



> Рис. 1. Фотография из фонда Э. Э. Ухтомского (РГИА. Ф. 1072. Оп. 1. Д. 40. Л. 46)

Вокзал Владивостока: проекты и реконструкция начала XX века / Vladivostok Railway Station: Designs and reconstruction of the early 20th century

текст

Михаил Базилевич

Тихоокеанский государственный университет

Екатерина Глатоленкова

Тихоокеанский государственный университет /

text

Mikhail Bazilevich

Pacific National University

Ekaterina Glatolenkova

Pacific National University

Важным новшеством реновации железнодорожных вокзалов в последнее десятилетие является совершенствование функционально-планировочной структуры: появляются помещения для отдыха пассажиров, коворкинги, бизнес-залы, формируется доступная для мало-мобильных пассажиров среда, модернизируется система безопасности. В целом эти тенденции характерны для зданий вокзалов: они всегда отвечали духу эпохи и демонстрировали передовые технологии, а потому чаще других общественных зданий подвергаются перестройкам. В начале XX века реконструировались многие крупные вокзалы в России: в Москве Курско-Нижегородский (1900) и Ярославский (1895–1906), вокзал в Екатеринбурге (1910) и др. В городах юга Дальнего Востока, где Уссурийская железная дорога была введена в эксплуатацию только в 1897 году, тем не менее также проводились и переустройство станций (расширение пути, строительство платформ и служб), и расширение пассажирских зданий. Первоначальная линия оснащалась минимальными средствами, потому постройки были временными, деревянными. Владивостокский вокзал был построен из камня, но в первоначальном облике простоял недолго. Современный вокзал первую масштабную реконструкцию пережил в 1910-х годах. Последующие изменения были незначительными и касались в основном декора (замена гребня на коньке главного шатра, утрата керамических вставок, перекраска в темно-зеленый стен фасадов, изменения в интерьерах). Дореволюционный внешний вид был возвращен после реконструкции 1994–1996 годов. В статье на материале чертежей проектов 1890–1900-х годов анализируется объемно-пространственное решение пассажирского здания, изучается вклад архитекторов и инженеров П. Базилевского, В. А. Плансона и Н. В. Коновалова.

Публикации, посвященные владивостокскому вокзалу, в основном связаны с проявлением неорусского стиля в Сибири и на Дальнем Востоке; это работы А. А. Артемьевой, Л. Е. Баклыской, А. Н. Гуменюк, Н. П. Крадина, С. С. Лешоко, О. П. Святуха. Важным источником по изучению архитектуры вокзала являются публикации и монография А. А. Хисамутдинова и И. Франкбена, изучающих творчество В. А. Плансона [1, 2]: в работах используются иллюстрации и чертежи, хранящиеся

Статья посвящена архитектурно-планировочным особенностям железнодорожного вокзала во Владивостоке. Анализируются ранее не публиковавшиеся проектные чертежи первого здания, построенного по проекту архитектора П. Е. Базилевского, и чертежи реконструкции начала XX века, выполненные В. А. Плансоном при участии Ф. Е. Никлевича и Н. В. Коновалова.

Ключевые слова: Владивосток; вокзал; железнодорожная архитектура; В. А. Плансон; реконструкция./

The article is devoted to architectural and planning peculiarities of the Vladivostok Railway Station. It analyses previously unpublished design drawings of the first building made by architect P. E. Bazilevsky and reconstruction drawings of the early 20th century made by V. A. Planson with participation of F. E. Niklevich and N. V. Konovalov.

Keywords: Vladivostok; railway station; railway architecture; V. A. Planson; reconstruction.

в фондах архива-музея русской культуры в Сан-Франциско, куда Владимир Антонович эмигрировал после революции.

Авторы статьи также работали над заявленной темой, в частности изучали особенности архитектурно-пространственного оформления железных дорог [3] и устройства станции Владивосток в период строительства и в первые годы эксплуатации [4], творческую деятельность военных инженеров П. Е. Базилевского, Н. В. Коновалова, работавших во Владивостоке во второй половине XIX – начале XX века [5].

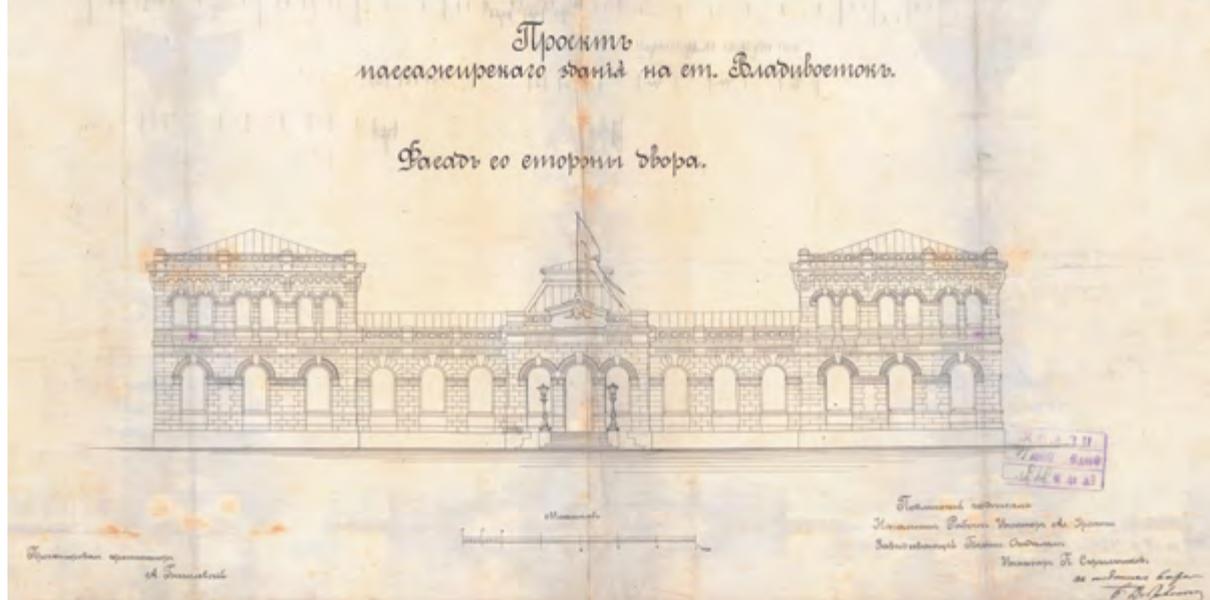
В работе использованы материалы, полученные в ходе экспедиций и архивных изысканий авторов в 2018–2022 годах. Впервые публикуются архивные чертежи вокзала, хранящиеся в Российском государственном историческом архиве Санкт-Петербурга, а также материалы пояснительных записок и личных дел.

О первом здании

Строительство Уссурийской железной дороги началось в 1891 году, несколько раньше церемонии начала строительства с участием цесаревича Николая Александровича. К приезду в мае делегации будущего императора уже были проведены работы по укладке дорожного полотна, заложен фундамент пассажирского здания на берегу бухты Золотой Рог, о чем свидетельствует фотография Э. Э. Ухтомского, сделанная им во время пребывания во Владивостоке (рис. 1). 19 мая 1981 года считают днем закладки цесаревичем памятной таблички в стены будущего вокзала, который был сдан в 1894 году.

Несмотря на то что Владивосток был конечным пунктом маршрута и символически ему бы больше подошел тупиковый тип устройства, вокзал был береговым, т. е. с путями, параллельными линии главного фасада (Ярославский вокзал в Москве, с которым принято сравнивать вокзал во Владивостоке, именно таков). От первоначальных планов строительства главной пассажирской станции в районе нынешней сортировочной станции Первая Речка решили отказаться в пользу более близкого к городу расположения на самом широком участке полуострова Эгершельд. Вероятно, вытянутый характер участка, ограничение имеющейся свободной площади

Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского научного фонда № 21–1800281, <https://rscf.ru/project/21-18-00281/> / Acknowledgements: The study was supported by a grant from the Russian Science Foundation No. 21-18-00281, <https://rscf.ru/project/21-18-00281/>



< Рис. 2. Проект пассажирского здания на станции Владивосток. Фасад со стороны двора [6]

и необходимость размещения подвижного состава не позволили «развернуть» пассажирское здание. К тому же такое расположение открывает приезжим прекрасный вид на бухту Золотой Рог. Помещения первого этажа ориентированы на выходы на перрон и в город. В целом состав помещений типичен для любого вокзала того времени: симметричный план разделен вестибюлем на залы для пассажиров I и II классов (с уборными, кафетерием) и залы для пассажиров III класса. Помещения начальника станции и помощника находились на втором этаже.

В деле № 43319-й описи 350-го фонда Российского государственного исторического архива (РГИА) хранятся документы с чертежами владивостокского вокзала разной датировки начиная от 1891 года. Первые варианты были утверждены в феврале 1891 года с подписями начальника работ А. П. Урсати, начальника технического отдела инженера П. Скрыльникова и архитектора П. Базилевского. В разные годы в проекте принимали участие архитектор Эттингер, инженер путей сообщения Б. И. Добровольский. Чертежи по мере строительства подвергались доработкам: так, центральная часть здания в первых вариантах перекрывалась деревянным куполом, судя по отметкам на чертежах, опирающимся на стены, в дальнейшем стены заменили на балки, а в итоговом варианте осталось только шатровое завершение (рис. 2, 3).

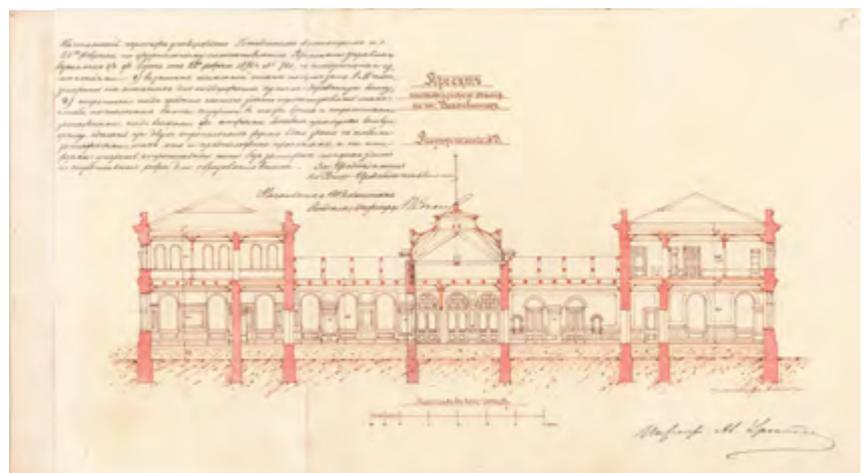
О необходимости реконструкции

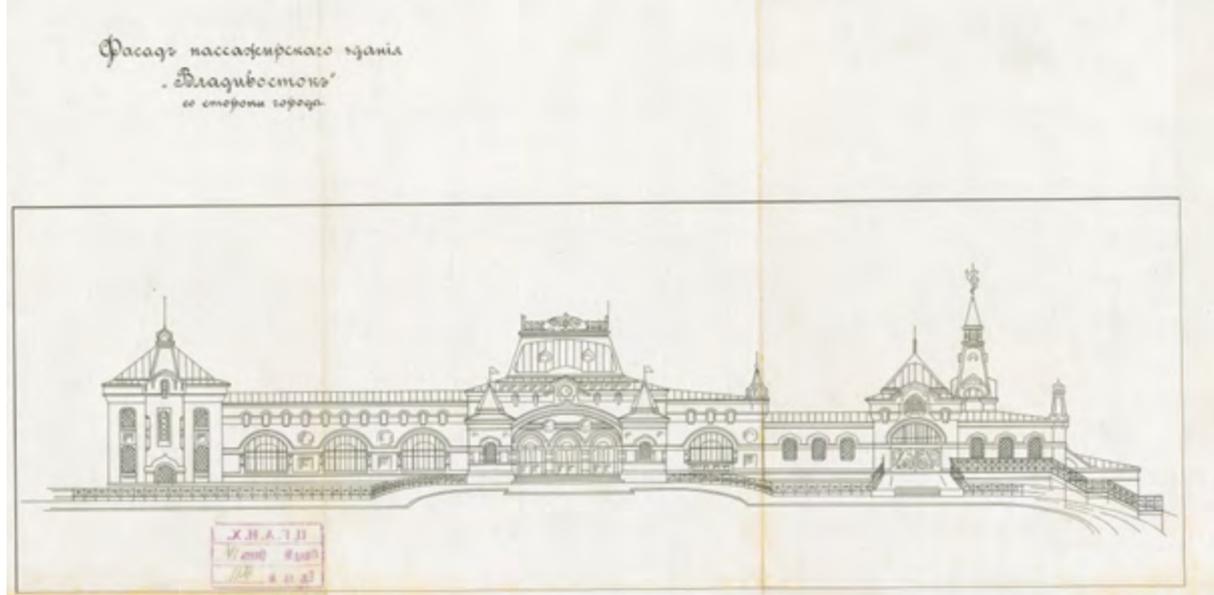
1 августа 1906 года решением Министерства путей сообщения Уссурийская дорога, несмотря на протесты местных властей, была передана в аренду Обществу Китайско-Восточной железной дороги сроком на 25 лет – до 1 января 1931 года (фактически дороге вернули самостоятельность летом 1920-го). Хотя казенная железная дорога передавалась в эксплуатацию Обществу КВЖД, своего названия как отдельной дороги она не утрачивала. Прежнее управление было расформировано, а все его права и обязанности перешли в ведение Управления КВЖД. Структурные части бывшего Управления были преобразованы в отделения. Слияние управлений двух дорог сыграло немаловажную роль в деле преобразования вокзала. Как отмечает А. А. Хисамутдинов, «привлечение финансовых средств КВЖД, несравненно

больших, чем имела Уссурийская дорога, стимулировало большое строительство на станции Владивосток, в том числе и реконструкцию вокзала» [2, с. 60].

Впервые необходимость увеличить площадь вокзала была озвучена на совещании Инженерного совета в 1902 году. После Русско-японской войны и закрытия доступа к порту Дальнему все морские транзитные перевозки направились через Владивосток. Возросли и транспортный поток, и перевозка пассажиров. Как отмечается в журнале совещания правления Общества КВЖД (присутствовали И. И. Ходоровский, В. У. Сологуб, С. И. Кази, Г. Н. Иосса) от 6 апреля 1907 года, был представлен проект, составленный техническим отделом, согласно которому предлагается «утилизировать существующее пассажирское здание с переделкою внутреннего его расположения, сделать на нем надстройку и затем пристроить новую часть здания. По условиям местности и предполагаемого нового расположения путей новое пассажирское здание проектировано двухэтажное: верхний этаж сообщается с городской площадью с помощью двух виадуков, из которых на одном устроен крытый и отапливаемый вестибюль, а другой остается открытым, в нижнем этаже пассажирское здание является островным, так что пути проходят с двух

> Рис. 3. Проект пассажирского здания на станции Владивосток. Разрезы [7, 8]



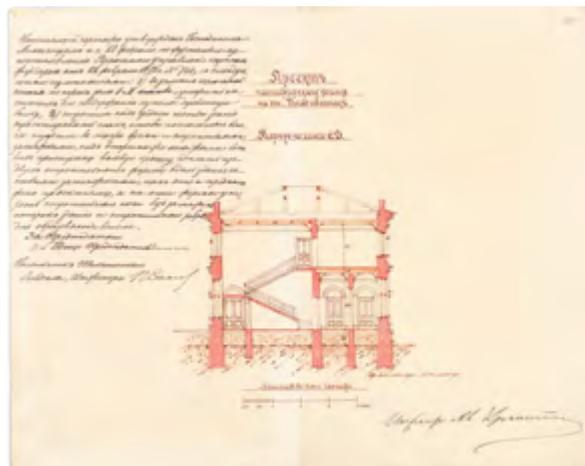


> Рис. 5. Здание вокзала после реконструкции. Разрезы [11]

его сторон (с городской стороны под виадуком)» [9]. При этом отмечается, что имеющиеся в старом здании жилые помещения для управляющего вокзалом и участка дороги необходимо перенести, для чего надо построить новые жилые помещения общей площадью 50 кв. саженей. Также железная дорога должна была обеспечить благоустройство прилегающей к вокзалу площади и возведение виадука к портовой территории. В документе упоминается о необходимости «построить дополнительный барак, который мог бы в течение постройки здания служить временным пассажирским помещением и впоследствии перенесенный в соответствующее место мог быть использован как отдельный павильон для пассажиров IV класса» [9]. Предлагаемый проект оценивался в 280 тыс. руб. и должен был быть осуществлен в течение двух лет. Активное строительство началось только в 1909 году, а завершилось в 1912-м.

Здание после реконструкции 1912 года

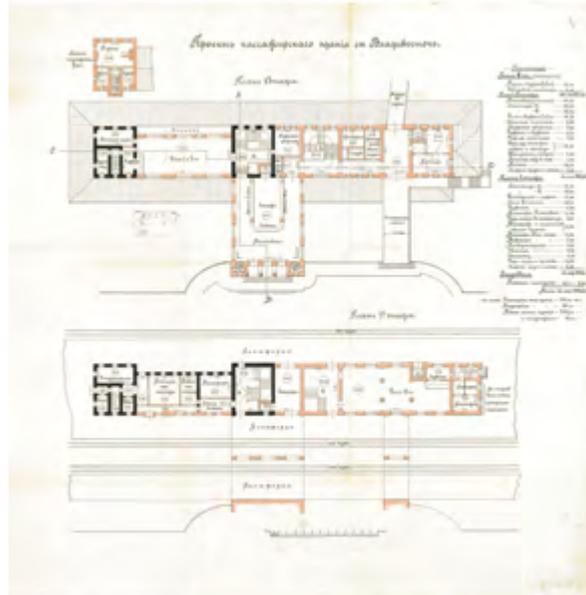
Расширение площади вокзала потребовало значительного изменения функционально-планировочной структуры и включения новых типов помещений, совершенствования на технологическом уровне. Количество этажей с учетом полуподвала для котельной (в южной части здания) и надстройки для кухни с лестницей



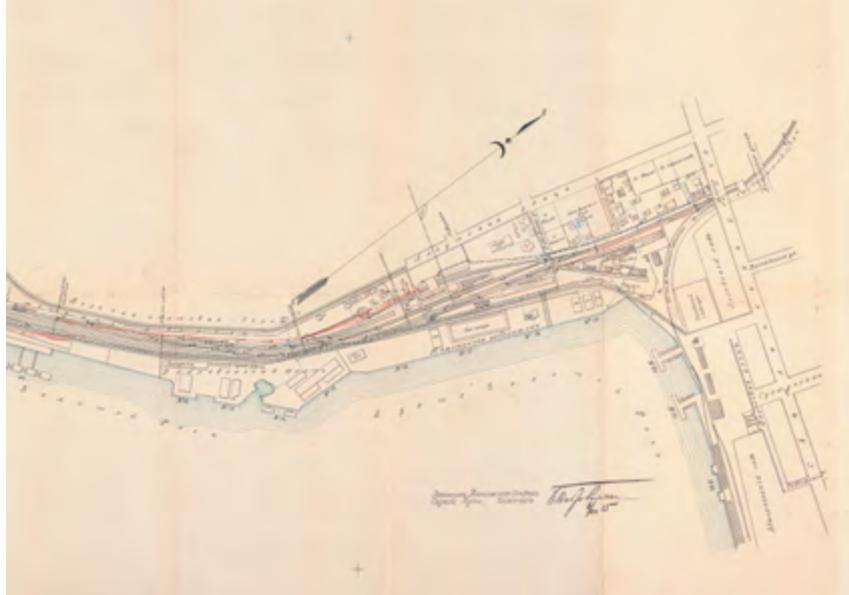
v Рис. 4. Здание вокзала после реконструкции. Фасад [10]

для буфета I и II классов (в северной) увеличилось до четырех. Всего реконструированное здание занимало около 533,41 кв. саженей, из них новая часть здания – 307 кв. саженей, перестроенная старая часть – 138 кв. саженей.

Перестройка была настолько кардинальной, что во внешнем облике с трудом можно «прочитать» прежние фасады (рис. 4, 5). Главное изменение заключалось в надстройке второго этажа и создании просторного, нависающего над железнодорожными путями вестибюля, который находился на уровне привокзальной площади (и имел непосредственный к ней выход), и на втором этаже – относительно перрона. Подобное островное расположение нетипично для отечественной практики, но на Дальнем Востоке применялась дважды – во Владивостоке и на станции КВЖД Маньчжурии. В вестибюле оборудованы кассы и площадка для выдачи багажа по центру. На планах этажей (рис. 6) выделены первые этажи старого здания (северная часть). В залах ожидания возвели перегородки, разделяющие помещения телеграфа, кондукторских, кабинет начальника станции. Над ними находился зал для пассажиров I–II классов. Уровень пола второго этажа вновь возведенного здания повышен на семь ступеней. К залам ожидания I–II и III классов вели отдельные лестницы, выйти на перрон можно было сразу из лестничных холлов. Лестница в зале для пассажиров I класса массивная, декорирована изумрудными изразцами и лепным фризом по цоколю. Лестница в зале ожидания для III класса оформлена скромнее. Зал для пассажиров I–II классов имел буфет и выходы на балкон, обращенный к путям. На фотографиях начала XX века видны расставленные на балконе растения в кадках и оборудованные зоны отдыха. Багажное отделение для удобства пассажиров находилось на первом этаже у лестничного холла. Там же имеется лифт для транспортировки багажа между этажами (с выгрузкой в вестибюль). Всего в здании было два лифта – второй в холле рядом с отделением почты. Зал для пассажиров III класса находился на первом этаже, также там имелся буфет. На сегодняшний день лестница в зале ожидания для пассажиров III класса утрачена, на месте лестничного холла находятся камеры хранения.



^ Рис. 6. Здание вокзала после реконструкции. Планы первого и второго этажей [12]



^ Рис. 7. Планы расположения путей, зданий и пристаней на станции Владивосток и портовой территории в месте расположения Адмиральской пристани [13]

На генплане 1915 года – реконструированное здание вокзала с виадуком через пути к морскому вокзалу и двумя переходами к привокзальной площади (рис. 7). Вдоль путей со стороны зала ожидания для пассажиров I–II классов разбит сад. Площадь перед вокзалом занимает пространство до ул. Алеутской.

Авторы проекта реконструкции

В работе над проектом реконструкции участвовала группа архитекторов и инженеров. Выпускник Института гражданских инженеров В. А. Плансон трудился на Уссурийской железной дороге, возглавлял технический отдел службы пути до 1902 года, его подпись стоит на проектах станций и станционных поселков, проекте вокзала в Уссурийске. Он также принимал участие в обустройстве набережной Владивостока, считается главным автором проекта реконструкции железнодорожного вокзала во Владивостоке. Н. В. Коновалов, военный инженер, выпускник Николаевской инженерной академии, занимался разработкой проектов укреплений Владивостокской крепости, в 1908 году принимал участие в реконструкции вокзала. Ф. Е. Никлевич, выпускник Института гражданских инженеров разрабатывал проект триумфальной арки во Владивостоке в честь прибытия цесаревича Николая Александровича, с 1908 года был занят в реконструкции вокзала в качестве проектировщика и подрядчика [14].

Заключение

Здание железнодорожного вокзала во Владивостоке часто становится объектом изучения дальневосточной вариации неорусского стиля. Известные «превращения» старого здания в новое, переход от тяжеловесного византийского в неорусский стиль обычно коротко комментируются упоминаниями авторов проектов и содержат обильные описания особенностей фасадов, безусловно, важных. Может сложиться впечатление, что здание действительно построено заново. Рассмотренные чертежи и постановления позволяют более подробно ознакомиться с реализованным проектом реконструкции, понять задачи проведенной работы, сравнить первоначальный проект и проект реконструкции, понять логику планировочных решений авторов, проследить преемственность.

Литература

1. Крадин, Н. П., Базилевич, М. Е. Архитекторы и инженеры Дальнего Востока: творческая деятельность архитекторов и инженеров – выпускников столичных учебных заведений – в Забайкалье, Якутии, Приамурье, Приморье и Китае. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2019. – 234 с.
2. Хисамутдинов, А. А., Франкьен, И. Архитектор Владимир Плансон: от Владивостока до Сан-Франциско. – Владивосток : Рубеж, 2014. – 160 с.
3. Иванова, А., Глатоленкова, Е., Базилевич, М. Новые земли: конструирование образа родины // Проект Байкал. – 2021. – № 68. – С. 134–146.
4. Глатоленкова, Е. В. Архитектурно-градостроительные особенности станций II класса Уссурийской железной дороги: Владивосток и Хабаровск // Урбанистика. – 2022. – Т. 3. – С. 45–60.
5. Крадин, Н. П., Базилевич, М. Е. Военные инженеры-архитекторы Владивостока (вторая половина XIX – начало XX в.) // Акад. вестник УралНИИпроект РААСН. – 2016. – Т. 1(28). – С. 59–64.
6. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 2.
7. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 5.
8. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 10.
9. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 1354. Л. 1, об.
10. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 13.
11. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 1.
12. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 433. Л. 6.
13. РГИА. Ф. 350. Оп. 19. Д. 1177. Л. 4.
14. Крадин, Н. П., Базилевич, М. Е. Архитектура Дальнего Востока в творчестве зодчих столичных школ. – Хабаровск : Хабаровская краевая типография, 2022. – 304 с.

References

- Glatolenkova, E. V. (2022). Arkhitekturno-gradostroitelnye osobennosti stantsii II klassa Ussuriiskoi zheleznoi dorogi: Vladivostok i Khabarovsk [Architectural and town-planning features of the II class stations of Ussurian line: Vladivostok and Khabarovsk]. *Urbanistika*, 3, 45–60.
- Ivanova, A., Glatolenkova, E., & Bazilevich, M. (2021). New lands: Designing an image of the motherland. *Project Baikal*, 18(68), 134–146. <https://doi.org/10.51461/projectbaikal.68.1815>
- Khislamutdinov, A. A., & Franquien, Y. (2014). Arkhitektor Vladimir Planson: ot Vladivostoka do San-Frantsisko [Architect Vladimir Planson: From Vladivostok to San Francisco]. Vladivostok: Rubezh.
- Kradin, N. P., & Bazilevich, M. E. (2016). Military engineers-architects of Vladivostok (second half of XIX – early of XX centuries). *Akademicheskij Vestnik UralNIIProekt RAASN*, 1(28), 59–64.
- Kradin, N. P., & Bazilevich, M. E. (2019). Arkhitektury i inzhenerny Dalnego Vostoka: tvorcheskaya deyatelost arkhitektorov i inzhenerov – vypusnikov stolichnykh uchebnykh zavedenii – v Zabaikalje, Yakutii, Primorye i Kitae [Architects and engineers of the Far East: Creative activity of architects and engineers – graduates of metropolitan educational institutions – in Transbaikalia, Yakutia, Primorye, and China]. Khabarovsk: Publishing house of Pacific State University.
- Kradin, N. P., & Bazilevich, M. E. (2022). Arkhitektura Dalnego Vostoka v tvorchestve zodchikh stolichnykh shkol [Architecture of the Far East in the works of architects of metropolitan schools]. Khabarovsk: Khabarovsk Regional Printing House.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 433. L. 1.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 433. L. 2.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 433. L. 5.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 433. L. 6.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 433. L. 10.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 433. L. 13.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 1177. L. 4.
- Russian State Historical Archive. Fund 350. Inventory 19. File 1354. L. 1, rev.