

В. БАСС

ПЕТЕРБУРГСКАЯ
НЕОКЛАССИКА
1900–1910-Х ГГ.

Архитектурные конкурсы:
зодчий, цех, город



С.-ПЕТЕРБУРГ
2005

Басс В.

Петербургская неоклассика 1900–1910-х гг. Архитектурные конкурсы: зодчий, цех, город. – СПб.: “ИПК “НП-Принт”, 2005. – 84 с., ил.
ISBN 5-901724-18-6

Автор выражает глубокую признательность доктору искусствоведения Григорию Зосимовичу Каганову, любезно принявшему на себя труд научного редактора этого издания и сделавшему множество важных замечаний к тексту. Автор также приносит благодарность сотрудникам кафедры теории и истории архитектуры Института им. И.Е. Репина А.Л. Пунину, В.Г. Лисовскому, М.Н. Микишатьеву, С.И. Михайловскому, работникам петербургских и московских архивов и музеев и всем коллегам, к консультациям которых он прибегал в процессе подготовки публикации.

ISBN 5-901724-18-6

© В. Басс, 2005

Подготовка публикации: “Издательско-Полиграфический Комплекс “НП-Принт”, 198005, Измайловский пр., 29.

Печать: Печатный салон “Эльф”. 196105, ул. Решетникова, 15.

Глава 1. Петербургская неоклассика 1900–1910-х гг. Конкурсы на проектирование объектов большой градостроительной значимости

Вынесенная в заглавие этого издания тема предполагает совместное рассмотрение вопросов, относящихся к стилистической и градостроительной проблематике, на материале архитектурных конкурсов 1900–1910-х гг.

Одна из конечных целей исследователя, обратившегося к проблематике архитектуры 1900–1910-х гг., – попытаться вскрыть механизмы, определившие смену визуальных риторик¹ (по причинам, о которых говорится ниже, мы будем максимально избегать стилистической терминологии). Иначе говоря, попытаться ответить на вопрос, почему архитекторы, в 1890-е гг. строившие в духе эклектики (*илл. 1*), а на рубеже веков – в формах модерна (*илл. 2*), обращаются к классике (*илл. 3*). Существующая архитектуроведческая традиция объясняет генезис и эволюцию неоклассики в рамках стилистической парадигмы, в едином контексте истории идей и формы. Как пишет в своем исследовании русского неоклассцизма Г.И. Ревзин, “искусствознание не обладает иным, кроме стиля, способом обозначить любую наблюдаемую в истории общность материала. Поэтому любые исследования, направленные на анализ сколько-нибудь общих закономерностей, оказываются связанными с категорией стиля”². При этом Г.И. Ревзин разрешает несовершенство стилистического аппарата, очевидное в применении к эпохе со столь вариативной формальной системой, рассматривая стиль в качестве семантической общности и сопоставляя неоклассике актуальные для эпохи общекультурные смыслы.

Традиционная модель описания и анализа неоклассической архитектуры, заложенная еще в 1910-е гг. при первых попытках осмысления эпохи современниками “по горячим следам”, является порождением именно искусствоведческой рефлексии в категориях стиля, и она имеет дело не с реальным процессом, а лишь с его видимыми результатами, и оперирует категориями, не характерными для конкретного профессионального мышления эпохи.

Между тем, архитектурный цех обладал собственной системой ценностей, собственным представлением о “хорошей архитектуре”, собственным языком и способом мышления. Безусловно, критика в духе Бенуа, Лукомского, Курбатова не только влияла на архитектурную среду, но и прививала ей существующую до наших дней традицию рассуждения о собственном предмете в искусствоведческих категориях. Однако общекультурный авторитет этой критики не должен вводить в заблуждение относительно степени ее влияния на реальный архитектурный процесс тех лет.

Специфика архитектурной профессии (в частности, “жизнестроительное” начало архитектуры и своеобразный демиургический статус зодчего) и система институциональной организации (в т. ч. Академия как высший цеховой институт, архитектурные сообщества и образовательные учреждения) предполагают крайне высокий статус и даже примат именно профессиональных, цеховых ценностей в системе оценок, предпочтений и мотивов архитектора. Это в особенности характерно для изучаемого периода, когда групповая составляющая архитектурной деятельности приобретает принципиальное значение.

Модель стилистической эволюции неоклассики (“по прототипам” – от ампира к античности), заложенная еще Лукомским, игнорирует реальный профессиональный облик архитектора и “цеховые” представления о стилях и периодах в истории зодчества. Кроме того, такая модель хорошо работает лишь в применении к “стилистичес-

ки чистым”, но не к “синтетическим” объектам. Появление же целого ряда проектов и построек (илл. 4, 5) вообще не вписывается в принятую схему стилистической эволюции, что вызывает к жизни исследовательские конструкты вроде “классицизирующей эклектики” и “контекстуализма” или побуждает историков оперировать лишь творчеством “первоклассных” архитекторов, телеологически расставляя приоритеты и говоря как о “лице” русской архитектуры лишь о стилистически ярких явлениях, вычленимых на фоне общей массы творчества “зодчих второго плана”.

Представляется необходимым преодолеть расчленение единого архитектурного процесса и рассмотреть его с помощью аппарата, для которого работы студента Академии столь же релевантны, сколь и творчество “ведущих мастеров” (кстати, это позволило бы оценить реальный цеховой статус последних и проследить процесс “сложения авторитетов”). Аппарата, который не требует игнорировать сосуществование в архитектурной практике начала XX в. разных направлений и общий фон массового “нехудожественного” строительства.

В предлагаемом тексте делается попытка объяснить конкретное течение архитектурного процесса и его видимые результаты, зафиксированные в утверждении определенной визуальной риторики, не только текущими процессами в культуре, не только общекультурной “модой”, но долгосрочными профессиональными факторами, восходящими к самому способу архитектурного сознания, сложившемуся в рамках определенной профессиональной традиции и системы институций.

В нашу задачу входило проследить, каким образом “профессиональный язык говорит архитекторами начала XX столетия”. Это предполагает реконструкцию системы цеховых ценностей и категорий профессионального сознания, установление характерных для данной традиции взаимосвязей между этими категориями и формой.

В качестве предмета изучения были избраны конкурсы как сфера, в которой действие “цеховых принципов” наиболее наглядно: выбор проектов осуществляли прежде всего сами архитекторы, более того, “профессиональная элита”, те, кто посредством архитектурных институций (школа, объединения зодчих, органы власти) и в силу группового авторитета определял идеологию цеха.

Для изучения категорий профессионального сознания и механизмов его функционирования в архитектурном процессе эпохи и конкретных формах профессиональной деятельности необходимо дистанцироваться от традиционного стилистического аппарата и принять в качестве основного методического приема совместный анализ проектов и соответствующих им текстов. Именно сочетание формального анализа проектов с анализом соответствующего им профессионального дискурса представляется эффективным средством к выяснению основных категорий архитектурного языка, их структуры и специфического содержания и функционирования в рамках профессионального сознания и цеховой системы ценностей. Подобный подход позволяет выявить профессиональные механизмы, обеспечивающие процесс смены визуальных риторик, традиционно представленный в литературе в итоговых категориях стилистической эволюции.

Конкурсная практика неоклассической эпохи

К началу XX столетия архитектурные конкурсы становятся в России обыденной практикой. По данным ЦНИИТИА, с 1900 по 1917 г. было проведено около 450 значительных конкурсов³, большинство из которых – в 1911–1914 гг. “Конкурсный бум” связан с деятельностью профессиональных сообществ, пик которой также пришелся на

конец XIX – начало XX в. Организация состязаний в это время становится “профессиональной повинностью” обществ, выступающих в качестве “коллективного посредника” между заказчиком и архитектором. Институциональное оформление цеха протекало синхронно с изменениями в статусе зодчего и с эволюцией самосознания.

В конкурсной практике нашла отражение двойственность статуса архитектора – как носителя искусства, представителя профессии, цеха и конкретного объединения (объединений) и одновременно – как “представителя заказчика”, сотрудника городских органов и всероссийских институций, чиновника. Принадлежность к институтам и группам разного уровня определяла разные причины участия в состязаниях, стратегии, мотивы выбора задач, роль и позицию в конкретном сюжете.

Степень включения архитекторов в соревновательный процесс определялись, в частности, социальным статусом, обширностью проектно-строительной практики, возможностями получения заказов – в т.ч. связанными с личным покровительством, с “социальным обликом” архитектора. Определенную роль играло происхождение. Среди участников столичных конкурсов характерно обилие непетербуржцев по рождению, для которых демонстрация принадлежности к цеху и высокого профессионального статуса становилась частью “программы” социализации.

Среди современников бытовало представление о невыгодности конкурсов: лишь малая часть конкурентов (иногда не более 3%) получала вознаграждение. Однако существовал круг архитекторов, для которых состязания стали важнейшей частью деятельности и – существенным финансовым источником: размеры отдельных премий были весьма внушительными.

Состязания имели для участников не только практическое значение, но и символический смысл, становясь ритуалом, актом приобщения к цеху, утверждения себя в группе⁴; конкурсы были и формой увековечения памяти коллег – что также позволяет акцентировать “ритуальный” аспект.

В конкурсной практике складывается новая цеховая элита периода неоклассики – целый ряд представителей которой впоследствии войдет в число ведущих мастеров русской и советской архитектуры. Среди участников наиболее значительных конкурсов – П.В. Алиш, А.Е. Белогруд, А.Ф. Бубырь, Н.В. Васильев, Э.Ф. Виррих, А.И. Владовский, Я.Г. Гевирц, С.Г. Гингер, Г.Е. Гинц, А.З. Гринберг, А.И. Дмитриев, М.Х. Дубинский, З.Я. Леви, Ф.И. Лидваль, А.Л. Лишневецкий, М.С. Лялевич, Н.Л. Марков, О.Р. Мунц, М.М. Перетяткович, Ф.М. Плюцинский, С.С. Серафимов, Л.Р. Сологуб, И.А. Фомин, Е.Ф. Шреттер, Л.Л. Шретер, В.А. Щуко. Интенсивность конкурсной жизни была такова, что участие в любом из множества состязаний уже было актом выбора. Многие “постоянные конкуренты” тиражируют отдельные решения, мотивы или цитаты прототипов из проекта в проект (примеры можно найти у Дубинского, Фомина, Лялевича, Дмитриева, Перетятковича, Лишневецкого).

Можно выделить и круг неперменных участников конкурсных комиссий. Практика баллотировок позволяет говорить об этих зодчих как об элите, сформированной внутри самого цеха. Ядро “судейского истеблишмента”, сложившись еще на рубеже веков, сохраняется и в 1910-е. Его составляли Л.Н. Бенуа, И.С. Китнер, П.Ю. Сюзор, А.И. фон Гоген, Г.Д. Гримм, Ф.И. Лидваль, Г.И. Котов, П.П. Марсеру, В.П. Цейдлер, С.П. Галензовский и др. Характерно обилие представителей старшего поколения. Не будучи ретроспективистами в “мирикусническом” смысле (и не рассматривая стиль и стилистическую целостность в качестве основополагающей ценности), они в силу профессиональной и учебной традиции впитали классические ценности и принципы. И когда общекультурная атмосфера и изменения в статусе архитекторов стали

благоприятствовать возврату к классике, именно эти зодчие оказались инстанцией, осуществившей “классический выбор” на практике, одобрявшей устремления молодых коллег и конфирмовавшей неоклассику в качестве архитектурного мейнстрима. Представители профессиональной элиты были учителями тех мастеров, с именами которых связывается расцвет течения: многие из неоклассиков – архитекторы 1870-х годов рождения, окончившие Академию художеств в 1900–1910-е гг. и активно конкурировавшие в предреволюционное десятилетие. Следует также особо выделить поколение зодчих, профессиональное становление которых происходило уже в 1910-е гг., на фоне утвердившейся неоклассической архитектуры. К их числу относятся, в частности, представители последних предреволюционных выпусков Академии. Специфика архитектурного мышления и языка, ценностей и принципов этого поколения становится очевидной при сравнении выпускных программ Высшего художественного училища 1900-х и 1910-х годов.

Характерно, что постройки, с которыми традиционно связывается начало петербургского неоклассического строительства (здания Второго Общества взаимного кредита (*илл. 6*) и Азовско-Донского банка (*илл. 7*)), принадлежат представителю “судейского истэблшмента” и одновременно активному конкуренту – Ф.И. Лидвалю.

Конкурсы и профессиональное сознание неоклассики

Изучение конкурсных материалов позволяет реконструировать некоторые основополагающие категории профессионального языка и сознания.

Определяющими качествами проекта для цеха оказываются:

- 1) монументальность;
- 2) характерность (как способность здания сигнализировать о собственной функции – либо в силу соответствия сложившейся традиции данного типа, либо на коннотативном уровне) и
- 3) градостроительная уместность (замечания о том, насколько “здание подходит данному месту” и городу в целом, встречаются уже в 1900-х).

Кроме того, достоинства проекта в цеховой “системе координат” оказываются цельность, “спокойствие” фасадов, формальное и композиционное единство на всех уровнях организации, связь и соподчинение частей, композиционная иерархия масс и форм, их взаимная сомасштабность и традиционная масштабность всего здания и его элементов, восходящая к укорененному в традиции (прежде всего ордерной) “человеческому масштабу”; ценятся “хорошие пропорции” постройки и отдельных форм. Непременным достоинством и планов, и фасадов оказывается “простота” (как визуальная рациональность и отражение классицистического культа элементарной геометрии), хотя однообразие оказывается негативной характеристикой. Приветствуется логика и “красота” планов, в отношении представительных общественных зданий – “парадность” и “грандиозность приема”.

Хотя традиция предполагает анализ в документах профессиональной рецепции (отчетах конкурсных комиссий etc) сначала функционально-планировочных, и лишь во вторую очередь формально-стилистических аспектов, практика показывает, что предпочтение отдается симметричным композициям – даже в случаях, когда это не обусловлено функциональностью или вступает с ней в противоречие. Вообще, следование традиционным композиционным принципам оказывается определяющим фактором и играет существенно большую роль в оценке проектов, чем выбор того или иного формально-стилистического канона. Практика демонстрирует множество

примеров воплощения классической композиционной и планировочной логики в проектах, выполненных в далеких от классики формах.

Наследием предшествующего периода стали такие категории, как “правда” и целесообразность: негативно воспринимаются “фальшивые” и “чисто декоративные” решения, “театральность”. Также приветствуется “оригинальность”, но порицается “вычурность”; “интересный” фасад – типовая характеристика. В отношении “декоративности” встречаются и положительные, и негативные оценки, обусловленные соотношением декора с другими уровнями организации архитектурного произведения.

Стиль же существует как факультативная категория, не обладающая абсолютным статусом в цеховой системе ценностей. Констатируя, что “фасад выполнен хорошо в стиле ампир”, архитекторы не выказывают предпочтение тому или иному стилю, но свидетельствуют квалификацию коллеги. Кроме того, профессиональная традиция предполагает разную жесткость формальной системы для разных стилей, и соответственно, разные требования, напр., к фасадам (в особенности на ранней стадии, в 1900-х). Стиль служит своеобразным регистром, задающую часть из набора критериев для оценки проектов, в то время как основные, фундаментальные ценности сохраняют свое универсальное значение. По мере же утверждения неоклассики происходит своеобразная “универсализация” языка – и критериев.

Отказавшись от стилистического аппарата, мы тем самым попытались избежать спекулятивной логики, согласно которой “классичность” цеховой системы ценностей непременно должна вызывать к жизни классику как явление формального порядка. Классическая форма и классические принципы находятся в сложных и неоднозначных отношениях; они далеко не всегда явлены одновременно. Тем не менее, в подтверждение “классического” характера цехового сознания эпохи приведем цитату из столь же методически спекулятивной статьи И.Л. Маца “О классике и классичности” (Академия архитектуры. 1935. N1-2). Автор, рассматривая дефиниции этих понятий, отмечает: “наиболее распространенным является понимание классики и классичности как формально-стилистической категории. Это толкование создается обычно на основе догматизации некоторых – хотя эмпирически и правильных, но все же отдельных моментов, характеризующих архитектуру классических периодов. Наиболее часто встречаемые, в этом смысле, моменты будут:

законченность и ясность общей формы;

гармоничность целого;

монументальность;

рационалистичность составных элементов и их формы;

уравновешенность масс;

строгая ритмизация частей, выражаемая математически правильными формулами;

математически и зрительно правильное распределение несомых и несущих частей;

пропорциональность соотношений, рассчитанных на основе золотого сечения и его функций”.

Как мы видим, этот набор критериев, соответствующих “традиционному” толкованию классичности, в существенной степени согласуется с набором цеховых предпочтений зодчих начала XX в.

Однако наиболее очевидные свидетельства в пользу “классичности” цеховых ценностей и профессионального сознания может стать сопоставление названных выше категорий с базовыми категориями витрувианской эстетики⁵. Кроме того, отметим укорененность в системе архитектурного сознания принципов античной риторики (усвоенных зодчими непосредственно и опосредованных наиболее авторитетными в

профессии текстами, прежде всего “Десятью книгами” Витрувия). И архитектурные объекты, и вербальные тексты (в т.ч. “конкурсного” происхождения) оказываются организованы на основаниях, восходящих к античной риторической традиции. Вопрос о риторических канонах профессионального дискурса представляется весьма перспективным для характеристики механизмов функционирования цехового языка и сознания.

Архитектурные конкурсы неоклассической эпохи: примеры

Конкурсная практика эпохи подробно рассматривалась на примерах объектов большой градостроительной значимости. Градостроительная уместность определяется автором проекта и рецензентами на разных уровнях: на уровне локального окружения; на уровне системы ключевых ансамблей, “семантического каркаса” города; на уровне города в целом. Нас интересовали объекты, в силу масштаба и положения определяющие облик целых участков города. В то же время все эти проекты оказываются включены в единый контекст неоклассической реконструкции Петербурга⁶ – чему, в частности, способствовало множество проводимых одновременно или хронологически близких конкурсов.

Каждый из сюжетов дает уникальный материал к реконструкции разных граней профессионального сознания эпохи и по-разному демонстрирует действие механизмов, определивших новое утверждение классики.

Конкурс на здание Государственной Думы (1905–1906 гг.)

Первый из взятых в качестве иллюстрации сюжетов был инициирован самим архитектурным сообществом и явился исключительно цеховой инициативой. Конкурс на здание Государственной Думы на Марсовом Поле был объявлен Петербургским обществом архитекторов (далее – ПОА) в декабре 1905 г. Всего к назначенному сроку – 10 апреля 1906 г. – было представлено 12 проектов, 5 из них удостоено премий.

Показательно, что уже в 1906 г., за несколько лет до времени, с которым принято связывать повсеместное утверждение неоклассицизма, художники академического круга выказывают предпочтение классике и демонстрируют свободное владение различными вариациями классической стилистики. И если премированные работы З.Я. Леви (*илл. 8*) и отчасти А.И. Дмитриева (*илл. 9*) можно считать эклектичными, то проекты М.С. Лялевича⁷ (*илл. 11*) и А.И. Владовского (*илл. 10*) свидетельствуют не только о целостности видения, чуждой эклектике, но и о проникновении в суть образной системы, архитектурных принципов и языка французских визионеров. Именно эта укорененная в профессиональном каноне “классичность”, отраженная и в проектах – в планировках, в единстве ордерного решения, в общем масштабе ордера, в единичных цоколях и антаблементах – и в текстах, послужила предпосылкой к тому, что интеллектуальная мода пассаизма встретила сочувствие архитектурного корпуса, сформировавшего вариативную, но целостную визуальную систему неоклассики. Показательно и проявление классических принципов в планировке и композиции работы В.В. Сулова (*илл. 12*) – единственном премированном проекте “в русском стиле”.

Выбор проектов свидетельствует и о том, что для цеха представление о масштабном общественном здании, предназначенном для демократической институции, связывается именно с архитектурой Grand Prix – или с реальными образцами парламентских построек, подобными Рейхстагу⁸. Присуждение же первой премии работе

А.И. Дмитриева можно отнести на счет ее “контекстуальности”, наиболее “петербургского” характера (воплощенного прежде вско посредством цитат).

Развитием сюжета стала программа на соискание звания в ВХУ 1910 г. – Государственная Дума. В этих работах заметно влияние и конкурса 1905–1906 гг., и архитектуры перестроенного под думские нужды Таврического дворца. От проектов пятилетней давности их отличает большее стилистическое единство, стремление к симметрии, ясности планов и еще более грандиозный масштаб: речь идет о мегаломании в духе Э.-Л. Булле (*илл. 13*).

Конкурс на здание Централных Установлений Министерства торговли и промышленности (1912 г.)

Конкурс был объявлен ПОА по поручению министерства в августе 1912 г., проекты представлены в ноябре 1912 г.

Жюри отдало предпочтение работе С.С. Серафимова (*илл. 14*), наиболее “классицистической” среди шести отмеченных. Показательно, что отзыв конкурсной комиссии не содержит не только оценки, но и указаний на стиль проектов вообще – притом, что конкуренты представили разные вариации классической стилистики.

Первоначально проект Серафимова был одобрительно принят заказчиком конкурса, однако постройку поручили другому конкуренту – М.М. Перетятковичу⁹ (*илл. 19*). В окончательном проекте Перетяткович объединяет мотивы разных проектов в полностью переработанной композиции. Здание (*илл. 20*) стало одной из немногих масштабных официальных построек неоклассической эпохи, реально возведенных в результате конкурса. Облик ее явился своеобразным компромиссом между монументальностью, контекстуальным началом и “характерностью” как выражением функции. Впрочем, “контекстуальность” означает здесь переключку посредством стилистических и формальных цитат с “петербургским текстом”, а не непосредственное подчинение градостроительному окружению. А корни стилистического своеобразия постройки следует искать не только в индивидуальной манере архитектора (не бывшего, как известно, сторонником чистоты стиля; упреки в обилии разнородных мотивов критики, в частности, Лукомский, адресовали таким постройкам Перетятковича, как банк Вавельберга или Русский Торгово-Промышленный Банк), но и в двояком толковании принципа характерности, которое диктовалось назначением здания. С одной стороны, образ его должен был отражать характер официального учреждения в столице империи, с другой же – дух прогресса, инновации и коммерции. И в этом отношении выбор заказчиком проекта Перетятковича вместо “консервативного классицизма” Серафимова вполне обоснован, хотя очевидно, что подобные мотивы были куда менее значимы для цеха.

Конкурсы на застройку местности Тучкова буяна (1912–1913 гг.)

В 1912 г. состоялся “второй конкурс имени В.А. Шретера”, объявленный ПОА в развитие инициативы властей по использованию местности. Из четырех поданных проектов три – А.З. Гринберга, С.С. Серафимова и М.Х. Дубинского – приобретены городом. По результатам открытого состязания было переработано задание, согласно которому в 1913 г. проведен именной (закрытый) конкурс. К участию в нем пригласили О.Р. Мунца, И.А. Фомина и победителя состязания 1912 г. – М.Х. Дубинского.

Информативность этому сюжету сообщает не только уникальное в градостроитель-

ном отношении местоположение ансамбля, но и его уникальный типологический состав, включавший здания для выставок, съездов и городских музеев. Каждый из архитекторов по-разному разрешал задачу объединения в одном ансамбле разнохарактерных построек, сообщая им то или иное сочетание “монументальности” и “характерности”. Конкурс 1912 г. стал этапом поиска планировочной идеи. Вероятно, именно замкнутый генплан, сообщающий проекту М.Х. Дубинского характер “классического ансамбля”, послужил основанием для выбора жюри. Принципы построения генплана и отдельные планировочные приемы, найденные в 1912 г. (прежде всего М.Х. Дубинским и С.С. Серафимовым – кстати, практически одновременно участвовавшим в конкурсе на здание Министерства торговли и промышленности), получили развитие в проектах участников именного конкурса.

Хотя цеховые оценки этого конкурса отсутствуют, показательное существующее в литературе мнение о присуждении премии М.Х. Дубинскому. Модернизированная классика Дубинского (*илл. 21, 22*) и избранное им соответствие между “физиономией” каждого здания и ансамблевым началом оказываются наиболее приемлемыми и в части “монументальности”, и в вопросах характерности. Напротив, “цитатный” классицизм Фомина (*илл. 23*) и избранный им композиционный прием приводят архитектора к решениям, очевидно “нехарактерным”, а неоспоримая типологическая “характерность” отдельных построек О.Р. Мунца (*илл. 24*) не подкреплена ни должной “монументальностью”, необходимым “качеством” каждой постройки, ни должным ансамблевым началом.

В то же время отказ М.Х. Дубинского от первоначально избранной формальной системы (любимого архитектором классицизма шинкелевского толка) демонстрирует движение архитектора в направлении общего для цеха толкования вопросов “монументальности” и градостроительной уместности. Замкнутый и центричный ансамбль Дубинского (*илл. 25*) (показательно, что в окончательном проекте архитектор даже вводит полуциркульные “пропилеи”) оказывается более корректным по отношению к среде, чем демонстративно раскрытая новой осью в направлении Петровского острова постройка Фомина.

Проекты реконструкции Николаевского вокзала (подробнее см. Главу 2)

Сюжет включает следующие основные этапы:

- предыстория (историческое здание вокзала и ранние опыты его реконструкции);
- проекты, выполненные силами специалистов Министерства путей сообщения, и конкурс 1906 – 1907 г.;
- проект арх. А.Н. Померанцева и варианты проекта, выполненные специалистами МПС;
- работы двух стадий закрытого конкурса 1912 г. и окончательный проект арх. В.А. Щуко;
- развитие сюжета – выпускная программа ВХУ за 1913 г.

Проекты последней стадии, игнорируя и локальный контекст, и предшествующую отечественную практику вокзального строительства, обретают новую монументальность модернизированной неоклассики, новый – крупный – масштаб и новую характерность, обусловленную близостью их формирующейся “вокзальной” традиции, неоклассическим станциям, во множестве возводимым в эти годы в Европе и Америке.

В градостроительном отношении эти проекты изменяют, расширяют само содержание понятия контекста, выходя за рамки как чисто прикладного, так и узко пассажистического толкования. Сам город совокупностью новых построек и проектов оказывается введен в новый контекст, контекст интернациональной модернизированной классики (или таким образом возвращен из локального в универсальный классический архитектурный контекст – от античности до П. Беренса). Показательно, что конкуренты 1912 г. говорят в пояснительных записках о “римской классике” своих проектов. Кроме того, окончательный выбор был сделан в пользу проекта, традиционным для Петербурга способом (посредством высотной доминанты) включенного в систему городских ансамблей.

Сюжет с реконструкцией вокзала демонстрирует влияние архитектурного корпуса и отдельных зодчих на выбор проектов, на ожидания и оценки прочих участников и, таким образом, на формирование окончательного образа сооружения. В результате длительной истории конкурсов на свет появился проект, в наибольшей степени отвечающий цеховой системе ценностей, воплотивший наилучшее сочетание представлений о масштабности, монументальности, цельности, простоте, характерности, оригинальности. Проекты конкурса 1912 г. отличает от работ пятилетней давности не только большая монументальность, но прежде всего стремление к масштабному, формальному и декоративному единству, цельности, однородности. Об этом же свидетельствует и окончательное изменение проекта Шуко, приблизившее его к работам Лидваля (и других конкурентов) в части композиции, но сохранившее за ним больший масштаб, хотя и лишенный демонстративной монументальности проектов Фомина.

Некоторые выводы

Конкурсная практика 1900–1910-х гг. демонстрирует, с одной стороны, изменение визуальной риторики, связанное с утверждением системы ценностей архитектурного цеха, а с другой – изменение, эволюцию самой этой системы. Показательно, что ответом цеха на “вызовы эпохи” оказываются не реминисценции отечественного классицизма, столь любимого критиками-эстетамы мирискуснического круга, а своеобразное “модернизированное палладианство” и “модернизированная античность”¹⁰.

Среди архитектурных ценностей оказывается и соответствие духу времени, “правде времени”. Поэтому “подделки под прошлое”, вызывая одобрение качеством произведения того или иного стиля, не становятся выбором цеха. Именно в монументальной модернизированной классике (масштаб которой обычно задан большим орденом) воплотились предпочтения профессионалов – сочетание монументальности, характерности, простоты, современности и новой “контекстуальности”.

Причина неуспеха проектов Фомина (забракованные – коллегиами! – проекты вокзала и мнение о победе Дубинского в конкурсе на застройку Тучкова буяна), вероятно, кроется в том, что у цеха есть и идеологическая, и связанная с ней визуальная норма. Норма, в которую не “вписывается” ни самодовлеющий ретроспективизм эстетов-критиков, ни самодовлеющая выразительность, гипермонументальность. Норма, в которой монументальность и традиционность ограничивается представлениями о разумном и целесообразном. Не случайно сам архитектор вынужден до поры подстраиваться под эту норму, указывая, напр., в пояснительной записке, что портик – “это единственная архитектурная форма, правильно разрешающая большой подъезд”¹¹ (тем самым автор оправдывает формальный выбор утилитарной целесообразностью).

Структурообразующим отличием цеховой системы ценностей от “критико-искусствоведческой” оказывается владение инструментами порождения и логикой порождения архитектуры, укорененной в профессиональной (в т. ч. школьной) традиции. Характерно внимание, уделяемое в конкурсных отчетах “художественности” исполнения фасадов и разрезов (любопытно нарекание А.Н. Померанцева на “холодный, без души” разрез в лидвалевском проекте вокзала). За пределами цеха эта характеристика абсолютно нерелевантна, здесь же она становится своеобразным залогом качества и профессиональной ценности работы. Это можно связать и с восходящими к античности идеями типов знания. Упомянем также графические техники как опосредующий инструмент архитектурного мышления: не случайно познание архитектурной формы в школе строилось на основе рисунка. Углубленный анализ структуры, категориального аппарата и механизмов профессионального сознания в связи с системой архитектурного образования представляется весьма перспективным.

Показательно, что требования монументальности и характерности отвечают и общекультурным запросам (скажем, именно эти требования содержатся в задании на вокзальный проект, сформулированном министерством путей сообщения), но вторичны по отношению к стилистической характеристике в оценке критиков мирискуснического толка, для которых принципиальна своя иерархия стилей. Отношение к стилю как категории и к конкретным историческим стилям у цеха – иное, нежели у критиков-искусствоведов.

Анализ материалов конкурсов (прежде всего – на реконструкцию Николаевского вокзала) позволяет сделать вывод-предположение об изменении значимости категории стиля в профессиональных оценках, о преодолении стилистического релятивизма. Если вначале система критериев в существенной мере определяется избранной автором стилистикой, то в дальнейшем границы стилей размываются (показательна формулировка из пояснительной записки Щуко: “Стиль здания взят классический (римский), но обработан таким образом, чтобы не быть чуждым Петербургу, не нарушать его общего облика и быть близким по характеру к главным и типичным зданиям Петербурга”). В архитектурном процессе, сопровождавшемся модернизацией классики, соответствие существующим историческим стилям уже перестает быть определяющим фактором. Принципиальным становится соответствие обезличенной цеховой “норме”, системе универсальных принципов. Аналогично происходит изменение отношения к контексту: петербургской классике “на уровне цитат” цех предпочитает классику “на уровне принципов” и соответствие принципам построения городской среды.

Отметим, что в процессе взаимодействия и взаимовлияния цеховой и общекультурной (а также художественной в широком смысле) систем ценностей (а также систем ценностей разных групп) особую роль играют медиаторы – в силу профессионального или социального статуса опосредующие различные идеологии. Роль критики а la Бенуа и Лукомский крайне важна именно в силу авторитета цеховой системы ценностей: чем он выше, тем сильнее потребность в медиаторах, транслирующих общекультурные идеологии и ценности разных групп. Тексты Александра Бенуа, связанные с сюжетом реконструкции Николаевского вокзала (“Художественные письма”, опубликованные в “Речи” в 1910 г.), позволяют оценить реальный статус подобной критики и ее преувеличенную претензию.

Примечания

¹ Здесь и далее (за исключением случаев, когда речь идет об античной риторике) мы будем оперировать понятием в том смысле, как его определял Р. Барт в работе “Риторика образа”: “риторика – означающая часть идеологии”.

² Ревзин Г.И. Неоклассицизм в русской архитектуре начала XX века. Архив архитектуры. Вып. II. М., 1992. С. 6.

³ Казусь И.А. Архитектурные конкурсы 1917–1933 гг. (опыт сравнительного статистического анализа) // Проблемы истории советской архитектуры. Вып. 5. М., 1980. С. 3.

⁴ В пользу этого говорит и практика воспроизводства архитектурного корпуса: так, выпускники Высшего художественного училища Академии художеств выполняли программу на соискание звания архитектора-художника. Отметим, что роль состязательных архитектурных практик в становлении классических течений может быть рассмотрена в связи с “агональными” аспектами культуры, восходящими к античности.

⁵ Витрувий. Десять книг об архитектуре. Пер. с лат. Ф.А. Петровского. М., 1936. См.: Кн. I. Гл. II. Основные положения архитектуры. См. также комментарий А.Ф. Лосева (Лосев А.Ф. История античной эстетики. Ранний эллинизм. М., 1979), “Новейший комментарий к трактату Витрувия ...” Г.С. Лебедевой (М., 2003) и проч.

⁶ Даже оставаясь неосуществленными, конкурсные проекты оказывали влияние и на современную им строительную и проектную практику, и на последующее развитие зодчества – тем более, что реализации многих из них помешали лишь историко-политические обстоятельства. Для современников же их осуществление было делом ближайшего будущего, и подобные здания входили в тот образ городской среды, на который ориентировались при проектировании новых построек. Кроме того, многие архитекторы участвовали сразу в нескольких конкурсах, и их проекты, связанные общим городским контекстом, в силу замысла или невольно обретали характер составляющих единого феномена – ансамбля одного автора (или даже своеобразного “города одного архитектора”).

⁷ Характер отношения к форме позволяет говорить, наряду с общепризнанным италянизирующим началом построек Лялевича, о глубинном сходстве архитектурного метода и мышления этого мастера с принципами формообразования, свойственными К.-Н. Леду.

⁸ В случае с новыми, нетрадиционными типами зданий сходство с реальными, успешно возведенными постройками оказывается немаловажным.

⁹ Приглашение заказчиком архитекторов для строительства в обход победителя было распространенной практикой – не случайно и профессиональные сообщества (в правилах состязаний), и архитекторы при приглашении их к участию в именных конкурсах особо оговаривают право производства постройки; см., напр., материалы по проектам реконструкции Николаевского вокзала – в частности, письмо И.А. Фомина, который “по поручению А.А. Барышникова, Ф.И. Лидваля и В.А. Щуко и от своего имени” просит заказчика выдать “обещанные <...> письма с подтверждением того, что условием объявленного <...> конкурса является приглашение одного из конкурентов к участию в деле постройки”(РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354. Л. 109).

¹⁰ Сходные процессы наблюдаются и в европейском и американском зодчестве.

¹¹ Здесь и далее цитаты без указания источника – см. Приложение 1.

Глава 2. Конкурсы на реконструкцию Николаевского вокзала и петербургская неоклассическая архитектура

Проекты реконструкции Николаевского вокзала – один из центральных сюжетов столичной архитектурной жизни 1900–1910-х гг. На протяжении более чем целого десятилетия к нему было приковано внимание архитекторов, путейского ведомства, прессы, горожан, петербургского городского управления, верховной власти. Принимались заказчиком и одобрялись Академией художеств проекты, на годы вперед планировались работы, законодательно утверждалась строительная стоимость и принимались законопроекты о выделении средств, отчуждались и освобождались от построек территории, отходившие под нужды переустройства. Освещение событий в прессе свидетельствует, что для современников реконструкция была очевидной перспективой, делом самого ближайшего будущего – причем реальные шансы на осуществление имели абсолютно различные проекты. Проектирование сопровождалось постоянными изменениями требований к функциональной организации сооружения, к его планировочной структуре, к организации пассажиропотоков и т. д.; целый ряд работ оказался лишь “подсобным материалом” для уточнения программы. Развитие событий пришлось именно на те годы, с которыми связывается становление отечественной неоклассики и ее сравнительно недолгая история. Особую информативность сюжету придает и сам характер объекта, и местоположение постройки, и состав действующих лиц и институций.

Мы не ставим целью в рамках этого издания предложить исчерпывающую историческую реконструкцию событий. История вопроса рассматривается постольку, поскольку позволяет восстановить последовательность создания проектов, эволюцию композиционных формул, движение мотивов и приемов. Проекты и сопровождавшие их появления тексты демонстрируют изменение представлений зодчих и заказчиков о монументальности, характерности и градостроительной уместности вокзального здания в центре столицы империи. Кроме того, история проектирования нового Николаевского вокзала выявляет как функционирование специфических цеховых механизмов, так и сложность реальных обстоятельств, сопровождавших появление на свет масштабной общественной постройки в столице. Выработка решений происходила на стыке различных систем ценностей. В развитии событий сказалось переплетение интересов железной дороги, города, империи, различных групп и институций, здесь нашли отражение разного рода корпоративные и персональные стратегии, личные отношения между участниками – от скрытого или явного покровительства¹ до столь же явных конфликтов². Разные фигуранты и институции имели в этом процессе различный вес и разные возможности влиять на принятие решений. Специфика статуса зодчего сказалась и в том, что зачастую одни и те же персонажи в амплуа сотрудников ведомств, экспертов, представителей органов государственной власти и городского управления могли оказать на будущность проекта значительно большее влияние, чем в качестве членов конкурсных жюри, комиссий Академии художеств или архитектурных обществ. Так, И.С. Китнер в 1900–1910-е гг. совмещал пост председателя Петербургского общества архитекторов с обязанностями гласного Городской Думы, члена Инженерного совета МПС и т. д. – и именно последнее обстоятельство определило роковую роль, которую мнению Китнера о проекте А.Н. Померанцева сыграло в судьбе этой работы (см. Прил. 1).

Особое место в истории планов реконструкции Николаевского вокзала принадлежит представителям путейского ведомства, – напр., инж. Н.Н. Митинскому, бывшему одним из главных “двигателей” сюжета (в частности, именно Митинским был осуществлен важнейший выбор – приглашение участников закрытого состязания 1912 г.³).

Инженеры-путейцы также выполняли функцию своеобразных медиаторов, посредников между собственным ведомством и архитектурным цехом.

История конкурсов

Здание вокзала было построено по проекту К.А. Тона при участии Р.А. Желязевича. Открытие состоялось 1 ноября 1851 года. В 1868–1879 гг. пассажирское здание было расширено, однако к началу XX в. вокзал уже не удовлетворял потребностям железной дороги. В связи с увеличением объемов перевозок в середине 1900-х гг. было предпринято временное переустройство⁴. “Временно удовлетворяя лишь самые насущные потребности движения, Министерством Путей Сообщения в то же время было приступлено к составлению проекта коренного переустройства”⁵ станции и вокзала.

Последующее десятилетие ознаменовалось появлением множества проектов, совершенно различных и в утилитарном, и в архитектурном отношении. Это было связано с неоднократным изменением мнений о необходимости сохранения либо сноса старого здания, следования прежним линиям застройки либо отодвижки вокзала вглубь для расширения площади (и даже – “ссылки” за Обводный канал), о расположении помещений, подъездов и пр. По вопросу о расширении Знаменской площади шел многолетний спор между городскими властями Петербурга, Министерством путей сообщения и Министерством внутренних дел, ведавшим переустройством столицы. Примером обратного свойства, демонстрирующим удачное согласование железнодорожных интересов с городскими, может служить разработанный уже на окончательной стадии “Эскизный проект переустройства <...> с электрификацией пригородного движения на второй паре главных путей”⁶. Он предусматривал устройство путевых тоннелей и платформ под Знаменской площадью и предвосхищал возможное строительство метрополитена и соединение с ним железнодорожных коммуникаций.

“Первоначальный эскизный проект нового пассажирского здания <...>, без обработки фасадов здания, был составлен Управлением Николаевской дороги в 1904 году”⁷. 1905–1907 годами датирован целый ряд “временных положений” и вариантов проекта, подписанных гр. инж. С. Минашем и заведующим работами по переустройству инж. п.с. Ф. Кноррингом⁸. Эти разработки легли в основу первого открытого состязания⁹.

Согласно постановлениям Инженерного совета МПС от 7.09.1905 и 14.12.1905 г. управление Николаевской дороги поручило Петербургскому обществу архитекторов при участии Общества гражданских инженеров объявить конкурс на составление эскизного проекта по утвержденному схематическому плану расположения частей здания, предполагавшему частичное использование существующего вокзала (допускалось представление дополнительного варианта без сохранения частей старой постройки). Условия состязания, к участию в котором допускались лишь “лица, постоянно живущие в России”, были опубликованы в №36 “Зодчего” за 1906 г., а срок представления проектов устанавливался 29 января 1907 г. Выбор стиля, материала и способа исполнения фасадов представлялся конкурентам.

В жюри вошли “от Императорского С.-Петербургского Общества Архитекторов: Л.Н. Бенуа, Г.Д. Гримм, Ф.И. Лидваль, гр. П.Ю. Сюзор; от Общества Гражданских Инженеров: С.Н. Галензовский, А.И. Дмитриев, Вас.А. Косяков, П.М. Макаров; четыре представителя от Управления железных дорог и секретарь комиссии Д.А. Крыжановский”¹⁰.

Всего поступило 14 проектов, 1 премию получил М.М. Перетяткович (*илл. 29*), 2 – О.Р. Мунц с С.В. Беляевым (*илл. 30*), А.Л. Лишнецкий (*илл. 31*) и выступавшие с совместной работой Г.А. Косяков, Н.Л. Подбереский и А.А. Ламагин (*илл. 32*), 3 – А.И. Владовский (*илл. 33*) и В.И. Романов с Б.Я. Боткиным (*илл. 34*). Однако “при рассмотрении

поступивших с конкурса премированных проектов [заказчиком] оказалось, что все они не могут быть признанными по планам отвечающими назначению здания, а по фасадам соответствующими как месту расположения здания, так и характеру зданий Петербурга вообще¹¹.

Разработка проекта была продолжена силами архитекторов путейского ведомства. «Управление Николаевской дороги составило в то же время свои проекты вокзала: один в общем отвечающий условиям конкурса инж. Ф.И. Кнорринга и С.И. Минаша и другой в предположении сохранения центральной части существующего корпуса вокзала <...> (арх. Войневича) и кроме того ряд вариантов плана к этому <...> проекту (арх. Минаша)¹². Все эти предложения, как и «материал, полученный на конкурсе», не были одобрены, «и указано было на необходимость переработки программы¹³».

С целью создания нового проекта в 1909 г. был образован специальный комитет под председательством Главного инспектора МПС инж. п.с. А.Н. Горчакова. Комитет приступил к работе 18 июля 1909 г. и закончил занятия 19 марта 1911 г. Для разработки архитектурной части решили пригласить академика архитектуры А.Н. Померанцева, «имя которого может служить известной гарантией того, что построенный по его проекту вокзал будет действительно украшением столицы¹⁴». При этом отмечалось, что «по закону, проекты выдающихся зданий <...> подлежат прежде исполнения рассмотрению в Академии художеств и что поручение составления проекта академику значительно облегчит и ускорит это рассмотрение, устраняя в то же время необходимость в ответственности всего Комитета за проект». А.Н. Померанцевым к осени 1910 г. был закончен проект с сохранением тоновского здания и массивной надстройкой над ним (*илл. 35*). Разработку подробных чертежей и иной проектной документации поручили Н.Н. Митинскому. Из-за недостаточной освещенности помещений в проекте Померанцева Митинским также были выполнены варианты с перекрытием здания одним общим и тремя отдельными остекленными куполами¹⁵ (*илл. 36, 37*).

Проект А.Н. Померанцева встретил, однако, серьезную оппозицию и в архитектурной среде, и в стане критики. Александр Бенуа в статье «Сплошное недоразумение» (Художественные письма. Речь. 1910 г. 3 (16) декабря) отозвался о старом вокзале как о «жалкой провинциальщине К. Тона», которая не заслуживает сохранения, и в самых резких тонах раскритиковал и проект Померанцева, и самого автора¹⁶. Решение сохранить существующее здание сочли ошибочным многие представители архитектурного корпуса, в т. ч. «цеховая элита» (Л.Н. Бенуа, руководители профессиональных объединений И.С. Китнер и П.Ю. Сюзор, другие зодчие¹⁷). Против проекта 15–16 декабря 1910 г. резко выступили в Инженерном совете МПС его члены – председатель ПОА И.С. Китнер и председатель правления Московско-Виндаво-Рыбинской дороги Н.С. Островский. Они предложили составить новый проект с полной сломкой тоновского вокзала, с отступлением вглубь участка на 10–12 саженей. Было решено разработать вариант проекта Померанцева с понижением громоздкого перекрытия вестибюля и эскиз с отодвижкой фасада, который и становится предметом дальнейшей разработки. Проектирование шло под руководством Н.Н. Митинского. Как указывает Митинский, он «обратился к архитектору И.А. Фомину и архитектору А.А. Барышникову для архитектурной разработки и для составления фасада».

Академическая комиссия, на рассмотрение которой был представлен проект Померанцева, и собрание Академии художеств при возражениях председателя комиссии Л.Н. Бенуа признали возможным расширить вокзал с сохранением существующего фасада¹⁸. Был признан «имеющим свои преимущества» и вариант проекта с пониженным перекрытием, рассмотренный комиссией и собранием Академии в феврале 1911 г.¹⁹. На собрании 28 февраля 1911 г. также было подвергнуто критике решение сохранить тоновский вокзал²⁰. Однако судьбу проекта Померанцева решила прежде

всего позиция путейских инстанций (напр., Инженерного совета, отвергшего его в заседании 4 мая 1911 г.), а не художественных институций; последнее же слово было за министром С.В. Рухловым. Весной 1911 г. появляются и новые предложения по функциональной организации здания²¹. Управлением Николаевской дороги был разработан ряд проектов²² – в т. ч. с сохранением старых построек, с переносом дальнего сообщения на новый вокзал за Обводным каналом и пр.

Осенью 1911 г., после рассмотрения новых вариантов проекта, в МПС пришли “к заключению, что мысль о сохранении старых зданий должна быть окончательно оставлена, а следует попробовать спроектировать новый вокзал, причем <...> следовало бы отодвинуть фасад саженей на 12–15”²³. В ноябре 1911 г. проект Померанцева был вновь – и уже окончательно – “оставлен без одобрения”²⁴. Тогда же были определены требования к расположению помещений, на основании которых инженером В.А. Плазыриным составлены четыре эскизных плана²⁵. Кроме того, на основе этих планов И.С. Китнером, с одной стороны, и архитектором Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. А.А. Гречанниковым под руководством Н.С. Островского были разработаны новые эскизы здания. Эти предложения и новая программа были одобрены Техническим совещанием 10 января и Инженерным советом 11 февраля 1912 г.²⁶ и легли в основу дальнейших разработок.

Как указывал начальник Управления железных дорог, он “полагал бы обратиться к 4–5 архитекторам-художникам с предложением составить <...> эскизные проекты в возможно короткий срок – до шести недель, причем ввиду невыясненности до сих пор вопроса об отодвижке <...> часть эскизных проектов могла бы быть исполнена в предположении сохранения существующей фасадной линии, часть проектов – в предположении отодвижки здания вглубь участка на 12 саж.”²⁷. В конце февраля 1912 г. после переговоров с Н.Н. Митинским к проектированию приступили В.А. Шуко, Ф.И.Лидваль, А.А.Гречанников и И.А. Фомин совместно с А.А.Барышниковым (в дальнейшем из-за различия взглядов на способы решения задачи архитекторы отказались от совместной разработки проекта в пользу самостоятельной работы; велись также переговоры и с Р.Ф. Мельцером²⁸). Вариант без отодвижки был выполнен Фоминым.

Проекты были представлены в апреле 1912 г. Обсуждение их в Инженерном совете 26 мая 1912 г. демонстрирует самый широкий спектр оценок и самые разные интересы (см. Прил. 1). “<...> Инженерный Совет полагал: I/ Признать подлежащими представлению на заключение Императорской Академии Художеств <...> три проекта: <...> Гречанникова, <...> Лидваля и <...> Барышникова, предоставив авторам, в случае их желания, в промежуток до представления в Академию, дополнить свои проекты детальной разработкой в некоторых частях”. Между тем решением министра в июне в Академию были представлены работы всех пяти архитекторов.

Проекты рассматривались Академией на заседании Комиссии 12 июня 1912 г. (участвовали: Л.Н. Бенуа, М.П. Боткин, А.Н. Померанцев, Г.И. Котов, М.А. Чижов, П.Ю. Сюзор, И.С. Китнер, В.А. Покровский) и 26 июня²⁹. Все эскизы были признаны в настоящем виде не соответствующими назначению и подлежащими переработке, при этом оценка работ Гречанникова и Барышникова была весьма критической.

Как указывал Н.Н. Митинский, он “полагал бы признать результаты настоящего конкурса удачными и предложить архитекторам И.А. Фомину, В.А. Шуко и Ф.И.Лидвалю переработать к сентябрю <...> проекты”³⁰. Впоследствии сроки были перенесены на 15 октября 1912 г.

В заседании 9 ноября 1912 г. Академическая комиссия, “рассмотрев <...> проекты <...>, нашла их неприемлемыми к исполнению в настоящем виде. <...> Более удовлетворяющим требованиям по разработке плана является проект г. Лидваля, а по внешней обработке – проект г. Шуко, но эти оба проекта требуют дальнейшей переработ-

ки <...>³¹. “В заседании 23 ноября 1912 г. одобрены проекты архитекторов Шуко и Лидваля, при условии выполнения некоторых изменений; проект Фомина не одобрен”³². Собрание Академии 26 ноября 1912 г. согласилось с мнением комиссии.

Эскизы Лидваля и Шуко были представлены императору “11 января с.г. [1913] в том виде, в каком они вышли из Академии Художеств и 1 февраля с.г., – совместно с фотографическими снимками с фасадов всех предшествовавших настоящим эскизам проектов того же вокзала – , в переработанном виде, т.е. по введении в них всех тех изменений, которые были указаны в отзыве Академии Художеств”³³. Николай II “повелел разрабатывать проект” Шуко, “изменив проект башни с целью облегчения фасада”³⁴.

Договор с В.А. Шуко на составление окончательного проекта³⁵ датирован 6 июня 1913 г. К этому времени “Академиком Архитектуры Шуко представлен в Управление железных дорог в совершенно законченном виде эскизный проект <...> с одобренным <...> изменением фасада башни”³⁶. В.А. Шуко по его просьбе был предоставлен бесплатный проезд в Берлин, Дрезден, Лейпциг, Франкфурт-на-Майне и Париж – “для ближайшего ознакомления с новейшими вокзалами”³⁷.

По договору чертежи должны были быть представлены через 4 месяца со дня приступа к работе (18 июня 1913 г.), однако летом путевское ведомство приняло решение об увеличении числа путей, что вызвало полное изменение проекта и перенос сроков. Новый фасад был утвержден министром 15 октября 1913 г., а 1 января 1914 г. одобрен президентом Академии Художеств вел. кн. Марией Павловной. Чертежи главного здания вокзала подписаны Шуко 15 февраля 1914 г., проект одобрен заказчиком. Были утверждены планы работ на 1914–1921 гг., разработаны сметы и законопроекты о выделении средств (стоимость работ и поставок установлена в сумме 16.713.900 руб.). 21 июня 1914 г. был высочайше утвержден закон об определении стоимости работ по переустройству здания и об отпуске из Государственного казначейства средств на приступ к работам. Тогда же Николай II одобрил новые фасады со стороны Знаменской пл. и Лиговского пр., предоставив министру путей сообщения “делать необходимые в них изменения в подробностях”³⁸. Было “сделано все отчуждение для постройки <...> и с 1 июля фактически приступлено к работам. <...> Между тем наступившие события чрезвычайной государственной важности [начало мировой войны] заставляют предполагать, что постройка вокзала будет отложена на некоторое время”³⁹.

1 августа 1915 г. был подписан договор “на построение черне корпуса прибытия” к концу 1916 г. Еще в феврале 1917 г. пресса сообщала о спешном его сооружении, однако дальнейшие события окончательно остановили течение сюжета.

Отдельный эпизод связан с программой 1913 г. на соискание звания архитектора-художника в ВХУ, составленной А.Н. Померанцевым (см. Прил. 1., *илл. 60, 61, 62*).

Железнодорожный вокзал начала XX в.: “характерность” и ее приметы

Рассматривая реконструкцию Николаевского вокзала в контексте петербургской неоклассической архитектуры, отметим следующее обстоятельство. Категории монументальности и градостроительной уместности универсальны и находятся вне связи с функцией здания, с его типологической принадлежностью. Напротив, понятие “характерности” непосредственно связывается с назначением постройки и возможностями его опознания⁴⁰.

Эта характерность закладывается архитектором и вычитывается зрителем одновременно на разных уровнях и различными способами. Прежде всего – “по прецеденту”, благодаря сходству с уже существующими постройками данного типа. Функционально очевидные элементы, назначение которых связывается с функциями, свой-

ственными зданиям определенного типа, в совокупности также формируют характерность архитектурного сооружения. Наконец, она реализуется и на коннотативном уровне: облик постройки может порождать коннотации, опосредованно ассоциирующиеся с ее типологической природой; в случае с вокзалом это, напр., такие категории, как “прогресс”, “скорость”, “динамика”, “комфорт”, “респектабельность”, коннотации “экзотического” свойства, порождающие представление о путешествии в другие местности и страны (вокзал оказывается своеобразным “архитектурным очерком” места назначения).

История вокзальной архитектуры, распространенные приемы, мотивы, основные формально-стилистические тенденции в строительстве станций разных стран и эпох подробно рассмотрены такими авторами, как К. Микс (Carroll Meeks), С. Паризьен (Steven Parissien), Н. Певзнер (Nikolas Pevsner) и др. Среди отечественных авторов упомянем, напр., И.Г. Явейна с его книгой “Архитектура железнодорожных вокзалов” (М., 1938). Кроме того, ряд сведений об архитектуре современных планам реконструкции и более ранних вокзалов содержится в специализированных изданиях по проектированию железных дорог и сооружений на путях сообщения – напр., в публикациях одного из активных участников событий, В.А. Глазырина.

“Существующий фасад, лишенный художественных достоинств, совершенно не характеризует архитектуру царствования императора Николая I и, как построенный в то время, когда железнодорожное дело было внове, совершенно не отвечает ныне вполне выработавшейся железнодорожной архитектуре; примерами которой могут служить возведенные, во многих крупных городах Западной Европы, грандиозные железнодорожные вокзалы” – так в 1911 г. отзывались о тоновском здании авторы “Особого мнения” к заключению Академии по проекту Померанцева (П.Ю. Сюзор, И.С. Китнер, Л.Н. - Бенуа, А.В. Шусев, В.А. Покровский и В.В. Суслов; полный текст “мнения” см. в Прил. 1).

В эпоху “железнодорожного бума” середины – второй половины XIX столетия был отработан набор общеупотребительных приемов вокзального строительства, определились и основные стилевые предпочтения. Именно в это время сложился привычный тип тупикового железнодорожного терминала¹¹, архитектура которого представляла смешение примет технического прогресса и исторических форм. Главным элементом, “родовой чертой” его стало перекрытие дебаркадера. Станционные шатры оказывались новыми воротами в город, для горожанина же перекрытие дебаркадера (возвышающееся над приемным зданием или маркированное гигантским щипцом на фасаде) становилось индикатором “вокзальной природы” сооружения. Выявленные в городской среде посредством огромных перекрытий объемы вестибюлей и конкорсов – обширных распределительных залов, получивших распространение с конца XIX в., – также свидетельствовали о назначении постройки, призванной обслуживать большие массы пассажиров (показательно, что в ранних проектах реконструкции Николаевского вокзала, а также в вариантах инж. Митинского к проекту Померанцева используются металлостеклянные купола, аналогичные венчающим музей Штигица и вокзал Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д.; широко применялись и скатные фонари более простых очертаний).

Основания характерности вокзалов (как и построек иного назначения) связаны именно со спецификой функции – и в ее утилитарном, и в риторико-идеологическом измерениях. В случае с вокзалом они определяются специфическим, амбивалентным статусом постройки. Здание терминала включено одновременно в равноуровневые городские контексты и в глобальный контекст, в котором оно занимает уникальное положение на границе между городом и страной. Архитектура вокзала по преимуществу воплощает “пограничную” риторику. Это обстоятельство нашло отражение прежде всего в повсеместном применении форм и композиционных структур, традиционно

обозначающих место пересечения границы (физической или семантической – напр., границы сакрального пространства, границы между состояниями зрителя etc) – портиков, колоннад, триумфальных арок и пр. Особое место здесь занимают именно арочные мотивы. Общим местом стали огромные полуциркульные окна, применяемые для освещения дебаркадеров, вестибюлей и конкорсов (часто этот мотив применяется в сочетании с треугольным щипцом, венчающим фасад – подобная композиция, воплощенная в здании Восточного вокзала в Париже (*илл. 52*), пользовалась широкой популярностью). Строители станций часто используют мотив триумфальной арки – то исподволь, на уровне композиционной формулы, то вполне прямолинейно; в решении фасадов многих вокзалов присутствуют аркады.

Другой характерный элемент железнодорожной архитектуры – часовые башни (*илл. 53*), наследие европейских ратуш: вокзалы в XIX веке взяли на себя роль новых городских центров. Кроме того, в подобных башнях-кампаниллах можно усмотреть и дань храмовой традиции; очевидное композиционное сходство со средневековыми соборами демонстрируют двухбашенные постройки.

В XIX столетии появляются и позднеклассицистические вокзалы, и вариации на темы классицизма и средневековой архитектуры, и эклектические здания в неоренессансном и необарочном духе, и ориенталистские постройки (ведь история железных дорог – это и история колониальных империй). На рубеже веков на железнодорожное строительство оказывает влияние стиливая мода модерна.

Из отечественных вокзалов ко времени возникновения планов реконструкции станции Николаевской дороги особое место занимал новопостроенный терминал Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. Он не только рассматривался как образцовый в функциональном отношении, но и служил примером удачного разрешения одновременно и железнодорожных, и городских интересов. Едва ли должно удивлять, что в сюжете с переустройством Николаевского вокзала столь важная роль принадлежала представителям именно этой дороги – председателю правления Н.С. Островскому и архитектору А.А. Гречаникову.

В 1900–1910-е гг. по всему миру строятся новые терминалы, в архитектуре которых вырабатывается новый масштаб, новая монументальность и новая характерность. Реконструкция Николаевского вокзала была органической частью этого процесса. Именно тогда в железнодорожное зодчество приходят монументальные ордерные композиции, выполненные в канонических или упрощенно-модернизированных формах (в духе построек П. Беренса, Г. Тессенова и др.). В этой связи следует особо упомянуть гигантские неоклассицистические вокзалы, возводившиеся в Соединенных Штатах в начале XX века – Пенсильванский и Grand Central в Нью-Йорке, Washington Union, Chicago Union и другие.

Синхронно с интересующими нас событиями создается крупнейший в Европе вокзал в Лейпциге (конкурс 1906 г., строительство начато в 1909 г., завершено в 1915-м). В 1910 г. состоялся конкурс на стuttgartскую станцию, победителями в котором вышли П. Бонатц и Ф. Шолер, спроектировавшие здание в тяжеловесной и монументальной модернизированной неоклассике (реализованное здание (*илл. 59*) сильно отличается от конкурсного проекта: как и в случае с Николаевским вокзалом, архитекторы были поставлены перед необходимостью перепроектирования из-за изменений в программе; строительство также затянулось из-за войны и было завершено лишь в 1920-е).

В числе современных “николаевскому” сюжету инициатив, несомненно оказавших влияние на его участников, назовем строительство вокзала в Хельсинки (*илл. 54*). Архитектура этой станции – начиная с ранних конкурсных предложений, выдержанных в духе “национального романтизма” (конкурс 1903–1904 гг.), и заканчивая существенно более лапидарным и классичным зданием, возведенным по измененному проекту

Э. Сааринена, – являет пример образцового для начала столетия решения проблемы характерности. В здании получили развитие арочные и башенные мотивы, прием организации фасада упрощенной пилонадой – своеобразным знаком, “тектонической схемой” ордерной композиции. Кроме того, арочный портал фланкирован скульптурой, а в оформлении фасадов широко используются “перспективные” мотивы (в частности, ступенчатые архивольты ниш). В арсенал отечественных архитекторов вошли и такие приемы, как расчленение порталной арки козырьком на окно-витраж (с характерной расстекловкой и выделенными вертикалями) и входную зону. Постройка, выполненная в камне в лаконичных и “суровых” формах (эта линия модернизации формы получила развитие, напр., в проектах финляндского сейма на конкурсе 1908 г.), оказалась образцовой и в отношении монументальности.

Другой пример, значительно более скромного масштаба, – станция в Выборге (илл. 55), архитектура которой сказалась и на вокзале Хельсинки, и на петербургских проектах (арх. Г. Гезеллиус, 1904–1911 гг.). Характерность зданию также придает портал с огромной аркой и перекрытия залов и дебаркадера.

О значимости этой постройки свидетельствуют архивные документы, относящиеся к истории реконструкции Николаевского вокзала – в частности, сохранившиеся в фонде РГИА планы и материалы осмотра выборгской станции управляющим Технического отдела Маносом и инж. Глазыриным⁴² в начале осени 1913 г. Образцовая железнодорожная постройка попала и в поле зрения В.А. Щуко – выборгский вокзал был даже предметом обсуждения с министром путей сообщения в Киеве в сентябре 1913 г.⁴³. Отметим, что именно в это время, летом–осенью 1913 г., проект Николаевского вокзала Щуко претерпевает радикальные изменения, связанные с требованиями заказчика увеличить количество путей. И в окончательной композиционной формуле здания можно усмотреть не только влияние проектов экс-конкурентов, но и отзвук финляндских арочных порталов и сводов.

Реконструкция петербургской станции и проблема наследия Ренессанса в неоклассическом зодчестве

Обращаясь к другому характерному мотиву вокзальной архитектуры – часовой башне, – укажем на любопытное обстоятельство. Обрушение венецианской Кампаниллы в начале столетия и последующее ее восстановление стало идеологически значимым событием, отозвавшимся в культуре спорами о судьбах Европы, а в зодчестве – эхом реминисценций. С этим можно отчасти связать актуализацию “итальянизирующего” направления ретроспективизма – направления, к представителям которого относили и В.А. Щуко. В литературе существует основанное прежде всего на визуальных параллелях мнение о композиции окончательного проекта Николаевского вокзала Щуко как аллюзии на ансамбль Сан Марко. Между тем часовая башня, воспроизводящая мотивы именно венецианской Кампаниллы (и масштабом, соотношением с окружением, с размерами вокзального здания отсылающая к ансамблю Сан Марко), появляется еще в проектах открытого конкурса. В 1912 г. прием используют и Лидваль⁴⁴, и сам Щуко⁴⁵. Трехсводчатая же структура перекрытия, выявленная на знаменском фасаде “закомарами” а la собор Сан Марко, появится у Щуко лишь в окончательных версиях проекта и станет развитием композиционных формул, ранее воплощенных другими участниками событий. Отметим также, что сочетание Лоджетты с Кампаниллой дает распространенную вокзальную формулу, в которой башенный мотив служит дополнением трехпролетной “триумфальной арки”.

Использование мотива венецианской Кампаниллы можно рассматривать еще и как своеобразный пример нового “обретения Ренессанса” в архитектуре неоклассической

эпохи. “Николаевский” сюжет и сопровождавшая его полемика о стиле, о сохранении старого тоновского здания демонстрирует не только эволюцию представлений об уместности той или иной стилистики применительно к поставленной задаче, но и изменения в толковании самих стилей, в смысловом наполнении понятий о “стиле Итальянского Возрождения”, “флорентийском стиле”, об “ампире” и т. д. Выявление конкретного формального содержания и границ стилиевых категорий, характерных для данной профессиональной традиции, представляется весьма актуальным. Так, напр., “*empire*” для архитекторов начала XX в. – более универсальное определение, чем для искусствоведов. Оно не имеет столь ярко выраженной пассеистической окраски. Для профессионалов это скорее не архитектура “прекрасного и невозвратного” прошлого, не ушедший “золотой век” национального зодчества, а вполне актуальный стиль, визуальный канон, допускающий применение наравне с другими.

Общепотребительные, стертые в автоматическом, неререфлективном употреблении термины вроде “неоренессанса” также требуют осмысления в связи с конкретным архитектурным процессом, конкретными архитекторами и памятниками, конкретными мотивами и механизмами их заимствования и претворения.

Для участников событий начала XX в. – и представителей архитектурного цеха, и заказчиков – тоновское здание служит примером именно “флорентийского стиля”, “стиля Итальянского Возрождения” (напомним: для Александра Бенуа – “жалкой провинциальщиной” и “уродливым зданием в псевдоренессансном вкусе”). Это мнение, разделяемое отменно образованными профессионалами, представляется тем более парадоксальным, что оно лишь в незначительной мере основано на истолковании формально-иконографических аспектов постройки. Визуальное сходство тоновского варианта “неоренессанса” с раннеренессансной архитектурой, формальное и композиционное подобие здания флорентийским источникам представляется более чем условным. Подобная характеристика, вероятно, в большей степени опирается на образ стиля, прежде всего общекультурный – но и школьный. В начале XX столетия любимый архитекторами предшествующей эпохи “стиль Возрождения” (по преимуществу Раннего и Высокого) оказывается своего рода нейтральным (в т.ч. и в идеологическом отношении) арсеналом визуальных форм, входящим в профессиональный багаж зодчего и в то же время не обремененным обильными коннотациями идеологического и историко-культурного свойства – в отличие от классицистической архитектуры “большого стиля”, напр., от русского классицизма, “приватизированного” пассеистами-мирискусниками. Здесь можно говорить о своеобразном переосмыслении эпохи Возрождения, о смещении акцентов. Именно это изменение представлений свидетельствует отмеченная Г.И. Ревзиным ориентация ведущих мастеров неоклассики на “маргинальные” явления, находящиеся на стыке эпох – прежде всего на маньеризм⁴⁶. В сюжете с вокзалом она находит отражение во вполне маньеристических эффектах монументализации формы: в использовании колонн в призматических муфтах или со стволами из грубо околотых бочкообразных барабанов, в широком применении мегалитической кладки, в массивных замках, в очертаниях сандриков и пр. Маньеристическим же отношением, экспрессивным и чуждым классицистического пиетета, каноничности, отмечено использование палладианских композиций на основе большого ордера.

Кампанилла на манер венецианской – мотив очень “говорящий”, безошибочно опознаваемый и абсолютно непетербургский в пассеистическом смысле. “Итальянский” характер приема – свидетельство расширения формально-иконографической “источниковой базы” петербургской неоклассики, переориентации с локального – прежде всего неоампириного – на универсальный классический контекст. Градостроительная значимость проектируемой доминанты находится в связи с переосмысле-

нием самого понятия городской среды. Башня-кампанилла в проекте Шуко – единственным – занимает место, обеспечивающее непосредственное визуальное включение здания как в застройку площади и Лиговского пр., так и в более широкий городской контекст. Здесь мы сталкиваемся со специфическим способом разрешения проблем градостроительного порядка. С одной стороны, прием организации пространства высотными доминантами традиционен для Петербурга. С другой – впервые роль важного акцента в городской среде получает крупномасштабное сооружение в подобных формах – и, как показывает история сюжета, это решение оказывается приемлемым и для цеха, и для заказчиков. Впрочем, и сам мотив башни, и ее облик в разных проектах встречаются как одобрение, так и критику. Напр., А.А. Парланд отмечает, что “желасмый характер центральной станции отнюдь не состоит в прибавлении к фасаду ненужной башни, играющей и в плане жалкую роль”. Показательно и мнение императора о необходимости изменения башни “с целью облегчения фасада” в одобренном Академией варианте Шуко.

Николаевский вокзал: между столицей и империей

Местоположение Николаевского вокзала подразумевает необходимость его градостроительного, ансамблевого осмысления (и, соответственно, проектирование и рецензию проектов в связи с соображениями градостроительной уместности) на нескольких уровнях:

- на уровне локального ансамбля Знаменской площади;
- на уровне ансамбля Невского проспекта;
- на уровне системы ансамблей петербургского центра и уровне города в целом.

Разные архитекторы демонстрируют преимущественное внимание к тому или другому уровню, что можно связать, в частности, с их участием в иных сюжетах из проектно-строительной практики. Это различие в самоопределении авторов по отношению к разноуровневым контекстам реализовано композиционными и формально-стилистическими средствами, в т.ч. при помощи цитат “главных и типичных зданий Петербурга”⁴⁷. Вокзал таким образом становился своего рода концентрированным очерком Петербурга, “конспектом” города. Популярным решением было использование мотивов Адмиралтейства, закрепляющее ключевой статус Невского проспекта в системе центральных ансамблей и придающее ему структурную и смысловую завершенность⁴⁸. В этом отношении авторы подобных предложений следовали логике, ранее воплощенной К. Тоном в вокзальном здании с башней, которая ассоциировалась с башней Думы⁴⁹. Если старый вокзал таким образом маркировал южный участок Невского, то проекты, в которых варьировались мотивы захаровского здания, впервые оформляли весь проспект (потребность в этом была связана и с интенсивной застройкой всей магистрали во второй половине XIX – начале XX столетия). Цитаты Адмиралтейства (арки, башни со шпилями или с венчаниями наподобие захаровских павильонов, скульптуру перед фасадом) вводят в эскизы вокзала Перетяткович и Гречанников, Фомин и Шуко. В то же время академическая комиссия в своем заключении указывала в связи с проектом Гречанникова, что “идею подражания Адмиралтейству следует признать нежелательной”.

Окончательный проект Шуко радикально отличается от более ранних вариантов практически полным отсутствием мотивов, явно ориентированных на петербургскую традицию и конкретные постройки (например, Адмиралтейство или Михайловский замок). “Петербургское” начало реализовано здесь не посредством цитат, а прежде всего на качественном уровне: монументальность и классичность этой архитектуры сближают ее с “главными и типичными” зданиями и ансамблями, ордерная основа композиции – с работами Росси, Стасова и т.д. – и вообще со всем массивом класси-

ческих построек. Самый выбор классической стилистики и крупного масштаба для здания терминала был вполне “петербургским”, он обеспечивал новую визуальную опору в застройке Знаменской площади и включал последнюю в систему ансамблей центра города, сохранивших классический костяк и получивших синтетический облик при перестройках XIX – начала XX в. А новое, современное отношение к форме, использование монументальной модернизированной классики делало проекты органической частью мирового архитектурного процесса.

Старая тоновская модель превосходным для своего времени образом разрешала проблему одновременной принадлежности вокзала петербургскому и имперскому контекстам: здание венчала башня, сочетающая мотивы башни Думы и московской Сухаревой, а в композиции постройки приемы столичной архитектуры соседствовали с ренессансными формами, некогда вошедшими в арсенал допетровского зодчества. На другом конце соединяющей две столицы железной дороги петербургскому вокзалу отвечало аналогичное по композиции и оформлению, но более скромное (в т.ч. и по размерам) здание в Москве. Необходимость реконструкции (и изменения этой схемы) диктовалась не только функциональными, но и идеологическими соображениями: в 1900-х годах вокзал “сделался головным пунктом великого сибирского, северного и юговосточных железнодорожных путей”. “Имперские” смыслы при этом приобретали первостепенное значение. Документы, относящиеся к сюжету (отзывы о проектах, программы архитектурного решения и декоративного оформления постройки⁵⁰), полны имперской риторики. Значимость оси “страна – столица” подчеркнуло открытие в 1909 г. памятника Александру III, ориентированного на вокзал.

В процессе многолетнего проектирования произошло постепенное согласование “городского” и “имперского” начал. Имперская семантика могла быть воплощена языком архитектурных форм и средневекового (древнерусского) происхождения, и классического толка. “Римские” смыслы актуализировала и неоампирная стилистика петербургского образца, и архитектура последних проектов, самый масштаб которых сообщал ей “античный” характер. На ранней стадии истории сюжета появляются проекты, выдержанные в самых разных стилях – от “северного модерна” до ампира. По мере его развития спектр формально-стилистических вариаций ограничивается. Проекты заключительных стадий решены исключительно в классических формах.

Любопытный пример относится к середине 1900-х гг. С.И. Минаш выполняет около двух десятков (!) вариантов вокзала в самых разных стилях⁵¹. Здесь есть и проекты в духе “северного модерна”, отмеченные явным влиянием конкурса на вокзал в Хельсинки и сходные с известными петербургскими работами Минаша (отечественной версии “северного модерна” более отвечает вар. III, “национальному романтизму” финляндского толка – вар. VIII, XIX и др.). Есть и более лапидарные версии, сопоставимые с рядом построек и проектов, возникших в те же рубежные для становления неоклассики годы (1907–1908); подобную архитектуру отличает сочетание классических композиционных приемов и декоративных мотивов с усвоенным в предшествующие годы отношением к форме, материалу и пр. (см., напр., ливвалевское здание Второго Общества взаимного кредита).

Любопытно, что “вариант Б” (илл. 27) в части композиции и отдельных приемов весьма сходен с проектом Государственной Думы арх. Лялевича: параллели можно найти и в строении масс, в своеобразном геометрическом минимализме объемов-параллелепипедов, и в приемах обработки углов, и в использовании столь любимых Лялевичем арочных мотивов – в т.ч. в сочетании с раскрепованным ордером в простенках.

Наряду с вполне тривиальными “эклектическими” компиляциями классических форм встречаются совершенно неожиданные проекты, спектр ассоциаций которых простирается даже до Византии! Присутствуют и “историцистские” вариации на тему сред-

невековья – романики и готики.

Отдельный и весьма многочисленный класс составляют варианты, в которых архитектор обращается к формам древнерусской архитектуры. Источники и способы их претворения весьма различны. Есть и “сказочные” интерпретации в национально-романтическом духе, прямо восходящие к шехтелевскому Ярославскому вокзалу (Минаш даже цитирует знаменитый “шатер” с металлическим венчанием). Ряд версий представляет собой популярные среди мастеров “неорусского” направления вариации на темы псковской и новгородской архитектуры, северного зодчества (степень переосмысления источников, в глазах нашего современника доходящая до гротеска, позволяет сопоставлять их с работами Н. Рериха; в варианте I очевидно сходство – прежде всего идеологическое, но и формальное также – с проектом-победителем Первого конкурса им. Шретера (1906), зданием театра арх. А.И. Дмитриева и Н.В. Васильева).

А идея использования в качестве прототипа древнерусских оборонительных сооружений, заимствования мотивов архитектуры кремлей, монастырей, крепостных башен (вариант XII и проч.) предвосхищает щусевский проект Казанского вокзала (несколькими годами спустя сходные идеи будут использованы и С.С. Кричинским в ансамбле Федоровского собора, находящегося в непосредственной близости от вокзального комплекса; см. также, напр., проект стадиона на Ватном острове (1915 г.) В.А. Покровского и И.С. Китнера).

Подобную ситуацию⁵² можно рассматривать как свидетельство универсальности подготовки зодчего, его способностей и профессионализма – и одновременно как симптом отсутствия сложившихся представлений об уместности той или иной стилистики; вспомним упреки в безвкусии и своего рода стилистической беспринципности, адресованные этому архитектору таким ревнителем классики, как Лукомский⁵³.

“Неорусские” проекты Минаша – не единственная инициатива, предполагавшая применение форм национальной архитектуры к задаче преустройства вокзала в столице империи. Упомянем такой курьезный документ, как письмо помощника начальника Московско-Курско-Нижегородской и Мурманской ж. д. инженера Голева, предлагавшего построить здание “в древне-русском Московском стиле, так как оно есть преддверие Московского Царства”. Этот документ интересен и в том отношении, что появляется в начале 1913 г. – то есть через несколько лет после проектов Минаша. Письмо представляет любопытный пример актуализации “русского стиля” применительно к задаче создания монументальной столичной общественной постройки еще до начала I Мировой войны. Инженер Голев предлагает сначала решить принципиальный вопрос о стиле здания, а затем провести новый конкурс. Есть в тексте и такие экзотические идеи, как оформление входа в вокзал фигурами васнецовских богатырей – в дополнение к “императору-богатырю” на площади (впрочем, содержащиеся в письме требования “связности, цельности и величественности” площади с “грандиозным зданием вокзала и четырьмя монументальными фигурами”, да и язык документа, – явно классического происхождения).

Письмо было направлено железнодорожными инстанциями архитектору Шуко – “на случай, если бы высказанная <...> мысль могла быть признана <...> подходящей при будущей разработке проекта”⁵⁴. И хотя предложения инж. Голева в части стиля и архитектурного решения едва ли могли заинтересовать зодчего, в скульптурных группах Диоскуров, венчающих здание в окончательном проекте, можно усмотреть не только реминисценции архитектуры Рима и беренсовского здания Германского посольства, но и своеобразный отголосок “богатырских” конных монументов из этого письма (мысль же использования форм средневековья оказалась “подходящей” при разработке Шуко проекта другого вокзала – киевского).

Движение приемов

Проблема движения приемов, использования архитекторами тех или иных композиционных структур, форм и мотивов представляет для нас интерес отнюдь не в связи с вопросами приоритета, заимствований и проч. Речь идет о процессе выработки “новой характеристики” вокзального сооружения и о специфическом толковании градостроительной уместности.

Последовательное развитие в сюжете с Николаевским вокзалом получает мотив трехпролетной триумфальной арки, использованный в композиции целого ряда предложений – от конкурсного проекта А.И. Владовского (1906–1907 гг.) до окончательных вариантов В.А. Щуко (начиная с 1913 г.). Первоначально “триумфальная арка” – равнопролетная⁵⁵. В этом отношении спроектированный Владовским терминал, формы и композиционные приемы которого недвусмысленно отсылают к постройкам Росси и Стасова, сходен с нью-йоркским Grand Central⁵⁶ (илл. 58). Кстати, именно в раннем проекте А.И. Владовского появляется ампирное сочетание арочного и ордерного мотивов – портики, вписанные в арочные проемы. Этот прием будет впоследствии использован в композиции И.А. Фомина. Сочетание колоннад в нижнем ярусе с арками – в верхнем – вообще станет характерным решением на заключительных этапах истории сюжета.

Проект А.Н. Померанцева

Опосредующей стадией между проектами 1900-х и 1910-х годов стала работа А.Н. Померанцева. Положенная в ее основу идея монументальной надстройки, расположенной за ядром тоновского фасада, развивается уже в предложениях середины 1900-х гг.⁵⁷ (илл. 28). Но именно в проекте Померанцева был задан новый масштаб сооружения, определивший на будущее масштабные ожидания архитекторов, заказчиков и публики. В решении надстройки синтезированы характерные для вокзальной архитектуры мотивы – “арочный” и “башенный” (последний присутствует в завуалированном виде, намеком). Прием фланкирования башенками торцевой стены перекрытия, прорезанной гигантским полуциркульным окном и увенчанной треугольным щипцом, ранее был использован, напр., в решении фасада Балтийского вокзала (композиция которого в остальном восходит к парижскому Восточному вокзалу). А сам Померанцев применял сочетания арочных проемов с треугольными щипцами еще в сооружениях Нижегородской ярмарки (1896). В железнодорожной архитектуре есть и примеры умножения этого мотива – в частности, удвоения (здание станции в Туре арх. В. Лалу, 1898 г., илл. 56). В проекте же Николаевского вокзала зодчий угаивает мотив арочного окна под щипцом, тем самым отсылая к канонической “термальной” конфигурации.

Парадоксально, но именно А.Н. Померанцев, архитектор старшего поколения, который и в постройках, и в теоретических взглядах был весьма далек от неоклассического движения, дает ранний пример использования римского мотива и масштаба в архитектуре вокзала (это обстоятельство, как и воплощенные в текстах Померанцева принципы, лишней раз свидетельствует о классическом характере цеховой системы ценностей). Для отечественной архитектуры рубежа 1900/1910-х гг. крупномасштабная надстройка, выполненная в античных формах, – весьма радикальный жест. Формы римских терм в этот период получают распространение в проектах курзалов, грязелечебниц етс. Померанцев же применяет термальный мотив к решению вокзала в столице⁵⁸.

Ближайшей и очевидной аналогией этому решению оказывается перекрытие зала ожидания Пенсильванского вокзала в Нью-Йорке (“МакКим, Мид и Уайт”, вокзал стро-

ился с 1906 г., открыт в 1910 г., *илл.* 57). После открытия зал Penn Station называли крупнейшим и самым монументальным помещением в мире. Его создатели почти дословно воспроизвели (в увеличенном масштабе!) тепидарий терм Каракаллы; контрастом служил конкурс из стекла и металла.

Очевидно, впрочем, и отличие архитектурных школ. Для “American Beaux-Arts Architecture” характерно более идеальное, “стерильное” отношение к классической форме – в силу авторитета европейской традиции. В Пенсильванском вокзале мотив римских терм явлен в чистом виде, Померанцев же маскирует его приметам “рациональной архитектуры”, вокзальной традиции – металлостеклянными полукуполами и пр. Если в здании американского терминала термальное перекрытие сопоставлено с классической же крупномасштабной ордерной композицией, то основанием померанцевской надстройки служит старый тоновский вокзал. Две части сооружения отличаются степень и способ расчленения, разный масштаб, различная степень детализации и – сообразно характеру используемых форм – принадлежность разным стилевым сферам, отсылка к прообразам разных эпох.

Возникает неожиданная ситуация, когда измельченность и стилистическая “нехарактерность” тоновского фасада становится очевидной именно в сопоставлении с крупномасштабной и очевидно “античной” надстройкой, предложенной Померанцевым.

Нарекания вызывает прежде всего не сама форма перекрытия (что свидетельствует о готовности цеха принять мотив⁵⁹), а масштабная и стилевая несогласованность сохраняющейся и новой частей здания. Античная надстройка визуально “убивает” тоновский “неоренессанс”.

Несколько неуклюжие оправдания архитектора относительно “якобы нецельности проекта”⁶⁰ лишний раз свидетельствуют о том, что сам мастер сознает несоответствие частей. При этом Померанцев вынужден отстаивать даже не свой проект, а тоновскую часть здания. Да и оппоненты связывают негативные оценки проекта с ограничениями, перед которыми был поставлен автор: “критика <...> менее всего может касаться имени академика Померанцева”.

Кстати, крупномасштабные “римские” формы, большие гладкие поверхности оказались отнесены вглубь здания, получившего таким образом любопытное сходство с парковыми затеями-руинами XVIII века (заказчики которых демонстрировали преемственность древним властителям, помещая “готические” фрагменты на “античную” основу). Вспомним воплощенный в сюитах Пиранези образ “обстроенной”, приспособленной последующими поколениями античности, характерный для его работ контраст между величественной древностью и ничтожеством современников. Не только в актуализации мотива римских терм, но и в этом настроении, едва ли разделявшемся самим А.Н. Померанцевым, но созвучном пиранезианству Фомина, можно усмотреть импульс, вызвавший к жизни пиранезианское начало вокзальных проектов последнего.

Показательно, что своеобразным ответом поколения неоклассиков станет именно “римский” проект Фомина, сохранившего померанцевский термальный прием, но дополнившего его демонстративно монументальным масштабом всех частей здания, вступающих в драматическое столкновение.

Закрытый конкурс 1912 г.: исходная планировочная схема

Проекты финальных стадий отличаются прежде всего именно монументальностью, цельностью, крупным масштабом. Общая схема плана, положенная в основу этих работ, восходит к эскизу, разработанному “под личным руководством инж. п.с. Н.С. Островского гражданским инженером А.А. Гречанниковым”.

В этом предложении была заложена не только общая функциональная схема группировки помещений, но и сформулированы основные композиционные идеи: расположение корпусов главного здания “покоем”, устройство крытой лобовой платформы, скругление углов плана между корпусами “покоя” (этот прием пользовался наименьшей популярностью у конкурентов – вероятно, в силу функциональной уязвимости), способы организации подъездов на стороне прибытия и отправления, принципы “сопряжения” здания с городом (проезд со стороны Гончарной, площадь перед подъездом к лобовой платформе), а также – своеобразная “трехнефная” структура главного корпуса на Знаменскую пл. Эта структура определила тяготение конкурентов к трехчастной структуре фасада и характерный прием, использованный первоначально Лидвалем и Фоминим, а впоследствии – и Шуко: перекрытие помещений знаменского корпуса тремя ориентированными по глубинной оси здания цилиндрическими сводами. В подобном решении очевидна и преемственность проекту Померанцева. А дополнительные членения плана между главными “нефами” и по их сторонам нашли отражение в популярности мотива эдикул.

Проекты И.А. Фомина

В проекте И.А. Фомина (*илл. 40, 42*) получил развитие основной мотив померанцевской надстройки – “термальная” композиция. Однако центральное звено этой структуры теперь мощнее боковых. Между звеньями и по краям фасада располагаются колоссальные эдикулы коринфского ордера. А перед арками помещены протяженные портики каннелированного “пестумского” дорического ордера (пропорционально сходные с колоннадой Горного института). Портик пестумской дорики – одна из наиболее монументальных структур в арсенале классического зодчества; она и воспринимается как априори монументальная⁶¹. Здесь эти структуры включены в общую композицию здания в качестве наименьшего масштаба и сопоставлены с элементами, существенно превосходящими их размером. Вся постройка, таким образом, приобретает поистине визионерский масштаб, гипермонументальность сродни архитектурным фантазиям Пиранези.

Выступающее ядро главного корпуса фланкировано мощными круглыми башнями. Подобный прием не характерен для петербургской архитектуры, редкие примеры акцентирования башнями углов здания – Чесменский дворец, усадьба Безбородко в Полустрове, Литовский замок (в этих случаях башенные объемы – наследие романтических устремлений II половины XVIII века). С другой стороны, солидные, тяжелые башни – еще и своеобразная реминисценция несколько грузных глав расположенной вблизи Знаменской церкви. А ступенчатое венчание со шпилем-флашшток сближает башни с боковыми павильонами Адмиралтейства – и с павильонами из выполненного Фоминим несколько позже, в 1913 г., проекта для Тучкова буяна.

Архитектурный образ здания формируется в композиционном столкновении основных монументальных, крупномасштабных тем – арок, портиков, эдикул, башен etc. Масштабные контрасты при общей крупной форме составляющих, сопоставление “горизонтальных” (“распластанных” портиков) и “вертикальных” элементов (эдикул, арок) подчеркивают и столкновение тем “римских” и “греческих” (различие это очевидно даже в разном уклоне фронтонов – не случайно в переработанном проекте эта разница будет нивелирована). Другое основополагающее начало выразительности постройки – контраст гладких поверхностей, каннелированных дорических колонн и мегалитической кладки, обильно рустованных частей фасада, клинчатых архивольтов, грубо рустованных лопаток etc.

В решении арок использованы характерные вокзальные мотивы – членение вертикальными перемычками на сегменты, “перспективные” архивольты. Такие элементы,

как рустованный архивольт из чередующихся клиньев разной длины, отсылают к постройкам русского ампира (в первую очередь – работам Томона, Бирже и Сальному буяну) и к французским источникам подобного рода архитектуры (проектам Леду, Булле etc). Показательно, что Фомин в посвященной Томону главе III тома “Истории русского искусства” называет амбары Сального буяна “одним из прекраснейших зданий Петербурга” и указывает, что “в них с особенной ясностью отразились все приемы Леду и его школы”⁶². Фоминская композиция вокзального фасада и есть в некотором смысле парафраз Сального буяна.

В то же время в проекте терминала эти и другие мотивы введены в контекст, актуализирующий классические первоисточники разных эпох: среди них и собственно греческая и римская классика, и – в очень большой степени – работы Пиранези, чей опыт осмысления античности стал одним из важных источников эстетической мысли и художественной практики европейского неоклассицизма 1760-1830-х. Влияние Пиранези очевидно и в мегаломанском масштабе и масштабности композиций, в отборе и претворении мотивов, в характере исполнения графики, в избираемых ракурсах и точках зрения, в организации перспективных эскизов мизансценами, в которых штафажные фигуры в абсолютно пиранезианском духе суетливо разыгрывают повседневное представление среди декораций древней исполнинской архитектуры⁶³.

Общая структура композиции и принципы ее построения – прежде всего принцип масштабного сопоставления основных тем – сохранились и в переработанном варианте (илл. 41, 43). Несмотря на уменьшение высоты, на отказ от боковых портиков и верхних барабанов башен, измененный проект демонстрирует не меньшую монументальность. Однако характер эффектов изменился. Контраст гладких и рустованных поверхностей, ранее распространявшийся на весь фасад, уступил место противопоставлению гладкого “верха” и мощного, циклопической кладки “низа”.

Перемены в тектонической организации коснулись и ордера. В центральном портике использованы вместо каннелированных гладкие колонны (решение портика представляет едва ли не карикатурную параллель со зданием Биржи). Изменившейся тектонике здания с массивным рустованным основанием отвечает и использование в эдикулах муфтированного ордера, придающего им монументальность даже при сильно вытянутых пропорциях. Присем этот, возникновение которого традиционно рассматривается в контексте архитектуры маньеризма (см., напр., внутренний двор палаццо Питти), широко применял в своих постройках и проектах Леду. А в начале 1910-х гг. муфтированные колонны и пилястры становятся общим местом проектов, формальный и образный строй которых отсылают к итальянской архитектуре. Таким образом, сочетание поверхностей гладких и рустованных дополняется сопоставлением в одной композиции разных типов ордера – гладкого, “мегалитических” рустованных лопаток и муфтированных колонн.

Измененный пропорциональный строй башен делает более явной переключку с павильонами Адмиралтейства. А арочные проемы на фасадах башен получили новые членения и – сходство с арками Новой Голландии (в особенности очевидное благодаря высоким двухколонным эдикулам).

В новом варианте влияние античных источников оказалось сильнее опосредовано единым монументальным контекстом (в который включились мотивы ренессансного и маньеристического толка), а связь с локальными прототипами (зданиями Биржи, Адмиралтейства, Новой Голландии), наоборот, стала более отчетливой. Общий масштабный строй здания более однороден, размеры, пропорции и формы отдельных элементов менее контрастны и согласованы более очевидным образом. Впрочем, здание стало восприниматься менее грандиозным, более декоративным, “многословным”, и утратило некоторую долю обаяния лаконичных и чистых античных форм, контрастно скомпа-

нованных в пиранезианском духе. Приемы, использованные архитектором, сообщили постройке и контекстуальность особого рода. Сочетание муфтированного ордера с мегалитической кладкой etc встречается в постройке, в начале 1910-х гг. оформившей начальный участок Невского пр. В 1911 – 1912 гг. по проекту М.М. Перетятковича было возведено здание банка Вавельберга. Эта постройка вызвала неоднозначные оценки и, безусловно, ее создание стало важным сюжетом актуального архитектурного процесса. Проект Фомина можно рассматривать как своеобразный отклик, замыкание ансамбля Невского вторым монументальным “каменным” зданием, в котором применены сходные формы (правда, в существенно ином контексте).

Проекты Ф.И. Лидваля

Фасад вокзала в проекте Ф.И. Лидваля (*илл. 38*) являет сочетание двух начал: монументальности лапидарной упрощенно-модернизированной классики, организующей постройку в части композиции и формы, и прозрачности “дематериализованных” арочных проемов между элементами этого “тектонического каркаса”. Примененные архитектором формы сообщают зданию сходство одновременно с двумя типами “пограничных” сооружений: триумфальной аркой (равнопролетной) и триумфальными воротами-ордерными пропилеями.

Подобный прием организации фасадного фронта ордера в начале XX столетия встречается прежде всего в американских терминалах. Правда, для них характерна более выраженная пластика объемов, чем в лидвалевском вокзале, и использование канонических ордера, объединенных в канонические, узнаваемые колонные композиции. А протяженная структура из пилонов с модернизированным ордерным оформлением в сочетании с двумя мощными арками впоследствии станет основной темой, напр., фасада вокзала в Штутгарте (осуществленный вариант).

В альтернативном варианте проекта (*илл. 39*) архитектор использует строго равномерный ритм ордера и проемов и отказывается от расчленения фасада ризалитами. Соответственно, ритмическое единство композиции становится абсолютным, а образ постройки в едва ли не максимально возможной степени определяется ее “тектоническим каркасом”.

Структура фасада – в особенности в лишенном ризалитов варианте – не только порождает ассоциации “беренсианского” толка (основанные на визуальных параллелях вокзала и строившегося в 1911–1913 годах Германского посольства; вспомним и факт почти синхронного возведения двумя архитекторами зданий, расположенных вблизи в ансамбле Исаакиевской пл.), но и отсылает к одному из первоисточников подобной выразительности, немецкому классицизму XIX века⁶⁴.

А самый принцип сведения архитектурного образа прежде всего к тектонической схеме на основе большого ордера, активно подхваченный мастерами неоклассического направления начала XX в. (такими, как Шуко, Фомин, Лялевич, Белогруд, сам Лидваль, впоследствии Жолтовский и др.), в новоевропейском зодчестве восходит к городским дворцам Палладио.

Протяженная колоннада, организующая фасад, встречается и в постройке, наряду с Николаевским вокзалом формировавшей ансамбль Невского проспекта, – кваренгиевском здании Кабинета; напомним, что первоначально ордерная композиция сочеталась с аркадой в нижнем ярусе, заложенной Н.А. Шильдкнехтом при реконструкции 1885 – 1886 гг.

Массивная, грузная часовая башня занимает в эскизах Ф.И. Лидваля место на углу Лиговки и Знаменской пл. Подобное расположение, принятое еще в проектах 1900-х гг., делает лидвалевскую “кампаниллу” прежде всего принадлежностью локально-

го ансамбля.

В разных вариантах вокзала получили отклик оба мотива венчания из проекта Померанцева (объединенные в “термальной” структуре): в одном случае для перекрытия использованы скатные, треугольного сечения фонари, в другом – три цилиндрических свода с остекленными торцовыми арками. Таким образом, именно в проекте Лидвала три полуциркульные арки (равного пролета) впервые появляются не в виде окон на главном фасаде или проемов в торцовой стене массивного перекрытия, но именно в связи с цилиндрическими сводами, венчающими здание и формирующими его силуэт. А сочетание “закомар” с колоннадой на весь фасад завершает формулу, принятую в окончательном проекте В.А. Шуко.

Проект В.А. Шуко: конкурсные предложения

Впрочем, последний не сразу придет к подобной композиции, суммирующей предшествующие опыты в части монументальности, характерности и градостроительной уместности. В более ранней версии проекта В.А. Шуко создает “классицистическую” композицию с ярко выраженной иерархией масс и сравнительно компактным ядром (илл. 44, 45). Подчеркнуто центричный главный фасад расчленен тремя ризалитами, по осям которых расположены огромные арочные окна. Структура членений, объединение небольшого числа крупномасштабных элементов в композиции центрального объема, отсутствие в ней ритмических тем и создают эффект компактности, “собранности” здания.

Общая сомасштабность основных элементов (обусловленная, в частности, преувеличенными размерами арочных проемов), отсутствие намеренных масштабных конфликтов, подобных тому, что провоцирует в своем проекте Фомин, лишает постройку Шуко существенной доли мегаломании, придает ей значительно более традиционный облик и строй, хотя и дезориентирует зрителя в отношении истинных размеров здания. Возникает эффект своеобразной утраты масштаба – аналогично тому, как гипертрофированные размеры всех элементов фасада собора Св. Петра неожиданно нивелируют здание в ансамбле площади. Подобные переключки с римским сооружением вполне естественны для известного “итальянскими” пристрастиями Шуко; они прослеживаются и в общей композиционной схеме, и в отдельных элементах – таких, как, напр., широкая открытая лестница перед зданием.

Проект Шуко представляет сложное сочетание целого ряда начал – и “итальянизирующего”, и – прежде всего – петербургского, контекстуального, и “современного”, актуального. В решение новой монументальной постройки, выполненной в естественном камне, введены композиционные и формальные цитаты целого ряда петербургских зданий. Показателен как сам отбор прототипов, так и способ синтеза мотивов. Контекст превалирует над элементами, получающими совершенно иное, современное, модернизированное исполнение и звучание, но сохраняющими функцию знаков, которые отсылают не к стилям, а конкретным памятникам без ностальгических коннотаций. Показательно отличие от спроектированных несколько ранее павильонов в Риме и Турине, где Шуко создает цельный, достоверный и убедительный образ архитектуры русского классицизма, воспроизводит не только постройки, но стиль, эпоху. В здании вокзала идеи “археологической реконструкции” ретроспективного стиля, воссоздания визуального образа и атмосферы архитектурной эпохи оказываются нерелевантными. Использованные приемы заимствованы из зданий всех периодов истории петербургского классицизма, а главным объектом цитирования стала постройка принципиально синтетическая и романтическая, выпадающая из стилевых канонов и определений, стоящая особняком в истории петербургской архитектуры. В композиции центрального

ризалита архитектор почти дословно воспроизводит структуру и мотивы главного фасада Михайловского замка – в том виде, в котором здание дошло до начала XX в. (без гербового венчания, с гладким аттиком etc).

Цитаты здания Михайловского замка сочетаются с заимствованными вне стилового и композиционного контекста отдельными мотивами Адмиралтейства (такими, как статуи, несущие сферы, или венчание башни шпилем) – постройкой стилистически цельной, принадлежащей уже новой, ампирной эпохе и наследующей французской архитектуре эпохи Просвещения и революции. Подобное внестилевое заимствование носит скорее “контекстуальный” характер, устанавливает связь двух построек, замыкающих ансамбль Невского пр., открывающих и завершающих его. Отметим, что и постановка башни могла быть подсказана все тем же зданием Михайловского замка, шпиль церкви которого зритель со стороны главного фасада видит аналогичным образом. Конный монумент императора на площади также провоцирует параллели.

Очень близко брэнновскому и решение вокзального аттика. Зато вместо барельефа в тимпане автор вводит в композицию фронтона итальянский “пуант” – “лежащее” овальное окно, подобное одному из тех парных окон, которые Палладио поместил на фронтонах виллы Ротонда. Список подчас неожиданных параллелей продолжает ассоциирующийся со зданием Академии художеств раннеклассицистический (барочного происхождения) прием, посредством которого архитектор решает прикрытие боковых крыльев к центральному ризалиту.

Сходное с вокзалом Шуко пропорциональное решение и композиционное строение имеет, напр., кваренгиевское здание Академии наук, в котором центральный ризалит с портиком также равен по ширине боковым крыльям, акцентированным по краям неглубокими ризалитами квадратных пропорций. Таким образом, архитектор прибегает к ссылкам на петербургские и итальянские постройки, отстоящие друг от друга во времени и весьма различные в формально-стилистическом отношении; все это не добавляет зданию стилового единства – и ценности в пассеистическом, ретроспективистском смысле. Объединяет прототипы прежде всего идеологическая значимость, роль “главных и типичных” построек Петербурга; большинство из них также выполняет функцию ключевых узлов градостроительного контекста.

При всем обилии разнородных цитат проект Шуко отличается высокая степень формального и композиционного единства. Достигается оно прежде всего единым отношением к форме, общим способом модернизации, общим современным, актуальным классическим контекстом, при включении в который все мотивы проходят своеобразную очистку рефлексией автора, освобождаясь от “археологизма”, “историзма”, от стилистических ассоциаций и сохраняя лишь параллели средовые и идеологические.

Единство достигается и композиционными средствами. Архитектор обеспечивает подобное главенство контекста над разнородными приемами, создавая иерархически выстроенную, разнообразную, развитую композицию, в которой сохраняется структурное единство, общность вертикального строения, членений etc. Общие членения, а также повторяющиеся композиционные приемы, стандартные решения оснований, венчаний, способы расположения проемов и пр. связывают воедино всю постройку.

Мотив центрального портала, фланкированного скульптурой на пьедесталах и выполненного в виде огромного арочного проема, разделенного козырьком, восходит к финским станциям. А структура с трехпролетной “триумфальной аркой” отчасти сходна с построением фасада вокзала Grand Central.

В измененном согласно пожеланиям Академии художеств варианте (илл. 46) Шуко сохраняет общую композицию фасада, выполняя прежде всего “указание <...> Академии на желательность облегчения перекрытия главного вестибюля”. Вместо сложного перекрытия, “напоминающего церковное сооружение”, архитектор использует цилин-

дрический свод-фонарь наподобие лидвалевских; в основании свода применены и грубо рустованные лопатки⁶⁵ (в т.ч. со скульптурой на продолжении осей), восходящие к проектам Фомина. Кроме того, чтобы устранить “слеповатость здания”, увеличены размеры проемов и их количество.

Переработанный проект В.А. Шуко

Радикальное изменение проекта, предпринятое В.А. Шуко уже на пост-конкурсной стадии истории сюжета, приближает композицию вокзала к работам бывших конкурентов (*илл. 47*). Прием решения фасада в виде протяженной колоннады большого ордера с общим антаблементом восходит к проекту Лидваля – как и торцовые арки трех цилиндрических сводов, возвышающиеся над фасадом. В то же время расчленение фасадного фронта практически дословно воспроизводит проект Фомина: Шуко вводит эдикулы сдвоенного (!) ордера, повторяет даже членения арок и ритм осей (средняя арка – пятисегментная, боковые – в три сегмента). Впрочем, раскрепованные эдикулы отсылают и к зданию Сената и Синода. Клинчатые “перспективные” архивольты, прием размещения скульптуры на продолжении осей ордера эдикул также ранее были использованы Фоминым (в проекте Шуко статуи в геральдической композиции держат гербовые щиты – этот мотив отсылает к ренессансной традиции).

Предыдущие версии собственного проекта Шуко повторяет прежде всего решение основания постройки – сочетание гладкого цоколя и мегалитической кладки первого этажа, распространяющееся на все здание (это сочетание также восходит в здании Михайловского замка – правда, там отношение ярусов по высоте иное). Преемственность с предшествующими вариантами наблюдается и в приемах архитектурной обработки прочих фасадов; отметим, что именно в решении корпуса по Лиговскому пр. зодчий ранее уже использовал ордер на высоких пьедесталах – палладианский прием, положенный в основу окончательной композиции.

В окончательных вариантах архитектор решает знаменский фасад в виде глубокой лоджии, а в интерколумниях устраивает огромные – на всю высоту колонн – прямоугольные окна. Прием “облегчения фасада”, своеобразной дематериализации простенков между колоннами путем устройства объединенных по высоте прозрачных трехгранных эркеров был использован Шуко еще в доме Маркова на Каменноостровском пр., 65. Архитектор применяет в вокзальных проектах и другое характерное решение – объединение окон нескольких ярусов по вертикали прямоугольными нишами.

Первоначально архитектор сохраняет в переработанном проекте ионический ордер из ранней версии, наследие композиции Михайловского замка. Впоследствии Шуко делает выбор в пользу дорики, также сообщающей постройке сходство со многими “главными и типичными зданиями Петербурга” (напр., Адмиралтейством)⁶⁶, и в то же время включающей вокзал в сферу мировых тенденций модернизированной классики.

Окончательный вариант проекта Николаевского вокзала: современная классика. Риторика границы

В окончательном проекте (*илл. 50*) В.А. Шуко отказывается от прямых цитат петербургских построек⁶⁷. Изменились размеры элементов и пропорциональные отношения “главных тем” – арок, лоджий, эдикул –, здание получило более крупный масштаб и большее единство композиции, цельность⁶⁸. Фасад вокзала постепенно становится все более “спокойным”, лаконичным и монументальным, менее дробным. Этому способствует отказ от “россиевских” сильно раскрепованных эдикул и постепенное

выравнивание фасадной линии (в финальной версии архитектор использует мотив ниш, избегая таким образом резких выступов на фасаде). Приемы обращения с формой, обработка эдикул со всей очевидностью демонстрируют маньеристические пристрастия Жуко (напомним, что одной из важнейших для него построек было палаццо дель Те, тщательно изучавшееся и подробно зарисованное архитектором в поездке по Италии): в один из вариантов архитектор вслед за Фоминым вводит муфтированный ордер (илл. 48), в окончательное решение фасада – колонны из “расплющенных”, бочкообразных барабанов (илл. 49). Наслоение элементов, сочетание колонн и пиластр, сложные венчания, мощные, тяжеловесные замки и прочие немногочисленные детали, крупные, телесные формы – едва ли не барочного свойства.

Разнообразные изменения в процессе проектирования претерпевает башня, то усащенная шпилем, подставка венчания Петропавловского собора, Адмиралтейства, Михайловского замка, то вовсе лишенная навершия, то увенчанная барабаном и куполом со скульптурой (сходное решение ранее использовал в своем проекте Ф. Лидваль). Строение башни и приемы ее оформления в окончательном варианте делают связь с венецианской Кампаниллой вполне очевидной.

В окончательном варианте проекта терминала архитектор создает композицию, не только сочетающую узнаваемые элементы вокзального здания (перекрытия залов, гигантские арки, часовую башню), но и наиболее последовательно воплощающую “пограничную” риторику – и тем самым в наибольшей степени отвечающую требованиям “характерности”. Колоннада Жуко – не просто формальный мотив, знак принадлежности к классической архитектуре, тектоническая метафора. Весь фасад, все здание становится границей – “зовущей”, активно проницаемой, пластически выявленной, дающей глубокую светотень. Эта проницаемость, пластичность, рельефность, отличающая проект Жуко от композиции вокзала Лидваля или беренсовского посольства, во многом определяет новую характерность здания. Выразительность непосредственно воздействующей на зрителя пластической формы сочетается с утилитарными качествами предложенной структуры и с символическими аспектами (связанными с семантикой ордерных композиций).

Вспомним слова Фомина о портике как “единственной архитектурной форме, правильно разрешающей большой подъезд (где одновременно должно подъезжать большое число экипажей)”. Эта формула в определенной степени изолирует вокзал, нивелируя типологическую природу сооружения, его пограничный характер, она словно обрывает его связь с надпетербургским, имперским контекстом, приравнивая терминал к прочим общественным постройкам в городской среде.

Напротив, Жуко еще в пояснительной записке к ранней версии проекта особо отмечает “проницаемость”, указывая, что “выход прибытия <...> не является частью, зовущей вовнутрь здания”. В окончательных вариантах архитектор посредством глубоких монументальных лоджий с “прозрачными” простенками актуализирует тему пропиленев. Появление этой темы может быть истолковано в связи с античными увлечениями Жуко, с впечатлениями, вынесенными им из поездок; едва ли архитектор (напомним, родившийся в Берлине) мог пройти и мимо хрестоматийных примеров вроде Бранденбургских ворот. Да и в петербургской архитектуре есть образец подобного сооружения, символически отмечающего именно границу между городом и страной, – Московские ворота Стасова, расположенные, подобно Николаевскому вокзалу, на пути, который связывает две столицы.

В дальнейшем творчестве Жуко мотив пропиленев станет одним из наиболее важных и характерных; он будет использован (правда, в редуцированном виде) и в оформлении въезда в Смольный, и в здании Библиотеки имени Ленина, и в проек-

тах Дворца Советов (как конкурсных, так и в вариантах, выполненных совместно с Б.М. Иофаном и др.). Отметим, что этот мотив, вышедший из употребления в железнодорожной архитектуре второй половины XIX столетия, несколько ранее, на заре вокзального строительства, находил применение – см., напр., знаменитые пропилеи Юстонской станции в Лондоне (арх. Ф. Хардвик, 1835–1839 гг., *илл. 51*).

Особый интерес представляет то обстоятельство, что Шуко, ориентировавшийся на европейскую, прежде всего немецкую, традицию вокзального строительства⁶⁹, создает в конечном итоге проект, масштабом и цельностью сходный с современными ему американскими неоклассическими терминалами. Свидетельством этому могут послужить слова В.А. Глазырина: “Наружные стены выведены из гранитных камней, стиль постройки римско-дорический. Все сооружение должно быть признано *chef d’oeuvre*’ом архитектурной мощи. Его простые и в то же время внушительные линии придают ему настоящее выражение как входным воротам для движения мирового города”. Эти строки, в полной мере применимые к окончательному проекту Шуко, в действительности посвящены Пенсильванскому вокзалу в Нью-Йорке⁷⁰. Сходство построек очевидно и на уровне композиционной формулы, и на уровне функциональной структуры. Впрочем, в отличие от стерильной “римской классики” американских композиций, проект Шуко демонстрирует пример монументальной модернизации формы, отражающей и личное видение, вкусы автора, и универсальную тенденцию эпохи.

Избранный Шуко прием, сообщающий постройке “проницаемость”, задающий глубинную ось в качестве основополагающей, определяет сходство здания со сценической декорацией эпохи Ренессанса и барокко. Эта параллель не случайна: в 1910-е годы архитектор много работает для театра. Это театральное начало воплощает, в частности, такая деталь, как поднятый занавес на перспективах окончательного проекта.

Показательно, что “на финишную прямую” вокзального сюжета выходит именно Владимир Шуко. Архитектор универсального дарования и универсальных знаний. Пас-сейст-мирискусник, продемонстрировавший способность создавать “экстракт” стилей, передавать атмосферу ушедших эпох. Зодчий, давший первые примеры применения палладианской тектонической структуры на основе большого ордера к современным постройкам в столице. Мастер, обладающий не увражным, а реальным знанием античных и ренессансных первоисточников⁷¹, владеющий всем массивом классического зодчества, классическими формами и классическими принципами, способный не повторять архитектуру прошлого, а создавать новую, современную классику.

Примечания

¹ Примером может служить очевидное покровительство, оказывавшееся председателем правления Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. Н.С. Островским архитектору дороги А.А. Гречанникову (см. материалы по истории сюжета в Прил. 1).

² Приобретающих порой черты своеобразной вендетты – как в случае с А.Н. Померанцевым и И.С. Китнером.

³ РГИА. Ф. 273. Оп. 7. Д. 1056. Л. 10. См. также РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354. Л. 68.

⁴ Историю событий и современное конкурсам состояние вокзального комплекса с описанием отдельных построек и помещений – см., напр., в докладе “Об утверждении строительной стоимости работ по постройке <...>” (черновик доклада, составленный В.А. Глазыриным 25 сентября 1913 г., см.: ЦГАНТД. Ф. 282. Оп. 1. Д. 147).

⁵ ЦГАНТД. Ф. 282. Оп. 1. Д. 147. Л. 12.

⁶ См.: ЦГАНТД. Ф. 282. Оп. 1. Д. 160.

⁷ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 117-118.

⁸ См.: РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Дд. 292, 301.

⁹ См., напр., схематический план Минаша–Кнорринга “с обязательными для гг. конкурентов примечаниями”: ЦГАНТД. Ф. 282. Оп. 1. Д. 63. Л. 1.

¹⁰ Зодчий. 1906. №36. С. 365.

¹¹ Рапорт начальника Николаевской ж. д. в Управление железных дорог от 12.07.1907. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 602. Л. 5 об.

¹² РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 292. Л. 38. См. перспективу к проекту Войневича в собрании библиотеки ПГУПС, фотокопии эскизных планов, фасадов и перспектив Минаша в фонде ЦГАНТД (Ф. 282. Оп. 1. Д. 91), графику и пояснительные записки в фонде РГИА (Ф. 350. Оп. 31. Дд. 292, 301. Ф. 273. Оп. 6. Д. 602 и др.).

¹³ РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 292. Л. 38.

¹⁴ См. “Журналы комитета по разработке проекта СПб. вокзала Николаевской железной дороги”. Заседание №1. 18.07.1909. Переговоры с А.Н. Померанцевым велись еще весной 1909 г.

¹⁵ См. журнал заседания №13 от 6.11.1910, фотокопии чертежей в собрании ЦГАКФФД.

¹⁶ “История с Николаевским вокзалом вполне отрицательная история. К. Тон построил уродливое здание в том псевдоренессансном вкусе, который достался ему в виде последнего воспоминания об Италии, после того как он (не бездарный человек) должен был себя калечить в продолжение 20 лет – в угоду националистическим идеям императора Николая I. <...>. Правда, на проекте профессора Померанцева – несомненно лучшим местом остается все же неудачная часть Тона, но это лишь говорит об окончательной неудаче всего остального. Г. Померанцеву, вообще, не следовало поручать этого дела. Достаточно, что он испортил Красную Площадь в Москве. Но, оставляя в стороне вопрос об архитекторе, не следовало беречь то, что недостойно быть берегаемым”. Саму идею министерства сохранить тоновское здание Бенуа называет “недоразумением” и рассматривает как побочный эффект “охранительной проповеди” мирискусников: их стараниями общество постепенно усвоило мысль о необходимости сбережения старины, так и не выучившись “разбираться в красоте”, отделять “неприкосновенные святыни” от архитектуры, “обреченной на временное служение”. Сохранение старого фасада – “это тот же роковой, неисправимый “подлый вкус”, который вылезает, как его ни прячь, как с ним ни воюй”.

¹⁷ См., напр., отчет о заседании Общества архитекторов-художников, посвященном обсуждению проекта (Прил. 1). Ранее “министр путей сообщения удовлетворил ходатайство о-ва <...> о представлении на заключение компетентных лиц составленного проф. А.Н. Померанцевым проекта <...>. В заседании 23-го ноября общество избрало специальную комиссию, которой поручено в недельный срок ознакомиться с проектом проф. Померанцева. В комиссию вошли: Л.Н. Бенуа, гр. П.Ю. Сюзора, В.А. Косяков, Ф.И. Лидваль, Г.И. Котов и М.М. Перетяткович” (Речь. 25 ноября 1910 г.). Зодчие неоднократно, начиная с 1900-х гг., инициировали профессиональную экспертизу планов в разных инстанциях – от ПОО до Академии (см., напр.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 602. Лл. 1, 53, 74; Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Лл. 2, 3).

¹⁸ Академическая комиссия по рассмотрению проектов, присылаемых на заключение Императорской Академии Художеств, под предс. Л.Н. Бенуа, при уч. М.Т. Преображенского и Е.А. Сабанеева. Заседания комиссии – 23 декабря 1910 г. и 13 января 1911 г. (протокол см.: РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 47-49). Мнение комиссии одобрено собранием Академии 24 января 1911 г. (заключение Академии см. Прил. 1).

¹⁹ Заключение комиссии от 11 февраля 1911 г., рассмотрено собранием Академии 28 февраля 1911 г. (см.: РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 69, 74).

²⁰ Особое мнение архитекторов (П.Ю. Сюзора, И.С. Китнера, Л.Н. Бенуа, А.В. Шу-

сева, В.А. Покровского и В.В. Суслова) – см. Прил. 1.

²¹ См. “Некоторые соображения о проектировании нового вокзала” инж. С.А. Штольцмана (подп. 3 марта 1911 г. РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1352. Л. 309-316; см. также: РГИА. Ф. 350. Оп. 31. Д. 293).

²² В проектировании принимал участие арх. Н.А. Горностаев.

²³ Журнал Технического совещания при Управлении Николаевской ж. д. 10–25 сентября 1911 г. (РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1353. Л. 44 и далее; графические материалы к проектам см.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1353 и др.).

²⁴ См.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1353. Л. 187.

²⁵ См.: ЦГАНТД. Ф. 282. Оп. 1. Д. 105.

²⁶ При этом Инженерный совет отмечал, что замечания И.С. Китнера и Н.С. Островского к эскизам Управления железных дорог удачно разрешены Островским (см.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354. Л. 33А).

²⁷ См.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354. Л. 31; РГИА. Ф. 273. Оп. 7. Д. 1056. Л. 9.

²⁸ Переписку Н.Н. Митинского с архитекторами по вопросу участия в проектировании см.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354.

²⁹ См. письмо Л.Н. Бенуа от 28 июня 1912 г. в собрание Академии художеств, в котором он излагает события заседания 26 июня: выступление А.Н. Померанцева, выход из комиссии И.С. Китнера, которого Померанцев упрекнул в том, что “лишь стараниями Китнера и инженера Островского <...> его проект был отвергнут в Инженерном Совете”. Л.Н. Бенуа просит освободить его “как от обязанностей председателя, так и члена” комиссии (РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 118).

³⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 17-18.

³¹ РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 129.

³² РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 81.

³³ Там же. Л. 148об.-149.

³⁴ Там же. Л. 127-130.

³⁵ См.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1356. Л. 38-40; Ф. 273. Оп. 6. Д. 1357. Л. 163.

³⁶ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1356. Л. 29.

³⁷ Письмо В.А. Щуко с согласием на разработку проекта, расчетом стоимости проектных работ и просьбой о проезде “хотя бы до границы, если бы не представилась возможность и по германским дорогам” см.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 146-147. См. также: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1356. Лл. 12, 29.

³⁸ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1357. Л. 130.

³⁹ Там же. Л. 142.

⁴⁰ Ср. с позицией У. Эко, который определяет в качестве особенности архитектуры, отличающей ее от других знаковых систем, именно способность означать собственные функции (см.: Эко У. Отсутствующая структура. Введение в семиологию. СПб., 1998).

⁴¹ В связи с “николаевским” сюжетом нас занимает только этот тип вокзалов.

⁴² РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1356. Л. 108 и др.

⁴³ См. там же. Л. 116.

⁴⁴ В т.ч. с венчанием, близким к завершению башни из окончательного проекта Щуко; Лидваль создает и вариант фасада с использованием арочной темы.

⁴⁵ С “петербургским” шпилем и в сочетании со зданием, практически лишенным венецианских ассоциаций, но исполненным петербургских и римских.

⁴⁶ См.: Ревзин Г.И. Ук. соч. С. 114 и далее.

⁴⁷ Из “Пояснительной Записки Академика Архитектуры Владимира Алексеевича Щуко”. Подробнее см. Прил. 1.

⁴⁸ См., напр., письмо Н.С. Островского Н.Н. Митинскому от 19.12.1911 г. – Прил. 1.

⁴⁹ Тоновская башня имела визуальную параллель и в локальном ансамбле Зна-

менской пл. – не дошедшую до наших дней башню съезжего дома Каретной части (Невский пр., 91 – Гочарная ул., 6, здание перестраивал арх. З.Ф. Красноповков в 1846–1850 гг.).

⁵⁰ См., напр., пожелания по отделке вестибюля в проекте А.Н. Померанцева, высказанные в совещании 20 мая 1910 г.: “на двух боковых частях стен установить изображенные двуглавых орлов типа эпохи царствования Императора Николая I и настоящей эпохи и по бокам их расположить виды, по бокам первого орла – вид города С.-Петербурга (вид с р. Невы на памятник Императора Петра I-го) и города Москвы (вид Красной площади), а по бокам второго орла – вид города С.-Петербурга с моря и вид Владивостока с моря”. На остальных двух стенах вестибюля расположить панно, изображающие <...>: а) Николаевский вокзал <...> ко времени открытия дороги, б) открытие Веребинского моста в присутствии Императора Николая I, в) прибытие первого Высочайшего поезда в Москву, и на другой стене: г) поезд при открытии дороги, д) поезд в настоящее время, е) один из видов на дороге, если окажется для него место <...>” (см. журнал заседания комитета №8 от 25 мая 1910).

⁵¹ Фотокопии проектов см.: ЦГАНТД, Ф. 282. Оп. 1. Д. 91.

⁵² Любопытную параллель представляет монферрановский альбом ранних эскизов Исаакиевского собора.

⁵³ См.: Лукомский Г.К. Современный Петербург. Очерк истории возникновения и развития классического строительства. 1900–1915 гг. Пг.: Свободное искусство, [б/г].

⁵⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 158.

⁵⁵ В поздних проектах центральная арка будет больше боковых.

⁵⁶ Аналогичны и приемы решения осей между арками: прямоугольное окно в нижнем ярусе и овальное с пышной скульптурной обработкой – в верхнем.

⁵⁷ См., напр., проект “с сохранением части здания контор служб пути и материальной и сохранением центрального корпуса существующего пассажирского здания”, датированный 6 июня 1907 г. (перспектива подписана С. Минашем и и.о. зав. работами Н. Митинским). Фотокопию см.: ЦГАНТД, Ф. 282. Оп. 1. Д. 91. Л. 23. Любопытно, что в этом варианте тоновская башня перенесена на надстройку.

⁵⁸ Архитектор, критикуя впоследствии проект Лидваля, пишет, что “фасад совершенно не имеет характера вокзала и архитектурных форм; напоминает скорее какие-нибудь посредственные грязелечебницы или бани”; в проекте Фомина мотив и его происхождение определены Померанцевым вполне однозначно: “средняя часть главного фасада, напоминающая прием римских терм, представляет собою три больших полуциркульных арки, над которыми высятся три фронтона” (см. Прил. 1).

⁵⁹ Напомним, что для А. Бенуа, напротив, “на проекте профессора Померанцева – несомненно лучшим местом остается все же неудачная часть Тона”.

⁶⁰ “Эта его нецелность только кажущаяся, так как на проекте покрыты остающиеся корпуса другой краской в отличие от новых частей здания, а на фотографии, где краски сравнены, никто не скажет, что проект состоит из пристроек; напротив, он составляет одно гармоническое целое как по плану, так и по фасаду” (см. Прил. 1).

⁶¹ Безотносительно абсолютного размера.

⁶² Грабарь И. История русского искусства. Т.III. Петербургская архитектура в XVIII и XIX веках. СПб.: Лениздат, 1994. С. 328.

⁶³ Характерно, что в проекте Ф.И. Лидваля используются не только модернизированные формы, но и “современный” стаффаж – напр., автомобили.

⁶⁴ См. композицию шинкелевского Нового музея в берлинском Люстгартене.

⁶⁵ Отметим также обработку рустами углов здания – прием, распространенный в проектах “итальянизирующего” направления 1910-х.

⁶⁶ Кроме того, монументальная, мощная колоннада с эдикулами заключает и сво-

образную отсылку к ансамблю пл. Св. Петра; эту параллель усиливает и присутствие в ансамбле Невского другого “главного и типичного здания”, расположенного с отступом от линии застройки проспекта и организованного протяженной колоннадой, – Казанского собора.

⁶⁷ Напр., вместо “томоновских” клинчатых архивольтов использует “перспективные” на “финляндский” манер.

⁶⁸ Любопытно, что размерные соотношения элементов (пролеты и ширина арок, ширина эдикул) претерпевают изменение, обратное эволюции проекта Фомина.

⁶⁹ Вспомним просьбу архитектора о поездке в Германию “для ознакомления с новейшими вокзалами”.

⁷⁰ См. машинопись статьи Глазырина “Новые главные вокзалы пенсильванской и нью-йоркской центр. ж. д. в Нью-Йорке”. ЦГАНТД. Ф. 282. Оп. 1. Д. 508. Л. 1 об.

⁷¹ В этой связи показателен сделанный два десятилетия спустя выбор на роль главных авторов Дворца Советов именно Щуко и Иофана – архитекторов, длительное время изучавших классику “в первоисточнике”.

В Приложении 1 опубликованы некоторые архивные материалы и выдержки из статей в прессе, связанные с историей проектирования нового Николаевского вокзала. Особый интерес для характеристики петербургского неоклассического зодчества представляют, на наш взгляд, заключения Академии художеств и “особые мнения” архитекторов. Эти материалы демонстрируют глубинную укорененность классических принципов в системе взглядов даже тех представителей архитектурного корпуса, которые не могут быть отнесены к неоклассическому течению, – таких, как А.А. Парланд, И.С. Китнер, А.Н. Померанцев и др.

Ряд документов и графических материалов по истории сюжета находится в собраниях РГИА, ЦГИА СПб, НИМАХ, ЦГАНТД, ЦГАКФФД, ГНИМА им. А.В. Щусева, ЦМЖТ, в фонде научной библиотеки ПГУПС. Кроме того, события широко освещались в городской и профессиональной прессе.

Приложение 1. Материалы к истории конкурсов на реконструкцию Николаевского вокзала

1. Отзыв заказчика о проектах открытого конкурса 1906–1907 гг.

Проект “Я” (арх. М.М. Перетяткович): “Фасад некрасив, сух и производит тяжелое впечатление; венчание [верхней] квадратной части его шпилем, придающее ей характер башни, не идет в пользу общего вида здания”.

Проект “Скалы и сосны” (арх. А.Л. Лишневицкий): “а) правое и левое крылья фасада, выходящего на Знаменскую площадь, не вяжутся между собой и вместе со средней частью его; передняя часть вестибюля не монументальна и зажата боковыми высокими корпусами. Задняя высокая арка в натуре пропадет и не будет видна; башня чрезмерно высока. Стиль едва ли можно признать подходящим.

б) Фасад со стороны Лиговской улицы не спокоен и разбросан”.

Проект “Вулкан” (арх. Г.А. Косяков, Н.Л. Подбереский, А.А. Ламагин): “а) Фасады декоративны, с обильным количеством красиво нарисованных мелких деталей, рядом с чрезвычайно крупными украшениями, страдающими, однако, немасштабностью; едва ли можно считать такого рода фасад подходящим к городу С.Петербургу. Башня на углу главного фасада грузна и слишком высока.

б) Венчание главного вестибюля слишком пологим, остекленным куполом не целесообразно, ввиду того, что по причине незначительного уклона кровли будет застаиваться снег”.

Проект “Гранит” (арх. О.Р.Мунц и С.В.Беляев): “Фасады хотя просты, но мало интересны; венчание главного вестибюля бочкообразным остекленным перекрытием, удерживающим снег, нельзя признать красивым и целесообразным”.

Проект “Петербург-Москва” (арх. В.И. Романов и Б.Я. Боткин): “Фасадом проект не производит цельного впечатления: центральная часть не вяжется с боковыми корпусами здания как по общим массам, так и по стилю.

Венчание главного вестибюля <...> имеет те же недостатки, что и в проекте “Вулкан”; кроме того непонятна конструкция перекрытия главного вестибюля <...>.

Башня чрезвычайно грузна. Внутренняя обработка помещений не отвечает назначению здания и несколько театральна”.

Проект “Сфинкс” (арх. А.И. Владовский): “Фасадная линия стороны прибытия неспокойна и изломана несимметричными впадинами и выступами.

<...> Фасад по характеру своему не отвечает назначению здания и центральной своей частью напоминает больше манеж”¹.

“Управление дороги, считая, что премированные проекты неудовлетворительны и могут служить лишь вспомогательным материалом для проектирования отдельных частей здания, полагает необходимым составить новый проект, приняв за основание планы, по вариантам проектов “Б1” и “Б2”, разработанных в Управлении дороги, и имея в виду сохранение центрального корпуса существующего пассажирского здания”².

Подписали: начальник Николаевской дороги инж. Турцевич, и.о. заведующего работами инж. Митинский.

2. Пояснительная записка к плану “Вариант №3 <...> при условии сохранения центрального корпуса существующего здания”.

“<...> Явилась мысль использовать и центральную часть нынешнего вокзала, без его боковых позднейших пристроек, как здания, имеющего историческое значение. Фасад нового вокзала, разработанный в том же флорентинском, столь красивом, строгом и отвечающем своему назначению, стиле, казалось, был бы лучшим разрешением задачи

постройки современного вокзала в связи с сохранением памятника старины; с другой стороны имелось в виду, что использование части существующего пассажирского здания даст, конечно, не малую экономию смете всего сооружения”³.

Подписали: архитектор переустройства ст. СПб инж. Минаш, за заведующего работами инж. Митинский.

3. Речь. 1910 г. 4 (17) декабря.

“В последнем заседании Общества Архитекторов-Художников горячо обсуждался вопрос о проекте нового Николаевского вокзала <...>, составленном <...> проф. <...> А.Н. Померанцевым.

В.С. Карпович критиковал действия министерства путей сообщения, находя, что обращаться к компетентному мнению архитектурных обществ следует не по изготовлению проекта, а при отдаче заказа.

Гр. П.Ю. Сюзор указал, что проект проф. Померанцева сам по себе имеет достоинства, но не соответствует своему назначению <...> Надо уважать старину, но сохранять почему-то небольшой кусок не имеет никакого смысла. <...> Министерство <...> уже объявило конкурс, но по неизвестным причинам не хотело считаться с его результатами.

Резкую речь <...> произнес М.М. Перетяткович. “Везде, – сказал он, – такие грандиозные проекты составляются путем конкурсов, но у нас не хотят с этим считаться. Разработанная министерством программа ошибочна в своем основании”. М.М. Перетяткович оспаривает историческое значение фасада вокзала.

О.Р. Мунц говорит, что министерство как-то странно относится к своему делу: с одной стороны, оно объявляет конкурс, а с другой, заказывает проект частному лицу. Но <...> и это было сделано не секретно, так как <...> имеются еще и другие проекты. <...>

После долгих прений собрание постановило обратиться к министерству <...> с указанием, что необходимо выработать ясную и определенную программу проекта нового вокзала. В выработке этой программы должны участвовать представители архитектурных обществ. Сохранение старого фасада ничем не оправдывается”.

4. Заключение Академии художеств от 29 января 1911 г.

“Академическая комиссия по рассмотрению проектов, присылаемых на заключение Императорской Академии Художеств, <...> полагала, что сохранение существующего фасада, как имеющего уже некоторое историческое значение, не мешает возможности сделать расширение этого вокзала, хотя главная его ось не совпадает с осью прилегаемых путей. С первого взгляда на плане это как будто заметный недостаток, но в натуре <...> несовпадение таковых осей <...> будет почти неувидимо.

<...>

Сохранение старого здания может иметь еще и чисто практическое значение на время перестройки вокзала.

Центром всей перестройки является устройство главного пассажирского зала с верхним обширным перекрытием. В художественном отношении эта задача решена удовлетворительно. <...> При квадратном основании главного зала коробовый свод будет казаться несколько тяжелым, а потому комиссия находила бы возможным этот недостаток уменьшить, сделав в боковых стенах, отделяющих этот зал от соседних помещений, арки большого радиуса или же продлить коробовый свод до промежуточных стен между залами. Это даст возможность придать этим стенам более легкую обработку, хотя бы путем увеличения в них стеклянных арок <...>.

Председатель комиссии профессор Л.Н. Бенуа остался при том мнении, что только на основании сделанных <...> [председателем комитета Горчаковым] разъяснений при-

ходится согласиться на сохранение существующего здания; в противном случае следовало бы пожертвовать существующим зданием – отодвинуть все здание на 10 саж. <...> Представленный же <...> вариант <...>, составленный г. Митинским, судя по присланным фасадам, комиссия нашла настолько не разработанным в архитектурном отношении, что о нем представилось затруднительным дать какое-либо заключение”⁴.

5. Мнение А.В. Щусева от 24 января 1911 г.

“Полагаю необходимым переделать в архитектурном отношении фасад старой части вокзала, т.к. в художественном отношении он является вещью <...> ординарной, тогда как место вокзала настолько [показное – нрзб.], что постройка должна явиться украшением города. В остальном нахожу проект вполне хорошим”⁵.

6. “Доклад с пояснениями к проекту” Н.Н. Митинского.

“<...> Постановление о составлении фасада стало мне известным лишь 27 января 1911 г., почему фасад обработан к 15 февраля лишь в эскизном виде.

<...>

Я обратился к архитектору И.А. Фомину и архитектору А.А. Барышникову для архитектурной разработки и для составления фасада.

<...>

Главная мысль <...> заключается в том, чтобы не стеснять архитектурное проектирование существующими зданиями, как на то указывал и Инженерный Совет, так как предварительные подсчеты показывают, что стоимость сохраняемых зданий не велика, а опыт составления проекта с сохранением значительной части существующих зданий [прим.: ** я разумею проект Архитектора А.Н. Померанцева] показал, что проект получается неудовлетворительным в смысле плана здания и даже общего расположения на площади, а стоимость сооружения возрастает чрезвычайно, вследствие сложных конструкций покрытий зал.

<...>

Фасад здания предполагается обработать в классическом стиле, в котором сооружены лучшие архитектурные памятники Петербурга (Адмиралтейство архитектора Захарова, Биржа архитектора Томона и др.), применив для облицовки искусственный камень с отделкой штучным камнем лишь украшений, баз, капителей, отделки окон и дверей и т.п. Общий характер здания вокзала выражен средней частью с грандиозным окном при двух боковых проходах, оканчивающихся входными портиками. Для того, чтобы не получать излишней высоты зал и подъемов крыши, здание разбито на ряд отдельных частей, соединенных общим характером архитектурной обработки и грандиозность сооружения достигается не высотой, а общими крупными массами сооружения”⁶.

7. Особое мнение П.Ю. Сюзора, И.С.Китнера, Л.Н. Бенуа, А.В. Щусева, В.А. Покровского и В.В. Сулова к журналу академического собрания 28 февраля 1911 г.

“По внешнему виду здание как будто возведено для какого-то обширного административного управления и не дает ни малейшего понятия о том, что это огромная железнодорожная станция. <...> Задача поставленная здечему не только неблагоприятная, но и неправильная. Министерство Путей Сообщения признало, что все здание вокзала в настоящем его виде, и размерах совершенно не отвечает требованиям железнодорожного дела и условиям колоссально развившейся эксплуатации, после того как сделана головным пунктом великого сибирского, северного и юговосточных железнодо-

рожных путей, вследствие чего решило совершенно заново перестроить старое здание, причем однако же сохранить старый фасад здания на площадь и все новые постройки возвести в том же характере.

Такое условие будто оправдывается тем, что комитет по разработке проекта здания считал, что существующий ныне фасад представляет собою памятник, который по своему историческому характеру и художественным достоинствам подлежит не только тщательной охране, но и воспроизведению <...>.

Приведенную заботливость комитета следует приписать недоразумению.

Существующий фасад лишенный художественных достоинств совершенно не характеризует архитектуру царствования императора Николая I и, как построенный в то время когда железнодорожное дело было внове, совершенно не отвечает ныне вполне выработавшейся железнодорожной архитектуре; примерами которой могут служить возведенные, во многих крупных городах Западной Европы, грандиозные железнодорожные вокзалы.

Не подлежит сомнению, что если бы профессору Померанцеву предоставить полную свободу, то получился бы совершенно другой фасад, который бы характеризовал значение самого железнодорожного здания, и служил бы украшением города.

Затрачивая миллионы народных денег на сооружение нового грандиозного здания нельзя прятать его за старым совершенно несоответствующим ему фасадом.

<...> Осуществление проекта в его настоящем виде следовало бы признать нежелательным и просить Министерство Путей Сообщения разработать новый фасад, не стесняясь вовсе куском старого здания.

<...> Здание по внешности будет соответствовать действительному своему назначению, и требованиям благолепия столицы великого государства”⁷.

8. Речь. 1911 г. 3 (16) марта.

По мнению П.Ю. Сюзора, высказанному в собрании Академии 28 февраля 1911 г., “проект проф. Померанцева, блестяще составленный, страдает одним крупным недостатком: сохранением старого фасада. Между тем, фасад этот не обладает никакими ни художественными достоинствами, ни историческим правом на сохранение. Фасад не заключает в себе ничего характерного для эпохи Николая I, а потому нельзя его считать памятником старины, который должен быть сохранен <...>.

Проект <...> напоминает скорее какое-то административное учреждение, чем вокзал, соединяющий столицу с далекой Сибирью, Проект этот также не удовлетворяет требованиям красоты. <...> Министерство должно предложить профессору Померанцеву составить проект фасада независимо от старого фасада.

К мнению гр. Сюзора присоединились И.С. Китнер, Л.Н. Бенуа, А.В. Щусев, В.А. Покровский и В.В. Суслов”.

9. “Пояснительная записка к проекту переустройства пассажирского вокзала станции С.-Петербург Николаевской железной дороги” (Комитет по разработке проекта С.-Петербургского вокзала).

“Составленный проф. Померанцевым <...> проект отличается существенным образом от премированных проектов вышеупомянутого конкурса. В тех проектах, согласно условий конкурса, сохранялся вполне или частью только дом N 8, <...> а в проекте проф. Померанцева за исключением заднего фасада <...> сохраняется и существующий пассажирский вокзал, по ненадобности в его сломке и по его двоякой ценности, денежной и исторической.

Вполне правильная мысль о сохранении здания вокзала возникла в Управлении

Николаевской жел. дор. раньше образования Комитета и Комитетом сочувственно принята; относительно же архитектурного стиля этого здания – стиля Итальянского Возрождения – проф. Померанцев выразился одобрительно и согласился сохранить его целым.

<...>.

Вообще и по мнению проф. Померанцева длинные объяснения о стилях постройки бесполезны, – это дело личных вкусов и взглядов. Все высказываемые мнения по этому вопросу всегда будут критиковаться и оспариваться во всяких направлениях. Обязательно же для Министерства путей сообщения лишь мнение Академии Художеств, которая рассматривала весь проект в его совокупности <...> и не нашла ничего несовместимого и антихудожественного в смысле смешения стилей в проекте”⁸.

“Объяснения по художественной части проекта” А.Н. Померанцева:

“В последнее <...> время фасад <...> и <...> башня подвергались усиленной критике. О стиле фасада утверждают, что он не академика Тона, а кого-то из его сотрудников, и что <...> Тон известен более по церковной архитектуре, а не по гражданской, забывая, конечно, что Император Николай I входил во все подробности сооружения СПб.-Московской жд. и, будучи сам инженером по образованию, не допустил бы ни подложного стиля, ни такой башни, которую в настоящее время обрекают прямо снесению”. В “Пояснительной записке” на примере конкурсных проектов вокзала и вокзала Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д. отмечается “очевидное расположение архитекторов как художников, так и академиков, к башням на вокзалах, а не склонность к устранению этих башен из проектов и тем менее к снесению башен уже существующих <...>”.

Так что фасад существующего вокзала <...>, сохраненный в <...> проекте, не может вызывать основательных нареканий с художественной стороны, и, по существу вопроса, замены его другим фасадом не требуется.

Что же касается подвергавшегося также осуждению общего вида главного корпуса со стороны Знаменской площади, то грандиозность здания вокзала в данном случае соответствует первенствующему значению самой дороги; а кажущаяся на ортогональных чертежах якобы излишняя высота <...> покрытия <...> умеряется в перспективном виде.

<...> Вывод о полной удовлетворительности главного фасада в проекте проф. А.Н. Померанцева находит себе подтверждение и в мнении [академической] комиссии.

<...>

После этого отзыва высшего в Империи компетентного по художественной части учреждения естественно полагать, что <...> неодобрительные отзывы, <...> будучи основаны на личных вкусах уважаемых критиков, не могут быть признаны руководящими. При этом подобные заявления делались ими <...> не без желания содействовать успеху совершенно иного вопроса <...>”⁹.

Мнение И.С. Китнера и Н.С. Островского в заседании Инженерного совета 15-16 декабря 1910 г.:

1. Сочетание управления и вокзала и ширина здания при его малой высоте “приведут к тому, что вокзал не будет отвечать требованиям <...> к вокзалу первой классной дороги и столичному.

2. Сочетание массивной каменной постройки с двумя разнородными по стилям этажами и громадно верхнюю стеклянную надстройкою эстетически недопустимо. Башня также не вяжется с фасадом и должна быть убрана. Если желательно во что бы то ни стало сохранить настоящий фасад Николаевского вокзала, то это более удобно в Москве, где перед вокзалом имеется широкая площадь <...>.

3. В случае осуществления вокзала в этом виде, ничего выдающегося не будет достигнуто, а явная пестрота стилей составных частей и общий нехудожественный вид нового сооружения, в сравнении с возникающими доходными домами на площади и в головной части Невского проспекта, будет служить постоянным укором для Министер-

ства и для столицы”¹⁰.

“Комитет, имея основания признавать существующий вокзал <...> в художественном отношении удовлетворительным и имеющим историческое значение, которое с течением времени будет возрастать, а с другой стороны, не признавая вообще надобности для имеющих свое специальное значение крупных казенных зданий менять их стиль по современным вкусам, находит, что по осуществлению вокзала, согласно проекту А.Н. Померанцева, выдающимся достоинством вокзала будет, кроме исторического значения, охраняемого от изменчивых веяний времени, совместное удовлетворение требованиям эстетики и интересам казны <...>”¹¹.

При выработке проекта А.Н. Померанцева Комитет руководствовался мнением Технического отдела, изложенным в докладе Техническому совещанию Управления железных дорог: “Указания относительно фасада в той категорической форме, в которой они были даны по отношению плана, конечно, были бы неуместны по той причине, что здесь преобладающую роль играет личный вкус и потому объективному решению данный вопрос не поддается <...> 1) Фасад должен выражать в общем назначение здания и 2) он должен гармонировать с окружающей местностью и характером города. Отсюда следует, что ввиду грандиозности <...> здания, фасад его должен производить впечатление не мелкими деталями, быть может, хорошо нарисованными, но общими очертаниями, простотою и величием форм и стройным распределением масс. Петербург – город новый, едва лишь вступивший в третье столетие своего существования и отстроившийся под влиянием европейского искусства и потому, конечно, то, что может быть допущено, напр., в Москве, будет в нем совершенно не на месте, являясь в виде чуждого придатка. Точно также и новое искусство <...> не может претендовать на право получить для себя место в данном случае уже в виду того, что оно пока не выработалось и не выяснилось на настоящую дорогу; оно должно еще и притом долго поработать над более мелкими задачами.

<...> Разработка фасадов в значительной мере обуславливается свойством употребляемых для них материалов. Хотя штукатуренный фасад и развязывает руки архитектору, но для здания монументального характера <...> рекомендовать штукатурный фасад нельзя. <...> Штукатурка с фасада будущего вокзала должна быть изгнана; он должен быть облицован естественным камнем <...> – в главных частях и искусственным (облицовочным кирпичом) – во второстепенных.

Ближайший выбор стиля, конечно, должен быть предоставлен вкусу и такту того лица, на которое будет возложена обязанность выработки проекта <...>. Технический отдел позволил бы обратить его внимание на стиль Раннего Возрождения; дворцы Флоренции и Венеции дают достаточно большое число мотивов для отличного решения предложенных задач. Само собою понятно, что близкому подражанию, граничащему с копированием, не может быть при этом места”¹².

Мнение А.Н. Померанцева о варианте, выполненном под рук. Н.Н. Митинского:

“Что касается фасада, то не стану высказывать преимуществ того или другого стилей, только скажу, что по фасаду проект инженера Митинского скорее выражает, например, таможенно, конюшню придворного ведомства и т.п., но никак не вокзал”¹³.

Ответы членов комитета на опрос по окончании его трудов:

С.П. Щепотьев: “Проект <...> разработан вполне удовлетворительно <...>, но фасад по этому проекту мне не нравится. <...> Когда я увидел фасад уже в готовом виде, я убедился, что мое опасение [о сложности согласования сохраняемой и новой частей] было правильно, и что если бы не считаться с существующим зданием, то, несомненно, вопрос мог бы быть разрешен более удачно”¹⁴.

И.К. Ивановский: “Проект <...> исполнен академиком Померанцевым <...> вполне удовлетворительно как в художественном, так и в техническом отношении, особенно, принимая во внимание затруднительность проектирования <...>.”

Мне было бы желательно видеть в перестроенном вокзале одно гармоничное целое, что и могло бы быть достигнуто совершенной сломкой старой части вокзала и сооружением совершенно нового здания, с уширением при этом Знаменской площади <...> на 15 саженей.

Сооружение такого здания, по моим подсчетам, обойдется не только не дороже спроектированного академиком Померанцевым, но даже дешевле.

<...>

Вообще же я считаю, что не следовало бы особенно спешить с вопросом о постройке <...>, останавливаясь на проекте академика Померанцева, дабы впоследствии не было обвинений, что столь серьезное сооружение в столице, лишь в силу поспешности, выстроено недостаточно удовлетворительно как в художественном, так и в техническом отношении, а что это так – видно уже из того, что решение вопроса по проекту академика Померанцева встретило горячую критику и в стенах Академии Художеств, и в печати, и в Высшей технической коллегии Министерства Путей Сообщения, и <...> в самом Комитете <...>.

Вся эта критика, конечно, менее всего может касаться имени академика Померанцева <...>¹⁵.

Т. Акоронко: “Проект академика Померанцева меня не удовлетворял и не удовлетворяет, и я <...> неоднократно указывал на чрезмерную высоту зал, на несоответствующую стилю здания крышу, на совершенно простой фасад боковых частей вокзала, на стесненность площади <...>. Внесенные <...> изменения <...> все-таки не дали удовлетворительных <...> результатов, несмотря на весьма талантливое исполнение проекта”¹⁶.

А.Н. Померанцев: “<...> Что же касается яко-бы нецельности проекта, то эта его нецельность только кажущаяся, так как на проекте покрыты остающиеся корпуса другой краской в отличие от новых частей здания, а на фотографии, где краски сравнены, никто не скажет, что проект состоит из пристроек; напротив, он составляет одно гармоничное целое как по плану, так и по фасаду. Профессор Тон, строивший главное здание, как будто бы предвидел потребность расширения вокзала, а потому скомпоновал его так, что представилась возможность расширить и развить его не только не нарушая, но и дополняя его цельность; иначе нельзя себе объяснить незаконченность боковых крыльев здания.

Все разногласия по поводу стиля проекта и отнесения его вглубь начались после доклада о том одного члена Инженерного Совета, состоящего в то же время гласным Думы, который не был в курсе дела и не стеснялся ни местом, ни временем, ни средствами, ни какими бы то ни было другими соображениями. Рассуждать об архитектурных и художественных достоинствах или недостатках можно без конца; о вкусах не спорят <...>; но в этих случаях надо полагаться не на мнение отдельных лиц, а на мнение высшего в Империи компетентного учреждения – Академии Художеств, которая его, как известно, высказала”¹⁷.

10. Письмо Н.С. Островского Н.Н. Митинскому от 19 декабря 1911 г.

“Многоуважаемый Николай Николаевич!

Сегодня уезжаю на юг, а посему вынужден послать Вам набросок части плана Николаевского вокзала и фасада его, – хотя далеко не в том виде, как это было бы мне желательно.

<...> По моему мнению здание вокзала должно быть в стиле empire, ибо этот стиль сообще придает величественность и монументальность сооружению. Это подтверждается многими зданиями Европы и Америки. Кроме того, известная идейность получается и в том, что в начале Невского проспекта имеется образцовое здание Адмиралтейства в этом стиле и подобное же получится в конце проспекта. Я даже советовал архи-

тектору повторить подобие Адмиралтейской башни [прим.: * над входом в III класс], но к сожалению он этого не исполнил [прим.: ** пририсовал пока я писал это письмо].

Переходя к плану, должен сказать, что я на нем был вынужден сделать несколько замечаний <...>. Несомненно его придется еще выработать в подробностях, но в общем он отвечает моей мысли. <...> Разместить в три этажа разные служебные помещения <...> (вроде того, как на нашем вокзале). Сообщение от лестницы к этим комнатам должно быть устроено между двумя большими рамами над выходом (подобная вещь имеется и у нас, но только в окне при входе).

<...> Здание в наиболее высокой части <...> около 12-13 сажен.

При этом внутри главный зал (вестибюль) будет примерно саженей в 10 <...>. Он освещается двумя громадными окнами, расположенными по главной оси вестибюля. Кроме того, вестибюль освещается из купола <...>.

Боковые части от вестибюля – в два этажа <...>, а под ними разные помещения <...>”¹⁸.

Во втором этаже предусмотрена система световых двориков, обеспечивающих верхний свет в первом.

Приписка: “Если бы Вы хотели повидать нашего архитектора, то его фамилия Гречанников <...>”.

11. Доклад И.С. Китнера и Н.С. Островского в Инженерном совете МПС от 11 февраля 1912 г.

“В отношении эскизов самих докладчиков <...>, они признают необходимым заявить, что эти эскизы собственно для Инженерного Совета не предназначались. Считаясь однако с наличием факта, докладчик Н.С. Островский поясняет, что эскиз выработанный гражданским инженером Гречанниковым под руководством и в соответствии со взглядами докладчика, представляет попытку применения к вокзалу стиля *empire*, в соответствии со зданием Адмиралтейства, которым начинается Невский проспект и подобным которому казалось бы уместным его закончить. Надо отметить, что в этом же стиле построено в новейшее время очень много вокзалов, музеев и публичных библиотек как в Европе, так в особенности в Америке, т.е. во всех тех случаях, когда здание представляется более или менее обособленным и требуется известная импозантность. Докладчик И.С. Китнер в своем эскизе имел в виду несколько улучшить выработанный эскиз и применить к нему стиль *neo-grec*”¹⁹.

12. Пояснительная записка к проекту А.А. Барышникова. 13 апреля 1912 г.

“<...> В своем проекте автор старался развернуть большие массы, монументальной обработки и надлежащей высоты, имея в виду очертание улиц и площадей окружающих здание. Все это, однако, с соблюдением возможной экономии в затратах.

Результатом таких стремлений явилась мысль спроектировать здание многоэтажным, с помещением всех помещений Управления в верхних этажах. <...>

Архитектура здания, претендующего на художественное значение, должна иметь, в основе, конструктивную мысль. В настоящем проекте осуществлено распределение пилонов и стен, допускающее пролеты перекрытий этажей не свыше 5 сажен /для возможности быть перекрытыми железными балками высотой до 14"/, а пролеты световых дворов не более 10 саж. /для возможности легко перекрыть дворы фонарями и утилизировать их как вокзальные помещения/. Из этой основной конструктивной идеи вытекает как план здания, так и его внешний вид. <...>

Кроме вышеуказанных соображений, определяющих характер здания, исходя из его конструкции, автор считал необходимым обратить особое внимание на неразрозненность впечатления, и трактовал весь фасад, по его фасадной линии, как одно целое.

Точки поворотов фасадной линии отмечены на фасадах небольшими башнями, эллиптической в плане формы. Главные же помещения <...> особо отмечены устройством башен <...>²⁰. Предусмотрен вестибюль из 2 частей: входной под цилиндрическим сводом (трактван как “внутренний двор Возрождения”) и светового двора.

13. Пояснительная записка к проекту И.А. Фомина.

“В композиции плана мною сохранена целиком схема и взаимное расположение помещений плана составленного под руководством Инж. П.С. Островского.

Отступления сделаны лишь в тех частях плана, которые мне казались менее удачными, а именно: 1) прикосновение двух [корпусов] в одной точке “а” органически неправильно и не может дать красивых масс. Пристроенный в виде четверти круга кассовый зал “К” не может исправить несплавности.

Поэтому я поставил в углах башни, которые решают лучше эту часть, давая вместе с тем в плане лучшую циркуляцию <...>. 2) Линия входов и выходов из вестибюля I и II классов недостаточна и увеличена мною <...>.

4). Вопрос освещения хотя и хорошо решен в заданной схеме, однако я, считая необходимым дать максимум света во все помещения, кроме сплошного верхнего света спроектировал еще большие светлые пролеты как со стороны Знаменской пл. так и со стороны лобовой платформы. Отношение площади света к площади пола 1 1/5: 1. <...>

Фасад спроектирован в стиле римских классических сооружений типа терм Каракаллы, базилики Константина, Porta Маджиоре и т. под.”²¹.

14. Пояснительная записка к проекту В.А. Щуко.

“В основу композиции здания мною принят принцип простоты и ясности плана и строгого выражения внутреннего содержания здания на его фасаде, что является особенно важным для вокзала, где публика должна легко ориентироваться. Исходя из этого на фасаде мною выделены основные его элементы – те входы, которые должны быть выражены определенно и ясно согласно своему характеру и назначению. Поэтому я и не разделял фасадов на “Знаменский” и “Лиговский”, а связал их так, что едущая публика видит сразу не два отдельных фасада, а один на котором ясно выражены два пункта отправления <...>. Вход отправления I^{го} и II^{го} классов мною выражен богатым портиком, лежащим на фоне стены вестибюля, покрытого куполом, который помимо больших окон в портике и в выходе на лобовую платформу является источником освещения главного вестибюля и рассчитан таким образом, чтобы не производить самодовлеющего впечатления на зрителя, а служить для наиболее выгодного выделения архитектуры портала, так как остроконечные формы не увенчанные крышами всегда беспокоят чувство законченности перекрытий здания. Эти соображения иллюстрированы перспективной. Вход отправления III^{го} и IV^{го} классов расположен по заданию против лобовой платформы со стороны Лиговской улицы и подчеркнут портиком более скромным, чем главный портал.

Выход прибытия я не выделил портиком, так как он не является частью зовущей вовнутрь здания, а служит местом выхода публики из здания и скомпанован в виде просторной и заметной аркады.

Стиль здания взят классический (римский), но обработан таким образом, чтобы не быть чуждым Петербургу не нарушать его общего облика и быть близким по характеру к главным и типичным зданиям Петербурга.

Материалы для выполнения здания в натуре я предполагаю камень со штукатуркой, причем в камне должны быть выполнены архитектурные членения фасада, а штукатурка явится фоном, что видно из чертежей.

<...>

Против выхода прибытия и в стороне от проезда в двор прибытия поставлена башня, повернутая часами к Невскому, т.е. к направлению главного движения публики. Башня стоит совершенно самостоятельно от здания ввиду чего само здание вокзала может быть возведено и без нея²².

15. Постановление Технического Совещания по вопросу о проектах (заседание 12 мая 1912 г.).

“I. Признать все представленные проекты удовлетворяющими основным заданием” с некоторыми отступлениями.

“II. Представить на рассмотрение Инженерного Совета <...> все <...> проекты, причём:

а) ввиду значительной фасадной длины <...> здания, расположенного при этом на обширной площади, окруженной пятиэтажными домами, – Совещание признает запроектированные архитектором Лидвалем фасадные высоты здания недостаточными и поему проект подлежащим полной переработке.

б) запроектированная архитектором Шуко высота вестибюля I и II классов в 19 сажен Совещанием признается излишней <...>.

в) предназначенные по проекту Фомина круглые башни диаметром 12 саж. для размещения в них части служебных помещений <...> неудобны для сего назначения.

г) по проекту архитектора Барышникова Совещание признает желательным иметь перспективный вид здания <...>.

д) в отношении общей строительной стоимости <...> Совещание считает самым дешевым проект Барышникова, общая кубатура которого <...> составляет 42.022 куб.саж. и по которому здание занимает наименьшую площадь земли <...>. Следующим по отношению стоимости Совещание признает проект Гречанникова [общая кубатура 49338 куб. саж.], затем проект Шуко [общая кубатура 51129 куб. саж.] и самым дорогим проект Фомина, общая кубатура которого составляет 54086 куб. саж.²³. Кубатура в проекте Лидваля – 37744 куб. саж. (см. сравнительную таблицу площадей и объемов²⁴). Общая полезная площадь помещений у Шуко превышает заданную на 11% вместо разрешенных 5%, у Лидваля меньше заданной площадь здания Управления дороги.

16. Письмо А.А.Барышникова Н.Н. Митинскому. 24 мая 1912 г.

“Препровождая <...> перспективный вид варианта с коринфскими колоннами, со Знаменской площади, имею честь добавить к пояснительной записке, что проектируемые фасады я предполагал исполненными из искусственного камня, какой в настоящее время в обширных размерах применяется в постройках Петербурга. Некоторые основные части желательно было бы исполнить из натурального камня <...>”²⁵.

17. Журнал заседания Инженерного совета от 26 мая 1912 г. (предс. Д.П. Козырев, докладчики И.С. Китнер и Н.С. Островский).

Докладчики Китнер и Островский признают все проекты соответствующими программе, а “с эстетической точки зрения <...>, признавая за каждым из <...> проектов известное художественное значение, нельзя однако считать результаты <...> конкурса дающими полное удовлетворение. Ни один из этих проектов не представляет здание с тем монументальным характером, который можно требовать от главного вокзала первой в Империи железной дороги, расположенного на лучшей улице столицы <...>.

<...> Не следует далее затягивать этого дела в ожидании лучшего, а необходимо выбрать из числа пяти представленных проектов наиболее достойный <...> для детальной разработки <...>.

<...> Наиболее удовлетворительным <...> Китнер признает проект, составленный <...> Ф.И. Лидвалем, а д.с.с. Островский два проекта: 1/ инженера А.А. Барышникова, и 2/ гражданского инженера А.А. Гречанникова.

<...> Островский в числе недостатков отвергаемых им трех проектов, указал на несоответствие избранных для них стилей преобладающему характеру построек гор. Петербурга <...>. Из двух одобряемых проектов <...> Островский склонен был бы отдать предпочтение проекту Гречанникова, главным образом по эстетическим соображениям, но полагает, что <...> постройка здания по проекту Барышникова обойдется несколько дешевле.

<...> Китнер, <...> отвергая все проекты, кроме Лидваля, усматривает в них художественные недостатки <...>. Проект же Лидваля <...> при исправлении некоторых частных <...>, дает материал для исполнения весьма художественного и целесообразного здания вокзала.

<...>

Инженерный Совет, присоединившись относительно проектов Щуко и Фомина, <...> остановился более подробно на рассмотрении остальных трех проектов <...>.

<...>

Начальник Николаевской жел. дороги д.с.с. Ивановский вполне присоединился к заключению <...> Китнера, полагая, что проект Барышникова недопустим, представляя подобие доходного дома, а фасад в проекте Гречанникова, сочетая в себе подражание разнородным образцам, обнаруживает недостаток художественного творчества. Может быть, что при некоторо переработке <...> проект этот <...> окажется приемлемым. Проект Лидваля дает вполне гармоническое здание с изящным фасадом, и если этот проект также переработать, <...> то вероятнее всего на нем придется остановиться”²⁶.

Другие мнения:

“Проект Барышникова должен быть исключен за отсутствием оригинальности фасада” (д.с.с. Вурцель).

“Главный фасад в проекте Барышникова не соответствует назначению здания, <...> башни не имеют цели и с фасадом не вяжутся. Проект Гречанникова воспроизводит формы, которые петербуржцы привыкли любить, но представляет бедную творчеством, случайную группу копий” (д.с.с. Струве).

“Проект Барышникова следовало бы отвергнуть, за отсутствием красоты фасада. <...> Проект Лидваля должен быть переработан, так как в настоящем виде здание является плоским и некрасивым. Башня с часами как бы к нему прилеплена” (т.с. Максимович).

Д.с.с. Плавинский предлагает представить в Академию художеств лишь проект Гречанникова.

“По мнению, высказанному <...> Митинским, проект Лидваля мало удовлетворителен в художественном отношении, вследствие его приземистого вида и отсутствия всякой импозантности<...>. А посему <...> в Академию должны быть представлены или все пять проектов или лишь два проекта: Гречанникова и Барышникова.

<...> Митинский указал <...>, что еще при Императоре Николае I-м, по делу о передаче <...> дома на месте, где стоит теперь Северная гостиница, <...> Овсянникову, состоялось Высочайшее повеление о том, что дом этот должен быть построен в стиле, соответствующем Николаевскому вокзалу”.

Большинство решило, что проект Барышникова, хотя и слишком ординарен, все же самый дешевый. Кроме того, “окончательная оценка с художественной стороны должна быть предоставлена компетенции Академии”, поэтому следует представить 3 проекта.

<...> Китнер <...> предлагал представить на заключение Академии все пять проек-

тов”, а в случае представления трех работ не следует разрешать авторам вносить исправления до рассмотрения Академией Художеств – поскольку это против общих конкурсных правил.

Большинство разрешило дополнить авторам детальной разработкой “в некоторых частях”.

“Инженерный Совет полагал: <...> Признать подлежащими представлению на заключение Императорской Академии Художеств <...> три проекта: <...> Гречанникова, <...> Лидваля и <...> Барышникова, предоставив авторам, в случае их желания, в промежуток до представления в Академию, дополнить свои проекты детальной разработкою в некоторых частях”²⁷.

18. Заключение Академической комиссии. 26 июня 1912 г.

“<...> Имея в виду желательность и необходимость монументальности и характерности здания вокзала, <...> комиссия единогласно полагала необходимым [на фасад вывести лишь вестибюли и залы, без служебных помещений]”. Все проекты признаны требующими переработки.

“По проекту Фомина: Общий прием плана и фасада монументален и может быть сохранен. Надлежит при обработке избавить от таких деталей, как портики с фронтонами <...>. Следует дать несколько большую легкость внутренней обработке и башням.

По проекту Шуко: По приему план слабее предыдущего, фасад может быть одобрен в частях, особенно по Лиговской улице. Мотив главного портала нельзя назвать удачным.

По проекту Гречанникова: Проект совсем не разработан и настолько сыр, что едва ли подлежит сраенению с прочими. Идею подражания Адмиралтейству следует признать нежелательной.

По проекту Лидваля: План удовлетворительно разработан. Желательна некоторая переработка частей, выходящих на Лиговскую улицу. <...> Фасад не характерен и излишен прост по формам и требует переработки в смысле монументальности и парадности.

По проекту Барышникова: Проект не имеет монументальности и совершенно лишен характерности, вследствие размещения служебных помещений на фасаде. Имеет вид городского дома с магазинами <...>. Детали неудовлетворительны.

Представленные эскизные проекты <...> не подлежат окончательному выбору в данном виде и лишь по переработке их согласно предложенным указаниям, Императорская Академия Художеств могла бы дать окончательное о них заключение”²⁸.

Подписали: Л. Бенуа, А. Гоген, А. Померанцев (при особом мнении), П. Сюзор, М. Чижов, А. Парланд, А. Щусев.

19. Особое мнение А.Н. Померанцева. 28 июня 1912 г.

“Все пять проектов <...> представлены в виде неразработанных эскизов, причем авторы главное внимание обратили на фасады и перспективы /и то более с графической, нежели архитектурной стороны/. Некоторые планы представлены в хаотическом беспорядке; совершенно не видать искания архитектурного пятна или логичной обработки места.<...>

1/. Проект И.А. Фомина: представлен в классическом стиле, но разных эпох и стран; рядом с римской архитектурой встречаются чисто греческие мотивы, совершенно не связанные между собой. Средняя часть главного фасада, напоминающая прием римских терм, представляет собою три больших полуциркульных арки, над которыми высятся три фронтона. Арки опираются на устои, измельченные тянутой архитектурной обработкой, состоящей из двух, поставленных почти рядом, коринфских колонн <...>. Над колоннами помещены раскрепованные антаблементы, перекрытые маленькими

крутыми фронтонами, далее – высокий, тянутый же парапет с рустованными пилястрами, на которых стоят фигуры. Общее впечатление этих устоев <...> тянутое, вследствие чего они кажутся крайне неустойчивыми. Внизу каждого из трех пролетов поставлены, в виде контраста, очень низкие, придавленные дорические портики. Боковые части главного фасада настолько тяжелы, что кажутся будто они выпирают середине; с обеих сторон наверху помещены башни в *genre'e* башни “Caeciliae Metellae”; впечатление от этих башен – мрачное; они скорее напоминают какой-нибудь морской форт – место заточения, и носят чисто декоративный характер.

Общий вид здания не гармоничен и не производит цельного впечатления, напоминает собою фасад эллингов и по характеру архитектуры не подходит для вокзала на данном месте. Внутренняя архитектура также тяжелая: внизу встречаются те же дорические портики, что и на фасаде, но еще более приземистые <...>. Графическое исполнение фасадов и перспективы приятное, художественное; видно увлечение рисунками знаменитого Piranesi. Планы представлены в сыром, необработанном виде. Вариант <...> без отступа от линии старого здания профессора Тона, еще менее удачен.

2/. Проект В.А. Шуко: не выдержан в одном стиле; наряду с классическим “Empire’ом”, поставлена вдруг четырехугольная башня, какие встречаются в романском стиле. В центре фасада находится одна большая арка, чрезмерно вытянутая, над которой помещен слишком крутой фронтон, опирающийся на четыре колонны; выше, параллельно первому, находится еще второй фронтон, обрамляющий нижний и упирающийся на боковые пилястры. Общее впечатление – угрюмое, холодное. По бокам главной арки тянутся раскрепованные коринфские колонны с тумбами и поставленными на них фигурами; внизу между колоннами помещены большие, полукруглые окна, над каждым из которых есть по два маленьких оконца, производящих мрачное впечатление. Стены гладкие, а колонны разделены на камни, что делает их тяжелыми и мрачными. Центральное помещение перекрыто куполом, в роде пантеоновского, но грубо поставленного на совершенно необработанный кубический низ. Разрез тяжелый, сдавленный; не чувствуется простора и какой-либо грандиозности, необходимой в официальном общественном здании; перекрытия здания абсолютно не выяснены. Планы <...> сыры и не обработаны.

3/. Проект Ф. Лидваль: холодная, провинциальная, дешевая архитектура. Фасад совершенно не имеет характера вокзала и архитектурных форм; напоминает скорее какие-нибудь посредственные грязелечебницы или бани; в нем все как-то очень мелко, в особенности башня, верх которой совсем уж не солиден; состоит из круглого с колонками барабана на подобие фонаря дешевой архитектуры, и увенчан перекрытием, напоминающим колокольчик. В центре фасада один вход, по бокам которого помещены какие-то 4 парные гладкие подобию колонн с одними лишь абаками; конечно, без капителей /это было бы излишней роскошью в финском стиле/, отсутствуют, понятно, и базы у этих подобий колонн. В боковых частях фасада – шаблонная разбивка окон в два этажа: внизу вроде “empire”; наверху – простые, безствильные отверстия. Между окнами в жанре колонн каннелюрованные широкие пилястры, как и колонны, без капителей и баз. Общий стиль здания не то классический, не то “empire”; все переделано на какой-то финляндский, несколько модернизированный лад. Разрез – холодный, без души; неприятное впечатление производит слишком плоская арка над колоннадой в средней части. Планы не разработаны. Не рациональны перекрытия <...>.

4/. Представленный г. Гречаниниковым проект не поддается разбору. Производит впечатление какого-то павильона; автор пользовался без понимания одними шаблонными мотивами из “empire’a”. Видно желание подражать веру адмиралтейства и арке Главного штаба. Проект самый неудачный.

5/. Проект г. Барышникова напоминает проект доходного дома; мотивы взяты с Сената, но искаженные в пропорциях и в рисунке; все это венчается подобием верхней

адмиралтейской колоннады и заканчивается как бы церковным куполом. Нет чувства форм или пропорций. Проект неудачен.

Таким образом, ни один из <...> пяти проектов не может считаться, по моему мнению, удовлетворительным с художественной точки зрения. То же мнение высказывалось на первом заседании и всеми членами комиссии, но ввиду замечания И.С. Китнера <...> о необходимости поддержать своих и поощрить некоторых авторов проекта, так как иначе дело может перейти в руки иностранцев, было решено не заносить пока этого мнения в журнал <...>. Что же касается отзыва комиссии <...> от 26 июня <...>, то он настолько краток и замечания его отличаются столь общим характером, что <...> авторы <...> вряд ли поймут, <...> что же именно им предстоит изменить и переделать”²⁹.

20. Пояснительная записка к проекту И.А. Фомина. 15 октября 1912 г.

“Сохраняя целиком прием своего первого проекта, а именно торцовый, как наиболее отвечающий задаче и согласованный с направлением путей, я внес при разработке следующие изменения:

<...> в фасаде:

1) Высоту всех помещений на площадь уменьшил на 2 сажени, что дало уменьшение кубатуры на <...> 3360 кубов.

2) Уничтожил 2 портика. Средний-же центральный сохранил, т.к. считаю, что это единственная архитектурная форма правильно разрешающая большой подъезд (где одновременно должно подъезжать большое число экипажей).

3) Уничтожил верхние части башен, казавшиеся тяжелыми.

4) Высоту всех помещений третьего класса значительно уменьшил, сделав ее 7,8 саж. до карниза, что дало уменьшение кубатуры на 6400 куб. приблизительно. Таким образом, общее уменьшение кубатуры <...> выразилось в <...> 9760 кубов.

5) Архитектуру фасада по Лиговке значительно упростил и придал ей второстепенное против главного фасада значение.

6) В общем архитектора фасадов осталась прежнею в строгой Римской классике; при чем главною моею задачею было, как и прежде, сохраняя классические приемы, придать сооружению характер воксала”³⁰.

21. Отзыв А.А. Парланда о проектах. 22 ноября 1912 г.

“Рассматривая проекты гг. Шуко, Фомина и Лидваля меня прежде всего поразили бесхарактерность фасадов и отсутствие монументальности, желаемой в подобных выдающихся сооружениях.

<...> Гг. составители <...> проектов так мало остановили, по-видимому, свое внимание на существующие, построенные в последнее время за границею, дебаркадеры и центральные станции, отличающиеся должным характером и монументальностью.

Монументальность здания зависит главным образом от хороших пропорций сооружаемого, т.е. от надлежащих отношений частей между собой и к целому до достижения полной гармонии, а желаемый характер центральной станции отнюдь не состоит в прибавлении к фасаду ненужной башни, играющей и в плане жалкую роль.

Планы удачнее фасадов и между ними выделяется план академика Лидваля.

<...>

Проект академика В. Шуко.

Пропорции отдельных частей здания, т.е. их взаимные отношения, не из счастливых.

Отношение частей колонны между собою невозможное: капитель едва заметна.

Маленькие квадратные окна непосредственно под главным антаблеманом производят весьма неприятное впечатление.

Весьма невыгодные пропорции окон и пролетов арок: те и другие слишком широки по отношению к их высоте (немногим больше квадрата).

Входы с 13-ю ступенями крайне неудобны.

<...>

Проект архитектора И. Фомина.

Отсутствие хороших пропорций: крайне вытянутые колонны и слишком мелкий антаблеман.

Беспокойная отделка колонн, дробящая 11-ю квадрат. камнями ствол колонны производит анти-художественное впечатление.

Все фронтоны слишком высокого подъема, в особенности подъездов, где подъем фронтона без малого равняется высоте колонны.

Все фасады производят своими делениями, выступами и деталями крайне беспокойное впечатление в ущерб монументальности.

<...>

Проект академика Лидваля.

Стиль избранный академиком Лидвалем на рубеже с декаден[т]ским, что нежелательно для монументального здания.

Главный фасад своими одинаковыми 13-ю высокими арками <...> крайне однообразен и скучен.

Антаблеман над чрезмерно высокими пилястрами слишком незначителен: вообще пропорции <...> сильно хромают³¹.

22. Отзыв И.С. Китнера о проектах.

“Проект г. Фомина носит характер не вполне разработанного в художественном и конструктивном отношении произведения <...>.

Фасады не лишены монументальности в общих массах, но беспокойны и [распещерены – нрзб.] мало уместными деталями и бесполезными эффектами; против первоначально представленного фасада, который и так уже перегружен был массой колонн и фронтонов – теперь <...> перегрузка еще удвоилась и вместо парных ничего не несущих колонн, на тех же местах поставлены четыре такие же бесполезные [пестрые – нрзб.] колонны, не связанные с общими массами стен и отверстий. Увенчан фасад тремя сухими фронтонами, которые не вяжутся с богатою обработкою стен <...>. Из трех греческих портиков под оконными отверстиями фасада оставлен все-таки один средний служить как бы украшением главного входа <...>. Портик с громадным фронтоном приклеен без всякой органической связи к фасаду и по своим сдвинутым пропорциям не служит украшением здания. Два круглых башнеобразных выступа на краях фасада несколько уместнее <...> башен, но и теперь бессвязны и мало обработаны.

Боковой фасад также перегружен тяжелыми колоннами и окнами, и представляет не органическое целое, а лишь приклеенную декорацию. Вообще весь проект не внушает приятное художественное впечатление, а в своем исполнении (нужно думать из тесанного камня) обойдется весьма дорого.

В переработанном проекте г. Щуко произошла замечательная перемена, ибо в самых основных частях заметно приближение <...> к плану конкурентов <...>.

Фасады имеют несомненные художественные достоинства и в своих общих массах носят монументальный характер – но нельзя представить, чтобы они были приспособлены к типу современных ждор. вокзалов. Они имеют скорее характер общественного здания как напр. музея, библиотеки и пр. <...> своих грузных, мало освещенных поверхностях стен <...> наглядно указывает на неприспособленность к громадным залам, где требуется обильный свет и воздух. Разновидность перекрытий оконных отверстий не способствует к стройности и общей гармонии всей композиции.

Открытая лестница <...> вряд ли допустима в нашем <...> климате. Боковой фасад по Лиговской улице спокойнее и в своих красивых пропорциях и общему силуэту отдельных масс представляет более монументальное целое.

<...> Отдельно, а не связно с главным корпусом поставленная высокая часовая башня, не придающая всему фасаду особую красоту и характерность, сама по себе, не особенно удачна в пропорциях <...>.

Проект г. Лидваля более других остался в своем первоначальном виде и по своему общему приему признан был тогда вполне удовлетворительным в смысле удобства пользования.

Относительно фасадов и их худож. достоинства, является большая трудность определить и дать им надлежащую оценку, ибо г. Лидваль идет своею самостоятельную дорогою, не признавая безусловно непоколебимым существующие принципы архитектурных форм, а вырабатывая их собственным художественным чутьем и пониманием. Вот почему Лидваль не считал возможным принять совет своих коллег, выраженный в протоколе от 26 июня с.г., в котором фасад его проекта признан нехарактерным и излишне простым по форме и требующим переработки в смысле монументальности и парадности. <...> Я могу теперь высказаться в защиту избранного им направления. При всей простоте, доходящей до кажущейся монотонности, нельзя отнять у представленного фасада, уже по своим грандиозным размерам отдельных частей известную спокойную величавость и монументальность. Громадные отверстия между сильными столбами дают характер всему зданию, в котором свет и воздух играют главную роль. Можно разумеется пожелать, чтобы на фасаде были подчеркнуты большие залы и более мелкие комнаты, лежащие между ними – но эти прерывания нарушали бы общий грандиозный вид всего здания. Исходя из идеи, что вокзал прежде всего имеет утилитарное назначение, автор ставит в первую очередь целесообразность и удобство внутреннего размещения и уже вслед за сим ищет придать наружному виду здания, соответствующее художественное выражение, удаляя все излишние приатки и даже украшения. Можно не соглашаться с такою трезвою постановкою вопроса и спорить о недостаточной парадности здания, по-моему нет основания и придерживаться к воззрениям тех художников копирующих давно избитые формы и мотивы из уважей и древних памятников – соответствуют ли они данному сооружению или нет <...>. В одном видно творчество, в другом подражание и даже повторение уже давно существующих мыслей. Я глубоко уверен, что <...> Лидваль сумеет в конце концов справиться с столь трудной задачей”³².

23. Заключение Академии художеств по проектам (в Управление железных дорог). 5 декабря 1912 г.

“<...> Академическая комиссия высказала <...> мнения:

1. По проекту И.А. Фомина:

Вновь представленный проект <...> мало изменен против первоначального <...>; сохранена монументальность, несколько облегчены башни, но по-прежнему сохранились усмотренные ранее недостатки. Неудачно применен мотив портика к главному входу. Неудачно обработаны сопряжения отдельных частей здания. Мотив расчленения целым рядом фронтонов в четыре и две колонны, особенно при данных размерах /высота колонн почти как у портика Исаакиевского собора/ неудачен как по своим формам, так и повторности их в различных планах и под различными углами. Такой же мотив встречается и при внутренней обработке столбов среднего большого зала /Hall/. Вообще внутренняя отделка мало соответствует характеру данного сооружения, причем остается не выясненным освещение помещений.

2. По проекту В.А. Шуко:

Проект г. Шуко переработан на основе плана. Выявлены сопряжения составных частей и тем самым, такое более правильное расположение дало возможность автору сравнительно удовлетворительно решить и композицию группировки фасадов. Они, при хорошей в общем обрисовке, получились более монументального характера. Детально же рассматривая фасады, бросается в глаза недостаточность размера пролетов и вообще слеповатость здания <...>. Вообще здание грешит недостатком света, что желательно устранить <...>. Перекрытие большого зала /Hall/ очень сложно, напоминая скорее церковное сооружение, что <...> должно быть упрощено согласно назначению здания. Перекрытие торцового перрона /лобовой платформы/ сложно и громоздко, лишая света главный корпус и к тому же не экономично. По заданию торцовый перрон /лобовая платформа/ не требуется каменный и перекрывается стеклянной крышей <...>. Непрактично сделаны наружные, входные, открытые лестницы. Очень тяжел на фасаде аттик и к тому же такая обработка может мешать правильному устройству световых фонарей и спуску атмосферных вод. Проект вообще подлежит дальнейшей разработке. Автор предполагает поставить башню на угол к Гончарной улице, дабы украсить угол частного дома, закрывая глухую брендмауэрную его стену, и дать при въезде с Невского проспекта на площадь законченность всему сооружению. По своей форме башня не вполне удачна. С чисто архитектурной точки зрения, внешность проекта дает сравнительно удовлетворительное впечатление, хотя недостаточно выражен характер вокзала.

По проекту Ф.И. Лидваля:

Проект г. Лидваля в общих чертах оставлен в первоначальном приеме, который был комиссией одобрен в части <...> плана. В настоящем виде как план, так и вообще сопряжения хорошо разработаны и дают полную возможность получить вполне рациональное решение. Фасад проекта г. Лидваля хотя и более разработан прежнего, но монотонен, вследствие того, что автор принял за основной мотив ряд колонн неопределенного ордера. Такое решение делает фасад скучным, что при некотором изменении можно избежать; это отчасти и подтверждается во втором варианте его, где фасад уже расчленен. Но все же средняя часть недостаточно выделена. При существующем мотиве колоннады, башня с боку излишня. Башня к колоннаде вообще не подходит. Боковые фасады несколько понижены и недостаточно монументальны. Внутренние помещения сгруппированы практично, удобно и с архитектурной точки зрения вполне удовлетворительно и удобноисполнимо. В общем здание спроектировано экономично и поддается дальнейшей обработке.

В заключение комиссия полагала, что для последующей обработки фасада и особенно частей здания монументального характера, необходимо правильное соотношение и взаимная связь помещений, при продуманной системе перекрытия их, что даст возможность достигнуть требуемого от художника решения создать специального характера здание, с приданием ему художественности и монументальности.

Проекты, в настоящем их виде, еще не могут быть признаны подлежащими осуществлению <...> потребуются еще дополнительная переработка³³.

“[Характер] здания <...> должен быть в гармонии с его специальным назначением³⁴”.

24. Доклад Технического отдела Управления железных дорог начальнику Управления. 22 декабря 1912 г.

“<...> В отношении общей площади помещений удовлетворяют заданиям проекты Лидваля и Шуко [3022 и 3044 кв. саж.] <...>, проект же Фомина в этом отношении не удовлетворяет заданию, <...> допущено допущено отступление <...> на 10% [3259 кв. саж.]. В отношении площадей отдельных помещений имеются значительные отступления от

задания в проекте Лидваля³⁵. Кубатура в проектах: Фомина – 44326 куб. саж., Шуко – 44589 куб. саж., Лидваля – 46471 куб. саж.

25. Справка Технического отдела по “поводу проектов Академиков Лидваля и Шуко”.

“По проверке в техничеко-строительном отношении <...> оказалось:

а/ в техничеко-конструктивном отношении оба проекта, в общем, удовлетворяют конкурсному заданию <...>.

б/ при условии введения незначительных, – допускаемых обычно при детальной разработке проектов, – изменений в техничеко-конструктивном отношении проекты Лидваля и Шуко в одинаковой степени являются удовлетворительными³⁶. Приблизительная стоимость здания по проекту Лидваля – 5.344.050 руб., Шуко – 5.127.850 руб. (из расчета 115 руб./куб. саж., не считая затрат на императорский павильон, платформы, тоннели и проч. в размере 2.000.000 руб. независимо от выбора проекта).

“Фасады построек, по указаниям самих авторов, проектированы Академиком Лидвалем в стиле “петербургских построек конца прошлого столетия, измененном в смысле современных требований”, Академиком Шуко в Италианизированном Ампире /Петербургском классическом”.

“С художественной стороны дела на основании <...> заключения <...> Академии Художеств, фасад по проекту Лидваля требует полной коренной переработки, а следовательно и внесения вновь, после переработки, на заключение Академии Художеств, если бы таковой был избран. Проект же Шуко требует лишь введения сравнительно небольших изменений, почему надо полагать, что, в случае избрания этого проекта вновь вносить его на заключение Академии Художеств не встретится надобности”.

26. Письмо помощника начальника Московско-Курско-Нижегородской и Мурманской ж. д. инж. Голева. Москва, 24 января 1913 г.

“Великий Император, увековеченный на памятнике несущимся вперед и ввысь, как бы указывает путь своему народу, а народ из глубин необъятной России по дороге, смело проложенной другим Императором, хотя медленно, но неуклонно движется за своим Гениальным Вождем туда же. <...> Здание [вокзала] должно быть грандиозно, что достигается само собою потребными для него размерами, оно должно быть построено в древне-русском Московском стиле, так как оно есть преддверие Московского Царства. Вход в это здание представляется мне в виде двух широких врат, над которыми в надлежащей архитектурной отделке помещается вид Москвы, или Московского Кремля, у входа – три конные фигуры, взятые с картины Васнецова “Богатыри”. Эти три русские Богатыря – олицетворение русского народа, как бы охраняют входы и в то же время вступают в град Петра. При этом памятник Императору Александру III-му также получит символическое значение: Император по своему складу и характеру тоже русский Богатырь, Его могучая фигура на монументальном коне как бы увлекается в Москву, в Россию, к народу, к которым сердце его больше лежит. Таким образом площадь с грандиозным зданием вокзала и четырьмя монументальными фигурами будет представлять нечто связное, цельное и величественное. <...> Внутреннюю отделку и орнаментировку вокзала также надлежит выдержать в том же древне-русском стиле³⁷.”

27. Историческая справка по вопросу о составлении проектов. 25 января 1913 г.

“Проект Шуко в отношении внешности, композиции, группировки фасадов и общей их обрисовки, с художественной точки зрения получил удовлетворительный отзыв <...> Академии <...>. Указание <...> Академии на желательность облегчения перекрытия

главного вестибюля и изменения формы башни выполнено в последне-переработанном академиком Щуко проекте”³⁸.

28. Письмо Управления Николаевской ж. д. 23/24 сентября 1913 г.

“<...> Предписание Управления железных дорог <...> о необходимости иметь 12 путей вместо 10 <...> вызвало необходимость для архитектора Щуко произвести серьезную переделку изготавливаемого проекта, а Собрание 7.IX с/г <...> указало еще ряд требований, которые по заявлению представителя академика Щуко не дадут ему возможности представить детальные чертежи ранее февраля будущего года”³⁹.

29. Телеграмма министра путей сообщения С.В. Рухлова. 13 октября 1913 г.

“Новый фасад Щуко в общем лучше прежнего, но страдает пестротой, обуславливаемой массой колонн. Полагаю, что эти колонны будут препятствовать доступу света. Нельзя ли число их сократить, уничтожив колонны против простенков. Старый фасад был выдержаннее по линиям. Возражений против дальнейшей разработки нового фасада не имею”⁴⁰.

30. Академическая программа на соискание звания архитектора-художника. 13 ноября 1912 г.

“Требуется составить проект железнодорожного вокзала для столицы, который служил бы вместе с тем и украшением города.

Стиль по выбору составителя проекта должен быть итальянский, французский и ренессанс или рациональный.

<...>

Вокзал предположено поставить на площади, свободной со всех сторон, так что лицевые стороны здания могут выходить на три линии по площади.

Задняя сторона свободна для расположения путей.

<...>

Пути должны быть перекрыты световыми стеклянными покрытиями на металлических фермах <...>.

В распределении общих масс здания прежде всего принимаются следующие, безусловно необходимые соображения <...>:

1. Прибывающие пассажиры не должны встречаться с <...> отправляющимися.
2. Пассажиры 1 и 2 классов не должны встречаться с пассажирами 3 и 4 классов и
3. Служебное перемещение багажа и почты должно производиться вне пассажирских помещений и платформ.

Для удовлетворения первого условия в правом крыле /у нас в России, а за границей наоборот/ группируются помещения отбытия, в левом – помещения прибытия <...>. Получается вполне естественно одно необходимое главное пошерстное течение публики, которое и вносит правильность и порядок”⁴¹.

Подписал профессор А.Н. Померанцев.

Примечания

- ¹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 602. Л. 6 об-10.
- ² Там же. Л. 10.
- ³ Там же. Л. 71. План (л. 72) подписан 30 ноября 1907 г.
- ⁴ Цит. по: Пояснительная записка к проекту переустройства пассажирского вокзала станции С.-Петербург Николаевской железной дороги. СПб., [б.г.]. С. 50.
- ⁵ РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 57.
- ⁶ Приложение №3 к журналу заседания Комитета №16 от 15 февраля 1911 г.
- ⁷ РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 84-85.
- ⁸ Пояснительная записка к проекту переустройства пассажирского вокзала станции С.-Петербург Николаевской железной дороги. СПб., [б.г.]. С. 2.
- ⁹ Там же. С. 38.
- ¹⁰ Там же. С. 40.
- ¹¹ Там же. С. 43.
- ¹² Там же. С. 45.
- ¹³ Там же. С. 80.
- ¹⁴ Там же. С. 89.
- ¹⁵ Там же. С. 90.
- ¹⁶ Там же. С. 92.
- ¹⁷ Там же. С. 95.
- ¹⁸ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1353. Л. 237-238.
- ¹⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354. Л. 51-52.
- ²⁰ Там же. Л. 114-116.
- ²¹ Там же. Л. 117-118.
- ²² Там же. Л. 120-121.
- ²³ См. журнал Совещания 12 мая 1912 г.: РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354. Л. 146-157.
- ²⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1354. Л. 160-166. См. также исчисление площадей и объемов (л. 167-173), сравнительную таблицу высот фасадов и внутренних помещений (л. 158-159).
- ²⁵ Там же. Л. 196.
- ²⁶ Там же. Л. 204-214.
- ²⁷ Там же. Л. 214.
- ²⁸ РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 110.
- ²⁹ Там же. Л. 114.
- ³⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 63-64.
- ³¹ РГИА. Ф. 789. Оп. 13. Д. 177. Л. 132-133.
- ³² Там же. Л. 134.
- ³³ Там же. Л. 144. См. также: Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 86-88.
- ³⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1355. Л. 87 об.
- ³⁵ Там же. Л. 91-92.
- ³⁶ Там же. Л. 112-114.
- ³⁷ Там же. Л. 151-154.
- ³⁸ Там же. Л. 117 и далее.
- ³⁹ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1356. Л. 125.
- ⁴⁰ Там же. Л. 211-212.
- ⁴¹ РГИА. Ф. 789. Оп. 19. Д. 1036. Л. 5.



1. Здание Азовского коммерческого банка. Невский пр., 62. Арх. Б.И. Гиршович, 1896–1898 гг.
2. Дом и типография П.В. Березина. Социалистическая ул., 14. Арх. Б.И. Гиршович, 1905–1906 гг.
3. Здание Сибирского торгового банка. Невский пр., 44. Арх. Б.Я. Гиршович при уч. М.С. Лялевича, 1909–1910 гг.
4. Здание Главного управления неокладных сборов и казенной продажи питей. Наб. Макарова, 6. Арх. К.К. Тарасов, 1900–1901 гг.
5. Здание Этнографического отделения Русского музея. Инженерная ул., 4а. Арх. В.Ф. Свиньин, 1900–1911 гг.
6. Здание Второго о-ва взаимного кредита. Садовая ул., 34. Арх. Ф.И. Лидваль, 1907–1909 гг.
7. Здание Азовско-Донского банка (1 очередь). Б. Морская ул., 5. Арх. Ф.И. Лидваль, 1907–1909 гг.

4



5



6



7



8



9



10



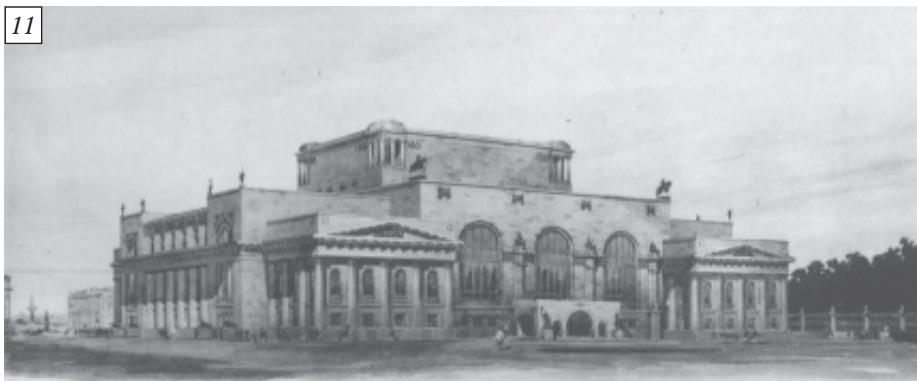
Проекты здания Государственной Думы (конкурс 1905–1906 гг.):

8. З.Я. Леви, 2 премия

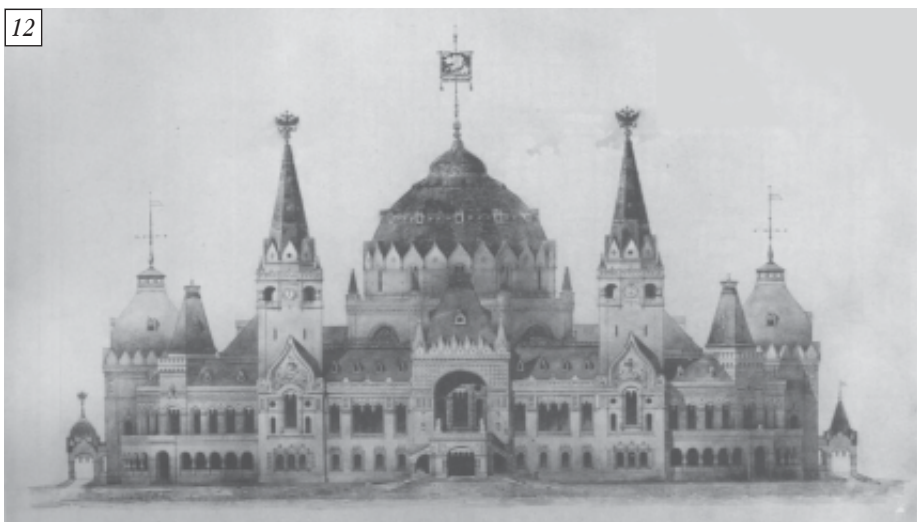
9. А.И. Дмитриев, 1 премия

10. А.И. Владовский, 4 премия

11



12



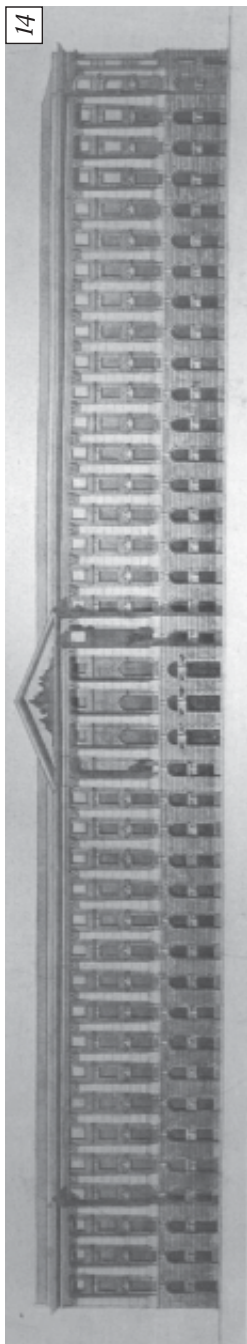
13



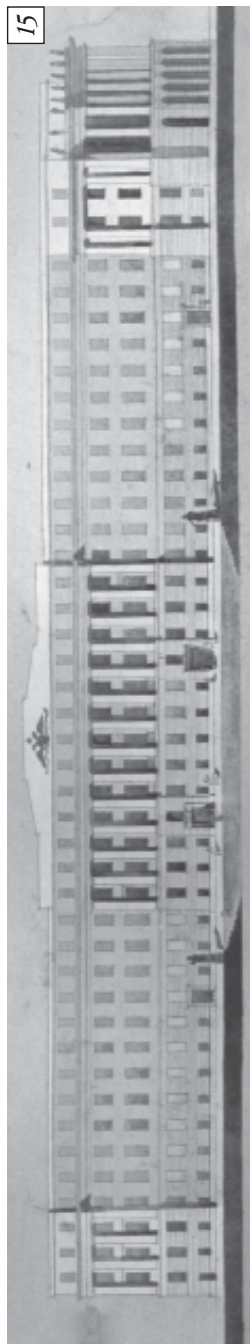
11. М.С. Лялевич, 3 премия

12. В.В. Сулов, 5 премия

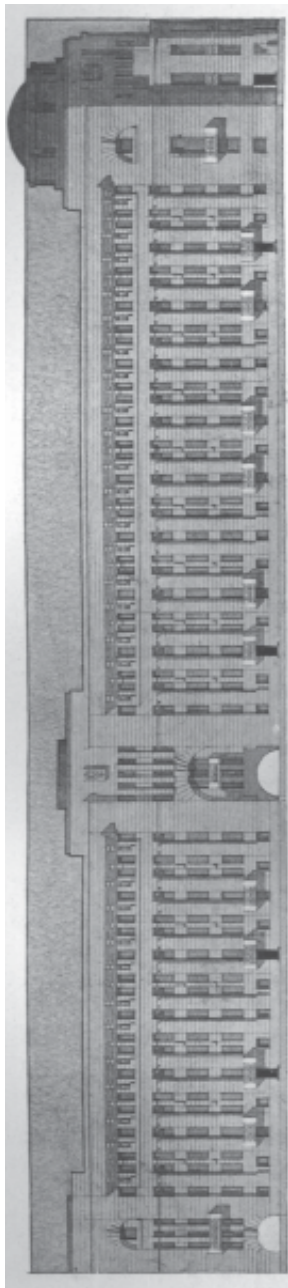
13. Государственная Дума. Программа на соискание звания в ВХУ в 1910 г. Арх. М.Е. Скороходов



14



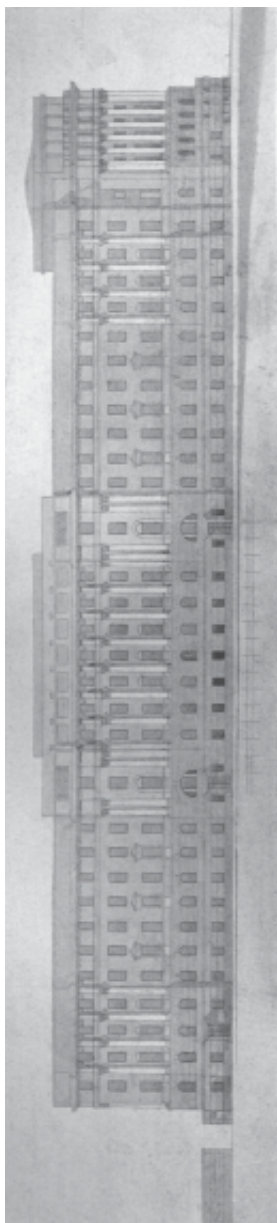
15



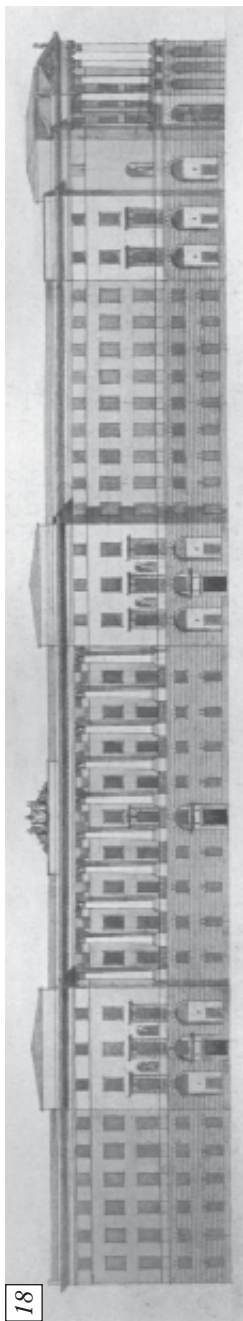
16

Проекты здания Министерства торговли и промышленности (конкурс 1912 г.):

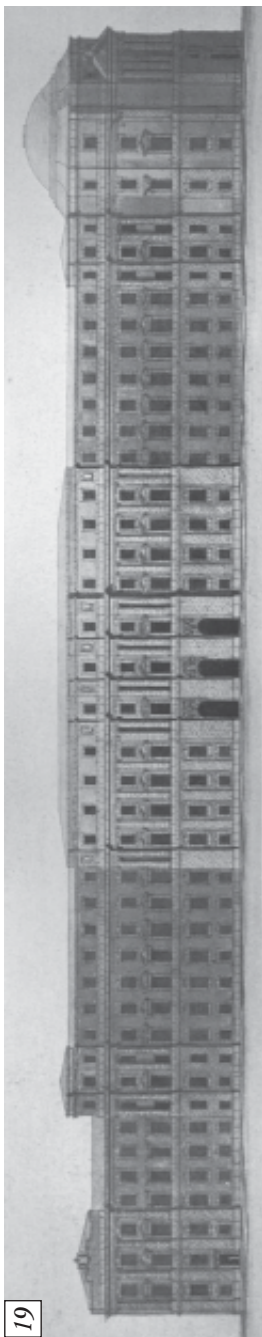
14. С.С. Серафимов, 1 премия
 15. Б.М. Гохштейн, М.В. Замечек, М.М. Синявер, А.Л. Пятигорский, 2 премия
 16. Н.В. Васильев, 3 премия



17



18



19

17. П.П. Светлицкий, С.Я. Турковский, 4 премия
18. Н.Л. Марков, Ф.М. Плочицкий
19. М.М. Перетягкович

20



20. Здание Министерства торговли и промышленности. Наб. Макарова, 8. Арх. М.М. Перетяткович, 1914–1915 гг.



21

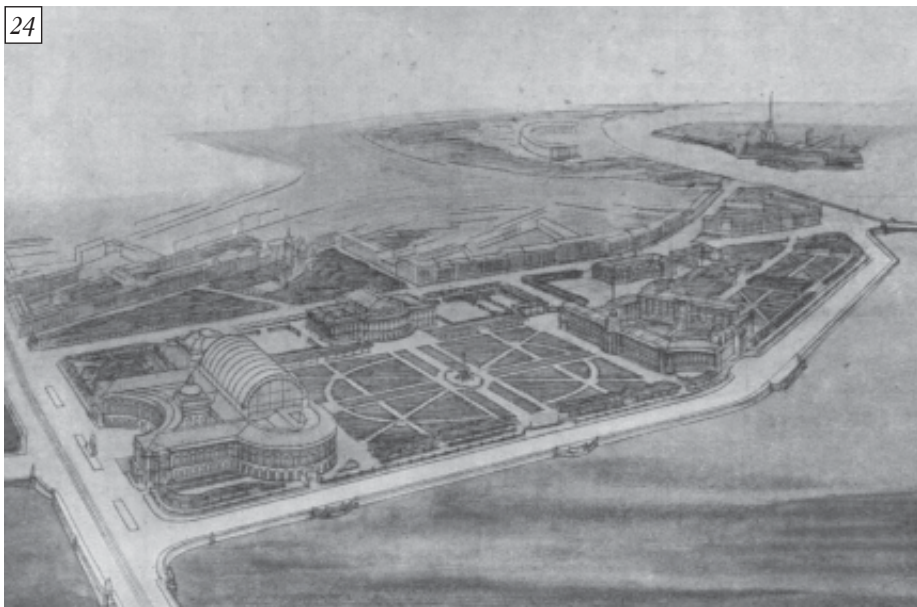


22

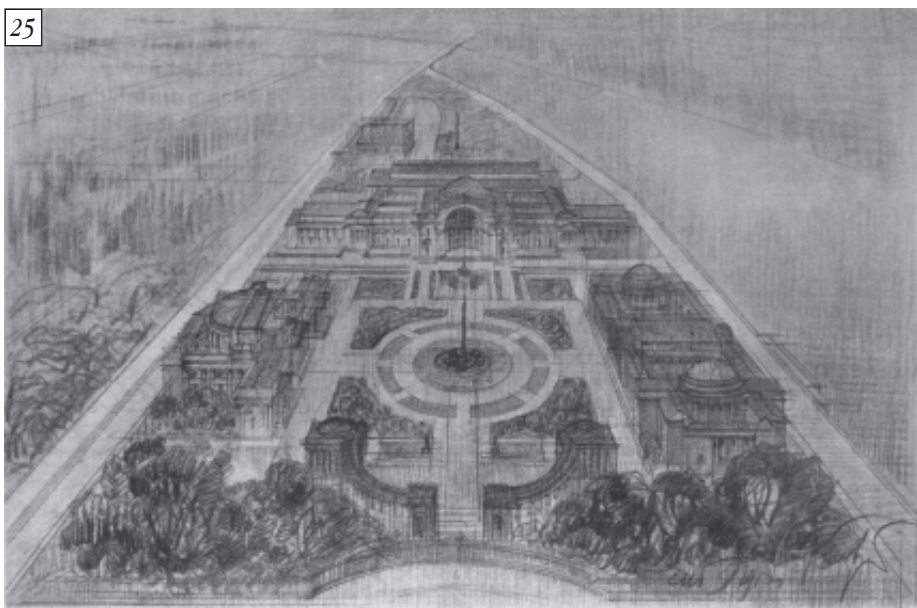


23

24

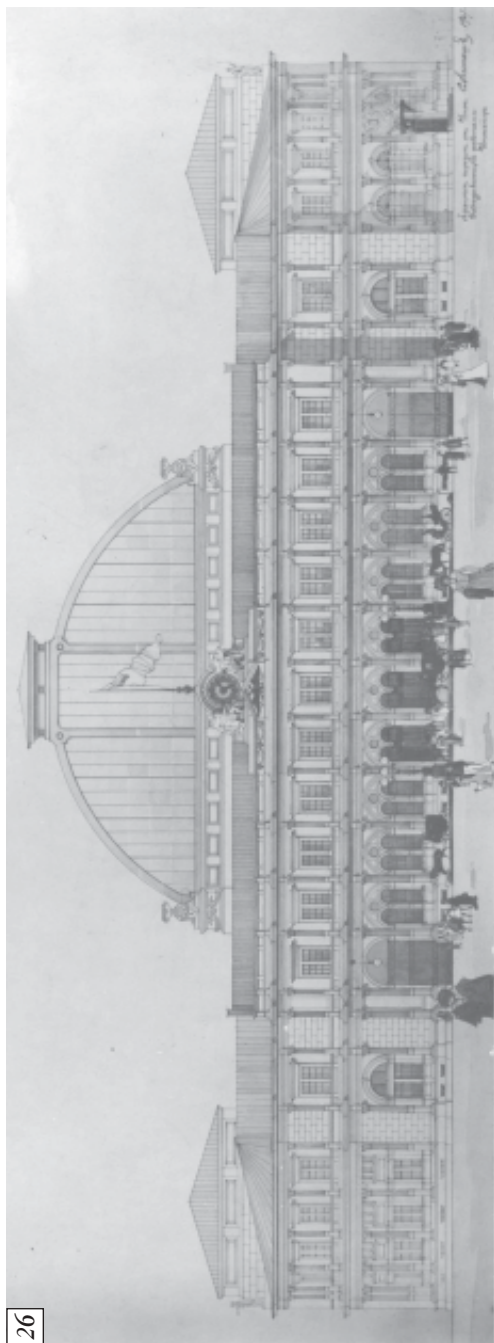


25

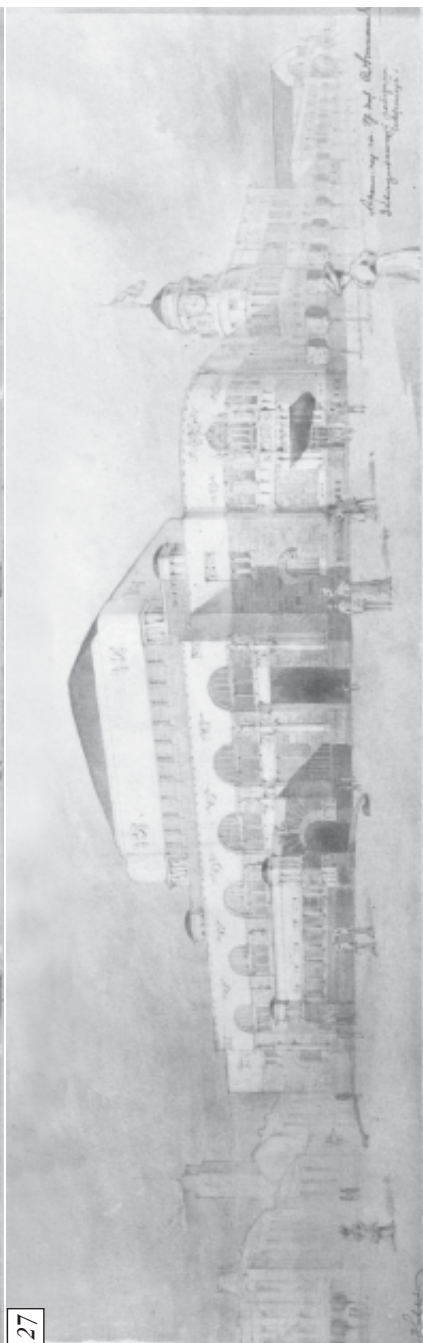


Проекты застройки Тучкова буяна (закрытый конкурс 1913 г.):

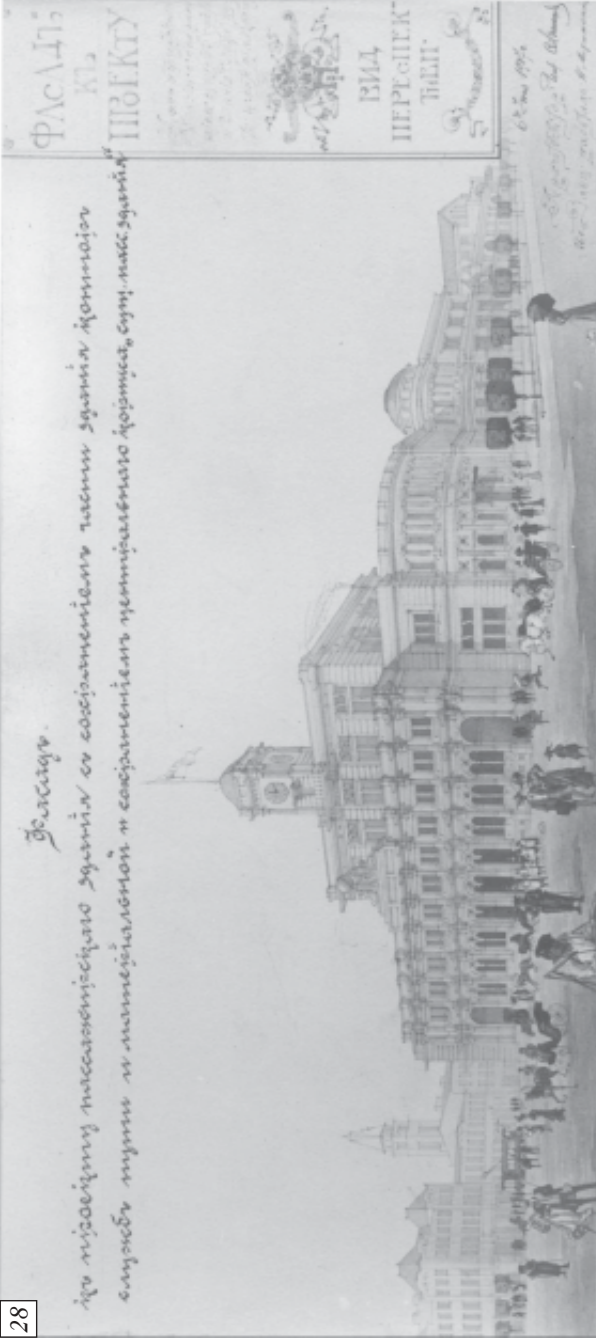
21. М.Х. Дубинский. Перспектива здания съездов 24. О.Р. Мунц. Вид с птичьего полета
22. Перспектива здания музеев 25. М.Х. Дубинский. Вид с птичьего полета
23. И.А. Фомин. "Общий перспективный вид застройки Тучкова буяна"



26



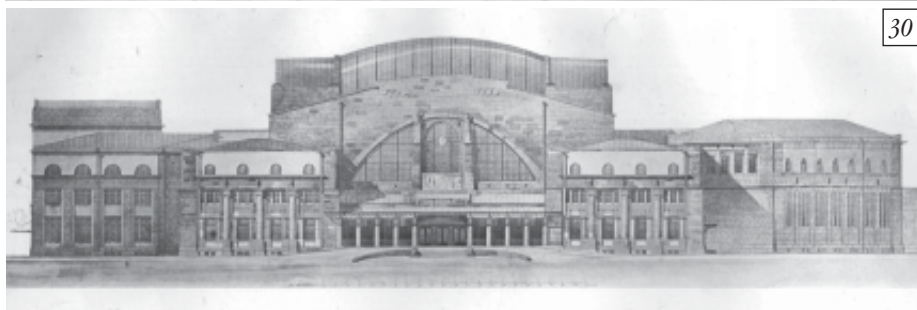
27



26. Николаевский вокзал. "Фасад к плану с сохранением центрального корпуса существующего пассажирского здания". Арх. С.И. Минаш, 1907 г. Источник: ЦГАНТД
27. "Фасад пасс. здания к плану Вариант Б' и Б'' с сохранением центрального корпуса существующего пасс. здания и здания контор сл. пути и материальной". Арх. С.И. Минаш, 1907 г. Источник: ЦГАНТД
28. "Фасад к проекту пассажирского здания с сохранением части здания контор служб пути и материальной и сохранением центрального корпуса сущ. пасс. здания". Арх. С.И. Минаш, 1907 г. Источник: ЦГАНТД



29



30



31

Проекты Николаевского вокзала (конкурс 1906–1907 гг.):

- 29. М.М. Перетяткович, 1 премия
- 30. О.Р. Мунц, С.В. Беляев, 2 премия
- 31. А.Л. Лишневский, 2 премия
- 32. Г.А. Косяков, Н.Л. Подбереский, А.А. Ламагин, 2 премия
- 33. А.И. Владовский, 3 премия
- 34. В.И. Романов, Б.Я. Боткин, 3 премия

32



33



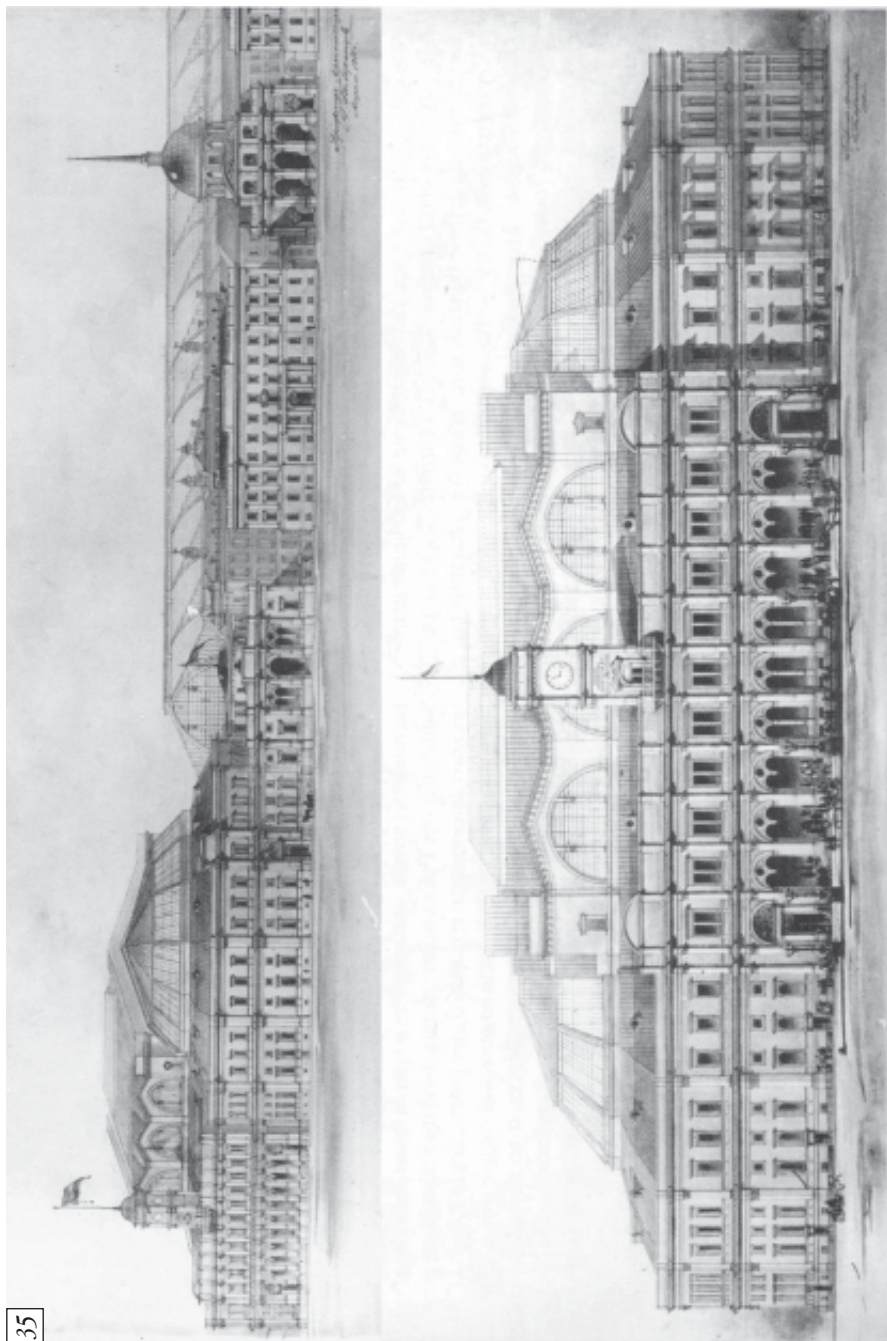
34

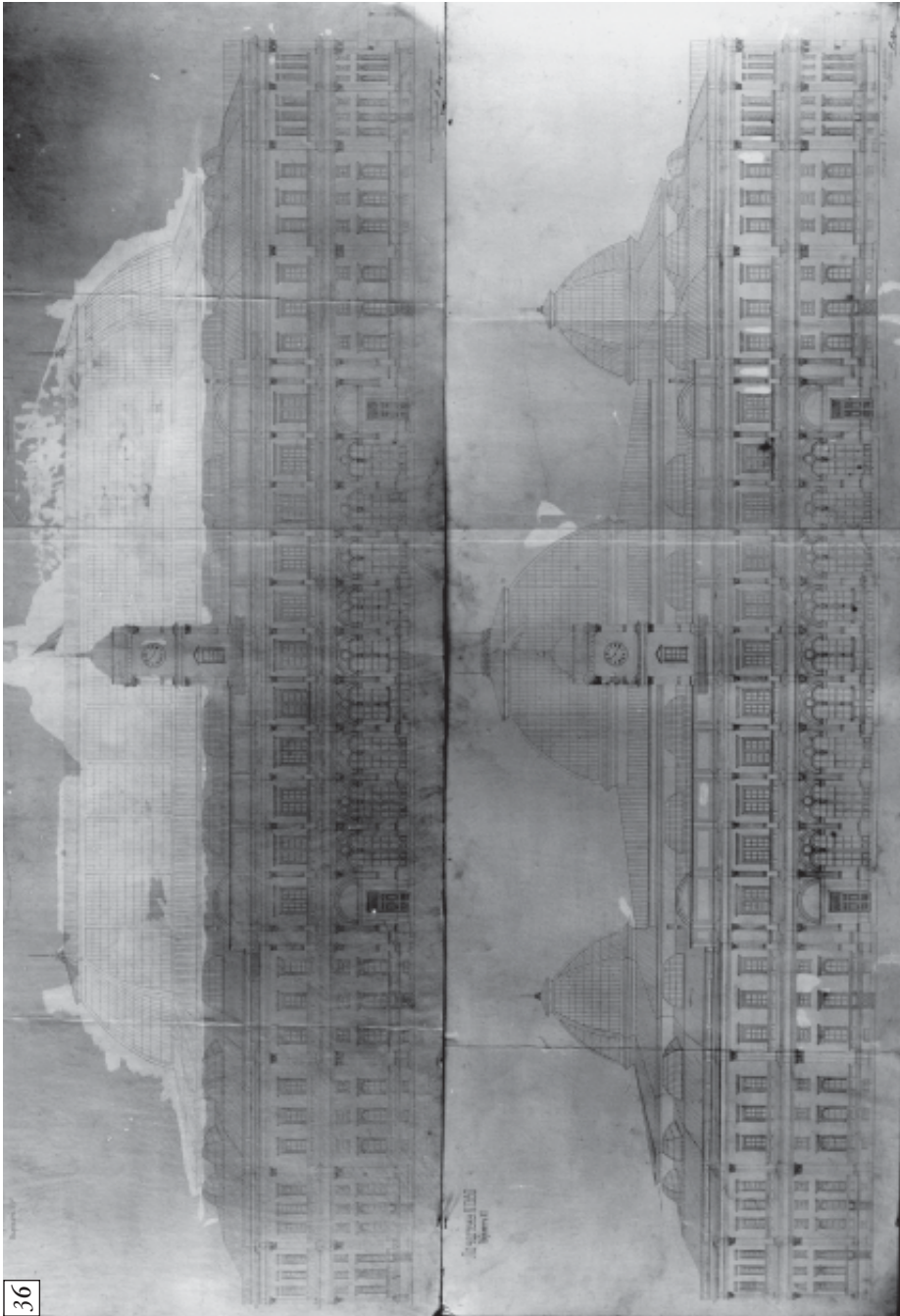


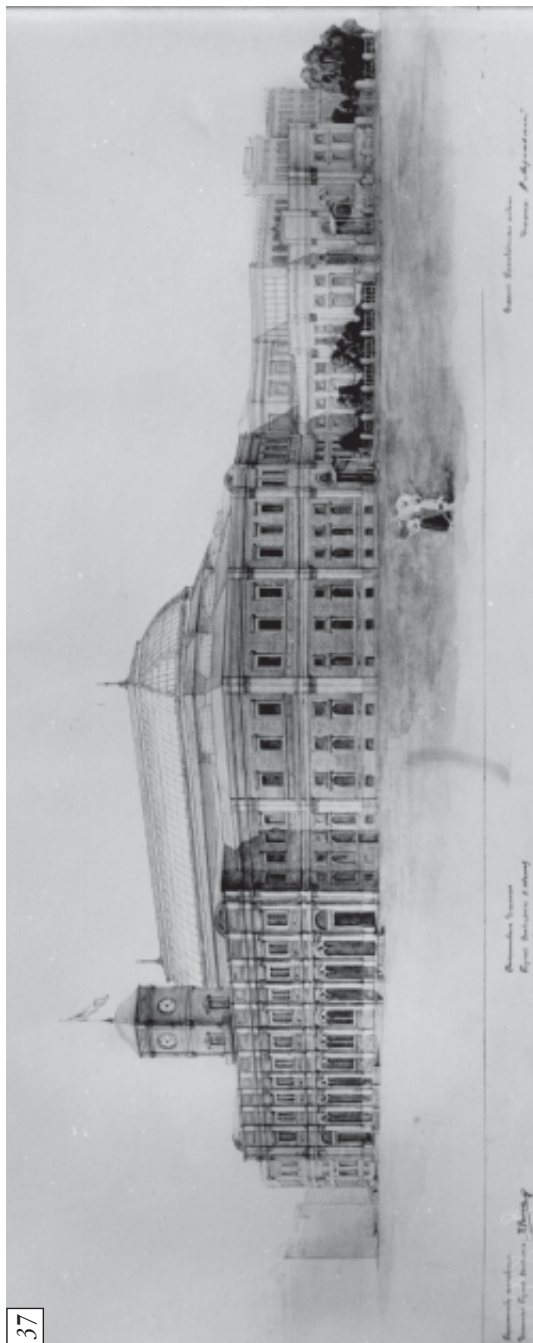
На следующем развороте:

35. Проект Николаевского вокзала. Арх. А.Н. Померанцев, 1910 г.

36. Варианты с измененным перекрытием, сост. под рук. Н.Н. Митинского. Источник: ЦГАКФФД







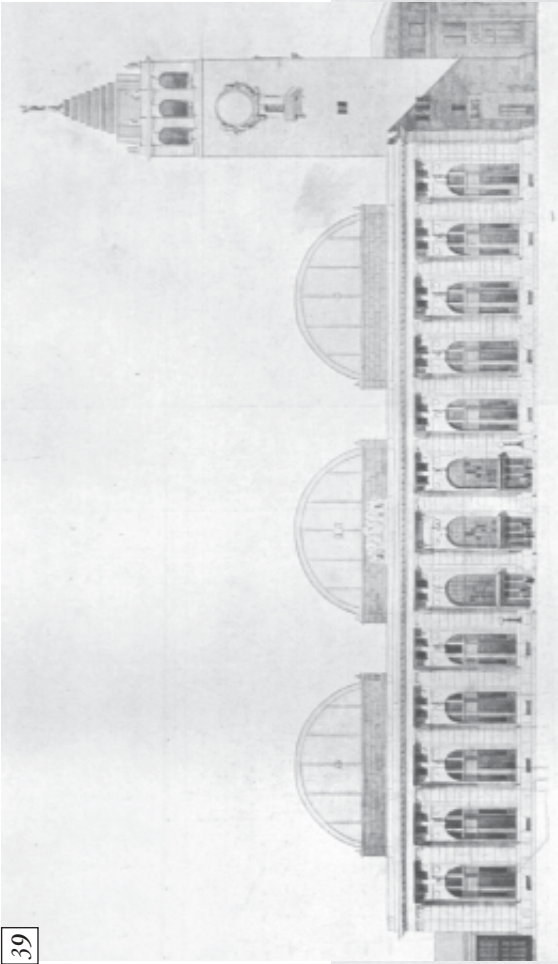
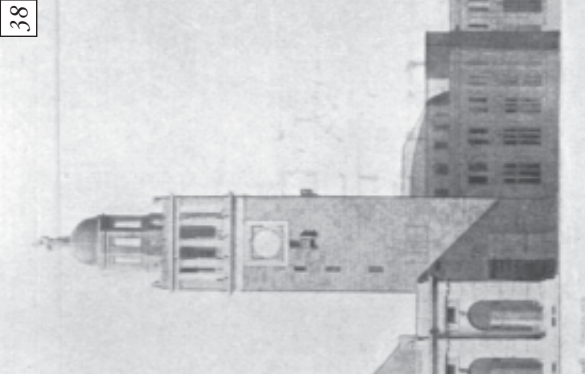
37. Перспектива к варианту с измененным перекрытием, сост. под рук. Н.Н. Митинского (перспективу составил инж. п.с. Н. Рынин, раскрашивал инж. п.с. Н. Иванов). Источник: ЦГАКФФД

Проекты Николаевского вокзала (закрытый конкурс 1912 г.):

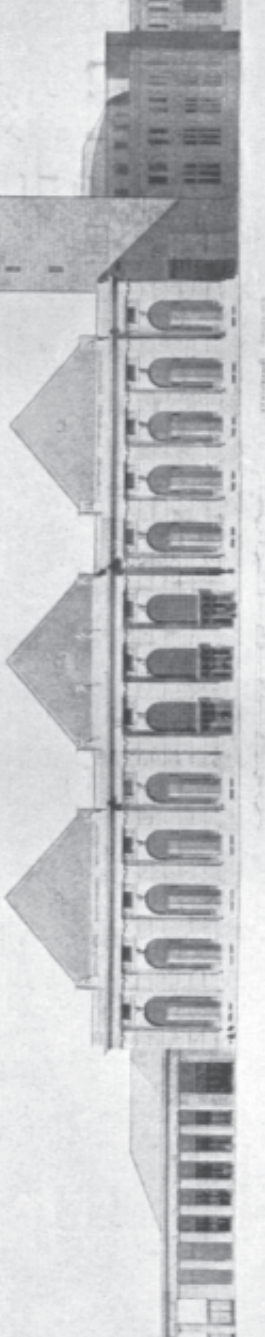
38. Арх. Ф.И. Лидваль. Фасад на Знаменскую пл.

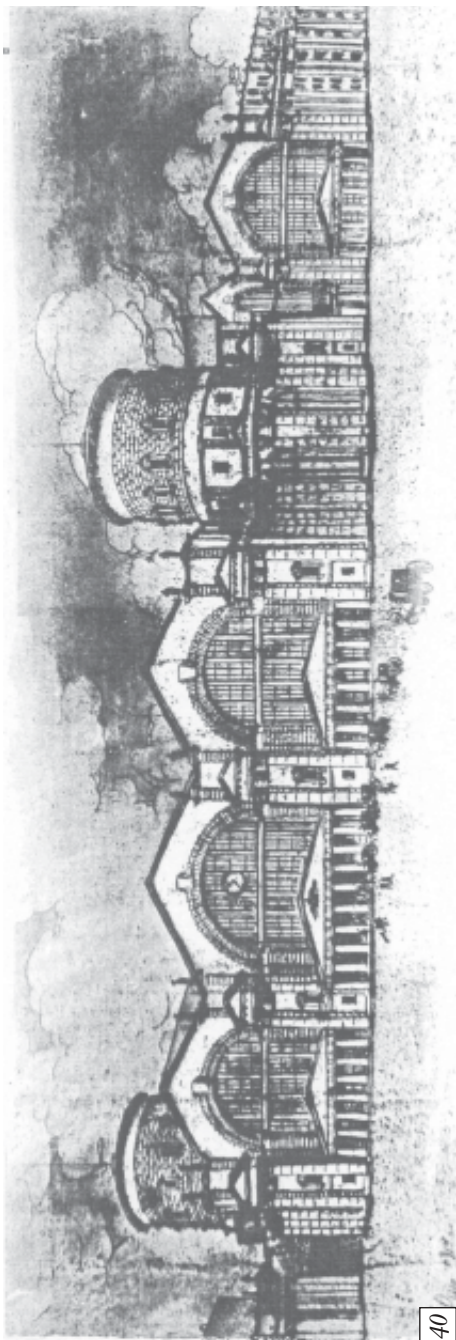
39. "Вариант средней части фасада"

38

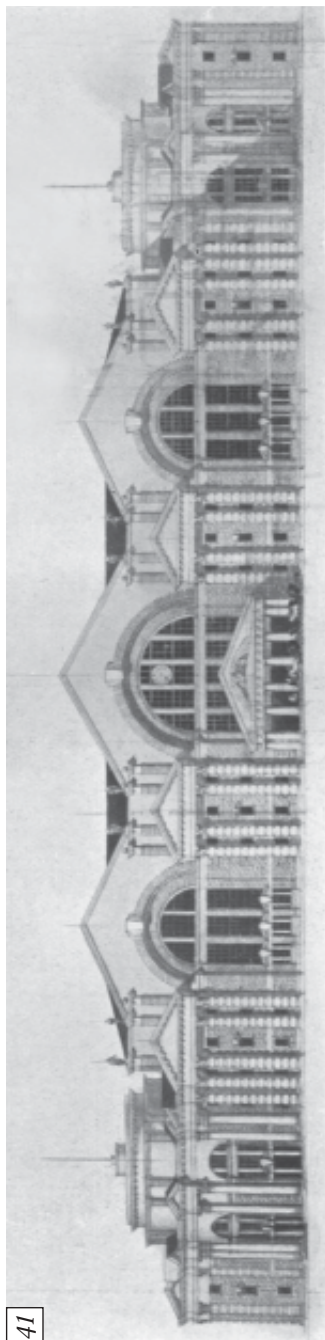


39



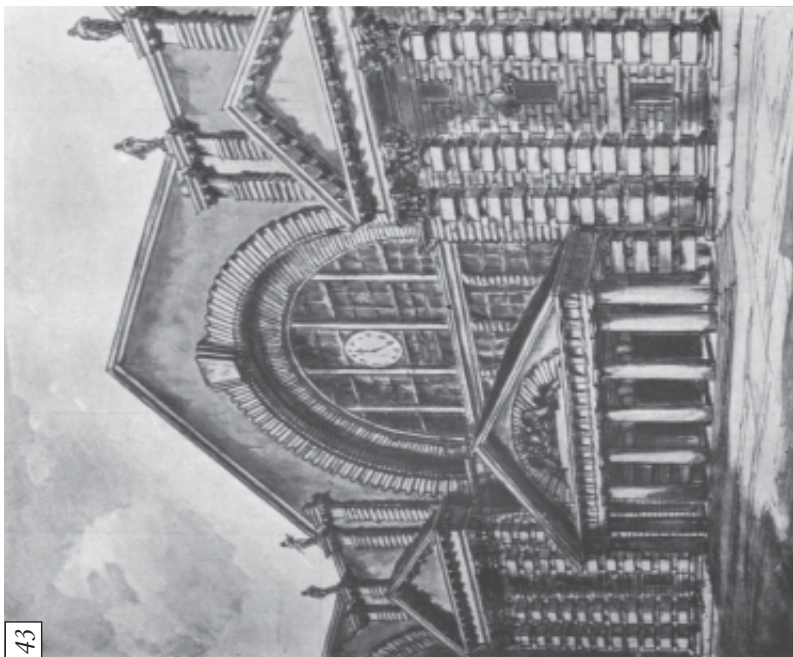


40

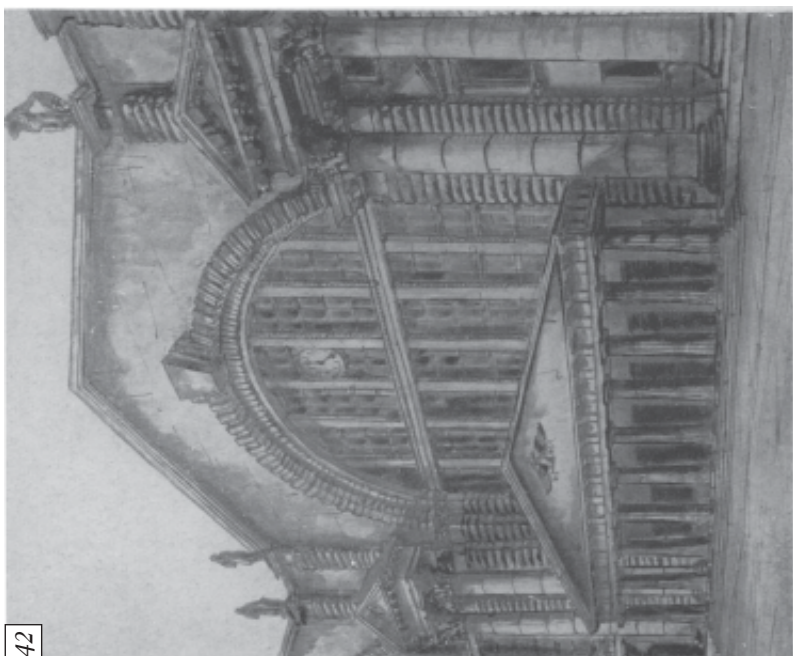


41

40. Арх. И.А. Фомин. Перспектива со Знаменской пл. Источник: фототека ГНИМА
41. Фасад к измененному проекту

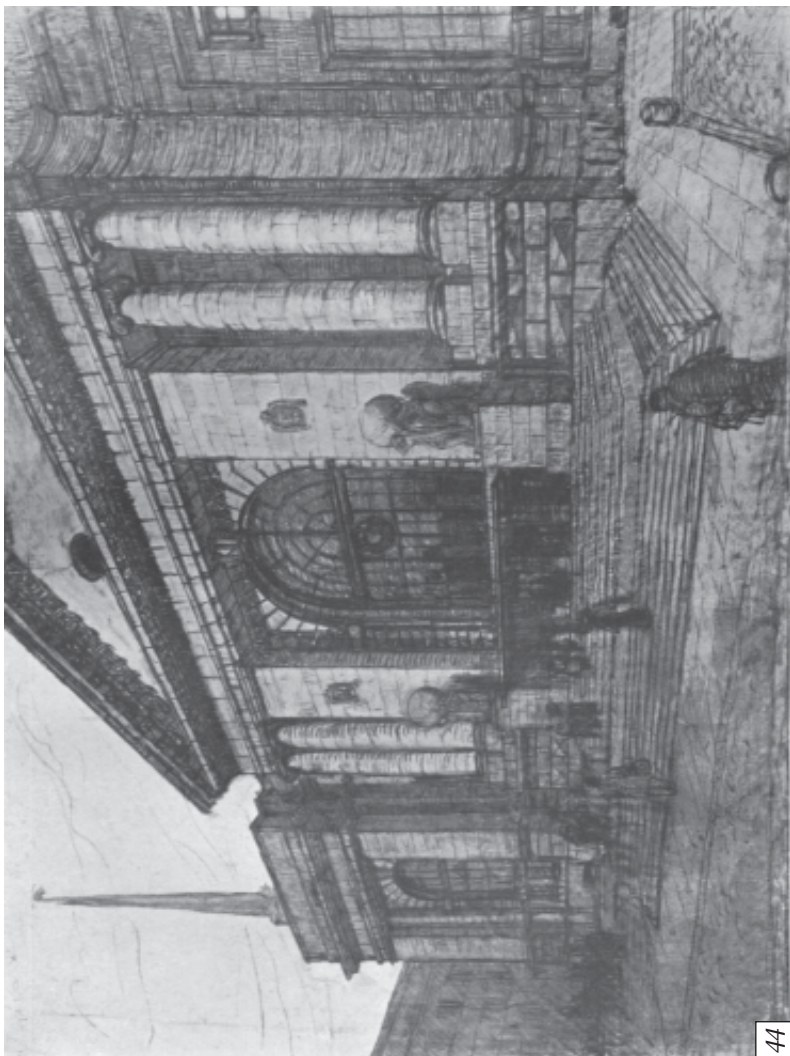


43



42

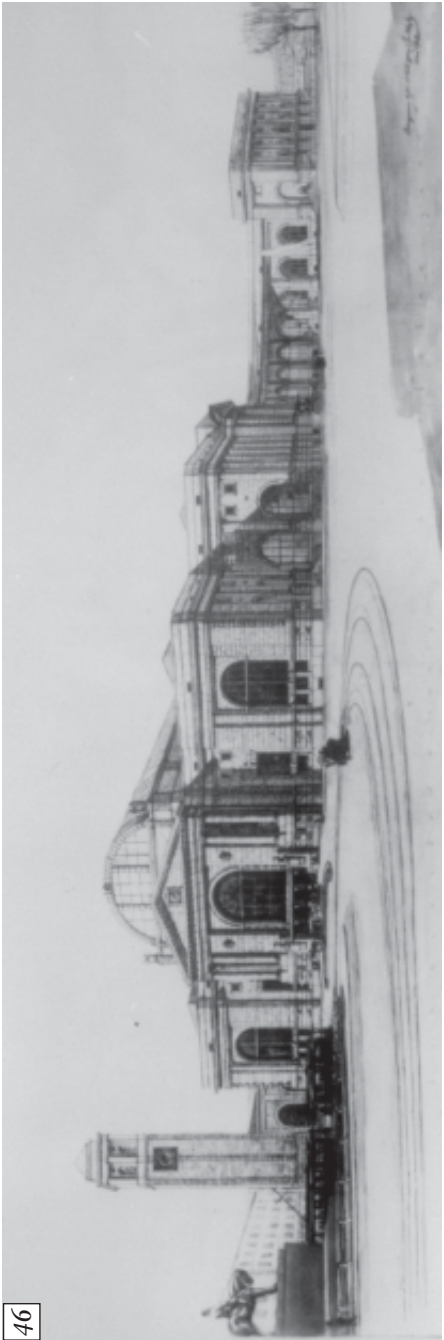
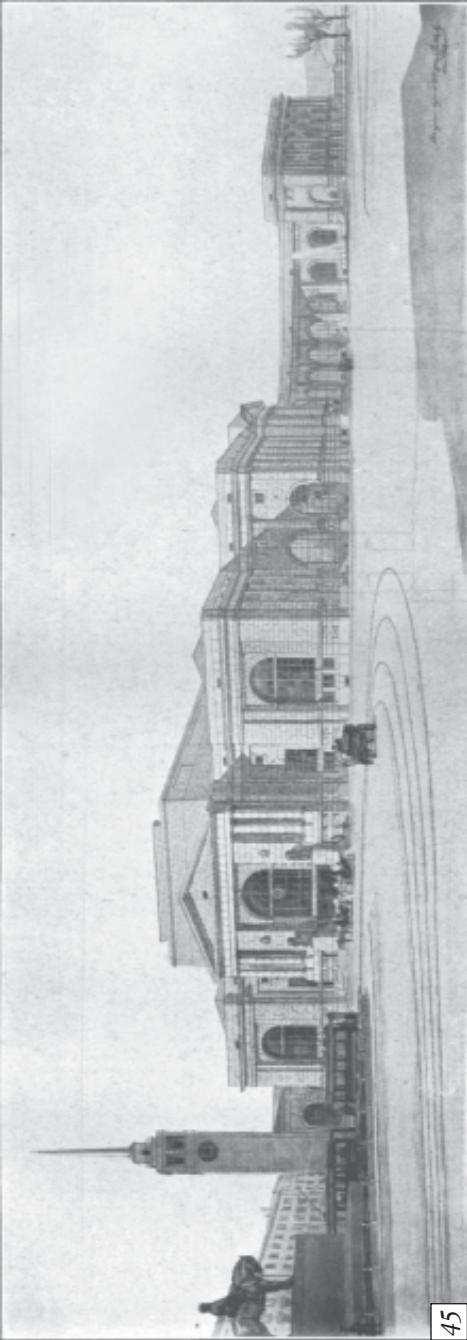
42. Перспектива средней части фасада
43. Перспектива средней части фасада из измененного проекта

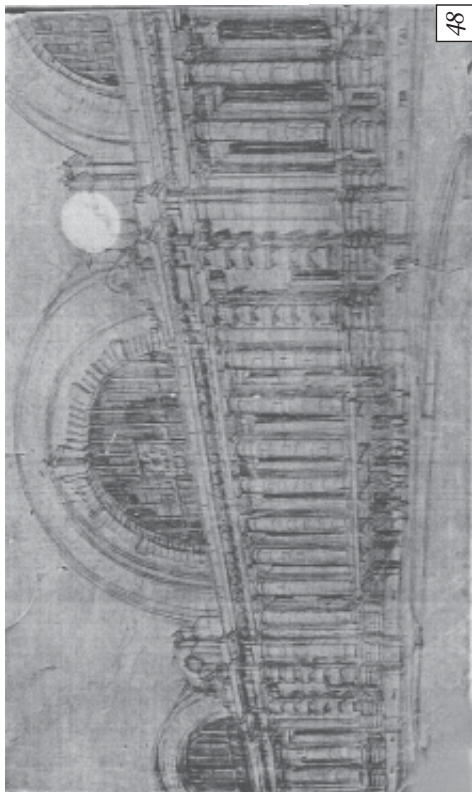


44. Арх. В.А. Шуко. Перспектива средней части фасада

45. Перспектива со Знаменской пл.

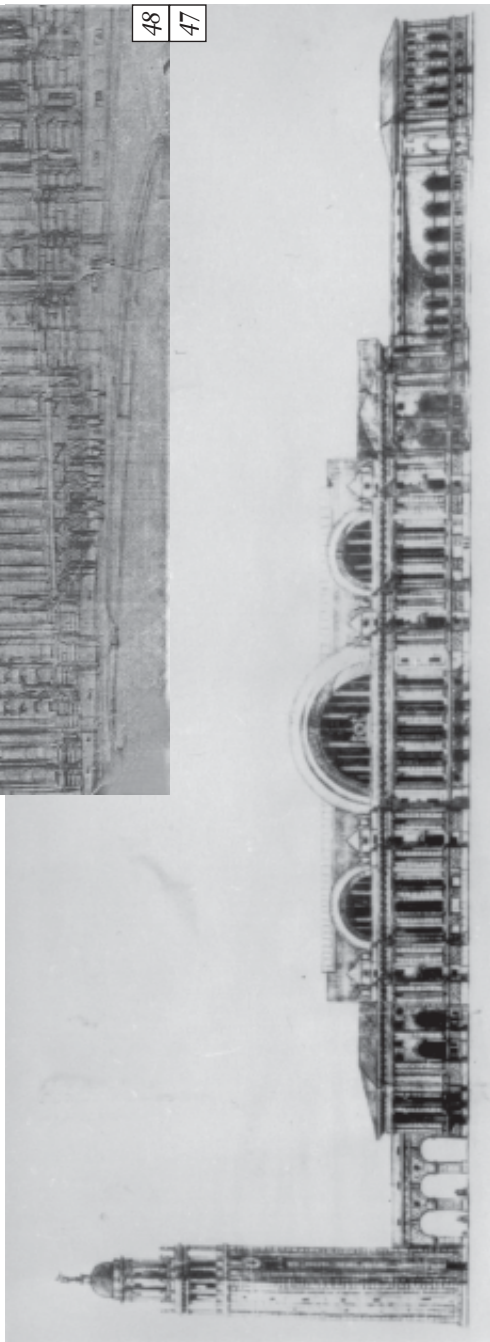
46. Вариант с изменениями согласно заключению Академии художеств. Источник: ЦГАКФФД



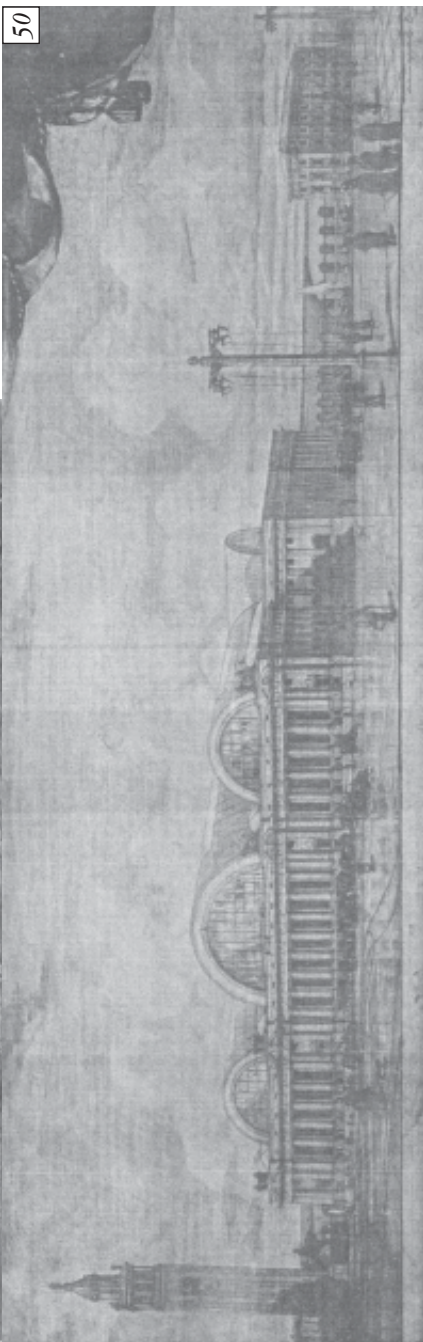
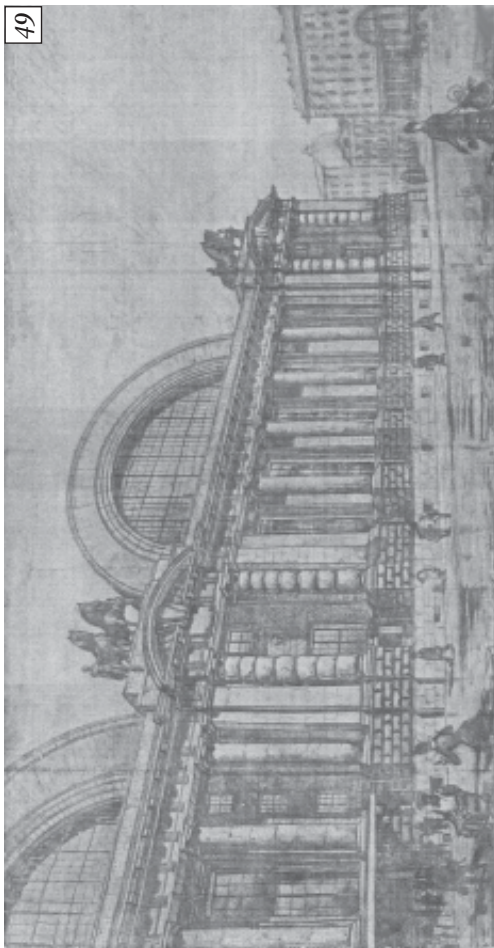


48

47



47. Фасад по переработанному проекту В.А. Шуко, 1913 г. Источник: ЦГАКФФД
 48. Перспектива средней части фасада (вариант с муфтированным ордером). Источник: фототека ГНИМА
 49. Окончательный вариант проекта В.А. Шуко. Перспектива средней части фасада. Источник: фототека ГНИМА
 50. Окончательный вариант. Перспектива со Знаменской пл. Источник: фототека ГНИМА





52



51

51. Пропилеи Euston Station (Лондон).
 Арх. Ф. Хардвик, 1835–1939 гг.
52. Восточный вокзал (Париж).
 Арх. Ф. Дюкене, откр. в 1852 г.
53. St.Pancras Station (Лондон).
 Арх. Дж. Гилберт Скотт,
 завершена в 1877 г.



53

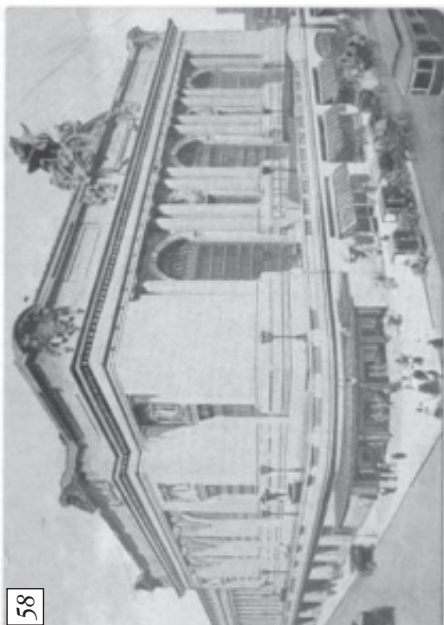
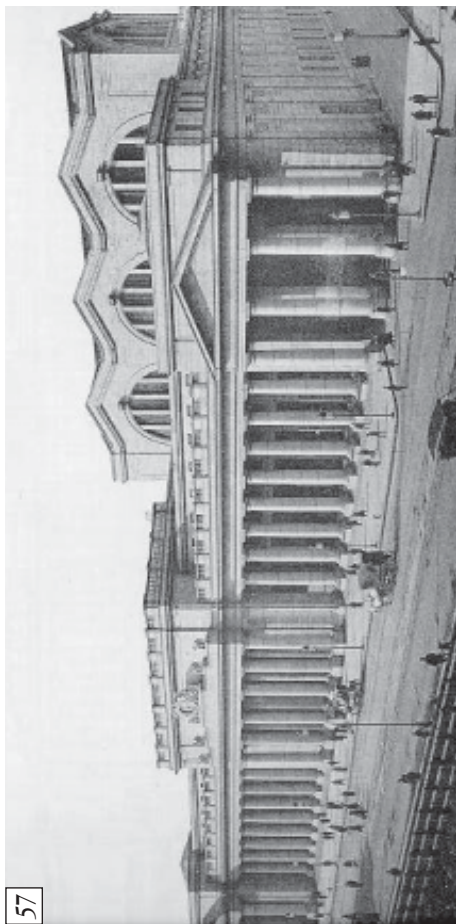


54. Станция Хельсинки. Арх. Э. Сааринен, 1904–1914 гг.
55. Выборгский вокзал. Арх. Г. Гезеллиус, 1904–1913 гг.
56. Вокзал в Туре. Арх. В. Лалу, 1898 г.

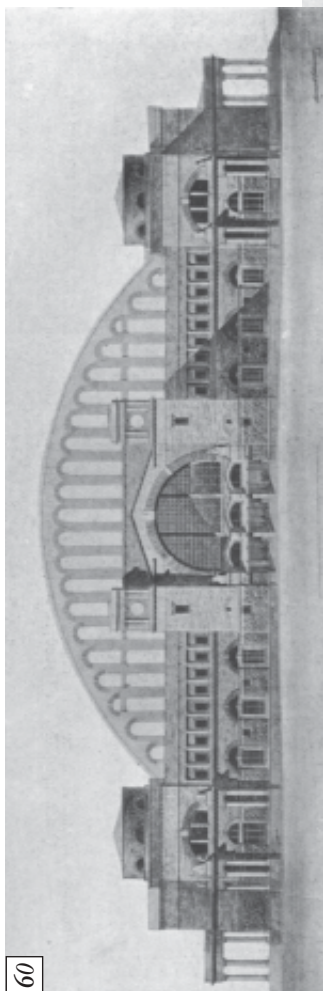
57

57. Пенсильванский вокзал (Нью-Йорк).
 «МакКим, Мид и Уайт», 1906–1910 гг.
 58. Терминал Grand Central (Нью-Йорк).
 Арх. Уоррен, Уэлтмор и др., 1903–
 1913 гг.

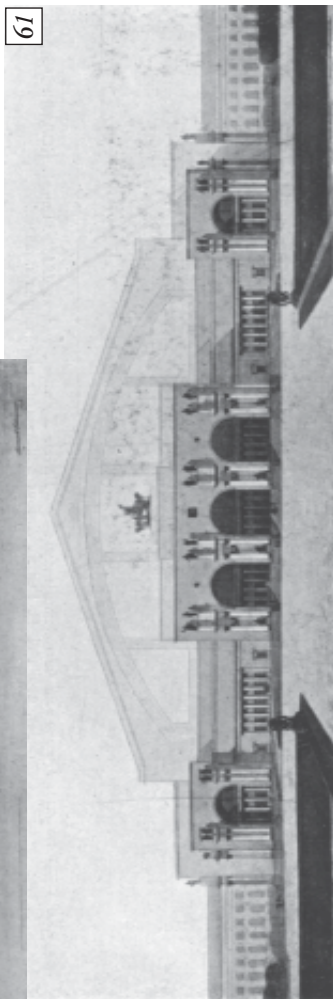
59. Главный вокзал в Штутгарте.
 Арх. П. Бонатц и Ф. Шолер, 1911–
 1928 гг.



59

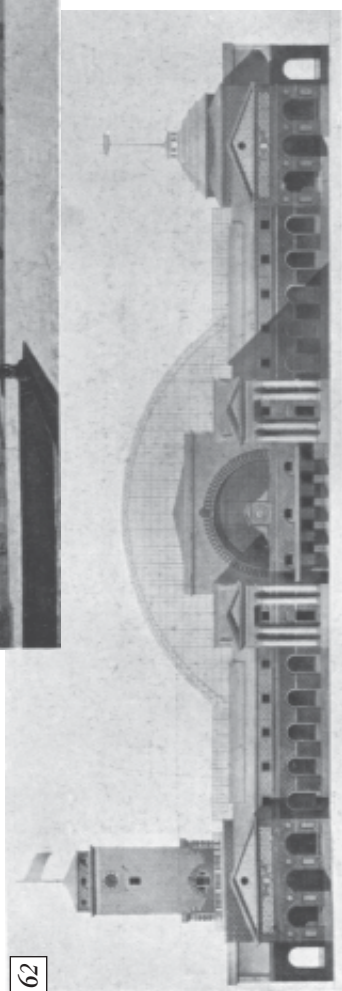


60



61

- Вокзал. Программа на соискание звання в ВХУ в 1913 г.:
 60. В.И. Ковальский (маст. Л.Н. Бенуа)
 61. М.Ф. Покорный (маст. М.Т. Преображенского)
 62. Г. Писаренко (маст. А.Н. Померанцева)



62

СОДЕРЖАНИЕ

Глава 1. Петербургская неоклассика 1900–1910-х гг.	1
Конкурсы на проектирование объектов большой градостроительной значимости	
Глава 2. Конкурсы на реконструкцию Николаевского вокзала	12
и петербургская неоклассическая архитектура	
Приложение 1. Материалы к истории конкурсов	38
на реконструкцию Николаевского вокзала	
Иллюстрации	58

В публикации использованы иллюстрации из изданий:

И.А. Фомин. К столетию со дня рождения. М., 1972.

Кириков Б.М. Архитектура петербургского модерна. Особняки и доходные дома. СПб., 2003.

Кириченко Е.И., Нащокина М.В. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Т. 1. М., 2001.

Parissien, Steven. Station to Station. London, 1997.

De Jong, Cees, Mattie, Erik. Architectural Competitions. Kln, © 1994.

Кроме того, воспроизведены изображения из журнала “Зодчий”, “Ежегодника Общества архитекторов-художников” и “Архитектурно-художественного еженедельника”, а также визуальные материалы из фондов Центрального Государственного Архива Кинофонофото документов, Центрального Государственного Архива Научно-Технической Документации, фототеки Государственного Научно-Исследовательского Музея Архитектуры имени А.В. Щусева.

Басс В.

Петербургская неоклассика 1900–1910-х гг. Архитектурные конкурсы: зодчий, цех, город. – СПб.: “ИПК “НП-Принт”, 2005. – 84 с., ил.

ISBN 5-901724-18-6

