

Е.Б. Остроушенко

Новосибирский государственный университет
архитектуры, дизайна и искусств
имени А.Д. Крячкова
Красный пр-т, 38, г. Новосибирск, 630099
zhe_88@mail.ru
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6171-6315>
Науч. рук. доктор арх-ры, проф. **Е.Р. Возняк**

Церковное строительство при станциях Сибирской железной дороги в конце XIX–начале XX века

Аннотация

В статье рассматривается строительство православных храмов в конце XIX — начале XX в. на станциях Великой Сибирской железной дороги. Основное внимание уделено анализу стилистического и объёмно-планировочного решения церквей, которые, наряду со школами, органично дополнили железнодорожные комплексы. Рассматривается роль в строительстве церквей Фонда императора Александра III. Проведен сравнительный анализ архитектуры и строительства церквей двух участков рельсового пути: Западно-Сибирской и Средне-Сибирской железной дороги. Под влиянием различных региональных природно-климатических и экономических факторов типовой подход к проектированию и строительству церквей обогатился новыми приёмами организации строительного производства и объёмно-планировочных решений зданий. Рассмотрены варианты мобильных церквей, используемых для духовного окормления переселенцев и железнодорожников в период прокладки рельсового пути.

Ключевые слова: Великий Сибирский путь, Транссибирская железнодорожная магистраль, фонд императора Александра III, Западно-Сибирская железная дорога, Средне-Сибирская железная дорога, церковное строительство

E.B. Ostroushenko

Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture,
Design and Arts
Krasnii Avenue, 38, Novosibirsk, Russia, 630099
zhe_88@mail.ru
ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-6171-6315>
Scientific advisor Dr. **E.R. Voznyak**

Temple construction at the Siberian railroad's stations in the end of 19th–beginning of 20th centuries

Abstract

The article reviews construction of orthodox temples in the end of 19th –beginning of 20th centuries at the stations of the Great Siberian railroad. Main attention was paid for stylistic and space-planing analysis of the churches. Schools and churches of the Great Siberian railroad composed a part of railroad's ensembles. In temple construction the role of the Emperor Alexander III Foundation was considered. In the article the main features of architecture and construction of temples at two sections of the railroad (West-Siberian & Middle-Siberian railroads) was analyzed. Typical way of temple designing and building jointly with influence of different regional natural-climatic and economical features purchased new methods of building production and space-planing solutions of buildings. Different versions of mobile churches, used during the period of railroad's construction is reviewing.

Keywords: Great Siberian railroad, Trans-Siberian Railroad, Emperor Alexander the III Foundation, West-Siberian railroad, Middle-Siberian railroad, temple construction

Во второй половине XIX в. Российская Империя, обладавшая огромным ресурсным потенциалом и обширной территорией, не могла конкурировать с Западными странами

из-за неразвитости транспортной системы в стране. До конца последнего десятилетия XIX в. единственным путем сообщения между Европейской Россией и важнейшими админи-

стративными и промышленными центрами Сибири служил Главный Сибирский почтовый тракт, эффективность которого не отвечала экономическим требованиям своего времени. Император Александр III строительством Великого Сибирского пути — железнодорожной трассы через всю Сибирь к океану — стремился объединить всю страну воедино, освоить богатейшие ресурсы Сибири, открыть путь в Азию и к Тихому океану. По сути, задачей проекта было комплексное освоение обширной территории Сибири и Дальнего Востока.

Строительство Сибирской железнодорожной магистрали начинается 19 мая 1891 г. одновременно из городов Челябинска и Владивостока и ведётся на трех участках пути: Западно-Сибирском (от Челябинска до р. Обь), Средне-Сибирском (от р. Обь до Иркутска) и Восточно-Сибирском (от Иркутска до Владивостока). Несмотря на тяжелейшие испытания во время строительства, проект реализуется в кратчайшие сроки (с 1891 по 1916 гг.).

Для координации работ в 1893 г. был создан Комитет Сибирской железной дороги, который возглавил наследник-цесаревич Николай Александрович. Решением организационных вопросов Комитета занимался Анатолий Николаевич Куломзин. Одним из важнейших направлений деятельности Комитета стала организация переселений крестьян из малоземельной части Центральной России на новые территории Сибири и Дальнего Востока. «<...> прежде всего была организована деятельность врачебно-питательных пунктов при узловых железнодорожных станциях. Их задачей являлось предоставление временного жилища, организация питания и лечения, а также начального образования детей новоприбывших» [Журин, 2014, с. 241]. Для реализации духовно-нравственных потребностей крестьян-переселенцев и железнодорожников, составлявших преимущественно верующих христиан, требовалось строительство церквей и школ. Церковные учреждения в конце XIX в. занимались не только вопросами духовно-идеологического характера, но и выполняли часть административных функций. В широком смысле, православная церковь реализовывала в новых поселениях проект культурного освоения Сибири, а церкви и школы стали очагами культурного влияния России на вновь осваиваемые районы [Батурина 1999, с. 4].

В утверждённых в 1893 г. «Временных правилах для образования переселенческих и запасных участков в районе Сибирской железной дороги» было указано, что «...на участках площадью свыше 2.000 десятин ... следует оставлять в запасе 120 десятин под церкви и школы...» [Маганизер, 2016]. Изначально на церкви предполагалось направить оставшиеся от строительства железной до-

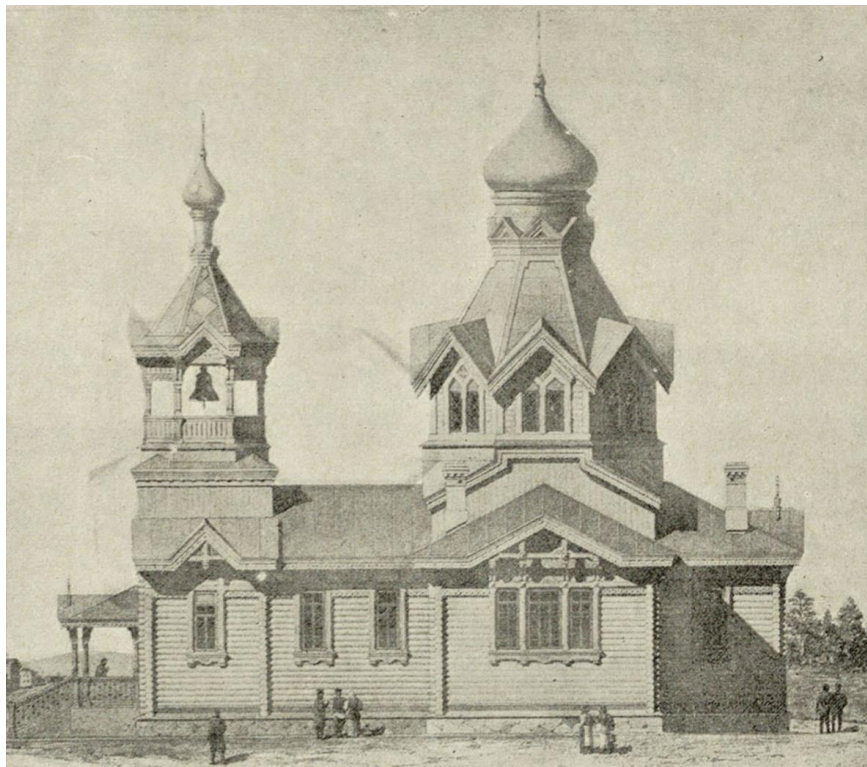
роги средства, однако это намерение ввиду отсутствия излишков не осуществилось. Для решения этого вопроса в 1894 г. императором Николаем II был утвержден благотворительный фонд Имени Императора Александра III. Его задачей был сбор пожертвований и распределение средств на строительство церквей и школ вдоль линии Великого Сибирского пути. За время существования фонда, было собрано более 2 млн. руб. Только за первые 10 лет на эти средства было построено 214 церквей и 164 школы.

Приоритетным направлением в церковном строительстве фонда Александра III являлись храмы на железнодорожных станциях. Они возводились, в первую очередь, для семей строителей и работников железной дороги и относились к ведомству Министерства Путей сообщения. По данным из «Всеподданнейшего отчета о деятельности Министерства Путей Сообщения за 1913 г.», в 1912 г. «...для железнодорожных служащих имелась 161 церковь, из которых числились 121 стационарная церковь, 21 часовня и 19 молитвенных домов...также имелось 16 передвижных вагонов-церквей...» [Маганизер, 2016]. Руководили сооружением храмов и школ в поселках при станциях инженеры-строители путей сообщения, а также заведующие эксплуатацией уже открывшихся для движения участков железной дороги. На участке пути Челябинск-Иркутск постройка храмов при станциях проводилась под надзором начальника Сибирской железной дороги Владислава Михайловича Павловского, при участии Константина Яковлевича Михайловского, Николая Павловича Меженинова, Николая Михайловича Тихомирова и других инженеров.

С целью сокращения сроков строительства для переселенческих посёлков и железнодорожных станций были созданы проекты деревянных и каменных церквей с использованием архитектурных решений из альбомов, изданных в сер. XIX—н. XX вв.: «Проекты церквей, сочинённые архитектором Его Императорского Величества профессором императорской Академии художеств К.Тоном», «Проекты церквей и иконостасов для казённых селений», «Атлас сельских деревянных церквей», «Атлас планов и фасадов церквей, иконостасов к ним и часовен, одобренных для руководства при церковных постройках в селениях» и ряда других (Ил. 1), [Маганизер, 2016]. На отведенных участках одновременно с возведением храмов строились церковно-приходские школы и дома для священнослужителей. Сопутствующие постройки исполнялись также по типовым проектам (Ил. 2). Большинство церквей были однопрестольные, основной объём здания которых состоял в одной связке с колокольной. Фундамент — каменный, кровля — металлическая, стены — деревянный сруб с облицовкой из крашеного теса. Стилевое решение — эклектика (русский национальный стиль).

Объем здания имел «<...> колокольню-звоницу с шатровым завершением и купол храма, увенчанный живописной главкой, <...> оконные проемы были обрамлены резными наличниками» [Путеводитель, 1900, с 29]. Объемно-пространственная компо-

новка — традиционная для деревянных церквей Сибири: по оси восток–запад располагались храм с апсидой, трапезная, колокольня с притвором и крытая паперть (Ил. 3), [Маганизер, 2016].

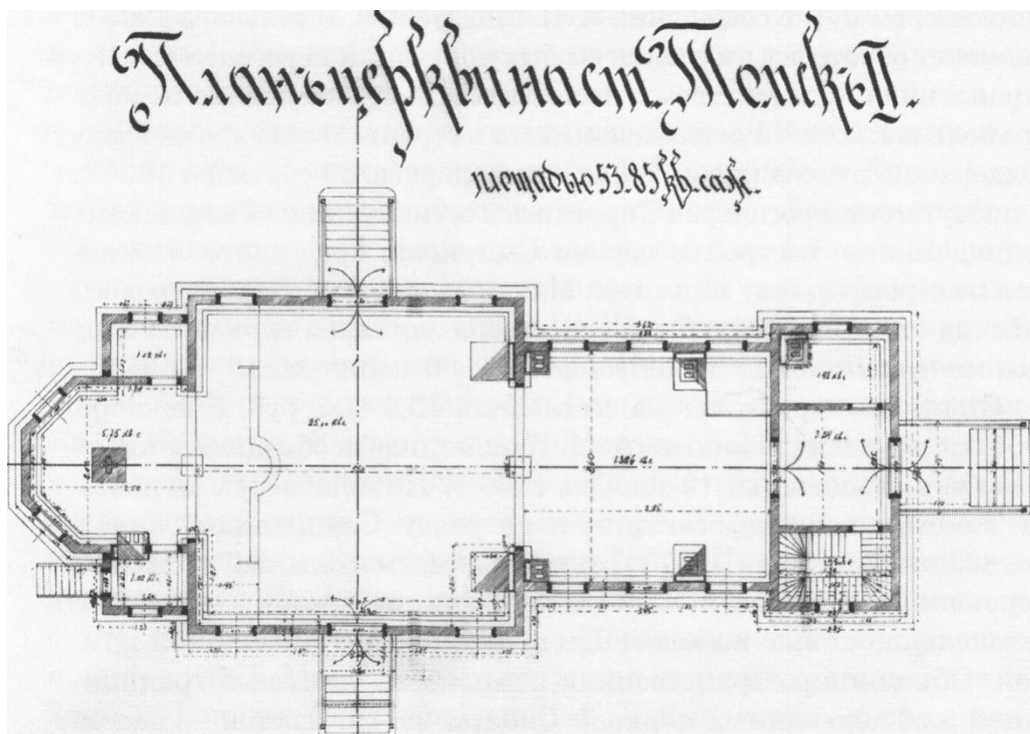


Ил. 1. Проект церкви Св. Княгини Ольги на ст. Ольгинская.
[Фотография из книги «Сибирские церкви и школы» 1904 г.]
Fig. 1. Project of the St. Olga church at the Olginskaya station.
[Siberian churches and schools, 1904]



Ил. 2. Школа имени Иоанна Кронштадского на ст. Татарская.
[Фотография из книги «Сибирские церкви и школы» 1904 г.]

Fig. 2. School of the name of Ioann Kronshtadskii at the Tatarskaya station. [Siberian churches and schools, 1904]



Ил. 3. План храма Св. Николая на ст. Томск. [Фото из книги

Н.А. Магазинера «Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали» начало XX в.]

Fig. 3. Plan of the St. Nickolas church at the station of Tomsk [N.A. Magaziner. Railway temples of Trans-Siberian railroad, the beginning of 20th century]

Процесс освоения Сибири переселенцами зависел от темпа и маршрута прокладки железнодорожной магистрали. Рассмотрим, для сравнения, два первых участка строительства рельсового пути: Западно-Сибирского (от Челябинска до р. Обь) и Средне-Сибирского (от р. Обь до Иркутска).

Западно-Сибирский участок Великого Сибирского пути строился с 1892–1896 гг. По данным «Путеводителя по Великой Сибирской железной дороге» на Западно-Сибирском участке в период 1897–1900 гг. открылись храмы на следующих станциях: Челябинск (церковь Рождества Пресвятой Богородицы), Макушино (церковь Введения во Храм Пресвятой Богородицы), Петропавловск (церковь Св. Марии Магдалины), Искилькуль (церковь Свв. Московских Петра, Алексия, Ионы и Филиппа), Омск (церковь Св. Троицы), Кормиловка (церковь Св. Муч. Царицы Александры), Татарская (церковь Архангела Михаила), Чаны (церковь Св. Феодосия Черниговского), Барабинск (церковь Свв. Андрея Стратилата и Св. муч. Екатерины), Кожурла (церковь Св. Анны), Обь (церковь Св. Пророка Даниила), Новосибирск (храм Св. Благоверного князя Александра Невского) [Магазинер, 2016]. Пристанционные посёлки и города в районе железной дороги стремительно росли и развивались за счет притока переселенцев, в связи с чем возрастало количество прихожан

храмов. Для деревянных церквей этого участка дороги характерно изменение габаритов здания с целью увеличения их вместимости за счет «прируба» дополнительного объёма. Примерами служат Церковь Рождества Пресвятой Богородицы на станции Челябинск, Церковь во имя Архангела Михаила на станции Татарская и Железнодорожная церковь во имя Св. Пророка Даниила на станции Обь в Новосибирске. Кроме того, помимо домов для причта и церковно-приходских школ, на этом участке пути при храмах строились еще и дома-интернаты для приезжающих издалека детей. Переселенцы этого участка пути довольно быстро стали разъезжаться из переселенческих пунктов на значительное расстояние от железнодорожной магистрали, вглубь Акмолинской, Тургайской областей, Тобольской губернии, расширяя географию поселений и церковного строительства. Быстро освоившись на новых местах, переселенцы стали активно помогать в возведении церквей и школ своими силами и средствами. Кроме того, в фонд Александра III активно поступали пожертвования, а Комитет Сибирской железной дороги безвозмездно выделял землю и материалы для строительства церквей. Все эти факторы позволили создать многочисленную сеть приходов на обширной территории вдоль Западно-Сибирской железной дороги.

Средне-Сибирская железная дорога строилась в период с 1893 по 1897 гг. На сегодняшний день установлены имена 19 храмов, построенных в районе станций Средне-Сибирского участка дороги. Это храмы на станциях: Тутальская (храм Св. Мелании Римляныни), Тайга (церковь Св. Андрея Критского), Томск (Церковь Св. Николая Чудотворца), Боготол (церковь Св. Николая Чудотворца), Чернореченская (храм Св. Троицы), Красноярск (Спаская церковь), Ольгинская (церковь Св. Княгини Ольги), Бошняково (церковь во имя Свят. Московских Петра, Алексия, Ионы и Филиппа), Иланская (церковь Св. Князя Александра Невского), Тайшет (церковь Св. Николая Чудотворца), Алзамай (церковь Св. Николая Чудотворца), Замзор (храм Покрова Пресв. Богородицы), Нижнеудинск (церковь Св. Николая Чудотворца), Тулун (церковь св. Николая Чудотворца), Зима (храм Св. Федора Тирона), Залари (церковь Св. Николая Чудотворца), Забитуй (храм Св. Николая Чудотворца), Половина (церковь Василия Великого), Иркутск (церковь Св. Иннокентия Иркутского) [Маганизер, 2016]. На втором участке железнодорожной магистрали наблюдается сокращение числа церковных построек. Преимущественно они расположены вблизи линии железной дороги, либо на незначительном расстоянии от неё. Удалённость основной части дороги от крупных городов, суровые природно-климатические условия, нехватка квалифицированных кадров и сокращение финансирования из фонда Александра III сильно снизили темпы строительства церквей и школ на Средне-Сибирской железной дороге.

Инженер Николай Павлович Меженинов, заведовавший строительством второго участка железной дороги, прибегнув к изобретательности, изменил подход к строительному производству, чтобы сократить затраты на поиск кадров и возведение новых церквей. Кроме того, здесь активно практикуется метод переоборудования существующих молитвенных домов и часовен под церкви. Примерами являются Храм Святой Мелании Римляныни на станции Тутальская, перестроенный из молитвенного дома, Церковь Св. Николая Чудотворца на станции Алзамай, переоборудованная из часовни, Храм Св. Николая Чудотворца на станции Забитуй (бывший молитвенный дом), а также Церковь Св. Иннокентия Иркутского на станции Иннокентьевская, построенная в здании пожарной службы (Ил. 4). Кроме того, не при всех храмах возводились дома для священнослужителей из-за нехватки средств. Проблема проживания причта решалась съёмным жильём.

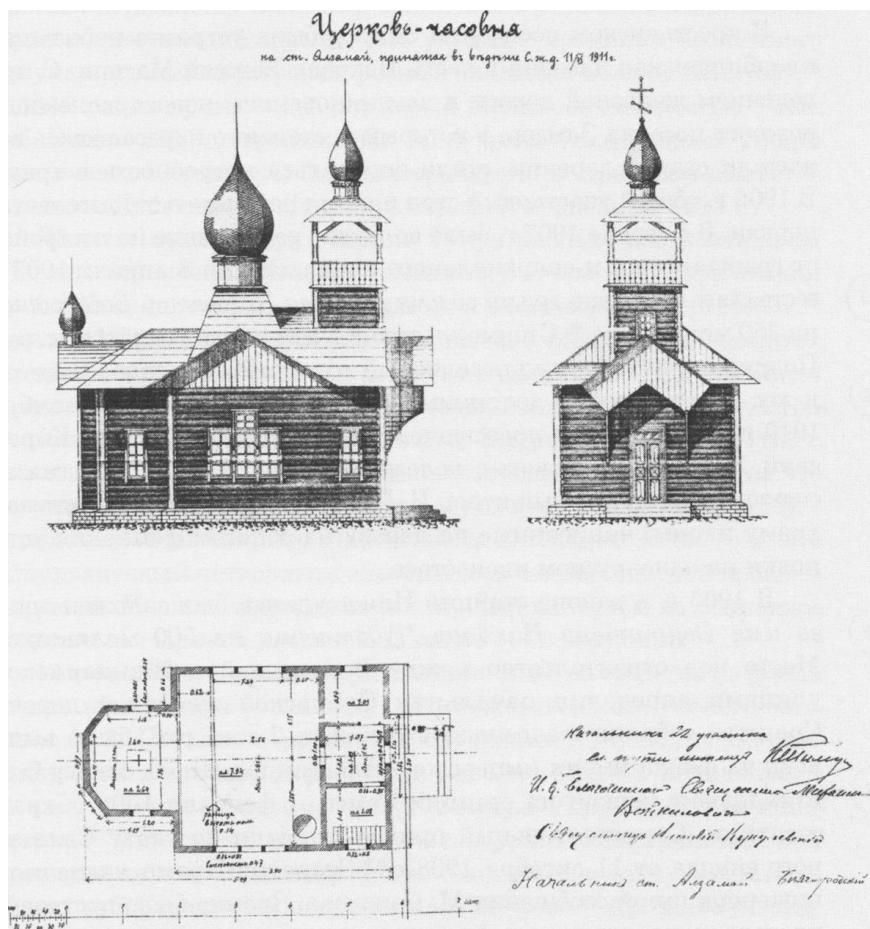
На участках малоосвоенных районов активно используются мобильные церкви для удовлетворения духовных нужд железнодорожников и переселенцев. Мобильные церкви были двух видов: передвижная церковь-вагон и походная передвижная церковь.

Передвижная церковь в виде железнодорожного вагона была специально построена по проекту архитектора Е.Е. фон Баумгартена на Путиловском заводе в Петербурге для Сибирской железной дороги [Великий Сибирский Путь, 1899]. Вагон, 15 м в длину и почти 3 м в ширину, одновременно мог вместить до 70 молящихся. Над входом располагалась звонница с тремя колоколами, увенчанная крестом. Средняя часть вагона, длиной 7,35 м, была оставлена для молящихся, остальную площадь занимали алтарь, ризница и технические помещения. Снаружи и внутри вагон был облицован деревом и покрыт лаком (Ил. 5).

Для окормления паствы в отдалённых от железной дороги поселках использовалась передвижная походная церковь, произведенная на фабрике И.А. Жевержеева. Она представляла собой полотняное сооружение палаточного типа с необходимым для отправления всех служб принадлежностями, весом не более 50 кг. В комплект входили «две местные иконы, напечатанные на клеенке — Спаситель и Божия Матерь. Вместо царских врат устанавливалась складная завеса. Иконы и завеса составляли иконостас. Складной престол состоял из двух ящиков: в одном — священные принадлежности (серебряные сосуды, дарохранительница и т.д.), в другом — прочие богослужебные предметы (подстелечник, кадило, книги в матерчатых мягких переплетках)» [Маганизер, 2016]. Иван Алексеевич Жевержеев являлся поставщиком двора е.и.в., владельцем парчово-ткацкой фабрики, где изготавливали митры, кресты, церковные облачения, военноподходную церковную утварь.

Несмотря на преимущественно типовое строительство церквей на Великом Сибирском пути, крупные станции все же отмечались постройкой больших каменных храмов, на проектирование и сооружение которых специально приглашались известные архитекторы. К таким относятся храмы на станциях Петропавловск, Омск, Новосибирск, Тайга, Красноярск и др.

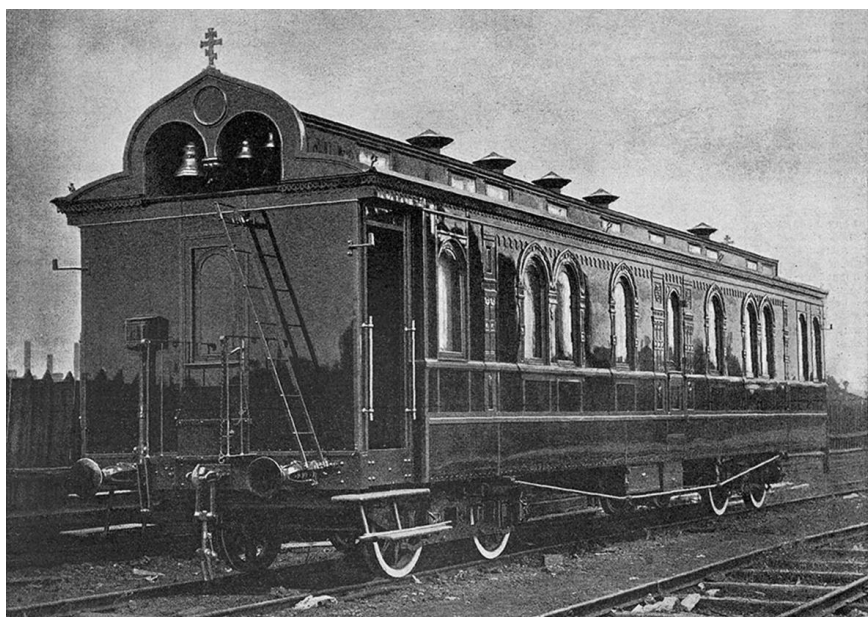
Архитектор Константин Константинович Лыгин запроектировал три каменных храма на железнодорожных станциях Петропавловск, Новосибирск и Тайга. Церковь Св. Марии Магдалины на 450 чел. на станции Петропавловск была построена в 1900 г. Каменный храм с узорчатой кладкой и большими окнами в русском стиле стал истинным украшением привокзальной площади. Храм Св. Благоверного Князя Александра Невского на 1000 чел. в Новосибирске, освященный в 1899 г. был построен в память об императоре Александре III в византийском стиле (Ил. 6). Церковь Св. Андрея Критского на станции Тайга, освященная в 1899 г., была построена в стилистике московского каменного зодчества XVII в. (Ил. 7).



Ил. 4. Проект храма-часовни Св.Николая Чудотворца на ст.Алзамай. [Фото из книги Н.А. Магазинера «Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали» начало XX в.]

Fig. 4. The project of St. Nicolas chapel at the Alzamai station.

[N.A. Magaziner. Railway temples of Trans-Siberian railroad, the beginning of 20th century]



Ил. 5. Вагон-церковь для Сибирской железной дороги.

[Фото А.Рентца и Ф.Шрадера из Путьоводителя по Сибирской железной дороге, 1900 г.]

Fig. 5. Church-carriage for the Siberian railroad.

[A. Rents & F. Shrader. Siberian railway's guide, 1900]



Ил. 6. Храм Св. Князя Александра Невского в Новосибирске.
[Фото из Путеводителя по Сибирской железной дороге, 1900 г]
Fig. 6. St. Alexander Nevskii temple in Novosibirsk. [Siberian railway's guide, 1900]



Ил. 7. Проект церкви Св. Андрея Критского на ст.Тайга.
[Фотография из книги «Сибирские церкви и школы» 1904 г.]
Fig. 7. Project of St. Andrey Kritskii church at the station of Taiga.
[Siberian churches and schools, 1904]

Инженер Генрих-Александр-Эдуард Петрович Хегстрем, начальник четвёртой династии IV участка службы пути, был автором проекта Троицкой церкви на 750 чел. на

станции Омск, построенной в 1900 г. в стиле русского зодчества XVI–XVII вв. За свой проект инженер был награждён Орденом Св. Анны III степени.

Итак, мы видим, что наряду с общими особенностями церковного строительства при железнодорожных станциях, такими как состав построек, материал, объёмно-планировочное и стилистическое решение, подход к проектированию и постройке церквей на крупных станциях, храмы на двух разных участках железной дороги имели свои отличительные черты. Не только сами церкви, но и строительное производство являли пример отличий. При типовом подходе к массовому строительству в разных регионах, влияние таких изменяющихся факторов, как темпы освоения территории, природно-климатические условия, финансирование, доступность квалифицированных кадров и строительного материала, повлияло на динамику формообразования и развития национального русского стиля в архитектуре церквей Великого Сибирского железнодорожного пути. Учитывая то, что на сегодняшний день из 31 выявленной церкви рельсового участка Челябинск-Иркутск остались лишь 6, сохранение культурного наследия эпохи освоения Сибири и Дальнего Востока в к. XIX–н. XX в. остается актуальной задачей современности. Дальнейшее комплексное изучение и восстановление утраченных памятников церковного зодчества вдоль современной Транссибирской магистрали позволит сохранить культурную преемственность поколений русского народа.

Список литературы

1. Батурин С.П., Батурина Т.В. Роль благотворительного фонда имени императора Александра III в церковном строительстве в Сибири в период массовых крестьянских переселений в конце XIX–начале XX века // Социогуманитарный вестник. 2012. №2 (9). С. 59–61.
2. Батурина Т.В. Русская православная церковь и крестьянские переселения в Сибирь на рубеже XIX–XX вв.: автореф. дис. д-р культурологии. Кемерово, 1999. 40 с.
3. Журин Н.П. Школы и церкви на Великом Сибирском Железнодорожном Пути (о деятельности фонда императора Александра III) // Баландинские чтения. 2014. Т. IX, № 1. С. 239–247.
4. Магазинер Н.А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX–начало XX в.). СПб, 2016.
5. Великий Сибирский Путь / изд. М.Б. Аксельрода, фото И.Р. Токмашевича. Красноярск, 1899.

6. Путеводитель по Сибирской железной дороге. СПб, 1900. С. 29, 41, 296.

7. Сибирские церкви и школы. К десятилетию фонда имени императора Александра III (1894–1904). СПб., 1904.

References

1. Baturin S.P., Baturina T.V. Rol' blagotvoritel'nogo fonda imeni imperatora Aleksandra III v tserkovnom stroitel'stve v Sibiri v period massovykh krest'yanskikh pereselenii v kontse XIX–nachale XX veka. [Value of charitable Emperor Alexander the III Foundation in temple construction in Siberia in period of peasant's movement in the end of 19th–beginning of the 20th centuries.] In: Sotsiogumanitarnyi vestnik. 2012. No 2 (9). Pp. 59–61.
2. Baturina T.V. Russkaya pravoslavnaya tserkov' i krest'yanskije pereseleniya v Sibiri na rubezhe XIX–XX vv. [Russian orthodox church and peasant's movement at the 19th–20th centuries]. Dissertation abstract. Kemerovo, 1999. 40 p.
3. Zhurin N.P. Shkoly i tserkvi na Velikom Sibirskom Zheleznodorozhnom Puti (o deyatelnosti fonda imperatora Aleksandra III). [Schools and churches of the Great Siberian Railroad (About activity of the Emperor Alexander the III Foundation)]. In: Balandinskie chteniya. 2014. Pt. IX, No. 1. Pp. 239–247.
4. Magazinier N.A. Zheleznodorozhnye khramy Transsibirskoi magistrali (konets XIX–nachalo XX vv.). [Railway temples of Trans-Siberian railroad (end of the 19th–beginning of the 20th centuries)]. St. Petesburg, 2016.
5. Velikii Sibirskii Put'. izd. M.B. Aksel'roda, photo I.R. Tokmashevicha. [Great Siberian Railway]. Krasnoyarsk, 1899.
6. Putevoditel' po Sibirskoi zheleznoi doroge. [Siberian railway's guide]. St. Petesburg, 1900. Pp. 29, 41, 296.
7. Sibirskie tserkvi i shkoly. K desyatiletiiyu fonda imeni imperatora Aleksandra III (1894–1904). [Siberian churches and schools. For celebration of 10 years of the Emperor Alexander the III Foundation]. St. Petesburg, 1904.

Список сокращений

е.и.в. — его императорское величество
Св. — Святой
Свв. — Святые
Свят. — Святители
Пресв. — Пресвятая
Муч. — Мученик

Материал передан в редакцию 30.05.2022