

# ХУДОЖЕСТВЕННЫЕ ОСОБЕННОСТИ СТАРОГО ЗДАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА СТАНЦИИ БАРНАУЛ

**Русакович Елена Владимировна**

аспирант кафедры истории искусства, костюма и текстиля.  
Научный руководитель: кандидат искусствоведения, доцент И.В. Черняева.  
ФГБОУ ВО «Алтайский государственный университет»,  
Россия, Барнаул, e-mail: niramila2013@gmail.com

УДК: 725

ББК: 85.11

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-3(71)-10

## Аннотация

*В статье рассматриваются художественные особенности архитектуры первого здания железнодорожного вокзала в Барнауле – старого здания железнодорожного вокзала станции Барнаул (1914–1915). Выделяется его типология как здания особого назначения в формирующейся железнодорожной стилистике. Здание – памятник архитектуры Сибири начала XX в. Подчеркивается актуальность описания и сохранения памятника в связи с реализацией современной программы модернизации железнодорожных вокзалов России. Устанавливается связь художественных особенностей архитектуры здания с процессами, происходящими в архитектуре России, железнодорожном проектировании, региональным архитектурным окружением и авторским художественным замыслом. Производится искусствоведческий анализ архитектуры здания. Резюмируется стиливая причастность и оригинальность проекта. Выражается надежда на сохранение уникального здания и использования данных исследования в модернизации привокзальной площади Барнаула.*

## Ключевые слова:

*памятники архитектуры Западной Сибири, типология, стилистика, железнодорожные вокзалы, Барнаул*

Особое место среди памятников архитектуры Сибири начала XX в. занимают архитектурные комплексы транспортной инфраструктуры. В этот период благодаря строительству железных дорог и профессионализму русских зодчих в индустриальную архитектуру Сибири приходят новые художественные решения, формируются уникальные стилистические черты комплексов зданий железнодорожных вокзалов.

Старое здание железнодорожного вокзала в Барнауле (Алтайский край) (рис. 1) представляет собой образец крупного общественного здания начала XX в., выполненного в характерных формах эклектики с элементами модерна. Это здание – памятник истории, связанный с развитием железнодорожного транспорта Западной Сибири [11]; кроме того, это объект наследия Транссибирской магистрали, сохранивший первоначальный архитектурный облик. Здание представляет собой источник для изучения всего комплекса архитектуры периода строительства железных дорог.

Особую актуальность тема исследования приобретает в связи с реализуемой Федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России (2002–2021 годы)» и исполнением Распоряжения Правительства РФ от 17.06.2008 г. № 877-р «О Стратегии развития



Рис. 1. Старое здание ж/д вокзала (г. Барнаул, пл. Победы, 10). Архитектор К.К. Лыгин. 1914–1915. Фасад со стороны города. Источник: Личный архив Е.В. Русакович, 2020

железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года». Неизбежным фактором адаптации к новейшим условиям инфраструктуры является утрата архитектуры исторически ценных зданий. В настоящее время архитектурный облик старого здания вокзала остается сохранным, но степень реконструкции является предметом внутреннего планирования собственника – ОАО РЖД.

Проблема исследования объектов промышленного зодчества начала XX в. актуальна для истории отечественной архитектуры, памятники эпохи строительства железных дорог представляют безусловный интерес. Глобальная цель исследования в этой области – актуализация изучения и расширения реестра памятников железнодорожной архитектуры в Западной Сибири как части Великого Сибирского пути. Автором преследуется цель повышения уровня ценности и значимости подобных объектов, в данной статье – на основе изучения уникального здания старого вокзала в Барнауле.

В гуманитарных науках проблема изучения архитектуры железнодорожных вокзалов в искусствоведческом ключе может быть представлена следующим комплексом последовательных направлений:

- общая история строительства железнодорожных вокзалов [1, 7];
- архитектурная типология и система проектирования [4, 5];
- вопросы эволюции и модернизации комплексов вокзалов [3, 8];
- градостроительство и биографии архитекторов Сибири [6, 9, 10];
- историю строительства Алтайской ветки железных дорог и вокзала на станции Барнаул [2, 11].

Специальные объектные исследования, посвященные искусствоведческому описанию железнодорожных зданий Западной Сибири, в частности в Барнауле, отсутствуют.

Прямые источники данного исследования – старое здание ж/д вокзала (Барнаул, пл. Победы, 10, арх. К.К. Лыгин, 1914–1915); разрушающийся интерьер здания (натурное обследование, описание, фотофиксация); экспозиция музея регионального подразделения Западно-Сибирской железной дороги по сохранению исторического наследия в г. Барнауле.

Косвенные источники исследования: данные архива директора филиала ОАО РЖД А.В. Моргун, структурного подразделения Западно-Сибирской региональной дирекции железнодорожных вокзалов; перечень объектов культурного наследия Алтайского края; электронные ресурсы.

В истории искусства XIX – начало XX столетия характеризуются глобальным масштабным железнодорожным строительством. Начинают строиться новые ветки железных дорог, возникает необходимость создания нового архитектурного комплекса зданий, обслуживающих железную дорогу. Исторически первое здание вокзала в России выполняло функцию театра – развле-

кательного дворца, привлекающего знатных пассажиров из столицы. В дальнейшем отрасль росла, расширялась, уходила в безлюдные районы, основывались новые станции, разные по назначению здания расширяли возможности железнодорожной архитектуры. Главным зданием, централизующим индустрию станции, доминирующим, встречающим и представляющим город, а иногда и концентрирующим всю культурную жизнь поселения, становится вокзал.

Новый тип здания вокзала базируется на традиционном опыте проектирования общественных зданий. Это проявилось в приемах доминирования в пространстве, фасадного зонирования, способах перекрытия в виде шатра или купола, триумфальности. Первоначально здания вокзалов воспроизводят разные стилевые направления в архитектуре: классика, барокко, готика. Важный фактор при строительстве – государственный контроль, патриотичность и эпохальность самого проекта – Российские железные дороги становятся национальной гордостью, возрождается русская деревянная стилистика в новых, соответствующих духу и отрасли, материалах и формах.

Образные решения включают новейшие инженерные разработки, требования современности, художественное выражение скорости, стремления в будущее. Использование металла дает возможность создать большие пролетные конструкции – дебаркадеры, которые выходят на фасад еще более гигантскими арочными витражами. Прием закрепляется, и расположение арок на противоположных фасадах создает отличительное двусветное пространство главного вестибюля, впечатление тех самых «ворот» между городом и страной. Обязательным функциональным элементом становятся часы, заменив окно или «розу» в тимпане, символизирующие точность и движение.

Следующим шагом, повлиявшим на проектирование железнодорожных вокзалов, становится разработка альбома типовых чертежей. Архитектурные решения систематизируются и классифицируются. В зависимости от числа жителей и грузопотоков все станции делятся на четыре класса. Москва, Петербург и губернские города относятся к I и II классам. Организуются архитектурные конкурсы по оформлению железнодорожных станций I и II класса, в них участвуют известные русские архитекторы. Вокзалы первой Николаевской железной дороги проектирует академик архитектуры К.А.Тон (1794–1881), ректор Академии художеств, создавший «русско-византийский стиль», воплощенный им в известнейших храмах и дворцах и затем в зданиях вокзалов. К.А.Тон назначается главным архитектором железных дорог России.

Важнейшим стилистическим фактором становится применение ведущими русскими архитекторами приемов, опирающихся на новейшие течения европейского модерна. Отличительной чертой железнодорожной архитектуры становится модерн в русском прочтении.

В целом в начале XX столетия довлеющая русско-византийская («тоновская») стилистика, смешение стилей и внедрение модерна воплощается в эклектичных проектах вокзалов. Здания российских железных дорог несут русские архитектурные традиции в разном стилистическом прочтении с подчеркнутым течением «русского модерна». Новые стилистические черты и формы закрепляются как образцы для дальнейшего развития.

В Сибири железнодорожная магистраль появилась в начале XX в. К этому времени на территории Барнаула уже сформировался комплекс промышленных горнозаводских сооружений при участии столичных архитекторов. Искусствовед Т.М.Степанская отмечает, что «появлению профессиональных зодчих в отдаленных от столичных городов России районах, помимо других причин, связано с открытием архитектурного класса в Императорской Российской Академии художеств в Петербурге» [10]. По ее словам, «на Алтае практиковалось строительство по столичным проектам без архитектурного надзора» [10]. Несколько церквей для заводов строились по проектам К.А.Тона. Первым профессиональным архитектором с петербургским

образованием на Алтае стал А.И. Молчанов (1765–1824). Исторический промышленный центр Барнаула обязан ему своим обликом, сформированным в классической традиции. На смену ему в 1829 г. из Петербурга приезжает Я.Н. Попов (1802–1852), который продолжает создавать архитектурные ансамбли исторического центра и решает проблему реконструкции фасадов, связывая здания между собой в единой архитектурной композиции классицизма. Я.Н. Попов более тридцати лет был заводским архитектором на Алтае. В основе его творчества лежали передовые идеи русской архитектуры первой четверти XIX столетия, в частности использование принципов ансамбливости, ордера, портиков, ризалитов и фронтонов. В 40-е гг. XIX в. тенденциозная застройка начинает демонстрировать приемы эклектики. В целом во второй половине XIX в. Барнаул принимает облик сибирского торгового и промышленного центра в классической прямолинейной планировочной традиции с богатым наследием памятников архитектуры промышленного классицизма и эклектичной застройкой центрального проспекта. К концу XIX в. усиливается интерес архитекторов к поиску новых образов на основе технического прогресса [10]. Приведенные исторические факторы являются важными в генетике архитектурной среды, влияющей на появление нового типа индустриального здания на территории Западной Сибири, в частности данного проекта вокзала.

С 1895 г. в Сибири трудится выпускник Академии художеств, ученик В.А. Шретера, с 1881 г. член-корреспондент императорского Санкт-Петербургского общества архитекторов, К.К. Лыгин (1854–1932) [9].

По словам исследователя Ю.С. Зюзькова, Константин Константинович являлся «сформировавшимся архитектором, хорошо знавшим исторические стили и имевшим практический опыт проектирования и строительства зданий и сооружений различного назначения. В Томске Константин Константинович получает много крупных заказов от местного купечества, городской администрации и церковных властей...» [6]. По его проекту уже построен храм Александра Невского (1895–1899) на станции Обь (Новосибирск), храм (1897–1898) и вокзал (1906) на станции Тайга, который считался одним из красивейших на Транссибирской магистрали.

Большинство построек К.К. Лыгина сохранилось и дает возможность делать выводы о его влиянии на формирование облика сибирских городов конца XIX – начала XX в. Отличительная черта его творчества – мастерство воплощения модерна в архитектуре зданий, отмеченных чертами современности, но логически вписавшихся в историческую застройку городов

Строительство железной дороги, связывающей Алтайский округ с Транссибирской магистралью, было очень важным этапом в развитии местной промышленности и сельского хозяйства. За ходом грандиозной стройки внимательно следила общественность Алтая. Строительство дороги было связано с изменениями в Барнауле – был введен в эксплуатацию ряд крупных инженерных сооружений: построены железнодорожная станция, депо, главные мастерские (в дальнейшем вагоноремонтный завод, ВРЗ), мост через р. Обь [11].

Проектирование вокзала ст. Барнаул осуществил К.К. Лыгин. С 1895 г. он был главным архитектором при управлении Средне-Сибирской железной дороги (находившегося в Томске) [11]

Старое здание железнодорожного вокзала. Памятник градостроительства и архитектуры регионального значения состоит на государственной охране на основании постановления Алтайского краевого Законодательного Собрания от 28.12.1994 № 169 «Об историко-культурном наследии Алтайского края» (Регистрационный номер 221711082430045 в едином государственном реестре объектов культурного наследия народов РФ, памятников истории и культуры, расположенных на территории Алтайского края, по данным Управления государственной охраны объектов культурного наследия Алтайского края)

Здание построено в 1915 г. рядом с более массивным зданием действующего вокзала и представляет собой второстепенный объем в пространстве площади; оно прямоугольное в плане, двухэтажное, кирпичное, общей площадью 837,79 кв. м. По типологической компоновке является вокзалом бокового (берегового) типа, продольная ось ориентирована вдоль железнодорожных путей. В настоящее время не выполняет технологических функций, интерьер разрушен (рис. 2), внешне поддерживается в первоначальном виде.



Рис. 2. Старое здание ж/д вокзала (г. Барнаул, пл. Победы, 10). Архитектор К.К. Лыгин. 1914–1915. Интерьер. Источник: Архив А.В. Моргун – директора Вокзала Барнаул – структурного подразделения Западно-Сибирской дирекции ж/д вокзалов, филиала ОАО РЖД. 2017.

Помещение, рассчитанное по пропускной способности на 50 человек, проектировалось как малое здание вокзала, выполняло функции вокзала пригородного и местного значения. По архитектурной стилистике здание эклектично, выполнено в классической объемно-планировочной традиции, трехчастная (три ризалита) композиция характерна для архитектуры сооружений железной дороги. Классические архитектурные приемы сочетаются с ярко выраженными элементами художественного оформления в стиле модерн. Возвышающаяся, главная по массе, центральная часть выполняет функцию двусветного, проходного главного вестибюля (рис. 3).

Фасады имеют симметричную композицию с подчеркнутой центральной осью. Квадратный в плане двухэтажный объем центральной части здания имеет выступающую входную часть со стороны площади, оформленную в виде центральной арки, которая объединяет небольшие входные двери и два узких окна по краям. Входная часть завершается небольшим аттиком и двускатным козырьком. Стены завершают гладкие тимпаны, декорированные классическим антаблементом, с тремя небольшими слуховыми окошками на плоскости, повторяющими входную арку. По углам четырехскатной кровли расположены тумбы. Завершается невысоким восьмигранным барабаном, увенчанным плоским куполом, изначально с высоким шпилем (ныне утрачен).

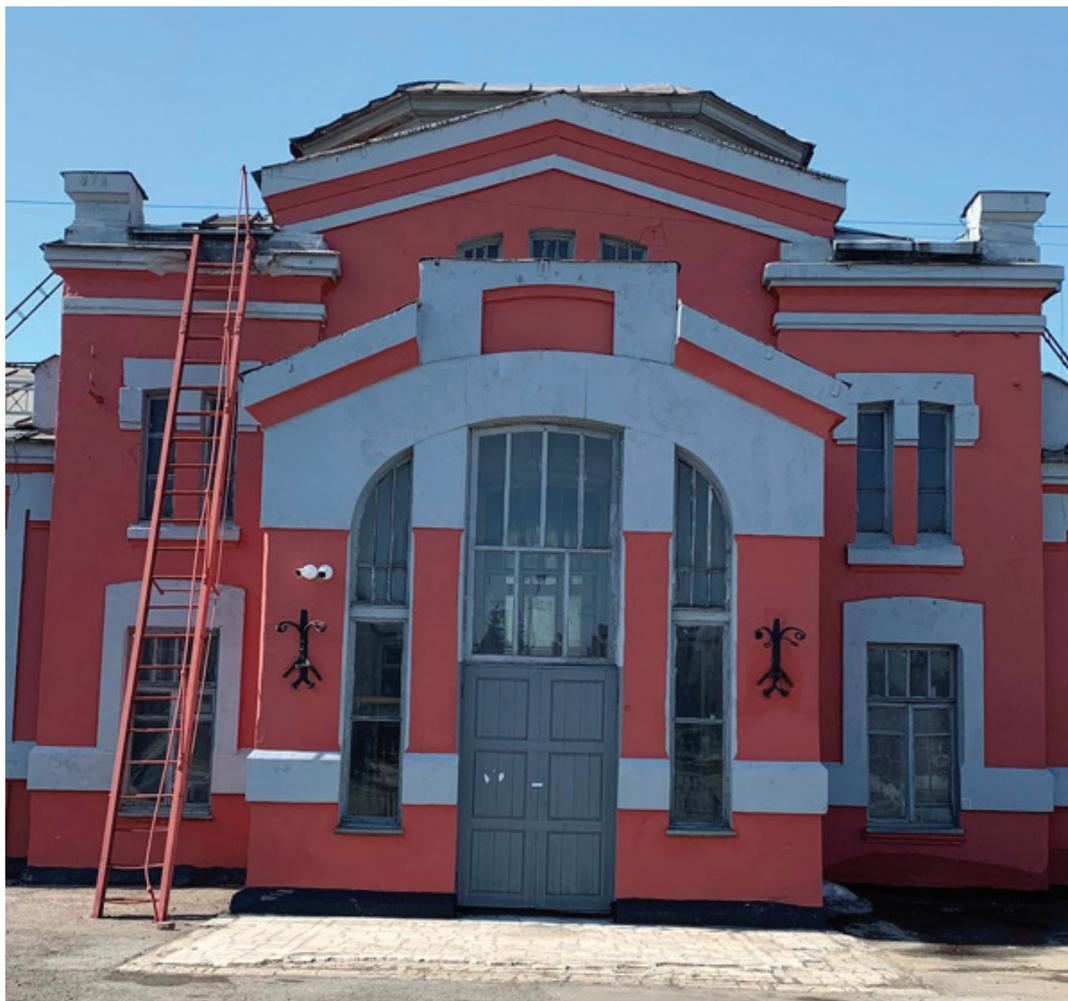


Рис. 3. Старое здание ж/д вокзала (г. Барнаул, пл. Победы, 10). Архитектор К.К. Лыгин. 1914–1915.  
Источник: Личный архив Е.В. Русакович, 2020

Одноэтажные галереи задают ритм чередующимися большими окнами и нишами. Окна имеют прямую обрешетку и плоские наличники с легким верхним современным изгибом. Парапетные тумбы на двускатной кровле соединены металлической геометричной решеткой, усиливают ритм ниш. Боковые двухэтажные ризалиты симметричны, квадратные в плане. Тройные узкие окна на главных фасадах объединены центральным наличником в виде арки. Стены завершены глухим классическим тимпаном. По периметру четырехскатной кровли также располагаются тумбы, объединенные решеткой. Боковые пилястры выделяются наличием круглых плафонов фонарей на массивных металлических кронштейнах. Фасады здания оштукатурены. По линии кровли стены завершает классический профилированный архитрав, гладкий фриз и карниз. Все декоративные элементы сдержаны, в настоящее время выделены серым цветом, изначально были окрашены в белый цвет.

## Выводы

Здание имеет отличительные черты сформированного на рубеже XIX–XX вв. стилистического течения в архитектуре русских железных дорог. Представляет классицистические планировочные традиции и несет черты стиля модерн, эклектично. Выполнено по индивидуальному проекту с учетом типологических планировочных характеристик вокзалов II класса, берегового типа, заданной вместимости и производительности станции в соответствии с железнодорожной классификацией.

Имеет главный отличительный элемент зданий железнодорожных вокзалов – четкое обозначение входной (проходной) зоны в форме сквозной центральной арки.

Причастность к стилю и типологии придают повторяющиеся элементы и большие окна. Приземистость и техницистичность задает плоский купол, часто используемый в технических сооружениях отрасли. За счет купола и простых сдержанных линий декора парадность и дворцовость здания, заданные классической планировкой, ризалитами и тимпанами, приглушены, что придает зданию суровость. Красно-коричневый цвет фасада, глухие пространства ниш и тимпанов, узкие окна, закрытые фонари на кронштейнах в виде частей колеса, доносят до нас дух пыльной, дымной, шумной технической отрасли эпохи паровозов, движущихся механизмов и угля.

Проект вписывает новое здание, в общегородскую среду и существующую индустриальную часть архитектуры Барнаула начала XX века. Применение элементов нового стиля модерн не противоречит сформированной к тому времени классической традиции построек города. Сообщает и закрепляет новые приемы, образные черты художественных процессов в России начала XX в.

Масштабное для города того времени, но сдержанное в своем решении строение представляет собой образец обслуживающего, технического, служебного здания вокзала II класса губернской станции Западно-Сибирского участка.

Исследование является первым шагом в изучении архитектурного наследия Транссибирской магистрали в Западной Сибири, оно призвано обобщить существующие исследования в объектно-методологическом искусствоведческом ключе, а также помочь в сохранении памятника архитектуры регионального значения, актуализировать его художественную и историко-культурную ценность. Включить в контекст истории архитектуры региона данный объект, представляющий образец всего архитектурно-художественного ансамбля индустриальных построек инфраструктуры железных дорог в Сибири. Может стать полезным в реализации программы модернизации и реконструкции железнодорожных зданий Западной Сибири.

## Библиография

1. Градостроительство России середины XIX – начала XX века : Общ. характеристика и теорет. проблемы / Редкол.: Е.И. Кириченко [и др.]. – М. : Прогресс-Традиция, 2001–2010.
2. Баталова, Т.И. Железнодорожное строительство на Алтае в начале XX в. / Т.И. Баталова // История Алтайского края XVIII – XX вв.: научные и документальные материалы. Барнаул, 2005. – С. 216–225.
3. Батырев, В.М. Вокзалы / В.М. Батырев. – М.: Стройиздат, 1988. – 214, [2] с.: ил.
4. Васильев, Е.В. Архитектура железнодорожных вокзалов / Е.В. Васильев, Н.Н. Щетинин. – М. : Стройиздат, 1967. – 275 с. : ил.
5. Змеул, С.Г. Архитектурная типология зданий и сооружений : учебник для вузов / С.Г. Змеул, Б.А. Маханько. – М.: Стройиздат, 2001. – 240 с.: ил.
6. Зюзьков, Ю.С. Тайгинские шедевры архитектора К.К. Лыгина / Ю.С. Зюзьков // Вестник КузГТУ. – 2015. – №5. – С.111
7. История железнодорожного транспорта России / ред. Г. М. Фадеев [и др.]. – СПб.; М.: Иван Фёдоров, 1994. – Т. 1: 1836–1917: монография / ред. Е.Я. Красковский, ред. М.М. Уздин. – 335 с. : рис., табл., фото.
8. Мурунов, А.Ю. Становление и развитие вокзальных комплексов крупных городов / А.Ю. Мурунов // Архитектура. Геоэкология. Экономика: сб. тр. аспирантов и магистрантов / Нижегород. архитектур. - строит. ун-т. – Н. Новгород, 2005. – С. 98–100

9. Романова, Л.С. Творчество архитектора Константина Лыгина в Томске : (по материалам фонда К. К. Лыгина в Томском областном краеведческом музее) / Л.С. Романова ; Томский областной краеведческий музей. – Томск : Д-Принт, 2004. – 193 с. : ил.
10. Степанская, Т.М. Архитектура городов Алтая – наследие России : монография / Т.М. Степанская. – Барнаул : АЗБУКА, 2015. – 216 с.: ил.
11. Целищева, М.А. Комплекс памятников истории и архитектуры железнодорожной станции г. Барнаула / М.А. Целищева // Баландинские чтения. – 2015. – № 1. – С. 299–309

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).  
4.0 Всемирная



Дата поступления: 07.07.2020

# THE ARTISTRY OF THE OLD BUILDING OF BARNAUL RAILWAY STATION

**Rusakovich Elena V.**

Doctoral student, History of Art, Costume and Textiles.  
Research supervisor: PhD. (Art Studies), Associate Professor I.V.Chernyayeva,  
Altai State University,  
Russia, Barnaul, e-mail: [niramila2013@gmail.com](mailto:niramila2013@gmail.com)

УДК: 725

ББК: 85.11

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-3(71)-10

## Abstract

*The article considers the artistry in the architecture of the first railway station building in Barnaul (1914-1915). Typologically, it is a special purpose building in the emerging railway style. This is a listed architectural heritage building of Siberia dating back to the early 20th century. It is important to ensure description and conservation of this heritage building in connection with the program of railway station modernization being implemented in Russia. The architectural features of the building are considered in relation to the processes occurring in the architecture of Russia and railway design, and to the regional architectural environment and the author's intent. An art-historical analysis of the station building's architecture is performed. The stylistic appurtenance and originality of the project are summarized. It is to be hoped that the unique building will be preserved and the research findings will be used in the modernization of Barnaul's railway station forecourt.*

## Keywords:

*Western Siberian architectural heritage, Barnaul, railway station, typology, stylistics, artistic features*

## References

1. Kirichenko, E.I. et al. (eds.) (2001). Urban planning in Russia in the mid-19th - early 20th century: General characteristics. Theoretical problems. Moscow: Progress-Traditsiya. (in Russian)
2. Batalova, T.I. (2005). Railway construction in Altai at the beginning of the 20th century. In: History of Altai in the 18th – 20th centuries: research and documentary materials. Barnaul, Altai State Pedagogical University, p. 216–225. (in Russian)
3. Batyrev, V.M. (1988). Train stations. Moscow: Stroyizdat. (in Russian)
4. Vasilyev, E.V., Shchetinin, N.N. (1967). Railway station architecture. Moscow: Stroyizdat. (in Russian)
5. Zmeul, S.G., Makhan`ko, B.A. (2001). Architectural typology of buildings and structures. Moscow: Stroyizdat. (in Russian)
6. Zyuzkov, Yu.S. (2015). Taiga masterpieces by architect K.K. Lygin. Bulletin of Kuzbass State Technical University, No.5, p.111. (in Russian)
7. Fadeyev, G.M., Kraskovskii, E.Ya., Uzdin, M.M. (eds.) (1994). History of Russian railway transport. Vol. 1: 1836–1917. Saint- Petersburg: Ivan Fyodorov. (in Russian)
8. Murunov, A.Yu. (2005). Formation and development of railway station complexes in large cities. Collected works of postgraduate and doctoral students. Architecture. Geocology. Economics. Nizhny Novgorod: Nizhny Novgorod State University of Architecture and Civil Engineering, p. 98–100. (in Russian)

9. Romanova, L.S. (2004). The work of the architect Konstantin Lygin in Tomsk: (based on the materials of the K. K. Lygin foundation in the Tomsk Regional History Museum). Tomsk Regional History Museum. Tomsk: D-Print, p.193. (in Russian)
10. Stepankaya, T.M. (2015). The architecture of Altai cities as Russia's heritage. Barnaul. AZBUKA. (in Russian)
11. Tselishcheva, M.A. (2015). The historical and architectural heritage complex of Barnaul railway station. Balandin readings, No.1. Novosibirsk: Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts, p. 299–309. (in Russian)