**Московский стиль в прижелезнодорожной архитектуре Дальнего Востока**

А. А. Артемьева

Особое место в архитектуре Дальнего Востока рубежа XIX-XX веков занимают здания вокзалов, в которых зодчие постарались подчеркнуть единство столицы и новых городов российской окраины, используя русский, а точнее неорусский стиль. Как отмечает Н. П. Крадин, на конечных пунктах Транссибирской магистрали вокзалы «строили непременно в русском стиле, чтобы подчеркнуть близость к Москве»1. Подобное мы можем видеть во Владивостоке, Благовещенске, Хабаровске.

Самая протяженная в мире железная дорога - «Великая Сибирская магистраль» - начинается в столице, а заканчивается во Владивостоке, потому и на станционное здание здесь (1912) возлагалась важная символическая миссия, выразившаяся в своеобразном отклике на архитектуру Ярославского вокзала в Москве (1902-1904; архитектор Ф. О. Шехтель). Сходство этих двух сооружений не раз отмечали дальневосточные исследователи2.

Вокзал во Владивостоке - реконструкция более раннего сооружения (1894), построенного по проекту военного инженер-капитана П. Е. Базилевского. После утраты в русско-японской войне доступа к портам Порт-Артуру и Дальнему, встал вопрос о его расширении. Реконструкция длилась с 1908 по 1912 год. За ней наблюдал гражданский инженер В. А. Плансон (1871-1950). К сожалению, имя автора проекта этого сооружения так и не удалось установить. С. С. Левошко предполагает, что им мог быть санкт-петербургский архитектор В. А. Покровский, создавший в 1900-е годы ряд проектов для Дальнего Востока. Левошко считает, что «по своей национально-романтической теме архитектура вокзала вписывается в контекст творчества этого мастера»3.

В архитектурно-художественном решении владивостокского вокзала, расположенного вдоль прибрежной бухты «Золотой рог» на живописных перепадах территории, как и в его столичном прототипе, воплощен образ могучей древнерусской крепости. Асимметричная объемно-пространственная композиция приобретает яркую выразительность благодаря разновысоким крышам и шатрам, завершающим различные части здания. Насыщенную пластику фасадов, прорезанных крупными лучковыми окнами и узкими бойницами, обогащают декоративные пояски, ряды сухариков, цветные майоликовые вставки с изображениями цветов, ягод, птиц и сказочных всадников. Мелкие детали в виде шатровых завершений и многочисленных дымников включены в композицию крыши.

Как на Ярославском, так и на вокзале во Владивостоке доминантой здания служит большая вальмовая крыша с ажурным металлическим гребнем, перекрывающая входной ризалит центрального объема. В средней части она и там, и там отмечена маленькими фигурными слуховыми окошками. Руководствуясь московским образцом, автор владивостокского вокзала также выстроил его композицию в двух направлениях от центрального объема - зала ожидания.

Среди всех городов края во Владивостоке меньше всего зданий, выполненных в национальной стилистике. Тем более роль рассматриваемого сооружения предстает еще более значительной. Он был подлинно российским уголком городской застройки, призванным поддержать национальный дух русского населения на далекой окраине.

Вслед за Владивостоком эта тема продолжилась в архитектуре железнодорожного вокзала в Благовещенске (1913), построенного два года спустя. Он был возведен во время активного строительства Амурской железной дороги по проекту московского зодчего В. К. Олтаржевского4 (1880-1966), имевшего большой опыт строительства железнодорожных сооружений5.

В Благовещенске мы не видим прямого цитирования прообразов архитектуры национально-романтической волны - здесь больше тяготения к позднему столичному модерну с его максимальным упрощением форм и объемов, их сопоставлением и минимальным использованием декора, что соответствовало творческой направленности архитектора, которого Е. И. Кириченко считает представителем позднего модерна, «следующего за Шехтелем поколения»6.

Свободная композиция здания решена как группа простых геометрических объемов. Ось симметрии в ней нарушена нарочито смещенным в сторону стрельчатым порталом под двускатной кровлей. Создавая эту композицию, зодчий акцентировал внимание на крупных пропорциях таких элементов, как окна и балконы, ввел характерный цилиндрический эркер-тамбур, перекрытый конусообразной крышей. Скупое украшение фасадов состоит из контрастного белого ленточного декора и крупных блоков натурального камня в отделке цоколя. Пластически насыщенная композиция не перегружена мелкими деталями и не стремится к эклектичному пересчету исторических архитектурных форм.

Здание железнодорожного вокзала в Хабаровске (1926-1935) также было сооружено в неорусском стиле, несмотря на позднюю дату строительства. И этот проект, разработанный в 1910-е годы7, олицетворял связь Дальнего Востока с Россией. На фасадах просматривается сходство с оформлением вокзала во Владивостоке, например, в конструкциях центральных входов с порталами, глубоко посаженными в ризалиты, фланкированные одинаковыми башнями с шатрами. Однако на фоне владивостокского прообраза здание в Хабаровске менее выразительно из-за статичной симметрично организованной композиции. В нем нет той силуэтности и подвижности архитектурных форм, что присутствует в характерных образцах нерусского стиля. Он более строг и этим более близок к русскому национальному варианту ретроспективизма.

Итак, развитие архитектурных принципов нового стиля в его национально-романтическом варианте в начале XX столетия нашло отклик в строительной практике городов Дальнего Востока. Культурная миссия таких сооружений была значительной. Присутствие национальной стилистики способствовало утверждению государственности на отдаленных российских рубежах, эмоционально поддерживало русскую часть населения, которое на тот момент было весьма немногочисленным. Именно поэтому неорусский стиль оказался здесь столь востребованным.

**Список литературы**

1. Крадин Н. П. Русская архитектура Дальнего Востока XVII - начала XX вв. // Диссертация в виде научного доклада на соискание ученой степени доктора архитектуры. М, 2003. С. 59.

2. С. С. Левошко, Ю. И. Лиханский, Н. П. Крадин

3. Левошко С. С. Железнодорожный вокзал во Владивостоке - символ русского Дальнего Востока // Отечество: Общественно-литературный и историко-краеведческий альманах. N 12. М., 2002. С.23.

4. Памятники истории и культуры Амурской области. Благовещенск, 1991. С.20-21.

5. Известно, что он участвовал в строительстве Московской окружной железной дороги в 1903-1908 гг., а в 1912-1917-м вместе с И. И. Рербергом и В. Г. Шуховым работал над зданием Брянского (Киевского) вокзала в Москве.

6. Кириченко Е. И. Русская архитектура 1830-1910-х годов. М., 1978. С. 337.

7. Крадин Н. П. Архитектура и архитекторы Хабаровска. Хабаровск, 2003. С. 81.