



КРАТКИЕ СООБЩЕНИЯ И ОБМЕН ОПЫТОМ

УДК 72

*Н.М. Петухова***АРХИТЕКТУРНЫЙ КОМПЛЕКС ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
ВОЛОГДА – АРХАНГЕЛЬСК**

Исследован процесс формирования архитектурного комплекса железной дороги Вологда–Архангельск как единого пространственного ансамбля, воплотившего передовые для своего времени социальные и архитектурные идеи.

Ключевые слова: железная дорога, здания и сооружения, организация работ, архитектурный комплекс.

Архитектурный комплекс железной дороги Вологда – Архангельск создавали одновременно с сооружением рельсового пути (1894–1898 гг.) и в первые годы его эксплуатации. Дорогу строили силами Общества Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги во главе с известным промышленником и меценатом С.И. Мамонтовым. Это был грандиозный «идеальный проект». Железная дорога от Вологды до Архангельска являлась продолжением Московско-Ярославской железной дороги. Началом ее создания можно считать 1894 г. В целях уменьшения капиталовложений было решено строить узкоколейную железную дорогу (ширина колеи 0,5 сажень), перешивку ее на широкую колею провели в 1915 г. С 1 января 1907 г. железная дорога получила название Северной железной дороги, сохранившееся до настоящего времени.

Дорога длиной 595 верст была построена за 4,5 года (почти год ушел у строителей на устранение крупных недоделок) – поистине рекордный срок, если учесть тяжелейшие условия трассы: непроходимые болота, карстовые провалы, буреломы, полное бездорожье. Вся трасса будущей железной дороги была разбита на три участка, каждый примерно по 200 верст. Стройка велась одновременно с двух сторон: от Вологды и от Архангельска. Главный инженер строительства С. П. Чоколов и его команда – начальники участков, техники, десятники – являлись специалистами высокого класса: за их плечами была уже не одна сотня верст железнодорожных путей.

Проектирование зданий и «гражданских сооружений» комплекса было поручено ведущим московским архитекторам Л.Н. Кекушеву и Иванову-Шицу. Альбом проектов датирован 1895 г. Архитекторами были разработаны типовые проекты деревянных пассажирских зданий для станций 3–4 классов, жилые дома, необходимые службы, путевые постройки. Комплекс построек создавали в период поздней эклектики и зарождения нового стиля модерн, провозгласившего всеобщую эстети-

защиту жизненной среды. Главным пунктом творческих программ, противопоставленных эклектизму, стала целостность среды, что нашло свое отражение в комплексном подходе к застройке этой железной дороги.

При архитектурном оформлении железнодорожной линии Вологда – Архангельск, как наиболее подходящий с образной и ассоциативной точек зрения, был выбран так называемый *швейцарский стиль*. Это направление в деревянном зодчестве зародилось на Западе во второй половине XIX в. и очень быстро распространялось от Скандинавии до Северной Италии, от России до Калифорнии. Этому помогли книги и каталоги с проектами домов и примерами декоративной обработки архитектурных деталей. В его основе лежали элементы народного зодчества Швейцарии, архитектура крестьянских домов – шале.

Для швейцарского стиля характерны очень высокие крыши и своеобразный каркасный декор, открывающий полную свободу трактовки фасада. Он не отказывается от симметрии, а затевает игру симметрий и асимметрий. Стиль был как бы заранее адаптирован к богатым и интересным традициям местной деревянной архитектуры, и эти дома, напоминающие скорее Среднюю Европу, органично вписались в пейзаж Северной России.

В архитектуре производственных зданий железной дороги Вологда – Архангельск (водоёмные здания и локомотивные депо) нашёл свое отражение популярный тогда в России так называемый *кирпичный стиль*. В некоторых водоёмных зданиях сочетались оба стиля – нижний ярус выполнен в кирпичном стиле, верхний деревянный ярус – в швейцарском. Символично, что оба стиля соединены в архитектуре пассажирского здания на конечной станции Исакогорка.

Особенность архитектурных комплексов железных дорог – большая протяженность, вследствие чего они не могут быть восприняты во всех своих составляющих одновременно и раскрываются лишь по мере движения наблюдателя в поезде (при этом сам поезд является своеобразной динамической составляющей ансамбля). Таким образом, в процесс восприятия ансамбля включается фактор времени. Структура железнодорожных комплексов раскрывает главные закономерности своего построения в определенных узлах кульминации – железнодорожных станциях. Благодаря этому характерные узлы пространственной среды комплекса (станции, путевые постройки и т. п.), находящиеся на значительном расстоянии друг от друга, воспринимаются как части единого целого, а структура железнодорожной линии диктует характер их художественного взаимодействия. Неотъемлемой составляющей ансамбля является также окружающий ландшафт.

В целом железнодорожная линия состоит из ряда локальных архитектурных ансамблей, ограниченных определенным пространством: станций и расположенных между ними путевых построек со службами. Таким образом, общая картина конструируется на основе частных впечатлений. Цельное представление рождается из отдельных видов подобно тому, как чередование статических кадров на киноленте рождает движущиеся образы.

Особенностью железнодорожной линии Вологда–Архангельск является ее однородность: на всем протяжении дороги отсутствуют доминирующие по своему значению станции, а четко выделены лишь начало и конец (Вологда и Исакогорка). Станция Исакогорка была практически конечной станцией вследствие отсутствия моста через Северную Двину, который был построен только в 1959 г. Станция Архангельск-пристань, находившаяся на затопляемом берегу реки, имела разборное

пассажи́рское здание из деревянных щитов, а все помещения для служащих были построены на Исакогорке.

Вдоль железнодорожной линии равномерно размещены 13 станций 4-го класса и 4 станции 3-го класса. Наибольшее расстояние между станциями 42,712 версты. Станции 3-го класса (Исакогорка, Няндомы, Емца и Вожега), на которых расположены паровозные депо и поворотные круги, делили железнодорожный путь на фактически равные отрезки.

Станция Няндомы отмечала середину пути между Вологдой и Архангельском. Там долгое время, вплоть до строительства железнодорожного моста через Северную Двину, находилось Управление отделением Северной железной дороги, которое затем было переведено в Архангельск. В рапорте инспектора по сооружению железной дороги от 19 июля 1895 г. обосновано устройство станций Няндомы и Исакогорка как станций 3-го класса.

На середине пути между станциями Исакогорка и Няндомы расположена станция Емца, а между Няндомой и Вологдой – Вожега. Застройка между этими станциями представляет собой единый, равноценный на всем протяжении и на каждом отдельном участке, комплекс. Подобная структура в сочетании с применением типовых проектов могла создать ощущение монотонности, однако этого не произошло благодаря продуманному ритмическому построению архитектурного комплекса и гибкому подходу к его использованию. Применение типовых проектов определяет единство архитектурного оформления дороги, составляет как бы его каркас, жесткую основу, внутри которой происходит пластическая игра объемов, симметрий и асимметрий, разбивающая монотонность жесткой схемы.

Для всех станций одного класса был разработан единый типовой генплан, предполагающий возможность корректировки при привязке к конкретной местности. Выделены сооружения, подлежащие обязательной постройке на всех станциях, необходимость остальных построек определяли конкретно для каждой станции. Станционные территории спланированы по принципу линейной композиции с фронтальным расположением зданий по отношению к железной дороге. При этом все здания комплекса располагались с одной стороны железнодорожного пути, что было обусловлено, по-видимому, не только композиционными задачами, но и объективными причинами, связанными со сложностью расчистки от леса участков для строительства. Станция имеет свой доминирующий композиционный и функциональный центр, которым является пассажирское здание с прилегающими к нему платформами. Через этот центр проходит ось, делящая территорию станции на две равные части. Расположение построек при этом основано на принципе равновесия масс, а не на жесткой симметрии.

Пассажи́рское здание входит как ведущая составная часть в комплекс, образуемый всеми постройками, расположенными на территории станции. В комплекс железной дороги входило 19 таких зданий: 2-го класса – одно каменное на станции Вологда, 3-го – одно деревянное со средней каменной частью на станции Исакогорка, 3- и 4-го классов на 9 станциях – двухэтажные деревянные здания на каменных фундаментах площадью 35,33 кв. саж., 4-го класса на 7 станциях – двухэтажные деревянные здания площадью 22,96 кв. саж., из них одно на каменном фундаменте, остальные на деревянных ступлях и сваях.

Благодаря гибкому архитектурному оформлению каждое здание и каждая станция, несмотря на применение типовых проектов, имеет свое лицо. Этому же способствует и большое количество типов жилых зданий. Характерно, что на станциях было предусмотрено строительство домов только для семейного заселения,

хотя при застройке рабочих поселков в то время было принято строить казармы для холостяков. Это способствовало закреплению рабочих на местах. Все дома проектировали для проживания двух и более семей с отдельными входами в каждую квартиру. Проектирование велось с четкой адресной направленностью, что давало возможность создания наиболее удобного и рационального объемно-планировочного решения в каждом конкретном случае. Уже на стадии проектирования для каждой станции определяли возведение тех или иных разработанных типов домов. Различные сочетания этих зданий позволили создать на каждой станции запоминающиеся архитектурные композиции.

Жилые дома с хозяйственными постройками сосредоточены вдоль улиц или, как их тогда называли, линий. Всего к 1902 г. на всех станциях железной дороги было построено 129 жилых деревянных домов, крытых большей частью дранью или толем. При каждом доме проектом предусмотрено устройство сарая с отделениями для каждой квартиры, помойной ямы, деревянного выгреба, а при домах, не имеющих для всех квартир внутренних отхожих мест, отдельно стоящие сооружения с деревянными выгребами. На некоторых станциях были устроены для постоя лошадей и экипажей дворы, огороженные деревянными заборами, ледники-погреба, а также бани площадью внутреннего помещения 18 кв. саж. на станциях Няндомы и Исакогорка, 6 кв. саж. – на остальных. Входы в квартиры жилых домов, как и в пассажирских зданиях, ориентированы вдоль железной дороги, в сторону других домов. Подобный прием подчеркивал связь зданий станции друг с другом, их «протяженность» вдоль линии железной дороги.

Архитектурный комплекс железной дороги включал в себя, помимо станций, и отдельно стоящие вдоль линии путевые постройки, которые как бы связывали станционные поселки между собой в единый ансамбль. По данным комиссии на 1898 г., все путевые постройки выполнены из хорошего леса надлежащих размеров. Распределение построек соответствует делению линии на дистанции, околотки и рабочие участки. Эти путевые постройки, как и станции, представляют собой развитую систему жилых и хозяйственных зданий с четко определенным центром – жилым или водоемным зданием.

Высотное сооружение – водоемное здание входит в состав практически всех комплексов станций. Водоснабжение было устроено на 17 станциях. Было разработано два типовых проекта водоемных зданий – четырех- и восьмигранное. Здания в основании кирпичные, за исключением станций Емца (из известкового камня) и Пундуга (из гранитного камня). Каменные водоемные здания органично вписаны в ансамбль из деревянных зданий. Единство стиля достигается за счет включения в объем каменных зданий деревянного второго яруса с применением одинаковых элементов декора, а более всего, за счет единого для всех зданий силуэта, определяющегося высокой полувальмовой крышей.

Небольшие локомотивные депо на 3 стойла, выполненные в кирпичном стиле, устроены на 4-х станциях по одному типовому проекту. Отличались они только материалом: в Исакогорке и Емце – камень, в Няндоме и Вожеге – кирпич.

При решении проблемы архитектурного единства железнодорожной линии был найден общий архитектурный стиль, который применялся в разнообразных как инженерных, так и гражданских сооружениях дороги и позволил объединить их в единое архитектурное целое. Одним из условий, позволивших достигнуть единства сооружений железнодорожной линии, являлась общность композиционных и стилевых приемов, используемых при проектировании всех элементов комплекса.

Объемное решение зданий было осуществлено за счет выявления внутренней структуры во внешнем облике – каждый крупный элемент плана выделен самостоятельным объемом со своей крышей. Живописность объемного построения подчеркнута сложностью силуэта. Для зданий характерны высокие крыши с полувальмовым завершением. Скомпонованные таким образом здания по-разному воспринимались в разных ракурсах и рассчитаны на круговое восприятие. Это создает дополнительное пластическое разнообразие архитектурного ансамбля железной дороги при движении как туда, так и обратно.

Объемно-планировочное решение всех зданий отличается удобством и рациональностью. Типовые пассажирские здания 3- и 4-го классов, расположенные вдоль линии железной дороги, имеют четкое функциональное зонирование, при котором каждая зона непосредственно связана с внешней средой. На первом этаже в них размещены общий пассажирский зал площадью 20 кв. саж., почта, контора начальника станции, буфет и помещение для сторожа. Пассажирский зал доминирует как по своему назначению, так и по размерам. Станционные здания по проекту должны были располагаться в ряд вдоль железнодорожных путей, поэтому вход в пассажирский зал находился не на главном фасаде, ориентированном на железнодорожную платформу, а на торцевом – в сторону предполагаемого ряда жилых домов. Непосредственно из зала можно попасть в кабинет начальника станции или в помещение почты, причем каждое из них имеет собственный выход наружу. На втором этаже располагалась квартира начальника станции из 4-х жилых комнат, скомпонованных вокруг холла, куда выходят двери трех жилых комнат и санитарного блока, включающего туалет и ванную комнату. В каждой комнате имелась печь.

Пассажирский дом (вокзал) на станции Исакогорка отличался от рядовых пассажирских зданий. Он представлял собой типичный «береговой» тип вокзала со сквозным вестибюлем и линейным размещением всех основных помещений. При его проектировании использовали тип пассажирских зданий, уже применяемый на предыдущих железнодорожных линиях этой дороги (г. Иваново–Вознесенск), с центральной каменной частью и деревянными боковыми крыльями. Центральная часть вокзала станции Исакогорка – каменная одноэтажная, боковые крылья – типовые деревянные жилые здания: слева – одноэтажное, справа – двухэтажное. На нижнем этаже можно было поместить более 300 человек (в 90-е годы XX в. здание сгорело).

Любопытны случаи адаптации современного для того периода проекта жилых домов к местным условиям путем включения его в традиционную для северного региона схему «двор–дом» в ее разновидности «дом брусом» за счет пристройки сзади него по одной оси крытого хозяйственного двора. Налицо удачное сочетание современного объемно-планировочного решения с местным традиционным опытом строительства.

При модернистской усложненности объемной структуры здания основой его является сруб – структура из горизонтально уложенных и соединенных в углах бревен диаметром 22 см. Углы стен обработаны «в обло», т. е. концы бревен выступают наружу на 18 ... 27 см. Каждая клеть (крупный объем, рубленный из бревен) перекрыта отдельной крышей, крытой гонтом или тесом. В настоящее время сохранившиеся здания перекрыты шифером.

Все постройки комплекса от пассажирского здания до самых незначительных хозяйственных сооружений обладают одинаковым набором декоративных элементов. В зданиях применен конструктивный декор, который создан сдержанной

обработкой основных конструктивных элементов. Динамичный контур крыши подчеркивается своеобразным фризом, представляющим собой полосу вертикальной обшивки. Этот фриз пластически обогащен резными кронштейнами, поддерживающими свесы кровли. Дополняют этот декор наличники простой формы с козырьками над ними. Рубленые стены декорированы под фахверковые, что подчеркивает их стилистическую направленность. Проектом предусматривалась полная обшивка стен только жилых и пассажирских зданий. Наружная тесовая обшивка на углах всех построек делалась пилястрами.

Декоративная обработка архитектурных деталей зданий отличается большим разнообразием. Разнообразны типы наличников, кронштейнов, фигурных обрамлений слуховых окон и завершений стропильных ног. Очень разнообразны по формам печные трубы – от простых беленых известью с элементарными металлическими зонтами до труб из красного кирпича, напоминающих готические домики с арочными проемами и двускатной крышей.

Проекты линейных построек, путевых казарм, двойных и одиночных будок предусматривали также нескольких типов, в зависимости от местных условий. В пояснительной записке к этим проектам предъявляются столь же высокие требования к их постройке, как и к постройке жилых и пассажирских зданий.

Территории станций тщательно благоустраивались: перед домами разбивали клумбы и высаживали деревья, перед пассажирскими зданиями устанавливали урны и осветительные фонари. К моменту сдачи дороги в эксплуатацию в 1898 г. были построены все основные служебные и жилые здания и необходимые пассажирские дома. Строительство деревянного храма на станции Исакогорка площадью 41 кв. саж. завершило формирование архитектурного комплекса железной дороги.

Вплоть до перешивки железной дороги на широкую колею (1524 мм) в 1915 г. комплекс построек оставался в пределах проектов Мамонтова. В дальнейшем строительство велось уже без учета единства архитектурного оформления.

Комплекс железнодорожной линии Вологда – Архангельск в том виде, в котором он был осуществлен в период сооружения дороги и в первые годы ее эксплуатации, представлял собой единый архитектурный ансамбль, имеющий несомненную историческую и архитектурную ценность. Правомочность этого утверждения подтверждается, прежде всего, тем, что строительство всего комплекса сооружений велось по единому архитектурному проекту. При таком «тотальном» проектировании каждое отдельное сооружение решалось как составная часть ансамбля, подчиненная его архитектурной композиции и образно-художественному единству.

Возможность создания столь цельного и регулярного архитектурного ансамбля была обусловлена тем, что железная дорога прокладывалась по ранее совершенно не обжитым местам. Это явилось объективной причиной формирования комплексов станций по типу факторий со всем необходимым набором зданий и сооружений. При этом появилась возможность комплексного подхода к их созданию, так как при проектировании архитекторам не приходилось брать в расчет уже имеющуюся застройку, которая могла внести свои коррективы и разбить единство ансамбля. Это был отличный полигон для опробования новейших архитектурных, художественных и социальных идей, чем и не преминул воспользоваться

С.И. Мамонтов. В архитектурном комплексе Северной железной дороги на практике были осуществлены передовые для своего времени социальные и архитектурные идеи.

С.-Петербургский государственный
академический институт живописи,
скульптуры и архитектуры им. И.Е. Репина
Российской Академии художеств

Поступила 11.11.06

N.M. Petukhova

Architectural Complex of Vologda–Arkhangelsk Railroad

The formation process of architectural railroad complex Vologda-Arkhangelsk has been studied as the unified special ensemble having embodied social and architectural ideas advanced for its time.
