского вокзала были деревянные павильоны на пригородных остановочных пунктах ВИЗ и Электродепо.



Иллюстрация 10. Вокзал ст. Каменск-Уральский.
Арх. А. И. Лоскутов. Фото Н. Шайхитдиновой. 2017 г.



Иллюстрация 11. Вокзал ст. Бердяуш. Фрагмент.
Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2014 г.

тов⁶). На обоих фасадах, завершенных балюстрадой, идет длинный ряд приставных колонн дорического ордера, прерванный по центру тем, что в подлинной классике называлось бы двухколонным портиком в антах (Иллюстрация 10). Роль последних в данном случае играют выступы стены, снабженные каждый арочным и круглым окном, несмотря на то, что окна переднего фасада внизу прямоугольные, а сверху квадратные. Со стороны платформ окна в колоннаде — только высокие арочные, над ними размещены медальоны. В тимпанах арок повторяются между часов две фигуры, мужская и женская, обе с воздетой рукой. Барельеф этот, впрочем, не сомасштабен «подкове» самой арки.

Дугообразна и средняя часть вокзального объема на узловой станции Южно-Уральской железной дороги Бердяуш (начало 1950-х гг.). Но он смотрится куда монументальнее (Иллюстрация 11). Своими двумя сильно профилированными архивольтами арка неожиданно опирается на края фронтонов двухколонных коринфских портиков, фланкирующих ее пролет. Их масштаб оттеняется «малым» ордерам портала (Иллюстрация 12). Фронтами и парой колонн, только «утопленных» в выступе стены, обладают и боковые части фасада. Не остались без ордерной обработки и торцы здания; здесь использованы коринфские пилястры, которых, правда, вопреки классике, нечетное число. Помимо ордера, впечатляют размер вписанного в вокзальную арку витража и основных окон, опять же подчеркнутый величиной архивольтов на модульонах и замковых камней. Убранство дополняет круглая кровельная решетка каслинского литья.

Иную, весьма расчлененную форму — хотя и при строгом соблюдении симметрии — дает вокзал станции Дружинино (середина 1950-х гг.). Боковые объемы представляют собой самостоятельную композицию с поперечной относительно протяженности здания ориентацией, что подчеркнуто в них ризалитом (Иллюстрация 13). Фасадная декорация проще, чем у выше описанных построек. Тем не менее на углах располагаются пары и даже пучки из нескольких стилизованных колонн. С ними сопряжены прерываемые окнами горизонтальные тяги, к которым «прилеплены» мелкие оригинальные кронштейны. К этому добавлены двухскатные сандрики оконных обрамлений. По тем временам сдержанно (например, в кессонах сводов нет розеток), но со вкусом оформлены интерьеры.



Иллюстрация 12. Вокзал ст. Бердяуш. Фрагмент.
Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2014 г.



Иллюстрация 13. Вокзал ст. Дружинино.
Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2015 г.

Вокзалу в Североуральске отводилось важное градостроительное значение: он рассчитан на замыкание улицы Мира, идущей от главной площади города (Иллюстрация 14). Оттого сделан упор на силуэт, формируемый башней (Иллюстрация 15). Ярусная, она как бы вырастает из центра-выступа, где на колонны поставлены обелиски. Ее первый ярус представляет собой четырехгранник с примкнутыми внизу, меж обелисков, подобиями волнот. Он декорирован парами угловых модульонов, поддерживающих карниз. Второй ярус, весьма пластичный благодаря срезу углов, обведен чугунным балконом и венчается шпилем на особом основании. Этому фасаду приданы слева и справа колоннады-лоджии. Вместе с тем со стороны платформы башня почти скрывается за аттиком широкого двухскатного ризалита (Иллюстрация 16), система окон которого (трехчастного внизу и «итальянского» в аттике) представляет собой переработку приемов классицизма.

Большой размах и весьма своеобразную интерпретацию получили «ампирные» формы в архитектуре вокзала,

6 Данная атрибуция основана, правда, не на документах, а на беседах с архитекторами-ветеранами Свердловска. Кроме того, А. И. Лоскутов длительное время специализировался именно на вокзальных зданиях, начиная с участия в 1930-е гг. в разработке вокзала в Новосибирске — крупнейшего в СССР на тот момент.



Иллюстрация 14. Вокзал ст. Североуральск. Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2014 г.



Иллюстрация 15. Вокзал ст. Североуральск. Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2014 г.



Иллюстрация 16. Вокзал ст. Североуральск. Фрагмент. Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2014 г.



Иллюстрация 17. Вокзал ст. Гороблагодатская. Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2016 г.



Иллюстрация 18. Вокзал ст. Гороблагодатская. Архитектор не известен. Фото С. В. Чижевой. 2016 г.

возведенного в 1951 г. на старой станции Гороблагодатская. Со стороны подъезда он имел довольно сложное построение за счет сильно выдвинутых боковых крыльев (Иллюстрация 17). Основной объем, подчеркнуто заниженный, под очень широкой двухскатной крышей, декорировали по обе стороны десять трехчетвертных колонн дорического ордера (Иллюстрация 18). Отвечая всему пропорциональному строю здания, они смотрелись укороченными. Их ряд, а вместе с ним и огромный фронтон «разрывался» посередине входом. Тут витраж и охватывающая его лепнина вписаны в громадную арку. Все лепные украшения, как прямо восходящие к русскому ампиру, так и со всевозможной советской эмблематикой, отличались сочностью и высоким качеством исполнения. Это относится и к позолоченному убранству интерьеров (капители, бордюры, карнизы, плафоны).

Происшедшее во второй половине 1950-х гг. изменение направленности советской архитектуры сказалось на новых железнодорожных постройках Урала лишь

постепенно [9, 10]. Так, переделки вокзала в Кургане (В. Р. Рабинович) сделали его похожим на свердловский вокзал, в особенности со стороны путей. И только осуществленная этим же архитектором (в соавторстве) реконструкция старого вокзала Пермь-II в решении фасада отразила быстро ставшую популярной тему пилонов Кремлевского Дворца съездов в Москве и Финляндского вокзала в Ленинграде [1, 100]. При этом пермский вокзал по части расширения, удобств выиграл немного, сохранив за новым фасадом прежнюю объемно-планировочную структуру.

В тот период осуществлялся и стилистически более консервативный типовый проект (Института «КиевГипротранс»): трехосевой фасад с фронтоном и «вырезом» посередине, «каннелюрами» в простенках. Для станции Нижний Тагил он был привязан — уже в начале 1960-х гг. — архитектором Г. Н. Елагиным и др.⁷

Заключение

Подводя итог вокзальному строительству на Урале за 1920–1950-е гг., приходится констатировать, что оно было относительно невелико уже потому, что новых железнодорожных линий прокладывалось мало и они были небольшой протяженности.

Стилистика не только первых уральских вокзалов этого периода, но и в отдельных случаях даже в конце 1930-х гг. несла в себе пережитки модерна — как в объемных построениях, так и в характере покрытий и фасадных деталей.

Конструктивизм, занимавший столь сильные позиции в уральской архитектуре, особенно в Свердловске, в вок-

⁷ Такие же есть в Магнитогорске, Новокузнецке, Барнауле и других городах.

залах отразился очень слабо. Зато неоклассика породила на Урале столь выдающийся пример, как вокзал станции Свердловск-Пассажирский, справедливо относимый исследователями к этапным и лучшим такого рода зданиям в масштабе всей страны [1, 90, 94]. Он уступал тогда лишь новосибирскому вокзалу.

Вокзалы десятилетия после Великой Отечественной войны и на железных дорогах Урала решались в духе русского классицизма/ампира. Интерпретация отечественной классики отмечена тут, при некоторой гипертрофии форм, достаточно высокой профессиональной культурой. Торжественность не всегда переходила в помпезность, а пресловутые «излишества» не означали безвкусного украшательства. Впрочем, в смысле откровенной «дворцовости» любому из тогдашних уральских вокзалов, даже самым парадным, как на станциях Бердяш или Гороблагодатская, было далеко до вокзальных зданий Сочи, Харькова, Вильнюса, Курска и многих других городов.

Рассмотренные вокзалы явились достойным продолжением «железнодорожной» ветви уральской архитектуры. В последнее время нередко искажаются или вообще уничтожаются. К примеру, обезображен сайдинг и аляповатым цветом почти уникальный для Урала конструктивистский вокзал на станции Путевка. В июне 2017 г. сломан интересный деревянный вокзал станции Шарташ. Под предлогом оседания здания ведется разборка высокохудожественного по архитектуре вокзала станции Гороблагодатская. До сих пор статус памятника из местных вокзалов советского периода имеет лишь свердловский, что и его не избавляет от всяческого «ремонтного» произвола. Давно необходимо осознать историко-архитектурную значимость описанных нами объектов и, взяв на государственную охрану, строго контролировать всякое вмешательство в их облик.

Список использованной литературы

- 1 Батырев В.М. Вокзалы. М. : Стройиздат, 1988. 216 с.
- 2 Волошинов Г. Архитектура вокзалов // Архитектура СССР. 1935. № 5. С. 62.
- 3 Глазырин В. А. Гражданские сооружения на путях сообщения. М. ; Л. : Госжелдориздат, 1933. 142 с.
- 4 История железнодорожного транспорта России : в 2 т. СПб. ; М., 1994. Т. 1. 335 с.

- 5 Каптиков А.Ю., Чижева С.В. Архитектура зданий и сооружений железных дорог Урала // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2016. № 2. С. 44–48.
- 6 Лаппа-Старженецкий А.И. Екатеринбург — железнодорожный узел // Екатеринбург за двести лет. Екатеринбург, 1923. С. 123–142.
- 7 Сардаров А.С. Архитектура железных дорог. Вокзалы [Электронный ресурс] // Архитектура и строительство. Минск, 2008. URL: <http://ais.activemedia.by/article/37581/>.
- 8 Семенов А.М. Большие вокзалы СССР и за границей. М. : Трансжелдориздат, 1934. 82 с. : 61 ил.
- 9 Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. М. : Изд-во Всесоюзной академии архитектуры, 1938. 303 с. : ил.
- 10 Явейн И.Г. Вопросы проектирования железнодорожных вокзалов : автореф. дис. ... д-ра архитектуры. Л. : Ин-т живописи, скульптуры и архитектуры им. И.Е. Репина, 1964. 24 с.