Н.А. АЙХЛЕР

Доцент кафедры истории искусства, костюма и текстиля, института искусств и дизайна Алтайского государственного университета
e-mail:zabrodina-nataliya@mail.ru

Е.В. РУСАКОВИЧ

Аспирант кафедры истории искусства, костюма и текстиля, института искусств и дизайна Алтайского государственного университета
e-mail: niramila2013@gmail.com

N.A. EICHLER

Associate Professor of the Department of art history, costume and textiles, Institute of art and design, Altai state University
e-mail:zabrodina-nataliya@mail.ru

E.V. RUSAKOVICH

Post-graduate student of the Department of art history, costume and textiles, Institute of art and design, Altai state University
e-mail: niramila2013@gmail.com

ХРАМ В КОМПЛЕКСЕ АРХИТЕКТУРЫ ЗАПАДНО-СИБИРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX в.

TEMPLE IN THE COMPLEX OF ARCHITECTURE OF THE WEST SIBERIAN RAILWAY IN THE LATE XIX – EARLY XX CENTURY

В статье рассматривается строительство культовых сооружений на железнодорожных вокзалах и станциях Западно-Сибирской дороги XIX – начале XX в. Авторами дается характеристика церквей, которые были утрачены или перестроены в советское время.

The article deals with the construction of religious buildings at railway stations and stations of the West Siberian road of the XIX – early

XX century. The authors describe churches that were lost or rebuilt during the Soviet period.

Ключевые слова: православный храм, культовая архитектура, Западно-Сибирская железная дорога, железнодорожная церковь, церковный вагон, роль.
Keywords: Orthodox Church, religious architecture, West Siberian railway, railway Church, Church car, role.

В настоящее время в России идет процесс возвращения к православным традициям, восстанавливаются и реставрируются разрушенные храмы, строятся новые. Перед архитекторами стоит сложная задача, так как на протяжении многих лет опыт строительства культовых сооружений был утерян. Православные храмы строятся в городах и сельских населенных пунктах по всей России. Особый интерес имеют храмы, построенные при железнодорожных вокзалах и станциях. Они так же, как и другие храмы, были уничтожены или перестроены в период после 1917 г., вплоть до 1990-х гг.

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

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

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

Масштаб строительных работ диктует использование типового строительства, поэтому бесценным материалом для изучения и подра-

жания является период массового строительства церквей в конце XIX – начале XX в. вдоль линии Великого Сибирского пути.

В 1891 г. начинается строительство Транссибирской магистрали. Для решения вопросов строительства Великого Сибирского пути, финансирования и координации действий был создан правительственный Комитет по сооружению Сибирской железнодорожной магистрали [1, с. 59]. Особое место в деятельности Комитета отводилось вопросам культуры и просвещения. Благодаря высокому указу Председателя Комитета Сибирской железной дороги Императора Александра III весной 1894 г., для постройки в районе Сибирской железной дороги церквей и школ был создан Фонд имени Императора Александра III и учрежден дополнительный благотворительный фонд [2].

Благотворительность в России, особенно в среде крупных предпринимателей, была явлением распространенным. Большие суммы жертвовали купеческие фамилии, т.к. отличительной чертой купечества, особенно православного, была святая приверженность вере, соблюдение норм православного культа, требований официальной церковной морали [2]. В качестве вкладов предоставлялись и предметы интеллектуального труда. Акмолинский областной архитектор Моисей Израилевич Шухман (1883–1968 гг.) «бесплатно составлял проекты и сметы на постройку церквей и школ, сооруженных на средства Фонда имени Императора Александра III» [3].

Министерство и фонд поставили перед собой глобальную задачу строительства церквей на огромной по протяженности территории — от Челябинска до Владивостока, которая требовала больших накоплений и времени. Пока фондом собирались средства и возводились первые храмы, было принято решение о сооружении передвижной церкви, которая могла бы передвигаться между станциями. Высочайшее разрешение на постройку вагона-церкви в ознаменование рождения Ее Императорского Высочества Великой Княжны Ольги Николаевны прозвучало на докладе Министра Путей Сообщения 14 ноября 1895 г., после чего Путиловский «железоделательный» завод г. Санкт-Петербурга приступил к ее выполнению. Освящение церкви состоялось 11 июля 1896 г. в Новом Петергофе, и вагон-церковь вместимостью до 70 человек начал свое передвижение по Западно-Сибирскому участку железной дороги от Челябинска до Новониколаевска, чтобы после возведения церквей на этом отрезке обращаться между станциями Средне-Сибирской железной дороги [4].

Таким образом, рабочие и служащие поселков, расположенных в полосе отчуждения железной дороги, получили возможность посещать необычный и необыкновенно красивый передвижной «храм на колесах», внутренняя и внешняя отделка которого отличалась особой изысканностью и утонченной проработкой мелких деталей [5, с. 94–116].

Начавшись постройкой церквей, школ при них и причтовых домов при главнейших станциях железной дороги, где в таких сооружениях ощущалась особая потребность как переселенцами окрестных поселков, так и местными железнодорожными служащими и рабочими, церковно-школьное строительство распространилось по всему району Сибирской железной дороги.

Всего на линии железнодорожной магистрали от Челябинска до Иркутска, протяженностью более 3 тысяч километров, насчитывалось 100 станций. Из них — на 16 наиболее крупных станциях, принадлежавших ко II и III классу, на средства церковно-строительного фонда были построены пристанционные храмы. Соответственно, чем выше был класс станции, тем крупнее и капитальнее сооружались постройки. Так, из 17 станций III класса храмы были сооружены на 8, причем каменных было всего два — на станции «Петропавловск» и на станции «Тайга» (1897–1898 гг.). К самому высшему — II классу — на отрезке Челябинск-Иркутск относились три станции: «Омск», «Кривощеково», «Красноярск». Каменный храм был построен на одной из них — станции «Омск» (1897–1900 гг.). Рядом с храмом в эти же годы была построена Церковно-приходская «Соловецкая» школа для девочек (названная так, потому что одним из ее учредителей и финансистов являлся Соловецкий монастырь), ставшая заключительным звеном в ансамбле привокзальной площади [6].

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

Историки того времени С.В.Саблер и И.В.Сосновский в числе наиболее величественных по размерам и внутреннему убранству храмов, из всех построенных на 1903 г., отмечали всего четыре — церковь во имя Св. Александра Невского в поселке Ново-Николаевском, церковь в честь Св. Троицы станции «Омск», церковь во имя Св. Андрея Критского при станции «Тайга» и церковь в честь Св. Марии Магдалины станции «Петропавловск» [2].

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

Большинство церквей в начале XX века, как и прежде, были построены из дерева. С конца 1850-х гг. в России было разрешено строить деревянные храмы по типовым проектам, что позволило ускорить и удешевить проектирование и строительство.

Как правило, деревянная церковь представляла собой трапезную и шатровое или пятиглавое завершение. Проекты чаще всего существовали в неорусском или древне-византийском стиле, эклектике или модерне.

«Тайга» станет крупной узловой станцией, благодаря своему центральному расположению; К.К.Лыгина назначают архитектором в управлении Средне-Сибирской железной дороги. Первым его объектом на «Таежной» станции стала церковь Святого Андрея Критского. Храм невелик по размерам, но выглядит декоративно. Он выполнен в стиле русского романтизма, распространенного стилевого направления конца XIX — начала XX в., в технике лицевой кладки из красного обычного и лекального кирпича с деталями из местного светло-желтого песчаника, тем самым прекрасно отражая назначение, скромная роскошь при небольших размерах храма для небольшой узловой станции [6].

На Западно-Сибирском участке Великой Сибирской дороги были построены:

— храм Московских святых Петра, Алексея, Ионы и Филиппа на станции Исыль-Куль (деревянная церковь вместимостью 450 человек, освящена 18 января 1898 г.);

— храм в честь Введения во храм Пресвятой Богородицы на станции Макушино (деревянный, на 450 человек, освящен 21 марта 1898 г.);

— церковь во имя Александра Невского в селе Ново-Александровское (деревянная на каменном фундаменте);

— церковь во имя Святой Ксении в селе Полтавка (деревянная на каменном фундаменте);

— храм Рождества Пресвятой Богородицы на станции Челябинск (деревянный на каменном фундаменте, вместимостью 750 мест);

— Михаило-Архангельская церковь в городе Татарск; церковь имела деревянное здание начальной церковно-приходской школы для детей, имени протоиерея Иоанна Сергеева; в 1902 г. храм был расширен;

— Владимирская церковь на Омском почтовом вокзале (деревянная, построена в 1911 г.) [8, с. 93–106];

— храм пророка Даниила на станции «Обь» (будущий город Новониколаевск, Новосибирск); первая православная церковь села на станции «Обь» имела народное название «Вокзальная»; она была одной из самых богатых в деревне на станции «Обь»;

— храм Покрова Пресвятой Богородицы в Новониколаевске (деревянный); церковь задумывалась как церковно-приходская школа в комплексе с приходской школой; здание было расширено в 1906 г. за счет местных купцов Шалтаковых и чудом уцелело во время крупного городского пожара 1909 г.

Существовали деревянные церкви, построенные по проекту № 13 из атласа планов и фасадов церквей, их иконостасов и часовен…: Церковь Серафима Саровского в селе Тырново (год постройки 1912, территория современного Болотнинского района, Новосибирская область); церковь в селе Лебедево (Пеньково), территория современного Тогучинского района Новосибирской области).

В Томске была построена деревянная церковь Успения Пресвятой Богородицы; Троицкая церковь в селе Колбино Молчановского уезда Томской губернии; церковь Покрова Пресвятой Богородицы в селе Шипково (близ станции «Есино»).

На станции «Омск» была выстроена Свято-Троицкая церковь, основанная 3 августа 1897 г. и считающаяся самой большой на великом Сибирском пути. Автором проекта является начальник участка службы пути гражданский инженер-строитель Александр Петрович Хегстрем [9].

Церковь на 750 человек была построена из красного кирпича в духе русского зодчества XVI–XVII вв. Массивный двухъярусный объем храма (восемь на четыре) завершался тремя рядами килевидных кокошников и венчался круглым барабаном с луковичной головкой под восьмиконечным крестом. Колокольня вплотную примыкала к храму, его ориентация вверх подчеркивалась ярусами, кокошниками и узкими окнами на шатре.

Собор Александра Невского в Новониколаевске был построен в 1896–1899 г. по проекту архитектора Н.К.Соловьева [10]. Церковь имела

три престола: главный придел во имя святого благоверного князя Александра Невского и два боковых во имя Святителя Николая Чудотворца и во имя святого великомученика Георгия Победоносца. Собор, по свидетельству современников, имел богатое убранство. В ризнице находился образ Святого Георгия, пожалованный императрицей Марией Федоровной, и парчовые облачения для духовенства.

Выполненный в византийском стиле, храм возвышался над двухэтажными купеческими домами и каменными торговыми рядами, идущими вверх по широкому Николаевскому проспекту.

Храм во имя Захарии и Елизаветы в селе Миргород Убинского района Каинской волости Томской губернии (современное село Каргат Каргатского района Новосибирской области) построен в 1904 г. по типовому проекту. Церковь одно-престольная, в плане она представляла собой прямоугольник, вытянутый вдоль оси Восток-Запад. Четырехскатная крыша была увенчана пятиглавой крышей. Колокольня располагалась в нише западного фасада.

Никольская церковь в Атаманской слободе, заложенная 9 мая 1911 г. Одноэтажная церковь «военного» типа с характерным силуэтом: шатровая колокольня и сложный купол (восьмиугольная башня с арочными проемами) над апсидой обрамляют здание с Запада и с Востока. Шатер колокольни с «слуховыми» окнами увенчан луковичным куполом.

Мариинская железнодорожная церковь, построенная в 1899–1900 гг., выполнена из жженого кирпича, карнизы и выступы фасада-из тесаного и полированного гранита. Вместимость храма 450 человек. В здание была включена колокольня.

Особым типом церкви был церковный вагон, предназначенный для духовного окормления железнодорожников, живущих и работающих в отдалении от деревень. Придорожная церковь имела 15 м в длину и почти 3 м в ширину и могла вместить до 70 человек. Средняя часть вагона длиной 7,35 м предназначалась для молящихся, остальную площадь занимали алтарь, ризница и топка. Над входом в вагон находилась колокольня с тремя колоколами, увенчанная крестом. В современной России возрождается практика XIX в.: вновь появились передвижные поезда-церкви.

Привокзальная площадь крупных станций стала приобретать архитектурную доминанту в виде парадного храма, ставшего как архитектурно-композиционным, художественным, так и культурно-просве-

тительским центром. В связи с дальнейшим ходом истории, с начала XX в. традиция строительства храма на железнодорожной станции отвергалась до начала XXI в. За этот период многие храмы были уничтожены.

Таким образом, строительство первых вокзалов в России унаследовало традиции храмового зодчества, здания вокзалов приобрели такие архитектурные приемы, как купола, шатры, большие арочные проемы окон, витражи, башни, парадные входы. Храмы при станциях унаследовали черты византийской архитектуры, а также строились в стиле модерн, барокко и неорусском стиле. Деревянные и каменные храмы были не просто культовым сооружением, а местом сосредоточения большого количества верующих.

Сложность восстановления храмов при станциях существует и в настоящее время. Главной причиной является отсутствие планов утерянных церквей, несмотря на тот факт, что большинство из них были построены по типовому проекту. Несмотря на это, строительство культовой архитектуры при станциях и железнодорожных вокзалах имеет актуальное значение в современном обществе.

Примечания:

1. *Цвелодуб Б.И.* Великий Сибирский железнодорожный путь // Транспортное строительство. — 1985. — № 1. — Указана дата создания правительственного Комитета по сооружению Сибирской железнодорожной магистрали — 1891 г.

2. *Саблер С.В., Сосновский И.В.* Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем: Ист. очерк (К 10-летию Комитета Сибирской ж.д., 1893–1903) / сост. С.В.Саблером и И.В.Сосновским; под гл. ред. статс-секр. Куломзина; с 2 фототипиями, 32 автотип., 2 карт., 6 диагр., профилями пути и графиками. — СПб.: Гос. тип., 1903.

3. *Лебедева Н.И.* Архитектура церквей Омска в XVIII – начале XX вв. // Памятники истории и культуры Омской области. — Омск, 1996. — С. 101; Миненко Н.А., Федоров С.В. Омск в панораме веков. — Омск, 1999.

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

5. *Ситникова М.А.* Архитектурный ансамбль железнодорожной станции «Омск» в системе построек фонда имени Александра III и его влияние на градостроительное развитие пристанционных поселков (история формирования ансамбля, его прошлое, настоящее, будущее): К 100-летию освящения Храма во имя Святой троицы железнодорожной станции «Омск» // Известия Омского го-

сударственного историко-краеведческого музея / Сост.: П.П.Вибе, Т.М.Назарцева. — Омск: [б. и.], 2000. № 8. — 312 с.

6. *Тарасов Т.И.* Положение церковного и школьного строительства в районе Сибирской железной дороги на средства Фонда им. Императора Александра III. 1898–1900 гг. / Т.И.Тарасов // Церкви и школы, построенные на средства Фонда им. Императора Александра III. — СПб., 1904.

7. *Романова Л.С.* Творчество архитектора Константина Лыгина в Томске. — Томск: Издательский дом Д-Принт, 2004. — 196 с.

8. *Лебедева Н.И.* Архитектура церквей Омска в XVIII — нач. XX в. / Н.И.Лебедева // Памятники истории и культуры Омской области: сб. статей. Выпуск I. — Омск: РИО, 1995.

9. *Лебедева Н.И.* Лучший храм транссиба — Свято-Троицкая церковь при станции Омск // История Омских храмов: сайт. — http://www.univer.omsk.su/students/serbin/omsk/russ.htm (дата обращения: 06.12.2020).

10. Храм во имя св. Александра Невского // Архитектура Новосибирска. — http://nsk.novosibdom.ru/node/263 (дата обращения: 06.12.2020).