

Наталья Шашкова

## Московско-Курская железная дорога: вокзалы, авторы, образы

Статья посвящена проблеме установления авторства архитектурных сооружений российских железных дорог, в особенности в период «железнодорожной горячки» середины 1860-х — 1870-х годов. Показаны степень участия и формы взаимодействия специалистов разного профиля — архитекторов, инженеров, чиновников Министерства путей сообщения — в проектировании объектов железнодорожной инфраструктуры, изменение роли архитектора на разных этапах развития железнодорожного дела в России. На примере пассажирских зданий Московско-Курской линии, построенной в 1864–1868 годах, рассмотрены методы и потенциальные результаты исследовательской работы в данной сфере, проанализированы варианты ошибочных атрибуций. Впервые публикуются материалы, подтверждающие принадлежность вокзала в Орле к числу произведений архитектора, академика И. Ф. Тибо-Бриньоля.

Ключевые слова:

архитектура железных дорог, вокзал,  
Московско-Курская железная дорога,  
М. Г. Арнольд, И. Ф. Тибо-Бриньоль,  
Ф. К. Кнорре.

Определение авторства архитектурных сооружений железной дороги — вопрос сложный и многоаспектный. Применительно к большинству железнодорожных объектов этот этап исследования весьма затруднителен.

В некоторых случаях, когда к проектированию вокзалов привлекались крупнейшие архитекторы, авторство их не вызывает сомнений, история строительства и бытования зданий изучена, они включены в научный контекст и искусствоведческий дискурс, охраняются государством. Но таких примеров единицы. В то же время по всей стране существуют тысячи железнодорожных объектов, которые в силу экономической мощи железных дорог и их влияния на формирование поселений, как правило, входят в число наиболее заметных и выразительных сооружений населенного пункта, а подчас являются его единственным архитектурным акцентом. Древняя традиция украшения построек и предметов быта, присущая народной культуре, в советское время была практически уничтожена, так же как и значительное число культовых зданий, и нередко в отдаленных уголках страны железнодорожные вокзалы, хотя бы и типовые, являются единственным примером художественного подхода к архитектурному проектированию и эстетическим ориентиром для жителей.

Архитектура железных дорог вообще мало исследована, но постепенно интерес к ней возрастает, появились труды, представляющие общую картину ее развития. Однако задача изучения отдельных памятников и ансамблей железнодорожных линий не должна теряться из виду, по крайней мере по двум причинам.

Во-первых, в наши дни наблюдается углубление интереса специалистов и населения к истории отдельных местностей страны, увеличивается популярность краеведения, поощряемая и на государственном уровне. Это безусловно позитивная тенденция, направленная на повышение качества жизни местного населения и туристической привлекательности регионов. Железнодорожные сооружения обязательно попадают в круг интересов исследователей-краеведов, но слабая изученность

вопроса в целом и трудности доступа к материалам по истории железных дорог, сосредоточенных преимущественно в крупных архивах, приводят к появлению большого числа ошибочных атрибуций, которые посредством современных технологий широко распространяются.

Во-вторых, нельзя забывать, что железнодорожные сооружения по сути своей в первую очередь функциональны, и в наши дни эксплуатационными службами дорог они именно так и воспринимаются, независимо от их авторства, времени строительства, художественных достоинств. Уникальные здания разрушаются или искажаются перестройками стремительно и безжалостно не только в регионах, но и в столицах. Важным стимулом для глубокой исследовательской работы в области железнодорожной архитектуры является возможность включения ее памятников в число охраняемых объектов культурного наследия.

Очевидно, что определение авторства является самым важным этапом изучения памятника, а в случае с железнодорожными постройками, как уже было сказано, нередко, и наиболее сложным. Применительно к разным этапам железнодорожного строительства в России эта задача должна решаться особым образом.

Историю отечественного рельсового транспорта до 1917 года можно условно разделить на три крупных этапа, для каждого из которых были характерны особые подходы к проектированию и различное понимание роли архитектора на железной дороге. Период с середины 1830-х до середины 1860-х годов — начальный этап, когда строились отдельные железнодорожные линии разных форм собственности и велись поиски наиболее эффективных способов финансирования и реализации железнодорожных проектов. С середины 1860-х до 1880 года — в эпоху «железнодорожной горячки» — десятки частных компаний проложили в короткие сроки большое количество рельсовых путей, нередко жертвуя качеством ради скорости строительства и моментальной финансовой выгоды. Участие государства в железнодорожных проектах сводилось в основном к утверждению наиболее желательных направлений и предоставлении предпринимателям стимулирующих льгот. В годы бума сформировалась железнодорожная сеть европейской части России. С 1880-х и до 1917 года возросла регулирующая роль государства в сфере сооружения и эксплуатации железных дорог, целенаправленно повышалась доля казенных магистралей, частные компании усилиями правительства объединялись и укрупнялись. В эту эпоху железнодо-

рожная сеть активно распространялась в северные регионы страны, на Кавказ, в Среднюю Азию и за Урал.

В первом и последнем случаях проблема установления авторства редко вызывает затруднения, а наиболее значимые памятники хорошо известны, поэтому этих периодов в рамках данной статьи мы коснемся лишь в общих чертах, чтобы показать целостную картины развития архитектурных процессов на железной дороге. Наибольшее внимание будет уделено второму этапу развития железнодорожного дела, менее изученному с точки зрения истории архитектуры, хотя именно в это время были сформированы и широко распространились наиболее эффективные с эксплуатационной и экономической точек зрения типы железнодорожных сооружений и было построено 30 процентов рельсовых путей Российской империи со всей необходимой инфраструктурой.

\* \* \*

К проектированию архитектурных объектов первых железных дорог в стране привлекались известные, востребованные мастера. Причин тому множество: высокий государственный статус этих линий, независимо от формы собственности, и ориентация их в первую очередь на обслуживание состоятельной и влиятельной клиентуры; стремление создать на железной дороге привлекательную, комфортную среду с тем, чтобы преодолеть опасения публики по отношению к новому виду транспорта; отсутствие жестких финансовых ограничений. Вокзалы в конечных пунктах назначения самой первой российской дороги (1836–1838) — Царском Селе и Павловске — строили соответственно Г. Фоссати и А. И. Штакеншнейдер. Пассажирские здания Санкт-Петербург-Московской магистрали (1842–1851) в столицах проектировал К. А. Тон, а технические сооружения и вокзалы по линии дороги Р. А. Желязевич. Для создания вокзалов частной Балтийской железной дороги, соединившей в 1856–1858 годах Санкт-Петербург с Петергофом и Ораниенбаумом, были приглашены А. И. Кракау и Н. Л. Бенуа [19, с. 471, 474, 482]. Проекты создавались в каждом случае уникальные в соответствии со вкусами заказчиков и с эстетическими установками зодчих, спецификой линии и окружающими ландшафтами — природными и архитектурными.

К концу XIX столетия сформировалась практика выбора архитекторов для строительства значительных общественных сооружений, в том числе и железнодорожных вокзалов на основании конкурсов.

Как уже говорилось, государственная политика этого периода в сфере транспорта была направлена на укрупнение железнодорожных компаний и увеличение доли казенных линий. К 1910 году 34 процента железнодорожной сети находилось в частной собственности, 64 процента — в государственном управлении [16, XI, с. 1–4]. В новых условиях заказчики железнодорожных сооружений располагали большими финансовыми ресурсами и не менее значительными амбициями.

Самые крупные и политически значимые проекты этого времени воплощались государством: Самаро-Златоустовская, Закаспийская, Транссибирская, Мурманская магистрали проходили через отдаленные и малонаселенные территории империи и имели, без преувеличения, цивилизационное значение. Станции этих дорог с пристанционными поселками стали основой развития многих российских городов, в частности Новосибирска, Мурманска и других, менее крупных. Сооружения дорог, строго функциональные, исполненные из доступных местных материалов, среди которых основным было дерево, выдерживались в едином архитектурном стиле и соответствовали представлениям своего времени о гигиене, безопасности и комфорте.

Во главе частных компаний в этот период стояли уже не «железнодорожные короли» первых лет «горячки», а их по преимуществу образованные и рафинированные наследники, в числе которых крупнейшие российские меценаты, такие как С. И. Мамонтов и Н. К. фон Мекк. Вектор их интересов переместился из области извлечения быстрой прибыли в сферу соперничества в роскоши и комфорте пассажирских сооружений, уровне технического оснащения принадлежащих им магистралей.

При разработке конкурсного задания заказчики — государство или железнодорожные компании — формировали программу, иногда очень подробную, которой архитекторам предлагалось следовать. Она определяла, с одной стороны, технические требования к проекту, с другой стороны, его идейно-художественное содержание. Весьма популярной была идея, что вокзалы конечных станций, а иногда и ансамбль железной дороги на всем ее протяжении, должны отражать архитектурные традиции местности, через которую дорога пролегалла, или края, в который она вела. Именно в русле этого направления были созданы наиболее значительные памятники железнодорожной архитектуры рубежа XIX–XX веков: ансамбль Вологодско-Архангельской железной дороги по проектам Л. Н. Кекушева и И. А. Иванова-Шица, Ярославский вокзал Ф. О. Шехтеля, Казанский вокзал А. В. Щусева и др. [17, с. 33, 54, 155].

На дорогах, строившихся между этими двумя этапами — в эпоху железнодорожного бума второй половины 1860-х и в 1870-е годы, — ситуация была совершенно иной. В это время железная дорога была местом господства инженеров-техников и коммерсантов. При том, что от железнодорожных сооружений, особенно пассажирских, ожидали определенной художественной выразительности и они никогда не были безликими, за исключением, возможно, временных, обычно роль архитектора не была очевидной. Сам образ мышления современников, который просматривается из документов, публикаций в прессе и воспоминаний, свидетельствует о вторичной роли архитектора: имя его можно встретить только в штатном расписании и на чертежах, тогда как имена учредителей, инженеров и даже крупных подрядчиков широко упоминаются и вошли благодаря этому в историю железнодорожного дела.

Интересно, что у истоков частнопредпринимательского бума в сфере сооружения железных дорог стояла казенная Московско-Курская магистраль (1864–1868). Этой линии была отведена особая историческая роль: переломить общественные предубеждения относительно экономической целесообразности развития рельсового транспорта в стране. Несмотря на активные попытки правительства поддержать железнодорожное строительство, оно развивалось в России крайне медленно, в первую очередь по причине капиталоемкости, а также отсталости сопутствующих отраслей: ресурсодобывающей, металлообрабатывающей и т. д. На рубеже 1850–1860-х годов стало очевидно, что транспортные проблемы — основной фактор стагнации экономики. В 1864 году новый главноуправляющий, впоследствии — министр, путей сообщения П. П. Мельников инициировал строительство за государственный счет рельсового пути между Москвой и Курском через Серпухов, Тулу и Орел с тем, чтобы отработать на практике рациональные и экономичные методы устройства железнодорожного полотна и типовой станционной инфраструктуры и подать пример частным предпринимателям. Опыт оказался успешным, и к 1881 году Россия получила 21290 верст железных дорог [15, с. 251–252].

Пример изучения ансамбля Московско-Курской железной дороги позволяет проанализировать степень участия архитекторов и инженеров в проектировании железнодорожных объектов не только для данной магистрали, но и наметить основные методологические подходы и проблемные вопросы, которые могут помочь специалистам и любителям в дальнейшем при проведении аналогичных исследований.

\*\*\*

Статус государственной магистрали позволял руководителям строительства Московско-Курской дороги через департамент железных дорог обращаться в любые государственные и частные организации с запросами по поводу эффективности тех или иных проектных решений, материалов, технологий или инженерного оборудования, если они где-то уже были применены, или для получения экспертных мнений по поводу ранее неопробованных. Фактически при устройстве Московско-Курской линии были, в результате анализа имеющегося опыта и многократного усовершенствования проектных решений, выработаны типы зданий и сооружений, которые затем вошли в России в широкую практику. Так, в «Очерке сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 г.» (1896), подготовленном к заседанию Международного железнодорожного конгресса в Санкт-Петербурге, о пассажирских зданиях русских железных дорог сказано: «В общем они представляют собой повторение или заграничных типов, или типа Московско-Курской железной дороги, при избрании которого русские инженеры пожелали быть более самостоятельными» [14, VI, с. 7].

Над созданием инфраструктуры железной дороги работали вместе архитектор и инженер, и разделение их функций отчетливо определялось. Такой подход вошел впоследствии и в общую архитектурную практику, но именно железная дорога — новый, исключительно сложный в техническом отношении и в то же время связанный с постоянным пребыванием и проживанием большого количества людей тип сооружения — стала местом, где этот подход впервые ярко проявился и последовательно реализовывался. В качестве примера можно привести документ, составленный в 1891 году в связи с проектированием Курского вокзала в Москве. Проект выполнял известный зодчий, признанный мастер русского стиля И. П. Ропет, однако прежде, чем приступить к работе, он принял условия взаимодействия с инженерной службой Московско-Курской дороги, составленные главным инженером Д. П. Кандауровым. В этом любопытном документе четко оговорена руководящая роль главного инженера, а сфера влияния архитектора ограничена исключительно художественными задачами. «Дело постройки нового пассажирского здания и переустройства ст. Москва I поручается Главному Инженеру Д. П. Кандаурову <...>. Вся техническая часть, как по составлению проектов, так и исполнению работ находит-

ся под руководством Главного Инженера <...> Служебное положение Роппета по отношению ко всем лицам, причастным к делу постройки, определяется как главного руководителя в вопросах художественной стороны дела, причем все сношения его с лицами, причастными к постройке, ведутся через Главного Инженера, с указаниями которого он должен согласовываться при решении подлежащих его рассмотрению вопросов» [10, л. 68–73].

Как уже говорилось, создатели Московско-Курской железной дороги, были пионерами в своем деле. Несмотря на то что рельсовый транспорт на паровой тяге развивался в России уже тридцать лет, отработанных и экономичных, безусловно приемлемых проектов железнодорожных сооружений еще не существовало, так же как и четко выработанного теоретического подхода к этой проблеме, который бы позволил сформировать техническое задание. Инженеры-путейцы на раннем этапе развития железнодорожного дела были универсально подготовлены и имели довольно точное представление об эксплуатации дороги. Их обучение включало даже обязательную паровозную практику [18, с. 63]. Исходя из планируемых показателей эксплуатации, основываясь на данных трассировки, собственном опыте и знаниях, инженеры-руководители строительных отделений производили все необходимые расчеты для определения расположения путей и зданий на станциях, количество и параметры технических сооружений. Архитектор таким же образом создавал типовые проекты пассажирских и жилых зданий дороги. Они рассматривались поэтапно начальником работ, департаментом железных дорог и министром путей сообщения. Так как действующий министр и инициатор строительства Московско-Курской дороги П. П. Мельников был выдающимся инженером-теоретиком и опытным практиком, он принимал активное участие в обсуждении проектов, вносил множество предложений и замечаний.

В стилистическом отношении железнодорожные объекты периода 1860–1880-х годов соответствовали популярным на момент строительства архитектурным тенденциям или субъективным предпочтениям заказчиков без какой бы то ни было привязки к направлению магистрали. Постройки Московско-Курской железной дороги являются характерным примером такого рода. Никаких комментариев по поводу предпочтительного художественно-образного решения сооружений линии в архивных документах не встречается, в то же время эстетическая выразительность пассажирских зданий как будто априори



подразумевалась, не нуждаясь в декларациях и обсуждении. П. П. Мельников, лично курировавший строительство, неоднократно подчеркивал важность соответствия качества и масштаба построек высокому статусу государственной железной дороги: «...желательно было бы пассажирским зданиям правительственной дороги в городах придать сколь можно лучший наружный вид» [3, л. 60–61]. Архитектор на дороге не имел исключительного положения и исполнял подчиненную по отношению к инженерам-техникам роль, но должен был обеспечить, как само собой разумеющееся, определенный художественный уровень сооружений при безусловной их функциональности. Случалось, что проекты фасадов пассажирских зданий неоднократно возвращались на доработку даже тогда, когда планировки их были уже утверждены.

Должности архитектора и архитекторского помощника были включены в штатное расписание Управления работами по постройке Московско-Курской железной дороги на первом этапе проектирования в 1864 году, а весной 1865 года на них назначены М. Г. Арнольд и В. З. Воровский соответственно [1, л. 6, 52].

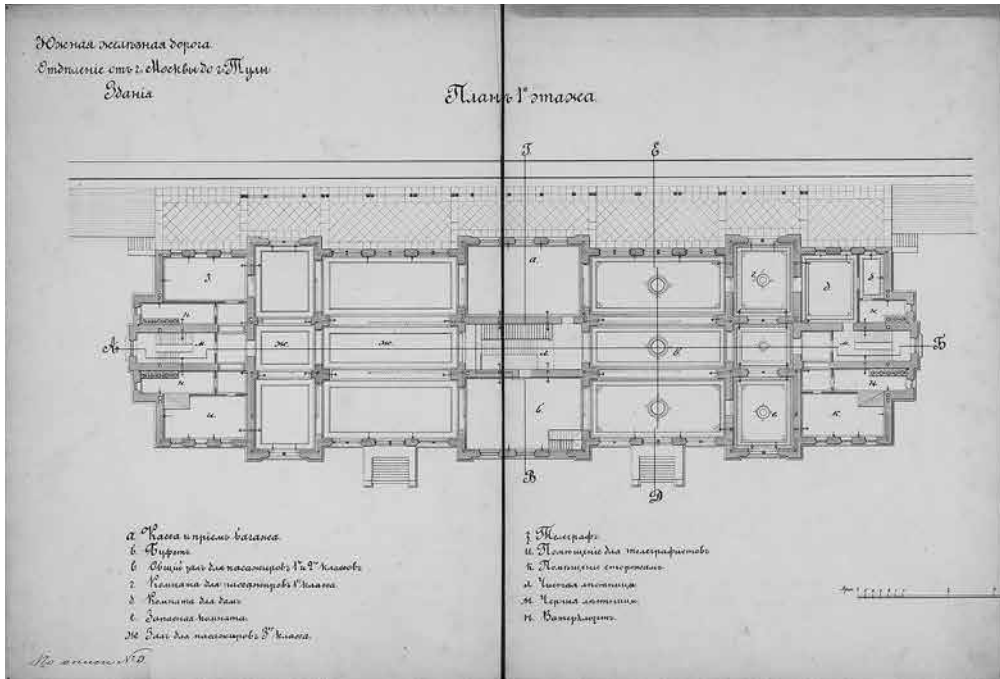
В «Юбилейном сборнике сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров» В. Г. Барановского о М. Г. Арнольде сказано следующее: «Обширная деятельность М. Г. известна большинству бывших воспитанников Строит. Учил. и Института, как по множеству прекрасных сооружений в разных местах Империи, так и по целому ряду научных статей, главным образом, по строительной механике, напечатанных в журнале “Зодчий”» [12, с. 13]. В издании также отмечено, что сооружение гражданских объектов Московско-Курской железной дороги стало для М. Г. Арнольда крупнейшим проектом за его сорокалетнюю профессиональную деятельность. Пассажирские здания и другие постройки линии относятся к числу очень немногочисленных самостоятельных работ М. Г. Арнольда, которые он не только создал на бумаге, но и частично воплотил в жизнь в качестве подрядчика. Помимо сооружений Московско-Курской магистрали М. Г. Арнольд спроектировал и построил здание Константиновского реального училища в Севастополе (1876) и здание Красноярской женской гимназии (1882–1885), о чем опубликовал весьма подробные статьи в «Зодчем» («Зодчий». 1877. Выпуск 2. С. 19–20; 1885. Выпуск 7–8. С. 49–51), а также комплекс Телеграфно-почтовой конторы в Чите (1893). Прочие объекты, с которыми связывают имя архитектора, были выполнены в соавторстве или сооружены под его руководством по проектам других специалистов.

В литературе по истории архитектуры творчество М. Г. Арнольда освещено слабо, а о строительстве Московско-Курской железной дороги можно встретить лишь упоминания, при этом высказанное в «Юбилейном сборнике...» мнение, что М. Г. Арнольд является автором всех сооружений этой магистрали, закрепилось достаточно прочно. Тем не менее архивные источники убедительно свидетельствуют об участии в создании архитектурного ансамбля дороги и других зодчих и инженеров. Так как проектирование и реализация железнодорожных сооружений представляли собой достаточно сложный и длительный процесс, требовавший взаимодействия многих специалистов, говорить применительно к ним об авторстве одного мастера во многих случаях невозможно.

Анализ изобразительных и документальных материалов отчетливо показывает, что при создании инфраструктуры Московско-Курской железной дороги существовала определенная специализация, выразившаяся и во внешнем облике построек. В ведении архитектора находились пассажирские и жилые здания, все необходимые при них службы (ретирады, сараи и склады, ледники и проч.). Проектирование сооружений, связанных с обслуживанием подвижного состава, осуществляли преимущественно инженеры. Проекты, пояснительные записки к ним и сметы на строительство паровозных зданий разного типа и мастерских, вагонных сараев, водоемных и водоподъемных зданий подписаны исключительно инженерами дороги, как правило, руководителями строительных отделений. В результате на Московско-Курской дороге сложилось два стилистически разных комплекса сооружений, которые отчетливо прочитываются на всем протяжении линии: представительные и нарядные, решенные в формах эклектики вокзалы, линейные и жилые постройки и строгие, лаконичные технические объекты в кирпичном стиле с минимальным декором.

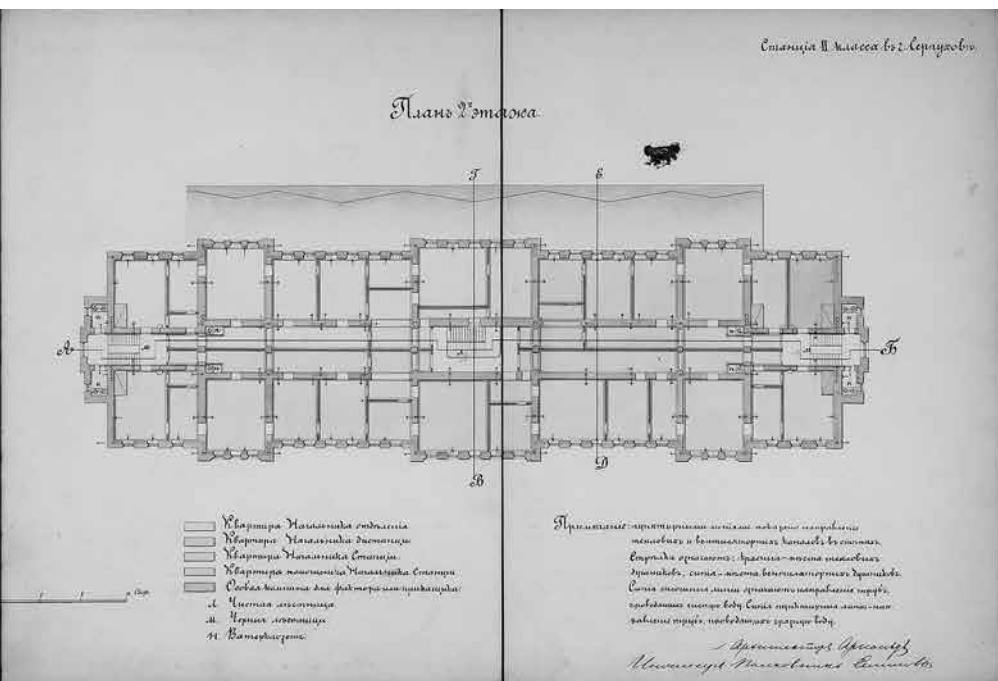
Тем не менее М. Г. Арнольду принадлежит значительная роль в формировании архитектурного ансамбля Московско-Курской дороги, поскольку он составил первоначальные типовые проекты гражданских сооружений, пояснительные записки и сметы к ним. Все гражданские постройки по линии планировалось выполнить по этим типовым проектам. Таким образом обеспечивалось и архитектурно-стилистическое единство, и «большая однообразность зданий, представляющая удобство для проезжающих пассажиров» [2, л. 213].

В соответствии с проектами общего расположения путей и зданий на станциях Московско-Курской магистрали вокзалы были



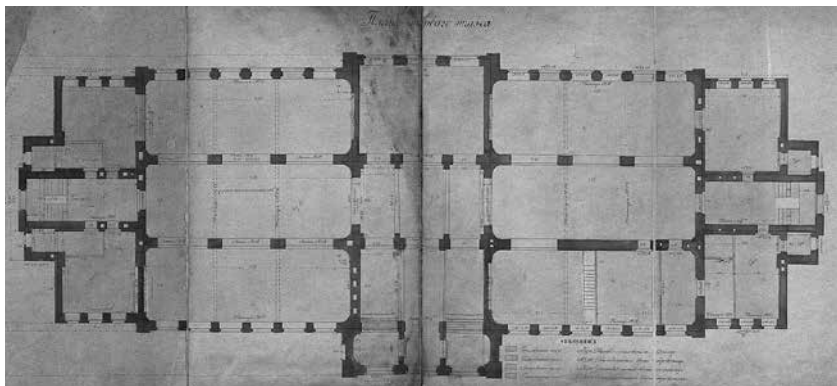
1. Максимилиан Арнольд. Проект пассажирского здания на станции II класса в Серпухове. Планы 1-го и 2-го этажей  
РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 104. Л. 1

предусмотрены берегового типа: они примыкали к пассажирскому пути одной длинной стороной, с которой находилась и платформа. Противоположная сторона сооружения была обращена на «чистый» двор и, так же как и торцевые стороны, оставалась свободной для организации подъездов и расположения входов и выходов. Интересно, что вопреки распространенной на раннем этапе железнодорожного строительства практике, вокзалы конечных станций Московско-Курской дороги принадлежали не тупиковому, а также береговому типу. Это объясняется тем, что Московская станция линии была устроена вдоль соединительной ветви с Николаевской железной дорогой, а при строительстве Курской станции изначально предполагалось продолжение рельсового пути на юг и формирование крупного железнодорожного узла.



Вокзалы I и II классов проектировались сходными по планировке: каменные двухэтажные с дополнительным «промежуточным» этажом в боковых крыльях и эксплуатируемым полуподвалом. Они имели центральный вестибюль с кассой и стойкой приема багажа, по сторонам от него два зала ожидания для пассажиров I, II и III классов, к которым примыкали телеграф, служебные кабинеты и, на станциях I класса, императорские апартаменты. В промежуточном и втором этажах располагались квартиры сотрудников дороги, в полуподвале — калориферная, кладовые, кухня, жилые помещения для поваров и буфетной прислуги, казармы жандармов и рабочих [2, л. 19–25]. (Ил. 1.)

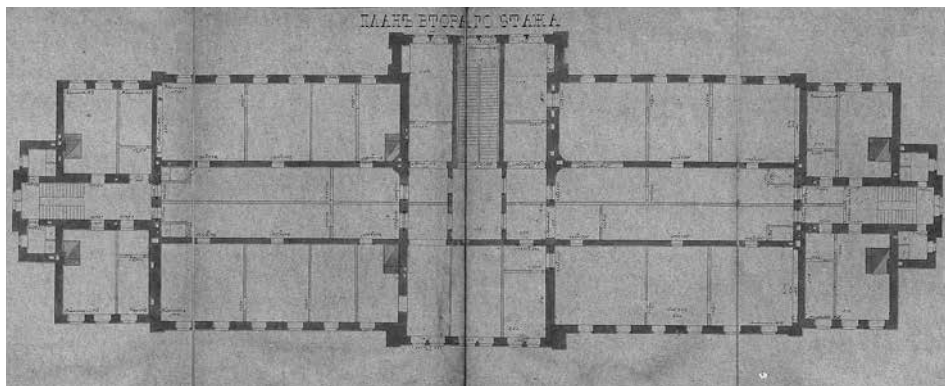
Особый интерес представляют детали проектов пассажирских зданий, которые подверглись обсуждению и пересмотру, поскольку



2. Исполнительный чертеж пассажирского здания на станции II класса в Серлухове. План 1-го этажа ЦГАМ. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151. Л. 10

именно они позволяют проследить формирование объемно-пространственной композиции вокзала как нового типа общественного здания. В первоначальном варианте М. Г. Арнольд предложил сделать два входа в здание со стороны станционного двора, чтобы пассажиры разных классов заходили прямо в предназначенные для них помещения. В противоположном конце пассажирских залов архитектор расположил двери, ведущие на высокую крытую платформу. Буфет и багажное отделение размещались в центральной части здания и имели выходы и прилавки в пассажирские залы на две стороны для отдельного обслуживания путешествующих I, II и III классами. Между багажным отделением и буфетом был запланирован вестибюль с главной лестницей, освещать его предполагалось посредством большого светового фонаря, устроенного в крыше.

П. П. Мельников ознакомился с проектами М. Г. Арнольда и сделал замечания, послужившие основой окончательных проектных решений. Наличие входов со станционного двора прямо в пассажирские залы, через которые путешественники должны были следовать с вещами в противоположный конец помещения к окну приема багажа, было признано стеснительным для пассажиров и неудобным для кассирской службы, разделявшейся вследствие такой планировки на две. Кроме того, распо-



3. Исполнительный чертёж пассажирского здания на станции II класса в Серпухове. План 2-го этажа ЦГАМ. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151. Л. 11

ложение дверей на противоположных концах залов привело бы к возникновению сквозняков. В результате был устроен один центральный подъезд «с достаточным количеством дверей», ведущих в просторные сени перед стойкой приема багажа, общей для всех пассажиров. Приоритет эффективности организации железнодорожной службы над классовыми различиями можно расценивать как признак (или как фактор?!) демократизации русского общества во второй половине XIX столетия. Лестница во второй этаж была устроена в небольших «средних» сенях при центральных входных дверях и освещалась обычными окнами, выходившими на фасад со стороны двора. При таком расположении помещений буфет уже не мог находиться между залами ожидания, поэтому прямо в них для пассажиров I и II классов был устроен в отдельной комнате ресторан с горячими блюдами, а для III — «сообразно с ясно выразившимися на других дорогах потребностями пассажиров этого класса», — холодный буфет непосредственно в зале [2, л. 39–40]. (Ил. 2, 3.)

Художественное решение пассажирских зданий в полной мере соответствовало сложившемуся за короткий период существования железных дорог в России образу крупного городского вокзала. Композиция фасадов отражает функциональное распределение помещений и одинакова со стороны станционного двора и со стороны



4. Пассажирское здание на станции I класса в Туле  
Лист из Альбома видов Московско-Курской железной дороги, 1885

железнодорожных путей, однако в зоне расположения крытой платформы отчасти нарушается непрозрачным навесом. Центральный ризалит с тремя порталами, увенчанный аттиком, соответствует объему общего вестибюля, с двух сторон от него симметрично расположены просторные пассажирские залы с арочными окнами и выходами на платформу. Высокие эффектные проемы дверей и окон первого этажа в форме арки, очень близкие по размеру и пропорциям — наиболее выразительная часть фасада. Этот художественный прием, восходящий к образцам эпохи Ренессанса, был привнесен в отечественную железнодорожную архитектуру автором пассажирских зданий Николаевской дороги в Москве и Санкт-Петербурге К. А. Тоном и прочно закрепился. В виде просторной аркады были оформлены помещения для обслуживания пассажиров в зданиях на московских станциях



5. Пассажирское здание на станции II класса в Серпухове  
Лист из Альбома видов Московско-Курской железной дороги, 1885

Троицкой (впоследствии Ярославской) и Московско-Рязанской дорог, Московского вокзала в Нижнем Новгороде и ряда других.

Вокзал I класса в Туле, выполненный точно в соответствии с замыслом М. Г. Арнольда, имеет центральный и боковые ризалиты с подробно разработанным декором из арсенала классической архитектуры и близко расположенные прямоугольные окна во втором этаже. (Ил. 4.) Здания II класса с одним ризалитом симметрично сужаются вправо и влево от него тремя уступами: пассажирские залы, несколько меньшей ширины, чем вестибюль, еще уже боковые части здания в три окна по фасаду с промежуточным этажом, а на торцах сооружения имеются небольшие выступы, в которых расположены черные входы, лестницы и туалеты. Эта объемно-пространственная композиция хорошо прочитывается и при рассмотрении плана, и при взгляде на фасады. (Ил. 5.)



Проект пассажирских зданий II класса был частично переработан на этапе строительства вокзала в Серпухове [9, л. 15]. Первопричиной изменений послужило уточнение штатного расписания службы эксплуатации дороги — во втором этаже потребовалось устроить шесть квартир вместо четырех, запланированных первоначально. Однако заодно с планировкой квартир были переделаны и фасады второго этажа: «вместо 16 окон <...> по обоим сторонам главного фасада здания, проектировано 12 окошек <...> и сделано изменение в расположении архитектурных украшений, имеющее целью упростить как производство работ, так и будущий ремонт здания», — говорится в пояснительной записке к проекту [3, л. 41]. Записка подписана руководителем I отделения строительства дороги инженером И. П. Павловским и архитектором П. Ивановым. Возможно, это Павел Иванович Иванов, выпускник Московского дворцового архитектурного училища, который служил в 1866 году по придворному ведомству [20, с. 117]. Как бы то ни было, авторство М. Г. Арнольда в данном случае уже не является единоличным.

В результате изменений здания II класса во втором этаже получили небольшие арочные окна, свободно размещенные на плоскости стены, в ризалите попарно, а над пассажирскими залами — по одному, на оси с окнами первого этажа. Между ними расположены узкие гладкие пилястры. По краю крыши проходит изящная балюстрада, некоторые детали фасада выделены белым цветом на фоне стен.

Незначительное на первый взгляд вторжение в проект привело к заметным переменам в общем облике сооружений: здание Тульского вокзала с частым ритмом окон второго этажа, узкими горизонтальными полосами руста на широких пилястрах и измельченным декором, занимающим практически всю поверхность стен, производит впечатление более монументальное и в то же время более сухое, чем пассажирские здания II класса, которые благодаря монолитности объема, лаконичному оформлению и приятным цветовым контрастам имеют вид гармоничный и уютный, особенно в сельском антураже отдаленных станций. (Ил. 6.)

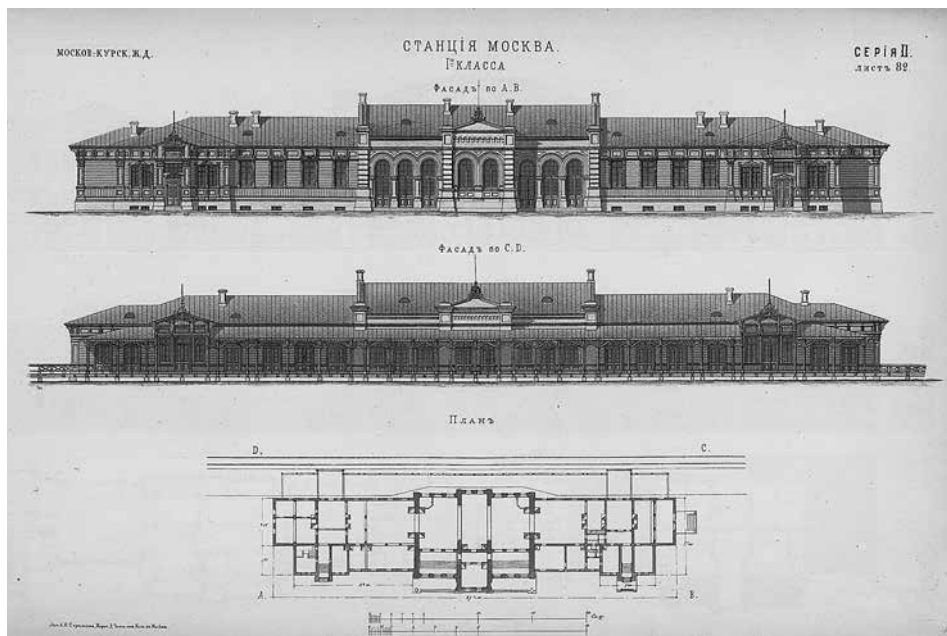
На московской станции был устроен временный вокзал. По набору и распределению помещений он в целом соответствовал типу вокзалов I и II классов, но при центральном каменном объеме имел деревянные боковые крылья, в которых располагались пассажирские залы. Каменная часть сооружения с высокими полуциркульными проемами дверей и окон, рустованными пилястрами и классическим аттиком вступает



6. Пассажирское здание на Скуратовской станции II класса  
Лист из Альбома видов Московско-Курской железной дороги, 1885

в явное противоречие с пристройками, выполненными в жанре «легкой загородной постройки» [2, л. 69–70]. Однако в этом странном на первый взгляд сооружении наглядно и прямолинейно воплощена идея железной дороги, как целостного архитектурного ансамбля: каменная и деревянные части строения являются прямыми цитатами пассажирских зданий по линии – I, II и III, IV классов соответственно. (Ил. 7)

Строительство большинства объектов сдавалось с подряда. В подрядной документации тщательно прописывались требования к качеству работ и материалов, закреплялась руководящая роль инженеров – начальников участка, дистанции или отделения в зависимости от масштаба сооружения. Архитектор М. Г. Арнольд совместно с купцом 1-й гильдии Г. Н. Вишняковым выступил подрядчиком при устройстве пассажирской и товарной станций в Москве. Интересно, что он, являясь



7. Пассажирское здание на станции I класса в Москве. Лист из Альбома чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог, 1872

составителем проектов, смет и перечней работ, не имел никакого преимущества перед другими претендентами при заключении подряда и принимал на себя обязательство во всем следовать «ближайшим указаниям начальства работ» [6, л. 2–3, 5–14].

Подряд на сооружение Серпуховской станции II класса был заключен с инженером А. Е. Струве. Его доверенным лицом, наблюдавшим за производством работ и подписывавшим все, в том числе финансовые документы, был архитектор Ф. К. Кнорре [9, л. 20, 32, 35, 41–42]. Видимо, упоминание в каких-либо источниках, связанных с постройкой вокзала, имени этого архитектора было расценено как достаточное основание для того, чтобы приписать ему авторство. На различных интернет-ре-

сурсах эта ошибочная информация многократно повторена. Архивные материалы о постройке Серпуховского вокзала за 1865–1869 годы из собрания ЦГАМ убедительно свидетельствуют об исключительно организационной роли Ф. К. Кнорре. В случае, когда требовалось внести изменения и уточнения в проект, даже по технической части, например устранить сырость в подвальных помещениях, делался запрос архитектору П. Иванову, уже упомянутому выше [9, л. 15, 18].

На Орловской и Курской станциях I класса пассажирские здания построены по проекту, значительно отличающемуся от московского и тульского как стилистически, так и объемно-планировочным решением. Проблема установления авторства этих сооружений не попадала в поле зрения исследователей, возможно, потому, что памятники были разрушены во время Великой Отечественной войны и на их месте видными советскими зодчими С. А. Мхиторяном (в Орле) и И. Г. Явейном (в Курске) были возведены новые вокзальные комплексы, которые и публикуются в литературе по истории архитектуры и железнодорожного дела, тогда как первоначальные пассажирские здания дороги оказались практически забыты. Автором статьи выявлен в фондах РГИА ряд документов, указывающих, что проекты первоначальных пассажирских зданий в этих городах создал орловский архитектор, академик И. Ф. Тибо-Бриньоль.

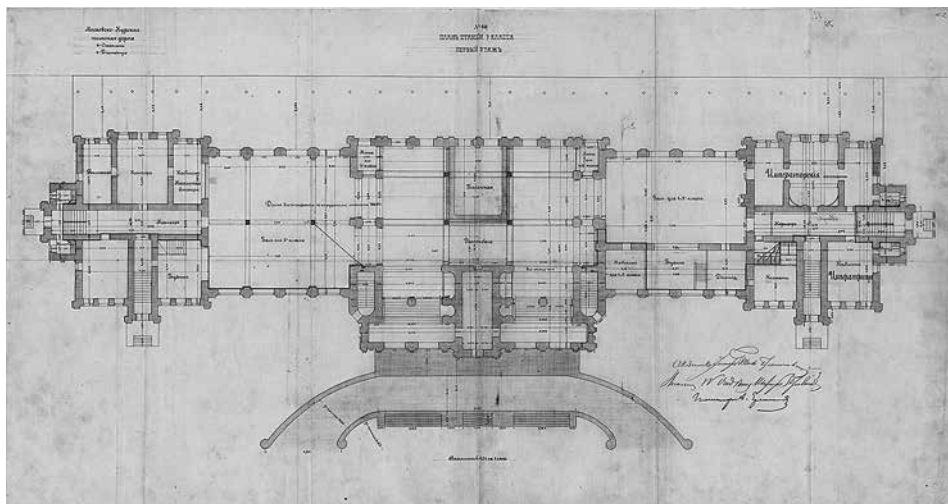
\* \* \*

В 1844 году после окончания Императорской академии художеств в Санкт-Петербурге И. Ф. Тибо-Бриньоль был определен на службу в Орел, где плодотворно трудился пятьдесят лет, в том числе с 1869 года в должности городского архитектора. Орловские специалисты полагают, что именно он сформировал архитектурный облик города, и высоко ценят его достижения: «Каждый дом, созданный по проекту выдающегося русского архитектора французского происхождения, не только свидетельствовал об интересах и занятиях своих владельцев, но и отражал время, стиль эпохи, связь с национальными традициями, был органично вписан в общий архитектурный стиль города» [21, с. 31]. Тем более интересно выявить ранее не известный проект архитектора и получить подтверждение его причастности к одному из наиболее значительных событий в жизни Орла второй половины XIX века — открытию железнодорожного движения.

Орловский вокзал был задуман в большем размере, чем в Москве и Туле, так как станция сразу планировалась в качестве узловой для нескольких дорог. Проект И. Ф. Тибо-Бриньоля появился в качестве альтернативы типовому проекту М. Г. Арнольда и в марте 1866 года был утвержден императором [3, л. 42–43].

В собрании РГИА помимо делопроизводственных документов сохранился полный комплект чертежей пассажирского здания, подписанных И. Ф. Тибо-Бриньолем. Они дают исчерпывающее представление об авторском замысле. По новому проекту были увеличены размеры помещений первого этажа, предназначенных для пребывания пассажиров и службы пассажирского движения. Жилые площади не подлежали расширению, поэтому второй этаж, в котором по традиции должны были располагаться квартиры высших служащих дороги — начальников отделения, участка и станции, а также кассиров, — запланировали «над среднею и крайними частями» здания. В обширном полуподвальном этаже помимо пространства для калориферов, оставалось место для помещений сторожей, рабочих, ламповщиков и буфетной прислуги [3, л. 43].

Перед входом в здание со стороны площади устроено широкое крыльцо с пандусом для экипажей, четыре высокие остекленные двери ведут в просторный общий вестибюль, а центральная пятая, сравнительно небольшого размера — в «средние» сени, где находилась главная лестница. В вестибюле расположена стойка приема багажа и две отдельные кассы для пассажиров I, II и III классов. Широкие проемы соединяют его с залами ожидания, в каждом из которых имеется отдельное помещение для буфета с лестницей в полуподвальный этаж, где по обыкновению устроены кухни и кладовые. В зале I и II классов, кроме того, выделены кабинет и дамская комната. В правой части здания устроены императорские апартаменты с отдельными выходами в город и на платформу, в левой части — телеграф и кабинет начальника станции. Несмотря на различие планировки и функционального назначения помещений в этих зонах, симметрия фасадов строго соблюдена. Со стороны путей к вокзалу примыкает крытая высокая платформа, на которую ведут по четыре широких прохода из пассажирских залов. (Ил. 8.) В декоративном оформлении здания отчетливо просматриваются черты неоготики, и хотя наиболее узнаваемых и часто «цитируемых» мотивов стиля, таких как стрельчатые арки, башни-пинакли, архитектор не использует, в многочисленных деталях и общем пространственно-композицион-

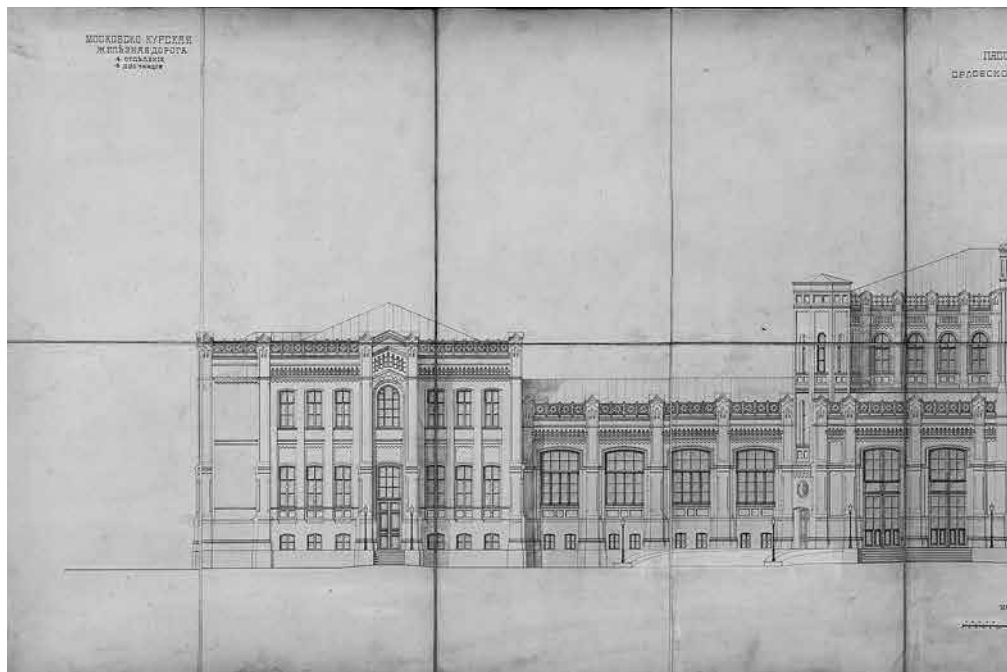


8. Иосиф Тибо-Бриньоль. Проект пассажирского здания на станции I класса в Орле. План 1-го этажа. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 62

ном решении доминирует тема романтически интерпретированной средневековой архитектуры. (Ил. 9.)

Пассажирское здание и другие объекты Орловской станции строились хозяйственным способом. И. Ф. Тибо-Бриньоль с 1 сентября 1864 года состоял в штате IV отделения Управления по строительству Московско-Курской железной дороги в должности старшего техника для составления чертежей и смет и впоследствии сам «наблюдал за правильным исполнением постройки Орловской станции» [3, л. 230, 234; 5, л. 126].

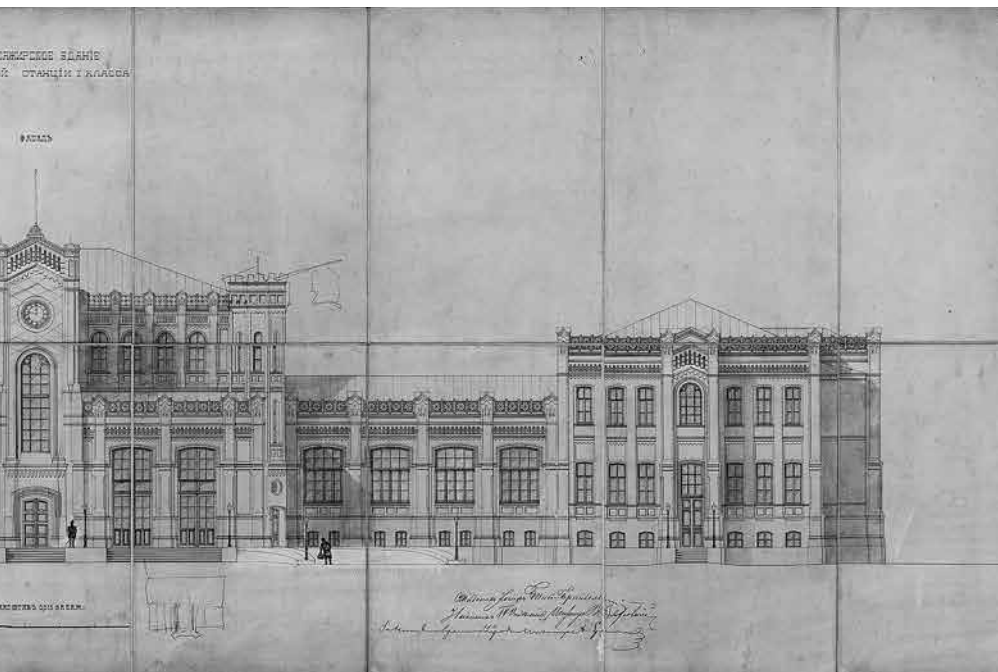
Вокзал в Курске был построен по образцу орловского — это был личный выбор Александра II. В апреле 1866 года П. П. Мельников предложил императору утвердить для города один из двух вариантов пассажирского здания I класса — тульский или орловский. В своем верно-подданнейшем докладе он обосновал целесообразность строительства по тульскому образцу, так как пассажирское движение в Курске ожидалось менее интенсивное, чем в Орле, поэтому можно было обойтись меньшим по площади и более дешевым вокзалом. Император сделал иной выбор [4, л. 46, 59–61, 71]. На представленном чертеже главного



**9.** Иосиф Тибо-Бриньоль. Проект пассажирского здания на станции I класса в Орле. Фасад  
РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 96–100

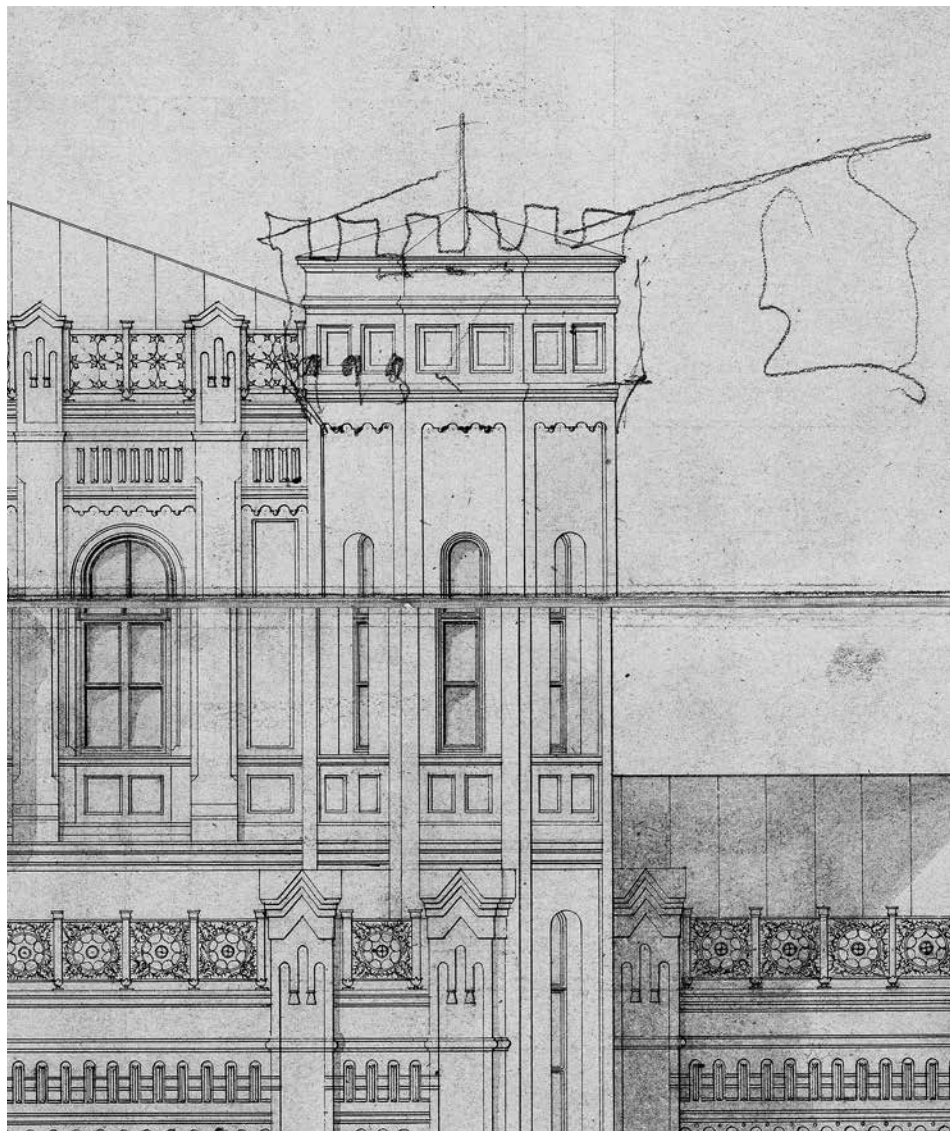
фасада пассажирского здания в Орле обращает на себя внимание карандашный набросок зубцов на одной из башен. (Ил. 10.) Кем и когда он был выполнен, установить, естественно, не представляется возможным, но именно в таком виде — с зубчатыми башнями, придающими сооружению законченный «средневековый» вид, — вокзал был реализован в Курске. (Ил. 11.)

В постройке курского пассажирского здания по готовым исполнительным чертежам, вероятно, принимал участие архитектор Э.К. Левенштерн. Здесь, как и в случае с Серпуховским вокзалом, имеет место ошибочная атрибуция. В диссертационном исследовании М.А. Шаненкова «Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX — начале XX в.» Э.К. Левенштерн



назван автором: «Вокзал в Орле являлся почти точной копией дореволюционного вокзала в Курске и был построен по чертежам архитектора Э. К. Левенштерна» [22, с. 140, 242]. Столь уверенное заключение сделано, по-видимому, на основании перечня работ зодчего, приведенного в «Юбилейном сборнике...» Г. В. Барановского: «постройка пассажирского зд. на моск.-курск. ж. д.» [12, с. 188], — так как на другие источники автор не ссылается. В этом же издании указано, что Э. К. Левенштерн в годы сооружения Московско-Курской магистрали занимал должность младшего инженера при строительном отделении губернского правления и «исполнял технические работы по приглашению <...> начальника V отд. по постройке моск.-курск. ж. д.» [12, с. 187–188]. При этом в 1870 году, когда здание еще не было вполне завершено, Э. К. Левенштерн покинул город.





10. Иосиф Тибо-Бриньоль. Проект пассажирского здания на станции I класса в Орле. Фасад. Фрагмент РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103. Л. 96–100



11. Пассажирское здание на станции I класса в Курске  
Лист из Альбома видов Московско-Курской железной дороги, 1885

Рассмотренный в статье вопрос установления авторства пассажирских зданий железных дорог применительно лишь к одной, отнюдь не знаменитой в архитектурном отношении железнодорожной линии, демонстрирует, сколь неожиданные и интересные результаты может принести углубленное исследование в данной сфере. По меньшей мере три практические цели достигаются таким образом:

- формирование объективных представлений о железнодорожной архитектуре как части общего художественного процесса;
- создание достоверных источников информации с целью повышения качества популяризаторской работы, как профессиональной, так и любительской;
- стимулирование принятия сохранившихся архитектурных объектов железных дорог под государственную охрану.

## БИБЛИОГРАФИЯ

### Источники

1. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 341.
2. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5960.
3. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 5961.
4. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 6019.
5. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 7312.
6. РГИА. Ф. 219. Оп. 1. Д. 20904.
7. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 103.
8. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 104.
9. ЦГАМ. Ф. 413. Оп. 5. Д. 29.
10. ЦГАМ. Ф. 413. Оп. 12. Д. 25.
11. ЦГАМ. Ф. 413. Оп. 25. Д. 151.
12. Барановский Г. В. Юбилейный сборник сведений о деятельности бывших воспитанников Института гражданских инженеров (строительного училища). 1842–1892. СПб.: Институт гражданских инженеров, 1893.
13. Волгунов И. И. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог. М.: Печатня С. П. Яковлева, 1872.
14. Очерк сети русских железных дорог, ее устройства, содержания и деятельности по 1892 год; в 2 т. с альбомом чертежей. СПб.: Тип. Бр. Пантелеевых, 1896.
15. Радциг А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб.: Типолитография Бермен и Ко, 1896.
16. Статистический ежегодник России... Центральный стат. ком. М. В. Д. Петроград: Центральный стат. ком. М. В. Д., 1905–1918. 1913 г.: 1913 г. (год десятый). – 1914.

### Литература

17. Архитектурное путешествие по железной дороге: Альбом проектов, эскизов и фотографий. М.: Студия «4+4», 2010.
18. Вульфова А. Б. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. (Живая история: повседневная жизнь человечества).
19. Русское градостроительное искусство. Градостроительство России середины XIX — начала XX века. Книга вторая/Под общ. ред. Е. И. Кириченко. М.: Прогресс-Традиция, 2003.

20. Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е – 1917 год): Иллюстрир. биогр. слов./Гос. н.-и. музей архитектуры им. А. В. Щусева и др. М.: КРАБиК, 1998.

21. *Седойкина К. А. И. Ф. Тибо-Бриниоль. Расцвет архитектуры Орла XIX века.* Москва – Орел: ООО «Наша молодежь», БУКОО «Орловский дом литераторов», 2016.

22. *Шаненков М. А. Формирование и эксплуатация железнодорожной сети Орловской губернии во второй половине XIX – начале XX в.: дис. ... кандидата исторических наук: 07.00.02/[Место защиты: Кур. гос. техн. ун-т].* Курск, 2009.