СТАНЦИЯ РОССИЯ

la Biennale di Venezia

16. Mostra
Internazionale
di Architettura

Partecipazioni Nazionali

Под редакцией Семёна Михайловского

СТАНЦИЯ РОССИЯ

HATJE
CANTZ

СТАНЦИЯ РОССИЯ

Издание подготовлено к выставке в павильоне России
на Венецианской биеннале — La Biennale di Venezia

26 мая — 25 ноября 2018

Выпускающий редактор
Елена Юшина

Редакторы
Андрей Бауман
Ольга Ульянова

Перевод
Аластейр Гилл
Алис Джондорф
Томас Кэмпбелл
Саймон Паттерсон
Анастасия Толстая
Ольга Ульянова
Бен Хусон

Руководители проекта
Карин Осбар
Hatje Cantz

Графический дизайн и вёрстка
Дизайн-студия Faro:
Андрей Шелютто
Ирина Чекмарёва

Шрифт
TT Lakes
Trivia Serif

Продакшн
Вольфганг Михаэль Ханке, Hatje Cantz

Печать
Print Consult GmbH, Munich

Бумага
Munken Print Cream, 80 г/м²

Издатель:
Hatje Cantz Verlag GmbH
Mommsenstraße 27
10629 Berlin
Tel.: +49 30 3464678-00
Fax: +49 30 3464678-29
www.hatjecantz.de
A Ganske Publishing Group company

Напечатано в Германии

На обложке:
Киевский вокзал.
Москва. 1936
Фото: Аркадий Шайхет

Книги издательства Hatje Cantz доступны в избранных книжных магазинах по всему миру. За более подробной информацией о наших дистрибьюторах, пожалуйста, обращайтесь на наш сайт:
www.hatjecantz.com

© 2018 Издательство Hatje Cantz
© Галерея «Триумф»
Тексты © 2018 Авторы
Изображения © 2018 Художники, галереи, музеи, коллекционеры, архивы, библиотеки, фонды
© 2018 права на репродуцируемые изображения Эрика Булатова, Александра Дейнеки, Ильи и Эмилии Кабаковых, Александра Лабаса, Владимира Лебедева, Александра Родченко и Александра Самохвалова принадлежат VG Bild-Kunst, Бонн; на изображения Ле Корбюзье: FLC/VG Bild-Kunst, Бонн, также авторам и их законным наследникам.

ISBN 978-3-7757-4459-1

СОДЕРЖАНИЕ

69	**ЧАСТЬ 1**	**ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА**	
72		В ожидании поезда	Семён Михайловский
88		Поезд революции и исторический опыт	Станислав Савицкий
145	**ЧАСТЬ 2**	**ПРОЕКТНОЕ ДЕПО**	
148		Конденсатор современности, или Обезьяны и дрозофилы	Вадим Басс
162		Южный вокзал в Калининграде	Людмила Лихачёва
168		Вокзал в Новом Петергофе	Анна Броновицкая
176		Вокзал в Пушкине	Анна Броновицкая
182		Витебский вокзал в Санкт-Петербурге	Илья Печёнкин
190		Николаевские вокзалы в Москве и Санкт-Петербурге	Илья Печёнкин
200		Вокзал в Новгороде	Олег Явейн
208		Казанский вокзал в Москве	Илья Печёнкин
224		Киевский вокзал в Москве	Илья Печёнкин
236		Ярославский вокзал в Москве	Илья Печёнкин
244		Вокзал в Курске	Людмила Лихачёва
252		Станция Тольятти	Мария Элькина
258		Волгоград I	Мария Элькина
262		Вокзал в Сочи	Анна Броновицкая
272		Вокзал во Владивостоке	Мария Элькина
276		История Павловского музыкального вокзала	Рафаэль Даянов
292		«Олимпийский парк» в Сочи	Никита Явейн
306		«Мы придали скорости форму»	Николай Шумаков
313	**ЧАСТЬ 3**	**ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО**	
316		Город Россия	Павел Пепперштейн
326		«Великая Русская Река»	архитектурная группа «Citizenstudio/Горожане»
330		Дихотомия?	архитектурная группа «Citizenstudio/Горожане»
340		Пространство ума	Анатолий Акце
345	**ЧАСТЬ 4**	**КАМЕРА ХРАНЕНИЯ**	
350		Бюро потерь	Сергей Шаргунов
356		Александр III	Ольга Ульянова
360		Николай II	Ольга Ульянова
368		Лев Толстой	Павел Басинский
372		Ленин	Лев Данилкин
378		Антон Чехов	Игорь Сухих
382		Лев Троцкий	Ольга Ульянова
386		Альфред Барр	Ольга Ульянова
390		Вальтер Беньямин	Ольга Ульянова
392		Ле Корбюзье	Ольга Ульянова
396		Казимир Малевич	Регина Хидекель
402		Мао Цзэдун	Ольга Ульянова
406		Фидель Кастро	Ольга Ульянова
410		Дэвид Боуи	Ольга Ульянова
414		Александр Солженицын	Ольга Ульянова
421	**ЧАСТЬ 5**	**ПРЕОДОЛЕВАЯ СВОБОДНОЕ ПРОСТРАНСТВО**	
426		«Путешествуй по Сибири»	Информационный бюллетень Intourist. 1932. № 3
430		Уникальное полотно длиной почти 900 метров — под стать величию Транссиба	Галина Принцева
436		Семь дней за семь минут	Даниил Зинченко
454		Биографии	

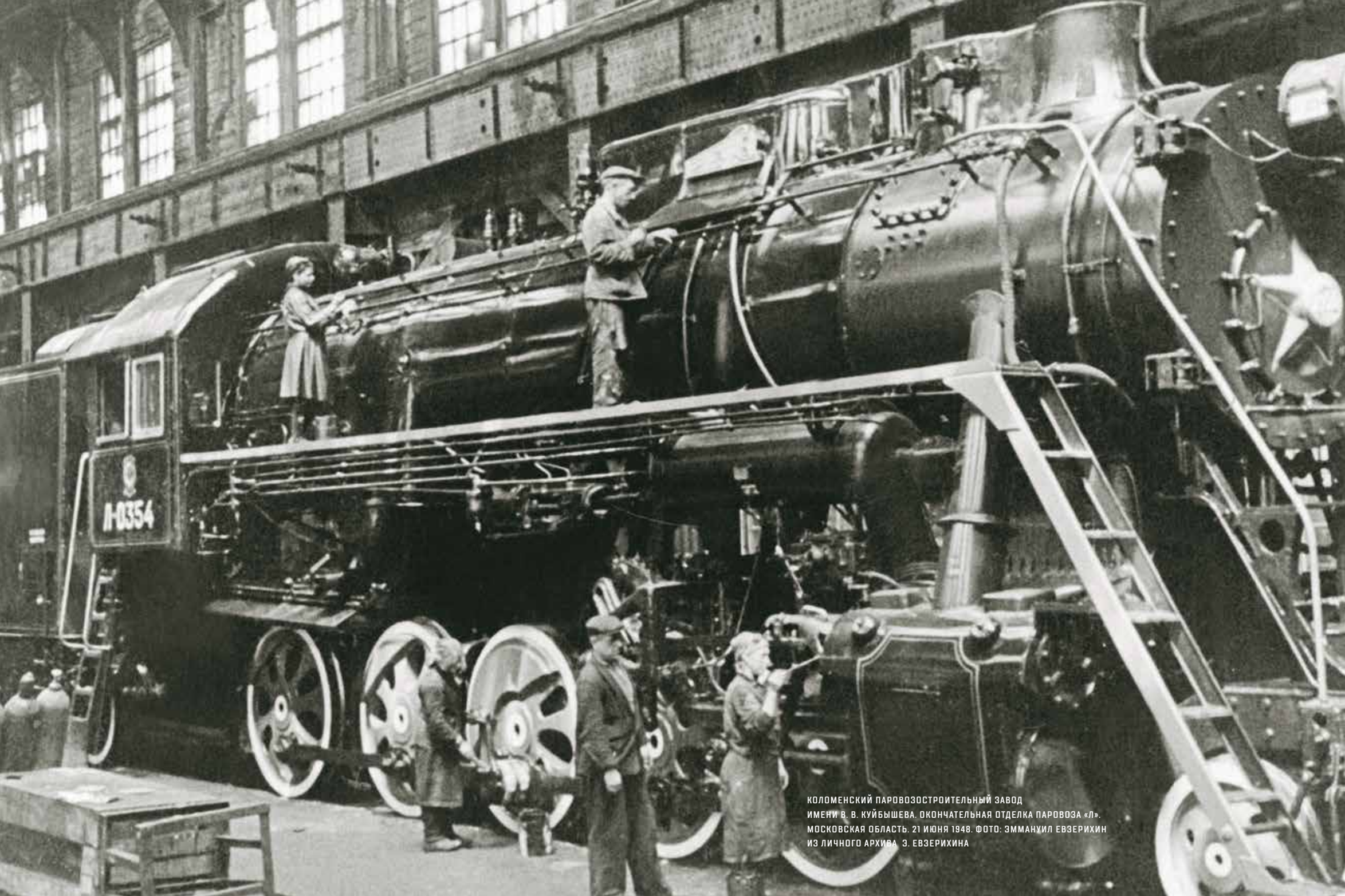
РОССИЙСКАЯ ИМПЕРИЯ, МОСКОВСКАЯ ГУБЕРНИЯ.
ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

МОНАХИНИ НА ФОНЕ САНИТАРНОГО ПОЕЗДА ИМЕНИ ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ ФЁДОРОВНЫ, ОТПРАВЛЯЮЩЕГОСЯ НА ФРОНТ С КАЗАНСКОГО ВОКЗАЛА. МОСКВА. НАЧАЛО XX ВЕКА. ФОТО: АТЕЛЬЕ КАРЛА БУЛЛЫ ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ ИСТОРИЧЕСКОЙ ФОТОГРАФИИ ИМЕНИ КАРЛА БУЛЛЫ

ПАССАЖИРЫ, ОЖИДАЮЩИЕ ПОЕЗДА НА КАЗАНСКОМ ВОКЗАЛЕ В МОСКВЕ. НАЧАЛО XX ВЕКА
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД Г. КРАСНОГОРСК

ПОГРУЗКА ПОЧТОВОГО ВАГОНА. НАЧАЛО XX ВЕКА. ФОТО: АТЕЛЬЕ КАРЛА БУЛЛЫ
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ ИСТОРИЧЕСКОЙ ФОТОГРАФИИ ИМЕНИ КАРЛА БУЛЛЫ

ЖИТЕЛИ У ВАГОНА-КИНОЗАЛА АГИТПОЕЗДА ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА. 1919
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК



КОЛОМЕНСКИЙ ПАРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД ИМЕНИ В. В. КУЙБЫШЕВА. ОКОНЧАТЕЛЬНАЯ ОТДЕЛКА ПАРОВОЗА «Л». МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ. 21 ИЮНЯ 1948. ФОТО: ЭММАНУИЛ ЕВЗЕРИХИН ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Э. ЕВЗЕРИХИНА

ТЯЖЕЛОВЕСНЫЙ СОСТАВ НА УЧАСТКЕ СВЕРДЛОВСК – ДРУЖИНИО.
СВЕРДЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ. 1950-Е. ФОТО: АНАТОЛИЙ ГРАХОВ
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

СМЫЧКА ТУРКСИБА. СЕРЕБРЯНЫЙ КОСТЫЛЬ. АЙНА-БУЛАК. 1930-Е. ФОТО: АРКАДИЙ ШАЙХЕТ
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА А. ШАЙХЕТА

СОВЕТСКИЙ ЛОКОМОТИВ. 1939. ФОТО: АРКАДИЙ ШАЙХЕТ
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА А. ШАЙХЕТА

ВСТРЕЧА ДЕМОБИЛИЗОВАННЫХ НА БЕЛОРУССКОМ ВОКЗАЛЕ. 1945. ФОТО: АРКАДИЙ ШАЙХЕТ
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА А. ШАЙХЕТА

ПАССАЖИРЫ В ОДНОМ ИЗ ЗАЛОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ВОКЗАЛА В ХАРЬКОВЕ. 1950-Е. ФОТО: БОРИС ВДОВЕНКО
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ЗАЛ ОЖИДАНИЯ. НОВЫЙ ВОКЗАЛ. ОРЁЛ. 1949
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

БРИГАДА НОСИЛЬЩИКОВ У ВХОДА НА СЕВЕРНЫЙ (НЫНЕ ЯРОСЛАВСКИЙ) ВОКЗАЛ. МОСКВА. 1932
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ДЕТИ ЗА ИГРАМИ В КОМНАТЕ МАТЕРИ И РЕБЁНКА
НА БЕЛОРУССКОМ ВОКЗАЛЕ. МОСКВА. 1946. ФОТО: В. ШАКОВСКИЙ
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ГРУППА ДЕТЕЙ НА ОТДЫХЕ В ДЕТСКОЙ КОМНАТЕ СЕВЕРНОГО ВОКЗАЛА. МОСКВА. 1932
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ПЕДАГОГ ЗАНИМАЕТСЯ ИГРАМИ С ДЕТЬМИ В КОМНАТЕ МАТЕРИ И РЕБЁНКА
НА БЕЛОРУССКО-БАЛТИЙСКОМ (НЫНЕ БЕЛОРУССКОМ) ВОКЗАЛЕ. МОСКВА. 1934
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД.КРАСНОГОРСК

СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ «ТАРАН» ТУЛЬСКОГО ЗАВОДА. ТУЛА. 1955. ФОТО: ЕВГЕНИЙ УМНОВ
ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

ВИД НА ПЛОЩАДЬ КУРСКОГО ВОКЗАЛА. МОСКВА. 1940-Е. ФОТО: ЭММАНУИЛ ЕВЗЕРИХИН
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Э. ЕВЗЕРИХИНА

СТАРШИЙ ДИСПЕТЧЕР ЛЕНИНГРАД-МОСКОВСКОГО ОТДЕЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ К. Д. ЕРЕМЕЕВ И ДИСПЕТЧЕР А. И. ЛЕВИНА ЗА РАБОТОЙ. ЛЕНИНГРАД. 1957
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ДЕМОНСТРАЦИЯ ТРУДЯЩИХСЯ НА МАНЕЖНОЙ ПЛОЩАДИ В ЧЕСТЬ ПРАЗДНИКА 1 МАЯ. 1951. ФОТО: ЭММАНУИЛ ЕВЗЕРИХИН
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Э. ЕВЗЕРИХИНА

РЕБЯТА ИЗ КУРСКОЙ ОБЛАСТИ В ПОЕЗДЕ ПЕРЕД ОТЪЕЗДОМ НА УЧЁБУ
В РЕМЕСЛЕННОЕ УЧИЛИЩЕ № 1 ПРИ МОСКОВСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ ЗАВОДЕ
ИМЕНИ И. В. СТАЛИНА. КУРСКАЯ ОБЛАСТЬ, ГОРОД ЛЬГОВ. 1940
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ДЕТСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. КОМСОМОЛЬСКАЯ ПЛОЩАДЬ.
МОСКВА. НОЯБРЬ 1937. ФОТО: ЭММАНУИЛ ЕВЗЕРИХИН
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Э. ЕВЗЕРИХИНА

ОДЕССА. 1963. ФОТО: ЕВГЕНИЙ ХАЛДЕЙ
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Е. ХАЛДЕЯ

КАССИР А. В. ЛУККОЕВА, РАБОТАЮЩАЯ НА МОСКОВСКОМ ВОКЗАЛЕ,
КОМПОСТИРУЕТ В ВАГОНЕ ПОЕЗДА БИЛЕТЫ ТРАНЗИТНЫМ ПАССАЖИРАМ.
ЛЕНИНГРАД. 1950. ФОТО: ФЕДОТОВ
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

НА ЦЕЛИННЫЕ ЗЕМЛИ! ПО ДОРОГЕ НА АЛТАЙ ДОБРОВОЛЬЦЫ ОБТИРАЮТСЯ СНЕГОМ. АЛТАЙСКИЙ КРАЙ. 1954
ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

ДМИТРИЙ БАЛЬТЕРМАНЦ. КРУТЫЕ ПОВОРОТЫ БАМА. 1974
© ИЗ СОБРАНИЯ ММОМ

ТУРКЕСТАНО-СИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ (ТУРКСИБ).
ПЕРВЫЙ ПАРОВОЗ. КАЗАХСКАЯ ССР. 1930-Е. ФОТО: МАКС АЛЬПЕРТ
ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

В ЭТОМ ГОДУ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ПАВИЛЬОН БУДЕТ НАПОМИНАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ. ВЫСТАВКА ПОСВЯЩЕНА ПРОШЛОМУ, НАСТОЯЩЕМУ И БУДУЩЕМУ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ. ВОПРОСЫ ПРОСТРАНСТВА, ЕГО ОСВОЕНИЯ И ПОСТИЖЕНИЯ ЯВЛЯЮТСЯ КОРЕННЫМИ ВОПРОСАМИ РУССКОЙ ЖИЗНИ. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА СЛУЖИЛА И ЕЩЁ ДОЛГО БУДЕТ СЛУЖИТЬ ИНСТРУМЕНТОМ ПОКОРЕНИЯ БЕСКРАЙНЕГО ПРОСТОРА.

1 ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА

ИНФОГРАФИКА, РАССКАЗЫВАЮЩАЯ О МАСШТАБАХ СТРАНЫ, ЕЁ КРОВЕНОСНОЙ СИСТЕМЕ – ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ, О ПРОСТРАНСТВЕ И ВРЕМЕНИ, ОБ ИНТЕНСИВНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И О ВОКЗАЛАХ: ОТ ПАВЛОВСКОГО ВОКСАЛА, ГДЕ УСТРАИВАЛИСЬ МУЗЫКАЛЬНЫЕ КОНЦЕРТЫ – «РАЗУМНЫЕ УВЕСЕЛЕНИЯ НА ЛОНЕ ПРЕЛЕСТНОЙ ПРИРОДЫ», ДО ВОКЗАЛОВ, ИМПЛЕМЕНТИРОВАННЫХ В СЛОЖНУЮ ГОРОДСКУЮ СРЕДУ.

2 ПРОЕКТНОЕ ДЕПО

ПРОЕКТЫ, МАКЕТЫ, СТАРЫЕ И СОВРЕМЕННЫЕ ФОТОГРАФИИ ВОКЗАЛОВ И ПАССАЖИРОВ, КАДРЫ С КАМЕР НАБЛЮДЕНИЯ, УКРЕПЛЁННЫЕ НА РЕЛЬСАХ. В ЦЕНТРЕ ЗАЛА – ЗАВИСШИЙ НАД ЛЕСТНИЦЕЙ МАКЕТ ВОКСАЛА В ПАВЛОВСКЕ.

3 ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО

РАЗМЫШЛЕНИЯ НА ТЕМУ ВОКЗАЛОВ В МЕГАПОЛИСАХ, ПРЕДЛОЖЕНИЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ПЛОЩАДИ ТРЁХ ВОКЗАЛОВ В МОСКВЕ. НА СТЕНАХ – АВТОРСКИЕ ГРАФФИТИ, КАКИМИ УЛИЧНЫЕ ХУДОЖНИКИ РАЗРИСОВЫВАЮТ ПОЕЗДА И ОГРАЖДЕНИЯ ВДОЛЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

4 КАМЕРА ХРАНЕНИЯ

ЯЧЕЙКИ С ИСТОРИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПОЕЗДОК ИЗВЕСТНЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ: ЦАРЕЙ И ДИКТАТОРОВ, ФИЛОСОФОВ И ХУДОЖНИКОВ, ПИСАТЕЛЕЙ И МУЗЫКАНТОВ.

5 ПРЕОДОЛЕВАЯ СВОБОДНОЕ ПРОСТРАНСТВО

ФИЛЬМ «СЕМЬ ДНЕЙ ЗА СЕМЬ МИНУТ», СНЯТЫЙ МОЛОДЫМ МОСКОВСКИМ РЕЖИССЁРОМ, КОТОРЫЙ ОТПРАВИЛСЯ В ПУТЕШЕСТВИЕ ЧЕРЕЗ ВСЮ СТРАНУ, ЧТОБЫ ВПЕРВЫЕ ВСТРЕТИТЬСЯ С ДЕДОМ, ЖИВУЩИМ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В ОМСКЕ. 1969
ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ ОМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В ОМСКЕ. 1969
ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ ОМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

СТАНЦИЯ ДИВЬЯ СВЕРДЛОВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ. ПЕРМСКИЙ КРАЙ. 1970
ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В ОМСКЕ. КАССОВЫЙ ЗАЛ. 1969
ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ ОМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В ОМСКЕ. КАССОВЫЙ ЗАЛ. 1969
ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ ОМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В СМОЛЕНСКЕ. ПЕРРОН. 2012. ФОТО: СЕРГЕЙ СИГАЧЁВ (PERISKOP)
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ВАГОН-ХРАМ В СОСТАВЕ ПЕРЕДВИЖНОГО МЕДИЦИНСКОГО ЦЕНТРА
«ДОКТОР ВОЙНО-ЯСЕНЕЦКИЙ – СВЯТИТЕЛЬ ЛУКА»
НА КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ЧАСТЬ 1 ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА СЕМЁН МИХАЙЛОВСКИЙ В ОЖИДАНИИ ПОЕЗДА ЧАСТЬ 1 ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА СТАНИСЛАВ САВИЦКИЙ ПОЕЗД РЕВОЛЮЦИИ И ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ЧАСТЬ 1 ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА СЕМЁН МИХАЙЛОВСКИЙ В ОЖ

ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА СЕМЁН МИХАЙЛОВСКИЙ В ОЖИДАНИИ ПОЕЗДА ЧАСТЬ 1 ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА СТАНИС ЛАВ САВИЦКИЙ ПОЕЗД РЕВОЛЮЦИИ И ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ ЧАСТЬ 1 ГЕОГРАФИЯ СВОБОДНОГО ПРОСТРАНСТВА СЕМЁН МИХАЙЛОВСКИЙ В ОЖИДАНИИ

В ожидании поезда

Семён Михайловский

Вокзал — первое, что видит человек, попадая в город, и последнее, что он видит, с ним прощаясь.

На один и тот же перрон прибывают президенты и мелкие служащие, маршалы и крестьяне, студенты и кинозвёзды — вокзал одинаково служит всем, он открыт в любое время дня и ночи.

Идея нового здания, которое принимало бы в себя любого, забрезжила, как только человечество додумалось ездить на железной машине по рельсам. Прежде оно знало одно здание такого рода — храм. Но на пути в храм лежали различия религиозных конфессий, вокзал же не знал различий. То есть, конечно, и здесь существовали сословные разграничения, однако он принимал всех. Даже отверженных.

Но не всегда вокзал был таким. Предположительно, русское слово «вокзал» («фоксал» или «воксал») произошло от английского vauxhall. В 1661 году в предместье Лондона на южном берегу Темзы (район Vauxhall) открылись Новые Весенние сады, или парк, с павильонами для проведения праздников. Там устраивались музыкальные вечера, представления китайского театра теней и театра марионеток, выступали акробаты и клоуны, жонглёры и боксёры. По ночам небо озарялось вспышками фейерверков.

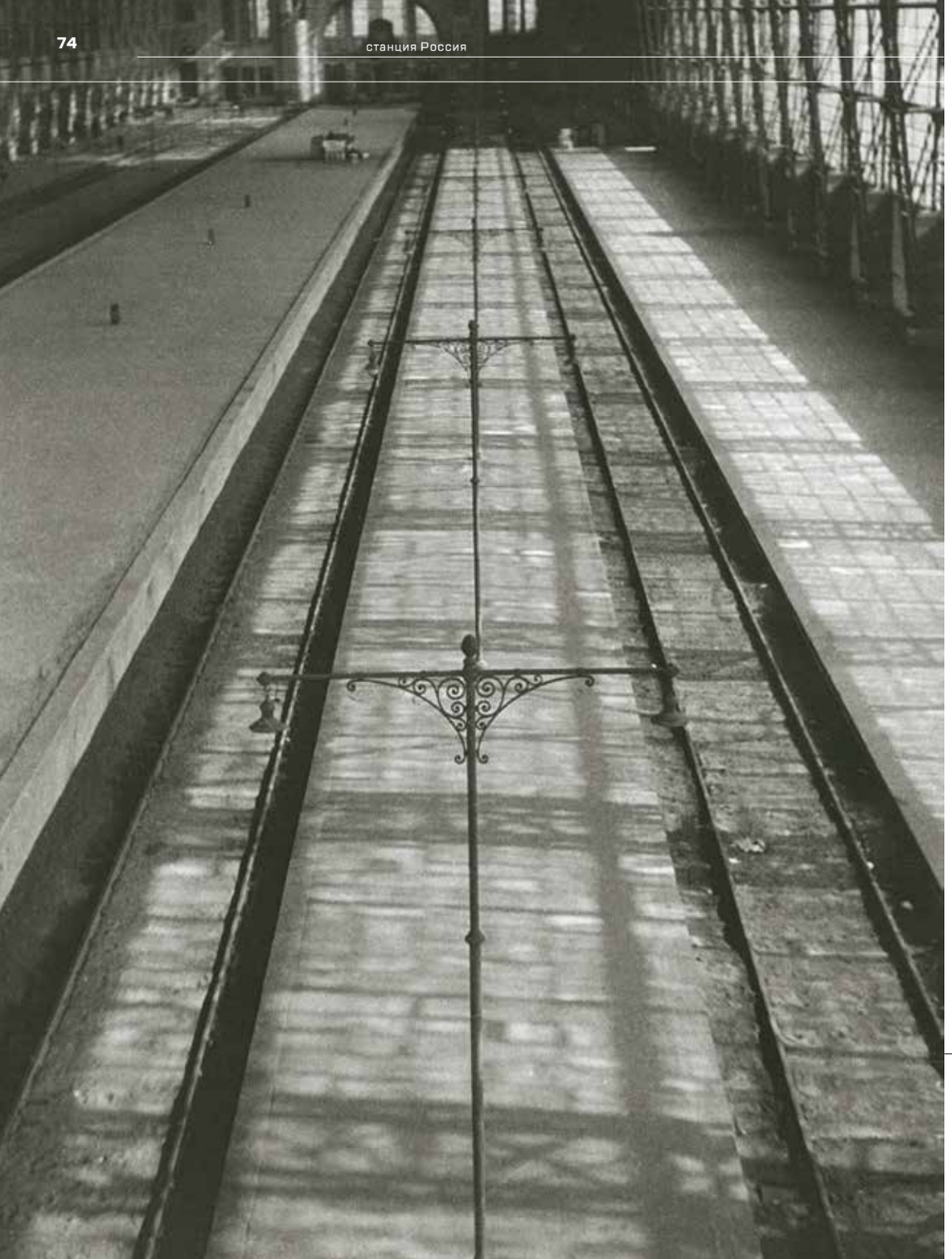
Вслед за Англией воксхоллы вошли в моду и распространились в Европе. В частности, подобный тип аристократического увеселительного парка с павильонами был в Париже, на Елисейских Полях. Сейчас трудно представить, что наш вокзал, шумный, разноплемённый, вечно катящий на тележках различную кладь, собирающий толпы вокруг торговых павильонов, жующий в кафе и ресторанах, упорно давящий на кнопки игровых автоматов, вспыхивающий разноцветной рекламой, — этот народный дом, пристанище кочующего народа, имеет аристократическое происхождение. И что некогда предназначался он для забав и развлечений. В России первоначально это слово обозначало место общественных увеселений, в том числе концертные залы. Первые музыкальные воксалы в России были организованы по принципу европейских воксхоллов, но на русский манер: широко, богато, бесшабашно, с обильным застольем и цыганами. В ту пору ещё ездили на лошадях, и воксал воспринимался как праздник, временная остановка на жизненном пути.

Архитектурные готические формы были допустимы и оправданны в вокзальных комплексах, они органично вписывались в романтический пейзаж. Эта тенденция обращения к готике нашла своё продолжение в последующие эпохи, когда воксал превратился в нечто большее, чем просто увеселительное заведение.

Инициатором создания железных дорог в России стал «родом чех, единоплеменный россиянам» Фридрих фон Герстнер. До приезда в Россию он уже имел некоторый опыт строительства железных дорог в Австрии, а потому был убеждён в несомненной пользе и экономической выгоде повсеместного введения нового вида транспорта для россиян. Герстнер сравнивал Россию с Соединёнными Штатами, где величайшие враги «суть расстояние и время». Преодолеть расстояние, сократить время могли железные дороги, связанные, по его выражению, не в железную, а в золотую цепь. Строительство железной дороги должно было для начала идти в двух направлениях: от Петербурга до Царского Села и Павловска и от Петербурга до Петергофа и Ораниенбаума. Отдыхающие за городом «любители ездить паром» могли получать ни с чем не сравнимое удовольствие не только от дороги, но и от посещения воксалов, расположенных среди роскошных парков.

Стремительная машина, получившая название «паровоз» в одном из выпусков «Северной пчелы» Николая Греча, вскоре становится одушевлённым персонажем. О своём прибытии он извещает встречных не устрашающим свистком, а установленным впереди трубы механическим органчиком, исполняющим музыкальные пьесы «с аккомпанементом сильных труб и барабанов». Он не только украшает конфетные коробки, но и является главным героем водевиля «Поездка в Царское Село», поставленного на сцене Александринского театра.

Из русских вокзалов связь со своим аристократическим предком дольше всех демонстрировал Павловский воксал под Петербургом. Он был спроектирован архитектором А. И. Штакеншнейдером и торжественно открыт в 1838 году. Тут, в изящном здании, расположенном



полукругом, устраивались музыкальные вечера, на которые съезжались из столицы любители музыки. Фридрих фон Герстнер хотел здесь установить изобретённый в Англии замечательный инструмент — аполлоникон: тот заменял собою оркестр из 80 человек и приводился в движение колёсами, в которые били струи воды. Исполнявший всего три мелодии аполлоникон многим казался неоправданной роскошью и потому не был установлен, но в зимнем саду Герстнеру всё же удалось продемонстрировать другую забаву — механические стулья, прислонясь к спинке которых можно было «производить перемену в фонтане». Вокзал несколько раз перестраивался, расширялись хоры для оркестра, музыканты занимали всё более заметное место в зале. Здесь выступал известный австрийский композитор Иоганн Штраус-сын, который под впечатлением вокзальных вечеров создал несколько волшебных миниатюр. Александр Бенуа вспоминает, как в детстве его водили гувернантки по окружавшим вокзал пыльным дорожкам.

Артистическую генеалогию долгое время хранил вокзал в другом петербургском пригороде — Царском Селе. Вообще, в Павловске и Царском Селе обитала особого рода публика, для которой поездки на поезде были такой же неотъемлемой частью жизни, как чтение античных поэтов и прогулки в заброшенном парке. Поэт-царскосёл Иннокентий Анненский описал уже неведомое нам, полное страсти движение паровоза:

Снегов немую черноту
Прожгло два глаза из тумана.
И дым остался на лету
Горящим золотом фонтана.

Соединение Петербурга с загородными резиденциями было частной задачей. Куда важнее было соединить две столицы: Москву и Петербург. Россия вступала в новые отношения с временем. Если раньше из Петербурга в Москву надо было трястись на перекладных три дня, как следует поспешая, то теперь поезд покрывал это расстояние за 12 часов. Так тема вокзала оказалась тесно связанной с навязчивой русской темой «пространство — время».

АЛЕКСАНДР РОДЧЕНКО. БРЯНСКИЙ ВОКЗАЛ. 1927
© ИЗ СОБРАНИЯ МАММ

Вокзалов, которые открывали и завершали дорогу, было два: задуманные как двойники, нарисованные одной рукой, они стояли (и по сию пору стоят) один в Петербурге, другой в Москве. Оба возведены по проектам академика Константина Тона, более известного в качестве архитектора храма Христа Спасителя и Большого Кремлёвского дворца. К тому времени он уже завершил строительство Царскосельского вокзала у Введенского канала, который, правда, не идёт ни в какое сравнение с вокзалами Николаевской дороги, требовавшими иного масштаба, более представительных архитектурных форм.

Выбор места для Николаевского вокзала в Москве представлялся вопросом непростым. Паровоз был принципиально новым механизмом, сравнимым по воздействию на умы с летательным аппаратом, поэтому в конце концов вокзал решили отнести подальше от людей, на пустырь у Каланчёвского поля. Поскольку проектом занимался академик, то в его основательности никто не сомневался. Инженерное решение крытого перрона разработал соавтор Тона Р. А. Желязевич. По его типовому проекту были также возведены вокзальные строения вдоль пути, в частности вокзалы первого класса в Малой Вишере, Бологом и Твери.

Зеркальным отражением вокзала на Каланчёвской площади стал вокзал на Знаменской площади в Петербурге. Его открыли немного позднее — в 1851 году, «...и 19 сего Августа изволили осчастливить здешнюю столицу своим пребыванием Их Императорские Величества». С тех пор оба вокзала, подстёгнутые развитием техники, не раз реконструировались, однако с тыльной, технической стороны и в части интерьеров, между тем как фасад Тона оставался неизменным, потому что стал неотъемлемой частью городского ландшафта. Петербург невозможно представить без Знаменской площади с Николаевским вокзалом — не только завершающим элементом дороги, но и городской доминантой. Он был построен на пересечении важнейших транспортных артерий: Невского проспекта, идущего от Адмиралтейства к Александро-Невской лавре, и Старой Новгородской дороги. В 1840-х годах предприняли попытку создания здесь целого ансамбля, подчинённого архитектуре вокзала (архитектор Н. Е. Ефимов). Однако вместо единообразной застройки площадь стала формироваться стихийно.

В 1912 году был объявлен конкурс на реконструкцию Николаевского вокзала; в нём участвовали И. А. Фомин и В. А. Щуко. Проект Фомина, пиранезианский по духу, предполагал снос тоновского здания и возведение на его месте масштабного сооружения с огромными арками, в основании которых стояли бы дорические портики, и мощными башнями. В проекте Щуко доминантным объёмом являлась башня с часами, напоминающая кампанилу на площади Сан-Марко в Венеции. Апологет неоклассики, Щуко хотел перенести этот канонический образ в Северную Венецию. Начавшаяся мировая война перечеркнула его дерзновенные планы. Однако идея создания башни, которую можно видеть в перспективе Невского проспекта, перекочевала в конструктивистскую утопию архитектора Я. О. Рубанчика. А вокзал стал развиваться в сторону Лиговского проспекта, сохранив масштаб и характерные формы тоновского здания.

Проектирование нового Николаевского вокзала в Петербурге совпало по времени со строительством бывшего Брянского (Киевского) вокзала в Москве (архитектор И. И. Рерберг при участии В. К. Олтаржевского). Его основой также стал неоклассический образ: здание, стоящее вблизи радиальной магистрали, было обращено фасадом к Москве-реке. Пафос архитектурного решения подчёркивался связью с Бородинским мостом, оформленным торжественными пропилеями и мемориальными обелисками (архитектор Р. И. Клейн). Любопытно, что этот мост возвели на месте другого моста, в проектировании которого принял участие инженер путей сообщения Иван Фёдорович Рерберг, отец автора проекта Киевского вокзала. Так что с проблемами строительства транспортных сооружений его сын, воспитанник Петербургской военно-инженерной академии, был знаком не понаслышке. Основной фасад вокзала решён в виде поднятой на высокое основание ионической колоннады, фланкированной ризалитами с арочными порталами. В угловой части встала башня с часами — кампанила высотой 51 метр. Открытие вокзала состоялось в 1914 году, но отделочные работы затянулись надолго. Конструкцию дебаркадера разрабатывал известный инженер В. Г. Шухов.

Шухов имел диплом инженера-механика. В Америке он изучал механизмы и конструкции, которые могли быть использованы при создании принципиально новых инженерных сооружений, побывал на Всемирной выставке в Филадельфии, где его поразили входившие в употребление пишущая машинка и телефонный аппарат, посетил заводы в Питсбурге и проехал по железной дороге. По возвращении в Россию он разрабатывал нефтеналивные суда и нефтяные резервуары, паровозные депо и железнодорожные мосты, систему водоснабжения Москвы. Его лёгкие арочные конструкции нашли применение в Верхних торговых рядах и Петровском пассаже, а сетчатые структуры применялись при создании водонапорных башен в виде гиперболоидов.

Огромные ажурные металлические конструкции (длина: 231 метр; высота: 30 метров) на Киевском вокзале — трёхшарнирные рамы, не только прочные, но и удобные для монтажа, — впечатляют смелостью инженерного решения и выразительностью архитектурного образа. Если сравнить это сооружение с другим вокзалом — построенным чуть ранее в Петербурге и вдохновлённым той же технической революцией — Царскосельским (Витебским) (архитектор С. А. Бржозовский), то последний может показаться более совершенным в смысле богатства декоративного оформления, но в Киевском вокзале чувствуется невероятный размах. В советское время к зданию вокзала пристроили кассовый зал и вестибюль метро с огромной аркой, декор самого вокзала претерпел изменения, в нём нашла выражение актуальная тема Победы: её символом стали фигуры солдат под знамёнами.

Советская эпоха отмечена бурным развитием железных дорог. Придание военно-стратегических функций вокзалам, их милитаризация ярко проявились в объёмно-пространственных решениях и декоративном оформлении. Это не всегда заключалось в героическом пафосе скульптурного и живописного декора. В данном отношении интересно сопоставить архитектурное оформление двух небольших вокзалов в петербургских пригородах: Павловске и Царском Селе (Пушкине).

Разрушенные войной пригороды подлежали полному восстановлению, и вокзалы непременно должны были отразить образ потерянных и вновь обретённых дворцово-парковых ансамблей. В обоих вокзалах звучит эта тема, но как по-разному архитекторы ведут диалог с временем... Если Павловский вокзал по-казарменному прямолинеен, то Пушкинский — изощрённо сочетает несколько источников. Это не только вознесённая к небу колоннада и суровые пропилеи, близкие Камерону и Стасову, но и тонко прорисованные, подкупающие свежестью и оригинальностью стилизации барельефы и майоликовые панно в духе Венского сецессиона. Пушкинский вокзал стал частью ансамбля, созданного в строгом соответствии с общей концепцией послевоенного восстановления петербургского пригорода. Он мастерски нарисован в деталях архитектором Е. А. Левинсоном, который сумел найти правильную интонацию, придав сооружению, с одной стороны, величие, с другой — благородную сдержанность. Точно найденный масштаб здания, пропорциональная выверенность и соподчинённость объёмов делают вокзал в Пушкине лучшим из произведений такого рода.

часть 1

АЛЕКСАНДР РОДЧЕНКО. ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ МОСТ. СЕРИЯ «МОСКВА». 1926
© ИЗ СОБРАНИЯ МАММ

В сталинскую эпоху железные дороги, помимо основного назначения быть средством передвижения, стали ещё и яркой иллюстрацией сталинской эстетики жизни.

Из пространства рабочих будней они переносили трудящихся к морю, к пляжам, в южный мир санаториев, построенных с дворцовым размахом. С наступлением лета эшелоны людей, уставших от долгой зимы, труда и сурового климата, неслись на юг, к южным вокзалам.

Последние сумели стать архитектурными воротами в парадиз, наполненный теплом и светом. Среди таких вокзалов самые заметные были построены архитектором А. Н. Душкиным в Симферополе (1949) и Сочи (1951). Фасад вокзала в Сочи оформлен гранёными колоннами, вполне в духе колоннады Театра Красной армии, признанного образцом сталинской архитектуры. Множество разнообразных по своему характеру тем и реминисценций роднит это сооружение с ансамблями, созданными в соответствии с рецептами академической школы.

Вообще, идея вокзала изначально имеет двойственную природу: как симбиоз архитектурных и технических решений. С развитием техники эта двойственность становится всё более очевидной. Интерьеры первых европейских и российских вокзалов часто решались в традициях дворцовых сооружений: к примеру, ватерклозет заключён в мрамор и утеплён камином. Роскошно отделанные императорские покои всегда были готовы принять царя после путешествия.

А первый вокзальный буфет, который открылся на Николаевском вокзале, предназначался исключительно для императора и его свиты. Позже вокзальные буфеты «демократизировались», в них проводила время в ожидании поезда великосветская знать.

У всякого вокзала есть чёткая инженерная схема, и не всегда именно она формирует архитектурный образ. Техническая составляющая — разводки путей, перроны с ярко выраженной формой дебаркадера — свободно объединяется со зданием любой морфологии: от готических соборов (вокзал в Петергофе, архитектор Н. Л. Бенуа) до кремлёвских бастионов (Казанский вокзал в Москве, архитектор А. В. Щусев).

В вокзалах есть особенность, которой нет ни в одном из типов зданий. С каждым годом растут объёмы перевозок не только пас-

часть 1

ЛЕОНИД ЛАЗАРЕВ. БЕЛОРУССКИЙ ВОКЗАЛ. 1959.
ЦЕНТР ФОТОГРАФИИ ИМЕНИ БРАТЬЕВ ЛЮМЬЕР, МОСКВА

сажиров, но и грузов. Распределение потоков, которое должно происходить быстро и незаметно, требует постоянного технического и соответственного архитектурного обновления. Вокзал, созданный по принципу города, отличается от последнего тем, что городская планировка становится для людей привычной и толпа в городе способна к самоорганизации, тогда как вокзальную толпу надо непрерывно организовывать, сделав её движение почти автоматическим. Таким образом, вокзал по своей идее — совершенный и, следовательно, почти утопичный механизм. Человек, вливающийся в этот совершенный механизм, должен стать, по сути, его частью. Архитектура помогает человеку в этом механизме ориентироваться, она направляет его. Не даёт ему совершать лишних движений, неоправданных перемещений в пространстве. Есть даже понятие «потерянные подъёмы» — оно означает неудачное архитектурное решение, результатом которого становятся подъёмы по технологически неоправданным лестницам. Всякое нефункциональное использование пространства для вокзала неприемлемо. Экспансию техники в архитектуру автор проекта вокзала обязан учитывать.

С другой стороны, вокзал — не только инженерное сооружение, но и часть городского ландшафта. Именно учёт технических обстоятельств определил победу Щусева на конкурсе проектов Казанского вокзала. Всё началось, когда в 1893 году приняли решение продлить железную дорогу до Казани — и прежний вокзал Рязанской дороги (архитектор М. Ю. Левестам) оказался безнадёжно устаревшим. Число пассажиров росло в геометрической прогрессии, а срочно сооружаемые пристройки не решали проблему. В 1910 году был объявлен конкурс на проект Казанского вокзала. Соперничающими оказались два академика: Ф. О. Шехтель и А. В. Щусев. Проект Щусева выиграл, потому что в нём здание вокзала развернулось фасадом к Каланчёвской площади, став важнейшим градообразующим элементом. Шехтель же оставлял вокзал по-прежнему обращённым в узкий Рязанский проезд. Решение Щусева оказалось более перспективным: оно учитывало и неизбежность развития вокзала. Обратив здание к площади, Щусев обозначил перспективу развития площади трёх вокзалов с возможностью быстрой разгрузки здания и рассредоточения людей и грузов. Строительство спроектированной Щусевым станции метро «Комсомольская» решало эту же задачу.

Особенностью всякого вокзала является то, что прибывший в город видит не фасад здания, а его тыловую часть, — иными словами, попадает в здание «со двора». Выйдя на привокзальную площадь, человек оказывается спиной к фасаду. Увидеть строение он может, лишь когда подходит к вокзалу, покидая город. Такова особенность вокзала — быть двуликим Янусом. Вероятно, именно это побуждало архитекторов воспроизводить в нём не образ города, в который путешественник прибывает, а образ того края, куда он направляется. Не случайно очертания многоярусной башни Казанского вокзала повторяют силуэт башни Сююмбике.

Ещё в проекте Казанский вокзал стал явлением большой архитектуры. Расписывали здание художники А. Н. Бенуа, Б. М. Кустодиев, Е. Е. Лансере, И. Я. Билибин, М. В. Добужинский. Н. К. Рерих сделал эскизы панно на тему покорения Казани. Часовому мастеру В. Пушкарёву были заказаны уникальные часы с колокольным перезвоном. Рисунки для знаков зодиака на часах исполнил сам Щусев. Когда часы наконец были пущены, на дворе стоял уже 1923 год.

Участвуя в конкурсе на проект здания Казанского вокзала, Щусев понимал преимущество позиции своего соперника Шехтеля. Дело в том, что немного ранее Шехтель уже произвёл серьёзную перестройку Ярославского вокзала, выходящего на площадь. Щусев высоко ценил эту работу. Действительно, Шехтель нашёл изысканную форму (центральный вход напоминал ворота былинной башни), отразившую характер тех мест, куда направляется путешественник, и наполнил своё строение декоративными мотивами национальной романтики (майоликовые панно создавались в абрамцевской мастерской). Такое решение отвечало заданию, изложенному в меморандуме начальника Московско-Ярославской дороги, отмечавшего, что стиль фасада «должен быть северо-русским с некоторым монастырским оттенком».

Единение архитектуры и техники — характерная черта любого вокзального здания. И именно развитие инженерной мысли не даёт вокзалу обрести статичность. Инженерная мысль ведёт за собой архитектуру. Во второй половине XIX века большепролётные конструкции получили широкое распространение, они вошли в моду, и эстетика этих конструкций диктовала архитектурные решения. Началась гонка за размерами пролётов, соревнование в демонстрации индустриальных достижений в выставочных залах. Показательна в этом смысле Галерея машин на Всемирной выставке в Париже (1889), где арки разрастались вверх, как кроны деревьев, увеличиваясь в объёме. Дебаркадер защищает от дождя и снега, ведёт к входу в охраняющее от непогоды здание, но его конструкция, кроме того, ассоциируется

с триумфальными воротами, придающими входу торжественность. На фасадах вокзала Кингс-Кросс в Лондоне, Восточного вокзала в Париже и Петергофского (Балтийского) вокзала в Петербурге мы видим большие полуциркульные окна. Так, с одной стороны, решаются проблемы освещения интерьеров, с другой стороны — вокзал становится узнаваемым элементом городской среды. Мотив триумфальной арки использовался при оформлении Балтийского вокзала, генетически связанного с парижскими аналогами середины XIX века (архитектор А. И. Кракау). В послевоенное время к нему пристроили наземный павильон станции метро с ампирным декором. Так получила развитие и логическое завершение тема арки. Эта тема носила триумфальный, торжественный характер.

Вокзал типологически более других сооружений связан с временем. Часы — как обязательный элемент здания — напоминают не только о том, что в этом месте живут в неукоснительном соответствии с минутой, но и о быстротекущем времени как о философской категории. Хотя на это мало кто обращает внимание, об этом говорят постоянное изменение вокзала, признаки его непрерывного роста и совершающихся в нём метаморфоз. Да, конечно, вокзал — машины, материалы, средства связи, механический мир, в котором жизнь движется в стремительном темпе и который, в отличие от природы, не оставляет возможности для созерцания. Но вокзал ещё и мир потребителей, удовлетворить разнообразные запросы которых — тоже его функция. И в этом смысле вокзал похож на город, ведь несмотря на то, что население его пребывает в постоянном движении, его потребности — стабильны. Они такие же, как у городского населения: так же нужно позвонить, поесть, подстричься, сделать самые разнообразные покупки — от газет и лекарств до часов и радиоприёмников.

Вокзал — это целый мир, он проектируется, строится, реконструируется и эксплуатируется в согласии не только с темпами технического развития, но и с ростом потребностей и всё расширяющимся спектром услуг. Вокзал постоянно меняется, вне зависимости от того, где он расположен: в Париже или Москве. Стоящий на берегу Сены вокзал Орсе превратился в музей искусства XIX века, а Царская башня на Казан-

АРКАДИЙ ШАЙХЕТ. ВОКЗАЛ В ЛУЧАХ. МОСКВА. 1947
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА А. ШАЙХЕТА

ском вокзале в Москве стала художественным салоном. Даже церковь, далёкая, казалось бы, от вокзальной суеты, находит здесь своё место: приезжающий на Павелецкий вокзал путешественник может зайти в часовню, прямо сойдя с платформы. Как это ни покажется странным, но вокзал — идеологичен. Это не больница и не завод — сооружения, не зависящие от идеологии. Вспомним, что вокзал был одним из четырёх «столпов», захватить и удерживать которые требовал Ленин в статье «Советы постороннего», написанной в октябре 1917-го. В годы потрясений именно на вокзалах собирался народ, спасающийся от напасти. Отсюда он бежал, пытаясь спастись. Сюда прибывал в поисках спасения.

ИЗ КНИГИ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» (М. : AGEY TOMESH, 2004)

Поезд революции и исторический опыт

Станислав Савицкий

1

Исторический опыт советского человека включает в себя разные социально-идеологические и культурные реальности. Например, этот опыт невозможно представить себе без пропаганды. Между тем даже агитпроп зачастую создавался писателями и художниками, у которых было специфическое восприятие революции, не соответствовавшее официальной идеологии. Ряд бывших футуристов приняли Октябрьскую революцию, не разделяя политической позиции большевиков и видя в происходящем в 1920-х годах другую свободу и другую утопию, нежели руководство ВКП(б). Были и такие «попутчики», которые хотели запечатлеть новую жизнь как социально-психологическую данность, вовсе не участвуя в идеологических спорах.

Советская культура — это не противостояние маргинальных сообществ официозу, но существование художников и писателей одновременно как минимум в двух сферах: официальной и неофициальной. Следующая отсюда возможность анализировать участие в истории в рамках социальной биографии неизбежно приводит к сведению ситуации к индивидуальным или симптоматичным случаям. Узнать больше о том, как люди 1920–1930-х видели своё время, можно было бы, отказавшись от ограничения знания об истории проблемой взаимодействия личности или микрообщества с системой. В поле зрения того, кто исследует раннесоветскую эпоху, должны попасть разные явления и сферы жизни, связанные между собой формально или поверхностно. Тогда частный случай станет важен не своей характерностью или уникальностью, но тем, что он был соотнесён с многими другими явлениями или историческими эпизодами и, возможно, в некоторых случаях семантически связан с ними. Многообразие реконструируемой картины воссоздаст полноту переживания времени.

Железная дорога как важная для политического строительства коммуникационная сеть, одна из икон технического прогресса и социальное пространство, открытое для всех членов общества, обнаруживает по меньшей мере три спектра исторического опыта. Она часто фигурирует в качестве эмблемы в пропаганде или как мотив в авангардистской поэзии, живописи и кино. Кроме того, в ряде случаев, в том числе в дневниковой прозе или записных книжках, поезд предстаёт как социально-историческая метафора. Одним из ключей к пониманию исторического опыта 1920–1930-х годов может быть соположение этих трёх планов: символов массовой культуры; авангардистских идеологем, воплощённых в экспериментальных художественных формах; документально-автобиографических произведений с элементами социально-психологического анализа. Эта трёхмерность создаёт эффект «объёмного» видения ситуации — благодаря тому, что переживание истории воспроизводится в разных ракурсах, в разных масштабах и в разных сферах жизни.

Идеологическая, художественная и рефлексивная реальности в данном случае равноправны и дополняют друг друга. Сопоставляя три разных плана, я попытаюсь описать фрагмент многоуровневого, сложносоставного, нелинейного и разновекторного исторического опыта.

2

Пропаганда сводит переживание истории к считыванию знака, в тоталитарных системах она строится как прозрачное и самоочевидное высказывание без несоответствий между тем, что сказано, и тем, как оно высказано. Исторический опыт, застывший в форме неоспоримой идеи, многократно изображался в идеологизированном искусстве. Причём такое переживание времени абсолютно реально для тех, кто считает переживанием тавтологию, исключающую сдвиг с единственно допустимой точки зрения и возможность увидеть себя со стороны. Любой элемент самосознания подвергает эрозии этот тип социально-психической жизни. В советской пропаганде поезд всегда оказывается знаком единственно верной утопической идеи — поездом светлого будущего, открывшегося после Октябрьской революции.

«Революции — локомотивы истории» («Die Revolutionen sind die Lokomotiven der Geschichte») — известная фраза из работы Карла Маркса «Классовая борьба во Франции с 1848 по 1850 год»[1]. Утверждая, что общество и цивилизация движутся вперёд благодаря радикальным социальным и политическим конфликтам, Маркс ввёл в политический и идеологический обиход яркую прогрессистскую метафору, вслед за Кондорсе, Сен-Симоном и Контом уподобив развитие истории развитию техники. Ленин использовал эту формулу в полемике с австрийскими и немецкими социал-демократами, выступавшими против радикальной политической борьбы и предоставления власти пролетариату. В финале его статьи «О “демократии” и диктатуре» (1918) единственно возможным средством построения социализма провозглашаются пролетарская диктатура и смена государственного строя:

«Революции — локомотивы истории, говорил Маркс. Революции быстро учат. Рабочие городов, батраки деревень Германии и Австрии быстро поймут измену делу социализма со стороны Шейдеманов и Каутских, Аустерлицев и Реннеров. Пролетариат отбросит прочь этих “социал-предателей”, социалистов на словах, предателей социализма на деле, как отбросил он в России таких же мелких буржуа и филистеров, меньшевиков и “социалистов-революционеров”. Пролетариат увидит <...> что только замена буржуазного государства, будь то самая демократическая буржуазная республика, государством типа Парижской Коммуны <...> или государством типа Советов в состоянии открыть дорогу к социализму. Диктатура пролетариата избавит человечество от ига капитала и от войн»[2].

В советской России, где марксизм был идеологизирован, знаменитая фраза Маркса быстро вошла в обиход. Советская идеология оценивала индустриализацию и развитие железнодорожных коммуникаций как явления политически и социально прогрессивные. Лев Троцкий, в первой половине 1920-х годов игравший одну из ключевых ролей в политике СССР, в работе «Культура и социализм» назвал железную дорогу основой социалистического хозяйства и советской культуры: «Социалистическое хозяйство есть плановое хозяйство. План предполагает прежде всего связь. Важнейшим средством связи являются

[1] *Маркс К.* Классовая борьба во Франции с 1848 по 1850 г. // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. : в 50 т. 2-е изд. Т. 7. М., 1956. С. 86.

[2] *Ленин Н.* О «демократии» и диктатуре // Правда. 1919. № 2. 3 янв. Цит. по: *Ленин В. И.* Полн. собр. соч. : в 55 т. 5-е изд. Т. 37. М., 1961. С. 388–393.

ил. 1. ГУСТАВ КЛУЦИС. РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА – ОДНА ИЗ ВАЖНЕЙШИХ ЗАДАЧ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ПЯТИЛЕТНЕГО ПЛАНА. 1929. СОБРАНИЕ МЕРРИЛЛА БЕРМАНА, НЬЮ-ЙОРК ПРЕДОСТАВЛЕНО FINE ART / EAST NEWS

ил. 2. ОБЛОЖКА ЖУРНАЛА «СОВЕТСКОЕ ФОТО». 1926. № 9
ПРЕДОСТАВЛЕНО FINE ART / EAST NEWS

ил. 3. АЛЕКСАНДР ЛАБАС. НА ПАРОВОЗЕ. ИЗ СЕРИИ «ОКТЯБРЬ». 1958
КОЛЛЕКЦИЯ ОЛЬГИ БЕСКИНОЙ-ЛАБАС

пути сообщения. Каждая новая железнодорожная линия есть путь к культуре, а в наших условиях и путь к социализму»[3].

В этом Троцкий вряд ли был оригинален: так считали многие советские руководители. Важная роль новых транспортных коммуникаций стала очевидна большинству политиков ещё в последней четверти XIX века. Например, одной из предпосылок Русско-японской войны немецкий историк Фритьоф Беньямин Шенк считает строительство Транссибирской магистрали[4]. Тем не менее именно в 1920–1930-х годах, особенно на фоне интенсивного развития железных дорог в период первой пятилетки, афоризм Маркса, полюбившийся большевистским лидерам, стал одним из ключевых пропагандистских образов. В «Киноглазе» Вертова (1924) или на плакате Густава Клуциса рубежа 1920–1930-х (*ил. 1*)[5] «поезд революции» — эмблема нового общества и новой политики. Один из самых распространённых символов революции и устремлённости к утопическому будущему окажется актуальным и во время восстановления хозяйства после Гражданской войны, и в годы соцстроительства. Об этом свидетельствуют обложка журнала «Советское фото» (*ил. 2*) и картина Александра Лабаса (1958; *ил. 3*)[6], переписавшего одно из первых изображений поезда в живописи («Дождь, пар и скорость» Уильяма Тёрнера, 1844) как сцену въезда локомотива новой жизни в тихий провинциальный городок.

Советское искусство апроприировало железнодорожный пейзаж, сделав его идеологическим символом. Знаменитая картина Уильяма Тёрнера, «Железная дорога между Берлином и Потсдамом» Адольфа фон Менцеля (1847), многочисленные холсты Клода Моне с изображением поездов и железнодорожных мостов — отошли на второй план перед советскими иллюстрациями эффектной фразы Маркса. Даже в исполнении классиков модернизма Поля Сезанна, Василия Кандинского, Карло Карра или родоначальника русского примитивизма Нико Пиросмани пейзаж с поездом остаётся не более чем инвариантом мотива железной дороги в искусстве конца XIX — начала XX века. На протяжении прошлого столетия, вплоть до распада СССР, локомотив

[3] *Троцкий Л.* Культура и социализм (www.1917.com/Marxism/Trotsky/CW/Trotsky-XXI/XXI-04-01-20-01.html).
[4] См.: *Шенк Ф. Б.* Коммуникации и пространство в 1905 году: железная дорога в войне и революции // Власть и общество в России во время Русско-японской войны и Революции 1905–1907 гг. СПб., 2007.
[5] См.: Великая утопия. Русский и советский авангард. 1915–1932. М., 1993. С. 429.
[6] См.: Там же. С. 349.

революции как одна из эмблем нового, социалистического государства был ключевой визуальной репрезентацией железнодорожных коммуникаций.

Когда завершается нэп, у локомотива истории появляется машинист Сталин, ведущий состав к победе коммунизма (1928; *ил. 4*). Образ стремительной экспансии революции неизбежно возникает на первых страницах производственного романа Валентина Катаева «Время, вперёд!» (1932): «Всё тронулось с места, всё пошло. Шли деревья. Роща переходила вброд разлившуюся реку. <...> Броневые решётки моста встают километровым гулом. Скрещённые балки бьют в глаза светом и тенью. <...> Бешеным темпом мы движемся на Восток и несём с собой революцию. <...> Поезд выходит из дула туннеля, как шомпол»[7].

Несмотря на откровенно пропагандистское и в то же время очень кинематографичное описание, Катаев не противоречит сложившейся к концу XIX века традиции — начинать роман со сцены в железнодорожном вагоне[8].

В разгар социалистического строительства поэты-самоучки из малотиражек готовы были принять за поезд революции даже трамвай. Ивану Блохину, рабкору газеты «Трамваец», будущие победы молодой Советской республики представляются так:

Лети, мой конь железный,
Лети быстрее дня.
И этот путь победный
С тобой пройду и я.
На каждом перегоне
Горит труда мой след,
А в медном перезвоне
Всё громче гимн побед...[9]

Чтобы дополнить перечень примеров в духе раннесоветского агитпропа, уместно вспомнить знаменитую песню «Наш паровоз, вперёд лети...» (1922) или кинопоезд Александра Медведкина, объехавший полстраны с целью распространения социалистических идеалов. Осо-

7 *Катаев В.* Время, вперёд! // Катаев В. Собр. соч. : в 9 т. Т. 3. М., 1969. С. 137, 139.
8 См.: *Безродный М.* Россия на рельсах (из книги «Закрыто на переучёт») // Солнечное сплетение. 1999. № 9.
9 Трамваец. Приложение к журналу «Коммунальный работник». 1929. № 8. 25 мая.

ил. 4. ПАВЕЛ СОКОЛОВ-СКАЛЯ. ПОЕЗД ИДЁТ ОТ СТАНЦИИ СОЦИАЛИЗМ ДО СТАНЦИИ КОММУНИЗМ. 1939. АГИТАЦИОННЫЙ ПЛАКАТ
ПРЕДОСТАВЛЕНО FINE ART / EAST NEWS

ил. 5. НЕИЗВЕСТНЫЙ ХУДОЖНИК. ЛЕНИН У ТОПКИ. 1982.
ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
ПРЕДОСТАВЛЕНО FINE ART / EAST NEWS

бенно интересен в этом отношении авангардистский эксперимент Медведкина, трансформировавший пропагандистское клише в интерактивный воспитательный проект в разгар первой пятилетки. В официальном советском искусстве эта эмблема будет воспроизводиться десятилетие за десятилетием, как, например, на холсте неизвестного автора, изображающем Ленина у паровозной топки (*ил. 5*; 1982). В 1982 году на экраны вышел фильм Вадима Абдрашитова и Александра Миндадзе «Остановился поезд», где символом брежневского застоя стал прекративший движение локомотив истории. На закате социалистической эпохи «поезд революции» подожгли музыканты группы «Аквариум» и художники-митьки в одном из хитов времён перестройки — клипе Сергея Дебижева на песню Бориса Гребенщикова «Поезд в огне» (1988). Эта баллада стала аллегорией краха советской системы. В клипе был использован короткий фрагмент из раннесоветской кинохроники, в котором фигурировал этот символ, особенно значимый для 1920–1930-х годов.

Советская пропаганда тиражирует яркий образ из статьи Маркса, непосредственно связанный с восприятием новых коммуникационных технологий интеллектуалами середины XIX века. Уподобление исторической эволюции — прогрессистской утопии, по всей видимости, стало общим местом в философии во второй половине XIX столетия, когда происходила «массовая адаптация европейцев к опыту железнодорожных путешествий»[10]. По мнению Вольфганга Шивельбуша, к 1840-м годам сформировалось уже два поколения пассажиров: первое в зрелом возрасте стало свидетелем открытия и введения в обиход нового транспорта, тогда как для второго это была уже не новинка, но привычное средство передвижения[11]. Для Генриха Гейне (57-й очерк «Лютеции», 1843), Жерара де Нерваля («Прогулки и воспоминания», 1855), Уильяма Тёрнера («Дождь, пар и скорость», 1844) или Михаила Глинки и Нестора Кукольника («Попутная песня» (1840), посвящённая пуску первых русских «пароходов» между Царским Селом и Петербургом) явление паровоза было «перцептивным шоком» — и вызвало восхищение, которое могло обернуться испугом. Кукольник с аффектированным энтузиазмом описывает в знаменитой песне одно из первых в России

[10] *Козлов С.* Крушение поезда: транспортная метафорика Макса Вебера // НЛО. 2005. № 71.
[11] См.: *Schivelbush W.* The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the Nineteenth Century. Leamington Spa ; Hamburg ; New York, 1986.

путешествий на поезде. Его вдохновляет «пароход», как первоначально называли локомотив, мчащийся с небывалой для той эпохи скоростью 20–30 километров в час:

Дым столбом — кипит, дымится
Пароход...
Пестрота, разгул, волненье,
Ожиданье, нетерпенье...
<...>
И быстрее, шибче воли,
Поезд мчится в чистом поле.

В дальнейшем к поездам установилось «позитивно-утилитарное отношение», что, разумеется, не исключало возможности воспринимать их в романтическом или даже идиллическом («На железной дороге» Фета, 1859–1860) ключе. Маркс, как указывает С. Козлов, принадлежал именно ко второму поколению пассажиров.

К концу XIX века железная дорога по-прежнему воспринимается как эффектное зрелище, только теперь главным новшеством становятся не локомотивы или вагоны, а вокзалы[12]. Именно архитектурное и социальное пространство этих «храмов индустриализации» изображает на нескольких картинах Клод Моне; прежде всего, это знаменитые виды парижского вокзала Сен-Лазар 1877–1878 годов (*ил. 6*). Вокзальная суета — одна из тем фильма братьев Люмьер «Прибытие поезда на вокзал Ла-Сьота» (1895).

Параллельно с этим интенсивным процессом эстетизации ещё в 1860-х новое транспортное средство начинает восприниматься в совсем другом ключе. В «Железной дороге» Некрасова и «Крейцеровой сонате» Толстого поезд входит в русскую литературу как метафора общества. Некрасов в своём программном стихотворении выступает с критикой социальной системы Российской империи, о бесчеловечности которой строительство дороги между Петербургом и Москвой свидетельствует с печальной неоспоримостью:

[12] См.: *Schenk F. B.* Stadttöre der Moderne // Sankt Petersburg: Schauplätze einer Stadtgeschichte / hrsg. von K. Schlögel, F. B. Schenk und M. Ackeret. Frankfurt am Main, 2007; *Левинг Ю.* Вокзал — Гараж — Ангар: Владимир Набоков и поэтика русского урбанизма. СПб., 2004. С. 84–94.

ил. 6. КЛОД МОНЕ. ВОКЗАЛ СЕН-ЛАЗАР. ПЛАТФОРМА НА ОТЕЙ. 1877. МУЗЕЙ ОРСЕ, ПАРИЖ
ПРЕДОСТАВЛЕНО FINE ART / EAST NEWS

Прямо дороженька: насыпи узкие,
Столбики, рельсы, мосты.
А по бокам-то всё косточки русские...
Сколько их!..

Текст Некрасова был написан вслед за двумя другими важными для той эпохи социально-критическими выступлениями, связанными с железнодорожным строительством: «Опытом отучения людей от пищи» Н. А. Добролюбова (1860) и «Владимиркой и Клязьмой» В. А. Слепцова (1861). В изобразительном искусстве одним из наиболее значимых произведений о начале строительства железных дорог в России остаётся монументальная картина Константина Савицкого, представленная в наши дни в постоянной экспозиции Русского музея. В гораздо меньшей степени критичен по отношению к насущным социальным проблемам «Портрет железнодорожника» Ильи Репина. Разумеется, эти сюжеты столь же важны для западноевропейской социальной карикатуры, будь то картины вокзальной суеты в исполнении Уильяма Пауэлла Фрита или мрачная зарисовка Оноре Домье из жизни пассажиров, едущих в самом дешёвом классе.

Поезд и вокзал как символ расслоения общества и репрезентацию социальных изъянов встречаем также в поэзии более позднего периода, например в стихотворении Александра Блока «На железной дороге» («Молчали красные и синие, / В зелёных плакали и пели...»: цвета вагонов обозначают соответственно первый, второй и третий классы).

Тогда же, в 1860-х годах, на волне интереса к железной дороге как новой форме транспортной коммуникации и новому социальному пространству, складывается представление об особенном хронотопе, присущем поезду и путешествию на поезде. Это представление запечатлено в знаменитых книгах и произведениях изобразительного искусства 1860–1870-х. Именно в вагоне третьего класса завязывается знакомство князя Мышкина и Рогожина — знакомство, с которого начинается один из ключевых романов XIX столетия, «Идиот» Ф. М. Достоевского:

«В конце ноября, в оттепель, часов в девять утра, поезд Петербургско-Варшавской железной дороги на всех парах подходил к Петербургу. Было так сыро и туманно, что насилу рассвело; в десяти шагах, вправо и влево от дороги, трудно было разглядеть хоть что-нибудь из окон вагона. Из пассажиров были и возвращавшиеся из-за границы; но более были наполнены отделения для третьего класса, и всё людом мелким и деловым, не из очень далека. Все, как водится, устали, у всех отяжелели за ночь глаза, все назяблись, все лица были бледно-жёлтые, под цвет тумана.

В одном из вагонов третьего класса, с рассвета, очутились друг против друга, у самого окна, два пассажира — оба люди молодые, оба почти налегке, оба не щегольски одетые, оба с довольно замечательными физиономиями и оба пожелавшие, наконец, войти друг с другом в разговор. Если б они оба знали один про другого, чем они особенно в эту минуту замечательны, то, конечно, подивились бы, что случай так странно посадил их друг против друга в третьеклассном вагоне петербургско-варшавского поезда».

Эстетический потенциал железнодорожного путешествия был реализован во второй части абсурдистской сказки Льюиса Кэрролла (1872). Невероятные приключения Алисы разворачиваются в том числе в купе поезда: «Контролёр всё это время внимательно её разглядывал — сначала в телескоп, потом в микроскоп и, наконец, в театральный бинокль». Данный эпизод стал сюжетом для одной из классических иллюстраций Джона Тенниела к «Алисе в Зазеркалье».

О популярности хронотопа железнодорожного путешествия в эти десятилетия также говорит озадачивающая выверенной симметричностью композиции картина Огастеса Леопольда Эгга The Travelling Companions, на которой изображены две дремлющие в небольшом купе, чрезвычайно похожие друг на друга девушки. За окном узнаётся пейзаж Французской Ривьеры — предположительно Ментона. И впоследствии, на протяжении XX столетия, этот железнодорожный мотив встречается как в литературных и изобразительных произведениях, так и в фильмах.

В начале XX века, после нескольких десятилетий стремительного развития железных дорог, в путешествии на поезде не осталось ничего непривычного, однако при этом железная дорога, уже много раз фигурировавшая в литературных произведениях, в изобразительном искусстве и кинематографе, стала пространством идеологизированным и мифологизированным. Поезд можно было представлять в разных культурных контекстах и идеологических сферах. Появился даже свой железнодорожный «стиль ретро» — ирония над неуклюжими машинами середины XIX века. Над допотопными, едва управляемыми паровозами времён Войны Севера и Юга смеялся Бастер Китон в фильме «Генерал» (The General, 1927). С другой стороны, более патетично и вместе с тем более традиционалистски настроенные авторы могли воспринимать железную дорогу как симптом наступления городской

цивилизации на «естественную» жизнь — такова грозная «стальная конница» из поэмы Сергея Есенина «Сорокоуст» (1920). Но обычно поезд по-прежнему, как это было чаще всего и в XIX веке, романтизировали. Например, в прозе Андрея Платонова локомотив предстаёт чудом техники, движущей силой истории и почти очеловеченным существом. В рассказе «Жена машиниста» (1940) после поломки паровоза машинист решает усыновить своего юного помощника, который заменит ему и умершего сына, и отправленного в ремонт «стального друга».

3

Левое предреволюционное и раннесоветское искусство искало утопии: вера была свойственна ему в большей степени, чем рефлексия. Для ряда авангардистских групп полнота художественного переживания облекалась в формы прогрессистской или урбанистической идеологии. Таковы футуристы с их мечтой уподобиться машине, чтобы слиться с современностью. Один из способов шагать в ногу со временем — воспеть монструозную технику или хаотичную бездушную повседневность мегаполиса, изобретая для этих трагических гимнов новую, сложную форму. Именно экспериментальная форма выражения была ключевым элементом футуристского творчества. Собственно смысл высказывания здесь зачастую подменялся заданной эффектной темой или материалом. Интенсивность переживания заменяла предмет переживания, главное — идти на той же скорости, что жизнь вокруг.

Поезд футуристов не знает остановок, это символ упоения скоростью. В устремлённости его пассажир ищет забытья, чтобы принять участие в истории. Для футуристов переживание истории — это готовность субъекта быть поглощённым ею. Пожалуй, Борис Пастернак оказался одним из немногих участников футуристического движения в России, сумевших создать автобиографическую лирику на фоне эпохальных событий, придерживаясь иной точки зрения. Его железнодорожному травелогу, при теснейшей связи творчества поэта с футуристическим движением, не свойственны ни культ машины, ни урбанистический пафос будетлян. В стихотворении «Поэзия», описывающем загородный вояж на поезде, читаем:

Ты [поэзия] не осанка сладкогласца,
Ты — лето с местом в третьем классе,
Ты — пригород, а не припев.

Поэзия — обыденность в её непритязательности, загородная железнодорожная поездка, простая форма досуга, противопоставленная высоким и выспренним представлениям о поэтическом призвании. Поэзия — не славословие и не занятие для рафинированных интеллектуалов, не упражнения в утончённости вкуса. Поэзия — открытость к повседневной жизни без прикрас, в самых заурядных её проявлениях. Поэзия — «оторопь», экстаз жизни, застигнутой врасплох, пребывание в реальном, непосредственное присутствие в действительности:

И, в рельсовом витье двояся, —
Предместье, а не перепев —
Ползут с вокзалов восвояси
Не с песней, а оторопев.

Итальянские художники-футуристы скорость жизни в индустриальном обществе изображали, раскладывая движение на составляющие фазы. Любопытно, что Марсель Дюшан, одновременно с работой над программной вещью «Обнажённая, спускающаяся по лестнице», пишет схожую, разлагающую движение на несколько составляющих картину, посвящённую железнодорожному путешествию, — «Грустный молодой человек в поезде» (1911–1912). Русские кубофутуристы показывали на плоскости картины несколько ракурсов одних и тех же вещей. Динамический пейзаж «Станция без остановки. Кунцево» (1913) Казимира Малевича — совмещение нескольких видов железнодорожной станции, которая в те годы находилась за чертой города (*ил. 7*)[13]. Картина в жанре визуальной загадки передаёт впечатления от сценок, промелькнувших за окном. У друга Малевича, Ивана Клюна, есть похожая работа — «Пробегающий пейзаж» — «пейзаж из окна вагона быстро движущегося поезда»[14]. Клюн определял такие картины как «кинетический кубизм» — «расчленение предмета и развёртывание его на плоскости, сохраняя упрощённую расчленённую предметную форму, множественность точек зрения»[15].

В «Воспоминаниях» Давид Бурлюк писал об аналогичных принципах построения изображения, где движение одного предмета показывается относительно других, соседних, или движение показано как перемеще-

[13] См.: Малевич о себе. Современники о Малевиче. Письма. Документы. Воспоминания. Критика : в 2 т. М., 2004. Т. 1. С. 292.
[14] *Клюн И. В.* Мой путь в искусстве: воспоминания, статьи, дневники. М., 1999. С. 84.
[15] Цит. по: Малевич о себе... Т. 2. С. 76.

ил. 7. КАЗИМИР МАЛЕВИЧ. СТАНЦИЯ БЕЗ ОСТАНОВКИ. КУНЦЕВО. 1913. ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРЕТЬЯКОВСКАЯ ГАЛЕРЕЯ, МОСКВА

ние наблюдателя. Таким образом, вместо традиционной картины, воспроизводящей мир статично, разрабатывалась иная оптика, основанная на передаче динамики: «В моих картинах, начиная с 1908 года по 1930-й, зритель найдёт различные манеры передачи движения <...> В картине моей “Рубильщик” (1921–2 годы, писана на островах в Тихом океане Ога-Сава-Ра) движение передано повторением одной формы рядом с другой в плоскости прохождения двигавшегося предмета. В других картинах, непосредственно следовавших за моими кубистическими вещами, движение передавалось как распад, разложение формы видимых предметов»[14].

Похожие примеры динамического пейзажа несложно найти в поэзии футуристов. В 1916 году Борис Пастернак описывает таким способом путешествие на поезде из Москвы, возможно в городок на Каме Тихие Горы:

Навстречу курьерскому, от города, как от моря,
По воздуху мчатся огромные рощи.
Это галки, кресты и сады, и подворья
В перелётном клину пустырей.
Всё скорей и скорей вдоль вагонных дверей,
И — за поезд
Во весь карьер.
<...>
Это Люберцы или Любань. Это гам
Шпор и блюдец, и тамбурных дверец, и рам
О чугунный перрон. Это сонный разброд
Бутербродов с цикорной бурдой и ботфорт.
Это смена бригад по утрам. Это спор
Забытья с голосами колёс и рессор.
Это грохот утрат о возврат. Это звон
Перецепок у цели о весь перегон[15].

Этот поэтический травелог начинается с убегающего за окном пейзажа, аналогичного пейзажам Малевича и Клюна первой половины 1910-х годов. Затем в стилистике «неистового сумбура» путешествие дано как совмещение разных сцен, впечатлений и переживаний. Названия станций путаются; перестук колёс, дребезжание блюдец и стук дверей сливаются

[16] *Бурлюк Д.* Фрагменты из воспоминаний футуриста. Письма. Стихотворения. СПб., 1994. С. 140.
[17] *Пастернак Б.* Полн. собр. стихотворений и поэм. СПб., 2003. С. 192.

в какофонию. Время в путешествии замедляется, то и дело героя клонит в сон, периодически он перекусывает бутербродом, запивая его невкусным кофейным напитком. Под стук колёс он вспоминает о неустроенной личной жизни. Шумы и поездной быт через совмещение и наложение друг на друга элементов путешествия складываются в сознании лирического героя в неразбериху полудрёмы. Это далеко не единственный железнодорожный эпизод в произведениях Пастернака. Путешествия на поезде образуют сквозной сюжет не только в его лирике, но и в прозе[18].

Для футуристов динамический пейзаж не обязательно связан с поездом и путешествием. Он включён в урбанистическую и индустриальную темы. Опубликованное в сборнике «Молоко кобылиц» (1914) стихотворение Маяковского «Зигзаги в вечер» — эпизод из жизни шумного, хаотичного города:

Адище города окна разбили
На крохотные сосущие светом адки
Как рыжие дьяволы скакали автомобили
Над самым ухом взрывая гудки

А там под вывеской где сельди из Керчи
Сбитый старикашка шарил очки
И заплакал когда в вечернем смерче
Трамвай с разбега взметнул зрачки

А в дырах небоскрёбов где горела руда
И железо поездов громоздило лаз
Крикнул аэроплан и упал туда
Где у раненого солнца вытекал глаз[19].

Пейзаж показан сразу в нескольких планах, в разных ракурсах: авто мчатся по сумеречной улице, из окон домов струится свет; у магазина старик ищет на тротуаре очки, мимо проезжает трамвай, ослепляя его светом фар; над железнодорожным мостом и небоскрёбами с озарёнными светом окнами, возле заходящего за горизонт солнца, исчезает из поля зрения самолёт. Бурное уличное движение, сценка на тротуаре и взгляд на небо, заслонённое высокими домами, показывают фрагмент бурной городской жизни как быстрое зигзагообразное движение от общего плана к крупному, затем — ракурс наверх и на горизонт. Сценки на фоне гаснущего заката выхвачены электрическим светом: фарами машин и трамваев, огнями окон. Контрастность вечернего пейзажа подчёркивается какофонией уличных шумов: гудки машин, плач старика, гул самолёта. Урбанистический хаос и скорость переданы быстрым обозрением участка города и интенсивным звуковым фоном.

Упоение скоростью и изображение скорости — одна из основ и отличительных признаков футуризма. В «Трубе марсиан», противопоставив себя обывателям и традиционалистам, антибуржуазные экспериментаторы-футуристы называли себя пассажирами «поезда юности»[20]. Они явно предпочитали этот вид транспорта всем другим и видели в нём символ декларируемых ими эстетических ценностей. Конкуренцию поездам могли составить разве что аэропланы, хотя даже единственный среди футуристов профессиональный авиатор — Василий Каменский — написал «Паровозную обедню» (1921). Наверное, единственным из них, кто должен был остаться равнодушным к железной дороге, был заядлый шофёр и эсер Виктор Шкловский, сравнивавший писателя с механиком и призывавший «не забывать о заслугах автомобиля перед революцией»[21]. И тем не менее знаменитое размышление о фрагментарной прозе Розанова, послужившей образцом для его собственного «телеграфного стиля», он завершает неожиданной для его предпочтений транспортной метафорой. Цитируя в финале фрагмент из «Опавших листьев», Шкловский уподобляет своё письмо тряске в мчащемся трамвае:

«Но так как я полон уважения к своим современникам и знаю, что им нужно или “подать конец”, или написать внизу, что автор умер и потому конца не будет, поэтому да будет здесь концовка:

“.....
Вывороченные шпалы. Шашки. Песок. Камень. Рытвины.
— Что это? — Ремонт мостовой?
— Нет, это «сочинения Розанова».
И по железным рельсам несётся уверенно трамвай”.
Я применяю это к себе»[22].

[18] См.: *Флакер А.* Освоение пространства поездом (заметки о железнодорожной прозе Пастернака) // Slavica Tergestina. 2001. № 8.
[19] Молоко кобылиц. М., 1914. С. 69.
[20] См.: Труба марсиан. М., 1916.
[21] *Шкловский В.* Zoo, или Письма не о любви. Л., 1924. С. 17.
[22] *Шкловский В.* Розанов. Из книги «Сюжет как явление стиля» // Шкловский В. Гамбургский счёт. СПб., 2000. С. 116.

Как возмутители спокойствия, не признававшие авторитетов, к Максиму Горькому футуристы относились гораздо менее критично, чем к большинству представителей истеблишмента. Причиной этого, возможно, была его декларативная антибуржуазность. Но всё-таки его не оставили без внимания: медленные поезда будетляне называли «максимками» — в честь певца буревестника[23].

В то же время футуристы воспевали в поезде риск и опасность, без которых их эпатаж выглядел бы манерным поведением. Художники, поглощённые современностью, черпающие в ней энергию и материал, говорили о готовности принести себя в жертву веку машинерии, электричества и урбанизма. Паровоз был идеальным палачом поэта, говорящего от имени новой цивилизации. Вступление к трагедии «Владимир Маяковский» завершается сценой самоубийства на железной дороге:

И тихим,
Целующим шпал колени,
Обнимет мне шею колесо паровоза[24].

Эта поэма писалась тогда же, когда Малевич работал над пейзажем станции в Кунцеве. Летом 1913 года Маяковский тоже снимал жильё в этом пригороде Москвы. Позднее Кручёных вспоминал о том времени, не без свойственного ему фантазирования: «В Кунцеве Маяковский обхватывал буфера железнодорожного поезда — так рождалась футуристическая драма!»[25] Драматическая поэма «Владимир Маяковский», посвящённая поэту, которому «больше всего нравилась его собственная фамилия», первоначально называлась «Железная дорога»[26].

Трагизм, ожидание катастрофы и бравада перед неуправляемой машиной-чудовищем — финальный мотив стихотворения Давида Бурлюка «Крики паровоза». Издеваясь над наукообразным стилем или имитируя авторские пояснения к стихам поэтов XVIII века, футурист дал объяснения некоторых не до конца понятных выражений и образов в сносках. Причём эти объяснения раскрывают метафоры, как иногда бывает в ответах на загадку:

Руби твёрдые воздуха зеркал
Флагами жёлтым и чёрным (1) маши
Кто уже отсверкал в глуши (2)
Бедная сторожка и 10 синих глаз
Отрезана ножка у двух зараз
Громадные копыта (3) вышиты кровью
Жизнь забыта под бровью (4)
Под ногами зачастую видим бездну разлитую
Над мостами не всегда блещет полная звезда
Ночи скрипка (2) часто визгом нарушает тишину
Прижимается ошибка (5) к темноглазому вину (6)
1) свистки. 2) поезд. 3) колёса. 4) луна.
5) возможность катастрофы. 6) окно[27].

Лунной ночью паровоз мчится по железной дороге в глуши, проезжает будку станционного смотрителя, оглашает окрестность свистом, из трубы вырывается чёрно-жёлтый дым. Бурлюк рисует эту картину в мрачных тонах, как предвестье опасности.

4

В урбанистической литературе техника часто связывалась с угрозой. О рисках и смертельных опасностях, которые таит в себе поезд, писали Некрасов, Достоевский, Толстой, Соловьёв, Брюсов и др.[28] Футуристы же вдохновлялись в первую очередь образами урбанистической трагедии. Их упоение техникой было довольно мрачным переживанием, но они готовы были говорить на языке прогрессистской утопии и стать «подопытными» этого социально-технологического эксперимента. Будетляне едва ли разделяли пафос Маркса, его веру в технологическую эволюцию и её социально-политический потенциал. Однако, возможно, их антибуржуазность была основанием для последующего принятия советского строя. По крайней мере, когда Троцкий представляет социалистическое общество как поезд, где вагоны не разделены на классы, то есть упразднены сословные различия, — то в этом поезде, возможно, предусмотрено место и для футуристов.

---

23 См.: *Бурлюк Д.* Фрагменты из воспоминаний футуриста... С. 93.
24 *Маяковский В.* Полн. собр. соч. : в 13 т. Т. 1. М., 1955. С. 154.
25 *Кручёных А.* Наш выход. М., 1996. С. 63.
26 См.: *Маяковский В.* Полн. собр. соч. Т. 1. С. 439.
27 Дохлая луна. М., 1913. С. 100.
28 См.: *Левинг Ю.* Вокзал — Гараж — Ангар... С. 112–118; *Тименчик Р.* К символике трамвая в русской поэзии // Уч. зап. Тартуского гос. ун-та. Вып. 754. Тарту, 1987.

«Если взглянете на европейские пассажирские поезда, то увидите там вагоны “разных классов”. Эти классы напоминают нам о классах капиталистического общества. Первый класс — для привилегированных верхов, второй — для средней буржуазии, третий — для мелкой буржуазии и четвёртый — для пролетариата <...> Опять-таки, с повышением техники путей сообщения и благосостояния страны изменится и социальный облик железнодорожных поездов: деление на “классы” исчезнет, все будут ездить в железнодорожных вагонах...»[29]

Троцкий, вслед за Некрасовым, Толстым и Блоком, использует поезд как метафору общества. Многие представители интеллигенции были сторонниками идеи социального равноправия. Однако Троцкий не стал ключевой фигурой в советской политике, и, кроме того, эта идея оказалась далеко не самой главной в государственной идеологии СССР. Бывших футуристов, сменовеховцев и многих других, в послереволюционные годы не до конца принявших советский строй и занявших промежуточную позицию, иногда называли «попутчиками». Большинство из них действительно были временными пассажирами «поезда революции». И хотя в середине 1920-х Бухарин и Троцкий, введшие в обиход это понятие, пытались наладить контакт между разными сообществами интеллигенции и советской властью, довольно быстро стало очевидно, что здесь очень много сложностей.

В 1920-х годах некоторые из бывших футуристов, как и многие «попутчики», были рады переменам. Романтика и утопия новой жизни, с её интенсивностью, скоростью, хаотичностью, не могли их не привлекать. Устремлённость, сумбур, экстаз были характерными формами переживания современности и в начале 1910-х, и в годы революции, и в 1920-х. Недавние футуристы, воспевавшие динамичность и беспорядочность городов и критиковавшие косные устои старого режима, в первое десятилетие советской власти писали об открывшейся им экзистенциальной и творческой свободе. Николай Асеев в «Лирическом отступлении» (1924) воспевал поезд новой свободы — любви и революции, искренности и порыва:

Тебе бы не повесть,
а — поезд,
Тебе б —
не рассказ,
а — раскат,
Чтоб
мчать,
навивая
на пояс
И стран
и событий каскад.
Вот так
на крутом виадуке,
Завидевши дальний дымок,
Бровей загудевшие дуги
Понять
и запомнить я б смог.
Без горечи, зависти, злобы
Следил бы
издалека,
Как в чёрную ночь унесло бы
Порывы паровика![30]

Собственно о социально-политических изменениях здесь речь не идёт. Как следует из названия поэмы, она посвящена именно отступлению от темы социализма. В то же время техника здесь не превращена в абстрактный конструктивистский мотив в духе «механической красоты» Пьера Ампа (см., например, его фильм «Нитяное производство»). Экс-футурист Асеев отказывается также от предложенного Ильёй Эренбургом другого способа быть созвучным своей эпохе — «познать душу машины»[31]. Автор «Лирического отступления» черпает в технике вдохновение. Герой поэмы хотел бы быть отчаянно влюблён, его страсть будет сравнима с поездом, мчащимся прочь от вокзальной суеты, обыденной мещанской жизни. Дым из трубы локомотива, заметный на повороте к мосту, напомнит герою черты лица возлюбленной. Чувство,

[29] *Троцкий Л.* Культура и социализм.

[30] *Асеев Н.* Лирическое отступление: Дневник в стихах // ЛЕФ. 1924. № 2.

[31] *Эренбург И.* Машина и искусство // Эренбург И. Белый уголь, или Слёзы Вертера. Л., 1928. С. 25–32.

которое рисует в воображении автор, не сводится к любовному переживанию, оно больше похоже на ожидание захватывающего путешествия. Сбивчивая, возбуждённая речь имитирует у Асеева устремлённость и «раскат» мчащегося поезда, поскольку обычные «рассказ» и «повесть» не передают его бурных чувств. Пропагандистские мотивы вынесены в «Лирическом отступлении» за скобки.

Насколько понятен был постфутуристский язык неискушённому читателю и зрителю в 1920-х годах, можно судить, например, по тому, как воспринимали такие произведения рабочие Ленинградского фарфорового завода, осуществлявшие экспериментальные проекты Малевича по дизайну посуды. Его супрематический чайник («гипсовую модель, составленную из усечённых частей геометрических тел») (1923), ничем и никак не напоминавший им сосуд для заваривания чая, они называли «паровозом»[32].

Авангард не всегда соответствовал требованиям пропаганды и массовой культуры, даже когда художники-авангардисты создавали агитационно-пропагандистские произведения. Экспериментальный язык, экспериментальные формы представлялись широкому читателю заумью в прямом смысле слова.

Впрочем, амбиции самих заумников оставались прежними. Эмигрировавший в США Давид Бурлюк в «Воспоминаниях» будет иронизировать над советскими аббревиатурами. Но сокращение слов до начальных букв, интенсификацию языка, происходившую в контексте бурной жизни 1920-х годов, он возводит тем не менее к футуристскому приёму:

«Нам теперь привычным и гордым кажется слово “СССР” (звуковое) или же денежно-солидным (зрительное) — “СШ”; первое, оно возникло после лабораторных опытов футуристов <...> Я не пишу здесь исследования, но предлагаю для слов, подобных “СССР”, характеризующий процесс их возникновения термин — алфавитационное слово. Алфавитация словес; русский язык компактировать... Титловать... сокращать... усекать.

Когда смотришь книгу, напечатанную по-фински, так и видишь, что пульс жизни в стране озёр медленный и люди в долгие зимние вечера лениво артикулируют, не спеша языком, дыхание своё...

Кручёных, сам того не зная, создал первое стихотворение на принципе инициализации словес.

Он поставил местами только заглавные инициальные звуки слов. Инициализация словес — великий принцип, теперь вовсю использованный в СССР.

ВИЛ — Владимир Ильич Ленин.

НЭП — Новая экономическая политика.

НРОННБ — Наши равнины огромны — нам нужна быстрота...

“Дыр бул щол” <sic!> — дырой будет уродное лицо счастливых олухов»[33].

«Инициализация словес», то есть уплотнение речи, связывается здесь с футуристским культом скорости 1910-х.

5

«Попутчикам», к которым относили в том числе и футуристов, недолго было по пути со строителями коммунизма. Далеко не всем из них удалось вновь социализоваться в сталинский период. В 1930-х, когда «поезд» советской власти набрал полный ход, оставаться в нём становилось всё опаснее и опаснее даже для тех, кто был на хорошем счету у властей. В дневниковой записи официозный драматург Александр Афиногенов видит своё исключение из партии и Союза писателей (1937) как трагическое развитие сюжета, изображённого на плакате Клуциса: «Я уже умер, прежний. Как сквозь дым или густой туман, вспоминаю я о прежней жизни теперь. Ведь я был когда-то драматургом. <...> Я ходил в театр, любил его, мог просиживать ночи на репетициях, и просиживал. Потом я попал под поезд, меня искромсало, и все обо мне забыли»[34].

Вернёмся к рубежу 1920–1930-х годов, когда поезд революции был, как тогда представлялось, доступен не только адептам социализма и многочисленным пассажирам, оказавшимся на нём в результате разных компромиссов, но и новому поколению. Младшие современники футуристов не испытали воодушевления послереволюционной эпохи в той же мере, что участники революционных событий. Современность не представлялась им интенсивной, хаотичной жизнью, едва поспевающей за ещё более бурным развитием индустрии. Они вступили в культурную и политическую реальность на закате нэпа, когда поступательно усиливалась власть государства, а социальная сфера регламентировалась

[32] *Ракитин В.* Николай Михайлович Суетин. М., 1998. С. 59.

[33] *Бурлюк Д.* Фрагменты из воспоминаний футуриста... С. 41–42.

[34] Цит. по: *Громова Н.* Узел. Поэты: дружбы и разрывы. М., 2006. С. 342.

всё более жёстко. В пропаганде был по-прежнему распространён образ локомотива, символизировавшего, как правило, социалистическое строительство. Но у последователей и «младших товарищей» футуристов, например у ученицы формалистов Лидии Гинзбург, поезд уже не связан ни с верой в технический прогресс, ни с упоением урбанистической скоростью, ни с формулой Маркса. Гинзбург не успела побывать даже в «попутчиках», поскольку в середине 1920-х младоформалисты были ещё слишком молоды и не участвовали полноценно в культурной жизни.

Эссе Гинзбург «Возвращение домой» (1931) — рассказ о путешествии в Ленинград из Одессы через Сочи, где повествователь проводил часть лета. В этом тексте мы не найдём ни мотивов советской пропаганды, ни футуристских экспериментов с литературным изображением, ни урбанистической трагедийности, ни критики репрессивного советского государства. Автор оставляет за скобками эти возможности описания железнодорожного путешествия, но притом не игнорирует социалистическую реальность, а, напротив, видит себя пассажиром поезда социализма.

Повествование ведётся от лица молодого мужчины. Травелог состоит из нескольких попыток найти «дом» — своё место в жизни, экзистенциальные ценности и возможность обращения к ним в литературной работе. Рассказчик одинок и растерян. Ни знакомая с детства дача «Аркадия» под Одессой, ни подмосковные деревни, мелькающие за окном по́езда, не кажутся ему родными местами.

В этом тексте использован опыт футуристских железнодорожных травелогов. Например, пейзаж для Гинзбург, так же как для Малевича, Клюна, Бурлюка или Пастернака, состоит из нескольких визуальных плоскостей:

«Железнодорожный ландшафт всегда разбит на параллельные планы. На первом плане деревья мчатся мимо; кусты сливаются; телеграфные столбы отрываются от края окна и плавно ускользают. По мере того как первый план отступает, из-за него надвигаются предметы следующего плана, за ними третьего, четвёртого... железнодорожный ландшафт охвачен вращательным движением. <...> Телеграф перебирает в небе вздымающимися и падающими проводами. Мимо окна мчатся кусты и мокрые шпалы. Сзади согнутая полукругом земля тихо движется по движению поезда. И если связать оба движения, кажется — видишь вращение земли»[35].

Гинзбург, в отличие от футуристов, удаётся рассмотреть за окном гораздо больше и подробнее. Описание здесь фиксирует не захватывающую скорость движения, но наблюдаемые предметы и произведённые ими впечатления, которые включены в обобщающее размышление автора. Это — довольно мрачное рассуждение человека, возвращающегося в никуда. Рассказчику ещё предстоит найти свой дом, но пока что его поездка бесцельна и житейская ситуация, в которой он оказался, безысходна. Поезд здесь повторяет неумолимое циклическое движение планеты, он заключён в замкнутый круг, откуда должен вырваться повествователь. Пассажир такого состава «навсегда сохраняет боязнь перед железнодорожными предметами»[36]. В купе и на перроне вокзала он видит знаки своего отчаяния и страха перед будущим.

Пейзажи «Возвращения домой» не красочны — это немногословные, сдержанные описания природы: «...чем нейтральнее материал, тем неожиданнее и шире его выразительные возможности»[37]. Автор, включённый в эти пейзажи как создающий их наблюдатель, постоянно ведёт поиск тем и сюжетов для размышлений о психологии и истории культуры: «...в непрестанной борьбе между знанием и впечатлением напрягается мысль»[38].

Южный ландшафт, воспетый русскими романтиками, автор считает исчерпанной темой. Эта экзотика привлекательна разве что для туристов, описывать же душевную жизнь жителей Крыма или Кавказа, как это делал Толстой, он совершенно не склонен. Русская деревня и вовсе не подходит в качестве темы творчества. Со времён романтизма народная жизнь остаётся материалом имитаций и стилизаций, для интеллигенции всё здесь чужое:

«...Вместо процесса называния вещей — процесс подыскивания вещей к названиям. Так осуществлялись в трёх измерениях слова́ — дорога, изба, амбар, рожь, стог, серп. Мы дёргали лён, мы пытались жать, невзирая на порезанные пальцы, и в этом была настоятельная потребность самым практическим, самым физическим образом проверить сочетания слов: ехать в телеге, спать на сеновале, сидеть на завалинке, пить в поле квас...»[39]

---

35 *Гинзбург Л. Я.* Записные книжки. Воспоминания. Эссе. СПб., 2002. С. 530.

36 Там же. С. 529.

37 Там же. С. 521.

38 Там же.

39 Там же. С. 526.

Крестьянская Россия — это малопонятная и необозримая сфера: «северная дорога ведёт и разделяет»[40] бескрайние пространства; это «бесконечность земли» и «бесконечность пути»[41].

Рассказчик не чувствует в себе призвания стать ни певцом южной экзотики, ни бытописателем Кавказа или Крыма, ни знатоком деревенской жизни. Надо отметить, что «возвращение домой» героя Гинзбург происходит на рубеже 1920–1930-х годов, в разгар писательских командировок на «стройки социализма», когда очерк становится ключевым жанром в периодике. В результате таких поездок издаются не только коллективные сборники, например знаменитый альманах, посвящённый Беломорско-Балтийскому каналу[42], но и рассказы, повести и романы. Например, процитированный выше роман «Время, вперёд!» был написан Катаевым как раз после командировок в Магнитогорск.

Гинзбург иронически относилась к готовности писателей стать певцами трудового подвига. Из потока производственной прозы она выделяла разве что книгу Мариэтты Шагинян «Гидроцентраль».

Третья часть «Возвращения домой» рассказывает историю о любви персонажа по имени Игрек. Его увлечение подходит к концу. Влюблённые больше не испытывают глубоких чувств друг к другу, но находят компромиссы, чтобы не расставаться. Ситуация напоминает четвёртый «случай» из эссе Гинзбург «Стадии любви»[43]. Игрек склоняется к мысли, что его поприще — личный опыт, «одиночество Робинзона». Но затворничество вряд ли могло бы стать выходом из подобной ситуации: «...всё, что делает Робинзон, уже сделано»[44]. Диалоги Игрека с любимой девушкой, выдержки из его дневника, размышления рассказчика однозначно демонстрируют, что этот сюжет тоже не будет «возвращением домой».

Удачным стало только четвёртое возвращение — в Ленинград, на новую «родину». Поиск увенчался успехом во время прогулки по Фонтанке, вдоль Летнего сада, Невы — на Стрелку Васильевского острова. Город, символизирующий победу цивилизации над природой, «имеет близкое отношение к способности мыслить <...> к тому, как человек поднимает свою тяжесть, к движению судьбы, которую надо отжимать и отжимать, пока она не станет целесообразной»[45].

Далее от индивидуализма, от замкнутости личного опыта рассказчик приходит к общим социальным ценностям: «...индивидуалист, запутавшийся в собственных сетях, спасается бегством и трудом, принадлежащими общему»[46].

В финале рассказчик и Игрек становятся «единым творческим сознанием». Отчаявшись устроить личную жизнь и обрести душевное спокойствие, «человек <...> ищет сброшенную дневную тяжесть, чтобы поднять её на себя»[47]. Безличная форма утверждения «Труда со всеми сообща / И заодно с правопорядком» подчёркивает идею и пафос социализации творчества. «Возвращение домой» наконец состоялось.

Травелог Гинзбург — реакция на культ технического прогресса, футуристский урбанизм и пропаганду соцстроительства. Гинзбург находит свой способ жизни в истории — рефлексию. Её герой — внимательный наблюдатель социально-психологической и политической реальности. Такой тип путешествия и такой тип травелога ближе не к «революционным» описаниям, а к тому, как в «Уединенном» (1912) Василий Розанов рассказывал о путешествии на поезде в Европу. Для него это в первую очередь психологическое переживание, «движение в покое»: «Двигаться хорошо с запасом большой тишины в душе; например, путешествовать. Тогда всё кажется ярко, осмысленно, всё укладывается в хороший результат»[48].

Гинзбург тоже не видит в поезде символ или эмблему, не пытается использовать его как динамическую точку наблюдения. Путешествуя, её герои проживают личную историю, пытаясь найти своё место в советском социуме. Однако адаптация к общей жизни — задача, совершенно чуждая письму Розанова, с его намеренно сбивчивым дневниковым стилем и эпатажно навязчивым авторским присутствием в тексте. Гинзбург, для которой «Опавшие листья» и «Мимолётное» были чрезвычайно важными образцами эссеистики, создавала альтернативу розановскому методу и основанной на нём фрагментарной поэтике Шкловского[49]. Она не считала прозу документацией момента письма в непосредствен-

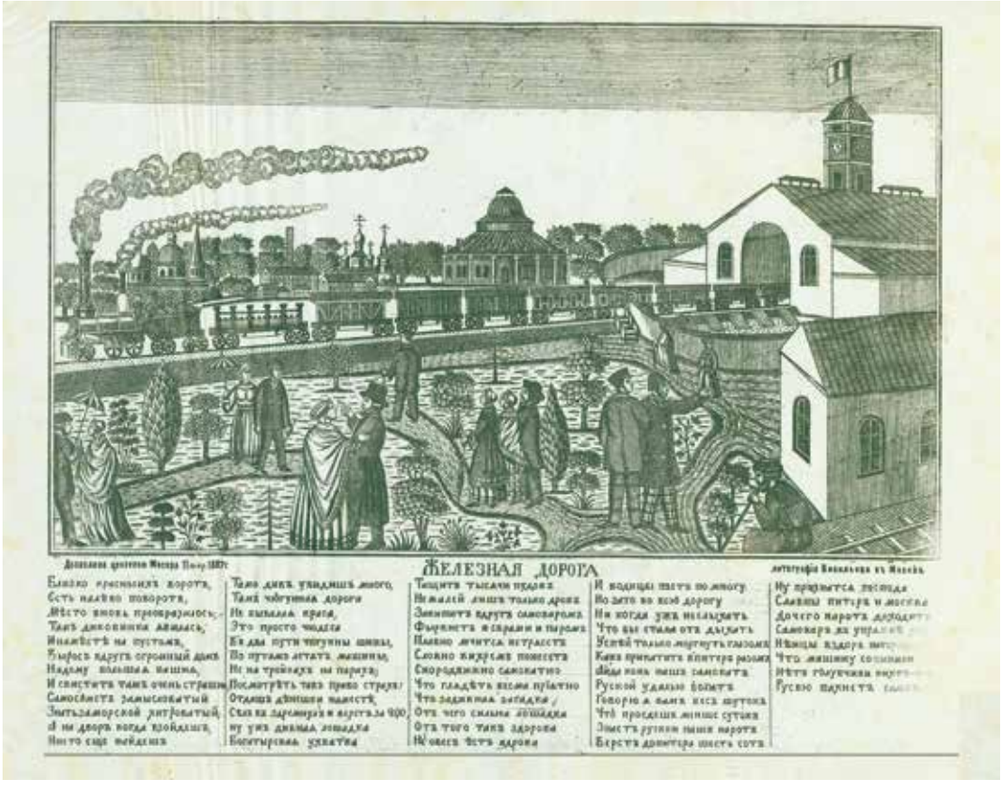
[40] Там же. С. 528.
[41] Там же. С. 531.
[42] См.: Беломорско-Балтийский канал имени Сталина. История строительства. 1931–1934 гг. / под ред. М. Горького, Л. Авербаха, С. Фирина. М., 1934.
[43] См.: *Гинзбург Л. Я.* Стадии любви / подг. текста и комм. Д. Устинова // Критическая масса. 2002. № 1.
[44] *Гинзбург Л. Я.* Записные книжки... С. 538.
[45] Там же. С. 539.
[46] Там же.
[47] Там же.
[48] *Розанов В.* Соч. Л., 1990. С. 68.
[49] См.: *Савицкий С.* «Живая литература фактов»: спор Л. Гинзбург и Б. Бухштаба о «Лирическом отступлении» Н. Асеева // НЛО. 2008. № 89. С. 28–29.

ном повседневном контексте. Поэтому, в том числе во время путешествия, она ожидала других, нежели Розанов, переживаний, не связывая их напрямую с особенностями средства передвижения.

Поезд оказывается для неё метафорой социума, как это было в упоминавшихся выше стихотворениях Некрасова, Блока или в «Крейцеровой сонате» Толстого. Гинзбург цитирует в эссе отрывки из стихотворения Блока и из толстовского описания самоубийства Анны Карениной[50]. Однако, в отличие от текстов предшественников, это путешествие в поисках дома проходит в железнодорожном вагоне, где действительно сняты классовые различия, возмущавшие Блока и Троцкого. Здесь «подробности чужого тела и платья раскрываются в насильственной физической близости»[51]. Таким опытом путешествий могли похвастаться далеко не все авторы, упомянутые в этой статье. Удивительно, что, зная цену советскому равноправию, Гинзбург тем не менее пришла к утверждению ценностей «общей жизни». Рассказчик и герой «Возвращения домой» едва ли похожи на обычного советского пассажира, но они готовы совершить путешествие вместе с ним. В биографии Гинзбург первая половина 1930-х — период болезненной адаптации к формировавшейся в те годы советской академической и литературной системе. Расхождение между судьбой Гинзбург и декларациями её персонажей даёт нам экзистенциальное приближение к советской истории, возможно даже более ценное, чем прямые документальные свидетельства об этом времени.

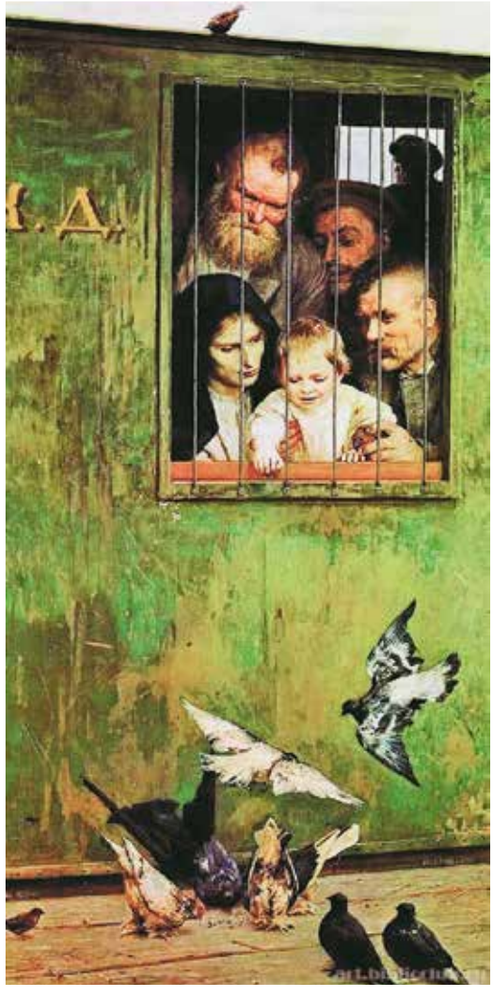
Гинзбург хотела увидеть и описать советскую жизнь как частный реальный случай. Её путешествие на поезде — попытка приблизиться к действительности, игнорируя пропаганду. В то же время «Возвращение домой» — это альтернатива футуристской традиции, с её формотворчеством, прогрессистской утопией и урбанистическим трагизмом. Перед нами путешественник-наблюдатель, ведущий непрерывное размышление. Исторический опыт здесь не предполагает непосредственного включения в социальную жизнь. Но, по Гинзбург, пассивное участие наблюдателя в происходящем — это поиск и разработка знания о своём времени, история в становлении.

[50] См.: *Гинзбург Л. Я.* Записные книжки… С. 529–530.
[51] Там же. С. 529.



НЕИЗВЕСТНЫЙ ХУДОЖНИК. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА. 1887. ЛИТОГРАФИЯ
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ТРАНССИБИРСКАЯ МАГИСТРАЛЬ. ЮВЕЛИРНОЕ ЯЙЦО С МОДЕЛЬЮ СИБИРСКОГО ПОЕЗДА. ФИРМА КАРЛА ФАБЕРЖЕ. 1900
ОРУЖЕЙНАЯ ПАЛАТА, МОСКВА



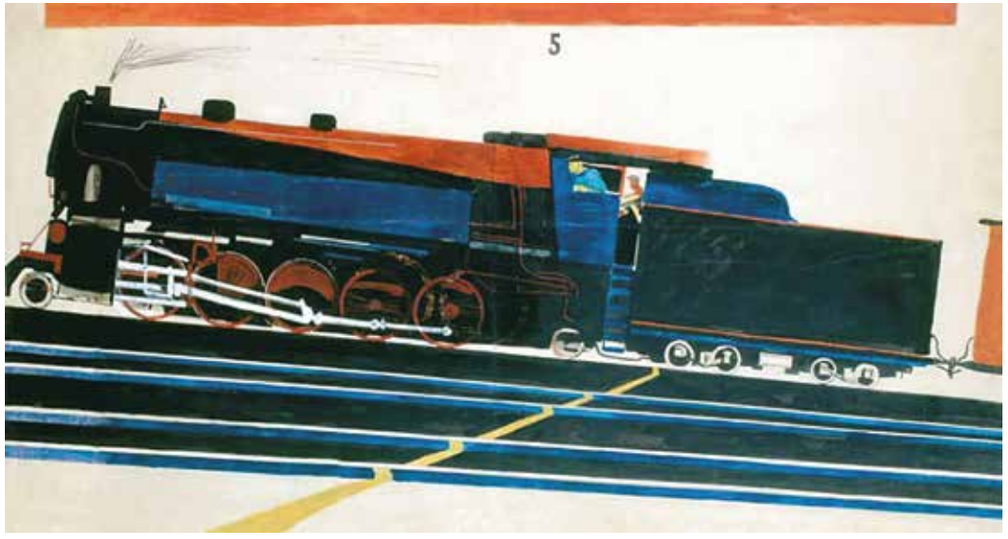
НИКОЛАЙ ЯРОШЕНКО. ВСЮДУ ЖИЗНЬ. 1888
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРЕТЬЯКОВСКАЯ ГАЛЕРЕЯ, МОСКВА

КОНСТАНТИН САВИЦКИЙ. РЕМОНТНЫЕ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ. 1874
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРЕТЬЯКОВСКАЯ ГАЛЕРЕЯ, МОСКВА

СЕРГЕЙ ИВАНОВ. АГИТАТОР В ВАГОНЕ. 1886
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ РЕВОЛЮЦИИ, МОСКВА

ВАСИЛИЙ ПОЛЕНОВ. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА БЛИЗ СТАНЦИИ ТАРУССКАЯ. 1903
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МЕМОРИАЛЬНЫЙ ИСТОРИКО-ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ И ПРИРОДНЫЙ МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК
В. Д. ПОЛЕНОВА, ТУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ

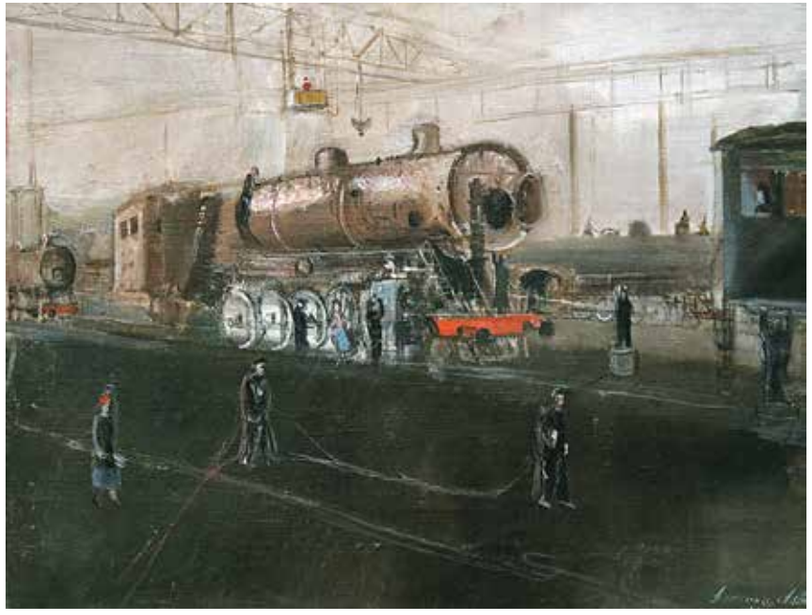
СОНЯ ДЕЛОНЕ. ИЛЛЮСТРАЦИИ К ПОЭМЕ БЛЕЗА САНДРАРА «ПРОЗА
О ТРАНССИБИРСКОМ ЭКСПРЕССЕ И МАЛЕНЬКОЙ ЖАННЕ ФРАНЦУЗСКОЙ». 1913
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭРМИТАЖ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ



АЛЕКСАНДР ДЕЙНЕКА. ПАРОВОЗ. 1930–1931. РИСУНОК ДЛЯ ПЛАКАТА
КУРСКАЯ ГОСУДАРСТВЕННАЯ КАРТИННАЯ ГАЛЕРЕЯ ИМЕНИ А.А. ДЕЙНЕКИ

ВЛАДИМИР ЛЕБЕДЕВ. ИЛЛЮСТРАЦИИ К СТИХОТВОРЕНИЮ САМУИЛА МАРШАКА «БАГАЖ» В ОДНОИМЁННОЙ КНИГЕ. 10-Е ИЗДАНИЕ. ЛЕНДЕТГИЗ, 1936
ЧАСТНОЕ СОБРАНИЕ

АЛИСА ПОРЕТ. ИЛЛЮСТРАЦИИ К СТИХАМ АЛЕКСАНДРА ВВЕДЕНСКОГО В КНИГЕ «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА». ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО, 1929
ЧАСТНОЕ СОБРАНИЕ



АЛЕКСАНДР ЛАБАС. ЛУГАНСК. НА ЗАВОДЕ. 1935
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРЕТЬЯКОВСКАЯ ГАЛЕРЕЯ, МОСКВА

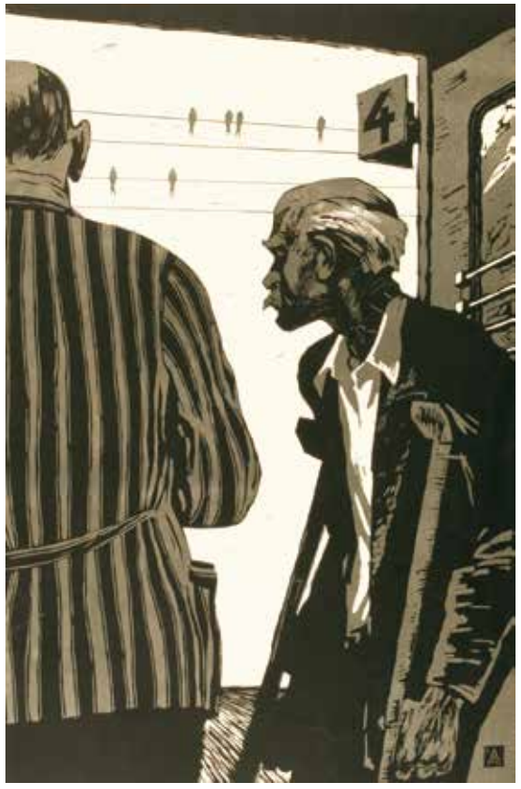
ГЕОРГИЙ НИССКИЙ. ФЕВРАЛЬ. ПОДМОСКОВЬЕ. 1957
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРЕТЬЯКОВСКАЯ ГАЛЕРЕЯ, МОСКВА

АЛЕКСАНДР САМОХВАЛОВ. РЕМОНТ ПОЕЗДА. 1931
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ РУССКИЙ МУЗЕЙ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

БОРИС ЯКОВЛЕВ. ТРАНСПОРТ НАЛАЖИВАЕТСЯ. 1923
ГОСУДАРСТВЕННАЯ ТРЕТЬЯКОВСКАЯ ГАЛЕРЕЯ, МОСКВА

АЛЕКСАНДР ДЕЙНЕКА. СТИХИ МАЯКОВСКОГО. 1955
НАЦИОНАЛЬНАЯ ГАЛЕРЕЯ АРМЕНИИ, ЕРЕВАН

ВИКТОР ПРИБЫЛОВСКИЙ. В НОВУЮ ЖИЗНЬ. 1959
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫХ ИСКУССТВ РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН, КАЗАНЬ

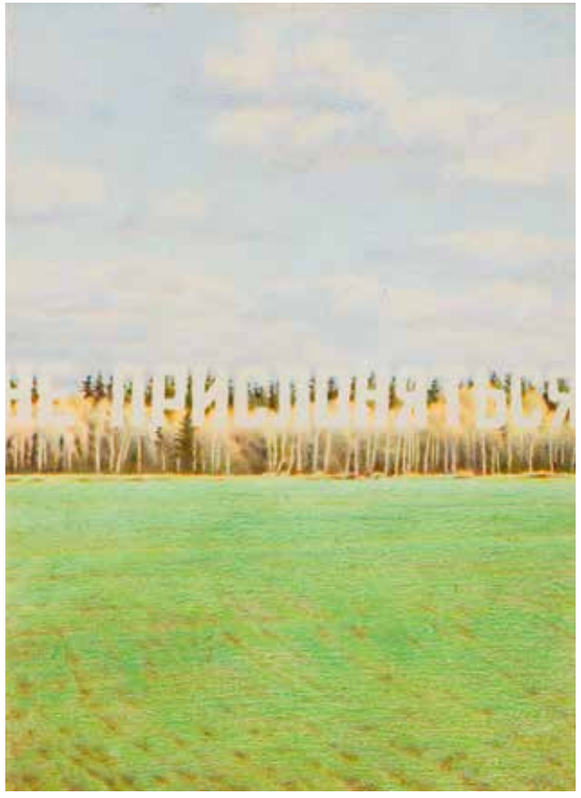


АВГУСТ ЛАНИН. РЕАБИЛИТИРОВАЛИ. ИЗ СЕРИИ «ОТЦЫ». 1961. ЛИНОГРАВЮРА
ЧАСТНОЕ СОБРАНИЕ

ИЛЛАРИОН ГОЛИЦЫН. МОСКОВСКИЙ ПЕРРОН. 1957. ЛИНОГРАВЮРА
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ ИЗОБРАЗИТЕЛЬНЫХ ИСКУССТВ ИМЕНИ А. С. ПУШКИНА, МОСКВА

МИХАИЛ РОГИНСКИЙ. ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ № 1. 1987
НОВЫЙ МУЗЕЙ АСЛАНА ЧЕХОЕВА, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ГРИША БРУСКИН. СТРАННИЦЫ. ИЗ ПРОЕКТА «ВРЕМЯ Ч». ФРАГМЕНТ ИНСТАЛЛЯЦИИ. 2012
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

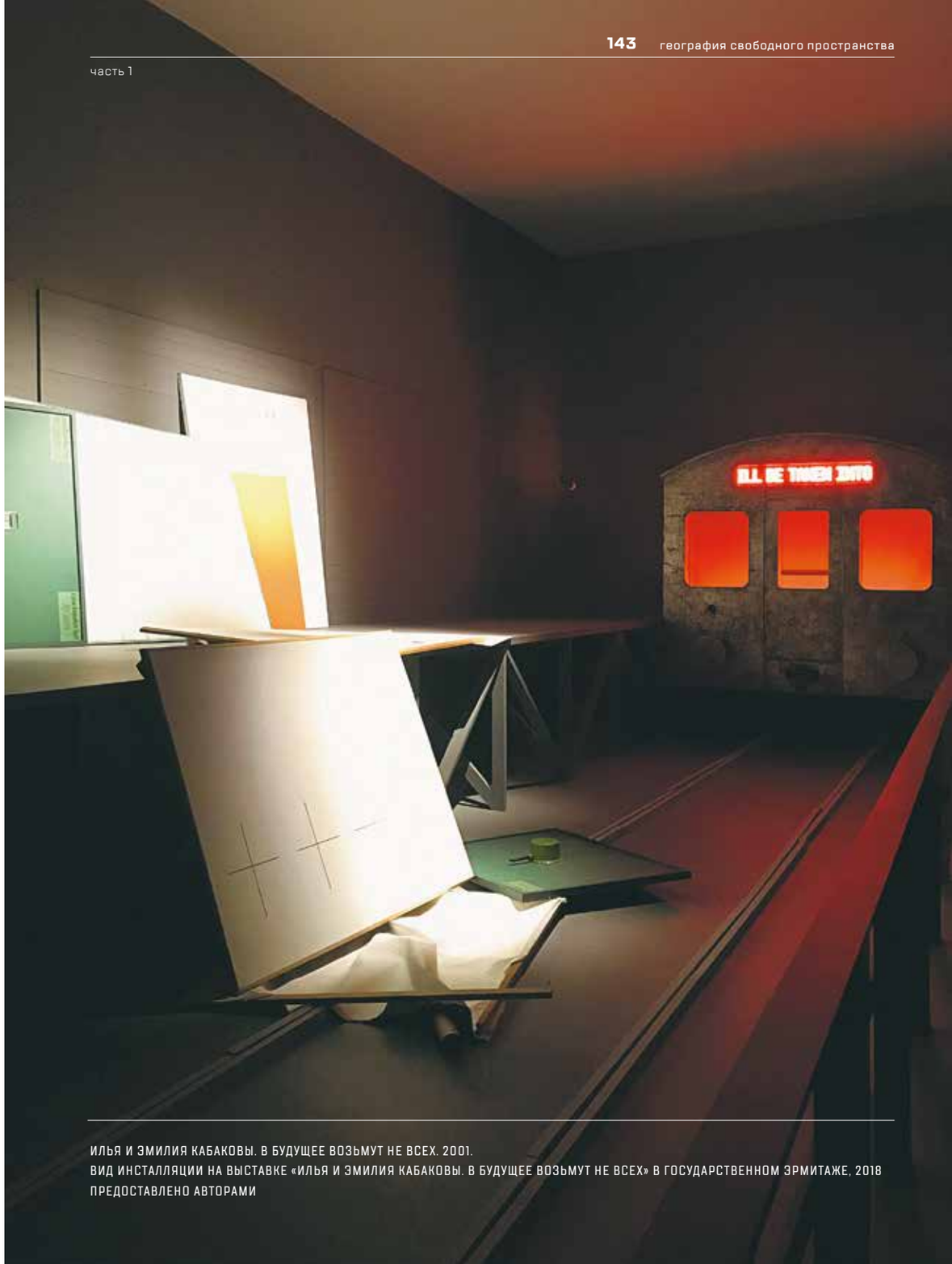


ЭРИК БУЛАТОВ. НЕ ПРИСЛОНЯТЬСЯ. 1984
СОБРАНИЕ ЕКАТЕРИНЫ И ВЛАДИМИРА СЕМЕНИХИНЫХ, МОСКВА

ЭРИК БУЛАТОВ. ПОЕЗД. 2007
СОБРАНИЕ ДИТЕРА И СИ РОЗЕНКРАНЦ, БЕРЛИН

АЛЕКСАНДР БРОДСКИЙ. ДОРОГА. 2010. ИНСТАЛЛЯЦИЯ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ МУЗЕЙ СОВРЕМЕННОГО ИСКУССТВА PERMM, ПЕРМЬ

часть 1



ИЛЬЯ И ЭМИЛИЯ КАБАКОВЫ. В БУДУЩЕЕ ВОЗЬМУТ НЕ ВСЕХ. 2001.
ВИД ИНСТАЛЛЯЦИИ НА ВЫСТАВКЕ «ИЛЬЯ И ЭМИЛИЯ КАБАКОВЫ. В БУДУЩЕЕ ВОЗЬМУТ НЕ ВСЕХ» В ГОСУДАРСТВЕННОМ ЭРМИТАЖЕ, 2018
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРАМИ

ЧАСТЬ 2 ПРОЕКТНОЕ ДЕПО ВАДИМ БАСС КОНДЕНСАТОР СОВРЕМЕННОСТИ, ИЛИ ОБЕЗЬЯНЫ И ДРОЗОФИЛЫ ЧАСТЬ 2 ПРОЕКТНОЕ ДЕПО ВОКЗАЛЫ КАЛИНИНГРАД НОВЫЙ ПЕТЕРГОФ ЦАРСКОЕ СЕЛО САНКТ-ПЕТЕРБУРГ НОВГОРОД КУРСК МОСКВА ТОЛЬЯТТИ ВОЛГОГРАД СОЧИ ВЛАДИВОСТОК ЧАСТЬ 2 ПРОЕКТНОЕ

ДЕПО РАФАЭЛЬ ДАЯНОВ ИСТОРИЯ ПАВЛОВСКОГО МУЗЫКАЛЬНОГО ВОКЗАЛА ЧАСТЬ 2 ПРОЕКТНОЕ ДЕПО НИКИТА ЯВЕЙН ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК В СОЧИ ЧАСТЬ 2 ПРОЕКТНОЕ ДЕПО НИКОЛАЙ ШУМАКОВ МЫ ПРИДАЛИ СКОРОСТИ ФОРМУ ЧАСТЬ 2 ПРОЕКТНОЕ ДЕПО ВАДИМ БАСС КОНДЕНСАТОР СОВРЕМЕННОСТИ

Конденсатор современности, или Обезьяны и дрозофилы

Вадим Басс

Почему в качестве иллюстрации к разговору об архитектуре российских вокзалов нам понадобились именно эти животные? Первое из них — из поэмы Иосифа Бродского «Развивая Платона»:

> Там стоял бы большой Вокзал, пострадавший в войне,
> с фасадом, куда занятней, чем мир вовне.
> Там при виде зелёной пальмы в витрине авиалиний
> просыпалась бы обезьяна, дремлющая во мне.

В этих строках точно всё: и то, что железнодорожные станции оказываются в числе первых жертв любой войны; и то, что вокзалы в архитектурном отношении — здания выдающиеся, особенные. Зачастую они не только по размерам и сложности, но и по художественным достоинствам превосходят массовое строительство своего времени — и в столицах, и в провинции. Наконец, бесспорно, что мобильность, свобода передвижения — важнейшее достояние современной эпохи, modernity, одна из её основ и в социальном, и в экономическом, и в культурном смысле. Транспортная инфраструктура не только обеспечивает эту мобильность, но и делает её частью нашей картины мира, а нас, соответственно, людьми современности по образу жизни и по образу мысли. Вокзалы, аэропорты, «витрины авиалиний» буквально будят «внутреннюю обезьяну» горожанина, сообщая ему, что за пределами привычного круга ежедневных впечатлений есть ещё целая страна и целый мир — мир дальнего следования. Станции самим фактом присутствия в городской среде побуждают нас к путешествию, и их архитектура одновременно делает передвижение частью нашей повседневности, рутиной — и прививает вкус к новизне, экзотике, «перемене мест». Сегодня, в век медиа и глобализации, Google Maps и Google Street View, когда весь мир сидит в вашем гаджете, эта роль не столь важна и не столь очевидна. Но именно вокзалы в эпоху становления modernity оказались одной из витрин «архитектурного прогресса». В этом жанре воплощались и самые смелые конструктивные решения, инженерные находки, и самые актуальные стилистические тренды. Огромный шатёр-перекрытие дебаркадера — едва ли не наиболее передовая строительная инженерия, которую «на регулярной основе» мог видеть человек той эпохи. Практически — привет из будущего, или, согласно популярной у историков архитектуры (и, разумеется, неточной) формуле, своего рода хай-тек XIX столетия. Именно с этого впечатления для приезжающего начинались столицы, и именно в таких инженерных декорациях осуществлялся переход горожанина из «состояния покоя» в состояние движения, в мир, где всё иначе: клубы пара, дым, запахи, звуки, скорость. Не случайно одна из популярных художественных формул нарождающейся современности — серия портретов парижского вокзала Сен-Лазар работы Клода Моне.

Сочетание респектабельной архитектуры станционного здания, выдержанного в том или ином модном стиле, и стекла и металла перекрытия над платформами — на многие десятилетия стало типичным для вокзального строительства. В XIX — середине XX века именно железные дороги были местом, где современность встречается с историей. И, если воспользоваться любимыми категориями Бродского, где история встречается с географией. Особенно — в России с её размерами. Железные дороги — один из институтов, скрепляющих это огромное пространство, делающих его из территории страной. А заодно обеспечивающих повсеместное присутствие государства: эта функция была особенно важна в домедийную эпоху.

Современность как мобильность

«Если бы снежный покров... не выводил железные дороги из строя на шесть или восемь месяцев в году, русское правительство, безусловно, превзошло бы все прочие в лихорадочной постройке этих путей сообщения, уменьшающих размеры земного шара». Так маркиз де Кюстин отмечал в записках о посещении России в 1839 году. Вскоре в стране развернётся настоящий бум железнодорожного строительства: и государственного, и частного. Дороги станут инструментом территориальной экспансии Российской империи (вспомним сюжет с КВЖД) и, как

сейчас модно говорить, «драйвером развития». Примером чего может служить Ново-Николаевск — сегодняшний Новосибирск, третий по населению город страны, обязанный стремительным ростом именно железной дороге.

Но к моменту кюстиновского путешествия такая дорога в стране существовала только одна — Царскосельская, и связывала она города-резиденции. Первый участок был построен между Царским Селом и Павловском, а 30 октября 1837 года отправился первый поезд из Петербурга.

Так что железные дороги в России изначально приобрели оттенок фешенебельного, «элитарного» развлечения. Собственно, и слово «вокзал», как известно, первоначально означало увеселительное заведение с рестораном, гуляниями, концертами, танцами и пр. Происходило оно от названия увеселительного парка Vauxhall Gardens в лондонском пригороде Кеннингтон. Vauxhall стало нарицательным обозначением таких комплексов, в том числе и российских, только здесь оно произносилось, в соответствии с привычками образованной публики, на французский манер — «воксал». А станционным постройкам дал имя вполне конкретный воксал — Павловский, построенный по проекту А. И. Штакеншнейдера в 1838 году для развлечения публики, прибывающей по железной дороге.

Это «светское» начало и оттенок роскошного стиля жизни, luxury, сохранятся за железными дорогами и в XX веке — достаточно вспомнить описанный Агатой Кристи Восточный экспресс или набоковский Северный. Да и «Красная стрела», отбывающая из Ленинграда в Москву под звуки глиэровского «Гимна великому городу», была для советского человека символом максимально возможного шика. Однако с перемещением по рельсам у жителей России и СССР связывались отнюдь не только положительные эмоции. Наряду с мобильностью добровольной и развлекательной железные дороги стали инструментом мобильности вынужденной, часто насильственной. По ним перевозили войска и эшелоны заключённых, депортировали целые народы и эвакуировали жителей во время войны. «Как остались в памяти те дни, когда детей тысячами отправляли из Ленинграда. Какой стон стоял на вокзальных перронах», — писала 20 лет спустя жительница города, пережившая блокаду. В течение целого столетия именно железные дороги были ареной истории, на вокзалах приветствовали послов и провожали вождей, в вагонах подписывали отречения, перемирия и капитуляции.

Все социальные и политические катаклизмы, все потрясения, все экономические неустройства у нашего соотечественника сразу ассоциировались с переполненными поездами, с хаосом и толпами на станциях, когда недавно ещё хорошо работавший, отлаженный механизм превращался в филиал ада.

Вообще, железные дороги — это сфера, где все социальные взаимодействия предельно интенсивны, обострены, ускорены и наглядны. Потому-то в названии нашего текста и появились дрозофилы, фруктовые мушки, которых генетики используют для опытов. Только здесь в роли подопытных — мы с вами.

Портрет общества

Как писал в 1920-х ведущий теоретик советского конструктивизма Моисей Гинзбург, «в конструктивные периоды истории, т. е. в периоды интенсивного формирования новой культуры, от архитектора требуются прежде всего изобретение и кристаллизация социальных конденсаторов эпохи, создание новых архитектурных организмов, эту эпоху обслуживающих». Для конструктивистов такими организмами были прежде всего дома-коммуны, рабочие клубы и прочие сооружения, предназначенные для пространственной организации нового, коллективного образа жизни. В предшествующую эпоху, эпоху зарождения современности, роль подобных «социальных конденсаторов» в первую очередь выполняли как раз вокзалы.

Достаточно одного взгляда на план станции, на состав помещений — и вы понимаете, как устроено это общество. Вот, скажем, дипломная программа, предлагаемая выпускникам Высшего художественного училища Академии художеств в 1912 году:

«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. <...>

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

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 пошёрстное течение публики, которое и вносит правильность и порядок».

И для профессора Александра Померанцева, составлявшего программу всего за несколько лет до революции, и для выпускников-архитекторов такое разделение публики на классы, стремление отделить «чистых» от «нечистых» было чем-то абсолютно естественным, общей практикой, нормой. Более того, когда в те же годы проектировали реконструкцию Николаевского (Московского) вокзала в Петербурге, это «классовое разделение» закладывали и на перспективу: согласно расчётам железнодорожного ведомства, к 1934 году станция должна была обслуживать одновременно 450 пассажиров первого и второго классов и 2400 — третьего и четвёртого. Причём представители второй группы даже времени в вестибюле должны были проводить в два раза больше, нежели их привилегированные коллеги по путешествию: полчаса против 15 минут соответственно. Сложность социально-политического устройства Российской империи, где приметы современности и капиталистической экономики сочетались со старорежимным наследием и монархическими институтами власти, нашла отражение и в архитектуре вокзалов. С одной стороны, железные дороги были атрибутом модернизации и её инструментом, а с другой — и на строящихся станциях, и в проектах мы видим императорские подъезды, императорские павильоны, платформы и целые железнодорожные ветки.

Новые храмы

После эпохи Просвещения и Французской революции отношения между человеком и его архитектурой меняются так же стремительно и радикально, как и отношения между людьми. Пауль Франкль писал в 1914 году: «Ранее у церкви или дворца имелся постоянный обитатель, чьи отношения со сменяющими друг друга посетителями были определёнными и длительными. Теперь же здания стали оболочками, которые время от времени используются всеми желающими восстановить здоровье, или искупаться, или учиться, или читать, или делать покупки. Здание принадлежит всем и никому». Железнодорожные вокзалы — отличный пример такого рода «публичных зданий», зданий для всех.

Новая эпоха порождает и нового горожанина. Движущегося горожанина-фланёра, вечного туриста, вечного путешественника. Всегда немного чуждого пространству, не связанного прочным, устоявшимся знанием с окружением, местом. Самый город из суммы стабильных мест становится суммой траекторий, путей нашего перемещения из пункта А в пункт Б. Природу этого человеческого муравейника идеально иллюстрирует сеть световых следов от автомобилей, в которую город превращается в знаменитых кадрах Koyaanisqatsi Годфри Реджио.

Тем выше потребность в архитектурной сигнализации, в предсказуемости зданий, поскольку память у такого горожанина, скользящего по поверхности вещей, — тоже примерно как у мухи-дрозофилы. И архитекторы в XIX веке принимают обязательство «говорить правду и только правду», правдиво выражая функцию здания, материал и внутреннее устройство, которое эту функцию обеспечивает. Здесь пригодился и опыт французских зодчих эпохи Просвещения по изобретению architecture parlante, «говорящей архитектуры», каковая своими формами сообщает о назначении построек, об их социальной функции. Собственный словарь архитектурных форм и приёмов складывается и в вокзальном строительстве.

Горожанину они свидетельствовали о себе, например, многочисленными входами, аркадами, призванными впускать и выпускать большие толпы. Другой характерный элемент — часовые башни, наследие европейских ратуш и соборных колоколен-кампанил. Не случайно одна из популярных у журналистов метафор для вокзалов — «соборы железнодорожного века». При всей условности такого уподобления, логика в нём есть: огромные, способные вместить едва ли не всё население города соборы служили общественными центрами городов, теперь на упомянутую функцию стали претендовать вокзалы и другие публичные здания. В этом качестве станции «обрастают» дополнительными функциями: торговлей, «общепитом», гостиницами.

И если раньше соборы были формулами, воплощавшими европейскую культуру, её репрезентацией, то теперь вокзалы становятся храмами мобильности (как пассажи, универсальные магазины и крытые рынки — храмами торговли, театры — храмами развлечения, а выставочные здания — храмами промышленности и прогресса). Новыми храмами эпохи модернизации, массового общества и анонимности.

Термы и «Тюрьмы»

Ещё одним отличительным решением, позволяющим опознать здание терминала, стали огромные арочные окна, часто под треугольными щипцами. Этот приём русские архитекторы XIX века подсмотрели у французских коллег. Скажем, в здание петербургского Балтийского (Петергофского) вокзала он перекочевал прямо из парижского Восточного. Такой фасад с гигантской аркой сразу говорил пассажиру, что за

стеной — вестибюль, конкорс или зал ожидания с толпами ему подобных.

На рубеже столетий архитекторы вспоминают, что у их античных предшественников уже был опыт обслуживания больших масс, и начинают использовать мотив перекрытия, заимствованный из «центров общественной жизни» Древнего Рима, императорских терм, — как раньше источником вдохновения при проектировании вокзалов служили прежде всего базилики. Результатом становятся, наверное, наиболее впечатляющие пространства своего времени, например гигантское перекрытие зала ожидания нью-йоркского Пенсильванского вокзала, спроектированное в подражание термам Каракаллы. В интерьер такие перекрытия смотрели тремя гигантскими крестовыми сводами (или, как в Пенсильванском вокзале, цилиндрическим с распалубками), в город — тремя огромными арками под треугольными щипцами. Русским архитекторам приём был знаком еще по станции Всемирной Колумбийской выставки в Чикаго 1893 года, тот же Александр Померанцев использовал его в неосуществлённом проекте реконструкции Николаевского вокзала в Петербурге (1910). Вообще, римский масштаб — или, точнее, мегаломания в пиранезианском духе — становится фирменным знаком железнодорожных проектов. Исполинские своды разной формы, часто с кессонным орнаментом, мы видим во многих станциях XX века; эти залитые светом помещения отличаются повышенной фото- и киногеничностью — не зря на вокзалах, подобных нью-йоркскому Центральному, отсняты многие километры плёнки. Пиранезианское стремление к форсированной монументальности отличало и одного из лидеров русской и советской неоклассики, Ивана Фомина. Его работы, например конкурсные проекты Николаевского вокзала 1912 года или Курского начала 1930-х, — в числе самых грандиозных замыслов отечественной архитектуры. Огромные своды, портики пестумской дорики, прямые отсылки к Пиранези в интерьере, цитаты из Порта-Маджоре и терм на фасадах — весь инструментарий визионерской классики налицо. Неудивительно, что большинство таких проектов оставалось на бумаге: частью — по «объективным причинам» (войны, революции, отсутствие финансовых возможностей), частью же они браковались самими коллегами — слишком очевидным было нарушение норм.

Технология и стиль

Величие величием, а вокзал к рубежу столетий становится, прежде всего, отработанной технологией, социальной машиной. Свидетельством чему — сюжеты, в которых архитекторам предлагалось спроектировать станцию на готовый план.

Именно так был устроен конкурс проектов столичного вокзала Московско-Виндаво-Рыбинской дороги (нынешнего Витебского). Поэтому участники конкурса могли лишь упражняться в разных модных стилях. Результаты не удовлетворили заказчика, и здание поручили строить архитектору дороги Станиславу Бржозовскому, который, кстати, был и автором исходного плана. В результате получился отличного качества сплав сецессионистской архитектуры фасадов и интерьеров с захватывающе красивой инженерией перекрытий над платформами. Витебский, кстати, также любим кинематографистами — едва ли в советские годы в Ленинграде можно было найти лучший образ аутентичной среды европейского fin de siècle. История с Витебским вокзалом не уникальна — готовый план был предложен и участникам конкурса на проект вокзала Хельсинки. Эта эпопея также увенчалась строительством одного из красивейших станционных зданий своего времени. Впрочем, существующий вокзал был возведён Элиэлем Саариненом в лаконичных геометризованных формах, предваряющих скорое пришествие ар-деко и сильно отличных от проекта-победителя, выполненного тем же архитектором в духе финского национального романтизма.

Архитектура рубежа столетий унаследовала вкус к эффектным конструкциям, воспитывавшийся в XIX веке на «галереях машин» и разнообразных «хрустальных дворцах» для всемирных выставок — и на перекрытиях вокзальных дебаркадеров. Причём железные дороги ставили перед инженерами задачи особо сложные. Вокзальные шатры работали буквально в боевых условиях: надо было обеспечить освещение, удаление дыма и пара, акустику. В российском климате вызов оказывался ещё более серьёзным: снеговые нагрузки, привычные здесь конструкторам перекрытий, едва ли мыслились европейским коллегам даже в кошмарах. Неудивительно, что в проектировании вокзалов участвовали сильнейшие, скажем признанный лидер отечественной инженерной школы Владимир Шухов. Его перекрытие над платформами Киевского (Брянского) вокзала, возведённого 100 лет назад, и сегодня выглядит смелым и актуальным. Современников же строительства должен был особенно впечатлять контраст ажурной конструкции из стекла и металла с имперской неоклассикой терминала, созданного по проекту Ивана Рерберга при участии Вячеслава Олтаржевского. Такой контраст был характерен для вокзалов — вспомните уже упоминавшийся Пенсильванский, где римские формы сочетались с инженерной поэтикой перекрытия конкорса. Если собственно «дорожная» часть станции служила территорией инженерных экспериментов, то стиль

станционного здания, «лица», которым вокзал был обращён к городу, — оказывался данью моде, соображениям градостроительной уместности и политическим резонам.

Как показывать империю: метрополия и провинция

В облике российских станций отразились все архитектурные тенденции, все стили, получавшие хождение в стране. Скажем, московские вокзалы представляют едва ли не выставку стилей: здесь есть и нейтральная эклектика, и сооружения в национальном духе, и сдержанный «стиль ренессанс», и мощная неоклассика. Два практически идентичных по архитектуре — и отличающихся лишь размерами — терминала, расположенных по концам дороги, которая связывала столицы, были построены (по проекту Константина Тона при участии Рудольфа Желязевича) в любимой Николаем I неоренессансной стилистике. Часовые башни — реминисценция Дворца Сенаторов на Капитолии — усиливают эти итальянские ассоциации, напоминая о годах, проведённых Тоном в Риме.

На железных дорогах страны появляются и неоготические постройки (скажем, превосходный вокзал в Петергофе работы Николая Бенуа), и неороманские, и здания в различных версиях «русского стиля» — дань опытам по конструированию национальной идентичности. Были даже вокзалы «мавританские», воплощавшие в ориенталистском ключе художественную политику метрополии на окраинах империи. А в разных вариантах проекта вокзала для Киева мы видим у Владимира Щуко и тяжёлую романику, и куда более игривое и многословное украинское барокко.

Вообще, слова «железные дороги» и «империя» в сознании современников должны были выступать едва ли не синонимами. Эта связь определяла и архитектуру вокзалов, и программы их декорации. Поскольку для жителя столиц вокзалы были именно приглашением к путешествию, их создатели стремились подготовить пассажира к тому, что он должен увидеть, сойдя с поезда. И делали это то более утончённо, то вполне прямолинейно. Скажем, Алексей Щусев помещает в комплексе Казанского вокзала вариацию на тему казанской же башни Сююмбике. В архитектуре этого терминала нашлось место и венецианской часовой башне Сан-Марко, и отсылкам к Московскому Кремлю, и вольным экспериментам с московским барокко. А в вестибюле Ярославского вокзала (архитектор Фёдор Шехтель), обслуживавшего северное направление, были помещены панно с видами Севера. Они были написаны Константином Коровиным и ранее использованы для оформления павильона Крайнего Севера на Всероссийской выставке 1896 года в Нижнем Новгороде.

Выдержать тонкий баланс между необходимостью показать империю столичному жителю и градостроительными резонами — тоже искусство. Скажем, упоминавшийся вокзал Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Петербурге — вполне «западнический», сецессионистский. А в Москве тот же Станислав Бржозовский несколькими годами ранее строит Виндавский (Рижский) вокзал в «русском стиле». Но в центре Петербурга, столицы классической и космополитической, подобное решение выглядело бы странной причудой. Такой же причудой было и предложение путейского инженера Голева реконструировать петербургский Николаевский вокзал в «национальном духе». Автор ссылался на установленный в 1909 году напротив вокзала монумент Александру III: «Великий Император, увековеченный на памятнике несущимся вперёд и ввысь, как бы указывает путь своему народу, а народ из глубин необъятной России по дороге, смело проложенной другим Императором, хотя медленно, но неуклонно двигается за своим Гениальным Вождём 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 стиле». Но подобные благоглупости так и остались на бумаге; в «древне-русском стиле», отвечавшем вкусу Николая II, работают в резиденции, Царском Селе. Строится там и Императорский павильон железной дороги, всё в том же стиле. В столице же к осуществлению был принят проект Николаевского вокзала работы Владимира Щуко. И если бы не Первая мировая война и

революция, приезжающих в Петербург уже в начале 1920-х встречал бы новый, грандиозный терминал в духе монументальной современной классики. Как писал инженер Глазырин, «всё сооружение должно быть признано chef d'oeuvr'ом архитектурной мощи. Его простые и в то же время внушительные линии придают ему настоящее выражение как входным воротам для движения мирового города». Писал он это, правда, про свежепостроенный в 1910 году Пенсильванский вокзал, но эти слова вполне применимы и к проекту Щуко.

Модернизм vs классика

Все стилистические эволюции, все изменения в архитектурной политике находили отражение и в вокзальном строительстве. Эпоха модернизма принесла с собой новый язык и новые проекты — лаконичные, функциональные и притом часто весьма экспрессивные. Один из наиболее ярких сюжетов — проект Курского вокзала в Москве начала 1930-х годов работы Игоря Явейна, главного отечественного специалиста по железнодорожному строительству и автора лучшей книги на русском языке на эту тему (1938). Здание представляло собой перекинутый над путями вокзал-мост, который связывал бы разные виды сообщения: дальнее, пригородное и внутригородской транспорт. В духе времени, предусматривалось даже воздушное такси на крыше. Идея узла, соединявшего все виды транспорта, была в ходу у архитекторов этой эпохи, достаточно вспомнить градостроительные построения Ле Корбюзье — с хабом в центре всей структуры (и, кстати, с железными дорогами, убранными под землю). В 30-х проект реализован не был, однако схему его в начале следующего столетия использовал сын Игоря Явейна, петербургский архитектор Никита Явейн, при создании Ладожского вокзала (в этом сооружении развивается и композиционная формула из проекта Ивана Фомина для Николаевского вокзала).

Наверное, наиболее впечатляющие вокзалы строятся по всей стране в духе сталинской неоклассики в 1930–1950-х годах. Что неудивительно для культуры принципиально имперской и иерархической. Железные дороги были одной из главных формул этой культуры — с их регулярностью, с униформой служащих. И — с подчёркнутой территориальной иерархией. В общем, всё почти как при Николае: не важно, Первом или Втором. На одном полюсе здесь бесконечные «станционные здания четвёртого класса», построенные по типовым проектам, на другом — уникальные, штучные сооружения, среди которых достаточно упомянуть станции Новосибирска и Курска, маньеристический Харьков-Южный или ренессансные вокзалы Алексея Душкина в Сочи и Симферополе. В качества символа имперской экспансии может служить неоклассический вокзал в Выборге, возведённый на месте практически разрушенного за две войны шедевра Сааринена и Гезеллиуса.

Борьба с «излишествами» найдёт отражение и в железнодорожной архитектуре: так, при реконструкции Финляндского вокзала в Ленинграде от первоначально задуманного помпезного здания с колоннадой и высокой башней откажутся в пользу куда более сдержанного проекта, впрочем композиционно сходного. Послесталинский модернизм будет для вокзальной архитектуры не худшим временем: среди построек последних советских десятилетий были и «иконы стиля» вроде динамичного станционного здания в Дубултах всё того же Игоря Явейна. Некоторые из станций тех лет утратили сдержанный и стильный облик при недавних реконструкциях, как это произошло с вокзалом Челябинск-Главный.

Вокзал против города

Роль «ворот города» делает терминалы объектами крайне важными в градостроительном отношении — не случайно столько внимания всегда уделялось решению привокзальных площадей. Так, в советское время выходивших из Балтийского вокзала встречал сначала бюст революционера Огюста Бланки, потом — памятник Сталину, а после его демонтажа — монумент бойцам народного ополчения. Но и самое расположение станций в центрах городов представляло собой (и представляет сегодня) проблему. Вокзалы — пожиратели ценной земли, они железным кольцом держат города за горло. Железные дороги, настоящее государство в государстве, и города в этой борьбе за жизненное пространство — по разные стороны баррикад.

Проблему пытались решить уже 100 лет назад: вокзалы намеревались и укрупнять, объединять, и ссылать подальше из центра. С постепенным отказом от паровой тяги и электрификацией дорог идея вообще упрятать всё под землю становилась более и более заманчивой, а надобность в отдельном представительном здании начала отпадать. Жертвой этого оказался, например, не раз упоминавшийся нами Пенсильванский вокзал, снесённый в 1960-х. Каким-то терминалам повезло больше, их переоборудовали под другие нужды: музеи, развлекательные центры и магазины. Так произошло, скажем, с вокзалом Орсе, превращённым в один из главных парижских музеев. Вокзал — атрибут ушедшей эпохи современности, modernity. По счастью, даже с повсеместным распространением гаджетов мы всё ещё нуждаемся в публичных зданиях для «развиртуализации».

- ЮЖНЫЙ ВОКЗАЛ В КАЛИНИНГРАДЕ
- ВОКЗАЛ В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ
- ВОКЗАЛ В ПУШКИНЕ
- САНКТ-ПЕТЕРБУРГ (ВИТЕБСКИЙ, МОСКОВСКИЙ ВОКЗАЛЫ)
- ВОКЗАЛ В НОВГОРОДЕ
- МОСКВА (ЯРОСЛАВСКИЙ, КАЗАНСКИЙ, ЛЕНИНГРАДСКИЙ, КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛЫ)
- ВОКЗАЛ В КУРСКЕ
- ВОКЗАЛ В ТОЛЬЯТТИ
- ВОКЗАЛ В ВОЛГОГРАДЕ
- ВОКЗАЛ В СОЧИ
- ВОКЗАЛ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

ЮЖНЫЙ ВОКЗАЛ В КАЛИНИНГРАДЕ

ВОКЗАЛ В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ

ВОКЗАЛ В ПУШКИНЕ

ВИТЕБСКИЙ ВОКЗАЛ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

ВОКЗАЛ В НОВГОРОДЕ

НИКОЛАЕВСКИЕ ВОКЗАЛЫ (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, МОСКВА)

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ В МОСКВЕ

ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ В МОСКВЕ

КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ В МОСКВЕ

ВОКЗАЛ В КУРСКЕ

ВОКЗАЛ В ТОЛЬЯТТИ

ВОКЗАЛ В ВОЛГОГРАДЕ

ВОКЗАЛ В СОЧИ

ВОКЗАЛ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ

ЮЖНЫЙ ВОКЗАЛ В КАЛИНИНГРАДЕ

ПРОЕКТНОЕ БЮРО БЕРЛИНСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ПРИ УЧАСТИИ АРХИТЕКТОРА КАРЛА КОРНЕЛИУСА (KARL CORNELIUS, 1868–1938)

1919–1929

ЮЖНЫЙ ВОКЗАЛ В КЁНИГСБЕРГЕ (КАЛИНИНГРАДЕ). 1930
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

ЮЖНЫЙ ВОКЗАЛ В КЁНИГСБЕРГЕ (КАЛИНИНГРАДЕ).
ПЕРРОН. ВИД НА ДЕБАРКАДЕР. 1930
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

Южный вокзал (в 1929–1945 годах — Königsberg Hauptbahnhof) — одно из немногих общественных сооружений довоенного Кёнигсберга, дошедших до наших дней практически без изменений. Счастливый билет выпадал этому зданию несколько раз.
В августе 1944-го бомбардировщики британских ВВС превратили в руины полгорода, а главный вокзал — стратегический, казалось бы, объект — каким-то чудом уцелел и продолжал функционировать до 21 января 1945 года, когда отсюда ушёл последний поезд на Берлин. В апреле 1945-го вокзал штурмовали советские огнемётчики. Все деревянные конструкции здания были выжжены дотла, но оно устояло. Наконец, уже в бытность Кёнигсберга Калининградом, вокзал легко мог пасть жертвой кампании по истреблению прусского духа, но дело ограничилось заменой скульптуры на фасаде. Бог времени Хронос, управляющий тройкой лихих коней: аллегория прогресса, скорости и связи (скульптор Герман Брахерт (Hermann Brachert, 1890–1972)), уступил место гербу РСФСР образца 1936 года.

Германский дух в облике вокзала несомненно присутствовал, и, судя по всему, спасли его утилитарные резоны: поезда надо было откуда-то отправлять, да и вещь досталась на редкость добротная. Стены — из высококачественного клинкерного кирпича бордового цвета. Облицовка — мелким глазурованным кирпичом производства знаменитой майоликовой мануфактуры в прусском поместье Кадинен, близ Фрауенбурга (нынешнего Фромборка, Польша). Ведущий к платформам тоннель был отделан специальной плиткой, впитывающей гарь, копоть и ионизирующей воздух (ходят слухи, что этот эффект сохраняется по сей день). Наконец, внушительный дебаркадер (178 на 120 метров) из мощных металлоконструкций всем своим видом демонстрировал способность выдержать не один авианалёт.

Именно с возведения дебаркадера дюссельдорфской фирмой «Фридрих Флендер» (A. Friedrich Flender AG) и началось в 1914 году строительство вокзального комплекса. Однако осуществлению проекта помешала Первая мировая война. Работы возобновились в конце 1919 года, но из-за инфляции в послевоенной Германии растянулись на целых 10 лет, и открыт вокзал был только в сентябре 1929-го. Тем не менее сам заказчик — Берлинское управление железных дорог — считал новый кёнигсбергский вокзал образцовым, одним из самых передовых в Германии. Кроме уже

ЮЖНЫЙ ВОКЗАЛ В КЁНИГСБЕРГЕ (КАЛИНИНГРАДЕ). ВХОД. ОБЩИЙ ВИД. 1930
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

КАССОВЫЙ ЗАЛ ЮЖНОГО ВОКЗАЛА В КЁНИГСБЕРГЕ (КАЛИНИНГРАДЕ). 1930
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

упомянутой плитки, ионизирующей воздух, здесь были и другие инновации, намного опередившие своё время: в частности, разделение залов ожидания не только на зоны первого и второго классов, но и на помещения для некурящих и курящих пассажиров. Эталонной считалась и планировка привокзальной площади, где трамвайные пути не пересекали полос автомобильного движения.

Немецкие источники определяют архитектурную стилистику Königsberg Hauptbahnhof как кирпичный экспрессионизм (Backsteinexpressionismus). Ещё этот стиль называли клинкерным экспрессионизмом (Klinkerexpressionismus), поскольку в его создании клинкерный кирпич (Klinker) участвовал даже в большей степени, чем обожжённый (Backstein). Кирпичный экспрессионизм сформировался в Веймарской республике параллельно с движением Баухауза. Но если Баухауз прокламировал очищение архитектуры от любых украшений, то кирпичный экспрессионизм сочетал функциональность с декоративностью и разработал собственный язык, выражавший напряжение, динамику и, поначалу, социальный оптимизм послевоенного времени.

Подобно многим произведениям кирпичного экспрессионизма, кёнигсбергский вокзал синтезировал в себе черты рационализма (обращённые к площади фасады), ар-деко (декоративная решётка справа от главного входа; орнаментальная кладка фасада, обращённого к перронам) и той ветви югендстиля, которую называют национальным романтизмом (витраж над главным входом). Причём в самой массивности сооружения, в обширности глухих каменных плоскостей, в конфигурации стрельчатых световых проёмов и даже в распластанном абрисе дебаркадера, укрывающего перроны, явственно читаются отсылки не к готике, а скорее к зодчеству романского периода. Особенно это ощущалось в интерьере вокзала: свет, льющийся из узких стрельчатых окон, рождал ассоциации с романским храмом.

В советский период Южный вокзал был вновь открыт в 1949 году. Обслуживаемый им пассажирский и грузовой поток снизился, изменилась география движения поездов. Тем не менее у одной из платформ был сохранён путь с европейской шириной колеи в 1 435 миллиметров (в России — 1 520 миллиметров), позволяющий обслуживать поезда без смены тележек на границе. Сегодня поезда с Южного вокзала направляются в Москву, Санкт-Петербург, Адлер, Гдыню и Берлин.

В 1965 году в здании вокзала снимались сцены популярного фильма «Щит и меч» с молодым Олегом Янковским в роли эсэсовца Генриха Шварцкопфа.

В 2003-м была проведена реконструкция и модернизация вокзала, в ходе которой главный зал украсился фонтаном и хрустальными люстрами, вероятно призванными одомашнить чересчур суровый интерьер.

В 2007 году комплекс зданий главного железнодорожного вокзала Калининграда получил статус объекта культурного наследия регионального значения.

Людмила Лихачёва

ВОКЗАЛ В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ

АРХИТЕКТОР: НИКОЛАЙ БЕНУА

1855–1857

ВОКЗАЛ В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ.
КОНЕЦ XIX — НАЧАЛО XX ВЕКА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

Николай Бенуа (1813–1898) относится к тому же типу архитекторов эпохи историзма, что и француз Анри Лабруст (1801–1875) и англичанин Чарльз Бэрри (1795–1860), которые, посвятив несколько лет детальному изучению памятников древней архитектуры, впоследствии успешно соединяли исторические формы с новейшими конструкциями и типологиями. Окончив Императорскую Академию художеств с большой золотой медалью, Бенуа получил право на шестилетнюю стажировку за границей. Он провёл эти годы преимущественно в Италии, как было принято, но с наибольшим усердием изучал готические постройки. В качестве завершающей отчётной работы Николай Бенуа тщательнейше обмерил и зарисовал собор в Орвието, один из наиболее специфических образцов итальянской готики. Рисунки произвели впечатление на Николая I, и, после ряда заказов от императора, в 1850 году Николай Бенуа был назначен главным архитектором Петергофа.

Железнодорожная ветка, соединившая Петербург с Новым Петергофом, одна из первых в России, была построена в 1853–1857 годах на деньги барона Александра фон Штиглица. Здание вокзала в Новом Петергофе, как и промежуточных станций в Стрельне, Красном Селе, Сергиево, Штиглиц заказал Николаю Бенуа. Вокзал первоначально был тупиковым, но архитектор предусмотрел возможность продления дороги, устроив в поперечном корпусе две большие арки, через которые впоследствии прошли рельсовые пути. Вокзал выполнен в готическом стиле, причём в деталях использованы мотивы собора в Орвието.

П-образное здание охватывает платформы, перекрытые сводом на металлических конструкциях. Готические арки в обращённой к привокзальной площади продольной стене были задуманы как входы, к которым были подведены лестницы — так пассажиры могли бы быстро покидать платформу и попадать на неё, но со временем эти входы закрыли. В примыкающих корпусах находились кассы, зал ожидания, ресторан и багажное отделение.

Самая эффектная часть здания — фасад, обращённый к Ораниенбауму. Это оригинальная композиция, обыгрывающая схему фасада готического собора. Над крупными боковыми арками-порталами, которые первоначально были закрыты узорными готическими решётками, а потом стали проездами для поездов, идёт открытая арочная галерея. В центре, над ланцетными окнами и готической розой, возвышается восьмигранная башня, увенчанная ажурной балюстрадой и фиалами. Дополнял силуэт флаг, развевавшийся на укреплённом в центре башни флагштоке.

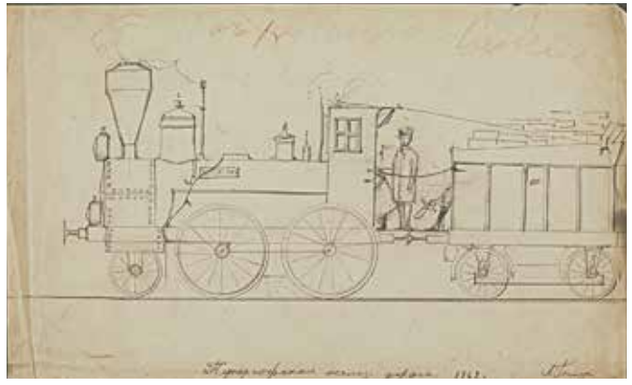
С 2010 года здание вокзала не используется, его функции перенесены в новые помещения, но оно сохраняется как памятник архитектуры и один из символов Нового Петергофа.

Анна Броновицкая

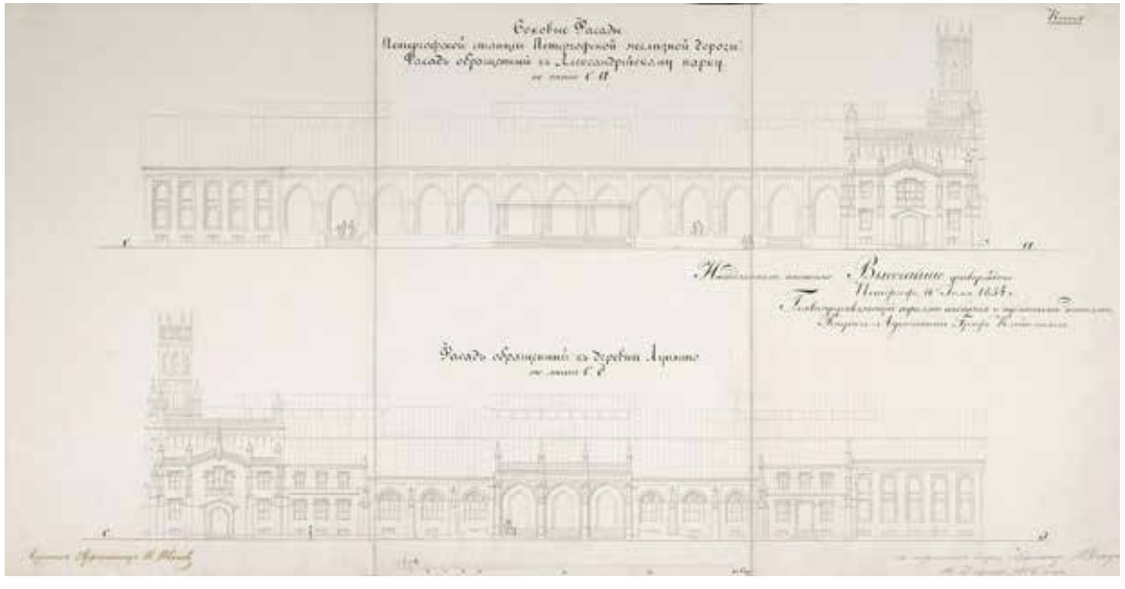
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЛЕТ
З. Н. БАЗИЛЕВИЧ-КИНУШЕВСКОЙ. 1914
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ БИЛЕТ М. А. БЕНУА. 1916
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

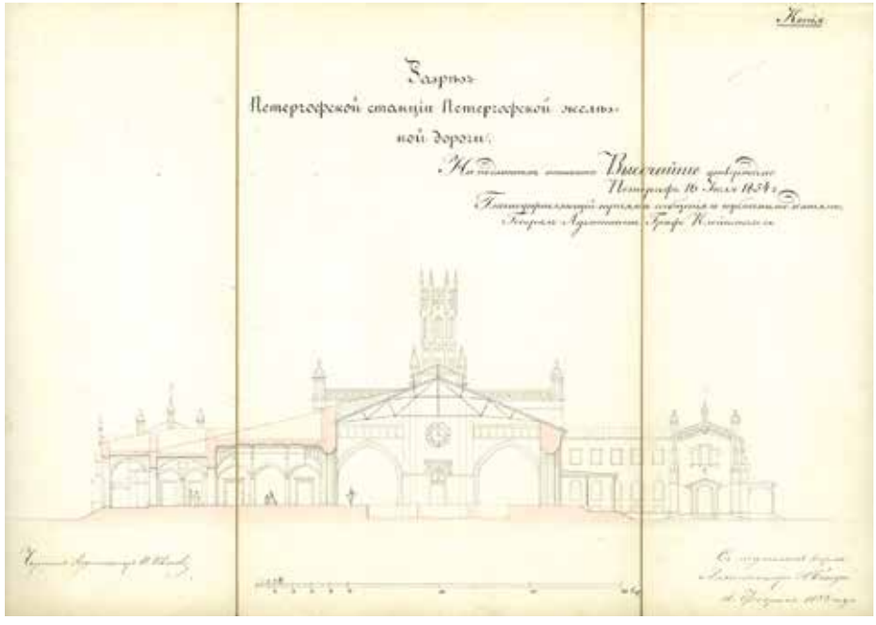
ВОКЗАЛ В ПЕТЕРГОФЕ. РИСУНОК К. Н. ВЕРБИЦКОГО. 1853–1857
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

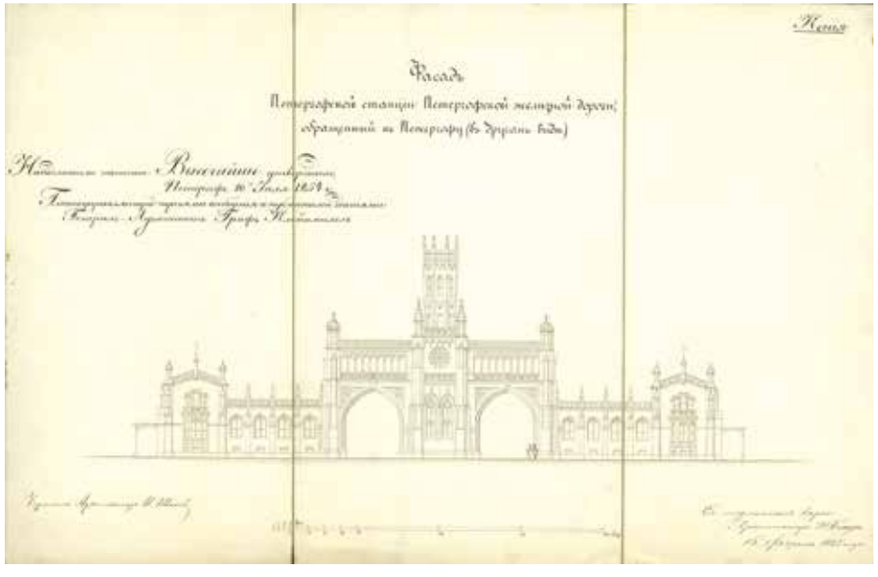


ЛЕОНТИЙ БЕНУА. ПАРОВОЗ «ПЕТЕРГОФ». РИСУНОК. 1862
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»



НИКОЛАЙ БЕНУА. ПРОЕКТ ВОКЗАЛА В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ. 1855
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»





НИКОЛАЙ БЕНУА. ПРОЕКТ ВОКЗАЛА В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ. 1855
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ВОКЗАЛ В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ. КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ВОКЗАЛ В НОВОМ ПЕТЕРГОФЕ, УКРАШЕННЫЙ В ЧЕСТЬ ВИЗИТА ПРЕЗИДЕНТА ФРАНЦИИ ЭМИЛЯ ЛУБЕ. НАЧАЛО XX ВЕКА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ВОКЗАЛ В СЕРГИЕВО. КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

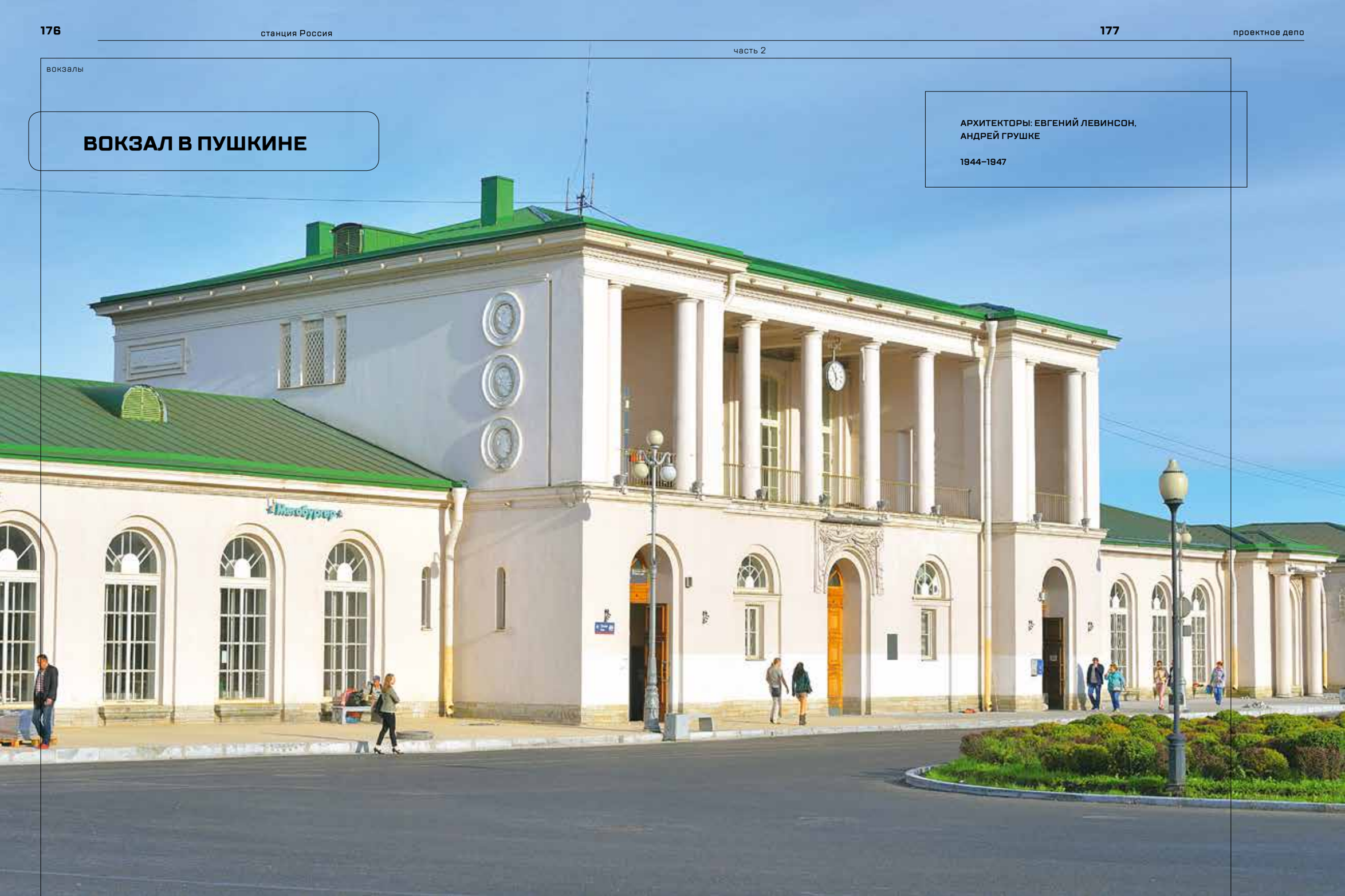
СТАНЦИЯ КРАСНОСЕЛЬСКАЯ (ЛИГОВО). КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ВОКЗАЛ В СТРЕЛЬНЕ. КОНЕЦ XIX – НАЧАЛО XX ВЕКА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ВОКЗАЛ В ПУШКИНЕ

АРХИТЕКТОРЫ: ЕВГЕНИЙ ЛЕВИНСОН, АНДРЕЙ ГРУШКЕ

1944–1947



ВОКЗАЛ В ПУШКИНЕ, 1983–1984
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

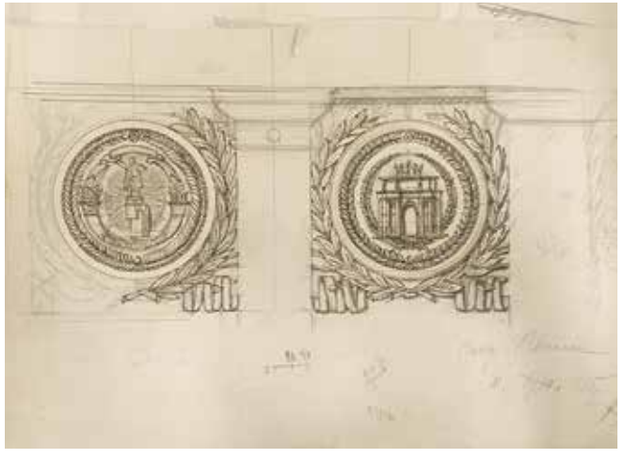
вокзалы

Железнодорожная станция в Царском Селе — старейшая в России, именно сюда в 1837 году начал ходить поезд из Петербурга. Но нынешнее здание — уже четвёртое по счёту. Первую, скромную постройку Гаспаре Фоссати уже в 1852 году сменил вокзал Константина Тона, однако и он не справлялся со всё растущим потоком отдыхающих, и в 1904-м на его месте появился новый, более просторный и комфортабельный. Архитектор Станислав Бржозовский придал ему романтически-уютный вид небольшого средневекового замка. Возможно, этот вокзал служил бы и до сих пор, но он был до основания разрушен во время войны.

Проектирование нового здания началось в 1944 году, ещё до окончательной победы над врагом. Архитектору Евгению Левинсону было поручено вести восстановление всего города Пушкина, и вокзал стал первым и самым ярким проектом в этой работе. В других постройках ему надо было считаться с предшественниками, создавшими деликатный аккомпанемент дворцовому комплексу, а вокзал стал выражением его любви к русской классической архитектуре и самому «весёлому поэту».

Евгений Левинсон (в проектировании вокзала ему помогал Андрей Грушке) был одесситом и питал к Пушкину особые чувства. С поэтом, к 150-летию со дня рождения которого было приурочено открытие вокзала, он связывал радость жизни, возможную и во времена тиранов. Проектируя параллельно с вокзалом мемориальное Пискарёвское кладбище, Левинсон направил туда всю свою печаль, связанную с жертвами войны.

Используя частично сохранившиеся фундаменты разрушенной станции, он вытянул новую продолжительным, 190 метров, фронтом с многими входами, так что сошедшие с поезда пассажиры могли пройти сквозь вокзал, не толпясь на платформе. Обращённый к пристанционной площади фасад ритмически проработан так, чтобы напоминать Екатерининский дворец. Однако в стиле нет никаких намёков на растреллиевское барокко — это скорее классицизм в духе Камерона, причём упро-



ЕВГЕНИЙ ЛЕВИНСОН.
ЭСКИЗЫ ДЕКОРАТИВНОГО
ОФОРМЛЕНИЯ ИНТЕРЬЕРОВ
ДЛЯ ВОКЗАЛА
В ПУШКИНЕ. 1945–1948
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ
ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

щённый (вспомним, Левинсон был учеником Ивана Фомина). Великолепный двусветный зал ожидания, в торце которого, в нише, стоит статуя Пушкина работы Матвея Манизера, освещают люстры из белого матового и густо-синего стекла — современная интерпретация светильников русского классицизма, а по краю потолка идёт фриз с лепными изображениями памятников Екатерининского парка, многие из которых ещё предстояло восстановить.

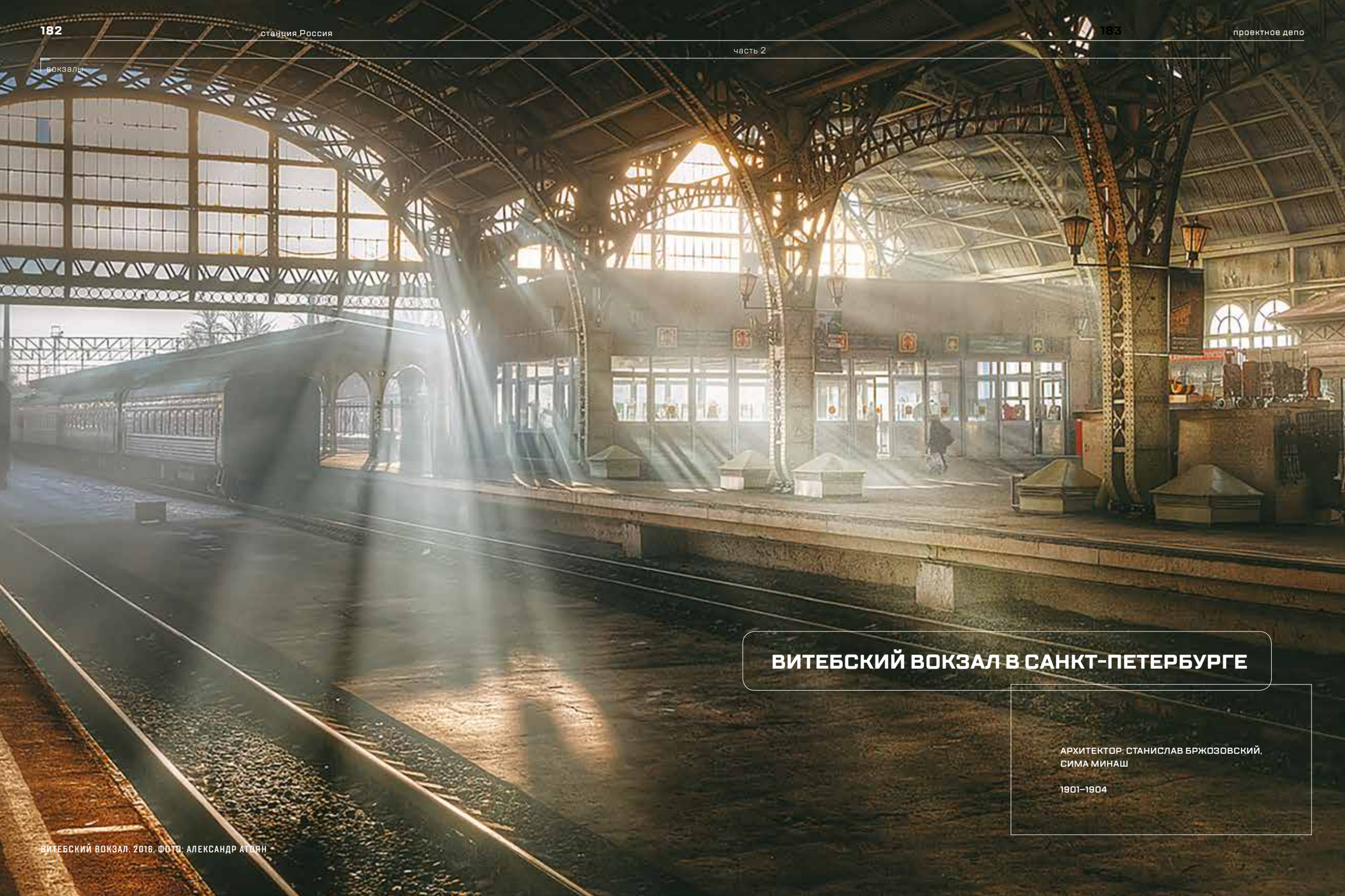
Отступления от классических формул тут встречаются, но в игровых формах, тоже напоминающих поздний XVIII или ранний XIX век. Отделяющий основное здание вокзала от вестибюля тоннеля, ведущего к платформе для отбывающих пассажиров, дворик с фонтаном включает в себя «руину» — популярный мотив императорских парков. Своды кассового зала расписаны изображениями раскидистых деревьев. Самым же оригинальным элементом стала стена за буфетной стойкой ресторанного зала. Она выложена фарфоровыми плитами с рельефной цветной декорацией в виде ветвей роз, розовых венков и гирлянд. Гирлянды фарфоровых роз обвивают и стоящие по сторонам колонны из искусственного мрамора. Ломоносовский фарфоровый завод, выполнивший этот заказ, явно рассчитывал на дальнейшее распространение данной техники; в профессиональной прессе особо отмечалась практичность крупного размера (341 на 341 миллиметр) штампованных плит, но дальнейшего распространения в советской архитектуре фарфор не получил — ему предпочли более дешёвые виды керамики.

В декоре, разумеется, встречаются и современные мотивы (изображения советских девушек и юношей, электровоза, прибывающего на обновлённый вокзал), но не они задают тон. Вокзал признали образцовым произведением социалистического реализма в архитектуре и наградили Сталинской премией 3-й степени, но не приходится сомневаться, что Левинсон (напомним, соавтор замечательного постконструктивистского Первого жилого дома Ленсовета (на Карповке)) здесь следовал не продиктованным сверху канонам, а собственному пониманию классики. Зданием вокзала он начал формирование полукруглой площади, ключевой в планировке города Пушкина, дождавшегося реставрации своих дворцов и парков.

Анна Броновицкая

ВОКЗАЛ В ПУШКИНЕ. ЗАЛ ОЖИДАНИЯ
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

ВОКЗАЛ В ПУШКИНЕ. ИНТЕРЬЕР. СВОДЫ КАССОВОГО ЗАЛА. ФОТО: МАРИНА МИХАЙЛОВА
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ



ВИТЕБСКИЙ ВОКЗАЛ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

АРХИТЕКТОР: СТАНИСЛАВ БРЖОЗОВСКИЙ, СИМА МИНАШ

1901–1904

ВИТЕБСКИЙ ВОКЗАЛ. 2016. ФОТО: АЛЕКСАНДР АТОЯН

ЦАРСКОСЕЛЬСКИЙ ВОКЗАЛ (ВИТЕБСКИЙ) НА ВВЕДЕНСКОЙ ПЛОЩАДИ. ФОТО КАРЛА. БУЛЛЫ. КОНЕЦ 1900-Х
ПРЕДОСТАВЛЕНО АГЕНТСТВОМ EAST NEWS

Витебский вокзал — одна из главных достопримечательностей Санкт-Петербурга начала XX века, и связано это с тем, что он является одной из наиболее эффектных построек модерна в России. Вокзал находится на месте пассажирского терминала конечной станции бывшей Царскосельской железной дороги — самой первой в России, открытой в 1837-м. Первоначальный деревянный павильон станции в 1849–1851 годах был заменён каменным зданием по проекту Константина Тона. Последнее, в свою очередь, реконструировали в середине 1870-х под руководством инженера путей сообщения Михаила Бернацкого и архитектора Карла Фридриха Циглера фон Шафгаузена. Необходимость расширения вокзального терминала диктовалась наращиванием пассажиропотока и стала особенно актуальной в 1900 году, когда частная пригородная Царскосельская дорога перешла из рук предпринимателя Самуила Полякова в собственность Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги и оказалась составным элементом строившегося пути дальнего следования от Петербурга до Витебска и далее — в Одессу.

Участок, на котором располагался прежний Царскосельский вокзал, был ограничен с одной стороны Введенским каналом, а с другой — казармами лейб-гвардии Семёновского полка, что создавало неудобства для возведения нового крупного терминала. Рассматривались варианты засыпки канала или сноса части гвардейских казарм, а также переноса вокзала на новое место. В конце концов Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги была выкуплена у военного ведомства угловая часть Семёновского плаца с офицерским корпусом (потом частично снесённым), и этого оказалось достаточно. 30 сентября 1900 года открылся временный деревянный павильон для обслуживания пассажиров на период разборки существующего вокзала

и постройки на его месте нового капитального здания. Работы осуществляло строительное управление железной дороги под руководством штатного архитектора Станислава Бржозовского. Выпускник Императорской Академии художеств, он уже имел опыт создания аналогичных сооружений: по его проекту в 1899–1901 годах Юлием Дидерихсом был возведён Виндавский (с 1930-го — Рижский) вокзал в Москве, выдержанный в формах эклектического «русского стиля». В Москве он в то время воспринимался вполне органично, но столичный вокзал определённо требовал более универсального образа.

Комплекс нового Витебского вокзала должен был в обязательном порядке включить в себя отдельный Императорский павильон, отнесённый от общественного терминала на берег Введенского канала. Проектирование и возведение этого здания были начаты в первую очередь, что отразилось в небольшом стилевом разногласии между Императорским павильоном, исполненным в формах поздней классицизирующей эклектики, и собственно вокзалом. Спроектированный Бржозовским павильон достроили уже в 1901 году. Его композиция строго симметрична, центральное положение в ней занимает просторный вестибюль, разделявший помещения на императорскую и свитскую половины. Металлический навес-дебаркадер над платформой был устроен по проекту выпускника Цюрихского политехникума инженера Вениамина Персона, чья строительная контора имела большую практику в Петербурге начала XX века. Несмотря на намерение Бржозовского роскошно оформить интерьеры, Николай II высказался за более скромное и экономное их решение. Компромисс нашли благодаря обращению к эстетике и пластическому языку «нового стиля» — модерна, который был красочен и функционален одновременно и вместо традиционной тяжёлой лепнины мог использовать деревянные панели и витражи. Работами в интерьерах занималась фирма придворного архитектора и мебельного дизайнера Романа Мельцера.

Одновременно с постройкой Императорского павильона велось создание генерального плана пассажирского терминала. Среди условий, с которыми приходилось считаться проектировщикам из строительного управления Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, были сравнительная компактность главного фасада будущего здания (не более 90 метров) и необходимость расположения главных помещений на втором этаже, поскольку подходившие к вокзалу пути устраивались на насыпи высотой 4,5 метра. Была выбрана асимметричная П-образная схема, в которой доминировал смещённый вправо двусветный вестибюль с огромным арочным окном.

Планировочное решение вокзала разработала команда Станислава Бржозовского, а композиция фасадов стала предметом открытого конкурса, в котором приняли участие заметные мастера тех лет: Оскар Мунц, Лев Кекушев, Александр фон Гоген, Александр Дмитриев, Павел Заруцкий. Расходясь между собой в частностях, конкурсные проекты обладали стилевой общностью: каждый из авторов посчитал, что современному общественному зданию наиболее подойдёт фасад в респектабельных формах поздней эклектики, которую именовали beaux-arts, намекая на то, что стиль этот происходит из стен консервативного учебного заведения, Национальной высшей школы изящных искусств (École nationale supérieure des Beaux-Arts). По мнению заказчика, ни один из конкурсных вариантов не мог быть принят к исполнению. Поэтому фасад в итоге также спроектировал Бржозовский, который попутно переработал и планировку, придав ей более асимметричный характер: объём вестибюля, акцентированный куполом и крупным витражным окном, кардинально сместился вправо, но это смещение уравновесила возникшая слева часовая башня (подобный приём использовал Фёдор Шехтель в композиции Ярославского вокзала в Москве). Нет никаких свидетельств тому, чтобы сам Бржозовский как архитектор был поклонником стиля модерн. Появление мотивов последнего в обработке фасадов Витебского вокзала, по-видимому, вызвано амбициями руководства железной дороги, желавшего получить «современное» здание.

ИНТЕРЬЕР ВИТЕБСКОГО ВОКЗАЛА. 2017. ФОТО: ИРИНА ИЛЛАРИОНОВА
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

В начале XX века Витебский вокзал считался наиболее прогрессивным сооружением подобного рода в Петербурге.

По прошествии столетия с момента возведения здание Витебского вокзала продолжает быть одной из наиболее эффектных построек Загородного проспекта и Петербурга в целом. Однако, ввиду отсутствия каких-либо реставрационных работ за этот период, многие составные его части оказались серьёзно изношены. В 2002–2003 годах, к 300-летию Петербурга, провели первую реставрацию Витебского вокзала, в рамках которой были восстановлены утраченные элементы композиции: купол над вестибюлем, первоначальная окраска фасадов желтовато-серым колером, оконные заполнения по оригинальным чертежам, детали лепного декора, клёпаные соединения металлического каркаса; воссоздан интерьер Императорского кафе. В настоящее время реставрационные работы продолжаются.

Илья Печёнкин

ИНТЕРЬЕР ВИТЕБСКОГО ВОКЗАЛА. 2017.
ФОТО: ИРИНА ИЛЛАРИОНОВА
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

НИКОЛАЕВСКИЙ (ЛЕНИНГРАДСКИЙ) ВОКЗАЛ В МОСКВЕ И НИКОЛАЕВСКИЙ (МОСКОВСКИЙ) ВОКЗАЛ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ

АРХИТЕКТОР: КОНСТАНТИН ТОН

1844–1849 (МОСКВА)
1844–1851 (САНКТ-ПЕТЕРБУРГ)

НИКОЛАЕВСКИЙ (МОСКОВСКИЙ) ВОКЗАЛ. ЛЕНИНГРАД. 1934
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

НИКОЛАЕВСКИЙ (МОСКОВСКИЙ) ВОКЗАЛ В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ. 1900-Е
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

НИКОЛАЕВСКИЙ (ЛЕНИНГРАДСКИЙ) ВОКЗАЛ В МОСКВЕ. 1966
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

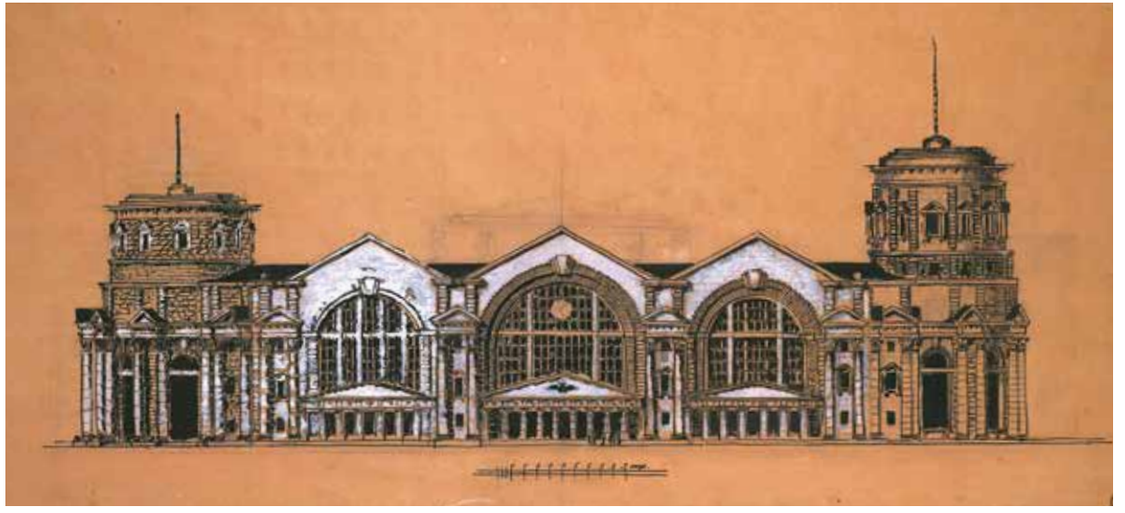
Железнодорожное сообщение между Петербургом и Москвой было запущено 18 августа 1851-го, когда из столицы в Москву отправился императорский поезд. Регулярное пассажирское движение началось 1 ноября того же года. Самая протяжённая (на тот момент) в мире железнодорожная магистраль строилась очередями: например, движение на участке Санкт-Петербург — Колпино было открыто четырьмя годами ранее. Николаевская железная дорога, получившая название в 1855-м — в память об императоре Николае I, возникла благодаря успешному опыту эксплуатации Царскосельской дороги, которая в 1837 году связала Петербург с одной из главных пригородных резиденций. Таким образом, дорога, сооружённая между двумя столицами, хронологически явилась второй в России, но по своему стратегическому и культурному значению была, безусловно, первой.

Обе конечные станции Николаевской дороги построены одним архитектором, Константином Тоном. Впоследствии Тон станет автором главного произведения помпезного неорусского стиля, храма Христа Спасителя в Москве, но вокзалы относятся к более раннему периоду его творчества и выглядят куда скромнее.

Строительством вокзалов после 1847 года руководил архитектор Департамента путей сообщения Рудольф Желязевич. Ему же принадлежало авторство самого раннего проекта терминала на конечной станции в Петербурге — проекта, который был отвергнут ведомством в 1843-м. В объявленном вскоре конкурсе приняли участие Николай Ефимов, Александр Брюллов и Константин Тон, причём победа последнего не была безоговорочной. Для практического воплощения тоновский проект переработали согласно замечаниям императора, который особенно благоволил к этому зодчему.

К 1849-му был возведён Николаевский вокзал в Москве, два года спустя — его «близнец» в Петербурге. У обоих вокзалов главный фасад разбит на два яруса и акцентирован по центру башней с часами. За счёт неё силуэт здания напоминает о ратушах европейских городов, однако можно указать и более точный прототип: Тон, шесть лет проживший в Италии как пенсионер Императорской Академии художеств, по-видимому, уподобил свои вокзалы знамени-

ИВАН ФОМИН. НИКОЛАЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. КОНКУРСНЫЙ ПРОЕКТ. 1912
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА



ИВАН ФОМИН. НИКОЛАЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. КОНКУРСНЫЙ ПРОЕКТ. 1912
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

тому Дворцу Сенаторов на римском Капитолии. Ведь в 1840-х годах, когда разрабатывался проект, специфический образ железнодорожной станции ещё не прояснился и архитектору приходилось подбирать аналоги среди традиционных типов построек и ориентироваться на классические образцы. «Итальянская» родословная вокзалов Тона обнаруживает себя и в решении фасада с использованием трёхчетвертных колонн, раскрепованных карнизов, «ренессансных» окон-бифориев. В конструкции зданий активно применялись чугунные элементы, прежде всего колонны, которые были более тонкими по сравнению с другими опорами и позволяли экономить пространство. Поэтажная структура палаццо никак не согласовывалась с внутренним пространством двусветного вестибюля, внешнее здесь явно противоречило внутреннему.

По первоначальному замыслу, здание должно было включать в себя не только помещения для пассажиров, но и контору управления железной дороги и даже квартиры служащих.

Несмотря на разительное сходство двух сооружений, в архитектуре петербургского и московского вокзалов соблюдена иерархия: первый имеет фасад в 11 осей, тогда как второй — только в девять. Кроме того, различно и градостроительное значение вокзальных терминалов в двух городах. В Петербурге вокзал был построен на Знаменской площади (сейчас — площадь Восстания), у пересечения Невского проспекта и набережной Лиговского канала. Превращение площади в привокзальную дало стимул к изменению её облика. Согласно проекту Николая Ефимова, она получила форму трапеции и застройку зданиями, фасады которых были выдержаны в масштабе фасада вокзала. Возведённая тогда же, по проекту Александра Гемилиана, в северо-восточной части площади гостиница цитировала отдельные элементы тоновского фасада буквально.

В Москве, несмотря на предложения построить вокзал на площади Тверской Заставы или Трубной, он появился на пустыре, вдали от парадных магистралей, хотя в дальнейшем именно Каланчёвская площадь превратилась в своеобразный вокзальный кластер, вынесенный за линию Камер-Коллежского вала.

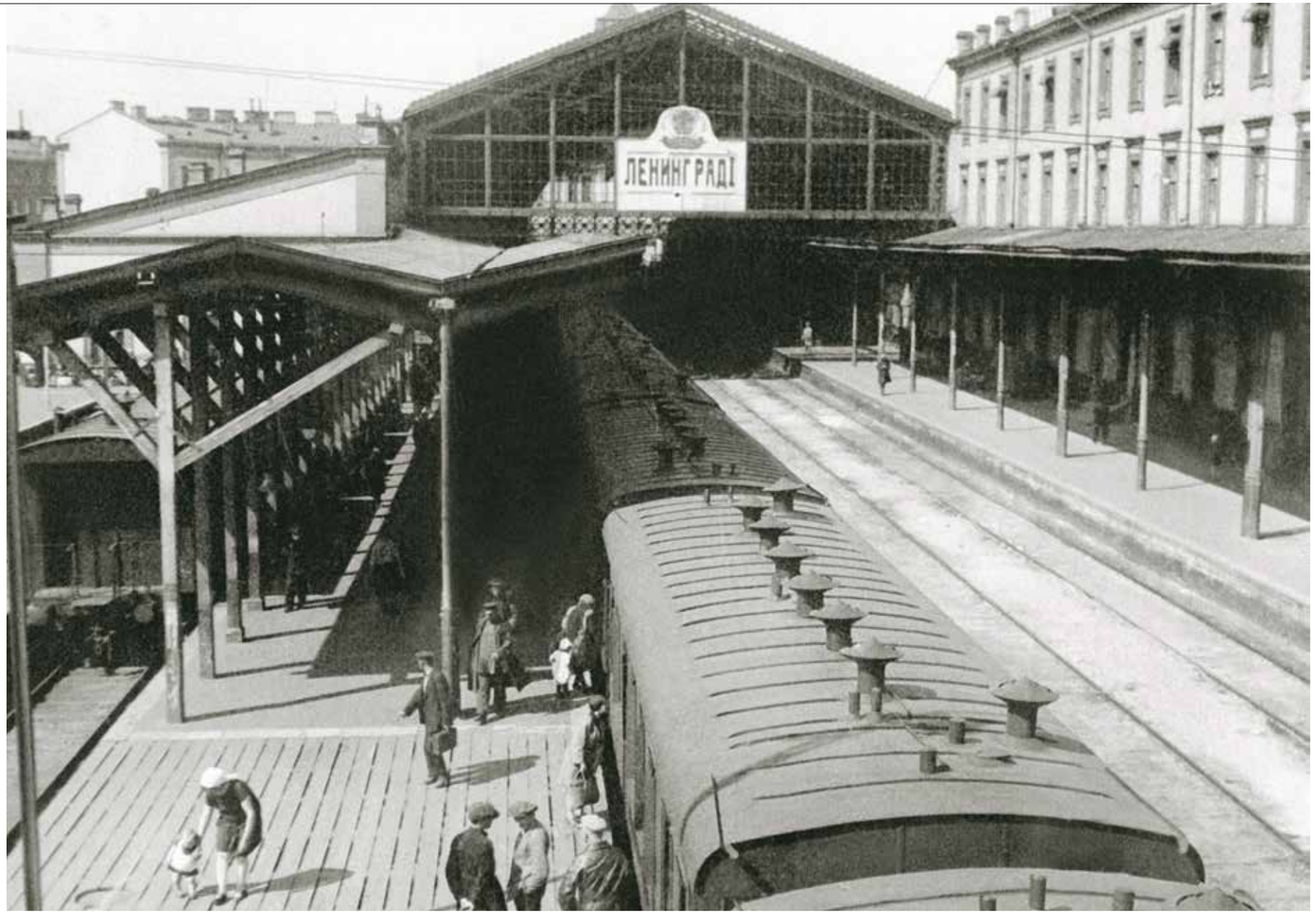
Невзирая на дороговизну нового вида транспорта и опаску, которую он вызывал у недоверчивых обывателей, пассажиропоток динамично нарастал. Уже в 1868 году выяснилось, что площади вокзального здания в Петербурге слишком малы, поэтому оно подверглось реконструкции: был пристроен двухэтажный флигель для приёма багажа. В 1898-м возвели трёхэтажное краснокирпичное здание Отделения Николаевской железной дороги. Однако эти попытки расширить вокзальный комплекс локальными пристройками не решали проблему коренным образом. В середине 1900-х Министерство путей сообщения поставило вопрос о необходимости кардинальной трансформации станции и вокзала. В 1906 году был объявлен открытый конкурс проектов нового пассажирского здания; в конкурсе приняли участие ряд заметных архитекторов, но ни один из проектов не получил одобрения заказчика. После этого реконструкцию вокзала заказывали Александру Померанцеву, а когда его проект не подошёл, объявили закрытый конкурс, в котором участвовали лучшие архитекторы того времени:

ЛЕНИНГРАДСКИЙ И ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛЫ НА КОМСОМОЛЬСКОЙ (КАЛАНЧЁВСКОЙ) ПЛОЩАДИ В МОСКВЕ. ВИД СО СТОРОНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОСТА. 1930-Е. ФОТО: ЭММАНУИЛ ЕВЗЕРИХИН ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Э. ЕВЗЕРИХИНА

Иван Фомин, Фёдор Лидваль, Владимир Щуко. И даже тогда эпопея проектирования нового столичного вокзала Николаевской дороги окончилась ничем.

В советский период вокзалы Николаевской дороги неоднократно меняли название: в 1923 году они, вслед за самой трассой, стали Октябрьскими, а в 1937-м были переименованы соответственно в Московский (в Ленинграде) и Ленинградский (в Москве). Оба вокзала подверглись перестройкам. В первую очередь, изменилось функциональное назначение некоторых помещений, в царских покоях оборудовались комнаты матери и ребёнка, появились справочное бюро, почта, сберкасса. Увеличение площади вокзальных зданий могло происходить лишь в сторону путей. К Московскому вокзалу в конце 1950-х пристроили флигель по Лиговскому проспекту, с вестибюлем станции метро «Площадь Восстания». Во второй половине 1960-х был создан грандиозный зал с памятником Ленину работы скульптора Льва Месса (сейчас он заменён на бюст Петра I). По проекту Алексея Душкина в 1948–1950 годах были заново отделаны интерьеры Ленинградского вокзала в Москве.

Илья Печёнкин



ПЛАТФОРМЫ МОСКОВСКОГО ВОКЗАЛА ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В ЛЕНИНГРАДЕ. ИЮНЬ 1932
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

вокзалы

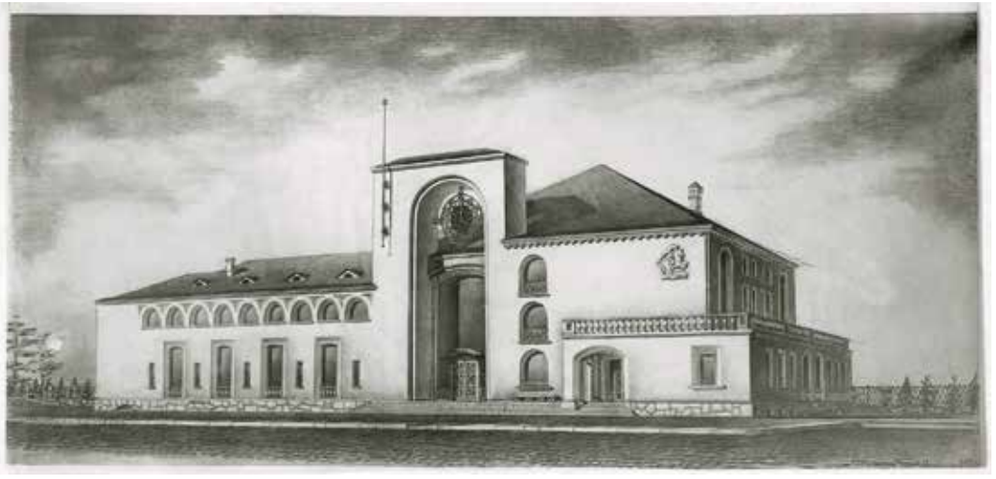
ВОКЗАЛ В НОВГОРОДЕ

АРХИТЕКТОР: ИГОРЬ ЯВЕЙН

1948–1952

ВИД НОВГОРОДСКОГО ВОКЗАЛА С ВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ. 1954
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВИД НОВГОРОДСКОГО ВОКЗАЛА СО СТОРОНЫ ПЛАТФОРМ. 1946
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВИД НОВГОРОДСКОГО ВОКЗАЛА СО СТОРОНЫ ВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ. 1946
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

В годы Второй мировой войны Новгород был почти полностью разрушен, сгорело и одноэтажное деревянное здание железнодорожного вокзала.

По результатам конкурса, проведённого в 1945-м, был принят проект железнодорожного вокзала, представленный Игорем Явейном. Его работа принципиально отличалась от других конкурсных проектов программным обращением к архитектурным формам периода Новгородской республики IX–XIV веков, которые выступали здесь не просто в роли архитектурного оформления здания, а составляли основу его пространственной и образной структуры.

Вокзал стал одним из первых крупных общественных сооружений, возникших после войны, посреди руин. При этом вокзал был задуман как ворота города, как собирательный образ древнего Новгорода, соединяющий в себе архитектуру новгородских звонниц, Белых врат, монастырских стен с рельефами ладьи и святого воителя Александра Невского. Темы храмовой архитектуры здесь символизировали начало возрождения древней культуры Новгорода, её преемственность и неуничтожимость.

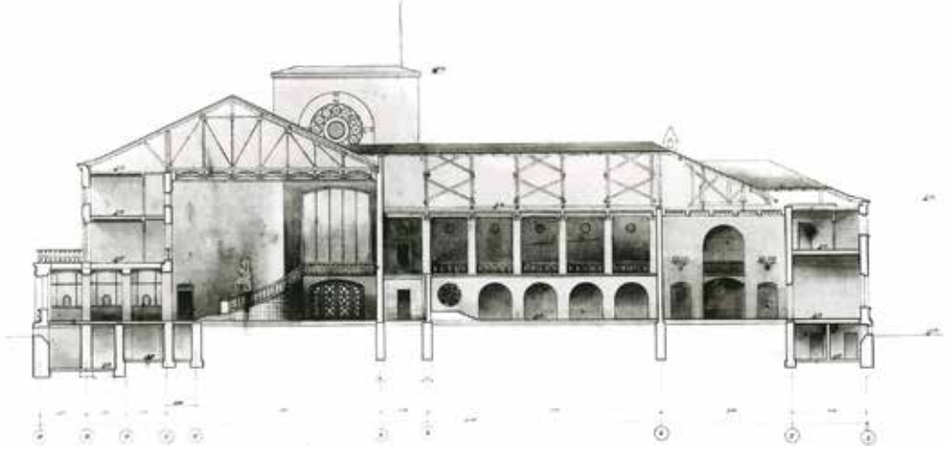
Сегодня много написано о том, что искусство русского авангарда вдохновлялось архаикой, народным творчеством, иконой, средневековыми постройками. Вот и в работе Явейна всё базировалось на ощущении внутреннего родства простых белых асимметричных композиций старого Пскова и Новгорода и непредвзятого обращения с пространством и формой в архитектуре русского авангарда 1920-х годов.

Несмотря на победу в конкурсе и на поддержку А. В. Щусева, проекту долго отказывали в разрешении на строительство. Московские архитектурные советы раз за разом возвращали проект с категорическими предписаниями сделать архитектуру менее архаической и более современной, что на языке тогдашних директив означало приблизить её к стилю сталинского ампира. Специфика идеологической ситуации первых послевоенных лет была такова, что против замены классической стилистики на русскую никто не мог возражать прямо. В качестве архитектурного оформления применение тем и мотивов древнерусского зодчества даже поощрялось. Но при этом должен был ощущаться дух «великой сталинской эпохи»…

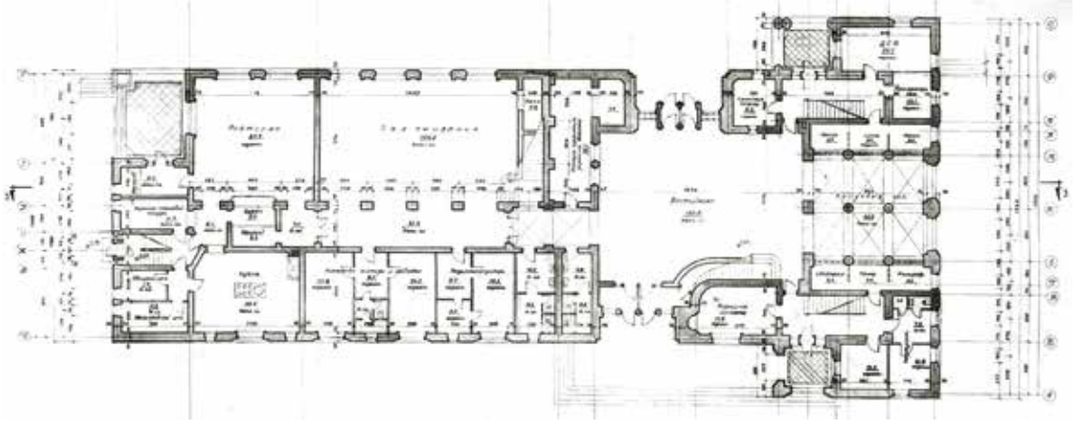
А тут получалось, как было сказано на одном из архитектурных советов, «чёрт-те что». Это «чёрт-те что» — сложное, словно бы непреднамеренно асимметричное построение, — по сути, не имело исторических аналогов, в том числе и новгородских. Зато оно естественно объяснялось системой функциональных назначений и связей и вполне могло служить иллюстрацией к конструктивистским тезисам об архитектуре как «разрешении функционально-пространственных задач» и о форме как «вечном искомом». В новгородском вокзале даже размеры и форма проёмов на фасадах были соотнесены с размерами и функциональным назначением помещений. Утверждающие инстанции раз за разом «упорядочивали» фасады, а Явейн раз за разом возвращал их к живым связям с внутренней жизнью здания, мотивируя это особенностями архитектуры Великого Новгорода.

НОВГОРОДСКИЙ ВОКЗАЛ. ЗАЛ ОЖИДАНИЯ. 2001
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

НОВГОРОДСКИЙ ВОКЗАЛ. ЛЕСТНИЦА, ВЕДУЩАЯ В КОМНАТЫ ТРАНЗИТНЫХ ПАССАЖИРОВ. 1950-Е
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



ИГОРЬ ЯВЕЙН. НОВГОРОДСКИЙ ВОКЗАЛ. ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ. РИСУНОК. 1948
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



НОВГОРОДСКИЙ ВОКЗАЛ. ПЛАН ПЕРВОГО ЭТАЖА. ПРОЕКТНЫЙ ЧЕРТЕЖ. 1946
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

В конце концов, ценой смягчения наиболее острых приёмов, проект был согласован.

В целостном объёме с гладкими белёными стенами заключено сложное асимметричное функционально-пространственное построение. Детали, орнаменты, рельефы, вдохновлённые новгородским зодчеством, возникают только там, где этого требует логика развёртывания целого. Так, тему больших часов на башне или в арке Явейн всегда рассматривал как исторически сложившийся знак вокзала — символ точного времени. Форма входной арки с часами по-современному асимметрична, но её пластический и конструктивный прообраз — звонницы древнего Новгорода.

В изначальных вариантах проекта в аркезвоннице висел станционный колокол, но затем его место заняли часы, а подлинный колокол был вмонтирован в стену здания. Традиция отправления поездов по звуку колокола — уходила из жизни, и Явейн пытался её восстановить. Первое время колокол не был украшением, он работал. Строительство вокзала шло параллельно с началом восстановления древних храмов, но храмы эти в советскую эпоху не действовали, с них повсеместно снимали кресты и колокола. Вокзал, как белый храм, стоял среди пустого, с остатками обгорелых строений, поля. А его станционный колокол — единственный действующий в городе — периодически звонил…

История неорусского стиля знает немало примеров того, как в этом стиле работали архитекторы классицистической школы, мастера эклектики и модерна. Новгородский вокзал, пожалуй, единственный пример симбиоза неорусского стиля и русского авангарда, выполненный мастером, прошедшим школу конструктивизма 1920-х. В годы, когда ориентация на авангард была почти равнозначна политическому обвинению, Явейн нашёл способ обойти запрет. Некоторые осознавали это ещё тогда, называя Игоря Явейна «конструктивистом, ушедшим в новгородское подполье».

Олег Явейн

КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ГЛАВНАЯ БАШНЯ. ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XX ВЕКА
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ В МОСКВЕ

АРХИТЕКТОР: АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ

1913–1940

СТРОИТЕЛЬНЫЕ ЛЕСА КАЗАНСКОГО ВОКЗАЛА. АРХИТЕКТОР АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ — ВТОРОЙ СЛЕВА. МОСКВА. 1916
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

СТРОИТЕЛЬСТВО КАЗАНСКОГО ВОКЗАЛА. 1916
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

Развитие железнодорожного сообщения в пореформенной России XIX века было делом частным, поэтому здания конечных станций нескольких линий, формировавшие облик Каланчёвской площади как главного транспортного узла империи, принадлежали разным компаниям. Несмотря на это, архитектура упомянутых зданий была довольно однообразной. Проект для Общества Московско-Рязанской железной дороги (с 1859 по 1863 год — Саратовской) выполнил М. Ю. Левестам в формах сдержанного неоренессанса. Отличие Рязанского вокзала от Троицкого (Ярославского) и Николаевского заключалось в том, что он принадлежал не к тупиковому, а к береговому типу станций: одноэтажный объём его был вытянут вдоль путей, так что главный фасад оказывался параллелен дебаркадеру. Доминантой облика вокзала служила башня с шатровым завершением, расположенная по центральной оси фасада над подъездом.

В конце XIX века длина Московско-Рязанской железной дороги существенно возросла: последняя достигла Казани. Увеличившийся пассажиропоток, а также изменившийся статус пути, связавшего Европейскую Россию с Азиатской, требовал реконструкции вокзального здания в Москве. По итогам прошедшего в 1911 году конкурса (под общим девизом «Ворота на восток»), в котором приняли участие Ф. О. Шехтель, Е. Н. Фелейзен и А. В. Щусев, удача сопутствовала последнему. К этому моменту Щусев был уже весьма именитым архитектором, снискавшим известность своими работами для августейших заказчиков и удостоенным звания действительного члена Императорской Академии художеств. 12 ноября 1913 года доработанный им конкурсный проект был утверждён Министерством путей сообщения и принят к осуществлению.

К началу 1910-х в мировой архитектуре сложилось представление о вокзале как особом типе сооружения, которому больше нет нужды «мимикрировать» под палаццо или базилику.

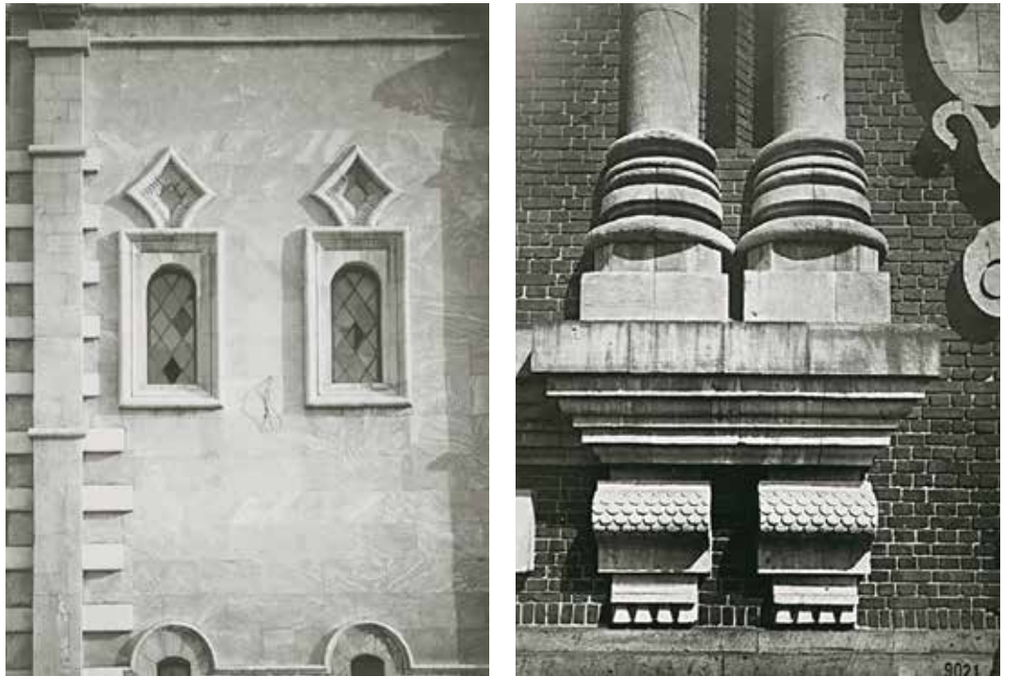
Асимметричная планировочная композиция вокзального здания «глаголем» была обусловлена расположением участка и тем, что пути Московско-Казанской железной дороги оканчивались тупиком, упираясь в Рязанский проезд. Таким образом, новый вокзал

КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ФРАГМЕНТ УГЛОВОЙ БАШНИ. 1940-Е
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

МОСКВА. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ДОМ КУЛЬТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ. 1940-Е
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

долженствовал сочетать в себе признаки берегового и тупикового типов. Падение рельефа в этой части Каланчёвской площади, по мысли Щусева, компенсировалось наличием высокой часовой башни в композиции вокзала. Оба крыла здания, разбегавшиеся вдоль площади (более протяжённое) и вдоль проезда, были трактованы как анфилады функциональных помещений, имеющих вид «русского городка» — конгломерата разновеликих объёмов. Щусев использовал этот композиционный ход, применявшийся прежде главным образом для выставочных павильонов, дабы избежать впечатления монотонности. С другой стороны, такая структура отражала социальную иерархию: пространство вокзала зонировалось в соответствии с классностью пассажиров, «чистая публика» (первого и второго классов) не должна была пересекаться с проезжающими в третьем классе; предусматривались и особые Царские покои для членов монаршей династии.

Фасады суммарной длиной свыше 200 метров Щусев задумал в «русском стиле», однако готовой традиции подобной архитектуры в его распоряжении не было, её пришлось конструировать самостоятельно. Вспоминая об этом позднее, архитектор подчёркивал, что искал возможность создать произведение, подобное опере «Хованщина» Мусоргского. Отрешившись от опыта в обращении с национальными формами, накопленного почти за столетие в области церковного зодчества, Щусев целенаправленно стремился избежать каких-либо религиозных аллюзий. Он синтезировал новый эпический язык гражданской архитектуры на основе вдумчивого изучения московских построек позднего XVII века (так называемого нарышкинского стиля) и образцов восточного искусства. Доминирующая в силуэте здания «башня прибытия» в ходе переработки проекта соединила в себе черты казанской башни Сююмбике и Боровицкой башни Московского Кремля. Тема встречи Европы и Азии в Москве стала своеобразным рефреном монументально-декоративного убранства здания, к выполнению которого были привлечены художники объединения «Мир искусства»: Н. К. Рерих, Б. М. Кустодиев, А. Н. Бенуа, С. А. Щербатов, Е. Е. Лансере, скульптор С.Т. Конёнков и др. Начало Первой мировой войны ухудшило экономическую ситуацию в стране и отразилось в облике Казанского вокзала некоторым



КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ФРАГМЕНТ ФАСАДА. ГЛАВНАЯ БАШНЯ (СЛЕВА), ГЛАВНЫЙ РЕСТОРАН (СПРАВА). ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XX ВЕКА
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

упрощением первоначально весьма пышной декорации («урисовкой», по выражению самого Щусева). Будучи сложнейшим инженерным объектом, вокзал потребовал использования новаторских технологий и конструктивных решений. К строительству, продолжавшемуся с 1913 по 1926 год, были причастны такие крупные специалисты, как А. Ф. Лолейт, А. В. Кузнецов, В. Г. Шухов.

Стоит заметить, что творческая мысль Щусева в ходе строительства Казанского вокзала вышла за пределы этого сравнительно локального предприятия. Развивая идею о Москве как средоточии всех железнодорожных путей в умозрительном (ввиду дефицита ресурсов для реального строительства) проекте 1918 года, Щусев предположил возможность сноса Николаевского и Ярославского вокзалов на Каланчёвской площади и возведения вместо них грандиозного Центрального вокзала на эстакаде Курско-Октябрьского диаметра. Тенденция к укрупнению объектов транспортной инфраструктуры как частный случай идей урбанизации отражала пафос конструирования нового социума. Проект Центрального вокзала для Москвы станет одним из типичных дипломных заданий в архитектурных учебных заведениях 1920–1930-х.

Расширение здания Казанского вокзала в ходе реконструкции, начатой в 1985 году, характеризовалось повышенной чуткостью к композиционным идеям и эстетическим предпочтениям Щусева, подтверждённым в конце 1940-х при строительстве станции метро «Комсомольская»-кольцевая. Новые корпуса, спроектированные специалистами Мосгипротранса, подчинены постройке Щусева по высоте, колористическому решению, ритму и масштабу членений. Стилистической доминантой по-прежнему служат мотивы допетровской национальной архитектуры, представленные теперь в виде постмодернистских стилизаций. Правда, большепролётное покрытие получившегося перронного зала, площадью 20 тысяч квадратных метров, решено совершенно по-новому, без какой-либо отсылки к неосуществлённому щусевскому проекту дебаркадера.

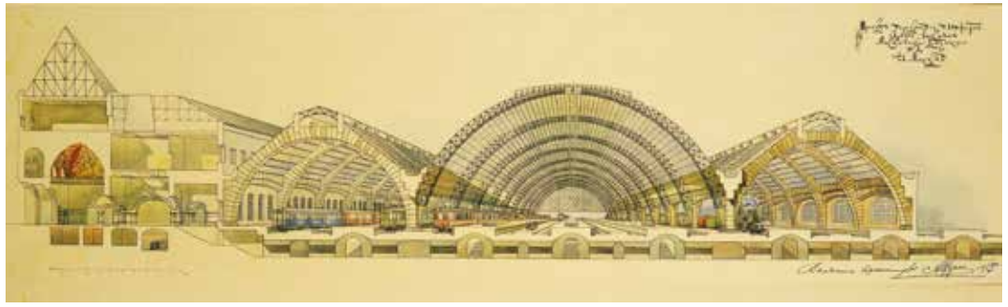
Илья Печёнкин

вокзалы

АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ. КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ПЕРСПЕКТИВА ГЛАВНОЙ БАШНИ. ВАРИАНТ. 1913.
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

часть 2

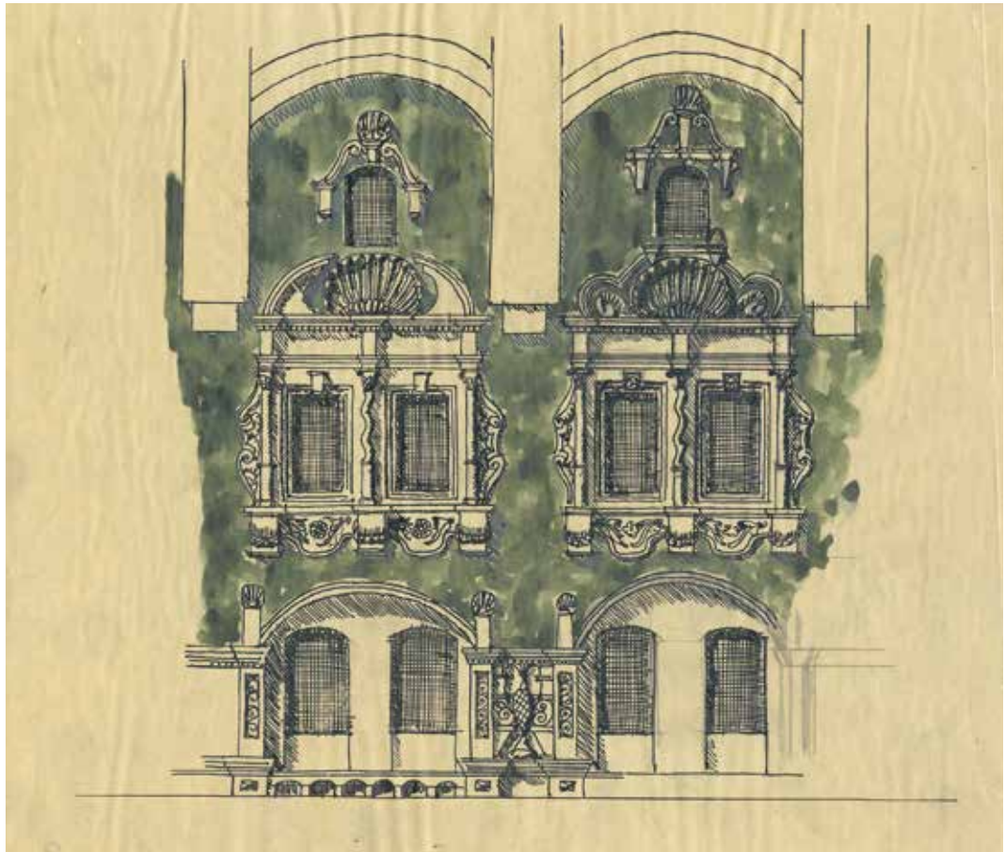
КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ГЛАВНАЯ БАШНЯ. ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XX ВЕКА
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА



АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ, НИКИФОР ТАМОНЬКИН. КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ ПЕРЕКРЫТИЯ ПЛАТФОРМ ТРЁХНЕФНЫМ ДЕБАРКАДЕРОМ (НЕ ВОПЛОЩЁН). 1914
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ. КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ПЕРСПЕКТИВА СО СТОРОНЫ КАЛАНЧЁВСКОЙ ПЛОЩАДИ. 1914.
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ. ПРОЕКТ КАЗАНСКОГО ВОКЗАЛА. 1911–1917. ЗАЛ ТРЕТЬЕГО КЛАССА. ВАРИАНТ
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА



АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ. ПРОЕКТ КАЗАНСКОГО ВОКЗАЛА. ИНТЕРЬЕР ТЕПЛОГО ПЕРРОНА.
ФРАГМЕНТ СТЕНЫ, ПРИМЫКАЮЩЕЙ К РЕСТОРАНУ. ВАРИАНТ. ЭСКИЗ
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ. ПРОЕКТ КАЗАНСКОГО ВОКЗАЛА. ИНТЕРЬЕР ТЕПЛОГО ПЕРРОНА.
ПЕРСПЕКТИВА. ВАРИАНТ. ЭСКИЗ
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

АЛЕКСЕЙ ЩУСЕВ. КАЗАНСКИЙ ВОКЗАЛ. ПЕРСПЕКТИВА. 1913
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. ИНТЕРЬЕР ДЕБАРКАДЕРА. 1910-Е
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ В МОСКВЕ

АРХИТЕКТОР: ИВАН РЕРБЕРГ
ПРИ УЧАСТИИ ВЯЧЕСЛАВА ОЛТАРЖЕВСКОГО

1914–1918

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. 1948
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

В 1895 году Общество Киево-Воронежской железной дороги получило концессию на постройку новой железнодорожной линии, призванной связать между собой Брянск и Москву. Строительство линии завершилось в 1899-м, конечная её станция была размещена в Дорогомилове; сооружённое тогда деревянное одноэтажное здание вокзала возводилось как временное, но простояло более десятилетия. Уже в 1900-х оно очевидно не соответствовало значимости этого железнодорожного направления, интенсивности грузовых и пассажирских перевозок, а кроме того, облику самой Москвы, превращавшейся в торгово-промышленную столицу империи.

Каменное здание Брянского (с 1934 года — Киевского) вокзала спроектировал в 1912-м И. И. Рерберг при участии В. К. Олтаржевского — в неоклассических формах с отсылками к московскому ампиру начала XIX века. Актуальность этого стиля в архитектуре России 1910-х была вызвана не в последнюю очередь столетним юбилеем Отечественной войны, музей которой предполагалось организовать в Москве, и в условиях конкурса на проект музейного здания был обозначен желательный стиль — ампир. Конкурс состоялся, однако Музей 1812 года так и остался неосуществлённым замыслом. Неким отголоском его принято считать Бородинский мост, перекинутый через Москву-реку по проекту Р. И. Клейна (при участии инженера Н. И. Осколкова) и связавший Дорогомилово с арбатской частью города. Но и Брянский вокзал принял на себя роль такого военно-исторического мемориала, поскольку именно эта железнодорожная линия вела из Москвы в Бородино, Малоярославец и прочие места боевой славы. В пропорциях ордера можно видеть аллюзии на памятники московского «послепожарного» ампира, в частности на Триумфальные ворота О. И. Бове, тогда ещё стоявшие на площади Тверской Заставы.

С другой стороны, язык неоклассики в начале XX столетия считался вообще наиболее подходящим для крупного публичного сооружения. Несмотря на отдельные опыты в стиле модерн, вроде московской гостиницы «Метрополь» или Витебского вокзала в Петербурге, большие градоформирующие объекты подсознательно ассоциировались с монументализмом классики. Воплощением такого идеала служил грандиозный Пенсильванский вокзал в Нью-Йорке (1905–1910), к эффектному размаху которого пытались приблизиться в своих дипломных проектах студенты петербургской Академии художеств. Античная классика (в той или иной интерпретации) для этого поколения архитекторов снова становилась синонимом высокого профессионализма; данному убеждению многие из них не изменят и спустя десятилетия, обеспечив ту удивительную лёгкость, с которой советская архитектура возвратится на путь академизма в 1930-х годах.

Надо подчеркнуть, что, подобно Казанскому вокзалу, Киевский проектировался в эпоху, когда архитектурный образ пассажирского железнодорожного терминала как совершенно самостоятельного типа общественного здания вполне сформировался. Композиция его должна была явно указывать на функциональное предназначение, и такими «говорящими» элементами являлись асимметричный главный фасад и высокая башня с часами. Эти черты вокзальной архитектуры не только делали здание приметным в окружении прочей застройки, но и вызывали закономерные ассоциации с движением и скоростью — фундаментальными понятиями нового века. Введение асимметрии в композицию фасада, трактованного в виде двух одинаковых купольных павильонов, соединённых широкой лоджией ионического ордера, было осуществлено простым добавлением вертикального объёма часовой башни справа. Башня кон-

ОТДЕЛКА СТЕН ВО ВРЕМЯ РЕКОНСТРУКЦИИ КИЕВСКОГО (БЫВШЕГО БРЯНСКОГО) ВОКЗАЛА. 1934
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. ДЕТАЛЬ ГЛАВНОГО ФАСАДА. 1910-Е
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

трастирует с основной массой сооружения, подчёркивая выразительность горизонтальных членений.

Здание вокзала строилось в 1914–1918 годах, в период Первой мировой войны и революции, отмеченный экономическими трудностями и политическими потрясениями. Вместе с тем именно эти годы были ознаменованы внедрением новаторских конструктивных приёмов, которые примечательно сочетались с академически традиционной декорацией интерьеров (на Киевском вокзале их оформлением занимался И. И. Нивинский, декоратор Бородинских торжеств 1912 года).

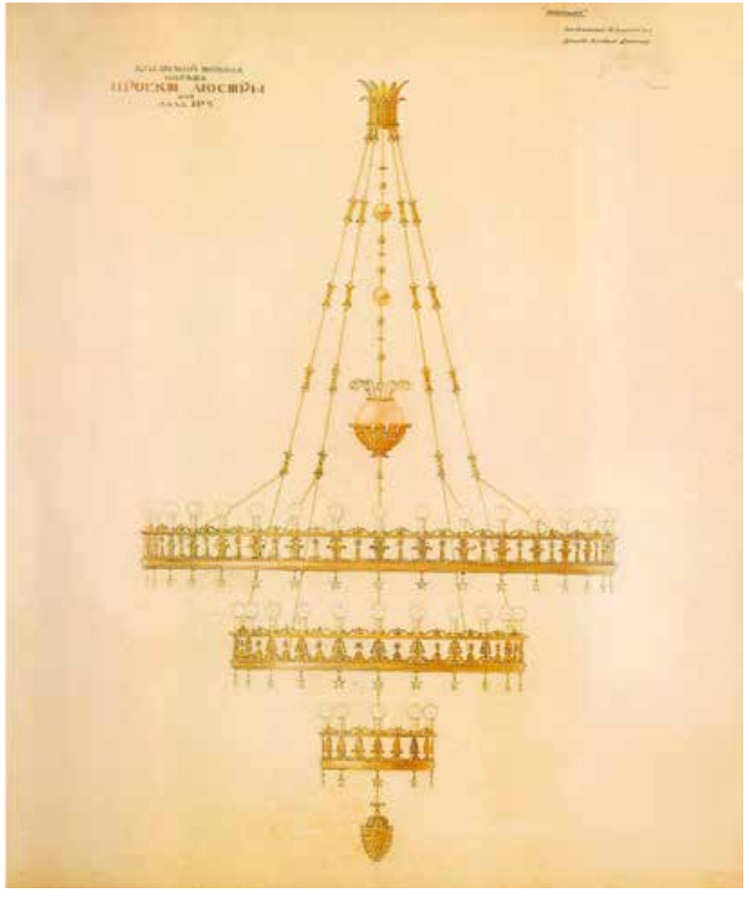
Композиционным ядром комплекса Киевского вокзала служит крытый дебаркадер. Конструкция его большепролётного перекрытия в виде стального арочного каркаса с остеклением была разработана специалистами завода Александра Бари, главным инженером которого состоял в то время Владимир Шухов, впоследствии прославленный автор первой московской телебашни, вдохновитель многих архитекторов XX века, включая Ричарда Фуллера и Нормана Фостера.

В 1937-м рядом с вокзалом был возведён наземный павильон станции метро «Киевская», спроектированный Д. Н. Чечулиным и снесённый в 1970-х. Вестибюль построенной в 1952–1953 годах станции «Киевская»-кольцевая разместили в стилобате самого́ вокзального здания.

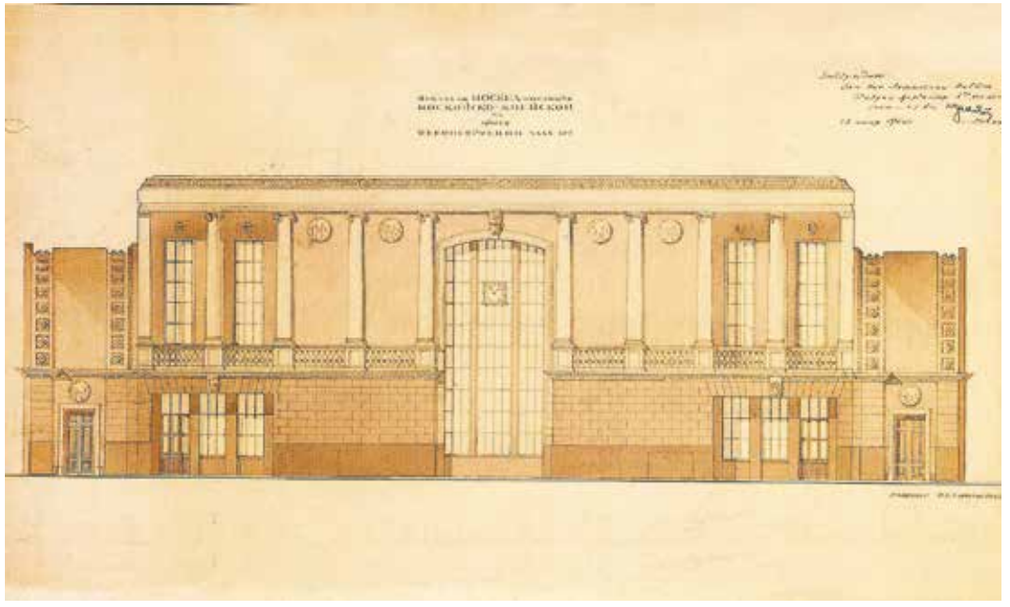
Изменение градостроительной ситуации в 1990–2000-х, вызванное появлением гостиницы «Рэдиссон Славянская» и торгово-развлекательного комплекса «Европейский» (крупнейшего в России), обернулось утратой Киевским вокзалом своего доминирующего значения в отношении близлежащей застройки. В настоящее время высказывается идея о переносе железнодорожной станции Киевского направления за пределы центральной части Москвы, демонтаже железнодорожного полотна и приспособлении здания терминала под выставочный комплекс.

Илья Печёнкин

МОНТАЖ ЛЮСТРЫ В ЦЕНТРАЛЬНОМ ЗАЛЕ ПРИГОРОДНОГО ПАВИЛЬОНА КИЕВСКОГО ВОКЗАЛА. МАЙ 1941
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК



ВЯЧЕСЛАВ ОЛТАРЖЕВСКИЙ. КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ ЛЮСТРЫ ДЛЯ ЗАЛА № 2. 1941
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА



ВЯЧЕСЛАВ ОЛТАРЖЕВСКИЙ. КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ЗАЛА № 2. 1946
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. ИНТЕРЬЕР. ФРАГМЕНТ ЗАЛА УПРАВЛЕНИЯ. 1910-Е
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

КИЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. ИНТЕРЬЕР. ФРАГМЕНТ КАССОВОГО ЗАЛА. 1910-Е
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ В МОСКВЕ

АРХИТЕКТОРЫ:

ЛЕВ КЕКУШЕВ, 1900.
ФЁДОР ШЕХТЕЛЬ, 1902–1904

ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ. НАЧАЛО XX ВЕКА
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

На первое десятилетие XX века приходится масштабная модернизация железнодорожной инфраструктуры Российской империи. В первую очередь здесь следует иметь в виду объекты, расположенные в Москве, которой уже в момент возникновения системы железнодорожного сообщения в стране была отведена роль главного транспортного узла. Образ перекрёстка нескольких направлений буквально воплотился в облике Каланчёвской площади, сформированном зданиями конечных станций железнодорожных линий, связавших Москву с Петербургом, Ярославлем (и далее — всем Русским Севером), Казанью (и восточной частью империи, включая Сибирь и Среднюю Азию).

Сохранившееся здание Ярославского вокзала возникло в результате перестройки предшествующего, возведённого в начале 1860-х по проекту М. Ю. Левестама и Р. И. Кузьмина и расширенного, предположительно, по проекту И. В. Штрома в 1868–1869 годах. Объёмно-планировочное решение первого Ярославского вокзала следовало структуре стоявшего по соседству Николаевского, также относившегося к станциям тупикового типа. В 1900-м были сооружены новые перроны и водонапорная башня Ярославского вокзала (архитектор Л. Н. Кекушев), а в 1902–1904 годах — изменён облик главного корпуса станционного здания (по проекту Ф. О. Шехтеля). Эта архитектурная акция была вызвана резким возрастанием значимости Московско-Ярославской железной дороги, которую продлили до Архангельска — в стратегически важные для империи районы Крайнего Севера. Кроме того, изменился статус дороги, перешедшей из частных рук в ведение Министерства путей сообщения.

Предложенный Шехтелем архитектурный образ предполагал трактовку вокзального здания как «северных ворот» Москвы, что было подчёркнуто в объёмно-пространственной композиции с монументальным ризалитом, фланкированным пилонами на манер средневековых монастырских ворот и увенчанным высокой крышей с гребнем.

Архитектурная композиция обновлённого Ярославского вокзала восходит к временным деревянным павильонам, которые Шехтель спроектировал для Русского отдела на Международной выставке в Глазго (Glasgow International Exhibition) 1901 года. Разрабатывая варианты отраслевых павильонов, архитектор опирался на образцы северорусского церковного зодчества, сравнительно недавно ставшие известными столичной публике даже в России. Композиционный строй этих сооружений не имел ничего общего с принципами дворцовой архитектуры Ренессанса, которые пытался использовать в своих вокзальных зданиях К. А. Тон. Живописно-асимметричное распределение объёмов, нарочитая игра масштабов, вызывающая эффект гротеска, экспрессивные вертикали, образующие узнаваемый силуэт, — все эти признаки перекочевали из выставочных павильонов в капитальное здание вокзала. Шехтель оперировал приёмами, характерными для сценографов, и справедливо полагал себя продолжателем дела В. М. Васнецова, впервые соединившего гротеск и «национальную» тему в своих театральных эскизах и маленькой церковке в Абрамцеве. Этот «былинный» дух ощущается и в архитектуре Ярославского вокзала, предваряющего собой не только северные пейзажи или ярославское узорочье с полихромными изразцами, но и прикосновение к святыням Троице-Сергиевой лавры, вблизи которой и состоялась художественная колония С. И. Мамонтова.

Впрочем, гораздо бóльшая, в сравнении с павильонами, монументальность облика вокзала обеспечена как спецификой материалов, так и тем, что структура фасада вокзального здания была предопределена постройкой Р. И. Кузьмина: её не демонтировали, а лишь

ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ. БОКОВОЙ ФАСАД. НАЧАЛО XX ВЕКА
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ. ИНТЕРЬЕР. НАЧАЛО XX ВЕКА
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ. ИНТЕРЬЕР. НАЧАЛО XX ВЕКА
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

«переодели» в новые, фольклоризирующие одежды.

Рельефы, изображающие полярных медведей, и майоликовые панно с гротескно гигантскими ягодами земляники были призваны усиливать репрезентативность образа. Шехтель задействовал весь арсенал техник и материалов художественного убранства, апробированный им в особняках и общественных зданиях Москвы. Это придало фасаду необходимую меру респектабельности, позволяя рассматривать его как уникальное сочетание архаизирующих и новаторских художественных тенденций. Ярославский вокзал стал одним из наиболее ярких примеров национально-романтического модерна (или неорусского стиля) в архитектуре России. В обновлённом интерьере вокзала были помещены живописные полотна К. А. Коровина, созданные им ранее для павильона Крайнего Севера на Всероссийской промышленной и художественной выставке в Нижнем Новгороде в 1896 году. Этот приём демонстрирует, с одной стороны, намерение тематически связать внутреннее пространство здания с его подчёркнуто нарративным фасадом, а с другой — характерное для эпохи рубежа столетий стремление исключить из жизни всякую обыденность, будя, по выражению М. А. Врубеля, «душу от мелочей будничного величавыми образами».

Выстроив своего рода архитектурную декорацию для конгломерата разновременных и разнохарактерных корпусов станционного комплекса, Шехтель задал тон стилевому решению всей площади — тон, в дальнейшем подхваченный Казанским вокзалом А. В. Щусева, и вместе с тем создал прецедент удачного решения крупного общественного здания в неорусском стиле. Произведение Шехтеля не только оказало влияние на вокзальную архитектуру последующих лет (например, на перестройку вокзала во Владивостоке В. А. Плансоном в 1910–1912 годах), но и в целом определило перспективы использования национальных форм в проектах современных функциональных сооружений (ср. с банковскими зданиями В. А. Покровского и Ф. О. Ливчака).

В советский период Ярославский вокзал подвергся серии реконструкций, в результате которых из интерьера исчезли панно Коровина, а перронная аркада Кекушева на монументальных колоннах из лабрадора оказалась внутри нового зала ожидания. В конце 1940-х годов архитектором А. Н. Душкиным и скульптором И. С. Ефимовым было создано новое декоративное убранство интерьеров. В 1960-х Мосгипротранс разработал проект комплекса, объединяющего Ярославский и Ленинградский вокзалы. Здание Ярославского вокзала было расширено путём встройки двухэтажного крыла с подвалом и также двухэтажной пристройки со стороны перрона — для размещения пригородных касс и зала ожидания. Фасад пристройки имеет сплошное остекление на металлическом каркасе, контрастируя с полихромным модерном шехтелевской части. Уже в начале XXI столетия по проекту архитектурного бюро Т. И. Башкаева произведена реконструкция интерьеров вокзала, с частичным возвращением их исторического облика.

Илья Печёнкин

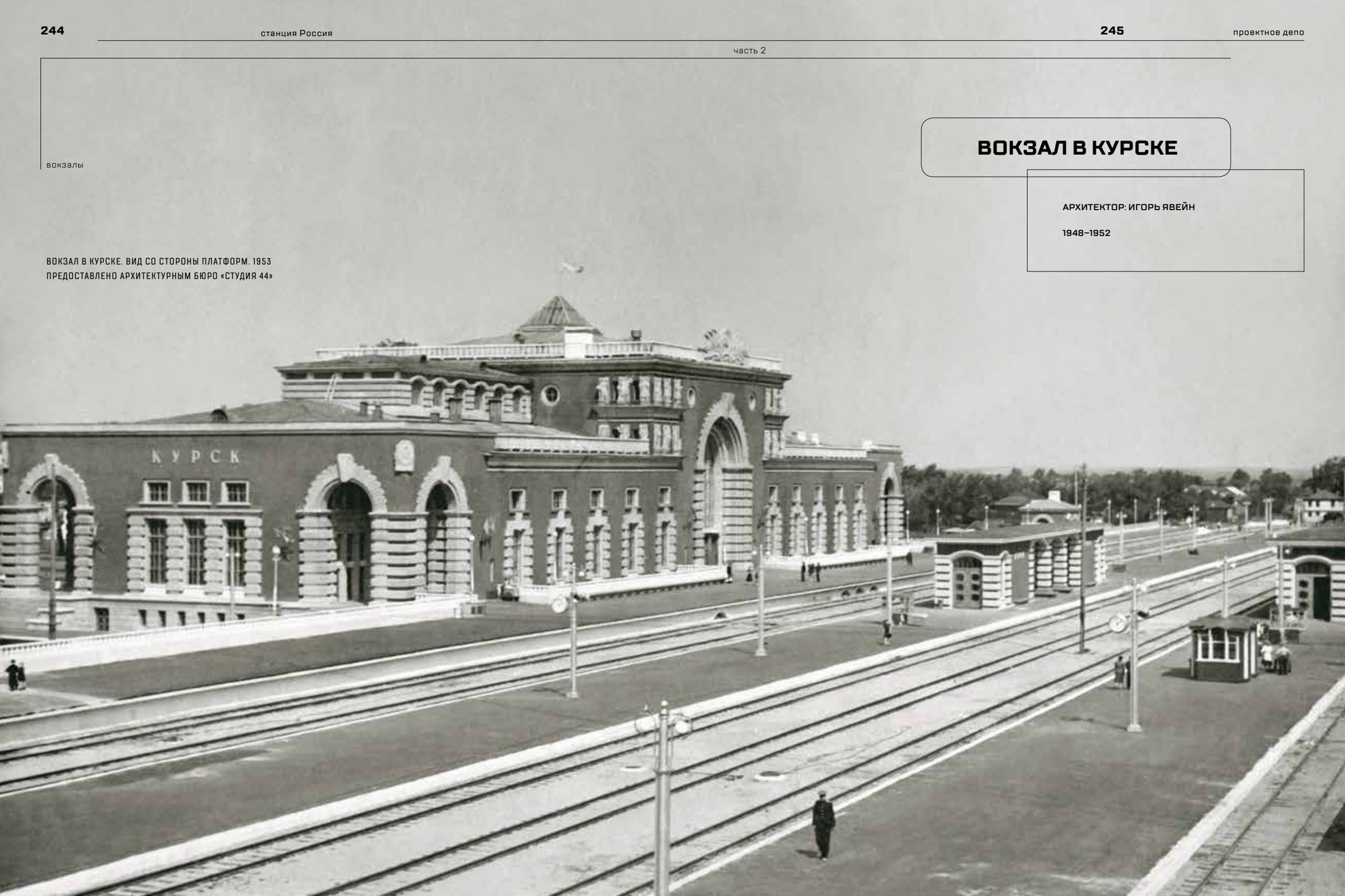
ЯРОСЛАВСКИЙ ВОКЗАЛ. ФРАГМЕНТ ФАСАДА. 2015. ФОТО: DARINA DANTES ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ВОКЗАЛ В КУРСКЕ

АРХИТЕКТОР: ИГОРЬ ЯВЕЙН

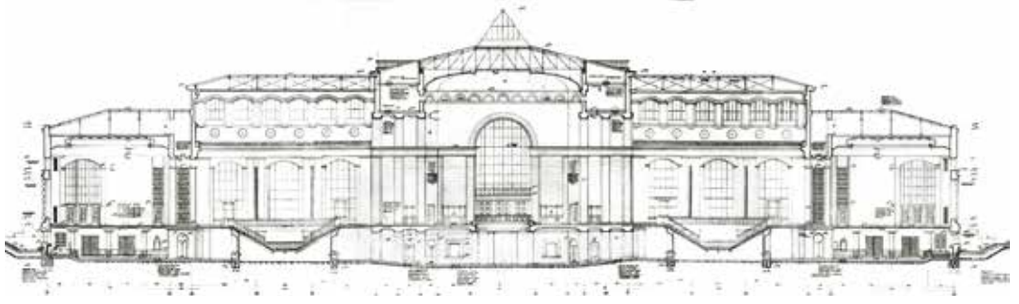
1948–1952

ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. ВИД СО СТОРОНЫ ПЛАТФОРМ. 1953
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. АНФИЛАДА. 1952
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. ФАСАД ВОКЗАЛА СО СТОРОНЫ ПРИВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ. 1948
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. ПРОДОЛЬНЫЙ РАЗРЕЗ. 1948
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

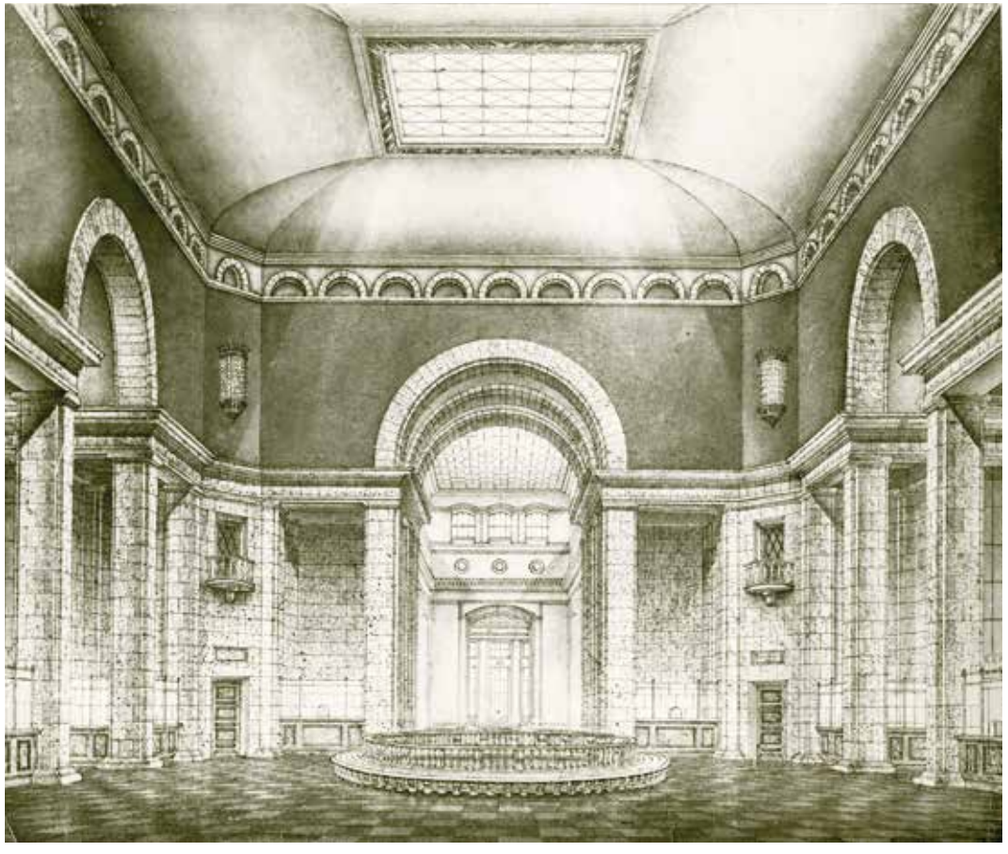
Вокзал в Курске — наиболее восторженно принятое современниками произведение Игоря Явейна. О чувствах, переполнявших людей на открытии вокзала 12 августа 1952 года, свидетельствует книга отзывов. «Когда попадаешь в этот дворец, хочется сказать: “Как много заботы проявляют партия и правительство для улучшения жизни трудящихся!”». «Хочется крикнуть иностранным агрессорам: “Придите и посмотрите, на что способны люди Советского Союза!”». «Курский вокзал — самый красивый из многих вокзалов нашей эпохи».

Адепт запрещённого Сталиным конструктивизма, Явейн всякий раз изобретательно уклонялся от курса на социалистический реализм в архитектуре, впоследствии прозванный сталинским ампиром. Ни одно из возведённых им зданий не стало гимном колоннам, которые он иронически называл «безработными», то есть ничего не несущими. Вокзал в Курске — скорее исключение в ряду построек Явейна, хотя бы по интенсивности и разнообразию орнаментации. В интерьере сюжеты декоративной лепки менялись в каждом зале: военные эмблемы — в воинском зале; богатство сельского хозяйства Курской области — в зале пригородного сообщения и т. д. Не этому ли изобилию хорошо нарисованного пластического нарратива обязан вокзал своей популярностью у простых курян? «Голый» конструктивизм не снискал бы такой народной любви.

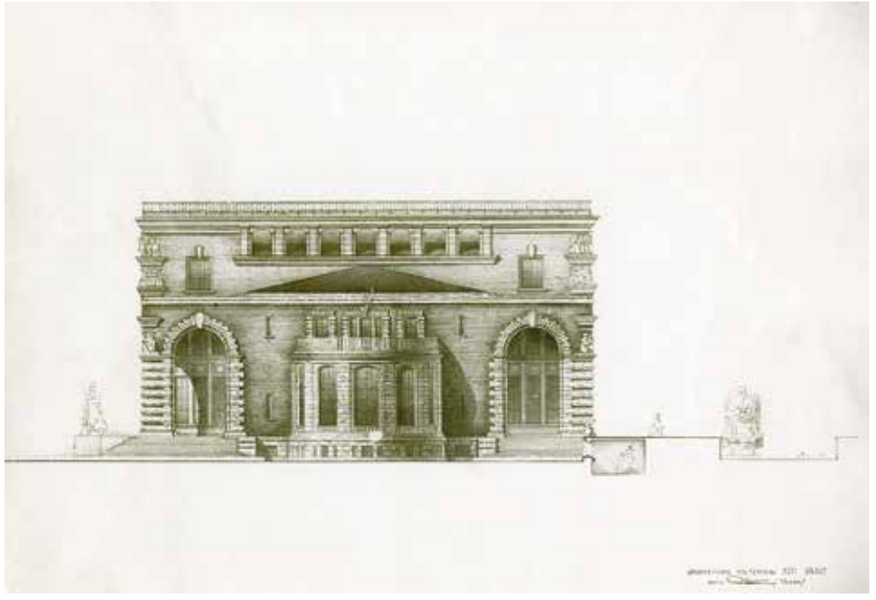
Конкурс на проект Курского вокзала состоялся в 1945 году. Вокзал предстояло построить вместо разрушенного немецкой авиацией, и задание позиционировало его как памятник участникам Курской битвы — крупнейшего в истории человечества танкового сражения, закончившегося победой советских войск. Доминирующий кубический объём в центре сооружения Явейн трактовал в виде грандиозной триумфальной арки с перспективными арочными порталами высотой 13 метров: по мысли архитектора, они служили аллегорией легендарной Курской дуги. Архитектурную аллегорию расшифровывали скульптурные группы красноармейцев, как бы сжимающих дугу в её основании, и горельефы по верхним углам центрального объёма: ряды кавалеристов, танков и «катюш».

Ни скульптурные группы, ни горельефы не были реализованы в натуре. Зоркий глаз

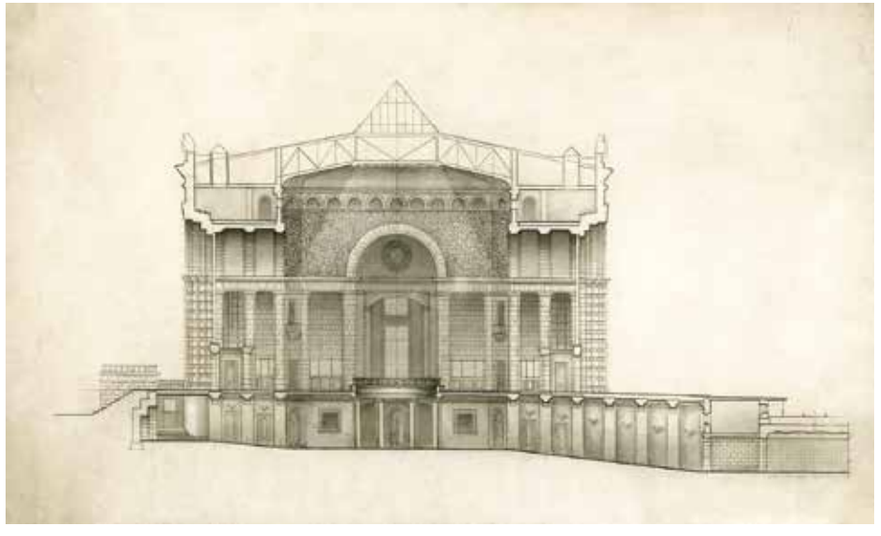
ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. КОЛОННАДА СВЕТОВОГО ОТВЕРСТИЯ РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНОГО ЗАЛА. 1948
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ЗАЛ. 1948
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. КОНКУРСНЫЙ ПРОЕКТ. БОКОВОЙ ФАСАД. 1945
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»



ИГОРЬ ЯВЕЙН. ВОКЗАЛ В КУРСКЕ. ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРЕЗ. 1948
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

экспертов усмотрел в них нечто отличное от пафоса и буквальной вещественности соцреализма: что-то формалистическое, что-то в духе ар-деко… Экспертное заключение было безапелляционным: «На фронтальных фасадах подкарнизной тяги и скульптурных украшений над ней не делать». После чего украшения на фасады вернулись, но уже не по проекту Явейна, а в виде круглой скульптуры тружеников и воинов. Эту самодеятельность строителей архитектор презрительно называл «антихудожественными гуляющими по карнизу фигурками». Сохранились фотографии, где фигурки искусно заретушированы его рукой, и письма, где он предлагает их убрать в ходе очередной реконструкции. Но при каждой реконструкции фигуры заменяли на новые, и они существуют по сей день.

В пандан центральному порталу углы сооружения решены в виде арок-лоджий, обработанных рустом. Велик соблазн приписать этот приём конструктивистской борьбе с глухими углами. Знаменитые угловые окна конструктивистских домов — фирменная эксцентрика стиля, развенчание привычных тектонических связей в глазах обывателя. Но угловые лоджии Явейна далеки от эпатажа и уж никак не покушаются на тектонику монументального сооружения. Скорее, наоборот. «Угловые столбы имеют в плане форму Г с длиной каждой стороны по фасаду 2,5 м, поэтому при взгляде с угла кажутся исключительно мощными», — писал автор в справке к проекту. Мощные столбы, сильное профилированное каменное обрамление арок и даже размещённые по углам картуши подчёркивают значение арок-лоджий в функциональной структуре вокзала. Отсюда, с углов, организованы входы в зону прибытия и в зону отправления пригородных поездов, фланкирующие центральный вестибюль отправления к поездам дальнего следования.

В монументальную оболочку «триумфальных ворот Курска», как всегда у Явейна, заключена безупречно работающая машина для разведения потоков пассажиров и багажа. Здесь, как и в других его постройках, сложный технологический цикл жизнедеятельности вокзального организма находит свою проекцию в простой и ясной внутренней планировке. Всё здание прорезано по длине анфиладой из пяти зал. По продольной оси — холлы с широкими лестницами, по обе стороны от лестниц — галереи с залами ожидания, рестораном и пр. В этом насквозь просматриваемом пространстве даже функционально изолированные помещения визуально отделены лишь прозрачными перегородками и связаны высокими проёмами и анфиладами. Находящиеся здесь видят всё здание, чувствуют его планировку и легко ориентируются в нём.

В центре композиции, на перекрёстке всех осей — главный холл высотой 18 метров, облицованный белым мрамором и залитый светом из-под прозрачного купола. Шестиметровое круглое отверстие в полу, обрамлённое дубовой скамьёй, проводит свет вниз, в ведущий к платформам туннель. Снизу отверстие подпирают восемь массивных каменных колонн. И, как ни покажется странным, это, пожалуй, самое впечатляющее место во всём вокзале. Стоя в ротонде под столбом света, льющегося с колоссальной высоты, ощущаешь себя в крипте некоего храма. Причём достигнута эта экспрессия не за счёт декора и дорогих материалов, а за счёт работы с пространством и светом, которые всегда были для Явейна главным строительным материалом архитектуры.

В ноябре 1952 года Курский вокзал был выдвинут Союзом архитекторов на соискание высшей архитектурной премии Советского Союза. И как знать… может, был бы её удостоен, если бы не смерть учредителя и главного распорядителя премии, Иосифа Сталина, в марте 1953-го.

Людмила Лихачёва

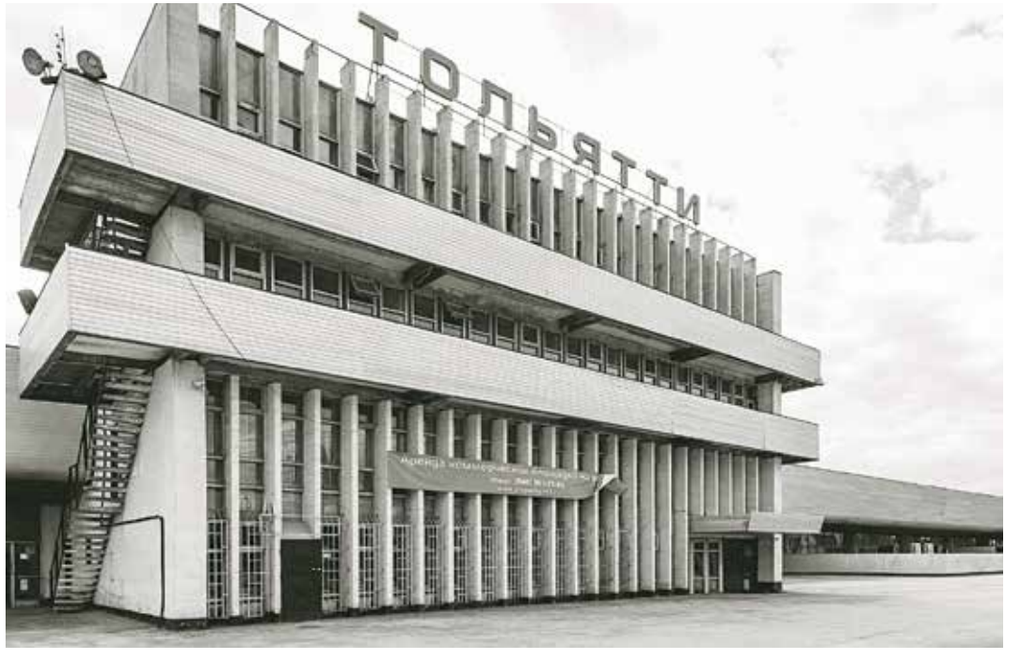
СТАНЦИЯ ТОЛЬЯТТИ

АРХИТЕКТОРЫ:
ВАДИМ БАТЫРЕВ,
АНТОНИНА СУХОРУКОВА

ИНЖЕНЕРЫ:
И. УХЛИНА, В. ТАРАБРИН, Ю. МАЙКОВ

1974–1996

СТАНЦИЯ ТОЛЬЯТТИ. ФОТО: СТАС КНОП



СТАНЦИЯ ТОЛЬЯТТИ. 2015. ФОТО: СТАС КНОП

СТАНЦИЯ ТОЛЬЯТТИ. ИНТЕРЬЕР. 2015. ФОТО: СТАС КНОП

В 1966 году в городе Тольятти открыли предприятие ВАЗ, тогда же возникла потребность в железной дороге, по которой можно было бы перевозить грузы и пассажиров. Вокзал начали строить в 1974-м, а закончили и ввели в эксплуатацию только в 1996-м. Уже в 2004-м его пришлось отремонтировать.

Некоторое время после того, как в 1955 году вышло постановление «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», советский модернизм был и вправду стилем исключительно чистым. Здания из бетона и стекла стремились к лаконичным формам и классическим пропорциям. Но уже в 1970-х годах стал зарождаться новый стиль, более сложный, изобретательный и… иногда странный. Да, слово «странный» как нельзя лучше подошло бы феномену позднего советского модернизма. Он стал в последние годы широко известен благодаря книге «Советский модернизм 1955–1991. Неизвестные истории», но в неё включены только постройки, находящиеся в бывших союзных республиках, в то время как и на территории России есть аналогичные сооружения, заслуживающие специального интереса.

Больше, чем другие, на советских архитекторов повлиял Оскар Нимейер и его просто считываемые образы. Однако попытки подражания в конце концов привели к зарождению ни на что не похожего феномена. Если Нимейер умел быть элегантным, сохраняя тончайший баланс между абстрактностью и узнаваемостью, то множество архитекторов в СССР в подражании оказывались иногда слишком буквальны, что и сделало их почерк самобытным. Мы говорим неопределённо — «советские архитекторы», поскольку большинство из них безвестны: не всегда даже можно точно сказать, какие имена и отчества скрываются за инициалами авторов проектов.

Вокзал в Тольятти — один из примеров поздней советской архитектуры, такой свободной в экспрессии. Композиция здания построена вокруг центрального прямоугольного объёма, словно бы невпопад опоясанного двумя сквозными балконами. По обе стороны от центра расходятся почти что в буквальном смысле слова «крылья». С каждой из сторон основной объём представляет собой обычную «стекляшку», на которую положена как будто перевёрнутая крыша. Кажется, на ней мог бы

СТАНЦИЯ ТОЛЬЯТТИ. 2015. ФОТО: СТАС КНОП

СТАНЦИЯ ТОЛЬЯТТИ. 2015. ИНТЕРЬЕР. ФОТО: СТАС КНОП

быть сад или, по меньшей мере, открытое кафе, но нет ни того ни другого. На уровне земли к корпусам пристроены бетонные веранды, создающие некую интригу в пространствах, непосредственно примыкающих к зданию, и делающие взаимодействие с ним похожим на приключение.

Впрочем, у нас нет шанса понять, насколько оно было бы возможным в действительности, — наблюдая за толпами людей, входящими в здание и выходящими из него. Станция рассчитана на 950 пассажиров в день, но в Тольятти, не самый благополучный из российских промышленных городов, приходит только один поезд дальнего следования — и ни одной электрички. Тольятти — тупиковая ветка железной дороги. Хотя безжизненность вокзального здания, по большому счёту, определена далеко не только этим обстоятельством.

Поздний советский модернизм — обречённая архитектура. Она построена из слишком недолговечных материалов, чтобы просуществовать ещё хотя бы полвека, редко практична и недостаточно ценна с художественной точки зрения, чтобы в её сохранение можно было вкладывать серьёзные средства. В этом отношении она, вероятно, самый честный продукт своего века, так безоглядно верившего в будущее и потому создававшего заведомо недолговечные памятники. Обаяние советского модернизма невозможно сохранить силами реставраторов, поскольку оно как раз и состоит в необъяснимости, заброшенности и обречённости на превращение постройки либо в руину, либо в какое-то другое, более совершенное здание.

Мария Элькина

ВОЛГОГРАД I

АРХИТЕКТОРЫ: АЛЕКСАНДР КУРОВСКИЙ,
САМУИЛ БРИСКИН

1954

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ ВОЛГОГРАДА С ПРИМЫКАЮЩИМ К НЕМУ ЖИЛЫМ МАССИВОМ. 1975
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

вокзалы

Волгоград — третье название города. Первое — Царицын, поскольку он расположен там, где небольшая степная река Царица впадает в Волгу. Поселения на этом месте существовали как минимум со времён Золотой Орды. Вплоть до XIX века Царицын оставался небольшим уездным городом, известным разве что благодаря событиям, связанным с восстанием Емельяна Пугачёва. Царицын оказался единственным городом на Волге, оказавшим мятежнику и самозваному императору резкое сопротивление. Дело было летом 1774 года. Неудача под Царицыном определила последующее поражение войск Пугачёва, которого вскоре позорно доставили в клетке в Москву.

Положение Царицына, как и многих городов, изменилось во второй половине XIX столетия, с появлением железной дороги и вокзала. В городе начался обычный для того времени промышленный бум: рост населения, строительство фабрик и роскошных универмагов.

Однако в мировую историю город вошёл под вторым своим названием, Сталинград. Осенью 1942 года здесь произошла переломная для всего хода Второй мировой войны и одна из самых кровавых в истории цивилизации битва. Красная армия одержала победу над гитлеровскими войсками, но ценой непредставимых потерь: почти полмиллиона человек с советской стороны и столько же со стороны Германии и её союзников. Жертвы среди мирного населения Сталинграда исчислялись десятками тысяч.

Для СССР символом пережитой Сталинградом трагедии стала фотография, сделанная 23 августа 1942 года, где на переднем плане — опалённый бомбой фонтан «Бармалей» на привокзальной площади, а за ним — выгоревшее здание вокзала Сталинград I. Вокзал был одним из почти 50 тысяч зданий, разрушенных в Сталинграде во время битвы. Фактически город тогда погиб.

В 1944 году был построен деревянный вокзал, функционировавший в течение 10 лет. В 1954-м было завершено возведение нынешнего здания вокзала — помпезной, внушительной постройки, которая венчалась башней со шпилем в центральной части. Первый проект вокзала делали известные советские архитекторы Каро Алабян и Василий Симбирцев. Симбирцев был тогда главным архитектором города, Алабян на рубеже 1940-х и 1950-х руководил разработкой проекта восстановления Сталинграда. Однако последними авторами здания вокзала стали Александр Куровский и Самуил Брискин.

Сейчас вокзал стоит среди панельных девятиэтажных домов и воспринимается, скорее, историческим артефактом, чем-то вроде старого храма, затесавшегося в район утилитарных новостроек. Вид на него с высоты птичьего полёта, по степени контраста с окружением, можно сравнить разве что с видом на Центр Гейдара Алиева в Баку. Последний тоже смотрится среди жилмассивов инородным телом, хотя и в совсем другой стилистике.

В 1950-х годах вокзал Сталинград I производил совершенно иное впечатление. Его окружали низкие, преимущественно деревянные, постройки вперемежку с пустырями. Здание, облицованное гранитом, с входом, оформленным тщательно прорисованными колоннами, с четырёхметровыми в диаметре часами (со стрелками длиной в 2,5 метра) выглядело, должно быть, необъяснимым гигантом. Таков тоталитарный урбанизм: грандиозное впечатление для него значит слишком много. Большое здание как будто бы может искупить большую трагедию.

Композиционное решение нового вокзала в Волгограде очень внятное: между двух боковых трёхэтажных крыльев, с небольшими выступами по бокам, вставлен очень большой, чуть вытянутый по вертикали объём центрального зала. Над ним надстроена башня с часами и шпилем. Орнамент в центральной части более лапидарный, что делает её еще более значительной визуально. И в то же время возникает некоторая несуразность, будто центральную часть приставили к остальному зданию как деталь от конструктора. Возможно, диссонанс объясняется тем, что был сохранён остов предыдущего сооружения — и архитекторы где-то следовали за собственной задумкой, а где-то вынуждены были подстраиваться под существующие стены.

Интерьеры вокзала не менее эффектны и оформлены ещё более броско, чем фасады: кессонами в потолках, колоннами, рельефами, лепниной, плафонами, дубовыми вставками. Высота потолков центрального зала составляет 26 метров, примыкающих к нему залов ожидания — 11,4 метра.

Между тем организация пространств крайне практична. Из всех помещений внутри вокзала, включая кассовый зал, залы ожидания и ресторан, есть прямые выходы на платформы. Встречные потоки пассажиров почти не пересекаются.

Разрушения в Сталинграде не закончились с войной. В 1960-х годах многие из оставшихся исторических построек снесли, поскольку они стояли на пути новых, широких проспектов. Несмотря на тяжёлую судьбу, Волгоград сохранил некоторое количество памятников архитектуры практически от каждой эпохи. Послевоенное наследие представляет собой сложный для восприятия, но, без сомнения, один из самых важных и ценных культурных слоёв города.

Мария Элькина

часть 2

ГОРЯЩИЙ ВОКЗАЛ СТАЛИНГРАДА ПОСЛЕ МАССИРОВАННОЙ БОМБЁЖКИ ГОРОДА 23 АВГУСТА 1942 ГОДА. НА ПЕРЕДНЕМ ПЛАНЕ – ФОНТАН «БАРМАЛЕЙ» НА ВОКЗАЛЬНОЙ ПЛОЩАДИ. ФОТО: ЭММАНУИЛ ЕВЗЕРИХИН ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Э. ЕВЗЕРИХИНА

ВОКЗАЛ В СОЧИ

АРХИТЕКТОРЫ:
АЛЕКСЕЙ ДУШКИН,
ГОРДЕЙ АКВИЛЁВ

1947–1952

Сочи в качестве курорта всесоюзного значения развивался с 1930-х, но до 1939 года вокзала как такового в нём не было: близ железнодорожной платформы стояла скромная деревянная постройка с кассой и небольшим залом ожидания, а тот вокзал, что возвели за два года до войны, был каменным и более импозантным, но всё же слишком незначительным по размеру и архитектуре для крупнейшей станции на юге России. В послевоенные годы такую ситуацию сочли недопустимой: железнодорожную ветку продлили, запланировали строительство новых крупных санаториев на побережье. И, что не менее важно, в Сочи находились дачи Сталина и других руководителей страны. Проект сочинского вокзала, вслед за ещё двумя вокзалами на юге — в Днепропетровске и Симферополе, поручили Алексею Душкину, одному из талантливейших зодчих тех лет, с 1943 года руководившему Центральной архитектурной мастерской Министерства путей сообщения.

У архитектора, имевшего опыт строительства станций метро и разнообразных сооружений, связанных с нуждами военного времени, появилась возможность попробовать себя в гражданских зданиях, открытых городскому и природному окружению. Перепад рельефа на пять метров, осложнив задачу на практическом уровне, оказался выигрышным для архитектурного образа: в интерьер были добавлены эффектные лестницы. Для Душкина природа всегда выступала источником вдохновения, и субтропическая растительность Сочи, глубоко поразившая его своей пышностью, стала отправной точкой для проектирования сказочной архитектуры вокзала, которая гармонировала бы с ней.

Архитектор мысленно сравнивал роскошный местный климат с итальянским, что дало ему повод сделать вокзал похожим на окружённую аркадами итальянскую базилику с кампанилой и тремя дворами: открытым небу центральным эллипсоидным и боковыми прямоугольными, один из которых затенён перголой и служит залом ожидания на открытом воздухе, где также работали пункты бытового обслуживания. Откровенное обращение к итальянским образцам даже стало поводом для обвинения Душкина в космополитизме: один из строителей в доносе писал, что тот слишком часто употребляет иностранные слова вроде «Ренессанс», «барокко», «капитель». Дело кончилось ничем, но архитектор ещё больше утвердился в правиле: не распространяться об иностранных источниках. Писал он только о природе, однако очень поэтически: «Отделка интерьеров вокзала из штукатурки сравнительно проста, но когда проходишь внутрь эллипса и смотришь сквозь высокие арочные проёмы, то остро ощущаешь тонкий рисунок вечнозелёной растительности, а когда взглянешь вверх и видишь в обрамлении эллипса спокойные облака, синее или звёздное бархатистое небо, то задумываешься о величии “Природы” и связи с ней. Арки большой лоджии фасада усиливают восприятие воздушного пространства всего небосклона. Приходят мысли о Копернике, о космосе, полётах на Луну и т. д.».

Душкин настаивал, что лишь много позже увидел чертежи и фотографии эллипсоидного двора Палаццо Барберини (Лоренцо Бернини и Франческо Борромини, середина XVII века) и что это его ещё раз убедило в обоснованности выбора барочной формы.

Между тем, помимо официально «разрешённого» итальянского барокко и Возрождения, в архитектуре сочинского вокзала можно усмотреть и другие прототипы, например «мавританские» павильоны парижской Колониальной выставки 1931 года, архитектурные альбомы которой внимательно изучались советскими зодчими в связи с подготовкой ВСХВ 1939 года; а детали и, отчасти, манера подачи заметно напоминают неосуществлённый проект императорского дворца в Ливадии,

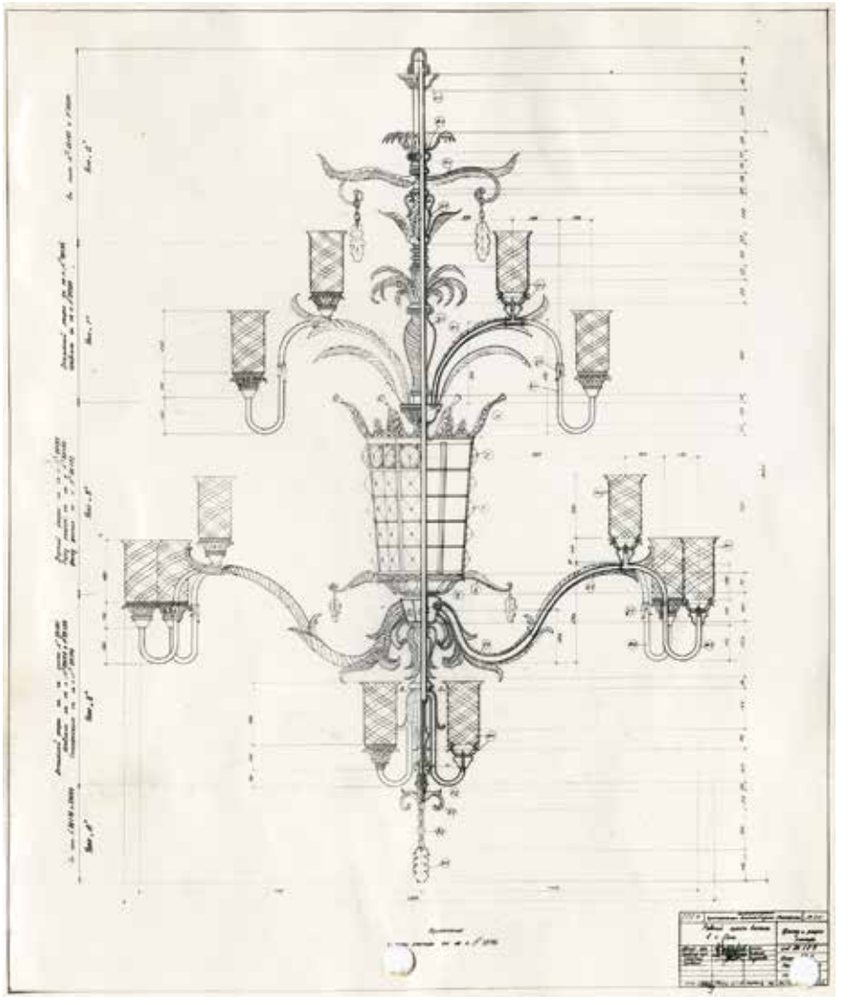
АЛЕКСЕЙ ДУШКИН. ВОКЗАЛ В СОЧИ. ЭСКИЗЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ БАШНИ. ПЕРСПЕКТИВЫ. 1947–1948
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

разработанный в 1830-х знаменитым немецким архитектором Карлом Фридрихом Шинкелем.

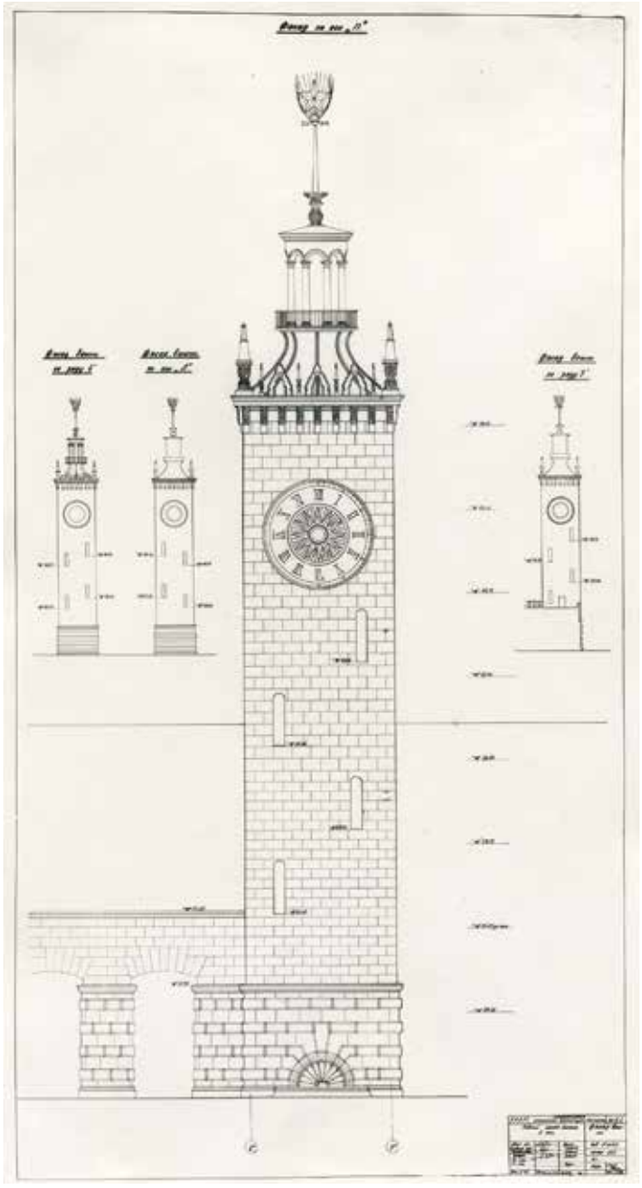
Проект вокзала в Сочи был до такой степени ответственным, что обсуждался не только в Министерстве путей сообщения, но и в Совете Министров, в ЦК КПСС, и, как высшей инстанции, был показан Сталину. Вероятно, высказанные при всех этих обсуждениях пожелания несколько утяжелили проект, сделав его более помпезным и менее артистичным, чем в ранних вариантах, но суть своего замысла Душкину удалось отстоять. И именно этот проект, при перемене политики в области архитектуры, навлёк на него гнев следующего советского лидера, Хрущёва. В постановлении «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве» от 4 ноября 1955 года говорилось о том, что объём здания завышен по сравнению с действующими нормами на 180–190 процентов, а стоимость строительства превышена в два-три раза. До секретного доклада о культе личности Сталина оставалось более полугода, а Душкин, как и несколько его коллег, упомянутых в постановлении, был лишён наград и званий и, по сути, преждевременно закончил карьеру практикующего архитектора.

Анна Броновицкая

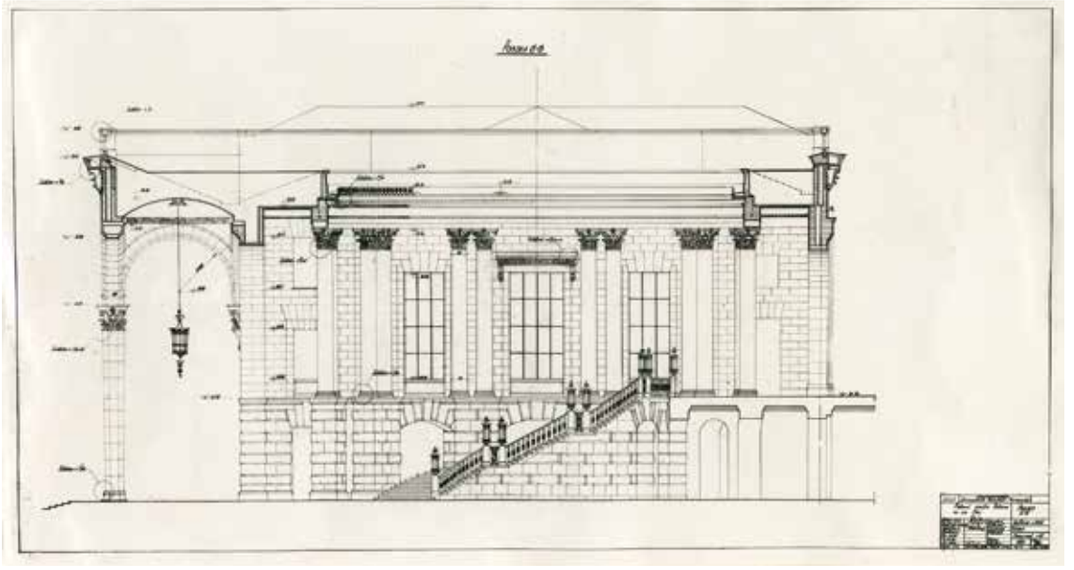
ВОКЗАЛ В СОЧИ. ЗАЛ ОЖИДАНИЯ. 1953
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК



АЛЕКСЕЙ ДУШКИН, ГОРДЕЙ АКВИЛЁВ. ВОКЗАЛ В СОЧИ. РАБОЧИЙ ПРОЕКТ. РАЗРЕЗ ЛЮСТРЫ. 1950
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА



АЛЕКСЕЙ ДУШКИН, ГОРДЕЙ АКВИЛЁВ. ВОКЗАЛ В СОЧИ.
РАБОЧИЙ ПРОЕКТ. ФАСАД БАШНИ. 1950
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА



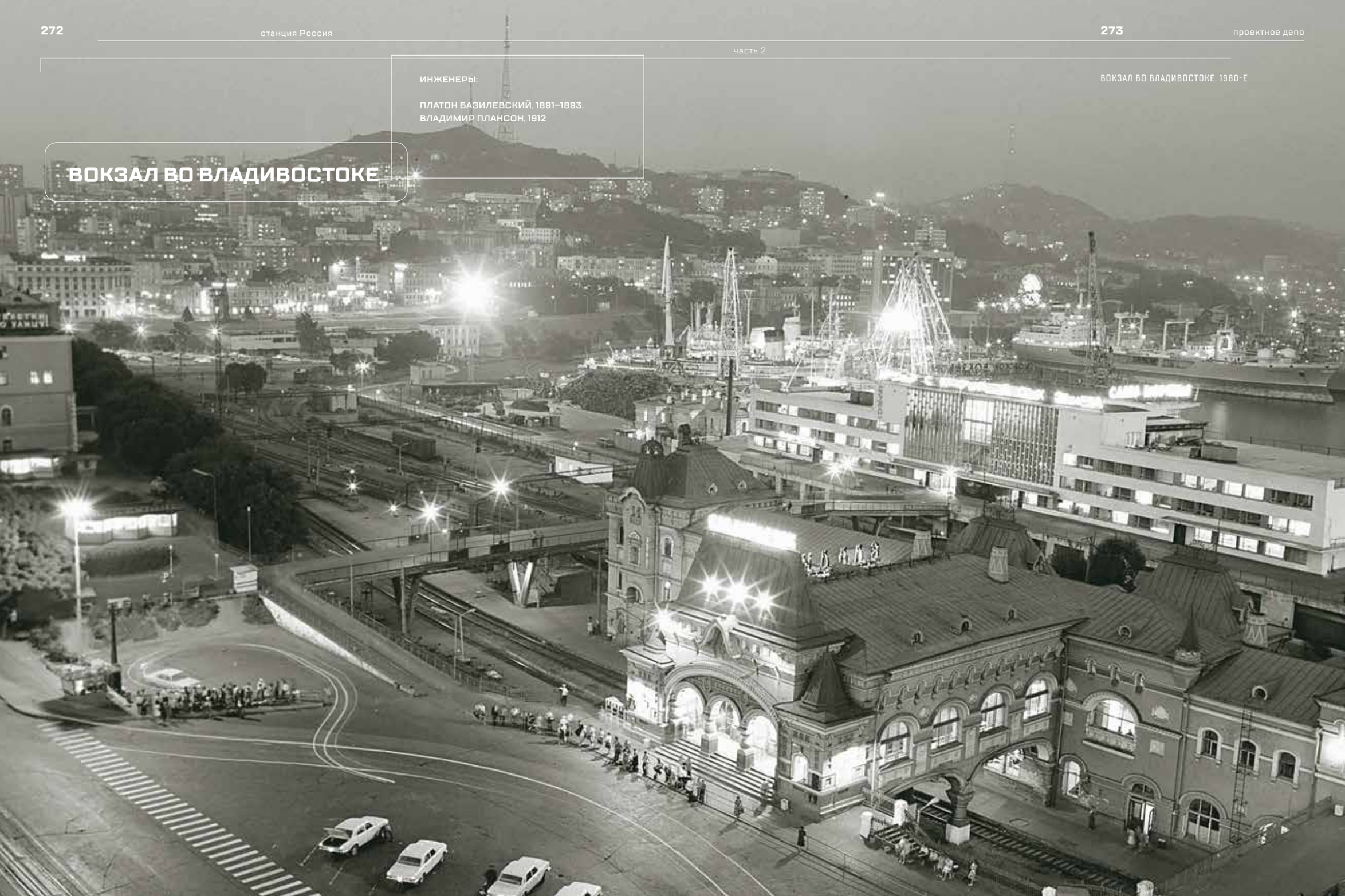
АЛЕКСЕЙ ДУШКИН, ГОРДЕЙ АКВИЛЁВ. ВОКЗАЛ В СОЧИ. РАБОЧИЙ ПРОЕКТ. ПОПЕРЕЧНЫЙ РАЗРЕЗ. 1950
МУЗЕЙ АРХИТЕКТУРЫ ИМЕНИ А. В. ЩУСЕВА

ВОКЗАЛ В СОЧИ. 2017

ИНЖЕНЕРЫ:

ПЛАТОН БАЗИЛЕВСКИЙ, 1891–1893.
ВЛАДИМИР ПЛАНСОН, 1912

ВОКЗАЛ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ



ВОКЗАЛ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ. 1980-Е

ВОКЗАЛ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ. 1980-Е

17 марта 1891 года император Александр III отправил рескрипт на имя цесаревича Николая Александровича:

«Повелеваю ныне приступить к постройке сплошной через всю Сибирь железной дороги, имеющей соединить обильные дары природы сибирских областей с сетью внутренних рельсовых сообщений. Я поручаю Вам объявить таковую волю мою, по вступлении вновь на русскую землю, после обозрения иноземных стран Востока. Вместе с тем возлагаю на Вас совершение во Владивостоке закладки разрешённого к сооружению, за счёт казны и непосредственным распоряжением правительства, Уссурийского участка Великого Сибирского рельсового пути».

Сохранилась фотография от 19 мая того же года, на которой будущий Николай II везёт тачку земли для полотна будущей Транссибирской магистрали. В тот же день он заложил первый камень в здание владивостокского вокзала, конечного пункта Великого Сибирского пути. Автор первого проекта вокзала — инженер Платон Евгеньевич Базилевский. Вокзал строили всего два года, в 1893-м его уже открыли.

Владивосток был основан в 1860-м: он был идеальным местом для расположения порта на Дальнем Востоке. Первые 20 лет он застраивался преимущественно одно- и двухэтажными деревянными домами. Интерес к освоению Владивостока усилился с началом Русско-турецкой войны в 1877 году, в 1880-м порт получил статус города. Для укрепления бухты Золотой Рог во Владивосток поехали инженеры из других городов России. Они проектировали не только военные, но и гражданские сооружения.

ВОКЗАЛ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ. НАЧАЛО XX ВЕКА

Платон Евгеньевич Базилевский родился в Воронежской губернии, окончил Николаевское инженерное училище в Санкт-Петербурге. За несколько лет до начала строительства вокзала во Владивостоке, он занял должность главного архитектора Хабаровска. Нет ничего странного в том, что инженер, а не архитектор, определял облик города. В период быстрой урбанизации второй половины XIX и начала XX века перед градостроителями всех уровней стояли в первую очередь утилитарные задачи: обеспечение прибывающего населения инфраструктурой. Тем более это относилось к Сибири, где строительство железной дороги способствовало быстрому по тем временам освоению огромных территорий.

Мы можем только приблизительно представлять себе, как выглядел вокзал во Владивостоке до перестройки. По бокам от центрального одноэтажного корпуса стояли два двухэтажных флигеля. Ритм фасадов создавался за счёт руста и полуциркульных окон, более широких в первом этаже и совсем узких во втором. Очевидно, что, как и во многих российских зданиях второй половины XIX столетия, в первом вокзале Владивостока смешивались поиски национальных корней в архитектуре с крайне широкой географией заимствований в деталях. Помимо шатровой композиции центрального зала, в здании вокзала Платона Базилевского можно было обнаружить и типичные ренессансные итальянские балюстрады, и голландские изразцы в интерьерах, и японскую глиняную плитку на полу. Подобное смешение стилей было характерной чертой времени и отчасти объяснялось тем, что первоочередными при возведении таких сооружений оказывались утилитарные задачи, что давало свободу в обращении с декоративной составляющей.

Открытие вокзала и окончание строительства Уссурийской ветки Транссибирской магистрали в 1890-х стимулировали рост Владивостока. Население за 10 лет после 1897 года с 29 тысяч человек выросло в три раза. В предреволюционное время Владивосток был процветающим портовым городом, с многочисленными диаспорами.

В 1912-м вокзал во Владивостоке перестроили по подобию Ярославского вокзала в Москве. Так начало и конец Транссибирской магистрали были соединены ещё и символически. Ярославский вокзал последний раз перестраивался по проекту архитектора Фёдора Шехтеля и представлял собой сочетание неорусского стиля и ар-нуво. Автором реконструкции вокзала Владивостока в 1912 году был инженер Владимир Плансон. Здесь не так ярко выражена асимметричная композиция, как в Ярославском вокзале. Главная общая черта двух зданий — шатровая крыша над центральным залом. Впрочем, во Владивостоке её можно читать как дань не только русской, но и китайской традиции.

Строительство Транссибирской магистрали завершилось в предреволюционном 1916 году. В советскую эпоху многочисленные изменения претерпели интерьеры вокзала, мозаики были покрыты штукатуркой, появились новые фрески. Фасады одно время были перекрашены из жёлтого в зелёный цвет.

Автор последней перестройки, инженер Плансон, после Гражданской войны эмигрировал сначала в Китай, а потом в США. Там он занимался проектированием православных храмов и умер в Сан-Франциско в 1950 году.

В 1996-м у вокзала во Владивостоке была установлена стела «Конец Транссиба» — на месте 9228-го километрового столба. Несколько лет назад вокзалу во время реконструкции вернули облик, близкий к первоначальному.

Мария Элькина

История Павловского музыкального вокзала

Рафаэль Даянов

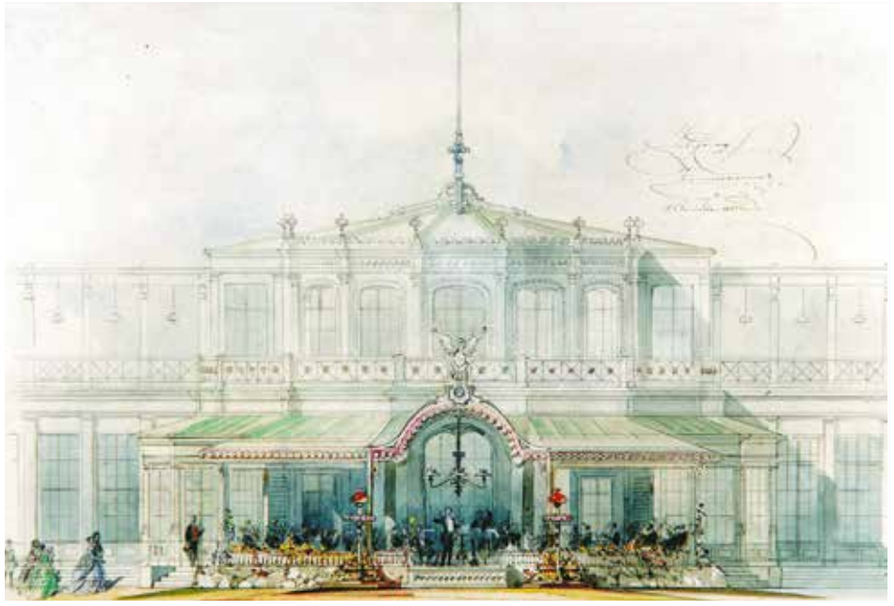
ПУБЛИЧНОЕ ОТКРЫТИЕ ПАВЛОВСКОГО МУЗЫКАЛЬНОГО ВОКЗАЛА 22 МАЯ 1838 ГОДА
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

В 1836–1837 годах между Петербургом и Павловском была построена первая в России пассажирская железная дорога, получившая название Царскосельской. Строительство вело специально образованное акционерное общество, которое возглавляли граф А. А. Бобринский и инициатор строительства инженер Франц фон Герстнер, на землях, арендованных для этой цели у владельца Павловска — великого князя Михаила Павловича.

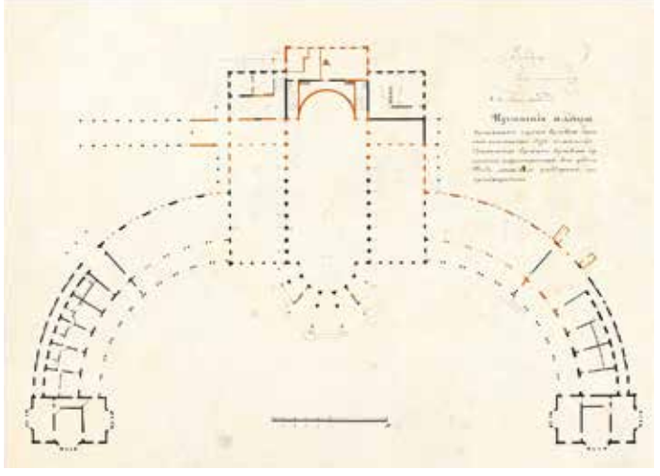
Железнодорожный путь прошёл через район Большой звезды Павловского парка и закончился на расстоянии полукилометра от Большого дворца. Отделённый от дворца холмистым рельефом местности и двумя водными артериями, он практически не повлиял на архитектурно-пейзажный ансамбль района реки Славянки, бывшего композиционной осью Павловского парка. Для привлечения пассажиров Герстнер предложил создать у конечного пункта железной дороги общественный увеселительный комплекс с рестораном, уютными гостиными, прогулочными галереями и садом с цветником и фонтаном. Подобные увеселительные сады стали появляться в России уже в конце XVIII века и назывались вокзалами (воксалами) или воксхаллами. Название это происходило от популярного в то время городского сада в Лондоне, возникшего в XVII столетии на месте средневекового имения нормандского рыцаря Фокса де Брётэ.

Перед началом строительства был объявлен конкурс на лучший проект; одним из условий стало объединение всех сооружений сада в одном павильоне. Одобрив проект немецких архитекторов Штюлера и Штрака, Михаил Павлович тем не менее утвердил для исполнения предложение А. И. Штакеншнейдера, занимавшего должность «архитектора Его Императорского Высочества». Строительство по этому проекту обходилось намного дешевле, к тому же Штакеншнейдер, хорошо знавший владения своего патрона, сумел найти достаточно органичную связь с постройками парка. Он выбрал общую композицию здания, аналогичную структуре Большого дворца, и использовал мотивы лёгких парковых трельяжей, поэтому внесённые в отделку фасадов вокзала элементы псевдоготики не диссонировали со стилем паркового ансамбля Павловска.

Здание вокзала было открыто для публики 22 мая 1838 года. От перрона конечной станции железной дороги крытая галерея вела в центр здания — круглый зал, связанный проходами с большим залом ресторана. Этот зал был разделён четырьмя пилонами и рядом колонн на несколько частей, к ним примыкали буфеты. В закруглённой части боль-



АВГУСТ ПЕТЦОЛЬД. ПРОЕКТ ЧАСТИ ЮЖНОГО ФАСАДА С ЭСТРАДОЙ. 1860–1861
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»



АВГУСТ ПЕТЦОЛЬД. ПЛАН ПАВЛОВСКОГО ВОКЗАЛА ПОСЛЕ ПЕРЕСТРОЙКИ. 1860–1861
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

шого зала был смонтирован фонтан. Большой зал, как отмечал Герстнер, «предназначался для балов, концертов и вместе для столовой». Из ресторана можно было пройти в помещение полукруглых галерей, где находились две бильярдные, «залы для смешанной публики» и номера гостиницы. С южной стороны полуциркульных флигелей были устроены открытые галереи, которые в хорошую погоду служили продолжением залов ресторана и были с ними непосредственно связаны. В центральном корпусе, кроме ресторана, размещались квартира директора ресторана, кухня, гардеробы и туалет. Между большим и круглым залами была устроена комната для музыкальных инструментов. Специальной эстрады для оркестра в залах не было. Изображение главного (южного) фасада, выходящего в небольшой садик на берегу пруда, можно видеть на нескольких гравюрах. Как выглядел в это время вокзал с северной стороны, неизвестно. Здание было построено из дерева на каменном фундаменте и, судя по иконографии и данным архивов, оштукатурено внутри и снаружи (по крайней мере, в большей своей части).

5 января 1844 года центральный корпус вокзала с примыкающими частями полуциркулей сгорел. Однако уже к 13 мая того же года здание было восстановлено по новому проекту Штакеншнейдера, со значительными изменениями.

План, вид главного фасада и поперечный разрез центрального корпуса этого проекта сохранились в копии середины XIX века. Внешний облик южного фасада несильно изменился. В средней части центрального корпуса лоджия превратилась в балкон, а по сторонам от него на всю ширину этого корпуса появились новые лоджии. Местами несколько изменилась декоративная отделка. В большей мере переделки коснулись интерьеров, планировку которых значительно упростили. Исчез круглый зал. Основные помещения ресторана расположились в трёх обширных залах, разделённых колоннадами. Часть западного полуциркуля, примыкающего к центральному объёму, открылась в сторону трельяжной галереи и превратилась в достаточно большой зал. Это помещение в послевоенном исследовании называется «фойэ», но учитывая, что концертного зала как такового всё ещё не было, можно считать, что он предназначался также для обедов на открытом воздухе, поскольку трельяжные галереи полуциркулей были узкими и вмещали немного посетителей. Музыкантам место предназначалось, очевидно, в среднем зале в северной части обширных хоров.

В этом здании с лета 1856 года начинает постоянно выступать оркестр под руководством Иоганна Штрауса-сына, концерты которо-

го в течение 10 сезонов подряд превратились в настоящую легенду Павловска. Наряду со своими ранними произведениями Штраус всё чаще исполняет выдающиеся произведения европейских и русских композиторов, в том числе М. И. Глинки и молодого П. И. Чайковского. У дирижёра и тонких ценителей музыки всё больше и больше вызывает неудовольствие исполнение музыки как своеобразной «приправы» к обеду. После неоднократных требований Штрауса «отделить концерты от обедов» руководство железной дороги в 1860 году снова берётся за переделку интерьеров вокзала, на этот раз по проекту архитектора А. В. Петцольда. Сохранились три листа этого проекта: план, средняя часть южного фасада и средняя часть северного фасада. Центральный зал значительно удлиняется в северном направлении, а в южной его части сооружается постоянная эстрада для музыкантов. Судя по размерам, в помещении, ограниченном по бокам колоннадами, могло разместиться до тысячи слушателей. Для посетителей концертов, очевидно, предназначались и пространства за колоннами, так как в отчёте о переделках говорится, что зал мог вмещать в это время до трёх тысяч человек.

В этом состоянии мы впервые можем видеть интерьер вокзала, зафиксированный в изобразительном материале. Стационарного зала ресторана в центральном корпусе уже не было, он переместился в восточный полуциркуль — на место бывшей бильярдной и комнат «для смешанной публики». Одновременно застекляются примыкающие к центральному корпусу стороны трельяжных галерей и становятся частями интерьеров здания. Для самого Штрауса отделывается квартира в торце западного полуциркульного крыла.

Кроме переделки интерьеров, чертежи Петцольда предусматривали и создание эстрады для концертов в саду. Как показывает акварель, хранящаяся в историческом музее в Вене, уже в 1850-х со стороны сада к центральной части вокзала пристраивают импровизированную сцену с временным навесом. В 1860 году эстрада по проекту Петцольда органично включается в архитектурную композицию южного фасада и превращается в стационарную. Наконец, только по чертежу Петцольда мы можем составить представление о северном, достаточно скромном фасаде центрального корпуса вокзала. Вид южного фасада с полуциркульными крыльями с прилегающим садом в 1860-х годах достаточно хорошо зафиксирован на акварелях и гравюрах того времени.

Новые переделки вокзала и прилегающего участка начинаются в 1870-х и связаны в первую очередь с расширением ресторана, вытесненного из центрального корпуса концертным залом. Одновременно ищут возможность увеличить и сам концертный зал. Уже в начале 1870-х появляются планы директора вокзала инженера Баумгартена, показывающие пристройки с северной стороны: и к полуциркульным флигелям, и к центральному корпусу, а также новые сооружения хозяйственного характера, возникающие рядом с основным зданием. Первым из таких сооружений был газовый завод, возникший в 1860 году в связи с переводом освещения с керосинового на газовое. Затем — кухня, прачечная, ле́дник и другие постройки, отнюдь не украшавшие эту часть парка.

Последняя принципиальная переделка здания происходит в 1883 году. Поднимаются перекрытия боковых частей центрального корпуса —

ПАВЛОВСКИЙ ВОКЗАЛ. ИНТЕРЬЕР КОНЦЕРТНОГО ЗАЛА. ЛИТОГРАФИЯ. 1860-Е
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

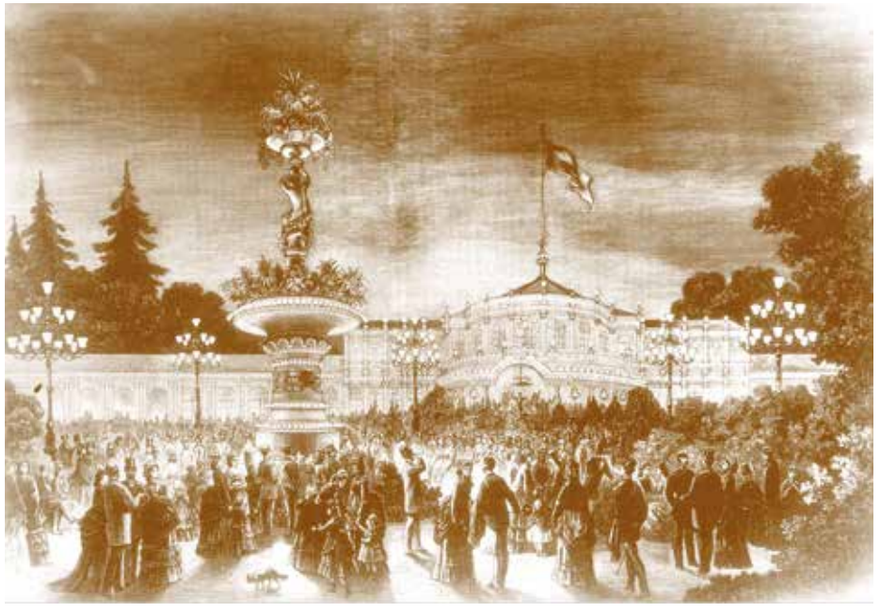
для увеличения кубатуры концертного зала, который вмещает тогда уже около четырёх тысяч слушателей; объём воздуха, приходящегося на человека, оказался немного меньше самых жёстких гигиенических норм. В результате перестройки зал стал двусветным — и его архитектура полностью изменилась, что зафиксировано на многочисленных фотографиях. В том же 1883 году инженер И. Флавицкий делает обмеры концертного зала, чтобы оборудовать в нём вентиляцию. Длина его составляла 36 метров, ширина — 36,5 метра, высота — 10 метров, а площадь — около 1 315 квадратных метров.

По воспоминаниям научного сотрудника послевоенного периода Д. И. Лапшина, жившего в Павловске и до войны, здание было обито вагонкой, фасады окрашены в бежевый цвет желтоватого оттенка, колонны и декоративные детали были белыми. В концертном зале стены, потолок и пилоны с арками — оштукатурены и окрашены зеленоватой клеевой краской. На гладких поверхностях стен были очерчены филёнки коричневого цвета. Полы во многих помещениях вокзала уже в середине XIX века были паркетными. В 1890 году освещение перевели на электрическое, для чего на месте газового завода соорудили электростанцию.

В 1899-м Царскосельская железная дорога была продана Акционерному обществу Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, которое продлило её до Витебска. Новый путь делал ответвление от прежнего в районе деревни Тярлево и шёл по границе Павловского парка. Там была построена железнодорожная станция Павловск II, находившаяся рядом с современной. Новые арендаторы возводят с западной стороны в 1910 году помещения для катания на роликовых коньках; эти помещения вскоре превращаются в зал кинематографа. Также с запада от вокзала ещё в 1876-м появилось деревянное здание театра, построенное по проекту Н. Л. Бенуа в псевдорусском стиле, а в 1888-м — двухэтажная парикмахерская.

Так, вместо обусловленного разрешением 1837 года строительства в парке только одного павильона «к удовольствию и увеселению высшего света и среднего сословия людей», вокруг вокзала возник своеобразный культурно-развлекательный центр.

Достигшая апогея в начале XX века популярность музыкального вокзала начала спадать после революции. 11 марта 1931 года сгорел театр, концерты проводились реже. Однако временами всё ещё происходили выступления первоклассных музыкантов и музыкальных коллективов.



ПАВЛОВСКИЙ ВОКЗАЛ. ГЛАВНЫЙ ФАСАД С ЭСТРАДОЙ. ГРАВЮРА Э. ДАМЮЛЛЕРА ПО РИСУНКУ К. БРОЖА. 1868
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

В годы оккупации все постройки комплекса Павловского музыкального вокзала были уничтожены. В настоящее время территория, где когда-то стоял Павловский вокзал, пустует. Местами выступают блоки каменного фундамента. Сохранились один корпус кухонного блока (1870-е), повреждённая ваза-фонтан, увенчанная фигурой Вакха (1868), остатки восьмиугольного фонтана с чугунными лягушками (1870-е) и нижняя часть водонапорной башни, к которой по сторонам пристроены новые прямоугольные корпуса, примыкающие к полю стадиона. Линия прежнего перрона железнодорожного пути почти полностью совпадает с восточной оградой стадиона.

Павловский музыкальный вокзал, с момента его возникновения в 1838-м и до 1880-х, претерпел целую цепь перестроек и дополнений.

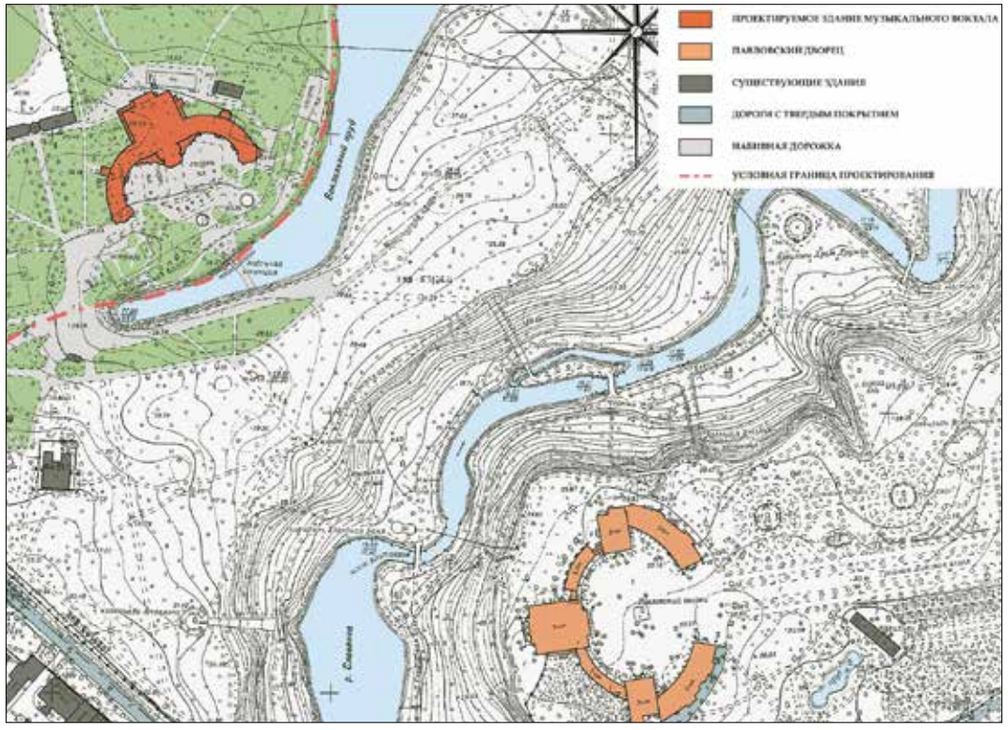
Первоначально изящное, архитектурно цельное здание, напоминающее большой парковый павильон, к концу XIX века превратилось в громоздкое сооружение с многочисленными пристройками и надстройками. Вокруг него возник целый городок сооружений развлекательного, культурно-бытового и хозяйственного характера. Кроме того, сама линия железной дороги с паровозной тягой дисгармонировала с пейзажами романтического парка и нарушала его экологию.

Однако в историю русской и мировой музыкальной культуры Павловский вокзал вошёл как центр музыкальной жизни России, действовавший на протяжении почти столетия. Многие выдающиеся музыканты XIX и начала XX века неоднократно появлялись на его эстраде. Это и Фёдор Шаляпин, и русские теноры с мировой славой Леонид Собинов и Дмитрий Смирнов, завоевавшие все лучшие театры Европы, Анна Павлова и Тамара Карсавина. В Павловском вокзале ещё юношей играл лучший скрипач времён звукозаписи, «император скрипки» Яша Хейфец. На сцене вокзала в Павловске танцевал только что принятый в труппу Мариинского театра Георгий Баланчивадзе, будущий великий балетмейстер XX века Джордж Баланчин. С многочисленными выступлениями в Павловском вокзале связаны первые «скандальные триумфы» Сергея Прокофьева. И конечно, уникальным явлением были продлившиеся 10 лет подряд летние гастроли Иоганна Штрауса-сына, пользовавшиеся огромной популярностью у российской публики. Любопытно, что через два года после десятилетнего периода гастролей в Павловске в Венском городском парке был построен Курсалон, архитектура которого вызывает в памяти Павловский вокзал времён выступлений Штрауса. Сейчас в нём каждый летний сезон даётся до 20 произведений великого австрийского композитора, чьё творчество венцы ценят наравне с творчеством Моцарта.

В 2004 году архитектурное бюро «Литейная часть — 91» под руководством Рафаэля Даянова выполнило проект восстановления Павловского музыкального вокзала. Работе предшествовал серьёзный анализ всех этапов проектирования и строительства вокзала. В настоящем проекте за основу взят проект перестройки А. В. Петцольда, с включением элементов, сохранивших память о первом проекте А. И. Штакеншнейдера.

В проекте участвовали архитекторы:
Рафаэль Даянов, Татьяна Крышина,
Янина Крупенская, Филипп Тышковский

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ТЕРРИТОРИИ ПАВЛОВСКОГО ВОКЗАЛА. ВВЕРХУ – НИЖНЯЯ ЧАСТЬ СОХРАНИВШЕЙСЯ ВОДОНАПОРНОЙ БАШНИ С ПРИСТРОЕННЫМИ К НЕЙ НОВЫМИ КОРПУСАМИ. ВНИЗУ – ПОВРЕЖДЁННАЯ ВАЗА-ФОНТАН, УВЕНЧАННАЯ ФИГУРКОЙ ВАККХА (1868), И ОСТАТКИ ВОСЬМИУГОЛЬНОГО ФОНТАНА С ЧУГУННЫМИ ЛЯГУШКАМИ (1870-Е)
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»



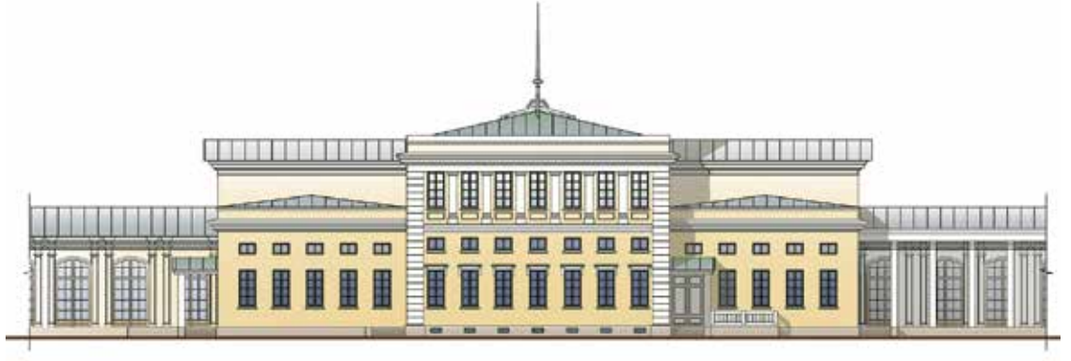
ПАВЛОВСКИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ. ВИД НА СОВРЕМЕННОЙ КАРТЕ ЛЕНИНГРАДСКОЙ ОБЛАСТИ.
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

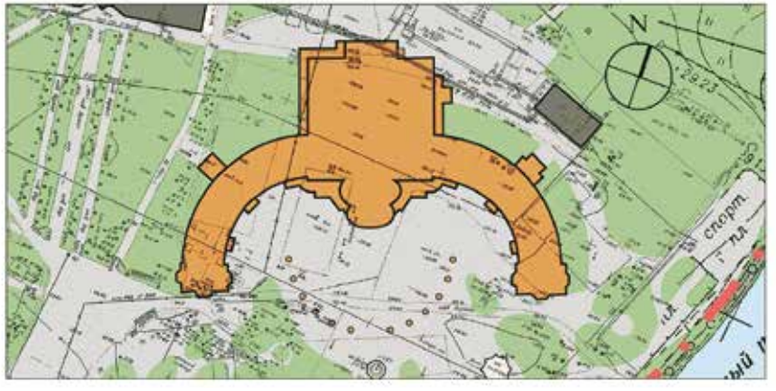
ПАВЛОВСКИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ. ВИЗУАЛИЗАЦИЯ. ВИД С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЁТА
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

ПАВЛОВСКИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ. ВИЗУАЛИЗАЦИЯ
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

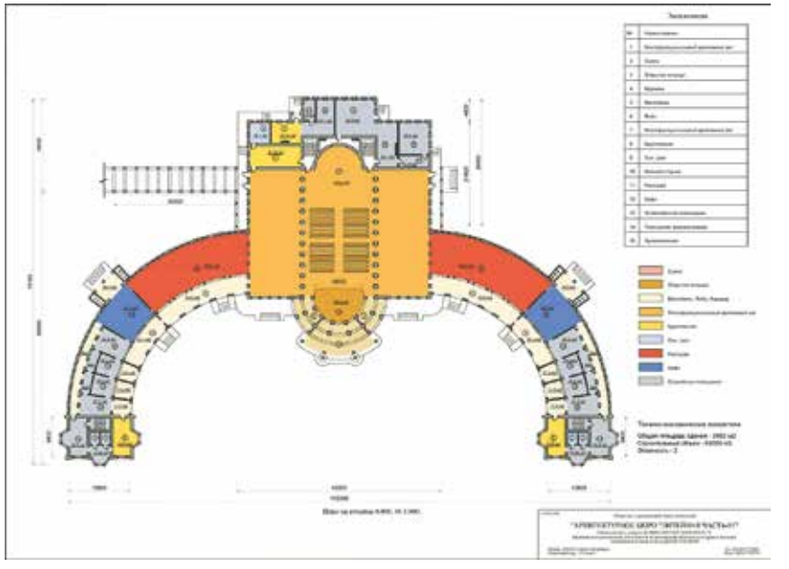
ПАВЛОВСКИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

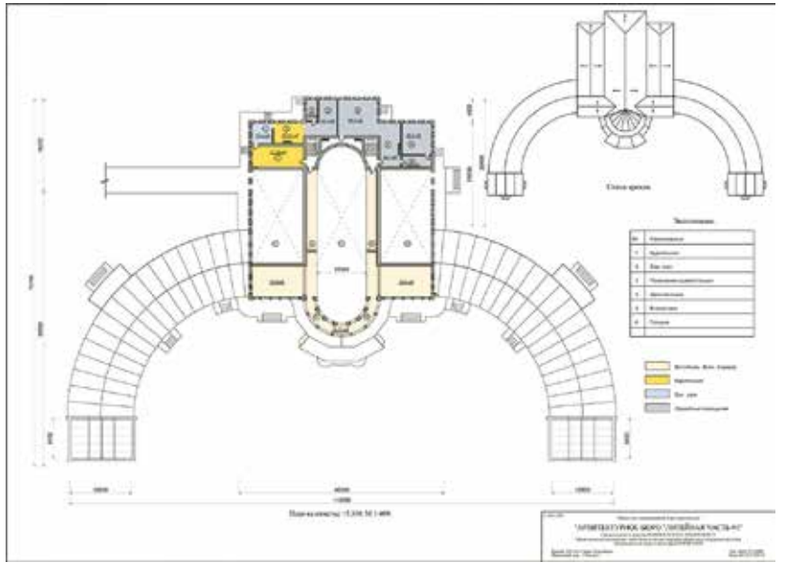
ПАВЛОВСКИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ. ЮЖНЫЙ ФАСАД
АРХИТЕКТУРНОЕ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»





ПАВЛОВСКИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ. СЕВЕРНЫЙ ФАСАД, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

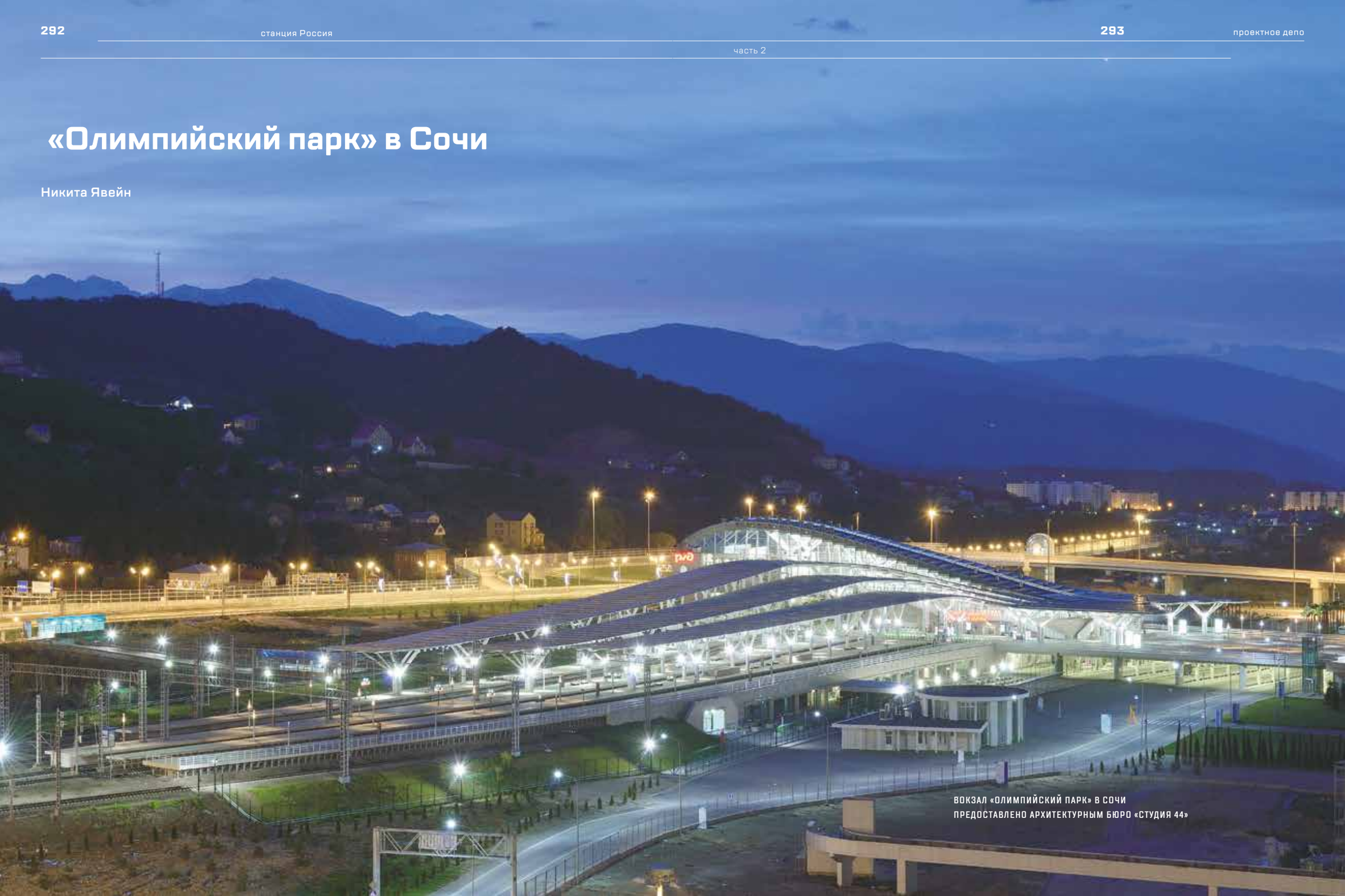




ПАВЛОВСКИЙ МУЗЫКАЛЬНЫЙ ВОКЗАЛ. ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ. ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПЛАН.
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «ЛИТЕЙНАЯ ЧАСТЬ – 91»

«Олимпийский парк» в Сочи

Никита Явейн



ВОКЗАЛ «ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК» В СОЧИ
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

Наш вокзал в Сочи напоминает расправившую крылья птицу, которая то ли спланировала к подножию гор, то ли собирается взлететь. Но надо понимать, что такого рода литературные образы рождаются постфактум. На самом деле архитектура вокзала сложилась под воздействием нескольких вполне объективных факторов, стала результирующей нескольких силовых полей, каждое из которых так или иначе связано с движением.

Прежде всего, скажу о тех ключевых моментах и ограничениях, что возникли задолго до нашего появления в проекте и в немалой мере обусловили форму здания. Во-первых, были уже спроектированы пассажирские платформы и путевое хозяйство вокзала. Во-вторых, требовалось соотнести посадку здания с планировкой входной зоны Олимпийского парка. Замечу, что обе эти вещи — и путевое хозяйство, и рисунок парка — имели криволинейную геометрию. Родившись на стыке двух криволинейных геометрий и увязав их между собой, план вокзала приобрёл изогнутую конфигурацию.

Итак, есть траектория движения поездов, привозящих публику на Олимпийские игры, и есть людские потоки, направляющиеся к главной Олимпийской площади. Вокзал служит адаптером, переходником, сопрягающим эти два вида движения. Он — одновременно и начало и завершение всей планировочной системы Олимпийского парка, её исток и устье. Ведь именно от вокзала начинается пеший маршрут публики к спортивным аренам. Нам казалось важным, чтобы архитектура вокзала задавала исходный импульс этому движению и вобрала в себя его живую пульсацию. Отсюда — непрерывное течение формы, своеобразная «гидравлическая» пластика оболочки сооружения. Как две волны, бегущие навстречу друг другу, навесы над пассажирскими платформами сливаются воедино и вздымаются буруном над центральным объёмом. Затем, резко изменив своё направление, они ниспадают козырьком, который укрывает привокзальную площадь от солнца и словно выплёскивает очередную порцию посетителей в Олимпийский парк.

Это — «архитектура потоков». Её идеологию я унаследовал от отца, Игоря Георгиевича Явейна, который за свою жизнь спроектировал и построил немало вокзалов. Осталось множество схем пассажиропотоков, нарисованных его рукой. Многие функционалисты того времени обожествляли тему движения, стремления людских масс к цели. Наука гидравлика изучает, как потоки ведут себя при большой разности скоростей, как они перемешиваются или закручиваются, что происходит, если поток повернёт под прямым углом... Я думаю, у меня с детства есть ощущение этих потоков, потребность непременно развести в пространстве пешеходные и транспортные потоки. Для этого мы устроили привокзальную площадь в двух уровнях. Верхний уровень — платформа шестиметровой высоты — целиком предназначен пешеходам. Отсюда по широкой парадной лестнице мы спускаемся к входу в Олимпийский парк. Под платформой расположены проезды к вокзалу, организованы места для высадки пассажиров с общественного и личного автотранспорта, остановки служебного транспорта, автобусный вокзал. Внизу всё технологично и скромно, наверху — торжественно и празднично: флаги, фонтаны, цветники...

Я всегда стремлюсь создать геометрическую модель потока, сделать так, чтобы каждый поворот был либо смягчён, либо возникала некая камера, где пространство расширилось и поворот стал возможен, чтобы было как можно меньше лестниц — лучше пандусы, чтобы одно движение плавно перешло в другое. Прямой угол поворота потока я физически ощущаю как некую боль, словно человек врезался в стену... Очень люблю программы, которые моделируют пассажиропотоки, хотя думаю, что на самом деле это нередко скорее повод и стимул к проектированию, чем реальная необходимость. Люблю не произвольное рисование красивых кривых, а осмысленную геометрию сопряжения и плавность работающего механизма.

Мы начали с построения пассажиропотоков и затем стали конструировать весь комплекс как живой организм, у которого главное — это хребет, конструктивный остов сооружения. А ключевое качество остова — его прочность, устойчивость к внешним воздействиям. Сочинская природа и климат оказались щедрыми на такого рода воздействия. Девятибалльная сейсмика, изнурительная летняя жара, иногда — ураганы с нешуточной скоростью ветра, до 60 метров в секунду! Аэродинамические испытания проводили в Петербурге, в ЦНИИ имени А. Н. Крылова. Изготовленный нами деревянный макет здания обдували в аэродинамической трубе и в пузырьковой камере, позволяющей получить картину вихревых потоков, которые обычно и выступают причиной разрушений. По итогам испытаний покрытия обрели дополнительные элементы: обтекатели и аэросвесы, а кровля и навесы над перронами стали более пологими.

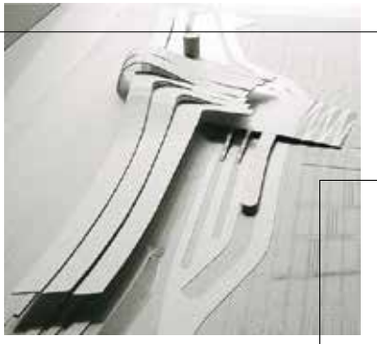
Когда мы начинали проектировать навесы над платформами, шаг опор, поддерживающих навесы, был частым, а сами опоры — невысокими. Изучив опыт строительства вокзалов в зоне субтропиков: в Испа-

нии, Португалии, Калифорнии, мы пришли к выводу о необходимости приподнять навесы и разредить шаг колонн. Замечали, что летом под кустами жарко, а под высокими деревьями — прохлада? Вот мы и решили уподобить наши опоры высокоствольным деревьям с раскидистой кроной. Стойки получили в верхней части подкосы-ветки, что позволило увеличить расстояние между опорами почти вдвое, до 12 метров. Улучшился не только микроклимат, но и образная сторона дела: подлесок превратился в корабельную рощу.

Здание вокзала расположено на самой границе Имеретинской низменности; к северу от неё рельеф уступами и террасами поднимается к склонам гор, чьи вершины очерчивают линию горизонта. Внутреннее построение вокзала тоже имеет ступенчатый характер. Инфраструктура обслуживания пассажиров пригородных направлений в основном размещена в подплатформенном пространстве, а вокзал дальнего следования — над путями, в форме конкорса. Интерьер вокзала дальнего следования трактован нами как единое перетекающее пространство, с разных уровней которого — из входного вестибюля, из ресторана, из распределительного зала — открывается вид на Олимпийский парк и спортивные сооружения. Стоит ли удивляться тому, что абрис оболочки, укрывающей эти пространства, вторит очертаниям гор? Ведь он сложился с учётом тех же силовых полей, которые когда-то сформировали и сами горы: сейсмики, ветров, солнечного света.

Воплотить архитектурный замысел в жизнь оказалось не так-то просто. Переменная геометрия навесов и кровли (и в плане, и по высоте), веерное расположение несущих балок — всё это обусловило полное отсутствие типовых узлов и элементов. По сути, этим был продиктован и выбор трубчатого профиля: круглое сечение облегчило стыковку колонн с подкосами, сопряжение подкосов с кровлей и т. д. Покрытие здания выполнено из фальцованного оцинкованного металлического листа. Чтобы перевести в натуру его криволинейную геометрию, пришлось задействовать методы параметрического моделирования. Каждый элемент металлоконструкций (а всего их — более 300 в кровельном покрытии площадью 35 тысяч квадратных метров) рассчитывался по специальной формуле, изготовлялся индивидуально и проходил на заводе контрольную сборку с «подгонкой» по модели.

Придумано множество терминов для обозначения такого рода архитектуры: параметризм, органическая архитектура, экотек, архитектурная бионика... Но я предпочитаю называть её архитектурой потоков.



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ «ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК»

Сочи, Россия
Заказчик: Дирекция капитального ремонта и строительства ОАО «Российские железные дороги» (ДКРС ОАО «РЖД»)
Проектирование: 2010–2012
Строительство: 2011–2013
Общая площадь: 17 200 кв. м

Вокзал «Олимпийский парк» был задуман как главные наземные ворота XXII зимней Олимпиады в Сочи. Отсюда людской поток (10 тысяч человек в час пик) устремлялся на Олимпийскую площадь, в место сосредоточения ледовых арен. Архитектура вокзала — производная от траекторий этого движения, она и подчиняется ему, и направляет его к цели. Навесы над перронами плавно перетекают в кровлю, та энергично вздымается над центральным объёмом и ниспадает вниз длинным козырьком, словно выплёскивая толпы посетителей в Олимпийский парк.

Получившийся в итоге образ ассоциируется с горными складками и морскими волнами. Но более всего здание напоминает распростёршую крылья птицу, у которой есть позвоночный хребет, постепенно утончающийся скелет, кожный покров и даже ветрогасящие «закрылки». Такой способ формообразования роднит сочинский вокзал с произведениями архитектурной бионики.

Вокзал стоит на бровке шестиметрового уступа, что позволило организовать привокзальную площадь в двух уровнях: верхний отдан пешеходам, нижний — транспорту (в том числе автобусному вокзалу).

Внутреннее построение вокзала имеет многоуровневый, ступенчатый характер. Инфраструктура обслуживания пассажиров пригородных направлений в основном размещена в подплатформенном пространстве, а вокзал дальнего следования — над путями, в виде конкорса. Интерьер вокзала дальнего следования трактован как единое перетекающее пространство, с разных уровней которого — из вестибюля, из ресторана, из распределительного зала — открываются панорамные виды на Олимпийский парк и спортивные сооружения.

ВОКЗАЛ «ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК» В СОЧИ. ХОД СТРОИТЕЛЬСТВА
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

ВОКЗАЛ «ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК» В СОЧИ. ФОНТАН ПЕРЕД ВХОДОМ В ЗДАНИЕ ВОКЗАЛА
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

ВОКЗАЛ «ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК» В СОЧИ. ИНТЕРЬЕР
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

ВОКЗАЛ «ОЛИМПИЙСКИЙ ПАРК» В СОЧИ. ПЕРРОН
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНЫМ БЮРО «СТУДИЯ 44»

Николай Шумаков: «Мы придали скорости форму»

В 2023 ГОДУ В РОССИИ ПОЯВИТСЯ ПЕРВАЯ ВЫСОКОСКОРОСТНАЯ МАГИСТРАЛЬ, КОТОРАЯ СОЕДИНИТ МОСКВУ С КАЗАНЬЮ. МЕТРОГИПРОТРАНС ВО ГЛАВЕ С АРХИТЕКТОРОМ НИКОЛАЕМ ШУМАКОВЫМ СПРОЕКТИРОВАЛ ВОКЗАЛЫ ДЛЯ СТАНЦИЙ МАРШРУТА.

Почему мы едем в Казань, а не в Петербург?

Хороший вопрос. Первой решили строить высокоскоростную магистраль (ВСМ) Москва — Казань. Вторая на очереди — Москва — Петербург. Почему начали с Казанского направления, не знаю. Хотя могу предположить: всё-таки мы должны стремиться на восток. Далее будет магистраль Екатеринбург — Челябинск, а потом и до Пекина доедем.

На каких станциях будут останавливаться скоростные поезда магистрали Москва — Казань?

На двенадцати. Отправление с Курского вокзала в Москве. Далее — Ногинск, Орехово-Зуево, Петушки, Владимир, Ковров, Нижний Новгород (аэропорт), Нижний Новгород-Московский, Чебоксары, Помары и Казань.

И в каждом городе ваше бюро запроектировало новый вокзал специально для ВСМ?

Нет. Мы проектируем пять вокзалов: на станциях Петушки, Дзержинск, Нижний Новгород (аэропорт), Нижний Новгород-Московский, Чебоксары, а также последний вокзал на этом участке — в Казани.

Что надо знать о месте, дабы построить там вокзал?

Что надо знать о ВСМ — вот как поставим вопрос. Это абсолютно новый вид транспорта, которого в России пока нет. Длина ВСМ в Китае — шесть тысяч километров. В Германии, Японии они есть. А в России — нет. Поэтому вокзалы ВСМ мы трактуем как архитектуру нового вида транспорта, который движется со скоростью где-то между скоростями современного традиционного поезда и самолёта. Во всём мире поезда ВСМ ходят со скоростью максимум 350 километров в час. В России они будут ходить 400 километров в час. Из Москвы в Казань можно будет доехать за 2,5 часа. Архитектура вокзалов ВСМ к месту привязана условно, потому что в бионической архитектуре все основные технологические и пассажирские помещения вокзала находятся в оболочке. Казань или Петушки — в данном случае не имеет значения. Станция в Петушках имеет другие масштабы, поскольку у неё другая вместимость, но приём тот же, что и в Казани и на других станциях. Исключение составляет Нижний Новгород-Московский: там станция находится в центре города и привязана к старому вокзалу. На Курском вокзале по этой же причине будет привязка к месту. А все остальные станции будут стоять в чистом поле.

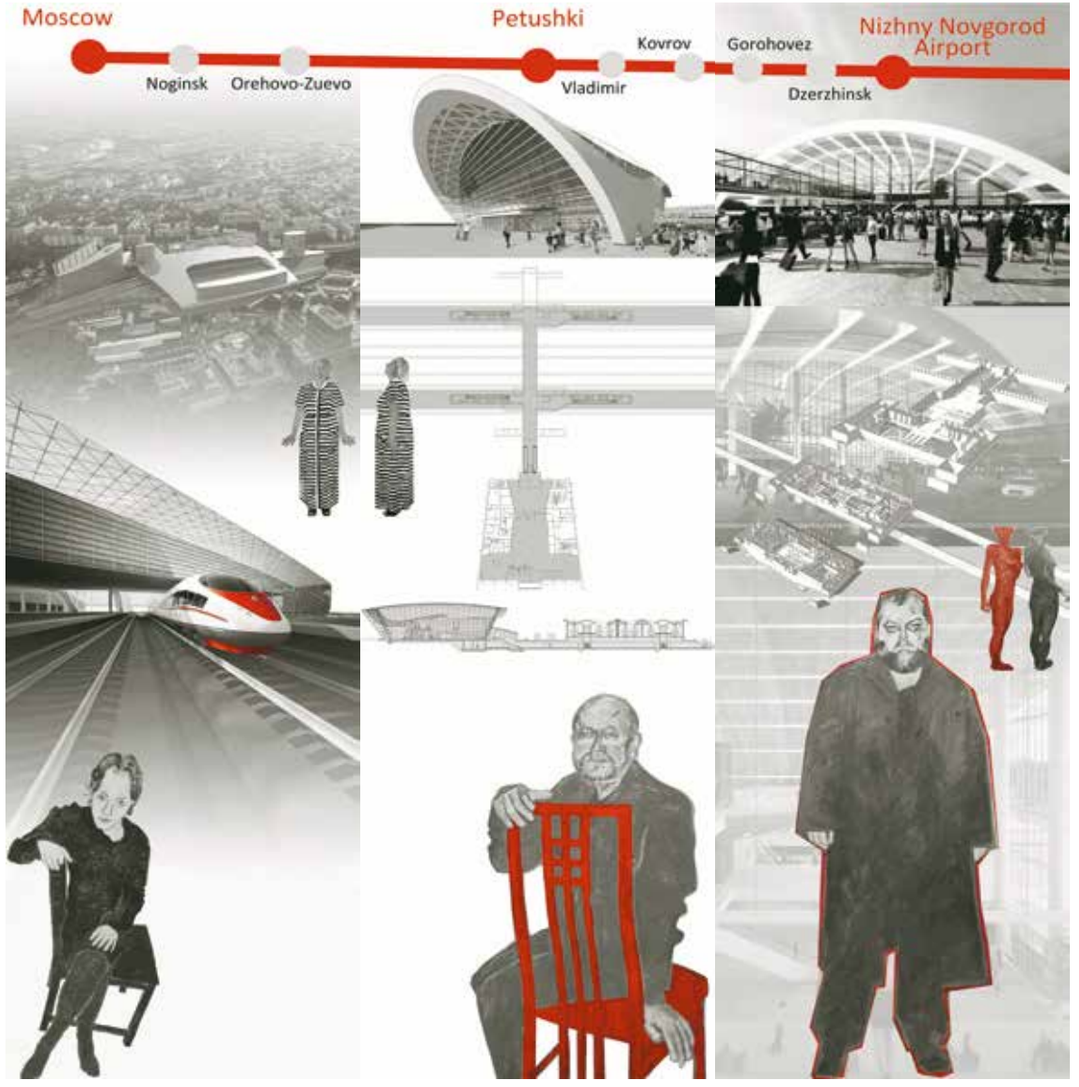
Как окажется решена привязка к историческому зданию на Курском вокзале?

Здание Курского вокзала 1972 года постройки станет распределительным залом всего комплекса вокзала и сохранит свой внешний облик. На первом этаже старого сооружения, возведённого в 1896 году и реконструированного в 1938-м, мы сохраним зону ожидания для пассажиров разных классов. Верхний уровень, с кафе и ресторанами, накроем общей оболочкой. Над железнодорожными путями появятся два конкорса — распределительных зала для пассажиров. Они будут соединены реконструированной зоной здания вокзала 1896 года.

Какой из старых вокзалов ваш любимый?

Площадь трёх вокзалов: Казанский Щусева, Ярославский Шехтеля и Ленинградский Тона. Казанский был создан Щусевым до войны, в 1930-х годах, он долго строился, а достраивался ещё дольше. Ярославский — в начале XX века, а Ленинградский — в конце XIX века. Три великих архитектуры, три разных эпохи в одном и том же месте.

ИЛЛЮСТРАЦИЯ К ЭКСПОЗИЦИИ МЕТРОГИПРОТРАНСА В РОССИЙСКОМ ПАВИЛЬОНЕ – 2018



ВОКЗАЛ СТАНЦИИ ЧЕБОКСАРЫ

ВОКЗАЛЫ СТАНЦИЙ ВЕТКИ ВЫСОКОСКОРОСТНОЙ МАГИСТРАЛИ МОСКВА – КАЗАНЬ. АРХИТЕКТОР НИКОЛАЙ ШУМАКОВ ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ВОКЗАЛ СТАНЦИИ КАЗАНЬ

Это были своего рода храмы того времени.

Именно. Они проектировались как храмы, не привязанные к новому виду транспорта. Традиционный вокзал — стилобат, башенка и часы — в данном контексте неправильный подход. Правильный — так, как сделали мы: всё — тягучее, устремлённое, плавучее, привязанное к высокоскоростной магистрали.

В эпоху промышленной революции вокзалы были порталами в новое будущее, в огромную, новую, свежую Россию. А что для нас сейчас значат вокзалы?

Любой вокзал — и советский, и дореволюционный — это всегда дворец. Пусть сельский, но дворец. У нас трактовка иная. На что-то летящее (а 400 километров в час — это уже полёт) нацеплена этакая скорлупа. Скорости новой железной дороги мы придали форму. Это не ворота в светлое будущее, это и есть светлое будущее.

ЧАСТЬ 3 ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН ГОРОД РОССИЯ ЧАСТЬ 3 ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО АРХИТЕКТУРНАЯ ГРУППА CITIZENSTUDIO ДИХОТОМИЯ? ГРАФИЧЕСКОЕ ЭССЕ ЧАСТЬ 3 ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО АРХИТЕКТУРНАЯ ГРУППА CITIZENSTUDIO ВЕЛИКАЯ РУССКАЯ РЕКА ЧАСТЬ 3 ЗАЛ

ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО АНАТОЛИЙ AKUE ПРОСТРАНСТВО УМА ЧАСТЬ 3 ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН ГОРОД РОССИЯ ЧАСТЬ 3 ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО АРХИТЕКТУРНАЯ ГРУППА CITIZENSTUDIO ДИХОТОМИЯ? ГРАФИЧЕСКОЕ ЭССЕ ЧАСТЬ 3 ЗАЛ ОЖИДАНИЯ БУДУЩЕГО АРХИТЕКТУРНАЯ ГР

Город Россия

Павел Пепперштейн в интервью Елене Юшиной о старых атмосферических ценностях, патетических сооружениях и любимом железнодорожном маршруте из детства

С момента создания твоего футурологического проекта «Город Россия» прошло уже 10 лет. Сегодня идея «Города Россия» для тебя по-прежнему актуальна? Ты всё ещё хотел бы создать такой город будущего между Петербургом и Москвой?

Я никогда особо не верил в то, что эта утопия осуществится. «Город Россия» — скорее предложение обратить внимание на катастрофическое положение исторического наследия. Я хотел призвать к сохранению сокровищ, которыми являются эти старые столицы — Петербург и Москва, чтобы свирепые духи апгрейда и модернизации не вели себя столь беспардонно и жестоко в отношении старых атмосферических ценностей. Я хотел канализировать всю эту активность в какое-то нейтральное место, дабы отвлечь внимание от лихорадочного безумия новизны. Так мама-птица отвлекает от своего гнезда прохожих, начиная истошно чирикать, чтобы те пошли другой дорожкой и ненароком не нашли гнездо, где лежат беззащитные птенцы. Нагромождение футуристических видений, заманчивые небоскрёбы будущего, вся роскошь планируемых зданий — всё это я мыслил как приманку, которая бы отвлекла чудовищ-капиталистов, одержимых идеей строительного обновления, от разрушения старых городов. Но, по иронии судьбы, мой проект был воспринят, наоборот, как гимн футуристическому строительству и упоение линиями грандиозных застроек. Эффект был абсолютно противоположный. Никто не понял экологический импект, который содержался в моём послании.

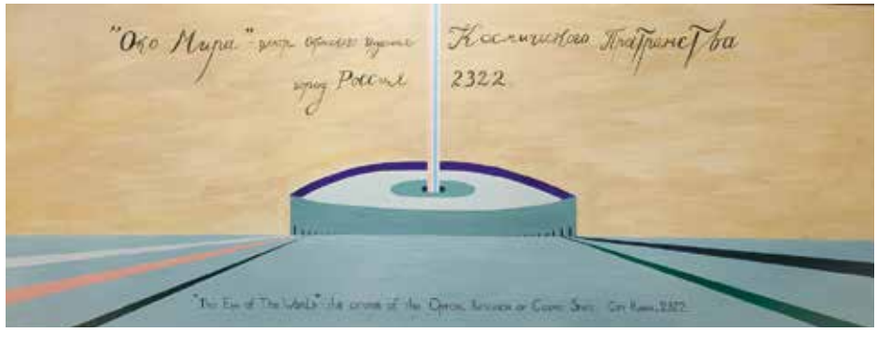
ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. ГОРОД РОССИЯ. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. КОСМОДРОМ «ЧЁРНЫЙ КВАДРАТ» БЛИЗ ГОРОДА РОССИЯ В 3314 ГОДУ. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

Если бы город Россия всё-таки появился, в нём был бы вокзал? И если да, то какой?

Обязательно был бы. Я всегда страстно любил железную дорогу и вокзалы. И звук, и вид поездов. В детстве мой папа снимал дачу на станции Челюскинская по Ярославской железной дороге, и мы всегда проводили на ней часть лета. Родители мои развелись, и лето было поделено пополам между папой и мамой. Первую часть мы проводили с мамой в Коктебеле, в Доме творчества писателей. А со второй половины начинался не менее увлекательный трип, когда меня передавали папе и мы отправлялись в Подмосковье, на Челюскинскую. И конечно же, постоянно шатались на электричках между Москвой и дачей и обсуждали явление, которое мы называли вокзальной архитектурой. Эти невероятной красоты строения, не только вокзалы, но и здания технического назначения вроде водонапорных башен, можно было наблюдать по обеим сторонам железной дороги. В их архитектуре можно было увидеть всю человеческую историю. Готические башни, классицистические конструкции с колоннами, романтические подобия немецких замков, византийские структуры... По замечательной мысли XIX века, здания эти строились в духе романтического воскрешения всех пластов архитектурной памяти. Этой архитектуре принадлежит моё сердце.

Архитектура же современных вокзалов и зданий, принадлежащих железной дороге, не особенно радует, скорее даже внушает глубокую горечь и печаль. Я помню своё состояние невероятной скорби, когда в одном из моих любимых мест, городке Венген в Швейцарских Альпах, на отрогах горы Юнгфрау, я заметил странную перемену. В 1990-х годах я часто посещал это место, бродил зимой и летом по отрогам Альп и жил в шале семьи Йоллес, моих друзей. Я прекрасно помню то лето в конце 1990-х, когда впервые увидел на пике Юнгфрау тёмное пятно. До этого всегда, даже в самое жаркое время, он оставался абсолютно белоснежным. Но следующим летом тёмное пятно стало больше. Я наблюдал эффект потепления, распад этой сверкающей, святой белизны. Одновременно в Венгене разрушили старинный вокзал. Он был идеален. Горные поезда с почти игрушечными вагончиками, карабкаясь по склонам, прибывали на эту почти игрушечную станцию с башенкой и часами. Вместо неё была возведена светящаяся продолговатая блевотина какого-то современного архитектора, которого следовало бы наказать за то, что он сделал. Волшебный ландшафт долины, куда идеально вписывался старый вокзал, теперь был испорчен новым, дико претенциозным, светящимся неоновым обмылком. Ни с кем из местных жителей я не мог разделить своих чувств, поскольку они радовались и гордились тем, что в их городе появился хай-тек-вокзал, набитый мерзейшей хай-тек-атрибутикой, никому не нужной, но тешащей невротическое представление, будто всё должно осовремениваться. Эта история — символ преобразований, которые сегодня происходят в нашем мире. Всё прекрасное, вдохновляющее беспощадно уничтожается и исчезает. Остаётся только искать места, которые пока не нашли сил для этого обновления. Хотя они тоже сделают это, как только получат деньги.



ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. «ОКО МИРА» – ЦЕНТР ОПТИЧЕСКОГО ИЗУЧЕНИЯ КОСМИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА. ГОРОД РОССИЯ – 2322. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

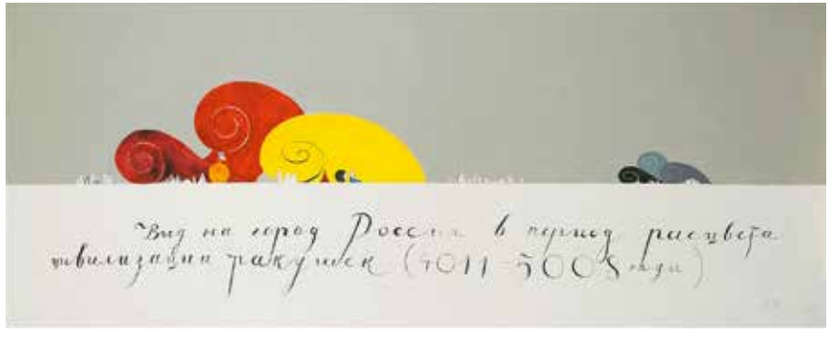
ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. «УХО МИРА» – ЦЕНТР ИЗУЧЕНИЯ КОСМИЧЕСКОГО ЗВУКА. ГОРОД РОССИЯ – 2333. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

Каким ты представляешь себе вокзал в городе Россия?
Главный вокзал города Россия я бы хотел видеть суперромантическим и консервативным, гигантским и воплотившим в себе все фантазии вокзальных архитекторов XIX века. Поезда въезжали бы в подобие гигантского готического собора или в патетическое сооружение в духе ревивализма, которого я горячий сторонник.

Таким ты видишь вокзал будущего. А какими были бы поезда?
Технологические прорывы в деле железных дорог — это очень важно, и скорость играет здесь ключевую роль. Но хотелось бы, чтобы скорость была не единственным вектором развития. Скорость, к сожалению, ведёт к замкнутости, капсулированию, поскольку скоростные поезда превращаются в пули, внутри которых сидят люди. Это, конечно, хорошо, но параллельно нужно развивать и другой вектор — неторопливые открытые роскошные платформы, может быть с бассейнами, ресторанами, продуваемые ветром. Мир тотального бизнеса и прагматизма близок к своему концу. Скоро ценность труда станет ничтожной. Выживание человечества будет связано с умением наслаждаться, не скучать, не впадать в депрессию, и для этого потребуется новая культура кайфа. С этим будут связаны новые виды транспорта. Лёжа в купальнях, принимая целебные ванны, внимая прекрасной музыке, совершая ритуальные богослужения, танцуя, люди станут двигаться на этих видах транспорта сквозь роскошные ландшафты. Будущее — за поездами.

Какие у тебя любимые поездные направления?
Долгие годы я был скитальцем: постоянно куда-то ездил. А последние три года перемещаюсь только между Питером и Москвой, потому что мой самый любимый железнодорожный маршрут, в Крым через Украину, перекрыт политическими обстоятельствами. С этой дорогой связан очень важный момент в моей жизни. Мне было семь лет, когда папа впервые посадил меня одного в поезд до Крыма. От Москвы до Феодосии, где меня встретила мама, я ехал один. Я лежал на полке в купе и блаженствовал, чувствовал себя очень счастливым. Мне было так интересно смотреть в окно, что не хотелось отрываться ни на секунду. Потом всю жизнь я ездил в Крым по этому пути, который начинался на Курском вокзале. Вначале звучал роскошный марш «Прощание славянки». Очень торжественный ритуал. Наконец поезд отъезжал и шёл по мосту через Москву-реку: с одной стороны открывался вид на Андроников монастырь, где жил и работал Андрей Рублёв, а с другой стороны — на Рогожскую заставу, церковь с чёрными куполами. Это очень важная староверская церковь, центр староверской общины Москвы. Дальше поезд проезжал Орёл, Курск, Белгород, Харьков, Запорожье, Павлоград, Мелитополь и через Сиваш, так называемое Гнилое море, где пахнет сероводородом, въезжал в Крым.

По Транссибу ты никогда не хотел проехаться?
Нет. Для меня всегда было два железнодорожных пути. Один, который я уже описал, я открыл в семь лет. Ещё через семь лет, когда мне было 14, я открыл для себя путь в Европу. Поезд идёт через Белоруссию, через



ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. ВИД НА ГОРОД РОССИЯ В ПЕРИОД РАСЦВЕТА ЦИВИЛИЗАЦИИ РАКУШЕК (4011–5008 ГОДЫ). 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. КРАСНАЯ ПИРАМИДА. В 8888 ГОДУ ГОРОД РОССИЯ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ НЕСКОЛЬКИХ РАЙОНОВ) БУДЕТ ЗАКЛЮЧЁН ВНУТРИ ГИГАНТСКОЙ КРАСНОЙ ПИРАМИДЫ НА 200 ЛЕТ. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

Брест, где происходит мистический ритуал смены колёс, пока все сидят в вагонах, которые поднимаются домкратами в воздух. В этот момент ты как бы проходишь через некий шлюз и понимаешь, что Россия и Европа расположены на разных уровнях бытия. С 14 лет я постоянно ездил из Москвы в Прагу и обратно. Вся моя жизнь проходила в этих поездках. Потом тем же путём я ездил в Берлин, Париж, Брюссель, Амстердам, Рим. Эту дорогу я знаю наизусть, как и дорогу в Крым. Это два моих железнодорожных пути, которые можно сопоставить с прустовскими маршрутами, которые дали имена двум томам его эпопеи «В поисках утраченного времени»: «У Германтов» и «В сторону Сванна».

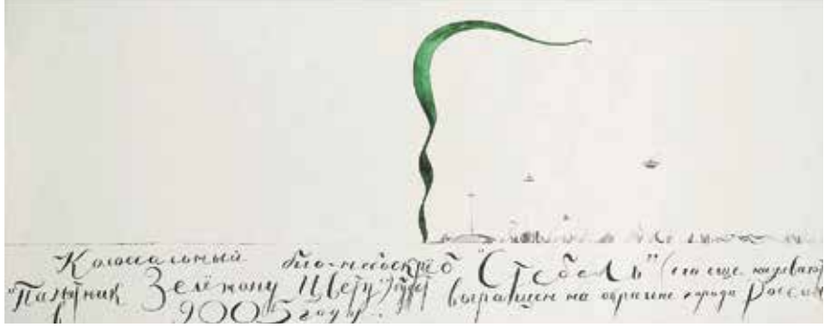
Железная дорога — место коммуникации. В большей степени, конечно, в России, чем в Европе, потому что наша страна большая и на время путешествия люди фактически поселяются в поезде. Для тебя поезд — место уединения или общения?

Путешествие в поезде — это всегда гадание: ты достаёшь карту, не зная, что тебе выпадет. Много раз я ездил один в купе, и всегда это было наслаждением. Но иногда мне выпадали интересные соседи. Помню просто удивительный поезд из Казантипа, весь забитый молодёжью, возвращавшейся с рейва. Все нарядные, весёлые, общаются. Это был поезд счастья. Я мог бы написать целую книгу воспоминаний, посвящённую тому, что со мной происходило в поездах.

Вспомнишь какую-нибудь историю?

Моя первая поездка в Прагу была в 1980 году. Я ехал через Белоруссию и Польшу, которая была охвачена движением «Солидарность». Самый пик эйфории. Энергия свободы проникала сквозь окна вагонов. Всюду надписи: «Солидарность». Поезд ещё два часа стоял в Варшаве, и я мог погулять по городу. Мне было 14 лет, у меня были смешанные чувства. Когда я ехал этим же путём через год, в 1981-м, в Польше Войцехом Ярузельским уже было введено военное положение. Я оказался в одном купе с красивой, интеллигентной польской дамой и её дочерью, моей ровесницей. И когда мы вышли в Варшаве, то увидели, что платформа полностью оцеплена войсками. К нам тут же подошёл польский полковник, которому, вероятно, приглянулась дама. Она прекрасно говорила по-польски, а он — не менее хорошо по-русски. Очень галантно он предложил ей показать город за два часа. А я к ним упал на хвост. И мы сели в военную машину с шофёром, и полковник два часа возил нас по Варшаве, всё рассказывал и показывал.

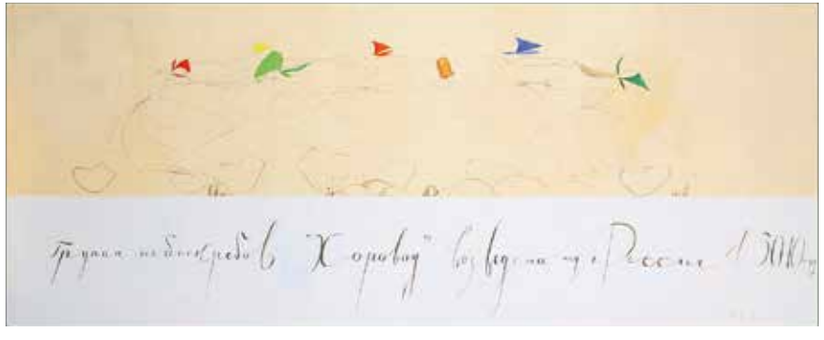
Есть другая, более захватывающая история — о моей поездке в Прагу, когда мне было 15 лет. Кроме переезда в Бресте, в Прагу был ещё один путь — через Украину и Словакию, через пограничный украинский город Чоп. Этим путём я тоже ездил, но реже, чем через Брест. Я постоянно возил с собой книги, потому что папа переехал в Прагу и я помогал перевозить его библиотеку. Как-то раз я вёз с собой целую сумку старин-



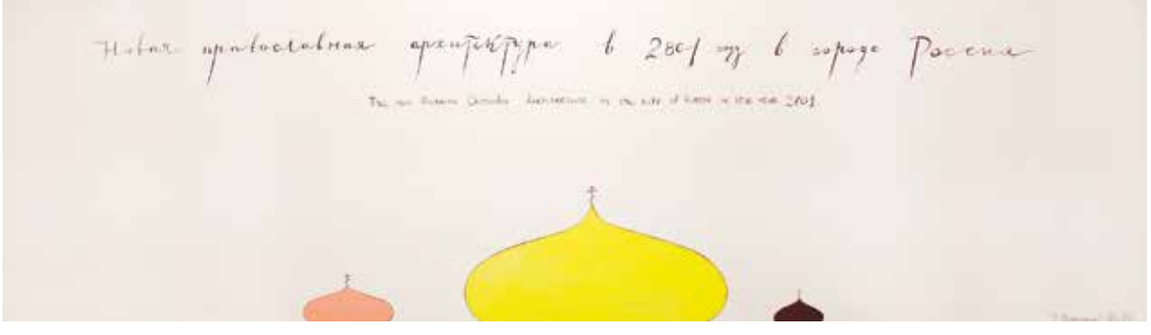
ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. КОЛОССАЛЬНЫЙ БИОНЕБОСКРЁБ «СТЕБЛЬ» (ЕГО ЕЩЁ НАЗЫВАЮТ «ПАМЯТНИК ЗЕЛЁНОМУ ЦВЕТУ») БУДЕТ ВЫРАЩЕН НА ОКРАИНЕ ГОРОДА РОССИЯ В 9005 ГОДУ. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. ШАР РУССКОЙ ДУХОВНОСТИ НАД ГОРОДОМ РОССИЯ. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ных книг. На границе в Чопе таможенники запретили мне вывозить эти книги и предложили сдать сумку в камеру хранения. Была ночь. Я очень боялся, что поезд уедет без меня, и вбежал в огромный зал с ячейками, запихнул сумку, закрыл дверцу. Все силы своей памяти я бросил на запоминание кода, который там навинтил. Вбежав в свой вагон, я тут же записал код и с облегчением вздохнул, а поезд уже нёс меня дальше по Карпатам. Через два месяца я ехал обратно и вышел в Чопе, чтобы забрать сумку. Войдя в зал с ячейками, я вдруг в ужасе понял, что совершенно забыл записать номер ячейки. Я стал набирать код на ячейках и дергать ручки все подряд, но ни одна не открывалась. Так я трудился в поте лица своего, пока не почувствовал, что кто-то за мной наблюдает, и когда обернулся — увидел двух молодых пограничников. Меня приняли, поскольку билет и паспорт я оставил в вагоне. Когда я вышел на перрон, мой поезд исчезал на горизонте, превращаясь в точку. Такое отчаяние и ужас отразились на моём лице, что пограничники немедленно развернулись и ушли, оставив меня одного расхлёбывать свои проблемы. Я подошёл к толстому западноукраинскому милиционеру, который оказался не очень сообразительным, и мне пришлось полчаса объяснять, что произошло. Наконец он врубился и ответил, что мне надо обратиться к директору вокзала. Директор вокзала пообещал связаться с проводником моего вагона, который отправит мои паспорт и билет обратно в Чоп: без них я не мог уехать в Москву. Возникла перспектива бесконечного ожидания, делать было нечего, дико хотелось есть. Тут я вспомнил про книги и решил всё-таки их забрать. Оказалось, что в ячейках вещи хранятся только три дня, а потом их переносят в другое помещение, где их сторожит какой-то дядька. Получив наконец сумку, я часов 12 провёл на вокзале, читая старинные книги. Затем меня посадили в поезд, набитый советскими солдатами, возвращающимися из Чехословакии. И всю дорогу до Москвы я лежал на верхней полке, читая свои старинные книги и глотая слюну. У солдат было море еды: тонны варёных яиц, сыров, колбас, бутербродов. Но никому из них не пришло в голову предложить мне поесть, а я был слишком молод и горд, чтобы попросить. В диком голоде я доехал до Москвы, где мне выдали мои вещи из камеры хранения на Киевском вокзале. Этот вокзал всегда ассоциировался у меня со сказкой о волшебнике Изумрудного города. Нечто сказочное присутствовало для меня в этом прекрасном вокзале, там я вновь обрёл свой паспорт и, таким образом, снова стал хоть и дико голодным, но полноценным 15-летним гражданином СССР, можно даже сказать — 15-летним капитаном.



ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. ГРУППА НЕБОСКРЁБОВ «ХОРОВОД» ВОЗВЕДЕНА НАД ГОРОДОМ РОССИЯ В 5010 ГОДУ. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ



ПАВЕЛ ПЕППЕРШТЕЙН. НОВАЯ ПРАВОСЛАВНАЯ АРХИТЕКТУРА В 2801 ГОДУ В ГОРОДЕ РОССИЯ. 2009
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

«Великая Русская Река»

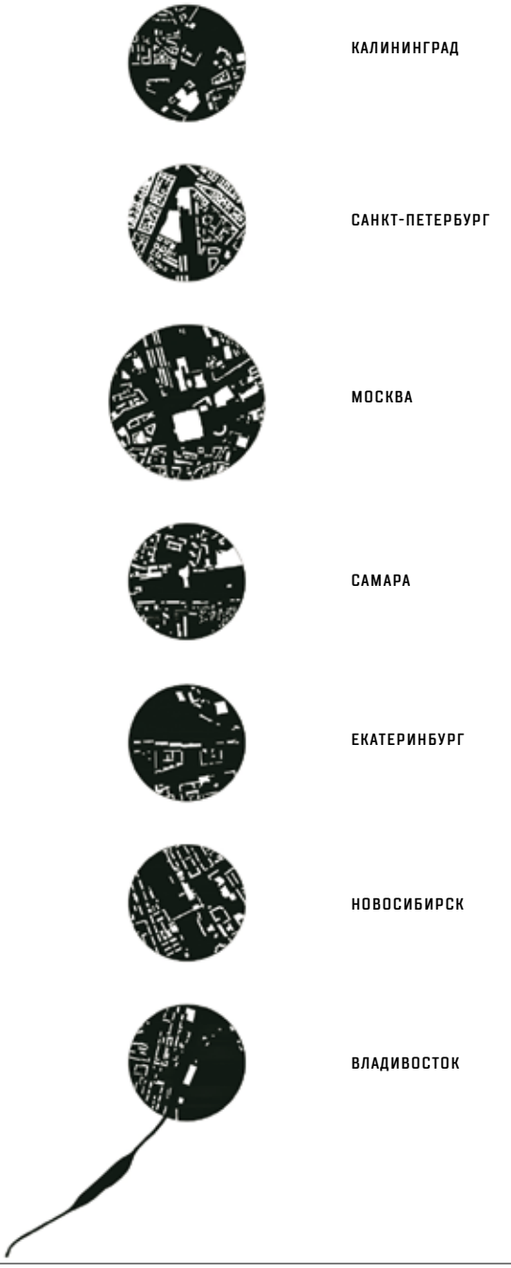
Даниил Никишин, Михаил Бейлин
при участии Александра Язловского

Архитектурная группа
«Citizenstudio/Горожане»

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Транссибирская железнодорожная магистраль (Транссиб), Великий Сибирский путь (историческое название) — железная дорога через Евразию, соединяющая Москву с крупнейшими восточносибирскими и дальневосточными промышленными городами России. Длина магистрали — 9 288,2 километра; это самая длинная железная дорога в мире. Результатом строительства Транссибирской магистрали стала возникшая к 1905 году возможность: впервые в истории следовать поездам только по рельсам, без использования паромных переправ, от берегов Атлантического океана (из Западной Европы) до берегов Тихого океана (до Владивостока). Транссиб соединяет Европейскую часть, Урал, Сибирь и Дальний Восток России, российские западные, северные и южные порты, а также железнодорожные выходы в Европу, с тихоокеанскими портами и железнодорожными выходами в Азию. **(Википедия)**

ГОРОДСКИЕ ПУСТОТЫ ПРИВОКЗАЛЬНЫХ ТЕРРИТОРИЙ



Россия — самая большая по территории страна в мире. Она представляет собой огромное и в основном свободное пространство. Хребет этого пространства — железная дорога. Это река, с запада на восток протекающая через всю страну. И с востока на запад тоже. Бóльшая часть населения страны расселена вдоль её «русла». Эта артерия объединяет как Россию, так и континент в целом: от Атлантического до Тихого океана.

Протекая через все крупные города России, «Река» обнаруживает интересное противоречие. Объединяя населённые пункты страны, железная дорога для самих городов является скорее разделяющим фактором. Виной тому — устаревшие технология и инфраструктура. Колоссальная зона отчуждения сопровождает дорогу. Она окружена урбанистическим мусором: гаражами, сервисами, мелкими складами и просто одичавшими пустырями. Город вынужден ограждаться от «Реки» всеми доступными ему методами.

Наблюдая за «руслом», можно выделить несколько типов городов. Во-первых — города-центры. Это Москва и Санкт-Петербург — два истока «Реки» — начало российской железной дороги. Во-вторых — транзитные пункты — все крупные (и не очень) города, через которые «Река» проходит, попутно их рассекая. Также есть две крайние точки — Калининград и Владивосток — точки, где заканчиваются железные дороги России.

Все эти города объединяет описанная выше зона омертвения городской ткани, сопровождающая Дорогу. Это — пространство, свободное не только от актуальной городской функции, но и от человека. Однако оно таит в себе огромный потенциал развития для городов. При отношении к этому пространству как к ценности оно может превратиться в пространство возможностей, в точки интенсивного развития Самары, Екатеринбурга, Новосибирска, Москвы и других городов. Для всей страны изменение технологической концепции железнодорожного транспорта уже не только возможность, но и крайняя необходимость.

Транссибирская магистраль была построена в очень короткие сроки. За 26 лет на рубеже веков эта дорога связала целый континент. Но с тех пор мы продолжаем жить в транспортной концепции XIX века. Средняя скорость движения по «Реке» сегодня составляет 64 километра в час. Путь от Москвы до Владивостока занимает более шести суток. Очевидно, что при повышении скорости хотя бы в 2,5 раза, что далеко не предел для современной техники, значительно возрастёт связь между городами и регионами. Для городов это означает превращение железной дороги в агломерационный транспорт. Увеличение интенсивности и скорости связей наполнит жизнью значительную территорию России, ослабит миграцию населения в два-три мегаполиса. Вкупе с развитием общества посттруда, пропадёт необходимость жить в крупных городах. Достаточно доступа к транспортной артерии, чтобы снизить зависимость человека от экономических центров, притом сохранится мобильность граждан. Развитие сети железных дорог и наполнение системы дополнительными «реками» позволит на этой основе создать значительно более равномерную систему расселения в стране. Россия имеет возможность сделать связи, несущие нефть и газ, связями, распределяющими жизненные и человеческие ресурсы. Это один из потенциалов свободного пространства России: превращение в пространство людей и пространство для человека. Изменив отношение, мы можем раскрыть истинную силу «Великой Русской Реки», превратив её из городского изгоя в источник жизни как городов, так и всей страны.

Дихотомия?

ГРАФИЧЕСКОЕ ЭССЕ

Сегодня город ожидает большого высвобождения пространства. Откуда оно, что с ним делать и как не потерять? Об этом мы хотим рассказать в нашем графическом эссе.

Рассматривая варианты развития Города, стоит пристальное внимание обратить на территории, занимаемые транспортной инфраструктурой.

Вокзальные территории городов — огромные резервы свободного пространства. Мы до сих пор живём в транспортной концепции XIX века. В обозримом будущем можно ждать постепенного отказа от существующей модели, благодаря технологическим прорывам в области транспортных коммуникаций, и, как следствие, высвобождения огромных территорий в городах, в том числе в их исторических центрах.

Что такое площадь трёх вокзалов?

Площадь трёх вокзалов в Москве — Комсомольская (ранее Каланчёвская) — идеальный объект для рассмотрения данного процесса. Несколько слов о том, что это за место. Луга и болота составляли всю территорию Каланчёвского поля. До войны 1812 года тут находился Московский артиллерийский склад, уничтоженный во время пожара Москвы. В 1856-м здесь начал работу первый в городе железнодорожный вокзал — Николаевский, построенный по проекту архитектора К. А. Тона. Он связал Москву с тогдашней столицей Российской империи Санкт-Петербургом. Впоследствии, в 1864 году, здесь же были возведены Ярославский вокзал (перестроен по проекту Ф. О. Шехтеля в 1907-м) и Рязанский (ныне Казанский) вокзал (перестроен по проекту А. В. Щусева в 1926-м). Таким образом, ещё во второй половине XIX века Каланчёвская площадь превратилась в крупный транспортный хаб России, значение которого со временем только возрастало. Сегодня территория площади окружена огромными пространствами, занимаемыми транспортной инфраструктурой. Это железнодорожный пассажирский и грузовой

транспорт с соответствующей складской инфраструктурой, две ветки метро, остановки наземного общественного транспорта, стоянки такси и личных автомобилей. Также на упомянутый хаб ориентированы многие промышленные предприятия города, сегодня переживающие процесс джентрификации. Это одно из самых активных мест города, с удивительно низкой для центра плотностью застройки.

Перемены

Очевидно, в ближайшее время данная часть города будет активно меняться. Этим эссе мы пытаемся понять, как именно. На наш взгляд, спекулятивная архитектура — подходящий жанр для подобного поиска. Это не попытка предугадать модель развития Города. В двух нарративах мы пытаемся проследить, какие возможности и какие опасности таит в себе высвобождение пространства центра исторического города.

Опасность заключается в том, что подобного рода пустоты рассматриваются в качестве потенциальных плацдармов для проведения всевозможных экспериментов, условия которых зачастую определяет рынок, сегодняшняя конъюнктура. Их реальный статус таков, что они позволяют по многу раз производить вторжение, перемоделирование, переустройство, уплотнение и, как результат, исчезают в изначальном своём виде. Никакие современные регламенты не дают возможности избежать этих рисков полностью (меняются нормы, регламенты, требования рынка и т. д.).

Причины

Назревшие изменения транспортной концепции в ближайшее время, положительный энергетический баланс и четвёртая промышленная революция в более отдалённой перспективе, а также ожидаемые изменения общества посттруда, — вот основные факторы, которые будут оказывать влияние на эту территорию и Город в целом.

Дихотомия

Многие пустоты десятилетиями, а то и столетиями, пребывают в состоянии «замороженности», как программной, так и смысловой.

Иммунитетом перед глобальным вторжением обладают только те места, которые поддаются процессу сакрализации в широком понимании этого слова. Она может быть как религиозной, идеологической, так и исторически-символической (будь то римский Форум, Таймс-сквер, Красная или Дворцовая площадь).

Наша дихотомия: сакрализация и поглощение. Мы стоим у развилки судьбы свободного пространства вокзальных территорий, мы делим будущее надвое, чтобы в двух спекулятивных вариантах развития нащупать инструменты работы со стратегическими пустотами Города.

Нарратив 1. Поглощение

С одной стороны, это наиболее понятный и прогнозируемый вариант: абсолютное уплотнение и поглощение свободного пространства, идущее в Москве уже давно. Отличие в том, что описываемый в данном сценарии процесс вызван технологическими и социальными механизмами, а не только рыночной спецификой.

В результате миграции населения России в столицу и замыкания на ней всех финансовых потоков Москва становится мегаагломерацией и одним из главных глобальных городов мира. Одним из 600 городов, которые, по мнению Кьелла Нордстрёма, заменят собой 218 государств. Растущий спрос вкупе с дефицитом пространства обуславливает вертикальное развитие города. Уменьшается роль плоскостного транспорта. Малая миграция людей внутри города обусловлена изменившейся моделью трудоустройства. Связь с внешним миром (доставка продуктов, прочих покупок) происходит за счёт дронов. Исчезает не только личный автотранспорт, но и автомобиль как таковой. Это влечёт за собой принципиальное изменение сетки города: меняются само понятие улицы и двора, их размеры, логика, пространственные характеристики. Озеленение также становится преимущественно вертикальным. Город превращается в физически замкнутую структуру, являясь частью всемирной мегаструктуры — «сети планетарного масштаба», по выражению Лиама Янга. Связь с другими такими же структурами осуществляется скоростным транспортом и нематериальными коммуникациями современного мира, что даёт сочетание закрытости города и глубокой глобальной мировой интегрированности.

Нарратив 2. Сакрализация

Это идея не только максимального сохранения свободного пространства, но и его эффективного использования. Основа сценария довольно очевидна: он предполагает максимальное озеленение свободных пространств. Однако идея в том, чтобы придать этим пространствам не только рекреационный смысл, но и роль пространственного каркаса, роль пространств-связей. Сегодня железные дороги обеспечивают связь города и природы: проще говоря, на электричке мы можем вы-

Нарратив 1: поглощение

2 0 ? ?

2 0 5 5

2 0 2 5

1 9 5 5

1 8 5 5

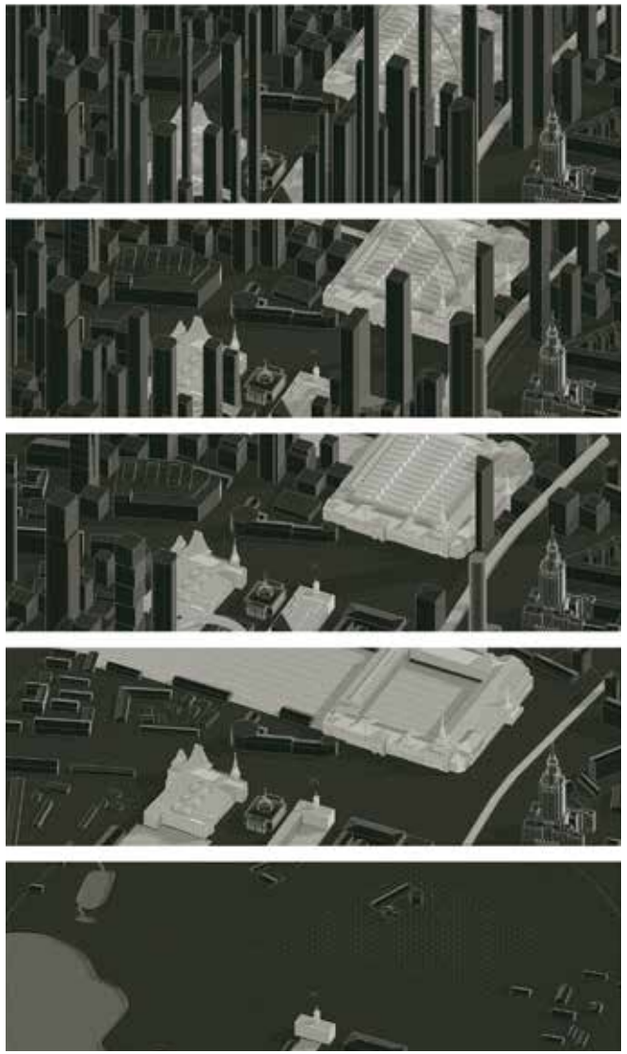
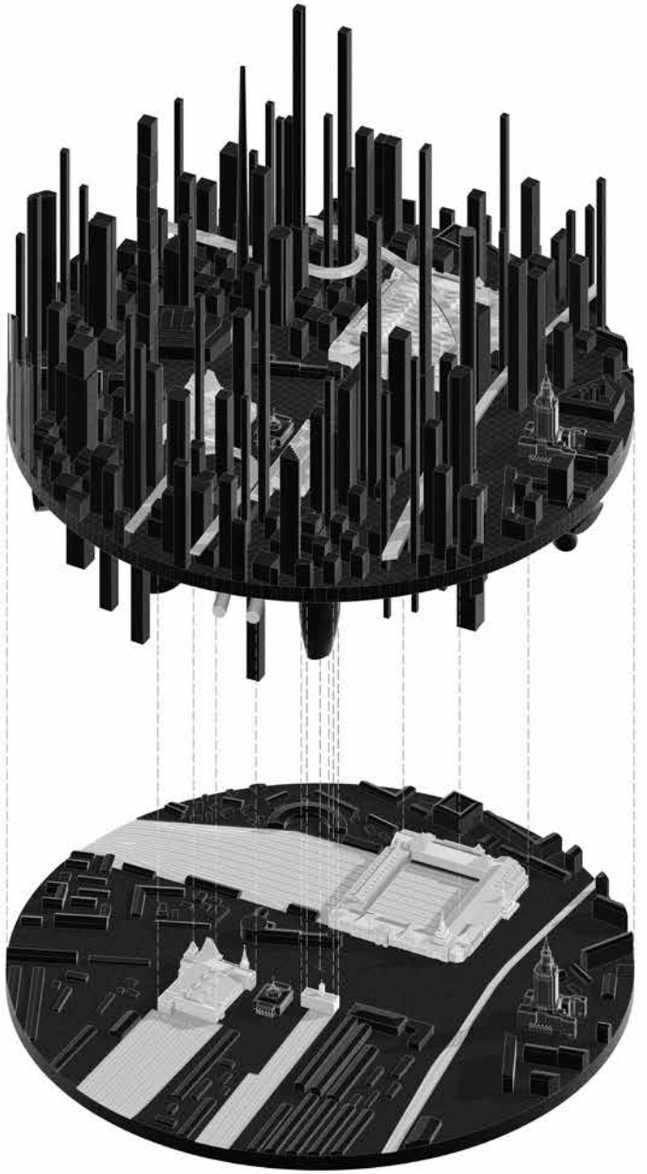


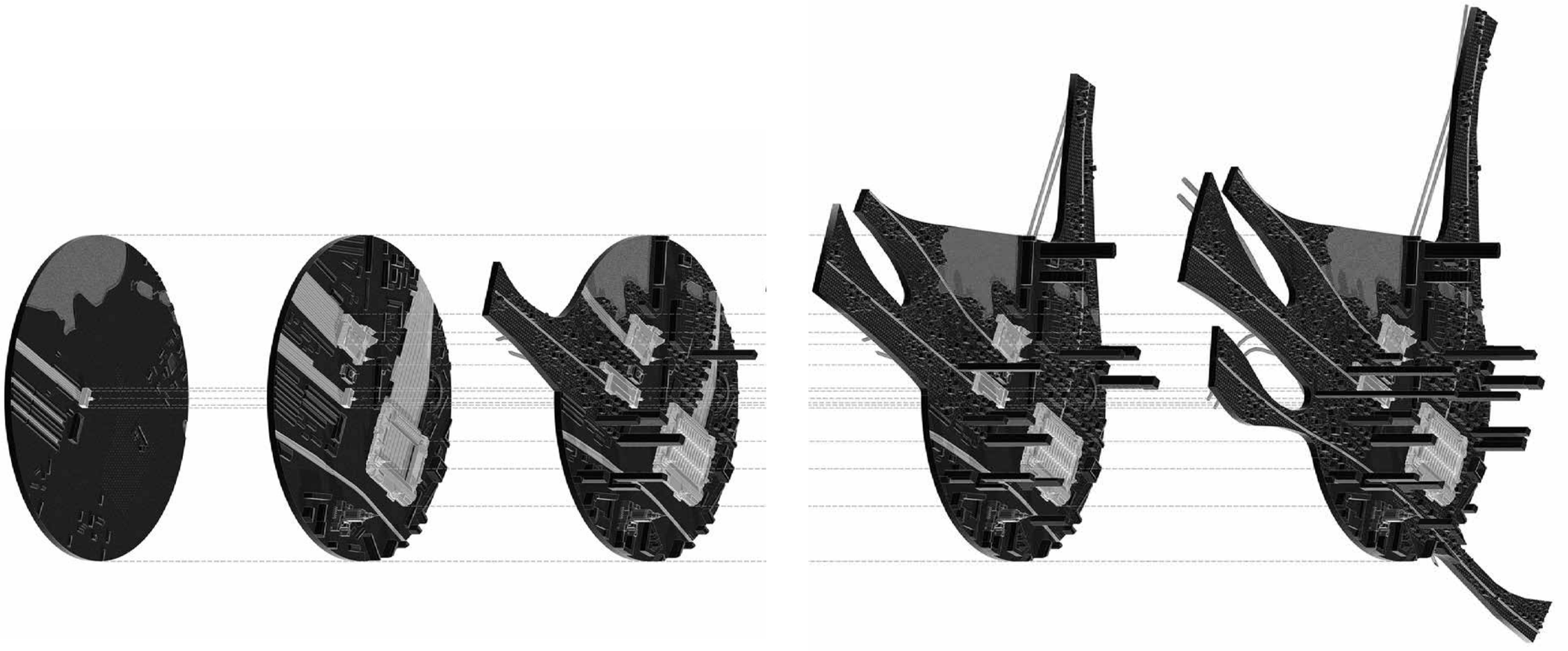
ИЛЛЮСТРАЦИЯ К ЭКСПОЗИЦИИ CITIZENSTUDIO В РОССИЙСКОМ ПАВИЛЬОНЕ – 2018
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНОЙ ГРУППОЙ «CITIZENSTUDIO/ГОРОЖАНЕ»



НАРРАТИВ 1: ПОГЛОЩЕНИЕ. ФРАГМЕНТ ЭКСПОЗИЦИИ
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНОЙ ГРУППОЙ «CITIZENSTUDIO/ГОРОЖАНЕ»

Нарратив 2: сакрализация

ИЛЛЮСТРАЦИЯ К ЭКСПОЗИЦИИ CITIZENSTUDIO В РОССИЙСКОМ ПАВИЛЬОНЕ – 2018
ПРЕДОСТАВЛЕНО АРХИТЕКТУРНОЙ ГРУППОЙ «CITIZENSTUDIO/ГОРОЖАНЕ»



1855

1955

2025

2055

20??

ехать в лес. При озеленении пространств, ранее являвшихся частью железнодорожной инфраструктуры, эти связующие зелёные массивы могли бы стать зелёными клиньями города, что развивало бы одну из основных планировочных идей Москвы, заложенную ещё в генплане 1935 года. Процесс начинает работать в обе стороны: не только человек выбирается из города на природу, но и природа «затекает» во вчерашние пустые пространства.

Кроме того, железные дороги — это связь Москва — Россия. Создавая равномерное, не высокоплотное расселение по этим коридорам, можно развивать единую горизонтальную агломерацию, связывать Москву с соседними городами жильём. Система расселения вдоль транспортного коридора была одной из идей проекта НЭР («Новый элемент расселения»), предложенного в 1961 году группой советских архитекторов под руководством Алексея Гутнова (1937–1986) (авторы: Алексей Гутнов, Андрей Бабуров, Наталья Гладкова, Андрей Звездин, Никита Кострикин, Илья Лежава, Станислав Садовский, Ольга Суханова, Зоя Харитонова (1961); Александр Баженов, Иосиф Бельман, Ирина Лунькова, Евгений Русаков, Валентин Скачков, Александр Скокан, Игорь Телятников, Наталья Федяева, Владимир Юдинцев, социолог Георгий Дюментон (1968)). Один из тезисов этого проекта заключался в том, что города не должны расти. Вместо этого должна возникать линейная система расселения по стране за счёт новых элементов расселения: городов на 200 тысяч жителей, расположенных вдоль русла расселения — транспортного, ресурсного и промышленного коридора. Позже идея получила продолжение в проекте «Сибстрим» и теории И. Г. Лежавы.

Сегодня, когда скоростной транспорт уже стал реальностью, а транспортные проекты вроде Hyperloop — дело ближайшего будущего, актуальность идей НЭР возрастает. При появлении принципиально новых скоростей передвижения не имеют значения низкая плотность и большая площадь расселения. Ослабевают роль центра, ценность фактора близости к нему. Связанной мегаструктурой становится уже не город, а страна — и территория как таковая. Это — интенсивное использование свободного пространства, составляющего бóльшую часть территории России, без его поглощения.

Что касается непосредственно площади трёх вокзалов в Москве, то, оперируя принципами экологического развития территории, мы считаем возможным вернуть на поверхность реку Чечёру, которая в конце XIX века была заключена в подземную трубу, и осушенный в 1910 году Красный пруд, составлявший важную часть ландшафтной и экосистемы Каланчёвского поля. Так среди исторической застройки площади образуются три «зелёных русла», пруд и река.

«Зелёные русла» располагаются вдоль узких артерий скоростного транспорта, повторяющих направления железнодорожных маршрутов. Вдоль этих артерий также проходят коммуникации, электричество, газопроводы. Они обеспечивают жизнедеятельность поселений, расположенных внутри «зелёных русел». Ближе к центру застройка имеет больший масштаб и плотность, но всегда остаётся малоэтажной. По периметру «зелёного русла» может располагаться плотная многоэтажная застройка.

Самое важное в этом варианте развития — то, что город становится физической частью мегаструктуры, включающей в себя как страну, так и мир в целом.

Почему мы ставим знак вопроса в названии эссе

Назвав это эссе «Дихотомия?», мы попытались выразить два крайних направления развития свободного пространства на основе новой транспортной концепции городов. Тем не менее в процессе сбора этих нарративов выяснилось, что в них не так много противоречий и они могут существовать как часть единого пути развития. Ведь основа их — повышение связанности пространств в масштабах страны и мира, увеличение мобильности населения, изменения в обществе посттруда с уменьшением перемещения внутри города и повышением роли дома как места, где человек проводит бóльшую часть времени. А главное, превращение Города в часть общемировой мегаструктуры.

Различие между этими вариантами заключается в приёмах развития. Учитывая их нарочитую крайность, в жизни эти приёмы могут быть параллельны в использовании, а поглощение и сакрализация могут существовать в симбиозе.

Пространство ума

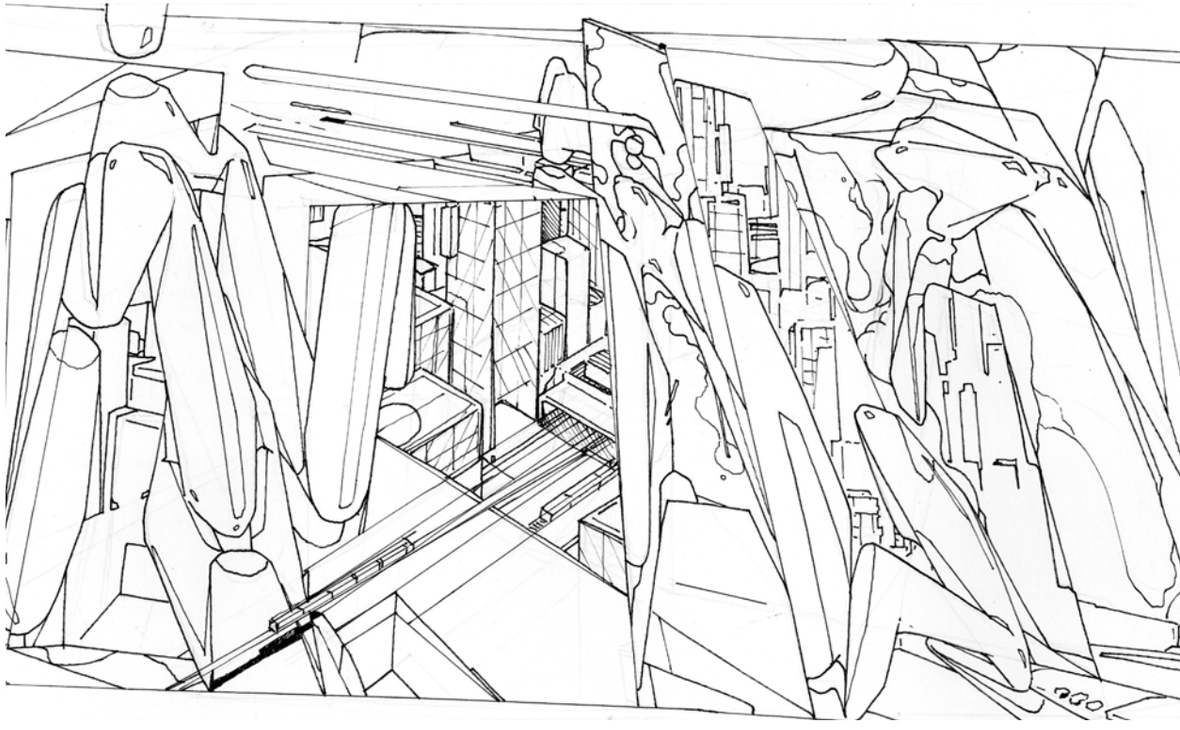
Анатолий Акие

Архитектурный мир для меня как художника — источник пространства для исследования и работы. В процессе разработки эскизов я начал с поиска основы, того самого первого импульса, который является толчком для создания строения. То, как архитекторы видят в пустоте потенциал, послужило для меня отправной точкой. В мгновение я понял, что у архитектора и художника, как и у любого другого человека, основа всегда одна — пустое пространство. Из него всё появляется, в нём живёт и в него возвращается.

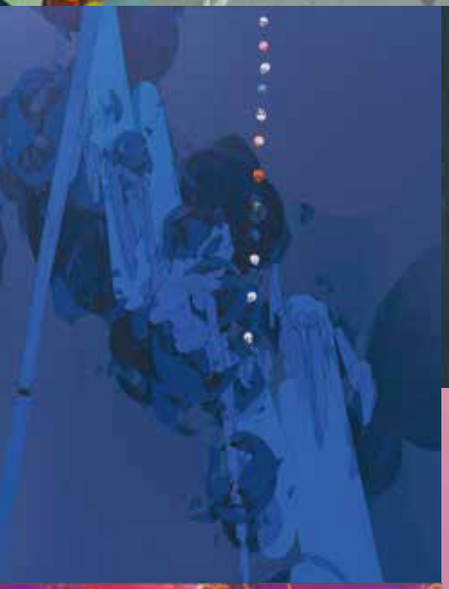
В своей работе я передаю идею этого самого общего пустого пространства как основы для переживания, творчества и быта. В зале представлены два варианта архитектуры, два вида мышления и привычек: если один подход продолжает идею невротического и хаотичного существования, то второй путь предлагает альтернативу — органическое сплетение жизней личности и города.

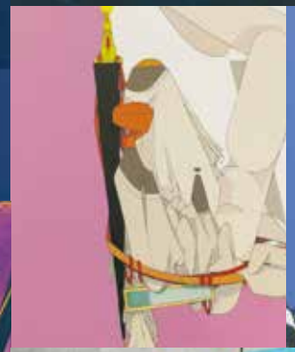
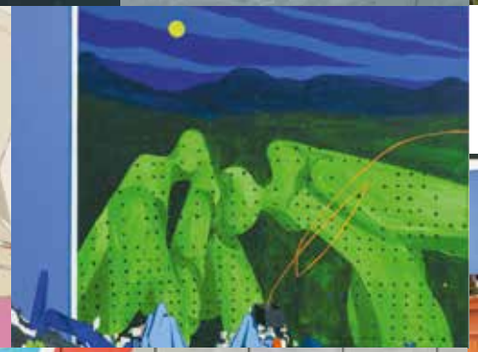
Меня интересовала не только мысль о том, как может выглядеть будущее, но и то, из-за чего возникает каждый из двух вариантов развития событий. В чём переключатель обоих векторов? Они не противопоставляются друг другу, а являются самобытными и реальными. И ответственность за выбор и создание необходимых условий лежит на нас самих. Взаимозависимость индивида и пространства будущего представлена в виде формы, которая находится в архитектурно-вымышленном мире. Какие ощущения появляются в нём, какие действия нужно предпринять, чтобы получить этот мир? Каковы его скорости? И каковы визуальные отличия?

Один из ответов возможно найти, наблюдая за состоянием ума человека в настоящий момент. Работая над его качествами сейчас, мы создаём почву для лучшего функционирования и эффективного решения задач. Ум подобен пространству, он пуст по своей природе, являясь источником всех вариаций прошлого и будущего. Благодаря этому мы можем свободно и легко менять условия. И, приняв ответственность за наше переживание реальности и создаваемую реальность, мы сможем перестать опираться на внешние факторы, которые постоянно меняются. Глубокое и практичное знание о пустотной природе реальности можно найти в буддийской философии, поэтому некоторые символы взяты из буддийской иконографии.



АНАТОЛИЙ АКИЕ. ЭСКИЗ ДЛЯ ПАВИЛЬОНА РОССИИ – 2018
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ



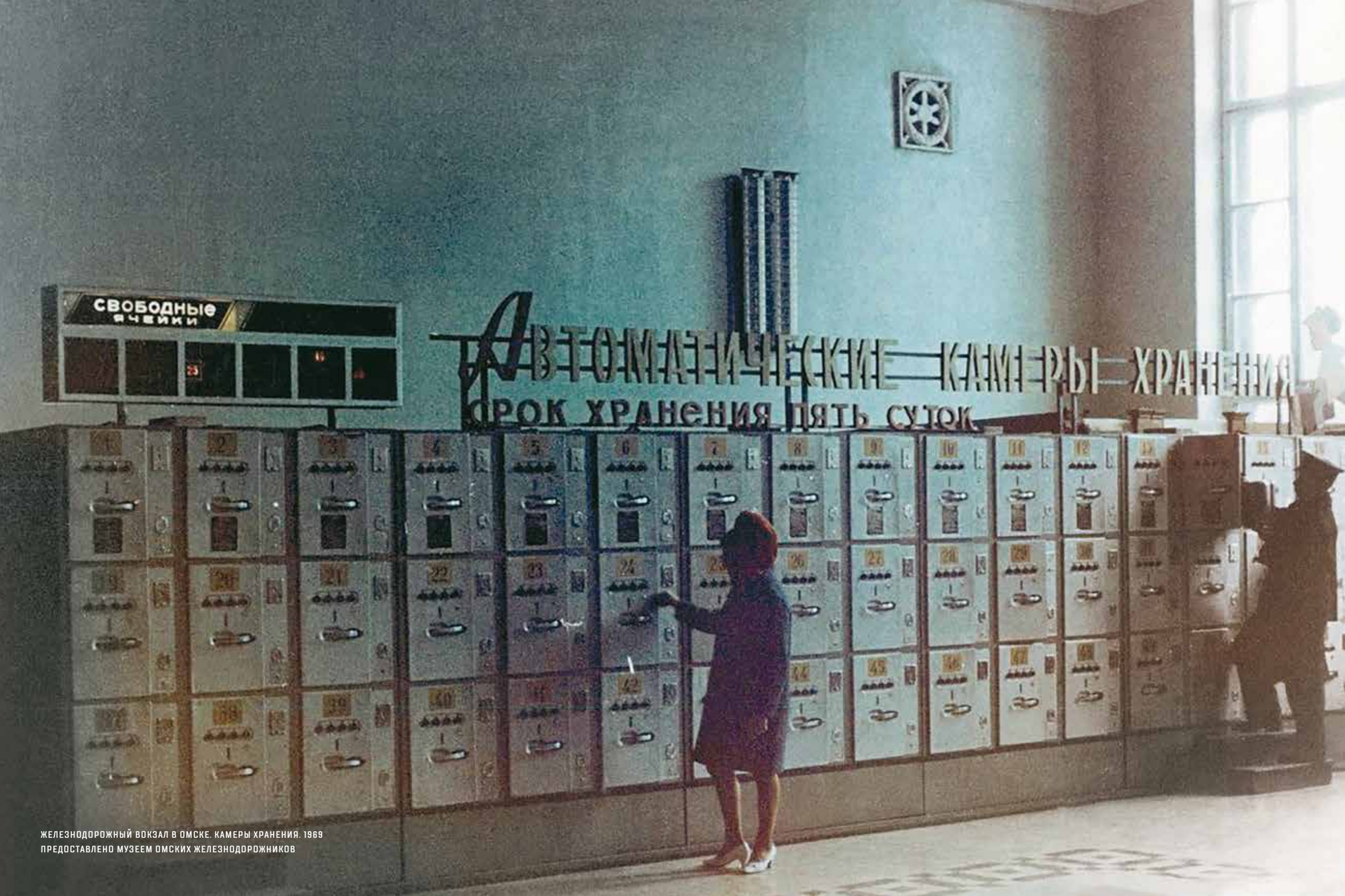
АНАТОЛИЙ AKUE. ФРАГМЕНТЫ РАБОТ
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ЧАСТЬ 4 КАМЕРА ХРАНЕНИЯ СЕРГЕЙ ШАРГУНОВ БЮРО ПОТЕРЬ ЧАСТЬ 4 КАМЕРА ХРАНЕНИЯ АЛЕКСАНДР III НИКОЛАЙ II ЛЕВ ТОЛСТОЙ ЛЕНИН ЛЕВ ТРО

ЦКИЙ АНТОН ЧЕХОВ АЛЬФРЕД БАРР ВАЛЬТЕР БЕНЬЯМИН ЛЕ КОРБЮЗЬЕ КАЗИМИР МАЛЕВИЧ МАО ЦЗЭДУН ФИДЕЛЬ КАСТРО ДЭВИД БОУИ АЛЕКСАНДР СО

СОЛЖЕНИЦЫН ЧАСТЬ 4 КАМЕРА ХРАНЕНИЯ СЕРГЕЙ ШАРГУНОВ БЮРО ПОТЕРЬ ЧАСТЬ 4 КАМЕРА ХРАНЕНИЯ АЛЕКСАНДР III НИКОЛАЙ II ЛЕВ ТОЛСТОЙ

ЛЕНИН ЛЕВ ТРОЦКИЙ АНТОН ЧЕХОВ АЛЬФРЕД БАРР ВАЛЬТЕР БЕНЬЯМИН ЛЕ КОРБЮЗЬЕ КАЗИМИР МАЛЕВИЧ МАО ЦЗЭДУН ФИДЕЛЬ КАСТРО ДЭВИД БОУ



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ В ОМСКЕ. КАМЕРЫ ХРАНЕНИЯ. 1969
ПРЕДОСТАВЛЕНО МУЗЕЕМ ОМСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

Бюро потерь

Сергей Шаргунов

— До отправления скорого поезда № 105 сообщением Нижневартовск — Волгоград осталось пять минут. Состав поезда находится на втором пути. Нумерация вагонов — с хвоста поезда.

Спокойный, ровный голос Гули разносился из громкоговорителя — и продолжился уже нежнее, напевно:

— Бер йоз бишенче номерлы Нижневартовск — Волгоград тиз йорешле поезды биш минуттан кузгала. Поезд составы икенче юлда. Вагоннар нумерациясе поезднын азагыннан башлана.

Мила усмехнулась на долетевший в её закуток голос знакомой диспетчерши: если бы не узнала, то и не заметила бы, она давно уже пропускала мимо ушей непрерывные гулкие объявления.

Она сидела в этой пещере сокровищ, как сама полушутя называла место работы, — в глубине арочного проёма. За её спиной, на стеллажах, хранились разнообразные вещи, разложенные в отдельные группки её руками. При входе в этот проём, сверху, на латунных цепочках свисала табличка с чёрной трафаретной надписью «БЮРО НАХОДОК». Вокруг жил своей тревожной и торжественной жизнью железнодорожный вокзал города Казани, похожий на готический собор: колонны, высоченные потолки, двухъярусные арочные окна, лепнина, люстры, узорчатый мраморный пол.

— Простите, туда ли я обращаюсь? — в грот заглянул невысокий мужчина, опрятная щетина, круглые очки. — Тут такая история приключилась. Кошелёк потерял. Из Нижнего ехал. Представляете, сунул его под матрас, а спросонья забыл... Уже к дому подхожу, дай, думаю, хлебушка возьму, хлоп по карману, а кошелька-то...

— И нету, — подхватила Мила.

Мужчина заговорил быстрее, обегая беспокойными, стригущими глазами предметы на полках:

— Такая моя проклятая рассеянность. Он потёртый такой, рыжеватый. Ладно бы деньги, карточку я уже заморозил, но там и другая карточка... Фотография мамы. Её не восстановить. Понимаете?

Мила слишком многое понимала и представляла, и знала наизусть за двенадцать лет работы в бюро пропаж.

— Сегодня пока кошельков не приносили, — сказала она мягко и утешительно. — Это ничего, их часто приносят... Может, и ваш принесут. Вот вам анкетка, — она подвинула лист бумаги и шариковую ручку, привязанную к стойке верёвочкой. — Напишите обязательно. Как вас зовут, номер поезда, при каких обстоятельствах утратили... И как с вами связаться...

Мужчина, поправив очки, принялся заполнять разлинованный лист.

В пещеру весёлой походочкой ввалился розоволицый парень с картонной коробкой на бурлацком плече:

— Тёть Мил, принимай пополнение!

Опустил ношу на деревянную стойку и, смазав по воздуху широкой ладонью, удалился обратно в многоликий и шумный мир вокзала.

— Ой, а может, мой... — мужчина оторвался от анкеты.

Мила распахнула коробку.

Их головы склонились, на миг соприкоснувшись волосами.

Она погрузила руки, зачарованно и ласково перебирая гостинцы.

— Ой, а это что?..

— Не мешайте, — очнувшись, сказала она, обняла коробку и, ревниво прижимая к груди, перенесла к себе на столик. — Вы пишите, пишите, всё равно бумага положена.

Внутри мешалась всякая всячина: два мобильных телефона, планшет, ручные часы, очки и чехол от очков, связка ключей, свитер, пиджак, кепка, документы...

Она занялась привычным, но никогда не надоедавшим, увлекательным и священным отделением зёрен от плевел... Она знала и чувствовала, и многажды обдумывала иерархию вещей, принадлежавших к разным кастам.

За одними обязательно возвращались: кошельки, телефоны, планшеты. За другими почти никогда не придут (кто станет искать зонтик или книгу?). Но были и третьи, да, третьи вещи, так она и называла их про себя, которые могли быть и востребованы, и отвержены, и бесценны,

и бесцельны, но все непременно редкие, таинственно дорогие, с отпечатком жизни и страсти их хозяев.

Нечто оригинальное попалось и теперь: вялая детская игрушка, потёртый коричневый мишка с надорванным ухом, пропитанным засохшей зелёнкой, и новенькая золотистая медаль, которую она сразу отложила в сторону, чтобы изучить позже...

— Нету? — спросил мужчина, не сводивший глаз с перебираемых предметов.

Был красный глянцевитый ридикюль, было чёрное строгое портмоне, а вот рыжеватого бумажника не нашлось.

— А вы не боитесь? — спросил он.

— Чего?

— А вдруг бомба?

Мила помотала головой.

— Мне показалось, что-то тикает, — пояснил он с виноватым смешком.

— Так это часы, — она взяла его бумагу, прочитала на весу, кивнула и спрятала в папку. — Ребята уже просветили всё.

— Значит, если что, позвоните?

— Даже не сомневайтесь.

— А можно, я ваш телефончик запишу?

— Зачем это?

— Ну, для точности.

— Не переживайте. Когда найдётся, вас отыщем.

— Буду, конечно, надеяться, — он поморщился, и очки соскользнули на нос. — Хотя какая надежда...

— Надежда есть всегда, — возразила Мила. — Что находим — возвращаем. Чаще, чем кто-то думает. Каждый день. И деньги людям отдаём, даже деньжищи.

Он не уходил, переступая с ноги на ногу и одновременно переминаясь на лакированной стойке двумя пальцами.

— А долго вы вещи храните?

— Три месяца. Бывает, и дольше, — и она добавила тихо, как заговорщица: — Я их, честно говоря, не люблю отдавать.

Он ушёл, а она осталась: тщательно и бережно разбирать и рассматривать собранное за сегодня.

Она снова взялась за войлочного, в ветхих катышках, медвежонка, у которого не только болталось бедное ухо, но местами из надрывов на пузе торчала желтоватая изнанка, зато шею свежо украшал чёрный, в белую крапинку бантик.

Наверное, потеряла девочка... Мила вспомнила о своём детстве: игрушек было мало, некоторые она мастерила сама, сшивая пёстрые тряпицы, набитые соломой (её хватало в деревне). А может, медвежонка нарочно бросили за ненадобностью, изжёванного временем, или тайком от спавшего ребёнка оставили на самой верхней полке, а потом сказали: пока ты спала, мишка сошёл ночью и убрёл в лес, там ему лучше...

Взяв всякую вещь, Мила живо воображала путешественников, и поезд, и железный перестук, и заоконные летучие видения. Иногда она словно сливалась с музыкой движения и кружением земли, становясь робкими перелесками и бесстыжими зарослями, и камешками насыпи, и полями, и блеском вод. Вот и сейчас, худенькая, желтолицая, в кофейной шерстяной кофте с деревянными пуговицами, она ощутила какое-то болезненное родство с той нынешней сентябрьской природой, сквозь которую бежали эти поезда, где неизвестные оставляли для пустоты, а на самом деле для неё, эти вещи, собранные теперь вместе, как зачем-то собирает судьба в один вагон незнакомых между собой пассажиров.

Медаль, вопреки её первоначальному мнению, оказалась ни за какую из войн, а «За спасение погибающих на водах» — с выпуклым изображением двух голов среди рельефных волн, очевидно спасателя и утопающего.

Она достала из-под папки альбом в тёмно-синей матовой обложке, который хранила здесь, но вот уже полгода не сдавала на утилизацию, и, шевеля губами, стала перелистывать белоснежные праздничные страницы, исписанные красивым и порывистым почерком. Наверняка это сочинил очень молодой человек, переживавший первую любовь. Над каждым стихотворением вместо названий жирно стояли три звёздочки, часто на полях встречались рисунки: профиль незнакомки, молния, полумесяц, а в конце тетради, как нарочно, потерянный паровозик выпускал дым из трубы. Некоторые стихи были прямым объяснением в любви, некоторые были о природе, погоде, печальном одиночестве, но и их наполнял ветер чувств.

Больше всего Миле нравилось одно четверостишие, которое она помнила наизусть, как будто оно посвящено ей.

Иногда она думала, что, повторяя его точно заклинание, помногу, допустим — сто восемнадцать раз подряд, она заставит автора прийти сюда. И что тогда, кстати? Легко ли она отдаст ему альбом?

Всюду, всюду непогода,
Но горит любовь твоя,
Как на мраке небосвода —
Неподкупная звезда...

Читая эти стихи, она ощущала и саму себя забытой вещью, согреваемой тайным неподкупным светом.

Сколько их было, любимчиков, за которыми никто не пришёл и уже не придёт... чем страннее, тем ближе сердцу: медный канделябр с оплывшей свечой, хлыст и кожаная маска, чёрная чугунная статуэтка сидящего Льва Толстого, подпёршего голову в думах...

Забытые вещи волновали в ней какой-то нерастраченный жадный и жалобный инстинкт. Что бы у неё ни забирали, Мила всё отдавала неохотно, любимчиков возвращала с особенным неудовольствием, но не показывала этого. Она искренне утешала всех, кто что-то искал, — порой разговаривая с вещами, иногда их поглаживая, и всегда желала им обрести владельцев, как добрая воспитательница детского дома.

Она ничего не забирала себе. Ни разу не попробовала съестного. Даже банку чёрной икры, хотя могла не отдавать, выдала на уничтожение. Только однажды прихватила букетик фиалок, иначе бы увял... Вечером брела с ним по городу, ехала в троллейбусе, поставила в вазочку на подоконник, ужинала, глядя на цветы, и думала, как смотрится её освещённое окно со стороны.

Мила подняла глаза от тетради: народ возбуждённо и потерянно теснился у выхода на перрон. Что-то случилось? Толпа гудела и нарастала.

Люди толкались, разрозненные внезапной бедой и ею же слепленные вместе.

Мила глянула выше: налетая на окна сильными волнами, мутнел белёсый дождь.

Стена отчаянного ливня отрéзала путь с вокзала. Люди болтались на месте тряпичными куклами, словно подвешенные на прозрачных нитях пугавшей их стихии.

Давнее трудное противоречие, не покидавшее никогда, — между людьми и вещами — сейчас с неимоверной скоростью достигло предела.

Верность вещам и жалость к людям — два чистых течения, две правды добродетельного одиночества — столкнулись и сразу же перемешались таким мерзопакостным коктейлем, что к горлу взметнулась сладковатая тошнота.

Мила увидела старика в зелёной тюбетейке, который суетливо засовывал золотистую вырывавшуюся таксу за отворот куртки, потом перевела взгляд на многочисленные зонты, бесполезно скопившиеся в углу, помедлила, не зная, как правильно, и, уже ничего не успевая понять, побежала с большой разноцветной охапкой в толпу.

— Возьмите! Возьмите, пожалуйста!

Они разбирали зонты, как свои, — быстро и без удивления.

Александр III

ПАМЯТНИК АЛЕКСАНДРУ III НА ЗНАМЕНСКОЙ ПЛОЩАДИ (НЫНЕ ПЛОЩАДЬ ВОССТАНИЯ) ПЕРЕД НИКОЛАЕВСКИМ (НЫНЕ МОСКОВСКИМ) ВОКЗАЛОМ

17 марта 1891 года император Александр III подписал рескрипт о строительстве самой длинной железной дороги в мире — Транссибирской магистрали. Она должна была стать «сплошной, через всю Сибирь — богатый, но запущенный край», — писал император. Изначально план строительства предполагал провести часть путей по территории Китая и обогнуть озеро Байкал с юга. Так была запланирована Китайско-Восточная железная дорога: в 1896 году Российская империя и Китай заключили военный союз, с той оговоркой, что Россия получит право арендовать у Китая территорию для эксплуатации КВЖД. Но из-за войны с Японией необходимый участок стал подконтрольным Японии, а дорога легла севернее озера Байкал. КВЖД, в свою очередь, к середине XX века перешла во владение Китая.

Исторически Транссиб — это железнодорожное полотно восточнее Уральских гор, от Челябинска до Владивостока, однако сейчас выражение «проехать по Транссибу» предполагает долгий путь на восток, от самой Москвы.

По Транссибу Александр III так и не проехал: движение пустили уже после его смерти, в 1901 году, а закончили и вовсе на закате империи, в 1916-м. Однако император регулярно следовал другим железнодорожным направлением — в свою резиденцию в Крыму, где проводил лето в Массандровском дворце. За три года до подписания указа о строительстве Транссиба Александр III, возвращаясь из Крыма на поезде, пережил страшную — даже по нынешним временам — железнодорожную катастрофу.

17 октября 1888 года императорский поезд, следовавший из Крыма в Санкт-Петербург, потерпел крушение у селения Борки. В результате погибли 23 человека, более 30 получили ранения. Поезд был полностью разрушен. Царская семья в полном составе — император Александр III, императрица Мария Фёдоровна, цесаревич Николай Александрович, пятеро его братьев и сестёр — не пострадала. Удивительное спасение казалось современникам Божественным вмешательством, поэтому инцидент также известен как «чудо в Борках». В 1894 году неподалёку от места крушения был воздвигнут храм Христа Спасителя в Борках — в русско-византийском стиле, ныне утраченный.

Авария произошла около полудня, когда царская семья завтракала в вагоне-столовой. Один из двух паровозов, тянувших состав из 15 вагонов, на высокой скорости сошёл с рельсов, резко остановив весь состав. От внезапного удара передняя часть поезда, в том числе вагон министра путей сообщения и царская кухня, полностью разрушилась, а почти все присутствовавшие там пассажиры погибли. Вагон-столовая, в котором находились царь и его семья, тоже был разрушен полностью, однако все его пассажиры получили лишь лёгкие ранения.

«Всю жизнь не забуду я того ужасающего треска, раздавшегося от всех ломавшихся вещей, стёкол, стульев, звона тарелок, стаканов и т. п., — писал вскоре после аварии наследник Николай Александрович своему дяде Сергею. — Я невольно закрыл глаза и, лёжа, ожидал всё время удара по голове, который сразу покончил бы со мной; до того был я уверен, что настал последний час и что, наверное, многие из нас уже убиты, если не все. После третьего толчка всё остановилось. Я лежал очень удобно на чём-то мягком и на правом боку. Когда я почувствовал сверху холодный воздух, то открыл глаза, и мне показалось, что лежу в тёмном и низком подземелье; над собой я видел в отверстие свет и тогда стал подыматься, без особого труда я вылез на свет Божий и вытащил Ксению оттуда же. Когда я ещё вылезал, я с леденеющим ужасом подумал о дорогих Папа и Мама и никогда не забуду ту божественную радость, когда увидел

Александр III

их стоящими на крыше бывшей столовой, в нескольких шагах от меня. Я тебя уверяю, мы все имели то чувство, что воскресли из мёртвых, и все внутренно благодарили и так помолились Богу, как, может быть, редко в своей жизни или никогда. Но когда я увидел, что все сидевшие за завтраком вылезают один за другим из-под обломков, я постиг то чудо, которое Господь сотворил над нами».

Крушение императорского поезда в Борках не было признано террористическим актом, хотя основания для таких предположений имелись. В 1879 году народовольцы подорвали железнодорожные пути, по которым следовал поезд с Александром II, но по ошибке удар пришёлся на свитский, а не на царский состав; тогда не пострадал ни один человек. Специалисты, проинспектировавшие место происшествия в Борках, сделали вывод, что на этот раз причин крушения было несколько, и все — непредумышленные: плохое состояние железнодорожных путей, чрезмерная тяжесть поездного состава и превышение скорости — 75 километров в час вместо положенных 40.

Сразу после случившегося министр путей сообщения Константин Николаевич Посьет и его сотрудники подали в отставку. Совет министров высказался за привлечение Посьета к суду, однако против такой меры выступил Департамент гражданских и духовных дел Государственного совета, а также министр внутренних дел Дмитрий Андреевич Толстой. Он высказал опасение, что судебное разбирательство повредит репутации всего правительства и создаст впечатление, будто государя окружают плохие советчики. По свидетельству обер-прокурора Анатолия Фёдоровича Кони, сам Александр III всё же хотел видеть лиц, ответственных за аварию, представшими перед судом, однако не смог преодолеть силу аппарата власти. Итогом обсуждения стало решение Александра III не выдвигать никаких обвинений.

ПОСЛЕДСТВИЯ КРУШЕНИЯ ИМПЕРАТОРСКОГО ПОЕЗДА В БОРКАХ 17 ОКТЯБРЯ 1888 ГОДА
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

Сообщение в прессе о том, что же послужило причиной катастрофы, было сделано спустя полгода. 15 мая 1889-го Александр III опубликовал в «Правительственном вестнике» рескрипт, где объявлял судебное расследование катастрофы в Борках закрытым, в качестве же причины аварии указывал «неосторожность должностных лиц». Деталей и виновных император не называл, а новому министру путей сообщения завещал «устранение беспорядков, неустройств и хозяйственных упущений, вредящих безопасности движения и нарушающих правильный ход железнодорожной службы».

После катастрофы Александр III велел построить для императорской семьи новый, более безопасный поезд — по европейским образцам, а также выпустил «Положения об императорских поездах» и «Инструкции по охране императорских железнодорожных поездов»: документы, регламентирующие обеспечение безопасности российского императора в железнодорожных путешествиях. Кроме того, была создана инстанция, документировавшая все перемещения царского поезда. Благодаря этим отчётам сохранились подробнейшие сведения о перемещениях царской семьи по железным дорогам начиная с 1894 года.

Происшествие в Борках общество истолковало в первую очередь как чудо Всевышнего. Уже в телеграмме министра императорского двора от 18 октября 1888 года, перепечатанной всеми газетами, говорилось: «...вагон-столовая... всё основание с колёсами выбросило, стенки сплюснулись, и только крыша, свернувшись на одну сторону, прикрыла находившихся в вагоне. Невозможно было представить, чтобы кто-либо мог уцелеть при таком разрушении. Но Господь Бог сохранил Царя и Его семью: из обломков вагона вышли невредимыми...»

Ходили легенды о том, как император собственноручно спасал пострадавших из-под обломков, а его жена Мария Фёдоровна утешала раненых. Появились хромолитографии с изображением спасённой царской семьи, стоящей в лучах света, льющегося с небес. Наконец, сам государь и его домочадцы восприняли случившееся как чудо Господне. В рескрипте от 15 мая 1889 года Александр III благодарил Божественный промысел: «Но совершившееся над Нами дивное явление милости Божьей, посреди всеобщей неосторожности и в отсутствии человеческого предвидения, — побуждает Меня в настоящем случае усматривать грозное внушение свыше каждому из поставленных на дело начальств верно соблюдать долг своего звания».

Поездная романтика появляется лишь в XX веке, когда железнодорожное путешествие становится делом привычным. Для русского человека XIX столетия, как это видно по произведениям Толстого, Чехова, Островского, Достоевского, поезд был «чудовищем» и «огненным змием». Поэтому весть о том, что царская семья жива и здорова, свидетельствовала: из схватки с «огненным змием» император и его семейство вышли победителями.

Ольга Ульянова

Николай II

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II В ОКНЕ ИМПЕРАТОРСКОГО ПОЕЗДА НА ПУТИ МЕЖДУ ЦАРСКИМ СЕЛОМ И СТАВКОЙ В МОГИЛЁВЕ. 1915 ГА РФ

В конце февраля 1917 года в Петрограде стремительно раскручивался маховик революции. Рабочие бастовали, бедняки громили булочные, заключённые захватывали тюрьмы, а военные части отказывались подавлять восстание и одна за другой переходили на сторону мятежников. Недовольство затянувшейся войной и бездействием властей вылилось в стихийное бедствие в столице. Тем временем по пустынному полотну Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги, из Малой Вишеры в Псков, следовал пассажирский состав из шести синих вагонов с орлами. В окнах императорского поезда горел свет. Государь и его свита из дюжины верных генералов заканчивали с вечерним чаем и готовились ко сну. Тихо падали крупные снежинки, начиналась оттепель.

Николай II не любил поездов. Большей частью потому, что не выносил разлуки с императрицей и детьми. Железнодорожные путешествия по стране, которые активно практиковал его дед Александр II, для Николая были вынужденными, утомительными поездками. Он не рассматривал железную дорогу как способ укрепления своей власти. Особенно после катастрофы в Борках в 1888 году: тогда императорский состав сошёл с рельсов, многие погибли, но царская семья — его отец Александр III, мать, братья и сёстры — чудом осталась жива. Государя огорчало, что с 1915 года, взяв на себя обязанности верховного главнокомандующего, он буквально поселился в своём поезде: ездил в Ставку в Могилёве, делал смотр войск и навещал раненых в лазаретах.

Вот и теперь, после нескольких дней в Ставке, государь собирался вернуться в Царское Село, где его ждала семья. Но по пути пришли тревожные вести: станции Любань и Тосно заняли вооружённые мятежники, и дорога домой была перекрыта. По этой причине состав развернули и отправили подальше от Петрограда, в Псков. Там император и его свита рассчитывали переждать беспорядки и встретиться с главнокомандующим Северным фронтом генералом Николаем Владимировичем Рузским, чтобы заручиться его поддержкой.

К Пскову императорский поезд подошёл около восьми вечера 1 марта. Станция была почти не освещена и совершенно пустынна. Никто не встречал поезд государя, за исключением губернатора и нескольких местных чиновников. Оттепель сменилась заморозками: погода стояла морозная и безветренная, звёздная ночь уже совсем опустилась на древний город.

Поезд императора встал на запасных путях, рядом с поездом Рузского: последний переехал из штаба на всё время пребывания государя в Пскове. Рузский был опытным военачальником, участником Русско-турецкой и Русско-японской войн, а теперь командовал Северным фронтом. Из телеграмм он знал об угрожающем положении в Петрограде и был очень встревожен. Отправляясь с докладом к государю, Рузский намеревался уговорить его пойти на уступки мятежникам и создать ответственное министерство — парламент. «“Государь царствует, правительство управляет” — вот какую формулу надобно усвоить нашему императору», — бормотал про себя Рузский.

Войдя в императорский поезд, он столкнулся с Владимиром Николаевичем Воейковым, дворцовым комендантом из государевой свиты, и просил доложить о своём прибытии императору. После долгого ожидания в коридоре, Рузский заглянул в купе к Воейкову, где застал его за развешиванием фотографий на стенах.

— А, ваше превосходительство, пожалуйте, садитесь, — весело сказал Воейков, обернувшись. — Хотите чаю или сигарку? Устраивайтесь где удобнее. Вот я не могу справиться с этой рамкой, всё криво висит.

Николай II

— Весьма удивлён, что вы заняты таким вздором в столь серьёзную для Родины минуту, — едва сдерживая гнев, ответил Рузский. — Вы доложили обо мне государю?

— Прошу простить, не моя обязанность — докладывать, — обиделся Воейков.

— Обязанность? — Рузский был вне себя. — Ваша, дворцового коменданта, прямая обязанность — заботиться об особе государя. Теперь настал момент, когда, может статься, государю придётся сдаться на волю победителей, если вы продолжите бездействовать, курить сигары и развешивать картинки.

На словах «сдаться на волю победителей» Воейков побледнел, и через минуту Рузский был у государя.

После полутора часов аудиенции Рузский вышел утомлённым и возбуждённым. Ему удалось получить согласие императора на ответственное министерство «ради блага России и своего наследника», однако формулу «государь царствует, правительство управляет» император отрицал. «Чтобы принять её, — говорил Николай II, — нужно иначе быть воспитанным или переродиться».

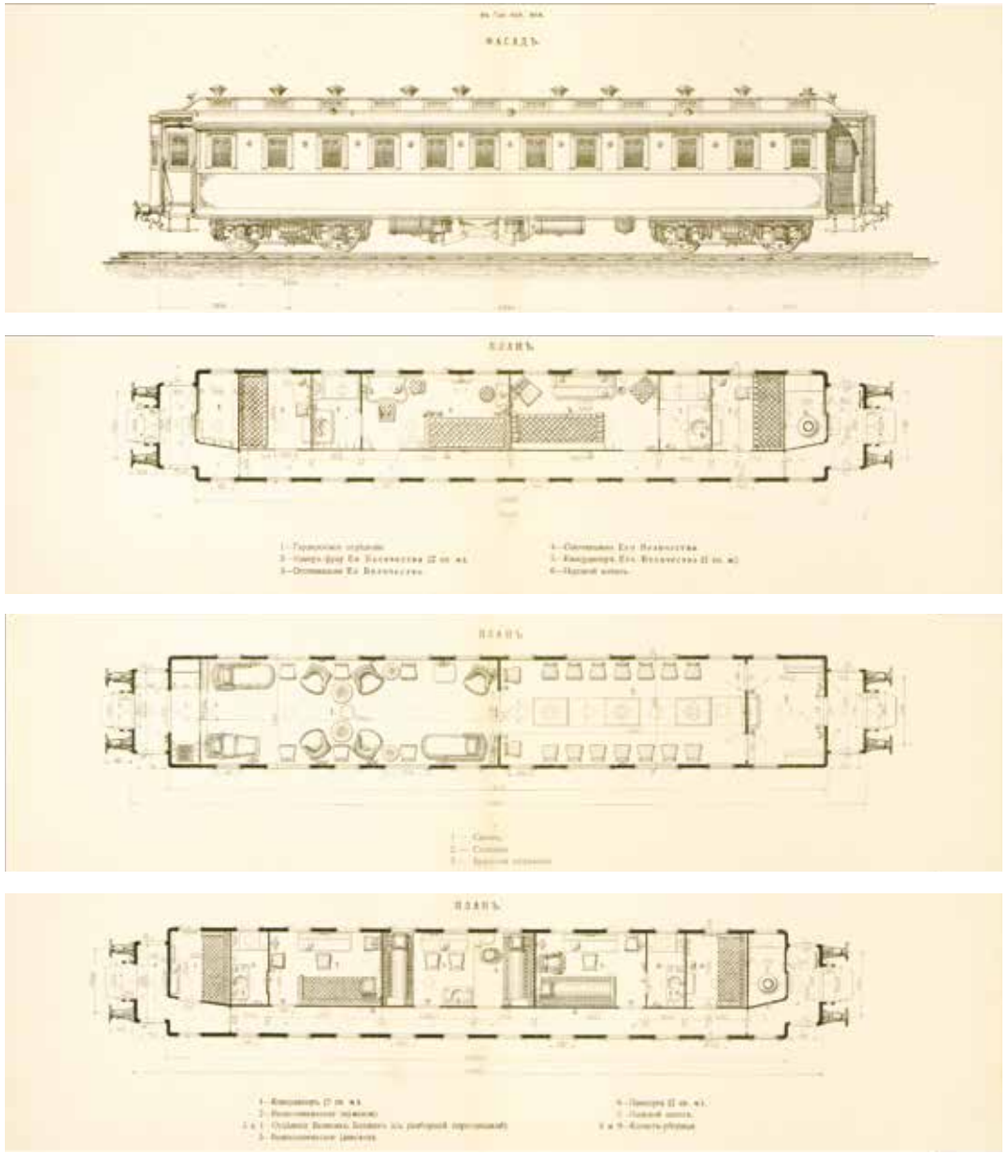
Рузский не терял надежды, что согласие императора на парламентскую монархию погасит революционную вспышку. Он поспешил в штаб, дабы по телефону сообщить об этом в Петроград председателю Государственной думы Михаилу Владимировичу Родзянко. Разговор затянулся на четыре долгих часа, и когда на следующий день, 2 марта, Рузский вышел в тёмное зябкое утро на безлюдную улицу Пскова, он был совершенно разбит. Из телефонного разговора он узнал, что в Петрограде анархия, военные части разделились на мятежников и верных государю и просто рубят друг друга. Пролито уже столько крови, что никакое согласие на парламент монархию не спасёт. Речь идёт об отречении императора.

Разговор с Родзянко Рузский успел передать всем главнокомандующим фронтами — и просил каждого дать своевременный ответ императору.

В одиннадцатом часу утра, устало щурясь от яркого солнца, Рузский снова входил в императорский вагон, чтобы передать государю свой разговор с Родзянко и обсудить возможность отречения в пользу сына, Алексея Николаевича, и регентства великого князя Михаила Александровича. Выслушав Рузского, император встал у окна. «Если надо, чтобы я отошёл в сторону для блага России, я готов на это», — проговорил он и попросил дать ему ещё время всё обдумать.

Отпустив Рузского, государь долго смотрел в окно, затем взял блок с телеграфными бланками и набросал несколько черновиков манифеста об отречении. Потом некоторое время гулял по платформе вдоль своего вагона. После завтрака император вернулся в кабинет, где его ожидали телеграммы от главнокомандующих: Юго-Западным фронтом — Алексея Алексеевича Брусилова, Северо-Западным фронтом — Михаила Васильевича Алексеева, Западным фронтом — Алексея Ермолаевича Эверта, Кавказской армией — великого князя Николая Николаевича. Все они писали, что «необходимо спасти Россию от анархии», поэтому «безгранично преданный Вашему Величеству коленопреклонённо молит Ваше Величество» «принять решение, согласованное с председателем Государственной думы» — «отречься в пользу наследника». Перечитав телеграммы ещё раз, император помрачнел и попросил вызвать лейб-хирурга Сергея Петровича Фёдорова.

Императорский поезд



ФАСАД И ПЛАНЫ ВАГОНОВ ИМПЕРАТОРСКОГО ПОЕЗДА. НАЧАЛО XX ВЕКА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

Николай II

С Фёдоровым государь ещё раз обсудил болезнь своего сына. «Мальчик будет жить долго, но до конца выздороветь не сможет», — покачал головой Фёдоров.

К вечеру на столе императора Николая II лежали несколько копий манифеста об отречении за себя и за сына в пользу великого князя Михаила Александровича, датированных 2 марта, 15 часами. В полночь государь подписал эти копии.

Из-за революционных волнений железнодорожное сообщение ещё не восстановилось, и когда после подписания манифеста императорский поезд на всех парах отправился в ночь, из Пскова в Могилёв, он снова не встретил на своём пути ни одного состава. Одиноко покачивались шесть синих вагонов с орлами. Бывший император крепко спал.

Ольга Ульянова

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II СОБИРАЕТ ЭЛЕКТРИЧЕСКУЮ ЖЕЛЕЗНУЮ ДОРОГУ ДЛЯ СЫНА, ЦЕСАРЕВИЧА АЛЕКСЕЯ НИКОЛАЕВИЧА

ИМПЕРАТОРСКИЙ ПОЕЗД НИКОЛАЯ II.
БУДУАР ИМПЕРАТРИЦЫ АЛЕКСАНДРЫ ФЁДОРОВНЫ
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ИМПЕРАТОРСКИЙ ПОЕЗД НИКОЛАЯ II.
КАБИНЕТ ИМПЕРАТОРА
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

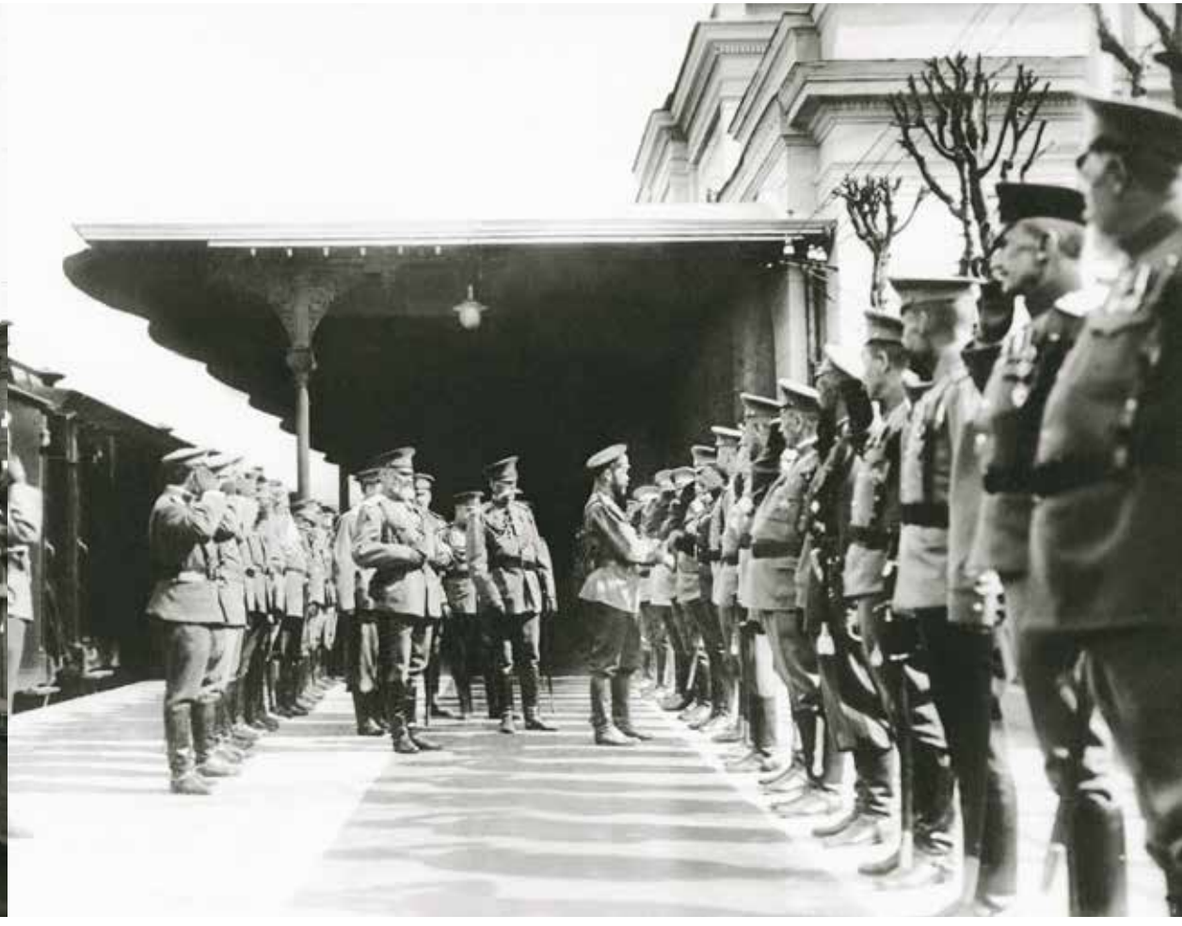
ИМПЕРАТОРСКИЙ ПОЕЗД НИКОЛАЯ II. ВАГОН-КУХНЯ
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

ИМПЕРАТОРСКИЙ ПОЕЗД НИКОЛАЯ II. ВАГОН-СТОЛОВАЯ
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»

Николай II

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II С ИМПЕРАТРИЦЕЙ АЛЕКСАНДРОЙ ФЁДОРОВНОЙ И ДОЧЕРЬМИ, ВЕЛИКИМИ КНЯЖНАМИ ОЛЬГОЙ, ТАТЬЯНОЙ, МАРИЕЙ И АНАСТАСИЕЙ, В СОПРОВОЖДЕНИИ СВИТЫ ПРОХОДЯТ ПО ПЛАТФОРМЕ КАЗАНСКОГО ВОКЗАЛА ПОСЛЕ ОСМОТРА САНИТАРНОГО ПОЕЗДА ИМЕНИ АЛЕКСАНДРЫ ФЁДОРОВНЫ, ОТПРАВЛЯЮЩЕГОСЯ НА ФРОНТ. МОСКВА, 5 АВГУСТА 1914
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II И ЦАРЕВИЧ АЛЕКСЕЙ У ИМПЕРАТОРСКОГО ПОЕЗДА. 1914–1916
ГМЗ «ПЕТЕРГОФ»



ИМПЕРАТОР НИКОЛАЙ II В ОДЕССЕ, В СОПРОВОЖДЕНИИ СВИТЫ, ОБМЕНИВАЕТСЯ ПРИВЕТСТВИЯМИ С ОФИЦЕРАМИ, ВЫСТРОИВШИМИСЯ ДЛЯ ВСТРЕЧИ ИМПЕРАТОРА НА ПЕРРОНЕ ВОКЗАЛА; СРЕДИ ПРИСУТСТВУЮЩИХ: МИНИСТР ДВОРА В. Б. ФРЕДЕРИКС (СЛЕВА ОТ ЦАРЯ), КОМАНДУЮЩИЙ 7-Й АРМИЕЙ ГЕНЕРАЛ ОТ АРТИЛЛЕРИИ В. Н. НИКИТИН, ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ГОФМАРШАЛ В. А. ДОЛГОРУКОВ, АДМИРАЛ К. Д. НИЛОВ. ОДЕССА. 19 АПРЕЛЯ 1915. ФОТОАТЕЛЬЕ «К. Е. ФОН ГАН И КО»
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ЛЕВ ТОЛСТОЙ. КАДР ИЗ ДОКУМЕНТАЛЬНОГО КИНОФИЛЬМА «ТОЛСТОЙ ГЛАЗАМИ КИНО» (РЕЖИССЁР АРТЁМ ДЕМЕНОК; 2010, ГЕРМАНИЯ, 52 МИНУТЫ)

Лев Толстой

У Толстого на протяжении его жизни складывались весьма непростые отношения с железной дорогой.

С одной стороны, он высоко оценил этот вид транспорта за удобство и скорость езды, ошеломительную для людей XIX века, которые раньше для того, чтобы добраться, скажем, в Москву из Тулы (около 200 вёрст, или менее 200 километров), должны были двое-трое суток трястись в конных экипажах по разбитым дорогам. Если же в путь отправлялась большая семья какого-нибудь помещика, то снаряжался целый «поезд», состоявший из кареты и повозок для багажа. Путь был долгий, тяжёлый и крайне «некомфортный».

Чтобы доставить свою 18-летнюю жену, Сонечку Толстую, из Москвы в Ясную Поляну, в сентябре 1862 года 34-летний граф Толстой был вынужден купить дорогую карету, «дормез», «со всеми удобствами» и такой длины, что в ней можно было расположиться лёжа во весь рост. Тем не менее Софья Толстая впоследствии вспоминала, что поездка была для неё «мучительной».

Для постоянно жившего в имении Ясная Поляна Толстого появление железнодорожного сообщения между Тулой и Москвой оказалось важным ещё и по другой причине. У позднего Толстого было множество корреспондентов, писавших ему из разных уголков не только России, но и всего мира. В этом плане железная дорога служила идеальным способом доставки и отправления писем. Поезда двигались по строгому расписанию. Толстой любил лично на лошади приезжать на станцию Козлова Засека близ Ясной Поляны для того, чтобы получить свежие газеты и корреспонденцию и отправить ближайшим поездом, почтовым вагоном, свои письма в Москву, откуда они уже разъезжались по многочисленным адресатам.

С другой стороны, Толстой, с его достаточно консервативным типом мышления и восприятия цивилизации, железные дороги не любил и постоянно критиковал в дневниках. Из самых сильных отрицательных высказываний Толстого о железных дорогах можно привести следующую запись в его дневнике: «Железная дорога к путешествию, что бордель к любви. Так же удобно, но так же нечеловечески машинально и убийственно однообразно».

К тому же удобство и демократичность железнодорожных путей сообщения увеличивали не только скорость, но и суетность жизни, что раздражало великого писателя и философа. С этой точки зрения, железные дороги представлялись ему чуть ли не «дьявольским» изобретением. «Где нет железных дорог, — ворчливо писал Толстой, — там люди меньше теряют времени в пути, чем там, где есть железные дороги, потому что здесь народ ездит без надобности. Это приучает к безделью».

Не случайно, что в поезде или рядом с поездом происходят многие роковые, «смертельные» события в произведениях писателя. По дороге из Москвы в Петербург на маленькой станции состоялись роковая встреча и разговор Анны Карениной с Алексеем Вронским, во время которого он признаётся Анне в любви. Первая встреча Анны и Вронского тоже происходит на московском вокзале, где Вронский ждёт свою мать, которая уже познакомилась с Анной по дороге и проговорила с ней не один час. Во время первой встречи Анны с будущим любовником — случайно погибает под колёсами поезда вокзальный сторож. Вся эта цепочка событий как бы предвосхищает трагическое развитие романа Анны и Вронского и его развязку — гибель Анны под поездом.

Именно в вагоне поезда главный герой повести «Крейцерова соната» Василий Позднышев рассказывает историю своей ревности и убийства супруги.

В то же время с железными дорогами были связаны разные нелепые и порой довольно

Лев Толстой

ОТЪЕЗД ЛЬВА ТОЛСТОГО В КОЧЕТЫ К ДОЧЕРИ, ТАТЬЯНЕ СУХОТИНОЙ. 1909.
СТАНЦИЯ КОЗЛОВА ЗАСЕКА, ТУЛЬСКАЯ ГУБЕРНИЯ, ТУЛЬСКИЙ УЕЗД
ФОТО: ВЛАДИМИР ЧЕРТКОВ

смешные случаи в жизни писателя. Так, в 1878 году он отправился в Самарскую губернию без жены, но с двумя малолетними сыновьями: Илюшей (Илья) и Лёлей (Лев). Не доезжая до Нижнего Новгорода, он вышел на станции Павловск, чтобы пообедать в станционном ресторане с мсье Ньефом, французским гувернёром его детей. В спешке возвращаясь в вагон, Толстой забыл в ресторане кошелёк, где были все его деньги на поездку. Об этом событии он с виноватыми интонациями сообщал в письме Софье Андреевне, но она в ответном письме не стала бранить мужа, отнеслась к его беспечности с должным пониманием.

Железные дороги прочно вошли в жизнь Толстого с 1868 года, когда было открыто сообщение Москва — Тула (часть Курской железной дороги). Ближайшими к Ясной Поляне были станции Козлова Засека и Ясенки. В 1905 году Ясенки переименовали в Щёкино. По поводу этого существует забавный анекдот. Якобы Толстой ехал в поезде, в вагоне первого класса, но, в свойственной ему экзотической манере, путешествовал под видом нищего странника в обносках и лаптях. В купе находились мадам и её собачка, которая по-хозяйски восседала на столике. Проголодавшись, Толстой решил перекусить селёдкой с чёрным хлебом. Запах рыбы не понравился барыне, и она выкинула свёрток с сельдью в окошко. Тогда граф выбросил в окно собачку своей спутницы. Дама разъярилась и влепила гению русской литературы пощёчину. Происходило это у станции Ясенки, что и было увековечено в её новом названии — Щёкино.

Это, конечно, всего лишь легенда. Но показательно, что она возникает именно в связи с железной дорогой, с которой у Толстого были сложные отношения. Другой известной легендой является то, что Толстой будто бы выходил косить тогда, когда мимо него проезжал курьерский поезд, пассажиры которого могли из окон полюбоваться на великого писателя с косой в руках. В реальности этого быть не могло, поскольку Ясная Поляна находилась в нескольких километрах от железной дороги. Тем не менее анекдот популярен в России. Например, он был использован в романе Виктора Пелевина «t», где Толстой — главный герой.

Реальные истории в жизни Толстого, связанные с железной дорогой, не смешны, а скорее трагичны. Одним из таких событий была смерть молодой экономки его соседа по имению, Бибикова, — Анны Пироговой. Толстой нередко бывал у Бибикова в гостях, хорошо знал Пирогову и отмечал её «истинно русскую внешность и характер». В январе 1872 года, после того как её роман с Бибиковым завершился разрывом, Пирогова бросилась под поезд на станции Ясенки. (Похоронена она была в селе Кочаки, на кладбище, где находится фамильное захоронение семьи Толстых. Там похоронены дед и родители Льва Николаевича, один из его братьев, Софья Андреевна Толстая и почти все их дети. Только сам Толстой, согласно завещанию, был похоронен в лесу усадьбы Ясная Поляна.) Самоубийство Анны Пироговой стало одним из толчков к написанию романа «Анна Каренина».

Толстой словно предчувствовал, что с железной дорогой будет как-то связана и его смерть. Осенью 1910 года 82-летний граф Толстой ночью уехал из Ясной Поляны из-за тяжёлых разногласий с женой и через 10 дней скончался от воспаления лёгких на станции Астапово, в казённом доме её начальника Ивана Озолина. Причиной болезни Толстого, как утверждал сопровождавший его в дороге доктор Маковицкий, стало то, что во время путешествия его подопечный предпочитал ехать с простым народом, самыми дешёвыми вагонами третьего класса. В вагонах много курили. Лев Николаевич, чтобы отдышаться, выходил на открытую платформу вагона, где его продувало встречным ветром. Это, писал врач, и «убило» Толстого...

Павел Басинский

Ленин

ПРИЕЗД В. И. ЛЕНИНА НА ФИНЛЯНДСКИЙ ВОКЗАЛ. 3 АПРЕЛЯ 1917
ФОТО: М. СОКОЛОВ
ПРЕДОСТАВЛЕНО AKG / EAST NEWS

Волга впадает в Каспийское море, а многие улицы Ленина в России ведут к вокзалам; маршрут этот, разом естественный и неслучайный, оказывается чем-то вроде геоглифа, увековечивающего память о человеке, который, когда наступил «тот самый» момент, принял решение сесть в поезд — и совершил опасное железнодорожное путешествие, закончившееся ослепительной вспышкой, до сих пор травмирующей нашу коллективную сетчатку.

Исторический бросок группы революционеров под руководством большевистского лидера весной 1917 года через территорию враждебной Германии, из Швейцарии в Швецию, в так называемом пломбированном вагоне — на самом деле лишь верхняя часть айсберга: поражавший современников своей экстраординарной мобильностью, Ленин контактировал с железной дорогой — в качестве клиента компаний-перевозчиков, философа, юриста и даже, бывало и такое, ревизора инкогнито, «неизвестного, едущего при ВЧК», — на протяжении большей части своей жизни, на пространстве от Лондона до Красноярска и от Хапаранды до Неаполя. С расписанием поездов его можно было увидеть уж точно не реже, чем с «Капиталом», а в качестве пассажира он перемещался по континенту с интенсивностью самых динамичных жюль-верновских персонажей, причём когда попутчики наслаждались удовольствием от скорости, Ленин вечно жаловался на «дьявольскую медленность передвижения». Выражение «бежать впереди паровоза» применительно к нему можно использовать почти буквально: он несколько раз становился едва ли не первым пассажиром на только что открывшемся участке железной дороги; так было, например, в 1897-м, во время его переезда по Транссибу в шушенскую ссылку. Самым ярким случаем в юридической практике Ленина считается железнодорожный инцидент, когда в 1892-м помощнику присяжного поверенного Ульянову пришлось защищать в суде рабочего, по вине которого несколько плохо закреплённых пустых вагонов в ветреную погоду пришли в движение — и раздавили небольшой вагон с двумя ремонтниками, один из которых, девятилетний мальчик, погиб; ещё одна, в сущности, жестокая — и очень кинематографичная — метафора революции как катастрофы, возникающей вследствие многих факторов: объективно неизбежной бури, преступной некомпетентности, технической ошибки и случайности. Главным фактором при выборе жилья для Ленина-революционера была близость к станциям: возможность отправлять и получать почту, минуя посредников; вокзалы воспринимались им как фабрики по минимизации потерь времени, и вместо того, чтобы топтаться почём зря на платформе, он садился на чемодан, писать; в сущности, больше всего его тяжеленные тёмно-синие или бордовые ПСС похожи на поезда-товарняки из 55 вагонов, груженных всякой всячиной: от исследований, посвящённых динамике прироста поголовья мелкого рогатого скота в закавказских губерниях, до гегелевской философии. Поскольку транспортные артерии тщательно контролировались властями, железная дорога и окрестности оказывались для Ленина театральной сценой, где ему многажды приходилось выдавать себя за того, кем он не был: пастора, кочегара, крестьянина, иностранца — и пользоваться экзотическими для стандартного пассажира средствами передвижения, в диапазоне от собственно паровоза до автодрезины; несколько раз ему доводилось участвовать — в качестве преследуемого — в совершенно голливудских железнодорожных погонях и, когда опасность расценивалась как «неминуемая», даже выпрыгивать из вагона прямо на ходу. Именно благодаря стратегически верному выбору: перенести столицу в главный железнодорожный узел страны, владение которым подразумевало господство на транспорте и возможность пресекать попытки армий противника объеди-

ниться, в марте 1918-го была выиграна ещё не развернувшаяся Гражданская война; железная дорога стала ключом к удержанию советской власти, и поэтому Ленин назначал руководить этим фронтом наиболее толковых большевиков: своего зятя Марка Елизарова, Свердлова, Красина, Троцкого, Дзержинского. Именно с железными дорогами, пусть даже персональная организационная утопия Ленина выглядела скорее как почта, Ленин связывал проект молниеносного превращения советской России из отсталой аграрной, пережившей катастрофическую войну, страны в индустриальную сверхдержаву: ровно поэтому больше половины золотого запаса, доставшегося от царской России, решено было в 1920-м потратить на приобретение в Швеции, Англии и Германии 1700 паровозов — это в момент выхода из режима военного коммунизма, когда простой ремонт двух-трёх локомотивов расценивался как великое достижение. Именно в пригородном, курсировавшем в пограничной зоне между войной, революцией и миром, поезде в декабре 1917-го Ленин подслушал широко разрекламированную впоследствии — и ставшую одним из слоганов советской власти — фразу финской крестьянки: «Теперь больше не надо бояться человека с ружьём».

Железная дорога вызывала живейший интерес Ленина далеко не только как обстоятельство места и времени, но ещё и как действующая модель общества, как механизм преобразования действительности, как заповедник образцовых, сознательных, «андрей-платоновских» пролетариев (которые, правда, в силу привилегированного своего положения, часто меньшевизировались — и коррумпировались буржуазией; именно так, во всяком случае, Ленин трактовал конфликт большевистского правительства в октябре 1917-го с Викжелем, профсоюзом железнодорожников) и как среда, в которой и благодаря которой старый мир погибнет, а новый — зародится. Не «пойдём», а ПОЕДЕМ «другим путём» — вот что на самом деле подразумевал Ленин; и если у Маркса призрак коммунизма всего лишь «бродит» по Европе, то у Ленина он, пожалуй, уже ЕЗДИТ — в вагоне, где все пломбы вот-вот будут сорваны. Дело не только в том, что железные дороги позволяют экспортировать революции быстрее и эффективнее, — дело в «диалектике». Для Ленина, который смотрит на вещи как экономист и как философ, железная дорога — не просто домик с кассой и рельсы с экспрессами: это институция, снимающая противоречие между индивидуальным накоплением капитала и естественным стремлением капиталистического предприятия к расширению. Строительство железной дороги — не только инвестиционный проект капиталистов, но и, странным образом, «школа социализма»: стремление обогатиться заставляет финансистов формировать сложную оргструктуру, взаимодействовать друг с другом, прибегать к банковским кредитам, создавать акционерные общества, модернизировать феодальную систему защиты имущественных прав, выстраивать оптимальную для новых условий схему отношений с государством и т. п. Научившийся у Маркса и Гегеля смотреть на вещи в движении, Ленин осознаёт, что эта сугубо капиталистическая затея рано или поздно приведёт к концентрации и обобществлению средств производства: сначала в пользу отдельных лиц, но затем, после революции, — очень удобно — уже в пользу всех. Всех, по крайней мере, кто трудился над проектом. Таким образом, железная дорога для Ленина — то же, что часы для Ньютона: символ и эталонный образец экономической механики.

Очень наглядное представление о сути ленинской «диалектики» даёт как раз история паровоза, общепринятого иконического знака для идеи железной дороги: за считаные годы этот знак несколько раз поменял своё содер-

ОБЛОЖКА КНИГИ ШВЕЙЦАРСКОГО ДЕЯТЕЛЯ КОММУНИСТИЧЕСКОГО ДВИЖЕНИЯ ФРИЦА ПЛАТТЕНА LENINS REISE DURCH DEUTSCHLAND IM PLOMBIERTEN WAGEN («ПУТЕШЕСТВИЕ ЛЕНИНА ЧЕРЕЗ ГЕРМАНИЮ В ПЛОМБИРОВАННОМ ВАГОНЕ»), 1924

Ленин

ПАРОВОЗ, НА КОТОРОМ ВЛАДИМИР ЛЕНИН, ЗАМАСКИРОВАВШИСЬ ПОД МАШИНИСТА, ДОБИРАЛСЯ ИЗ ФИНЛЯНДИИ В ПЕТРОГРАД В 1917 ГОДУ

жание, побывав символом и чаемой вестернизации отсталой азиатской страны, и ужасного, в прямом и переносном виде давящего людей, капитализма (как у Льва Толстого), и революции («Красное колесо» Солженицына), и коммунизма («вперёд летит, в коммуне остановка»). Грязный, масляный, пыльный, дымный монстр, участвующий в трафикинге крестьян с дальнейшей «перепродажей» их в городское, на кошмарные фабрики, рабство, — легко конвертируется в «серебряного призрака», скользящего над уже скованными стальным обручем пространствами. Пример с метаморфозами паровоза показывает, что важнее не «физика» (труба, колёса, топка, тендер), а «идея»: потенциал «самодвижения», скрытый в свойственных феномену железной дороги противоречиях. Именно их энергию и намеревался высвободить и использовать Ленин. Создававшаяся как орудие, обеспечивающее гегемонию буржуазии, железная дорога должна была — по мысли и при участии Ленина — превратиться в свою противоположность: инструмент для строительства экологичного, электрифицированного, ресурсосберегающего социализма; из «грязных, отвратительных мастерских — в чистые, светлые, достойные человека лаборатории», выражаясь словами самого Ленина. Чтобы ускорить данный процесс и эффектно пройти крутой поворот по наилучшему апексу, недостаточно быть просто пассажиром или даже механиком: следовало досконально изучить природу социального феномена — и искать животворные противоречия. Именно в этом и состоит отличие Ленина от «обычных» — апеллирующих только к здравому смыслу и эмоциям — радетелей за народ. «А по бокам-то всё косточки русские»? Да, но что конкретно это означает? На каком именно расстоянии от колеи, при каких обстоятельствах они там оказались, только ли русские — или ещё каких-либо народностей, по неким причинам вовлечённых в строительство? Какова степень компетентности авторов проекта, допустивших такие человеческие издержки, в чём состоят демографические и экономические последствия этих событий для тех, кто выжил, и способна ли острая критика подобных проектов привести к кризису власти? Именно так выглядела бы «Железная дорога», если бы её написал не Некрасов, а Ленин, въедливый «практический философ», одержимый поисками данных о том, что выгодно для решения той или иной коллизии, какие средства должны быть использованы, и вычислением подходящего момента, когда из наблюдателя пора превратиться в деятеля: сесть в поезд — и поехать самому.

Разумеется, ответственность за роковое решение лежит на Ленине, но не только: ведь Ленин, сколь бы остроумной ни казалась древняя курёхинская шутка про гриб, — как раз именно что не гриб, меньше всего гриб. Философы, заметил однажды Маркс, не вылезают вдруг из-под земли, как грибы, — они продукт своего времени, своего народа, самые тонкие, драгоценные и невидимые соки которого концентрируются в философских идеях. Тот же самый дух, что строит железные дороги руками рабочих, — строит философские системы в мозгу философов. И раз так, вокзал в качестве ориентира по-прежнему актуален при выстраивании курса, даже если улицы, по которым мы ходим, больше не носят имя Ленина. Великий интеллект — не в вывесках и не в Мавзолее, но там, где по стальной спирали летит вагон-призрак, перемалывая прошлое в будущее; этот поезд никуда не «ушёл» — он по-прежнему в пути.

Лев Данилкин

Антон Чехов

ВЫНОС ГРОБА С ТЕЛОМ А. П. ЧЕХОВА. НИКОЛАЕВСКИЙ ВОКЗАЛ. МОСКВА. ИЮЛЬ 1904

ГРОБ С ТЕЛОМ А. П. ЧЕХОВА НЕСУТ ПО ПЕРРОНУ НИКОЛАЕВСКОГО ВОКЗАЛА. МОСКВА. ИЮЛЬ 1904

Антон Павлович Чехов скончался в немецком Баденвайлере 15 июля 1904 года. Супруга писателя Ольга поначалу намеревалась похоронить мужа в Германии, но изменила своё решение — под влиянием его российских друзей. Гроб с телом доставили в Петербург, на Николаевский вокзал, в товарном вагоне с надписью «Для устриц». Это обстоятельство объяснялось наличием холодильных камер, редких для того времени, в товарных вагонах для перевозки свежих морепродуктов. Однако сам факт, что классика русской литературы отправили в последний путь в вагоне для устриц, возмутил современников, в числе которых был Максим Горький. Негодование он высказывал не только в личной переписке с женой, Екатериной Павловной Пешковой, но и в своей книге воспоминаний «А. П. Чехов».

Спустя столетие этот эпизод привлёк внимание петербургского профессора Игоря Сухих. С любезного разрешения автора, мы публикуем главу из книги «Чехов в жизни: сюжеты для небольшого романа» (2010), которая так и называется:

ВАГОН ДЛЯ УСТРИЦ

«Вот и похоронили мы Антона Чехова, дорогой мой друг. Я так подавлен этими похоронами, что едва ли сумею толково написать тебе о них, хожу, разговариваю, даже смеюсь, а на душе — гадко, кажется мне, что я весь вымазан какой-то липкой скверно пахнущей грязью, толстым слоем облепившей и мозг и сердце. Этот чудный человек, этот прекрасный художник, всю свою жизнь боровшийся с пошлостью, всюду находя её, всюду освещая её гнилые пятна мягким, укоризненным светом, подобным свету луны, Антон Павлович, которого коробило всё пошлое и вульгарное, был привезён в вагоне “для перевозки свежих устриц” и похоронен рядом с могилой вдовы казака Ольги Кукареткиной. Это мелочи, дружище, да, но когда я вспоминаю вагон и Кукареткину — у меня сжимается сердце, и я готов выть, реветь, драться от негодования, от злобы. Ему — всё равно, хоть в корзине для грязного белья вези его тело, но нам, русскому обществу, я не могу простить вагон “для устриц”. В этом вагоне — именно та пошлость русской жизни, та некультурность её, которая всегда так возмущала покойного. Петербург не встретил его праха так, как бы следовало, — меня это не задевает. Я предпочёл бы на похоронах такого писателя, как Антон Чехов, видеть десяток искренно любивших его людей — я видел толпу, “публику”, её было, м. б., 3–5 тысяч — и вся она для меня слилась в густую, жирную тучу торжествующей пошлости.

От Николаевского вокзала до Художественного театра я шёл в толпе и слышал, как говорили обо мне, о том, что я похудел, не похож на портреты, что у меня смешное пальто, шляпа обрызгана грязью, что я напрасно ношу сапоги, говорили, что грязно, душно, что Шаляпин похож на пастыря и стал некрасив, когда остриг волосы, говорили обо всём — собирались в трактиры, к знакомым и никто, ни слова о Чехове. Ни слова, уверяю тебя. Подавляющее равнодушие, какая-то незыблемая каменная пошлость и — даже улыбки. Когда я стоял около театра во время панихиды, кто-то сзади меня

Антон Чехов

вспомнил рассказ “Оратор” — помнишь — человек говорит над гробом речь о покойнике, а оказывается, покойник жив, стоит рядом с ним. Это единственное, что вспомнили. Над могилой ждали речей. Их почти не было. Публика начала строптиво требовать, чтобы говорил Горький. Везде, где я и Шаляпин являлись, мы оба становились сейчас же предметом упорного рассматривания и ощупывания. И снова — ни звука о Чехове. Что это за публика была? Я не знаю. Влезали на деревья и — смеялись, ломали кресты и ругались из-за мест. Громко спрашивали: “Которая жена? А сестра? Посмотрите, плачут!” — “А вы знаете — ведь после него ни гроша не осталось, всё идет Марксу!” “Бедная Книппер!” — “Ну что же её жалеть, ведь она получает в театре 10 000” — и т. д.

Всё это лезло в уши, насильно, назойливо, нахально. Не хотелось слышать, хотелось какого-то красивого, искреннего, грустного слова, а никто не сказал его. Было нестерпимо грустно. Шаляпин — заплакал и стал ругаться. “И для этой сволочи он жил, и для неё он работал, учил, упрекал”. Я его увёл с кладбища. И когда мы садились на лошадь, нас окружила толпа, улыбалась и смотрела на нас. Кто-то — один на тысячу — крикнул: “Господа, уйдите же! Это неприлично!” — они, конечно, не ушли. Прости меня — письмо бессвязно, едва ли ты поймёшь из него моё настроение, очень тоскливое и злое. Я буду писать о похоронах статью “Чудовище” — она объяснит тебе, в чём дело».

М. Горький — Е. П. Пешковой.
24 или 25 июля 1904. Москва

МАКСИМ ГОРЬКИЙ ВОЗВРАЩАЕТСЯ В СССР ПОСЛЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛЕТ ЖИЗНИ В ЕВРОПЕ. 1931 ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

«Гроб писателя, так “нежно любимого” Москвою, был привезён в каком-то зелёном вагоне с надписью крупными буквами на дверях его: “Для устриц”. Часть небольшой толпы, собравшейся на вокзал встретить писателя, пошла за гробом привезённого из Маньчжурии генерала Келлера и очень удивлялась тому, что Чехова хоронят с оркестром военной музыки. Когда ошибка выяснилась, некоторые весёлые люди начали ухмыляться и хихикать. За гробом Чехова шагало человек сто, не более; очень памятны два адвоката, оба в новых ботинках и пёстрых галстуках — женихи. Идя сзади их, я слышал, что один, В. А. Маклаков, говорит об уме собак, другой, незнакомый, расхваливал удобства своей дачи и красоту пейзажа в окрестностях её. А какая-то дама в лиловом платье, идя под кружевным зонтиком, убеждала старика в роговых очках:

— Ах, он был удивительно милый и так остроумен...

Старик недоверчиво покашливал. День был жаркий, пыльный. Впереди процессии величественно ехал толстый околоточный на толстой белой лошади. Всё это и ещё многое было жестоко пошло и несовместимо с памятью о крупном и тонком художнике».

М. Горький. «А. П. Чехов»

В похоронах знаменитого человека (а к моменту своей смерти Чехов уже был одним из самых известных культурной России людей) всегда сочетаются искренняя скорбь и праздное любопытство, государственная организация и общественная демонстрация, высокая риторика молитв, надгробных речей и бытовая болтовня в течение долгой церемонии.

Горький в этом смысле не фиксирует ничего необычного: градус «пошлости» в июле 1904-го был, вероятно, не больше, чем в феврале 1881-го (Достоевский) или — через столетие — в июле 1980-го (Высоцкий). Вагон же для устриц (о чём лишь через 90 лет убедительно написала М. Г. Петрова, но её мало кто услышал) был не вызывающей пошлостью, а необходимостью: только таким образом, в холодильнике, в июльскую жару гроб мог быть доставлен в Россию. Надпись была закрашена минут через 20 после прибытия поезда в Петербург, и её специально обнаруживали под слоем краски или с противоположной от входа стороны самые настырные корреспонденты.

Горький выхватил сенсационную деталь из газет и сделал символом. Художественная версия, писательский миф оказался прочней, востребованней, чем правда факта. Всуе поминать вагон для устриц, пожалуй, так же пошло, как и слова о Моисее, 40 лет водившем свой народ по пустыне.

Экзальтированная, аффектированная горьковская скорбь (таким вообще был тон его писем Чехову) кажется слишком театральной, наигранной на фоне других слов, звучавших в те же самые дни. И чем, кроме фамилии, провинилась перед Горьким и чеховской памятью вдова Ольга Кукареткина?

Игорь Сухих

часть 4

ЛЕВ ТРОЦКИЙ В ВАГОНЕ ПОЕЗДА. 1920. СРЕДИ ПРИСУТСТВУЮЩИХ – ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВООРУЖЁННЫМИ СИЛАМИ РСФСР И. И. ВАЦЕТИС (ТРЕТИЙ СЛЕВА) ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

Лев Троцкий

Императорский поезд, прослуживший Николаю II в поездках по отечеству и заграни-це вплоть до марта 1917-го, после его отре-чения от престола больше не принадлежал государю. В течение полугода его использо-вали министры Временного правительства, затем около года он простоял в депо. В начале августа 1918-го, спустя ровно три недели после расстрела императорской семьи, у поезда на-чалась новая жизнь. Воспользоваться синими пульмановскими вагонами решил Лев Дави-дович Троцкий, накануне получивший назначе-ние на пост народного комиссара по военным делам и фактически возглавивший Красную армию. Поезд был нужен Троцкому, чтобы передвигаться между фронтами Гражданской войны: контролировать ход военных действий, карать провинившихся бойцов, возвращать дезертиров в строй и воодушевлять красно-армейцев пылкими речами, которых наркомвоен был большой мастер. Два с половиной года, до конца Гражданской войны, Троцкий перемещался по стране преимущественно на поезде. Это были его дом, штаб, рабочее место и трибуна для выступлений.

«Поезд мой был организован спешно в ночь с 7 на 8 августа 1918 г. в Москве, — писал в воспоминаниях Троцкий. — Наутро я отправился в нём в Свияжск на чехословацкий фронт. Поезд в дальнейшем непрерывно пере-страивался, усложнялся, совершенствовался. Уже в 1918 г. он представлял собой летучий аппарат управления. В поезде работали

Лев Троцкий

секретариат, типография, телеграфная станция, радио, электрическая станция, библиотека, гараж и баня».

Из романтического, на вид почти игрушечного состава, каким он был при императоре, поезд превратился в тяжёлую, скоростную, мощную машину революции. В нём появились устрашающего вида бронированные вагоны с пулемётами, бронированным был и паровоз. Царский вагон-гараж на пять автомобилей также входил в состав поезда. Наличие автомобилей позволяло наркомвоену выезжать в места, куда не была проложена железная дорога.

Если пассажиры императорского поезда даже в последние дни царствования Николая II могли телеграфировать только с определённых станций, то резиденты поезда Троцкого слали и получали сообщения прямо из поезда на полном ходу.

«В поезде работал телеграф, — вспоминал Троцкий. — Мы соединялись прямым проводом с Москвой, и мой заместитель Склянский принимал от меня требования на самые необходимые для армии — иногда для дивизии, даже для отдельного полка — предметы снабжения».

Средства коммуникации на борту поезда работали также с целью того, чтобы собирать информацию для свежих новостей в газете «В пути», печатавшейся здесь же, в поездной типографии, и распространять её повсюду, где бы ни появился поезд.

«Над специальным вагоном связи натянута была антенна, которая позволяла в пути принимать радиотелеграммы Эйфеля, Наузна, общим числом до тринадцати станций, и в первую голову, конечно, Москвы, — писал Троцкий. — Поезд всегда был в курсе того, что происходит во всём мире. Важнейшие телеграммы печатались в поездной газете, комментировались на ходу в статьях, листках и приказах. Авантюра Каппа, внутренние заговоры, английские выборы, ход хлебозаготовок или "подвиги" итальянского фашизма освещались по горячим следам событий и приводились в связь с судьбами астраханского или архангельского фронта. Статьи одновременно передавались по прямому проводу в Москву и оттуда по радио и печати всей страны».

Неудивительно, что появления поезда Троцкого местные жители ждали как манны небесной. На каждой станции к нему стекались толпы, среди которых могли затесаться и недоброжелатели, поэтому очень быстро появился регламент встречи.

В царское время существовал порядок приветствия государя на станции во время железнодорожного путешествия: с середины 1870-х годов императорский поезд во всех населённых пунктах страны встречали по единому образцу, предполагавшему присутствие определённых чинов, украшений, костюмов, жестов и аккомпанемента («Боже, царя храни!»). У Троцкого, пропагандировавшего пролетарские ценности, не было такого жёсткого порядка. Тем не менее существовал приказ о встрече наркомвоена, который, в частности, гласил: «...Чтобы у вагона наркомвоена тов. Троцкого не скоплялись люди. Чтобы при выходе наркомвоена тов. Троцкого его не сопровождали беспорядочной кучей любые попавшиеся товарищи, а лишь для этой цели назначенные».

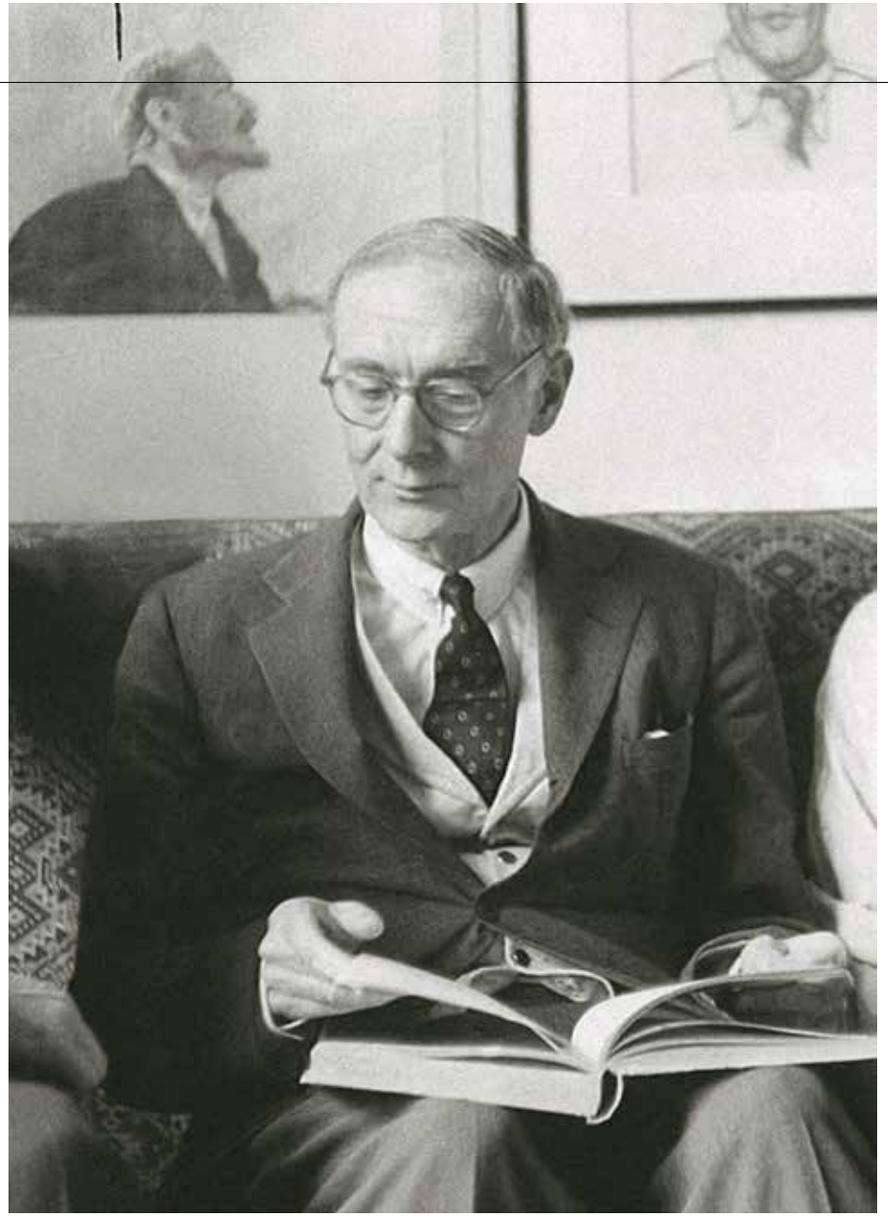
Несмотря на оснащённость коммуникационными и боевыми орудиями, которых, особенно — коммуникационных, так не хватало поезду царских времён, сходств с императорским у поезда Троцкого, может быть, даже больше, чем различий. Например, его тоже в какой-то момент разбили на два состава — из-за чрезмерной тяжести.

Когда Николай II принял обязанности главнокомандующего и был вынужден ездить по фронтам и поднимать боевой дух военных, его поезд из 12 вагонов поделили пополам: на царский и свитский. Они следовали друг за другом с небольшим временны́м интервалом. Царь вёз с собой комфорт: шикарно обставленные салоны-вагоны, многочисленную обслугу, советников и министров. Троцкий вёз с собой безопасность физическую и информационную: охрану из штата латышских стрелков, пулемётный отряд, авиаотряд из двух самолётов, группу агитаторов, узел связи, шофёров, ремонтников пути и другой персонал для обслуживания подвижного гиганта, а впоследствии и оркестр.

Поезда обоих лидеров были одинаково тяжелы и неповоротливы, но каждый по-своему. Российские самодержцы, за исключением Александра II, не использовали коммуникационных возможностей железной дороги, с помощью которых они могли бы маркировать пространство власти в стране и, возможно, таким способом избежать революции. Николай I, Александр III и, особенно, Николай II воспринимали железную дорогу скорее как развлечение, нежели как политический инструмент общения и сближения с народом — инструмент, который столь умело использовал Троцкий, взяв в оборот императорский поезд. Если бы Николай II в ходе своих железнодорожных передвижений выступал с речами на станциях и выпускал собственную газету, подобно Троцкому, то кто знает, какое будущее ожидало бы Россию...

Однако под началом Троцкого поезд — подвижный и современный инструмент связи с обществом и страной — быстро превратился в гипертрофированный военный Молох, с самолётами, пулемётами, бронетехникой и оркестром. Для социальных преобразований, ради которых затевалась революция, всё это оснащение было бесполезным. Оно предназначалось для обеспечения безопасности Троцкого и служило атрибутами его власти, а газета «В пути», листовки, ораторские выступления — её информационной поддержкой. Массивный и тяжёлый, поезд Троцкого стал воплощённой метафорой бюрократической машины, которая впоследствии стала одной из причин гибели СССР.

Ольга Ульянова



ДИРЕКТОР МУЗЕЯ СОВРЕМЕННОГО ИСКУССТВА АЛЬФРЕД БАРР-МЛАДШИЙ В ГОСТЯХ У СОВЕТСКОГО ХУДОЖНИКА ЕВГЕНИЯ КИБРИКА ВО ВРЕМЯ СВОЕЙ ПОЕЗДКИ В РОССИЮ В 1959 ГОДУ
ПРЕДОСТАВЛЕНО VOSTOCK PHOTO

Альфред Барр

20-е годы были для культуры молодого СССР очень насыщенным и плодотворным временем. Архитектура конструктивизма и ар-деко, театр гротеска Мейерхольда, кинематограф Эйзенштейна и Пудовкина, музыка Прокофьева, литература факта, Шкловский и Маяковский, споры Татлина и Малевича, фотографии Родченко и ткани Варвары Степановой… Одним словом, авангард. Именно за ним зимой 1927-го в Москву приехал Альфред Барр, молодой американский искусствовед. В США в те годы не хватало не только авангардного искусства, но и простых театров.

«В Москве, двухмиллионном городе, двадцать пять репертуарных театров, — писал Барр. — Нью-Йорк с трудом поддерживает один, в Чикаго нет ни одного. Может быть, театр занял место церкви, ведь революция смеётся над религией».

Барр готовился стать директором Нью-Йоркского музея современного искусства и искал в СССР художников, которых можно было бы там выставить. Воспитанный на французском авангарде: импрессионизме, фовизме, кубизме, Барр ожидал увидеть что-то подобное и в нашей стране, но был удивлён, обнаружив в передовых художественных кругах полное безразличие к «измам». После встречи с Лисицким, Родченко, Степановой он убедился, что современные советские художники работают в жанрах агитационного плаката, фотографии, коллажа, а о живописи давно забыли. В этом смысле облегчением для Барра были встречи с коллекционерами Третьяковым, Щукиным, Морозовым, у которых американский искусствовед наслаждался любимыми модернистами:

«Первый музей нового западного искусства (Первый музей новой западной живописи в 1923 году был объединён с Вторым музеем новой западной живописи в Музей нового западного искусства, а в 1925-м стал филиалом Музея изящных искусств. — *Ред.*) — бывшая коллекция Щукина. Возможно, лучшая коллекция современной французской живописи после Барнса в Филадельфии и Ребера в Лугано: 8 Сезаннов, 48 Пикассо, 40 Матиссов, дюжина Деренов и т. д. Ранние Пикассо — особенно исторически ценные, поскольку по ним можно лучше всего проследить развитие кубизма, хотя мало Браков и Анри Руссо. Нам интересно, так же ли прекрасен Морозов. <…>

В коллекции Морозова. По меньшей мере такая же прекрасная, как щукинская: 18 Сезаннов, 11 Гогенов. Набор хотя и более малочисленный, но более качественный, чем

Альфред Барр

в Первом музее. Великолепная “Бильярдная” Ван Гога (“Ночное кафе”), целая стена превосходных Матиссов, много Марке, Фризов, Руо, Деренов».

Но, несмотря на свои ожидания и предпочтения в искусстве, Барр был очарован атмосферой, царившей в Москве. Его немного раздражала её архитектурная эклектичность («кажется, по Москве прошлась особенно жестокая эпидемия “третьей волны рококо”»), однако в остальном Барр был очень доволен:

«Очевидно, что нет теперь другого места на Земле, где художественный талант так пестуется, как в Москве. Даже поэтам платят хорошо, особенно если они полезны для пропаганды. Поэзия оплачивается построчно, и это во многом объясняет стих, который напечатан так, что выглядит как нерегулярный, хотя на самом деле ритмически он вполне регулярный. Лучше я буду здесь, чем в любом другом месте на Земле. <...>

Хотя с покупками ничего не вышло, по Москве гулять всегда интересно. Почти невозможно встретить человека в неинтересном костюме, и все физиогномические типы невероятно яркие и своеобразные».

Во время путешествия Альфред Барр вёл дневник и детально зафиксировал всё, что с ним происходило в поезде Берлин — Москва.

24 декабря 1927. 6:52. Выезжаем из Берлина с Силезского вокзала вторым классом, поскольку в третьем мест нет. Плохая вентиляция, но удобные полки и приятное чувство окончательности нашего путешествия. Немцы, поляки, азиаты в нашем вагоне. Англичан нет. Кроме наших, ещё только один американский паспорт.

25 декабря 1927. 10 утра. Проехали через Варшаву. <...> Польша покрыта заплатами из глиняно-жёлтых грибообразных домов, стоящих вдоль дороги и присыпанных снегом. Деревни с сияющими лугами над ними — мало городов. Мы читаем советский путеводитель: алфавит причиняет нам много неудобств.

7 вечера. Польская граница в Столбах.

9:00. Появляется первый на нашем пути русский чиновник в шинели по колено, он собирает наши паспорта.

9:30. Негорелое — первая остановка в России. [Идём] в сараеподобное здание таможни на проверку багажа. Наши книги просмотрены, особенно внимательно — перуанские журналы Джира по археологии инков, которые доставили бедным таможенникам много затруднений.

10:00. Разыскиваю чиновника из турагентства, у которого наши русские билеты. Отправляем открытки.

10:30. Забираемся в наш спальный вагон третьего класса, проводник ведёт нас в четырёхместное или, вернее, четырёхполочное купе. В купе слева от нашего — англоговорящие русские, возвращаются из Берлина в Москву погостить. Справа — трое китайцев. По коридору идёт огромный офицер Красной армии в длиннополой шинели: «Ich weiss nur Wort in English: “Goodbye”» [«Я знаю только одно слово по-английски: “До свидания”» (нем., англ.)]. Он по-мальчишески улыбается.

11:20. Сидим в размышлениях на своих полках. Я начинаю набивать бельевой мешок, чтобы сделать из него подушку. Проводник открывает дверь, и входят наши попутчики на эту ночь: хорошенькая русская еврейка и её непоседливая дочь. Мы кланяемся. Выходим в коридор, чтобы похихикать наедине, в то время как они раскладывают свои пожитки. Она появляется в двери: «Villeicht Sie sprechen Deutch?» [«Может быть, вы говорите по-немецки?» (нем.)].

11:30. Поезд отбывает. Она зовёт проводника по-русски. Он появляется с мешками чистых простыней и одеял (2 рубля). Мы просим её попросить проводника о том же и для нас. Она так и делает. Затем она просит нас постоять в коридоре, пока они с дочерью готовятся ко сну. Пока мы bleibing [«остаёмся» (искаж. нем.)] в коридоре, болтаем о Москве с русским из соседнего купе. Вскоре дама, наша попутчица, открывает дверь и просит проводника принести чаю. Спрашивает, не хотим ли и мы. Дочка глазеет на нас с верхней полки. Затем «занавес закрывается» ещё на 15 минут — и мы наконец можем зайти в купе. Они обе «спят» лицом к стене. Мы облачаемся в пижамы и погружаемся в безвоздушную ночь.

26 декабря 1927. 10:30. Просыпаюсь и обнаруживаю, что на меня таращатся чёрные глаза «дочери». «Мать» спит. Полка Джира подо мной пустует. Я переворачиваюсь и сплю до одиннадцати. Потом одеваюсь и иду сквозь дюжину вагонов на завтрак. В одном из вагонов третьего класса играет музыка. Пьём кофе, который по большей части какао, едим хлеб и сыр. Говорим на плохом немецком с нашими друзьями и развлекаем их попытками произносить русские слова. На обратном пути остановились послушать радио. Военный оркестр играл танец Куперена с фаготами, тромбонами и перкуссией. Снаружи глубокий снег, крестьяне одеты в мех, а их лошади — в высокие хомуты. Чёрно-белые сороки сидят на проводах. Вдруг — пятиглавая церковь.

2:15. Почти вовремя прибываем в Москву. К нашему вящему облегчению, Розинский нас уже ждёт. Он очень хорошо говорит по-английски. У вокзала только четыре «гос»такси, и все уже заняты. Такси без счётчика нельзя доверять, так что мы залезаем в трамвай. Москва немедленно проявляет себя в своём полном отсутствии конкретного стиля: огромная безвкусная триумфальная арка перед вокзалом. За аркой — монастырь, очень деликатное рококо XVIII века. Снег прикрывает довольно неживописный беспорядок.

Ольга Ульянова

ЦИТАТЫ ИЗ МОСКОВСКОГО ДНЕВНИКА АЛЬФРЕДА БАРРА. ПЕРЕВОД С АНГЛИЙСКОГО: АЛЕКСАНДРА НОВОЖЁНОВА

часть 4

Вальтер Беньямин

ВАЛЬТЕР БЕНЬЯМИН. ФОТОПОРТРЕТ. 1925
ПРЕДОСТАВЛЕНО FINE ART / EAST NEWS

Немецкий философ Вальтер Беньямин прибыл в Москву, на Белорусско-Балтийский вокзал, 6 декабря 1926 года. Он хотел провести здесь новогодние каникулы — «избежать смертельной меланхолии рождественских дней» — и отбыть на родину 21 января, но в итоге задержался до 1 февраля 1927 года. Для посещения советской столицы у Беньямина было несколько причин. Он рассчитывал наладить сотрудничество с советской печатью; привезти своим немецким издателям публикации о Москве; осмотреться в новой коммунистической стране и решить, вступать ли ему в Коммунистическую партию Германии; наконец, увидеться с латышской театральной актрисой Асей Лацис — объектом его невзаимной страсти. Из всех намеченных планов сбылись не все. Партийным коммунистом Беньямин так и не стал; написанную им статью о Гёте к публикации не приняли; встреча с Лацис принесла скорее разочарование, чем радость. О Москве у Беньямина вышло несколько публикаций, самая объёмная из них — «Московский дневник», откровенное повествование, посвящённое почти каждому московскому дню.

В «Московском дневнике» Беньямин предстаёт ранимым, нерешительным человеком, страдающим от одиночества и разрушительного любовного чувства. Он ежедневно встречается с Асей Лацис, которая не отвечает ему взаимностью, но и не отвергает окончательно, и с её будущим мужем, театроведом Бернхардом Райхом. Присутствие соперника раздражает Беньямина, и он с трудом подавляет своё отчаяние. Сильный холод, незнание русского языка, регулярные ссоры и споры с Лацис и Райхом — изматывают Беньямина. Отдохновение он находит, в одиночестве катаясь по Москве на трамвае, наведываясь в Музей игрушки или поедая пирожные в кондитерской:

«Похоже, что “кондитер” из старых детских книг остался только в Москве. Только здесь есть ещё сахарная вата, витые леденцы, которые так приятно тают на языке, что забываешь о жестоком морозе».

Еде Беньямин уделяет особое внимание, вероятно находя в ней утешение, и регулярно сообщает на страницах дневника о местах, где ему удалось пообедать, поужинать или выпить кофе. Несколько раз Беньямин обедает и в ресторане Ярославского вокзала, а один из дней проводит, гуляя по площади трёх вокзалов:

«Я использовал первую половину дня, чтобы осмотреть три вокзала, расположенные на Каланчёвской площади: Курский, Октябрьский, с которого поезда отправляются в Ленинград, и Ярославский, с него поезда уходят в Сибирь (Беньямин ошибся, перепутав Казанский и Курский вокзалы, как и характеристику направлений. — *Пер.*). Вокзальный ресторан заставлен пальмами, и из него открывается вид на зал ожидания с голубыми стенами. Чувствуешь себя, словно в домике антилоп в зоопарке. Я пил там чай и думал об отъезде. Передо мной был красивый красный кисет с превосходным крымским табаком, который я приобрёл в одном из привокзальных киосков».

Судя по записям Беньямина, московские вокзалы на рубеже 1920–1930-х годов выступали органичной частью города, где можно было провести время в своё удовольствие, как в парке, на бульваре или на рынке, куда Беньямин тоже любит заглянуть. С пытливым вниманием ребёнка он изучает уличных торговцев и то, что они продают, витрины и вывески магазинов. Пожалуй, наибольшее удовлетворение Беньямин испытывает, покупая новые игрушки для своей коллекции:

«...Ещё есть люди, чьи корзины полны деревянными игрушками, тележками и лопатками, тележки жёлто-красные, лопатки жёлтые или красные. Другие расхаживают со связками разноцветных флажков за плечами. Все игрушки сработаны проще и добротнее, чем в Германии, их крестьянское происхождение совершенно очевидно. На одном углу я обнаружил женщину, продающую ёлочные украшения. Стеклянные шары, жёлтые и красные, сверкали на солнце, словно это была волшебная корзина с яблоками, в которой одни яблоки были жёлтыми, другие — красными. Здесь, как и в других местах, ощущается и непосредственная связь дерева и цвета. Это видно по простейшим игрушкам так же хорошо, как и по изящной лаковой росписи».

Беньямин изучает игрушки, будучи знатоком-коллекционером, и в то же время по-детски очарован ими: деревянными, бумажными, стеклянными, из папье-маше. Он словно бы грезит наяву у прилавков, заворожённый яркими цветами, причудливым исполнением и тем, как игрушки оживают в его воображении.

Любимые игрушки и скрашивают одиночество Беньямина, и ещё больше его акцентируют. В день отъезда, один, с чемоданом накупленных игрушек, он оказывается на вокзале и безуспешно пытается разменять пять рублей, чтобы зарегистрировать и отправить свой драгоценный багаж. Здесь вокзал перестаёт быть приятным городским пространством и становится местом, где человек предоставлен самому себе, собственному одиночеству. «С большим чемоданом на коленях, я плача ехал по сумеречным улицам к вокзалу», — завершает свой дневник Беньямин.

Ольга Ульянова

Из архива Лазаря Хидекеля

Казимир Малевич

ЕСЛИ БЫ НЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ, ВИТЕБСК НЕ СТАЛ БЫ ПАРИЖЕМ ВОСТОКА.

Передо мной фотография, ставшая одной из эмблем мирового авангарда. Она сделана 5 июня 1920 года. Группа УНОВИС Витебской художественной школы отправляется на Первую конференцию учащих и учащихся искусству в Москву. Учителя: Казимир Малевич, динамично жестикулирующий с прижатым к груди супрематическим кругом — тондо, Эль Лисицкий, Вера Ермолаева, Нина Коган. Ученики: на переднем плане — Лазарь Хидекель, Михаил Кунин, Илья Чашник, Лев Юдин и многие другие. Все они стоят на фоне оформленного супрематическими транспарантами товарного вагона — теплушки.

Среди уновисовских фотографий эта — одна из знаковых. В ней идея лабораторного коллективного творчества нашла адекватное выражение в образе теплушки, в которой все равны. Учителям и ученикам не разойтись по купе, они будут путешествовать вместе. Выстроенная по вертикали, фотография насыщена динамикой движения и передаёт ощущение на секунду прерванного действия перед тем, как поезд вот-вот отправится в будущее.

С поездками уновисовцев связано много историй. В одной из них Хидекель отстал от поезда: побежал за кипятком и остался один на платформе. Его отвели к начальнику станции, который допросил его с пристрастием, а когда услышал, что подросток — художник, попросил доказать это и нарисовать его портрет. Оставшись доволен быстротой и точностью рисунка, он лично посадил Хидекеля на поезд — догонять своих.

Уновисовцы ездили в Москву и Смоленск, где был создан филиал УНОВИСа, а завершив обучение в мае 1922 года, Малевич, Хидекель, Чашник отправились в Петроград.

УНОВИС, ИЛИ «УТВЕРДИТЕЛИ НОВОГО ИСКУССТВА», — ГРУППА, СОЗДАННАЯ УЧЕНИКАМИ И ПЕДАГОГАМИ ВИТЕБСКОЙ ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ШКОЛЫ ПОД РУКОВОДСТВОМ КАЗИМИРА МАЛЕВИЧА (1920–1924), — НА ФОНЕ ВАГОНА-ТЕПЛУШКИ НА ВОКЗАЛЕ ВИТЕБСКА ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ В МОСКВУ
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА Л. ХИДЕКЕЛЯ

Каземир Малевич

Железнодорожные поездки были предисловием многих историй. В ноябре 1919 года Лисицкий привёз Малевича из Москвы в Витебск, а в середине 1920-х, увы, Малевич таким же образом просил Лисицкого отвезти его в Европу.

Процветание Витебской художественной школы, созданной Шагалом в 1918-м, и слава Витебска как мирового центра искусств 1918–1922 годов связаны с железнодорожными путями, соединявшими Восток и Запад. Гонимые голодом из России, которая была разбита Гражданской войной, деятели культуры приезжали на временное проживание в относительно мирный и сытый город на западном крае, а иные останавливались в нём транзитом перед тем, как окончательно покинуть Россию. И те и другие внесли свой вклад в развитие Витебской художественной школы и культурной жизни города.

Железные дороги революционизировали мир и Россию. Они играли огромную роль в жизни Витебска, став сильнейшим эмоциональным фактором восприятия раздвигающегося пространства, ощущения связей со страной и с огромным миром за её пределами. Это было важно для нарождающегося нового философско-художественного направления — супрематизма, который с появлением УНОВИСа в Витебске обрёл статус авангардной школы-лаборатории, предвосхитив Баухауз.

Семья Хидекелей жила в привокзальном районе. Среди жителей города было принято ходить гулять на привокзальную площадь, встречать и провожать поезда. Горожане, привыкшие к оседлому образу жизни, имели возможность увидеть здесь свободно перемещающихся людей, одетых по последней моде представителей другого мира, который манил и пробуждал мечты о том, чтобы вырваться из привычного пространства. В начале XX века все ограничения на передвижение представлялись пережитком прошлого, создававшим впечатление, что город отстаёт даже от российского ритма индустриального развития.

Белла Розенфельд, вскоре ставшая Беллой Шагал, вспоминает, как ей казалось, будто Витебск находится на краю света, и она ещё девчонкой бегала на вокзал — убедиться, что поезда не движутся в обоих направлениях. Действительно, спроектированная английскими инженерами в 1860-х годах, но не совсем удачно, эта часть будущей Риго-Орловской дороги долго оставалась заездной. Каждому поезду из Риги нужно было заехать на станцию, поменять направление следования и только потом двигаться в сторону Орла. В 1904 году линию Санкт-Петербург — Царское Село продлили до Витебска. В связи с этим вокзал в столице Российской империи, построенный на месте старейшего Царскосельского, назвали Витебским. В 1909 году станция Витебск была оборудована первой в Российской империи системой электромеханической централизации стрелок и сигналов.

Вокзальная улица была одной из центральных артерий Витебска. Приезжим она давала представление о характере города и наборе услуг, отражённых в рекламных вывесках. Для жителей Витебска улица ассоциировалась с гулом поездов, движением, скоростью, прогрессом и осуществлением мечты, обещая дальние странствия, нечто новое, неизведанное. В контексте искусства Витебска Вокзальная улица кажется предтечей взлётной полосы, которая разбудила полёт Шагала, эту неиссякаемую жажду вырваться из оков пространственных ограничений и взлететь, унестись в небо, навсегда сохранив в своей душе ностальгию и любовь к месту, где ты родился.

Железные дороги оказали своеобразное влияние на формирование Казимира Малевича. В 1896–1904 годах Малевич работал чертёжником в Управлении Московско-Курской железной дороги. В прошении 1904 года о допуске к конкурсным экзаменам в Московское училище живописи, ваяния и зодчества Малевич в графе «Адрес» ставит: «Г. Курск. Управление Московско-Киевско-Воронежской железной дороги. Служба пути». Иногда шутят, что именно поэтому он отдавал предпочтение прямым линиям. Более существенно то обстоятельство, что вид на железнодорожные пути давал возможность подолгу наблюдать уходящие вдаль линии, которые собирались в одну точку, перед тем как выйти за горизонт в бесконечное пространство неба-холста. Здесь произошло зарождение геометрической абстракции и планетарного ви́дения, определивших искусство супрематизма.

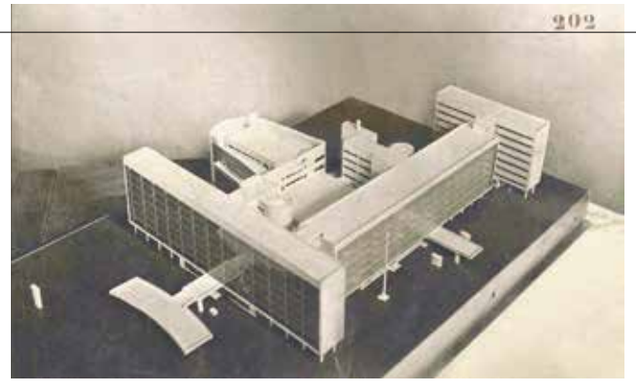
«Паровоз, железная дорога, пропеллеры, самолёты и рёв автомобилей — это не кони на лугу. В них движение и динамика. Это движение просится в искусство», — писал Малевич. В 1913 году он создаёт динамичную композицию в духе кубофутуризма «Смерть человека одновременно на аэроплане и железной дороге». Любопытно, что первая публикация Малевича о состоянии современного зодчества, «Архитектура как пощёчина бетоно-железу» (1918), была спровоцирована не оправдавшей его ожиданий архитектурой нового Казанского вокзала в Москве. По представлениям Малевича, формы здания вокзала должны олицетворять новый век скоростей, а Казанский стал воплощением эклектичного исторического стиля, актуального для XIX столетия. Вокзал — это «тоннель, нервный пульс трепета, дыхание города, живая вена, трепещущее сердце, кипучий вулкан жизни», — писал Малевич, призывая создавать архитектуру, выражающую своё время.

Железные дороги сыграли огромную роль в жизни искусства. С их появлением в России было связано и движение передвижников, доставлявших художественные выставки в места, ранее искусством не охваченные. Возникали новые художественные школы, творческие индивидуальности и независимые центры искусства, каким в 1918–1922 годах стал Витебск, сыгравший свою роль в мировой истории и оставивший глубокий след в современной визуальной культуре.

Регина Хидекель

Ле Корбюзье

ЛЕ КОРБЮЗЬЕ НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОМА ЦЕНТРОСОЮЗА. МОСКВА. МАРТ 1931
© FLC-ADAGP



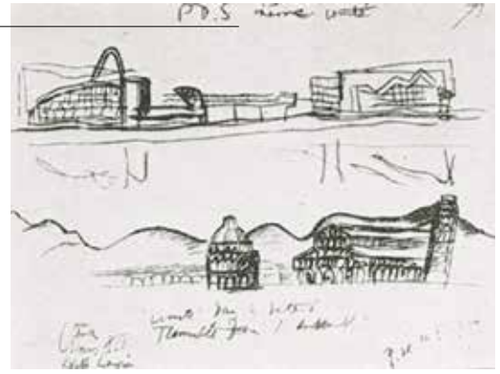
МАКЕТ ДОМА ЦЕНТРОСОЮЗА
ПО ПРОЕКТУ ЛЕ КОРБЮЗЬЕ
© FLC-ADAGP

ДОМ ЦЕНТРОСОЮЗА.
ВИД НА МЯСНИЦКУЮ УЛИЦУ. 1960-Е
© FLC-ADAGP

Ле Корбюзье приезжал в СССР трижды: в 1928, 1929 и 1930 годах. Визиты были связаны со строительством в Москве дома Центросоюза по его проекту и с конкурсом проектов Дворца Советов, в котором он участвовал. О железнодорожном путешествии Ле Корбюзье в советскую столицу известно куда меньше, чем о его пребывании в Москве, где он погрузился в среду архитектурного и кинематографического авангарда. Ле Корбюзье проводил время в компании архитекторов: братьев Весниных, Николая Колли и Андрея Бурова, режиссёра Сергея Эйзенштейна. Французский зодчий получал большое удовлетворение от работы в советской столице. «В настоящий момент (рубеж 1920–1930-х. — *Ред.*) Москва является наиболее живым архитектурным центром. Я имел возможность рассказать здесь (в Париже. — *Ред.*) много хорошего о вас и ваших товарищах», — писал он Александру Веснину после возвращения из поездки в СССР.

Даже когда было объявлено, что в конкурсе проектов Дворца Советов победила работа Бориса Иофана, и очевидной стала смена идеологического курса в СССР, сразу же сказавшаяся на архитектурной политике,

Ле Корбюзье



ЛЕ КОРБЮЗЬЕ. НАБРОСОК В ПУТЕВОМ БЛОКНОТЕ: ПРОЕКТ ДВОРЦА СОВЕТОВ И ПЬЯЦЦА ДЕИ МИРАКОЛИ В ПИЗЕ. ПОДПИСЬ ВВЕРХУ: «Д. С.: ТО ЖЕ ЕДИНСТВО»
© FLC-ADAGP

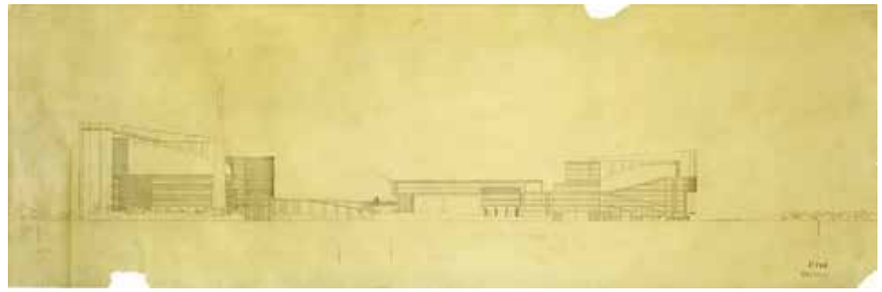
Ле Корбюзье продолжал размышлять о своём несостоявшемся проекте. Так, в июне 1934 года, проезжая Пизу на поезде Париж — Рим, он сделал набросок в путевом блокноте. В нижней его части были изображены собор, наклонная башня, Баптистерий и холм Кампо-Санто. В верхней части был нарисован боковой фасад Дворца Советов и сделана подпись: «Д. С.: то же единство».

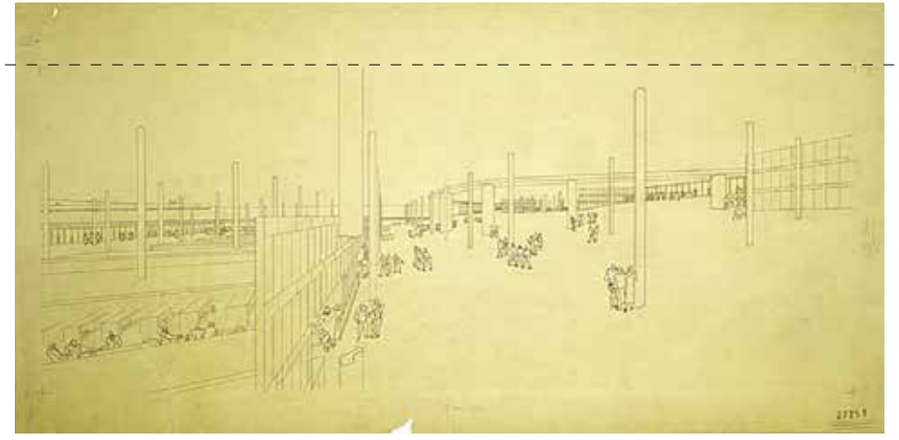
Предметные размышления о железной дороге у французского архитектора появились на 10 лет раньше, чем он обрёл мировую славу под именем Ле Корбюзье, и задолго до знакомства с СССР.

С мая по октябрь 1911 года Шарль Эдуар Жаннере-Гри, чертёжник берлинского проектного бюро Петера Беренса, вместе со своим приятелем Аугустом Клипштайном отправляется в Константинополь, столицу Османской империи, тогда уже клонившейся к закату. Друзья проезжают Чехию, Сербию, Румынию, Болгарию, пересаживаясь с парохода на поезд, с поезда на двуколку, с двуколки на лодку. Жаннере-Гри ведёт путевой дневник, который впоследствии будет опубликован под заголовком «Путешествие на Восток». Молодого архитектора в большей степени интересуют природа, архитектура и атмосфера попутных мест, в меньшей — железная дорога. Отправляясь из Вены, друзья предпочитают быстрому поезду медленный пароход:

«Восточный экспресс не опаздывает. Отдуваясь лишь в течение нескольких минут во время стоянок на крупных вокзалах, с рёвом проносится он через страны, безразличный к природным красотам, которые он на своём пути встречает и нарушает. И едучи на нём туда или обратно, нужно смириться с тем, что в долине, где течёт Марица, на адрианопольском холме не увидишь возвышающиеся во славу Аллаха три несравненные мечети. Поэтому от Восточного экспресса мы отказываемся».

Для молодого Жаннере-Гри поезд — исключительно практичный вид транспорта. Оставаясь на его борту, невозможно познавать новые пространства, если только они





ЛЕ КОРБЮЗЬЕ. ПРОЕКТ ДВОРЦА СОВЕТОВ В МОСКВЕ. 1931. В ЗАЛЕ НА 14 ТЫСЯЧ ЗРИТЕЛЕЙ ПРЕДУСМАТРИВАЛАСЬ ИДЕАЛЬНАЯ АКУСТИКА БЕЗ СПЕЦИАЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ (СИСТЕМА ПРОШЛА ПРОВЕРКУ СВЕТОВЫМИ ВОЛНАМИ). НЕСМОТРЯ НА СВОЮ ГРАНДИОЗНОСТЬ, ДВОРЕЦ СОМАСШТАБЕН ЧЕЛОВЕКУ
© FLC-ADAGP

ЛЕ КОРБЮЗЬЕ. ПРОЕКТ ДВОРЦА СОВЕТОВ В МОСКВЕ. 1931
© FLC-ADAGP

Ле Корбюзье

ЛЕ КОРБЮЗЬЕ, АНДРЕЙ БУРОВ И ВИКТОР ВЕСНИН. МОСКВА. 1928
© FLC-ADAGP

сами не вторгаются на территорию железнодорожного полотна:

«По Болгарии едешь, как по саду. Железнодорожное полотно окаймлено бурно цветущими кустами штокроз с жёлтыми бутонами, посевами голубой конопли, цикория, мака и скабиозы. А огромные кусты чертополоха образуют ароматные пятна на белых цветниках и цветущие заросли. Хлебные нивы подходят почти к самой дороге».

Если в Европе железная дорога — воплощение точности и скорости, то на турецкой земле она превращается в хаос, восточный базар:

«На железных дорогах явно недостаёт точности. Но Аугуст считает, что мы всё же доберемся до Адрианополя. Мы опаздываем уже почти на семнадцать часов, — ох, эти внезапные ливни и наводнения, и эти начальники вокзалов! — В дверях появляются грабители! Они лезут в вагон и в наше десятиместное купе, где сгрудились двенадцать пассажиров! Наши грабители — бравые ребята крестьянского вида, словно сошедшие с картин Декана, — трясут головами, глядя на жёлтую реку, разбушевавшуюся тысячами золотых снопов, которые подрагивают словно зыбь. От них непереносимо разит чесноком. В Семене мне дали розу, и я зажимаю ноздри, и Аугуст берёт мои цветы и, философствуя, покуривает трубку, а посасывая трубку, философствует».

Путешествие Жаннере-Гри на Восток, совершённое накануне Первой мировой войны, стало своеобразным прощанием со старым миром, в котором отцветали былые империи: Османская и Австро-Венгерская, Германская и Российская. Жаннере-Гри стремился перемещаться на старинных средствах передвижения: лодках, пароходах, повозках. Поезд, футуристический символ нового, индустриального мира, не вызывал симпатии молодого архитектора. Что не помешало ему в новом мире, наступившем через несколько лет, стать пионером индустриализации домостроения, уже под именем Ле Корбюзье.

Ольга Ульянова

ЦИТАТЫ ДАНЫ ПО КНИГЕ: ЛЕ КОРБЮЗЬЕ. ПУТЕШЕСТВИЕ НА ВОСТОК / ПЕР. С ФР. М. В. ПРЕДТЕЧЕНСКОГО. М. : СТРОЙИЗДАТ, 1991

Мао Цзэдун

Мао Цзэдун бывал за пределами Китая всего дважды, и оба раза — в СССР. К своему первому визиту, который состоялся в декабре 1949-го, Мао начал готовиться за год. Он с нетерпением ждал первой личной встречи со Сталиным, дабы заключить с ним несколько важных для Китая договоров: о взаимной дружбе, кредите, торговле, транспортном сообщении. Но более прочего Мао стремился к тому, чтобы Сталин как руководитель первой мощной социалистической державы признал в его лице нового китайского лидера и товарища по социалистическому лагерю.

В апреле 1949 года Мао сообщил советскому руководству о своём желании приехать и просил уточнить удобные даты. Сталин тогда выслал телеграмму:

«Вам не следует спешить с поездкой в Москву. Вы не можете оставить сейчас Китай и руководство делами в связи со сложностью обстановки на Юге и в связи с тем, что Китай, по существу, не имеет правительства, а это сопряжено с определённой опасностью для дела революции».

Действительно, гражданская война в Китае всё ещё шла, а главой правительства Мао станет только через полгода.

Прочитав это сообщение, Мао очень обрадовался, вскочил с места, вскинул руки и трижды прокричал: «Десять тысяч лет жизни Сталину!» Для него слова Сталина означали, что советский руководитель не сомневается в успехе китайской революции, как и в том, что Мао — её бесспорный лидер.

ПРИБЫТИЕ В СССР МАО ЦЗЭДУНА. НА ВОКЗАЛЕ КИТАЙСКОГО РУКОВОДИТЕЛЯ ВСТРЕЧАЮТ (СПРАВА НАЛЕВО): АНДРЕЙ ГРОМЫКО, НИКОЛАЙ БУЛГАНИН, ВЯЧЕСЛАВ МОЛОТОВ. МОСКВА. 1949
ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

ВСТРЕЧА МАО ЦЗЭДУНА НА ЯРОСЛАВСКОМ ВОКЗАЛЕ В МОСКВЕ. МАО ЧИТАЕТ ПРИВЕТСТВЕННУЮ РЕЧЬ. 1949
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

Первоначально он намеревался провести в путешествии целых три месяца. Первый — в Москве, Ленинграде и Сталинграде, второй — в Польше, Чехословакии и Румынии, третий — в санатории в Сочи. Мао спал и видел, как он и Сталин подпишут советско-китайский договор о дружбе, а вечерами будут вести полемические беседы о теории и практике коммунистического движения в мире. На деле приём Сталина оказался более официальным, чем рассчитывал Мао, и его визит пришлось сократить до двух месяцев. Во многом холодность приёма была обусловлена тем, что Мао приехал на празднование 70-летия Сталина, а советский лидер стремился уделить время всем гостям в равной степени.

Из Пекина Мао отбыл 6 декабря. В поездке его сопровождали только политический советник Чэнь Бода и переводчик. На станции Отпор (ныне Забайкальск) близ советско-китайской границы они пересели на специальный поезд, подготовленный принимающей стороной, и следовали на нём до Москвы. Несмотря на крошечный состав китайской делегации, поданный Советами поезд состоял из семи вагонов: салон-вагон для Мао Цзэдуна, салон-вагон для сопровождающих его лиц, салон-вагон для посла СССР в Китае Рощина, представителя Сталина в Китае Ковалёва и сопровождающих их советских лиц, два международных вагона, один мягкий спальный вагон и один вагон-ресторан. Охрану и питание путешественников от границы до Москвы и обратно обеспечивал лично министр госбезопасности В. С. Абакумов.

В среде патриотически настроенных китайцев существует легенда, что по пути в советскую столицу Мао отказался сойти на станции, расположенной в районе озера Байкал. Чэнь Бода поинтересовался, почему вождь не сходит с поезда. Мао отчитал своего советника за незнание истории и сердитым тоном сказал: «Здесь пас свои стада китайский пастух Сичэнь Су У». Так Мао дал понять, что эта земля некогда принадлежала Китаю.

Действительно, несколькими веками ранее российско-китайская граница пролегала не так, как сегодня, многие территории долгое время оставались спорными, и встреча Сталина и Мао в 1949 году была важным шагом в урегулировании «пограничного вопроса».

В свете этих обстоятельств путешествие Мао по железной дороге становится символическим осмотром былых владений. Сталин догадывался, о чём думает китайский вождь, поэтому и выслал специальный поезд аккурат к существующей границе, показывая, что на советской территории хозяин — он, Сталин, и это зона его ответственности, а Мао, пересекающий границу, лишь гость.

Прибыв на Ярославский (тогда Северный) вокзал 16 декабря, Мао всё же предпринял попытку перехватить инициативу и, оказавшись в гостях, самому проявить гостеприимство. Он организовал застолье прямо в своём вагоне, расставил экзотические кушанья и пригласил встречавших его заместителей Председателя Совета Министров В. М. Молотова и Н. А. Булганина, других ответственных работников, пришедших на вокзал, разделить с ним трапезу. Советские чиновники категорически отказались, сославшись на то, что это не положено по протоколу.

И Сталин, и Мао прекрасно знали, что гостеприимство — древний способ охранять свои территории от возможных нападений. Во-первых, теплый приём настраивает иноземца на дружественный лад, а во-вторых, пышность, щедрость приёма демонстрирует гостю мощь и богатство принимающей стороны, намекая, что количество кушаний на столе прямо пропорционально военному потенциалу. Сталин использовал возможности поездного сообщения, дабы продемонстрировать своё гостеприимство, а вместе с ним и власть. Железная дорога была в прямом смысле каналом коммуникации, с помощью которого Сталин выстраивал иносказательный политический диалог с китайским гостем, и, надо думать, Мао хорошо его понимал и ценил такое общение выше тысячи сказанных слов.

Следующий свой визит в СССР, в 1957 году, Мао совершил на самолёте — и пробыл в гостях меньше месяца, потому что теперь летел к Хрущёву, коего считал, в отличие от Сталина, не революционером, а партийным бюрократом, с которым откровенный диалог уже невозможен.

Ольга Ульянова

часть 4

ФИДЕЛЬ КАСТРО В ВАГОНЕ ПОЕЗДА ИРКУТСК — БРАТСК. 1963
ПРЕДОСТАВЛЕНО МИА «РОССИЯ СЕГОДНЯ»

Фидель Кастро

Фиделя Кастро впервые приветствовали в СССР весной 1963 года. Тогда он провёл здесь долгие, насыщенные каникулы с 27 апреля по 9 июня. Толпы восторженной советской публики встречали Фиделя как самого дорогого и желанного гостя в Москве и Ленинграде, Мурманске и Самарканде, Волгограде и Ташкенте, Свердловске и Иркутске. Люди выходили на улицы с транспарантами «Viva Cuba!» и портретами лидера Кубинской революции. Русская хлебосольность, помноженная на нерушимую веру в коммунистический интернационал, превращалась в силу, буквально душившую Фиделя в объятиях братской дружбы. Гостя одевали в ушанки и тюбетейки, пионеры повязывали ему галстуки, с ним фотографировались, ему жали руки, угощали борщом и цыплёнком табака, и даже подарили живого медвежонка. Фиделю демонстрировали самые дорогие сокровища индустриальной державы: атомные подлодки в Северодвинске, Уралмаш в Свердловске, тракторный завод в Волгограде, Волжскую и Братскую ГЭС.

Такой жаркий приём за неделю измотал бы любого иностранного гостя, но только не Фиделя. Известный своими рекордно долгими и пылкими выступлениями на митингах — по четыре, а то и по семь часов подряд, страстный революционер, он сам мог задушить в дружеских объятиях кого угодно. Кульминация его путешествия состоялась 23 мая в московских «Лужниках», где зрители заполнили не только трибуны стадиона, но и всё поле. Не всякая современная поп-звезда способна собрать такую аудиторию, какую в 1963 году собрал кубинский лидер. По легенде, впустить публику на поле предложил сам Фидель: ему нравилось быть среди народа, ораторствовать в толпе.

Из города в город Фидель перемещался преимущественно на самолёте. Долгого путешествия на поезде он себе позволить не мог. Во-первых, на железной дороге он был более уязвим для злоумышленников. И хотя в СССР кубинский лидер находился в большей безопасности, чем где-либо, за свою жизнь Фидель пережил небывалое количество покушений и знал толк в вопросах конспирации. Во-вторых, Фидель был человеком действия, и созерцательная железнодорожная романтика ему быстро наскучила бы. Наконец, он хотел увидеть и узнать как можно больше об СССР. Он спешил.

И всё-таки часть маршрута Фидель Кастро проехал по Транссибу, на поезде сообщением Иркутск — Братск. Скорее всего, это была вынужденная мера: на тот момент аэропорт в Братске был затоплен из-за строительства ГЭС.

Фидель Кастро

Специальный корреспондент газеты «Правда» писал:

«12 мая в 10 часов утра по местному времени Фидель Кастро и другие кубинские гости специальным поездом выехали из Иркутска в Братск. Национального героя Кубы сопровождают секретарь ЦК КПСС А. П. Рудаков, первые секретари Иркутских областных комитетов КПСС (Иркутского промышленного обкома КПСС и Иркутского сельского обкома КПСС. — *Ред.*) С. Н. Щетинин и П. Б. Кацуба <...> и другие официальные лица.

На вокзале в Иркутске Фиделя Кастро тепло провожали тысячи жителей города. Рабочие Иркутского алюминиевого завода вручили ему грамоту почётного металлурга и подарили войлочную шапку плавильщика. Они сообщили премьер-министру Республики Куба, что по решению рабочих он навсегда занесён в список членов бригады — победительницы социалистического соревнования. Фиделю Кастро была вручена также памятная медаль, отлитая из иркутского алюминия. Представительницы иркутских женщин просили товарища Кастро передать кубинским женщинам вышитое ими знамя.

Под приветственные возгласы провожающих поезд отходит от перрона.

БРАТСК, 13 мая. Сегодня рано утром сюда, на станцию Падунские Пороги, пришёл специальный поезд, на котором прибыли из Иркутска Первый секретарь Национального руководства Единой партии социалистической революции, премьер-министр Революционного правительства Республики Куба Фидель Кастро Рус и другие кубинские гости».

О подробностях путешествия официальная пресса ничего не сообщала. Но переводчик Фиделя Николай Леонов впоследствии вспоминал:

«Фидель был поражён доброжелательностью, открытостью людей. Встречи с ними глубоко волновали руководителя Кубинской революции. Во время поездки на Братскую ГЭС на станции Зима рабочие леспромхоза, узнавшие о том, что будет проезжать Фидель, буквально перекрыли железнодорожный путь, чтобы увидеть руководителя далёкого, но ставшего родным кубинского народа. Фидель вышел на подножку вагона в летнем мундире, и тогда один из рабочих, сняв телогрейку, протянул её Фиделю со словами: “Здесь же Сибирь, наденьте скорее!” Фидель, не зная, чем отблагодарить за такую заботу, пошарил в карманах и достал свои неразлучные сигары. Но рабочий вместо того, чтобы спрятать их на память, раскурил и передал соседям. Сигары пошли гулять по бескрайней толпе, причём каждый делал не больше одной затяжки. Фидель был потрясён сценой, к горлу подступил комок, и он с заблестевшими глазами вернулся в вагон».

Если это правдивая история, а не легенда и не постановка, разыгранная специально для Фиделя (что было вполне возможно), то бесстрашие рабочих леспромхоза, дерзнувших остановить поезд, действительно поражает. Во-первых, вряд ли сибиряки встали бы на пути поезда с каким-нибудь советским лидером, чтобы увидеть его. В 1960-х годах в СССР уже не осталось таких овеянных революционной романтикой персонажей, каким был Фидель. Бородатый, мощный, улыбчивый, в военном берете и оливковом френче, он выглядел просто, но ярко выделялся на фоне скучных советских функционеров в костюмах. Во-вторых, человек, остановивший поезд — флагман индустриальной революции, символически подчиняет его себе. Житель имперской России, испытывавший леденящий ужас перед поездом, никогда бы не отважился на такой шаг, но советский человек без страха ступает на железнодорожные пути и тем самым (в глазах кубинского гостя) предстаёт покорителем индустрии.

Покорителем был и сам Фидель. Были в нём непосредственность, мужество и воля, как и в сибирских мужиках. Возможно, именно поэтому Фидель вмиг завоевал сердца миллионов советских граждан.

ФИДЕЛЬ КАСТРО СХОДИТ С ПОЕЗДА В СОПРОВОЖДЕНИИ ПЕРЕВОДЧИКА НИКОЛАЯ ЛЕОНОВА (ВВЕРХУ СЛЕВА). СССР. 1960-Е
ПРЕДОСТАВЛЕНО МИА «РОССИЯ СЕГОДНЯ»

«Очень естественный был человек, — рассказывал Николай Леонов. — Однажды мы ехали на поезде из Иркутска в Тайшет. Фидель внезапно попросил остановить поезд — захотел тайгу посмотреть. Все были в недоумении, а он стоял на своём. Пришлось пойти с ним. А сибирская тайга — это не подмосковный лесочек, это настоящий бурелом, сваленные деревья, непроходимые кустарники, пни и кочки. И пошли всей компанией в лес: делегация в чёрных лакированных туфлях, а он — в высоких солдатских ботинках. Прошли около километра, измучились, испачкались. Фидель извинился перед своими спутниками, но объяснил, что должен был всё увидеть своими глазами».

Ольга Ульянова

часть 4

ДЖЕФФРИ МАККОРМАК.
ДЭВИД БОУИ В ВАГОНЕ ПОЕЗДА
ВЛАДИВОСТОК – МОСКВА. АПРЕЛЬ 1973
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

Дэвид Боуи

Тёплым апрельским днём 1973 года на перроне станции Хабаровск I стоял, затягиваясь сигаретой, необычный пассажир. Нездешнего вида юноша с пламенно-красной шевелюрой и острыми чертами лица был строен и высок. На нём был синий плащ поверх яркой рубашки, из-под расклёшенных брюк торчали носы туфель на высокой платформе. В левой руке парень держал небольшой фотоаппарат, наводя объектив то на местных хабаровских мальчишек, то на пассажирский состав за своей спиной, то на здание вокзала. Объявили отправление. Быстро докурив, юноша поднялся в вагон поезда сообщением Хабаровск — Москва. Поезд тронулся.

Нездешним юношей был Дэвид Боуи. Он возвращался в родную Англию после японских гастролей и всем остальным маршрутам без колебаний предпочёл путешествие по Транссибу. Отчасти он сделал это из-за боязни летать самолётами («Я не летаю самолётами, поскольку мне был дан знак свыше, что я погибну в авиакатастрофе», — рассказывал музыкант), отчасти — из жажды приключений, ведь Боуи, без сомнения, был истинным новым романтиком.

После концертного тура по Японии Дэвид Боуи и трое его попутчиков — музыкант Джеффри Маккормак, журналист Боб Мусел и фотограф Ли — взошли на борт теплохода «Феликс Дзержинский» и из порта Иокогамы отправились в Находку. Через два дня они уже садились в поезд, причём места им достались в необычном вагоне. «Представь себе старый французский поезд начала века, с прекрасной деревянной обшивкой внутри вагонов, украшенных старинными овальными зеркалами, бронзой и бархатными сиденьями. Мы словно попали в какую-то романтическую новеллу или старинный фильм. Это был лучший поезд из всех, что я видел, а в своих путешествиях я видел много разных поездов!» — вспоминал Боуи.

ДЖЕФФРИ МАККОРМАК. ДЭВИД БОУИ В КУПЕ СПАЛЬНОГО ВАГОНА ПОЕЗДА ВЛАДИВОСТОК — МОСКВА. АПРЕЛЬ 1973
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

ДЖЕФФРИ МАККОРМАК. ДЭВИД БОУИ В СПАЛЬНОМ ВАГОНЕ ПОЕЗДА ВЛАДИВОСТОК — МОСКВА. АПРЕЛЬ 1973
ПРЕДОСТАВЛЕНО АВТОРОМ

Однако ретроаттракцион скоро закончился: в Хабаровске путешественники пересели в более современный мягкий вагон, и их внимание переключилось с внутренней обстановки на виды за окном поезда. Боуи был очарован величавой красотой русской земли: «Сибирь была невероятно внушительна. Целыми днями мы ехали вдоль величественных лесов, рек и широких равнин. Я и подумать не мог, что в мире ещё остались такие пространства нетронутой дикой природы. То, что представилось моим глазам, было подобно проникновению в другие времена, в другой мир и произвело на меня мощнейшее впечатление».

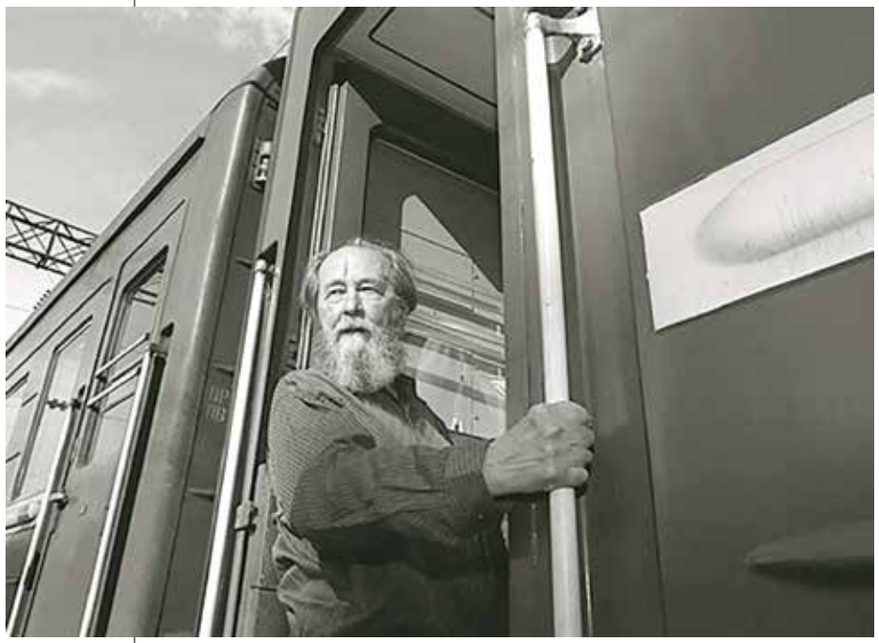
О комфорте иностранных пассажиров заботились проводницы Татьяна и Надежда. Они заваривали для них вкусный чай, покупали на станциях беляши, варёную картошку и ряженку, с восторгом и аплодисментами слушали песни, которые Боуи исполнял для них, аккомпанируя себе на гитаре.

В своей поездке по Транссибу Боуи встречал, по большей части, дружелюбные или любопытные взгляды, но не обошлось и без острых ощущений. Во время остановки в Свердловске, ныне Екатеринбурге, к музыканту и его компании, без устали щёлкавшим затворами фотоаппаратов, подошёл человек в тёмных очках и кожаном пальто и попросил отдать ему плёнки. «И не подумаем!» — был ответ. К счастью путешественников, поезд должен был отправляться с минуты на минуту, и они успели заскочить в вагон, оставив подозрительного типа ни с чем.

И двух недель не прошло с момента отбытия из Находки, как Боуи со товарищи прибыли в Москву. Музыкант не раз отмечал, что жители Сибири оказались намного жизнерадостнее столичных жителей, угрюмых и неразговорчивых.

Это, однако, не помешало Дэвиду Боуи вернуться в Москву спустя три года после транссибирского путешествия. На сей раз вместе с Игги Попом они кутили в гостинице «Метрополь», но то уже совсем другая история.

Ольга Ульянова



АЛЕКСАНДР СОЛЖЕНИЦЫН НА ПУТИ ИЗ ВЛАДИВОСТОКА В МОСКВУ. 1994

Александр Солженицын

Первую попытку проехать страну на поезде Александр Исаевич Солженицын предпринял в 1962 году. Однако в Иркутске его настигла телеграмма главного редактора журнала «Новый мир» А. Т. Твардовского: «Срочно, немедленно приезжайте. Решается судьба вашего рассказа “Один день Ивана Денисовича”». Писателю пришлось вернуться в Москву. Возможность проехать по Транссибу от Владивостока до столицы представилась ему лишь по возвращении из 20-летнего изгнания.

27 мая 1994 года самолёт компании Alaska Airlines, с семьёй Солженицына на борту, приземлился в Магадане. Потом была поездка по стране: маршрутом Владивосток — Москва по Транссибирской магистрали. Писателя встречали толпы журналистов, руководители краевых и областных администраций, священники и простые жители. Растерянные после развала СССР, россияне пребывали в поисках будущего и надеялись, что Солженицын — один из тех, кто станет участвовать в процессе преобразований в стране.

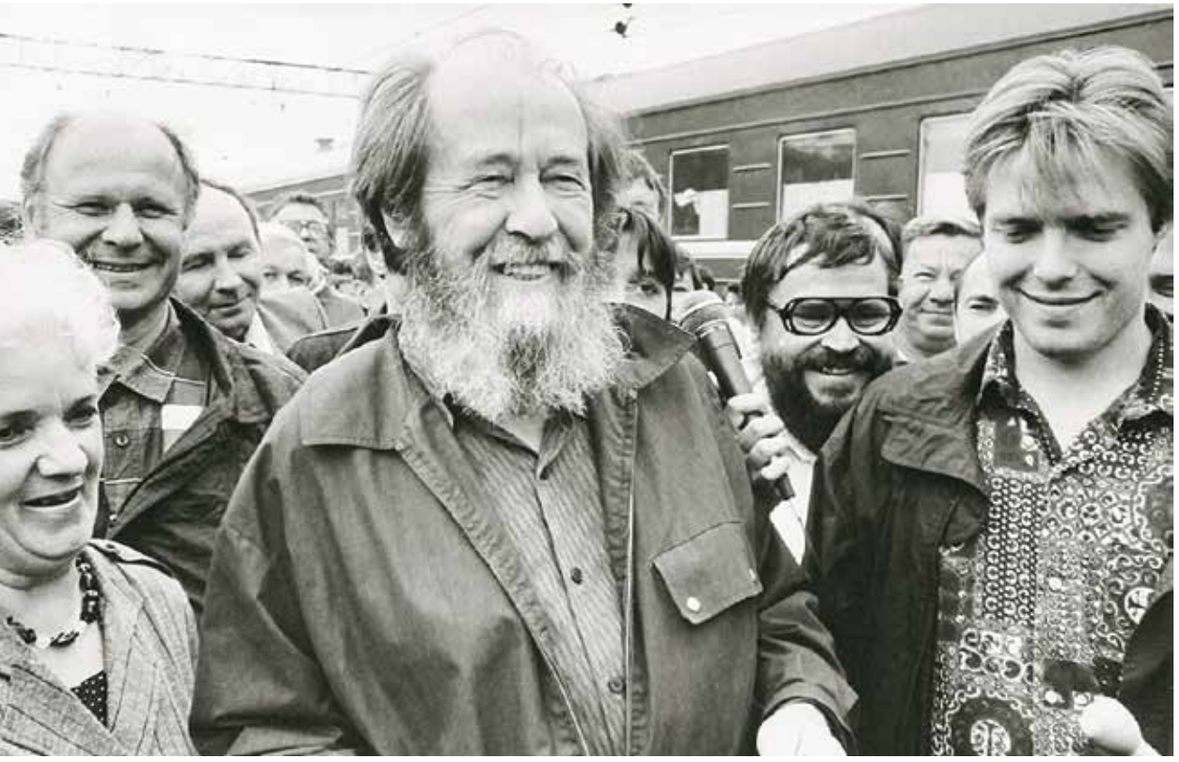
«Все эти годы, в разлуке с Родиной, я внимательно следил за повседневной жизнью России, однако то был взгляд со стороны, — рассказывал Солженицын в 1994-м журналистам во Владивостоке. — Мою поездку по Транссибу не стоит рассматривать как какую-то инспекцию. Я хочу быть лишь добрым советчиком россиянам и постараюсь не ошибиться сам, уйти от общих рассуждений, но прийти к конкретному делу. Я хочу принести своей Родине наибольшую пользу».

Путешествие заняло без малого два месяца. Писатель останавливался в Благовещенске, Улан-Удэ, Тюмени, Костроме, Ярославле — всего в 16 городах. Старший сын Ермолай проехал с отцом весь путь, жена Наталия была их попутчицей первые две недели. Она вспоминала:

«Дело было не в перемещениях, а в том, что он [Солженицын] останавливался очень часто и по три-четыре дня был на одном и том же месте, беседовал с людьми, делал такие радиальные выезды, беседовал со студентами,

АЛЕКСАНДР СОЛЖЕНИЦЫН В ССЫЛКЕ.
ПРИБЫТИЕ В РЯЗАНЬ. ЗИМА 1956/1957

Александр Солженицын



АЛЕКСАНДР СОЛЖЕНИЦЫН С СЫНОМ ЕРМОЛАЕМ (СПРАВА) В ТЮМЕНИ.
ВСТРЕЧА НА ВОКЗАЛЕ. 1994
ПРЕДОСТАВЛЕНО «КОММЕРСАНТЪ-ФОТО»/«ОГОНЁК»

с директорами фабрик, с рабочими, с представителями новообразованных фермерских хозяйств, с врачами, с учителями. Мои впечатления от этих первых двух недель — непрекращающееся ощущение счастья и волнения. Вот это не покидало, что бы мы ни видели. Хотя мы видели много ужасного и печального. Люди были обескуражены и сбиты с ног. Тем, у кого отняли все накопленные сбережения, казалось, что вся их жизнь никому не нужна, весь их труд был впустую: предприятия закрыты, изобретения более не используются. Учителя говорили, что раньше на каникулах они ездили по всей стране, в музеи, в культурные центры, а теперь они не могут никуда поехать: годовой зарплаты не хватит, чтобы заплатить за билеты. Всё было тяжело, тревожно и страшно. И в то же время — вот это ощущение, что мы среди своих, что мы можем делить с ними невзгоды, что мы слышим русскую речь, что он будет похоронен, в конце концов, в родной земле, — это наполняло счастьем».

Возвращение в родную страну может быть не менее трудным и болезненным, чем изгнание из неё. Изгнанные из СССР в 1970-х писатели, учёные, мыслители уезжали навсегда, но в 1990-х годах всё-таки возвращались, и все по-разному. Одних, как Сахарова, освобождала из ссылки новая власть. Другие совершали символическое возвращение через публикацию своих сочинений в новой стране, но сами до неё так и не доехали, как Довлатов или Бродский.

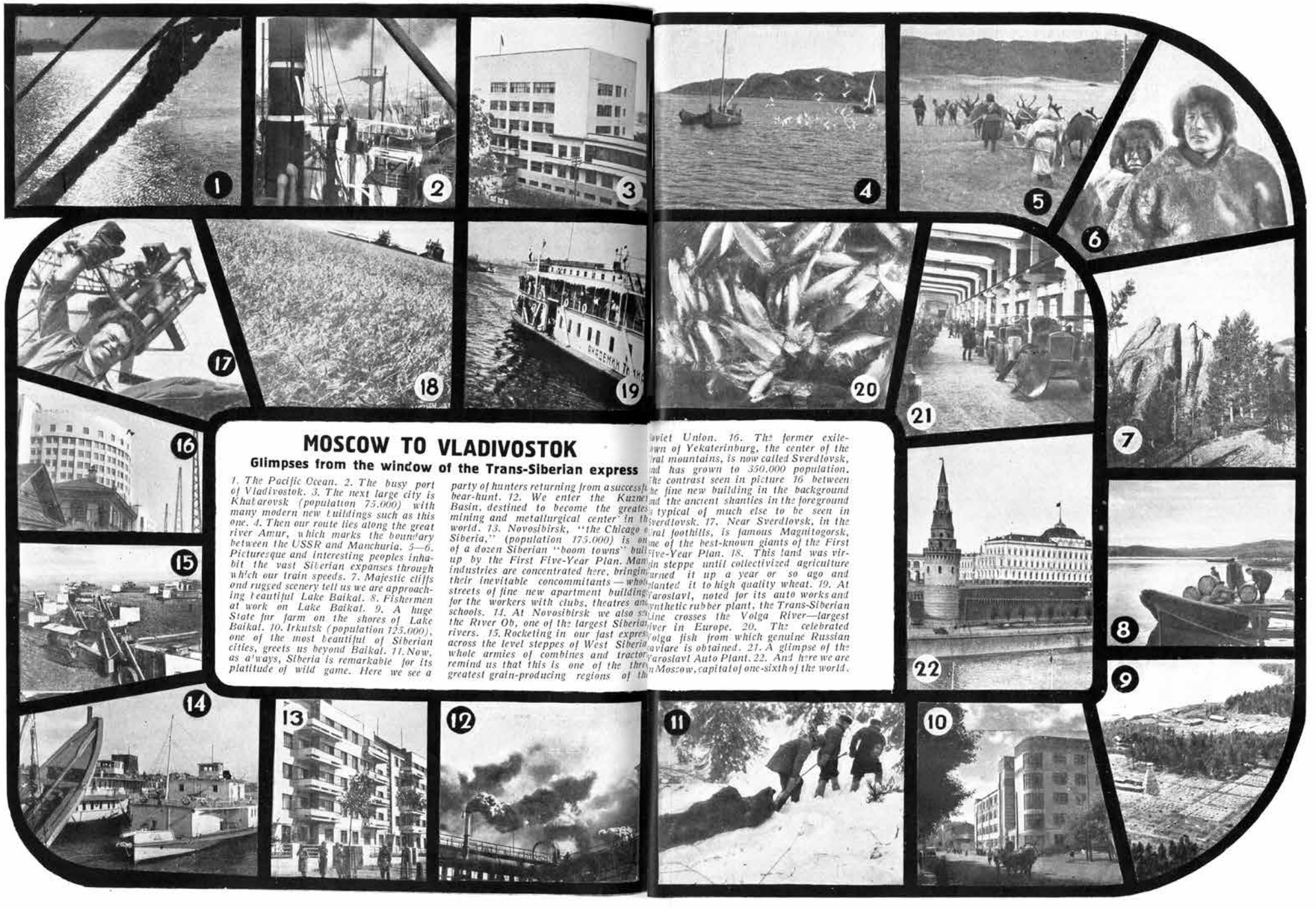
Чтобы совершить своё символическое возвращение, Солженицын выбрал поезд, хотя железная дорога в его произведениях, как и у Льва Толстого, враждебна человеку, опасна. Так, герой «Матрёниного двора» желает «затесаться и затеряться в самой нутряной России», подальше от железных дорог, а Матрёна испытывает языческий страх перед поездами и в итоге гибнет под колёсами локомотива. Тем удивительнее, что уже пожилой Солженицын пускается в железнодорожное путешествие по Транссибирской магистрали от Владивостока до Москвы, и оно оказывается целительным — если не для России, то для самого писателя: он заново обретает Родину.

Ольга Ульянова

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ НА СВЕРДЛОВСКОМ ВОКЗАЛЕ. 1950. ФОТО: Ф. ПИНЧУК
ПРЕДОСТАВЛЕНО ФОНДОМ РГАКФД, КРАСНОГОРСК

ЧАСТЬ 5 ПРЕОДОЛЕВАЯ СВОБОДНОЕ ПРОСТРАНСТВО ГАЛИНА ПРИНЦЕВА УНИКАЛЬНОЕ ПОЛОТНО ДЛИНОЙ ПОЧТИ 900 МЕТРОВ — ПОД СТАТЬ ВЕЛИЧИЮ ТРАНССИБА ЧАСТЬ 5 ПРЕОДОЛЕВАЯ СВОБОДНОЕ ПРОСТРАНСТВО ПУТЕШЕСТВУЙТЕ ПО СИБИРИ ДАНИИЛ ЗИНЧЕНКО СЕМЬ ДНЕЙ ЗА СЕМЬ МИНУТ ЧАСТЬ 5

ПРЕОДОЛЕВАЯ СВОБОДНОЕ ПРОСТРАНСТВО ГАЛИНА ПРИНЦЕВА УНИКАЛЬНОЕ ПОЛОТНО ДЛИНОЙ ПОЧТИ 900 МЕТРОВ — ПОД СТАТЬ ВЕЛИЧИЮ ТРАНССИБА ЧАСТЬ 5 ПРЕОДОЛЕВАЯ СВОБОДНОЕ ПРОСТРАНСТВО ПУТЕШЕСТВУЙТЕ ПО СИБИРИ ДАНИИЛ ЗИНЧЕНКО СЕМЬ ДНЕЙ ЗА СЕМЬ МИНУТ ЧАСТЬ 5 ПРЕОДОЛ

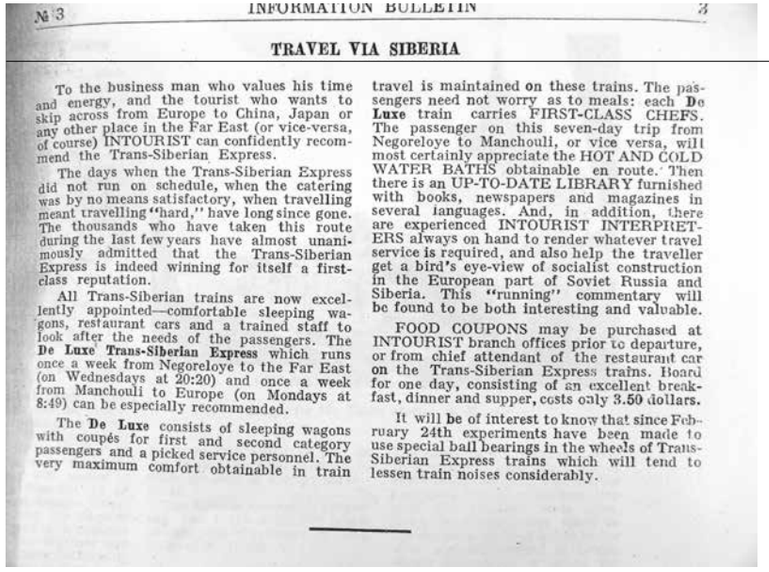


MOSCOW TO VLADIVOSTOK

Glimpses from the window of the Trans-Siberian express

1. The Pacific Ocean. 2. The busy port of Vladivostok. 3. The next large city is Khabarovsk (population 75.000) with many modern new buildings such as this one. 4. Then our route lies along the great river Amur, which marks the boundary between the USSR and Manchuria. 5—6. Picturesque and interesting peoples inhabit the vast Siberian expanses through which our train speeds. 7. Majestic cliffs and rugged scenery tell us we are approaching beautiful Lake Baikal. 8. Fishermen at work on Lake Baikal. 9. A huge State fur farm on the shores of Lake Baikal. 10. Irkutsk (population 125.000), one of the most beautiful of Siberian cities, greets us beyond Baikal. 11. Now, as always, Siberia is remarkable for its platitude of wild game. Here we see a party of hunters returning from a successful bear-hunt. 12. We enter the Kuznetz Basin, destined to become the greatest mining and metallurgical center in the world. 13. Novosibirsk, "the Chicago of Siberia," (population 175.000) is one of a dozen Siberian "boom towns" built up by the First Five-Year Plan. Many industries are concentrated here, bringing their inevitable concommitants — wholesome streets of fine new apartment buildings for the workers with clubs, theatres and schools. 14. At Novosibirsk we also cross the River Ob, one of the largest Siberian rivers. 15. Rocketing in our fast express across the level steppes of West Siberia, whole armies of combines and tractors remind us that this is one of the three greatest grain-producing regions of the Soviet Union. 16. The former exile-town of Yekaterinburg, the center of the Ural mountains, is now called Sverdlovsk, and has grown to 350.000 population. The contrast seen in picture 16 between the fine new building in the background and the ancient shanties in the foreground is typical of much else to be seen in Sverdlovsk. 17. Near Sverdlovsk, in the Ural foothills, is famous Magnitogorsk, one of the best-known giants of the First Five-Year Plan. 18. This land was virgin steppe until collectivized agriculture turned it up a year or so ago and planted it to high quality wheat. 19. At Yaroslavl, noted for its auto works and synthetic rubber plant, the Trans-Siberian line crosses the Volga River—largest river in Europe. 20. The celebrated Volga fish from which genuine Russian caviare is obtained. 21. A glimpse of the Yaroslavl Auto Plant. 22. And here we are in Moscow, capital of one-sixth of the world.

MOSCOW TO VLADIVOSTOK. ФОТОГРАФИКА. SOVIET TRAVEL. 1934. NO. 6



№ 3 INFORMATION BULLETIN 3

TRAVEL VIA SIBERIA

To the business man who values his time and energy, and the tourist who wants to skip across from Europe to China, Japan or any other place in the Far East (or vice-versa, of course) INTOURIST can confidently recommend the Trans-Siberian Express.

The days when the Trans-Siberian Express did not run on schedule, when the catering was by no means satisfactory, when travelling meant travelling "hard," have long since gone. The thousands who have taken this route during the last few years have almost unanimously admitted that the Trans-Siberian Express is indeed winning for itself a first-class reputation.

All Trans-Siberian trains are now excellently appointed—comfortable sleeping wagons, restaurant cars and a trained staff to look after the needs of the passengers. The **De Luxe Trans-Siberian Express** which runs once a week from Negoreloye to the Far East (on Wednesdays at 20:20) and once a week from Manchouli to Europe (on Mondays at 8:49) can be especially recommended.

The **De Luxe** consists of sleeping wagons with coupés for first and second category passengers and a picked service personnel. The very maximum comfort obtainable in train travel is maintained on these trains. The passengers need not worry as to meals: each **De Luxe** train carries FIRST-CLASS CHEFS. The passenger on this seven-day trip from Negoreloye to Manchouli, or vice versa, will most certainly appreciate the HOT AND COLD WATER BATHS obtainable en route. Then there is an UP-TO-DATE LIBRARY furnished with books, newspapers and magazines in several languages. And, in addition, there are experienced INTOURIST INTERPRETERS always on hand to render whatever travel service is required, and also help the traveller get a bird's eye-view of socialist construction in the European part of Soviet Russia and Siberia. This "running" commentary will be found to be both interesting and valuable.

FOOD COUPONS may be purchased at INTOURIST branch offices prior to departure, or from chief attendant of the restaurant car on the Trans-Siberian Express trains. Board for one day, consisting of an excellent breakfast, dinner and supper, costs only 3.50 dollars.

It will be of interest to know that since February 24th experiments have been made to use special ball bearings in the wheels of Trans-Siberian Express trains which will tend to lessen train noises considerably.

«ПУТЕШЕСТВУЙ ПО СИБИРИ». ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ INTOURIST. 1932. № 3

ПОСАДКА НА ПОЕЗД В КАНСКЕ, СИБИРЬ. НАЧАЛО XX ВЕКА

ПУТЕШЕСТВУЙТЕ ПО СИБИРИ

Для людей занятых, ценящих своё время и энергию, и для туристов, желающих отправиться из Европы в Китай, Японию или любую другую страну Дальнего Востока (или обратно, разумеется), «Интурист» уверенно рекомендует Транссибирский экспресс.

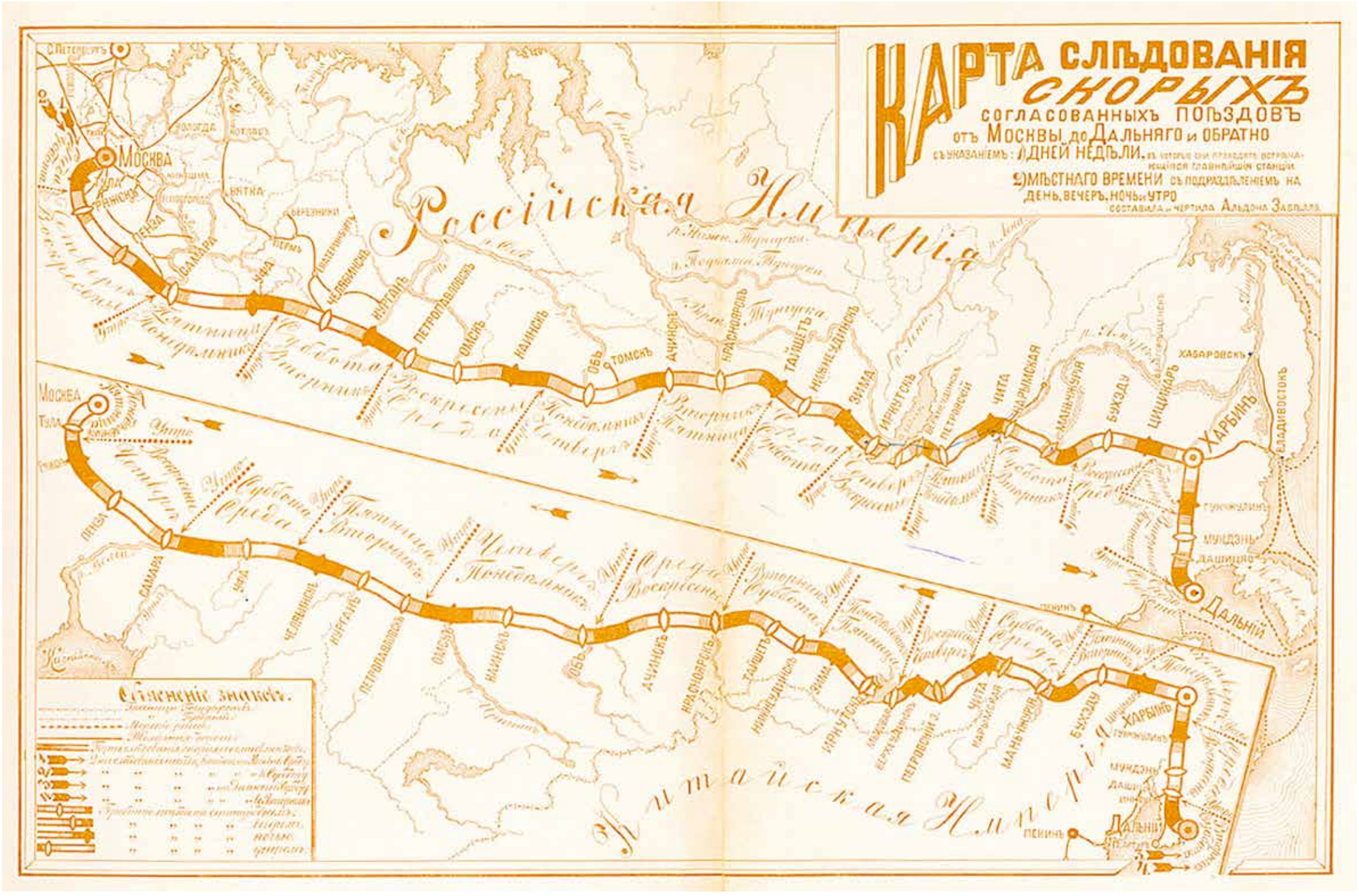
Времена, когда Транссибирский экспресс ходил не по расписанию, обеспечение питанием было более чем неудовлетворительным, а путешествие — изнурительным, давно прошли. Тысячи пассажиров, воспользовавшихся нашими услугами за последние несколько лет, единодушны в своей оценке: Транссибирский экспресс, без сомнения, завоёвывает первоклассную репутацию.

Все Транссибирские поезда великолепно оборудованы комфортабельными спальными вагонами, вагонами-ресторанами и обслуживаются обученным персоналом, который готов удовлетворить нужды пассажиров. Особо рекомендуем Транссибирский экспресс класса люкс, который отправляется раз в неделю со станции Негорелое на Дальний Восток (по средам в 20:20) и раз в неделю из Маньчжурии в Европу (по понедельникам в 8:49).

Поезд люкс — это вагоны первого и второго класса с отборным обслуживающим персоналом. В этих поездах достигнут максимальный уровень комфорта, который только возможен в путешествии на поезде. Пассажирам не стоит беспокоиться о приёме пищи: на борту каждого люкса следуют ПЕРВОКЛАССНЫЕ ПОВАРА. Пассажир, в течение семи дней следующий из Негорелого в Маньчжурию или обратно, без сомнения, оценит ВАННЫЕ КОМНАТЫ С ХОЛОДНОЙ И ГОРЯЧЕЙ ВОДОЙ, доступные в дороге. Кроме того, поезд оборудован СОВРЕМЕННОЙ БИБЛИОТЕКОЙ с книгами, газетами и журналами на нескольких языках. В добавление ко всему, в поезде к вашим услугам опытные ПЕРЕВОДЧИКИ «ИНТУРИСТА», готовые оказать любую туристическую услугу и помочь путешественнику получить общее представление о социалистическом устройстве Европейской части Советской России и Сибири. Такой беглый комментарий может оказаться интересным и ценным.

КУПОНЫ НА ЕДУ можно приобрести в офисах «Интуриста» до отправления поезда или у главного проводника вагона-ресторана Транссибирского экспресса. Питание в течение одного дня включает завтрак, обед и ужин и стоит всего 3,5 доллара.

Вам будет интересно узнать, что с 24 февраля в порядке эксперимента на колёса поездов Транссибирского экспресса были установлены специальные шарикоподшипники, которые значительно уменьшают шум во время движения.



КАРТА СЛЕДОВАНИЯ СКОРЫХ СОГЛАСОВАННЫХ ПОЕЗДОВ ОТ МОСКВЫ ДО ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА И ОБРАТНО. 1903

Уникальное полотно длиной почти 900 метров — под стать величию Транссиба

Галина Принцева

17 марта 1891 года был объявлен высочайший рескрипт Александра III о строительстве Сибирской дороги с двух концов — от Урала на западе и Владивостока на востоке. 10 декабря 1892 года был создан Комитет Сибирской железной дороги во главе с цесаревичем Николаем Александровичем. Он сохранил эту должность и став императором, руководя стройкой до её завершения.

Именно Комитету мы обязаны созданием шедевра, хранящегося в фондах Эрмитажа. Уже на первоначальном этапе строительства было решено, помимо технической и фотографической документации, запечатлеть художественную панораму возведения магистрали. С этим предложением Комитет обратился к художнику-путешественнику Павлу Яковлевичу Пясецкому, известному чиновникам и двору своими акварельными панорамами. Выбор оказался снайперски точным.

Павел Яковлевич был разносторонне одарённым человеком. Врач по образованию, он окончил также живописный класс Императорской Академии художеств. Служа с 1872 года в Петербургском военно-медицинском управлении, много путешествовал в составе экспедиций как врач, а как художник — зарисовывал маршруты поездок, ландшафты, города, жанровые сцены, пейзажи. Пясецкий собирал в путешествиях и этнографические коллекции, талантливо писал о своих поездках, читал публичные лекции, устраивал выставки. Но главное — из каждой поездки привозил большие серии акварелей. Тогда же он выработал свою фирменную технику. Наклеивая акварели на ткань в тематической и хронологической последовательности, художник создавал непрерывную панораму путешествия. Так появились его знаменитые рулоны:

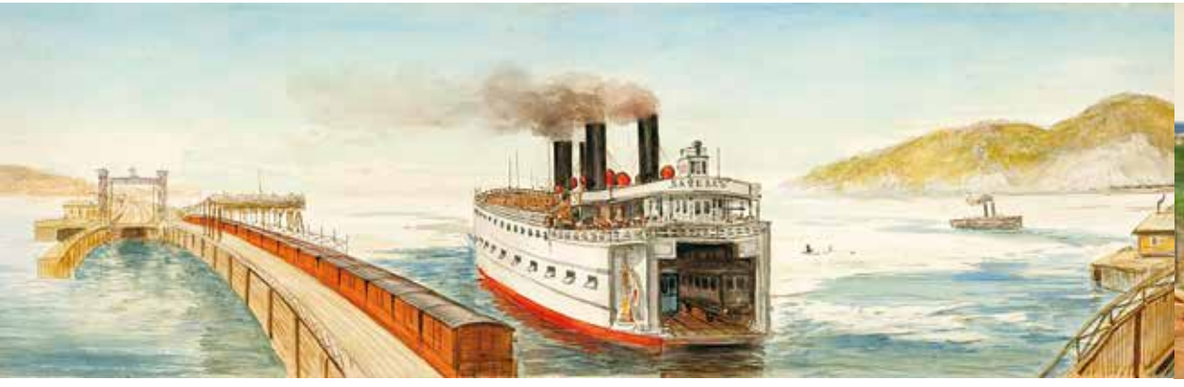
1877–1878 годы — путешествие по Китаю; в те же годы Пясецкий зарисовал путь санитарного отряда по Болгарии во время Русско-турецкой войны.

1891–1892 годы — панорама Закаспийской железной дороги, которая с большим успехом была публично продемонстрирована в Петербурге.

1895 год — панорама Персии, исполненная во время путешествия дипломатической миссии в Тегеран...

Поражает огромная трудоспособность художника. Порой она кажется невероятной, учитывая длину полотен. Но даже на этом фоне транссибирская панорама потрясает.

Это было невиданное по масштабу задание, но Пясецкого, привыкшего к длительным путешествиям, вызов не смутил. Продолжалась работа 10 лет, в течение которых летом и ранней осенью художник выезжал на очередной строящийся участок дороги. Ему был выделен специальный вагон-мастерская. Доезжая до места назначения, он нередко покидал



ПАВЕЛ ПЯСЕЦКИЙ. ПАРОМ «БАЙКАЛ». 1899. ФРАГМЕНТ ПАНОРАМЫ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭРМИТАЖ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПАВЕЛ ПЯСЕЦКИЙ. НА ПУТИ К ТОМСКУ. 1896. ФРАГМЕНТ ПАНОРАМЫ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭРМИТАЖ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

часть 5

ПАВЕЛ ПЯСЕЦКИЙ. ПАНОРАМА ВЕРХНЕУДИНСКА. 1899. ФРАГМЕНТ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЭРМИТАЖ, САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

вагон, перемещаясь в экипаже, верхом или на велосипеде — так можно было добраться до самых отдалённых участков трассы.

В девяти рулонах, длиной от 54 до 127 метров, Пясецкий сумел предельно сжать огромное пространство — 9 288,2 километра — и в то же время запечатлеть самое главное: большие города. Челябинск, Омск, Томск, Красноярск, Чита чередуются с посёлками и маленькими станциями, полустанками и разъездами. Городские улицы, площади, архитектурные памятники, местные промыслы и ремёсла, жанровые сцены — ничто не ускользало от внимательного взора художника. В мельчайших деталях он зарисовал и сам процесс строительства: прокладку рельсов, наведение переправ, сооружение мостов. Каждый отрезок пути, помещённый в рулон, автор стремился наделить особым, присущим только этой российской местности своеобразием. И это ему блестяще удалось.

Панорама начинается Самаро-Златоустовской веткой, соединяющей Европейскую Россию с Западно-Сибирской линией. Здесь преобладают мастерски выполненные горные пейзажи Уральского хребта, прорезанного живописными реками. Ну а собственно Сибирская магистраль берёт начало от Челябинска. Почти до Красноярска это преимущественно равнинный пейзаж, на фоне которого перед зрителем разворачивается панорама великой стройки. В художественное повествование автор вплетает интерьеры вагонов или дорожную церковь, а иногда просто декорирует панораму богатой степной растительностью, мастерски передавая краски дня и ночи.

Наиболее живописны у Пясецкого таёжная Томская ветка, а также среднесибирский и забайкальский горные участки: Красноярск — Иркутск — Чита; здесь привлекает внимание строительство переправы через Байкал, с причалами и красивыми паромами «Байкал» и «Амур».

Значительную часть сибирской панорамы составляют зарисовки, сделанные художником во время путешествия на пароходах по Шилке и Амуру, в местах, где железнодорожные пути только проектировались. Зачарованные зрители с изумлением разглядывали сцены прокладки тоннелей через неведомый Хинганский хребет при строительстве КВЖД.

По контракту Пясецкий должен был закончить панораму к 1900 году, что он и сделал. В тот же год его детище было представлено на Всемирной выставке в Париже, в павильоне, посвящённом освоению Сибири. Причём фурор вызвал и сам способ демонстрации почти 900-метровой ленты: она медленно перематывалась за окном специального вагона, в котором усаживались зрители, и создавала абсолютную иллюзию движения. Надо ли говорить, что панорама вызвала огромный интерес, была заслуженно удостоена золотой медали, а самого Пясецкого наградили орденом Почётного легиона...

На долю монументальных рулонов Пясецкого выпало немало испытаний. За время демонстраций, а затем и перемещений по музейным хранилищам, акварели, наклеенные на ткань и свёрнутые в рулоны, обветшали, потёрлись, потрескались и загрязнились. Требовалась масштабная и трудоёмкая реставрация. Реставраторы Лаборатории научной реставрации графики Эрмитажа метр за метром восстановили живописную летопись Транссиба. Возрождённый памятник отечественной истории был опубликован в 2011 году в иллюстрированном издании вместе с компакт-диском, демонстрирующим панорамную ленту Сибирского пути.

ОТРЫВОК ИЗ КНИГИ ГАЛИНЫ ПРИНЦЕВОЙ «СИБИРСКИЙ ПУТЬ ПАВЛА ПЯСЕЦКОГО»,
ВЫШЕДШЕЙ В ИЗДАТЕЛЬСТВЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЭРМИТАЖА В 2011 ГОДУ

СЕРГЕЙ ПРОКУДИН-ГОРСКИЙ. ДОЛИНА Р. СИМ. [СТАНЦИЯ] МИНЬЯР. ЛЕТО 1910 ГОДА
ПРОЕКТ «НАСЛЕДИЕ С. М. ПРОКУДИНА-ГОРСКОГО»

Семь дней за семь минут

Даниил Зинченко

5 февраля, в 23:45 по московскому времени, поезд № 2 Москва — Владивосток отправлялся с Ярославского вокзала. Внутри поезда сидел я, который начинал свой семидневный путь навстречу деду, которого не видел никогда в жизни, и бесконечности, которая скоро полностью окружит меня. Дед мой, появившийся в моей жизни случайно — благодаря Фейсбуку, оказался капитаном дальнего плавания на пенсии и коренным жителем Владивостока. Я решил поехать на Дальний Восток, и поехать именно на поезде, чтобы ощутить на себе бесконечность России, как дед ощущал на себе бесконечность мира в дальних морских рейсах. Череда волшебных случайностей закинула меня за горизонт.

Я живу в уникальной стране — стране, в которой не существует времени. Оно как бы размазано в пространстве. Быстрый поезд перемешивает время с белой пылью, которая закрывает таинственный горизонт от сонного взгляда пассажира. И всюду тишина, благодаря бесстыковым рельсам. Раньше стук колёс хотя бы звуком напоминал о существовании времени, теперь же поезд с говорящим названием «Россия» несётся, будто бы в космическом вакууме, через прозрачные степи и чёрную тайгу, где время не имеет значения. Пассажир остаётся один на один с пространством самой большой и толком никому не понятной страны.

По многим техническим причинам (а нам нужно было снять весь путь из окна) мы ехали в вагоне СВ, вследствие чего плотно не погружались в поездную бытовую эстетику. Наше купе походило на маленький номер в отеле с движущимся за окном ландшафтом, поэтому была возможность для наиболее точного созерцания, без отвлечения на жизнь соседних пассажиров.

ФОТО: ДАНИИЛ ЗИНЧЕНКО

МОСКВА

Сибирь принято ассоциировать с тайгой и густыми болотами, но за Уралом почти на полтора дня пейзаж замирает, потому что нет точек концентрации взгляда и время растворяется в воздухе вместе со снежной пылью из-под железных колёс.

У нас постоянно работала камера, снимающая через окно, и по таймеру на дисплее можно было следить за временем. Поэтому процесс видеозаписи оказался единственной связью с реальностью. Цифры таймера в дисплее камеры бежали над величественным горизонтом и выглядели ничтожными по сравнению с безлюдными далями.

МОСКВА

ВЛАДИВОСТОК

Были ещё остановки. Иногда долгие, когда можно выйти и, покачиваясь от долгого движения, постоять на перроне. Короткие встречи с обитаемой землёй, ощущение гравитации и, соответственно, человеческой жизни. То есть именно вокзалы были своеобразными отметками времени, но какого-то, возможно, ненастоящего — хотя бы потому, что на станционных часах отображалось московское время, несмотря на шести-семичасовую разницу.

С одной стороны, всё ради стандартизации и удобства, с другой — всё ради того, чтобы пассажир внимательнее постигал глубину горизонта, не отвлекаясь на привычный ход жизни.

МОСКВА

ВЛАДИВОСТОК

Я бы ещё остановки сравнил с фокусами, которые показывало пространство, резко трансформируясь в рукотворные декорации городов, и неправильные цифры на часах подчёркивали ощущение изящного обмана.

За Новосибирском по зрачку начинает скрестись сказочная и немного зловещая тайга, и купе вдруг становится роднее и безопаснее. Начинаешь понимать немоту природы и свою слабость перед космосом бесконечного леса. Поезд постепенно превращается в дом. Центр Сибири. Тайга обнимает вагон еловыми лапами, пытаясь растворить в себе поезд. Время только технически существует внутри вагона: есть какие-то занятия у проводника, висит расписание, вагон-ресторан работает с 10 до 23. А в пассажире и в пейзаже уже нет никакого времени.

МОСКВА

ВЛАДИВОСТОК

Я, удивительным образом, стал частью ландшафта через потерю значимости часов, минут и секунд. Время здесь, среди тайги, случайно занесённое сюда человеком, вечно и бессмысленно бродит в холодном лесу, оставляя редкие следы на замёрзших реках.
Но лёд и снег растворятся в весенней зелени, и ничто уже не выдаст присутствия людей, вот тогда железная дорога останется единственным хранителем человеческого времени в этих краях.

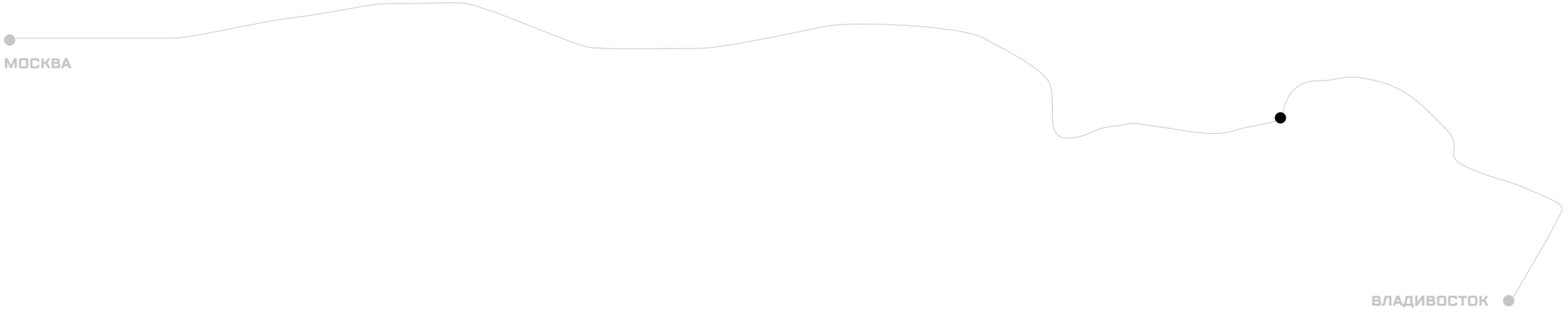
Примером абсолютной чистоты пространства стал Байкал. На протяжении нескольких часов поезд ехал через серый воздух, в глубине которого был спрятан невидимый горизонт. Меня это захватило сильнее всего. Конечно, пушистые от тайги горы и сопки грандиозны, но притом понятны. Байкал же абсолютно непонятен, и поэтому невозможно было оторваться от его серой пустоты.
Тут, наверное, даже не стоит говорить про время, поскольку не то что времени — даже маркеров пространства не было над этим озером. Пространство обнажилось до невыразимого состояния.

МОСКВА

ВЛАДИВОСТОК

За Байкалом местность, как ни странно, называется Забайкалье. Там Бурятия, вдоль дороги буддистские обелиски, тряпки на деревьях и заброшенные лагерные посёлки. Вообще, эти посёлки — повсюду за Уралом. В этом абсолютно свободном, бесконечном пространстве долго и мучительно жили люди, обречённые на полную несвободу.

Голова на пятый день уже плохо перерабатывала то, что мелькало за окном, потому я и запомнил только Саянские горы, и ещё какие-то горы, и ещё какие-то горы. Везде, естественно, тайга. Сколько времени, уже непонятно. То ли +5, то ли +6 часов относительно Москвы.



Потом подступила тягучая скука. Пейзаж стал плоским, горы исчезли. То была даже не степь, а какие-то невнятные пустоши со скучными селениями, в которых мы ни разу не видели людей. Жители этих мест не выходят из дома, чтобы случайно не нарушить состояние безвременья. Впрочем, ещё и потому, что за окном –29: по крайней мере, так было в Улан-Удэ и Иркутске.

А может быть, это — лучшее, мимо чего проезжал поезд, поскольку «я ни на что не жалуюсь, и мне всё нравится, несмотря на то что я здесь никогда не был и ничего не знаю об этих местах». Места здесь настолько дикие, что поезд не рисковал останавливаться дольше чем на две минуты. Про время я тем более ничего не знаю — было ли оно здесь вообще когда-нибудь.

МОСКВА

ВЛАДИВОСТОК

К Владивостоку мы подъезжали ранним утром. Путешествие заканчивалось в 6:55 утра. Заканчивалась и самая длинная в мире железная дорога. Дед меня встречал у дверей вагона. Мы просто пожали руки и коротко обнялись. За спиной девять тысяч километров, а здесь всё так же говорят по-русски — и рядом со мной стоит незнакомый, но родной человек.

Снега тут не было совсем, зато было много машин, людей и рекламы. Время вернулось, и оно контролировало пространство, — правда, не полностью: не дальше видимости тихоокеанского горизонта.

МОСКВА

ВЛАДИВОСТОК

ДМИТРИЙ БАЛЬТЕРМАНЦ. РАЗЪЕЗД. 1960-Е
© ИЗ СОБРАНИЯ МАММ

Комиссар павильона России и куратор выставки «Станция Россия» на 16-й Международной архитектурной биеннале в Венеции:

Семён Михайловский (р. 1961, Ленинград) — искусствовед. Комиссар павильона России на Венецианской биеннале с 2015 года. Ректор Санкт-Петербургского государственного академического института живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина (Санкт-Петербургской академии художеств) с 2009 года. Организатор и куратор выставок в России, Китае, США, Италии, Испании, Швеции, Финляндии. Член президиума Совета при Президенте РФ по культуре и искусству. Действительный член Российской академии художеств. Награждён орденом Звезды Италии (Ordine della Stella d'Italia) (2015). Honoris causa Туринской академии художеств (2016). Лауреат премии Правительства РФ (2017). Председатель попечительского совета Центрального выставочного зала «Манеж» в Санкт-Петербурге. Живёт и работает в Санкт-Петербурге и Москве.

АВТОРЫ ТЕКСТОВ «СТАНЦИЯ РОССИЯ»:

Анатолий Akue (р. 1986, Москва) — уличный художник. Начав свой путь в искусстве в 1997 году как граффити-райтер, продолжает работать сегодня не только на улице, но и в студии, используя традиционные техники. С 2010 года много путешествует по России и миру, проводит творческие встречи, мастер-классы, участвует в стрит-арт-фестивалях и выставках. В 2014-м создал свою самую большую работу — в Музее стрит-арта в Санкт-Петербурге. В 2017 году — участник Московской биеннале уличного искусства Artmossphere (МВО «Манеж»). В 2018-м открылась первая сольная выставка художника (галерея «Триумф», Москва), работы Akue участвовали в выставке «Другие берега» (ЦВЗ «Манеж», Санкт-Петербург). В 2018 году создал работу для Музея стрит-арта в Амстердаме. Граффити Akue специально выполнены для павильона России на биеннале. В настоящем издании опубликован сопроводительный текст художника к проекту.

Павел Басинский (р. 1961, Фролово) — писатель, литературовед, литературный критик. Литературный обозреватель «Российской газеты», член постоянного жюри премии Александра Солженицына. Автор биографических книг о Максиме Горьком, романов о Горьком и Льве Толстом, в том числе «Страсти по Максиму. Горький: девять дней после смерти», «Лев Толстой: бегство из рая», «Лев Толстой — свободный человек» и др. Составитель сборников произведений Горького, Леонида Андреева, Осипа Мандельштама, Михаила Кузмина. Специально для настоящего издания Павел Басинский вспомнил несколько поворотных историй из биографии Льва Толстого, связанных с железной дорогой.

Вадим Басс (р. 1973, Ленинград) — историк архитектуры, доцент факультета истории искусств Европейского университета в Санкт-Петербурге, кандидат искусствоведения. Выпускник факультета теории и истории искусств Санкт-Петербургского государственного академического института живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина (2001) и Европейского университета в Санкт-Петербурге (2004). В 2006-м защитил диссертацию, посвящённую петербургской неоклассической архитектуре начала XX века и конкурсам. Автор книги «Петербургская неоклассическая архитектура 1900–1910-х годов в зеркале конкурсов: слово и форма» (2010), критических и исторических статей в журналах «Эрмитаж / Hermitage Magazine», «Новое литературное обозрение», «Теория моды», «Адреса Петербурга», Autoportret (Краков), «Проект Балтия» и др. Автор программы об архитектуре «Четыре стены и крыша» на радиостанции «Нева FM» (2012–2013). Специально для настоящего издания Вадим Басс написал эссе «Конденсатор современности, или Обезьяны и дрозофилы» о феноменах железной дороги и вокзальной архитектуры в контексте отечественной истории.

Михаил Бейлин (р. 1985, Москва) — архитектор. Выпускник Московского архитектурного института (2008). Преподаватель Московской архитектурной школы МАРШ. В 2010 году совместно с Даниилом Никишиным создал творческую группу «Citizenstudio/Горожане». Архитектурная группа «Citizenstudio/Горожане» — победитель Первой Российской молодёжной биеннале архитектуры и многих мировых и российских архитектурных конкурсов. В 2018 году Citizenstudio представляет свою экспозицию в российском павильоне на Международной архитектурной биеннале в Венеции. Для настоящего издания Михаил Бейлин в соавторстве с Даниилом Никишиным написал два эссе: «"Великая Русская Река"» о феномене железной дороги для урбанистики и «Дихотомия?» о возможных сценариях развития привокзальных территорий больших городов.

Анна Броновицкая (р. 1966, Москва) — историк архитектуры, преподаватель Московской архитектурной школы МАРШ, кандидат искусствоведения. В 2004–2014 годах — редактор журналов «Проект Россия» и «Проект International». Специалист по архитектуре и градостроительству советского периода. Соавтор, редактор-составитель книг «Архитектура Москвы, 1920–1960», «Архитектор Леонид Павлов», «Москва: архитектура советского модернизма. 1955–1991. Справочник-путеводитель». Сокуратор выставки «Коллективный город» на 4-й Международной архитектурной биеннале в Роттердаме (IABR), куратор выставок «Неизвестная ВДНХ» и «Леонид Павлов». Основательница Института модернизма — независимой научно-исследовательской организации, изучающей наследие советской архитектуры 1960–1980-х годов в широком культурном и социальном контексте. Специально для настоящего издания Анна Броновицкая написала исторические очерки о вокзалах в Новом Петергофе, Пушкине и Сочи.

Лев Данилкин (р. 1974, Винница) — писатель, литературный критик. Лауреат премии «Большая книга» и премии «Книга года» в номинации «Проза» — за книгу «Ленин. Пантократор солнечных пылинок» (2017). Автор книг «Человек с яйцом. Жизнь и мнения Александра Проханова» (шортлист премий «Большая книга» и «Национальный бестселлер»), «Юрий Гагарин» (премия «Александр Невский»), трёх работ о современной российской литературе («Парфянская стрела», «Круговые объезды по кишкам нищего» и «Нумерация с хвоста»), сборника рассказов «Клудж». Составитель и автор предисловия к сборнику избранных работ Ленина «Ленин. Ослиный мост». Перевёл с английского языка книгу Джулиана Барнса «Письма из Лондона». Специально для настоящего издания Лев Данилкин написал эссе о том, как паровоз и железная дорога отвечают сути ленинской диалектики.

Рафаэль Даянов (р. 1950, Ленинград) — архитектор, руководитель бюро «Литейная часть — 91». Выпускник Института живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина (1980). Архитектор-реставратор высшей категории. Заслуженный строитель РФ (2005), почётный архитектор РФ (2007), почётный реставратор Санкт-Петербурга (2011). Старший преподаватель кафедры архитектуры Санкт-Петербургского государственного академического института живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина. Разработчик множества проектов реставрации, реконструкции и приспособления памятников архитектуры в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, в том числе дачи Гаусвальд на Каменном острове, дворца Бобринских, дома Лобановых-Ростовских, Дворца культуры и техники имени В. П. Капранова, фабрики «Красное знамя» и др. Архитектурному бюро «Литейная часть — 91» также принадлежат проекты реставрации станций Парголово, Шувалово, Ланская и реконструкции Павловского музыкального вокзала, историю которого Рафаэль Даянов рассказывает на страницах настоящего издания.

Даниил Зинченко (р. 1984, Тюмень)— режиссёр игрового и документального кино, видеохудожник. Дебютировал в кино в качестве актёра в фильмах Евгения Юфита «Деревянная комната» (1995) и «Серебряные головы» (1999). Выпускник Московской школы фотографии и мультимедиа имени А. Родченко (мастерская Кирилла Преоб-

раженского). Член группы VIDIOT и объединения «ВВЕРХ». Участник международных кинофестивалей: «Зеркало» (2011, 2013), ММКФ (2011, 2012, 2013), «Новые горизонты» во Вроцлаве (Польша; 2013), Международного Канского видеофестиваля (Канск, Красноярский край; 2013, 2015). Фильм Даниила Зинченко «Эликсир» (2015, 80 минут) представлял Россию на Берлинале-2016 в программе «Форум». На биеннале представлен семиминутный фильм Даниила, документирующий его семидневную поездку на поезде Москва — Владивосток. Моменты путешествия режиссёр также описал в настоящем издании.

Людмила Лихачёва (р. 1954, Ленинград) — инженер-градостроитель, архитектурный критик, публицист. В 2000-х работала пресс-секретарём Комитета по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга. Ныне PR-директор архитектурного бюро «Студия 44». Автор более 300 публикаций на тему градостроительства и архитектуры. Для настоящего издания Людмила Лихачёва написала исторические очерки о Южном вокзале в Калининграде и о Курском вокзале.

Даниил Никишин (р. 1985, Москва) — выпускник Московского архитектурного института (2008). Преподаватель Московской архитектурной школы МАРШ и Московского архитектурного института. В 2010 году совместно с Михаилом Бейлиным создал творческую группу «Citizenstudio/Горожане». Архитектурная группа «Citizenstudio/Горожане» — победитель Первой Российской молодёжной биеннале архитектуры и многих мировых и российских архитектурных конкурсов. В 2018 году Citizenstudio представляет свою экспозицию в российском павильоне на Международной архитектурной биеннале в Венеции. Для настоящего издания Даниил Никишин в соавторстве с Михаилом Бейлиным написал два эссе: «“Великая Русская Река”» о феномене железной дороги для урбанистики и «Дихотомия?» о возможных сценариях развития привокзальных территорий больших городов.

Павел Пепперштейн (р. 1966, Москва) — художник, литератор, философ. Родился в семье московского концептуалиста Виктора Пивоварова и писательницы Ирины Пивоваровой. В 1985–1987 годах учился в Академии изобразительных искусств в Праге. В 1987-м вместе с художниками Сергеем Ануфриевым и Юрием Лейдерманом основал группу «Инспекция “Медицинская герменевтика”», которая просуществовала до 2001 года. Пепперштейн — создатель и идеолог течения «психоделический реализм». В 2009-м его проект «Победа над будущим» был представлен в российском павильоне на 53-й Венецианской биеннале. Финалист премии Кандинского в номинации «Проект года» в 2009-м (проект «Город Россия», галерея Regina) и в 2014-м (проект «Святая политика», галерея Regina). Участвовал в крупнейших биеннале современного искусства: Международная биеннале в Сан-Паулу (2004), Венецианская биеннале (2009), Manifesta 10 (2014). Работы художника находятся в собраниях Государственного Русского музея, Государственной Третьяковской галереи, Лувра, Центра Помпиду, Дюссельдорфского кунстхалле, а также в частных коллекциях по всему миру. Специально для настоящего издания Павел Пепперштейн рассказал о собственном опыте железнодорожных путешествий и вокзалах Города Россия, какими он их видит в будущем.

Илья Печёнкин (р. 1980, Москва) — кандидат искусствоведения, доцент Российского государственного гуманитарного университета, старший научный сотрудник НИИ теории и истории архитектуры и градостроительства. Область научных интересов: история русской и зарубежной архитектуры 1830–1910-х годов, национально-романтическое направление в искусстве историзма, становление историко-архитектурной науки в XIX столетии, архитектура и технический прогресс, архитектура и градостроительство в культурном контексте рубежа XIX–XX веков. Специально для настоящего издания Илья Печёнкин написал исторические очерки о вокзалах: Витебском, Николаевских в Москве и Санкт-Петербурге, Казанском, Киевском и Ярославском.

Галина Принцева (р. в Ленинграде) — ведущий научный сотрудник Отдела истории русской культуры Государственного Эрмитажа. Автор и соавтор книг: «Государственный Эрмитаж. Памятники русской художественной культуры XV — начала XX века» (1977), «Петербург в произведениях Патерсена» (1978), «Портретная миниатюра в России» (1979), «Портретная миниатюра в России XVIII — начала XX века из собрания Государственного Эрмитажа» (1986), «Декабристы в изобразительном искусстве» (1990), «Панорама Персии П. Я. Пясецкого: от Энзели до Тегерана» (2015) и др. В 2011 году в Издательстве Государственного Эрмитажа вышла книга Галины Принцевой «Сибирский путь Павла Пясецкого» о знаменитой акварельной панораме Транссибирской магистрали. Отрывок из этой книги опубликован в настоящем издании.

Станислав Савицкий (р. 1971, Ленинград) — куратор, арт-критик, писатель. Профессор Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» в Санкт-Петербурге, доцент кафедры междисциплинарных исследований и практик в области искусств и руководитель Центра современного искусства факультета свободных искусств и наук Санкт-Петербургского государственного университета. PhD, кандидат искусствоведения. Учился в Санкт-Петербургском государственном университете, Новой Сорбонне (Университет Париж III) и Хельсинкском университете. Автор более 50 кураторских проектов. Автор книг «Андеграунд: история и мифы ленинградской неофициальной культуры» (2002), «Записки кочевников» (2009), «Взгляд на петербургское искусство 2000-х годов» (2011), «Частный человек» (2013), «Три трое» (2013), «Самоучитель прогулок» (2014). Эксперт Петербургского благотворительного фонда культуры и искусства «ПРО АРТЕ», арт-критик газеты «Деловой Петербург». В настоящем издании опубликована статья Станислава Савицкого «Поезд революции и исторический опыт».

Игорь Сухих (р. 1952, Ленинград) — российский литературовед и литературный критик. Доктор филологических наук, профессор кафедры истории русской литературы Санкт-Петербургского государственного университета. Выпускник филологического факультета Ленинградского государственного университета (1976). Работал в качестве приглашённого профессора в университетах Гронингена (Нидерланды), Хельсинки (Финляндия), Пловдива (Болгария), Чхонана (Южная Корея). Автор книг о творчестве и жизни Чехова, Довлатова, Бабеля, Булгакова, Зощенко, учебников по русской словесности и др. В настоящем издании опубликована глава «Вагон для устриц» из книги Игоря Сухих «Чехов в жизни: сюжеты для небольшого романа» (2010).

Ольга Ульянова (р. 1988, Челябинск) — журналист, редактор. Выпускница факультета журналистики Челябинского государственного университета (2011) и факультета свободных искусств и наук Санкт-Петербургского государственного университета (2013). Работала редактором и автором ART-1 (2013–2015). Одна из переводчиков книги Хэла Фостера, Розалинд Краусс и др. «Искусство с 1900 года. Модернизм, антимодернизм, постмодернизм» (2015). Автор изданий Colta.ru, aroundart, журналов «Сеанс», «Проектор» и др., переводчик и редактор газеты Aperto. Защитила магистерскую диссертацию, посвящённую истории модульной мобильной архитектуры из пластмасс и отечественному опыту в этой области (2017). Для настоящего издания написала несколько эссе и исторических очерков о знаменитых путешественниках по отечественной железной дороге: Александре III, Николае II, Льве Троцком, Альфреде Барре, Вальтере Беньямине, Ле Корбюзье, Мао Цзэдуне, Фиделе Кастро, Дэвиде Боуи и Александре Солженицыне.

Регина Хидекель (р. в Каменец-Подольском) — художественный критик, куратор. Президент Общества Лазаря Хидекеля, основатель и исполнительный директор Русско-американского культурного центра и Фестиваля фильмов об искусстве в Нью-Йорке; участник международных конференций. Автор книг и других публикаций по истории русского авангарда и современного искусства; в их числе — выставка и книга It's the Real Thing: Soviet and Post-Soviet Sots Art and American Pop Art (1998; первое сравнительное

исследование советского нонконформизма и искусства США) и книга Lazar Khidekel and Suprematism (2014). Специально для настоящего издания Регина Хидекель написала исторический очерк о Витебске периода 1919–1922 годов, когда была основана и процветала Витебская художественная школа, и о роли железных дорог в истории города и авангардного искусства.

Сергей Шаргунов (р. 1980, Москва) — писатель. Выпускник факультета журналистики Московского государственного университета (2002). С 19 лет печатался в журнале «Новый мир», где выходили его проза и критические статьи. В 2001 году стал лауреатом премии «Дебют» за повесть «Малыш наказан» (переведена на итальянский язык). Главный редактор сайта «СвободнаяПресса» (с 2012 года). Как военный корреспондент находился в зоне боевых действий в Южной Осетии в 2008 году, в Сирии в 2016-м и многократно в Донбассе. Автор книг «Катаев. Погоня за вечной весной» (2016, премия «Большая книга»), «1993. Семейный портрет на фоне горящего дома» (2013, финал премий «Национальный бестселлер» и «Ясная Поляна», переведена на французский язык), «Книга без фотографий» (2011, финал премии «Национальный бестселлер», переведена на английский, французский и сербский языки) и др. В настоящем издании опубликован рассказ Сергея Шаргунова «Бюро потерь».

Николай Шумаков (р. 1954, Коркино) — архитектор. Выпускник Московского архитектурного института (1977). Президент Союза московских архитекторов (с 2012 года), президент Союза архитекторов России (с 2016 года), главный архитектор АО «Метрогипротранс». Академик (2007), член Президиума Российской академии художеств, академик Международной академии архитектуры (МААМ), член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук. Заслуженный архитектор РФ (2010). Специалист по проектированию транспортных систем, автор проектов более 30 станций Московского метрополитена, монорельсовой транспортной системы в Москве, первого в Москве вантового моста, крупнейшего в Европе аэровокзального комплекса (аэропорт Внуково) и Западного речного порта (Москва). Для настоящего издания Николай Шумаков рассказал о проекте, который ведёт сейчас, — о вокзальных комплексах высокоскоростной магистрали Москва — Казань.

Мария Элькина (р. 1984, Ленинград) — архитектурный критик, публицист. Выпускница факультета теории и истории искусств Санкт-Петербургского государственного академического института живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина. Автор книги «Архитектура: как её понимать». Постоянный автор изданий «Деловой Петербург», «Собака.ru», Republic, Strelka Magazine, журнала «Эрмитаж / Hermitage Magazine». Сфера интересов: история городов, архитектурные теории второй половины XX века, современные архитектурные теории, урбанистика. Специально для настоящего издания написала исторические очерки о вокзалах в Тольятти, Волгограде, Владивостоке.

Елена Юшина (р. 1988, Ленинград) — куратор и главный редактор международной газеты Aperto. Выпускница факультета международных отношений Санкт-Петербургского государственного университета (2011). Защитила магистерскую диссертацию на тему «Биеннале как актуальные формы международного культурного сотрудничества». Аспирантка Государственного Русского музея. В 2014 году работала ассистентом куратора Каспера Кёнига на биеннале Manifesta 10 в Эрмитаже. В 2015 году основала проект Aperto, выставочное пространство в Берлине — Aperto Raum, Читальный зал по искусству в Санкт-Петербурге и газету Aperto. Куратор выставок, в том числе проекта Франсиса Алиса «За речкой. Афганские проекты 2010–2014» в Центре современного искусства имени Сергея Курёхина, и фестиваля медиаискусства Radius; автор статей по современному искусству. Специально для настоящего издания Елена Юшина взяла интервью у Павла Пепперштейна.

Никита Явейн (р. 1954, Ленинград) — архитектор. Руководитель архитектурного бюро «Студия 44», профессор кафедры архитектуры Санкт-Петербургского государственного академического института живописи, скульптуры и архитектуры имени И. Е. Репина, академик Российской академии архитектуры и строительных наук. Заслуженный архитектор РФ, лауреат Государственной премии РФ в области литературы и искусства. Лауреат премии Правительства РФ в области культуры (2015). Выпускник Ленинградского инженерно-строительного института (1977). Работал в различных проектных архитектурных институтах, а также председателем Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры Санкт-Петербурга (1994–2003). Наиболее известные проекты, воплощённые в Санкт-Петербурге: Ладожский вокзал (2003), Академия танца Бориса Эйфмана (2013), реконструкция и реставрация восточного крыла здания Главного штаба (2014). Для настоящего издания Никита Явейн рассказал о новом проекте «Студии 44» — вокзале «Олимпийский парк» в Сочи.

Олег Явейн (р. 1948, Ленинград) — архитектор, кандидат архитектуры. Профессор Московского архитектурного института и Московского отделения Международной академии архитектуры. Автор более 70 научных публикаций. Автор и соавтор более 20 крупных построек и концептуальных проектов, в том числе реконструкции и реставрации восточного крыла здания Главного штаба (2014), концепции развития территорий «Конюшенная» и «Северная Коломна — Новая Голландия» (2012), реставрации и реконструкции вокзала железнодорожной станции Новгород Великий (2000–2001). Специально для настоящего издания Олег Явейн написал эссе о вокзале в Великом Новгороде — постройке своего отца Игоря Явейна.

СТАНЦИЯ РОССИЯ

Издание подготовлено к выставке в павильоне России
на Венецианской биеннале — La Biennale di Venezia
26 мая — 25 ноября 2018

При поддержке Министерства культуры Российской Федерации

Комиссар павильона России: Семён Михайловский
Ассистент комиссара: Екатерина Толстая

Куратор выставки «Станция Россия»: Семён Михайловский

УЧАСТНИКИ ПРОЕКТА

«Студия 44»
Никита Явейн
Иван Кожин
Андрей Карсаков
Иван Снежкин

Метрогипротранс
Николай Шумаков

**«Citizenstudio/
Горожане»**
Михаил Бейлин
Даниил Никишин

Studio 911
Виктор Крылов
Илья Ассоров

«Литейная часть — 91»
Рафаэль Даянов

Анатолий Акие

Даниил Зинченко

Арден Вальд

ПРОИЗВОДСТВО

Triumph Production

Дизайн выставки
Алексей Подкидышев

Застройка
Anpal Sas
Марта Де Маркис
Иван Палуэлло

Свет/Аудио/Видео
Михаил Марткович

Транспортировка
«АМБ Логистик»

PR
Жасмин Пелхам и
Pelham Communications
Анна Свергун

ОРГАНИЗАТОРЫ ВЫСТАВКИ
ВЫРАЖАЮТ ГЛУБОКУЮ
ПРИЗНАТЕЛЬНОСТЬ
И ИСКРЕННЮЮ БЛАГОДАРНОСТЬ:

Ольге Голодец
(Правительство РФ),
Владимиру Мединскому
(Министерство культуры РФ),
Олегу Белозёрову (РЖД),
Вадиму Михайлову (РЖД),
Анатолию Мещерякову (РЖД),
Андрею Гуцу (РЖД),
Феликсу Длину

ИЗДАНИЕ

**Под редакцией
Семёна Михайловского**

Выпускающий редактор
Елена Юшина

Дизайн
Faro Studio
Андрей Шелютто
Ирина Чекмарёва

Вёрстка
Ирина Чекмарёва

Препресс
Дмитрий Ошомков

Авторы
Анатолий Акие
Павел Басинский
Вадим Басс
Михаил Бейлин
Анна Броновицкая
Лев Данилкин
Рафаэль Даянов
Даниил Зинченко
Людмила Лихачёва
Семён Михайловский
Даниил Никишин
Павел Пепперштейн
Илья Печёнкин
Галина Принцева
Станислав Савицкий
Игорь Сухих
Ольга Ульянова
Регина Хидекель
Сергей Шаргунов
Николай Шумаков
Мария Элькина
Елена Юшина
Никита Явейн
Олег Явейн

Бильдредактор
Светлана Пухова

Перевод на английский
Аластейр Гилл
Алис Джондорф
Томас Кэмпбелл
Саймон Паттерсон
Анастасия Толстая
Бен Хусон

Перевод на русский
Ольга Ульянова

Редактура
Андрей Бауман
Ольга Ульянова

Корректура
Андрей Бауман
Бен Хусон

ВЫРАЖАЕМ ОСОБУЮ
БЛАГОДАРНОСТЬ
ЗА ПОМОЩЬ В РАБОТЕ
НАД ИЗДАНИЕМ:

Ксении Драныш
Елене Кальницкой
Ольге Коробовой
Елизавете Лихачёвой
Анне Ляшко
Александре Селивановой
Фёкле Толстой
Сергею Фофанову
Михаилу Хазанову
Екатерине Харлампиевой
Марку Хидекелю
Роману Хидекелю
Михаилу Шабенкову

www.ruspavilion.com

В настоящем издании использованы фотографии: East News; «Коммерсантъ-Фото»; Музей архитектуры имени А. В. Щусева; Мультимедиа Арт Музей, Москва; РГАКФД; РИА «Новости»; TACC, VOSTOCK Photo; частные коллекции.
Редколлегия сделала всё возможное, чтобы идентифицировать владельцев прав на изображения и получить соответствующие разрешения. Все правообладатели, с которыми мы, несмотря на предпринятые усилия, не смогли установить связь, могут обратиться за компенсацией в законном порядке. Права на репродуцируемые произведения, если не указано другое, принадлежат авторам или их законным наследникам. Ошибки и пропуски будут исправлены в последующих выпусках издания.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР

ОАО «РЖД»

Под эгидой

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

RUSSIAN
SEASONS
Italy 2018

При поддержке

MA

Государственный научно-исследовательский
музей архитектуры имени А.В.Щусева

pēbēo