



*Ксения Радецкая*

## ИСТОРИЯ И АРХИТЕКТУРА ВИТЕБСКОГО ВОКЗАЛА

Какое обычное здание – вокзал! Но какой интересной и сложной может быть его история, его архитектура и планировка! Вот, например, история и архитектура Витебского вокзала.

Рассказ о нем следует начать с истории Царскосельской железной дороги – самой первой в России.

Строительством ее руководил австрийский инженер Франц-Антон Герстнер. В январе 1835 года он подал Николаю I записку, в которой говорилось о выгодности строительства железной дороги между Петербургом и Москвой. Однако, понимая, что при разрешении этого вопроса возникнет множество опасностей, он предлагал проложить в окрестностях Петербурга небольшую опытную линию, которая могла бы развеять все сомнения.

В марте того же года Герстнер указал направление будущей дороги: Петербург – Царское Село – Павловск. Станций должно было быть четыре: Петербург, «У Московского шоссе» (Шушары), Царское Село и Павловск.

Герстнер предполагал, что при определенных условиях дорогу можно будет открыть уже 1 октября 1836 года. Но условия не были выполнены, что и изменило сроки открытия дороги. Герстнер понимал, что задержка строительства подрывала доверие к нему. Поэтому было решено открыть движение на наиболее готовом участке Царское Село – Павловск. Это и было сделано 27 сентября. Паровозы к тому времени еще не прибыли, поэтому в составы впрягали лошадей цугом. Первый поезд, ведомый паровозом, отправился 6 ноября из Царского Села в Павловск. Официальное открытие дороги состоялось 30 октября 1837 года. Первые пассажиры с восторгом отзывались о поездках. После этого дорога работала только в воскресные и праздничные дни. А 22 мая 1838 года началось движение на всем ее протяжении от Петербурга до Павловска.

Место для здания станции на берегу Фонтанки у Обуховского моста выбирал сам Герстнер. Вот как объяснял он свой выбор: «Площадь сия имеет 48 сажен длины и 37 ширины, и в приобретении оной не настит никакого затруднения, ибо на ней построены только деревянные бани. <...> Так как городскую черту положено отнести до строящихся уже на Лиговке триумфальных ворот [Московские триумфальные ворота – К. Р.], то железная дорога будет начинаться почти в центре города, что доставит ей значительное преимущество перед другими, которые обыкновенно начинаются за городом». Но предположения Герстнера не подтвердились: участок с деревянными банями и складом камня принадлежал частному лицу, купить его не удалось. Тогда временное здание решили построить на переданной правительством площадке между старой деревянной церковью и казармами лейб-гардии Семеновского полка.

Здания станции сначала назывались «пассажирские дома». Название «вокзал» («воксал») стали применять к зданию железнодорожной станции позже. Ранее оно было связано с названием парка и места увеселений под Лондоном по фамилии

владелицы Джейн Вокс (Jane Vaux). В Петербурге уже в 1790-х годах был увеселительный Воксал в Нарышкином саду на Мойке. Позднее это название было дано зданию в Павловске, специально выстроенному «для пропаганды нового вида транспорта и привлечения публики».

В 40-е годы XIX века разобрали ветхую деревянную полковую церковь середины XVIII века, находившуюся около здания первого «пассажирского дома». На освободившемся месте рядом со старым зданием, ближе к Введенскому каналу, в 1849 году было заложено новое здание станции. Его, так же, как и первое, проектировал К. А. Тон.

В январе 1900 года Царскосельская железная дорога была выкуплена у ее прежнего владельца Полякова обществом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Началось строительство крупной магистрали. Прежнее здание оказалось слишком маленьким, и в 1900 – 1901 годах его разобрали. Новое здание предполагалось построить за Обводным каналом, либо расширить привокзальную территорию прежнего вокзала, засыпав Введенский канал. Но удалось приобрести лишь узкую полоску Семеновского плаца и первый офицерский флигель, на месте которого построили здание правления железной дороги.

Проектирование нового здания осложнялось ограниченностью территории. Для размещения главного фасада вокзала, обращенного к Загородному проспекту, в распоряжении проектировщиков был участок длиной всего 90 метров. Залы ожидания для пассажиров дальнего следования и пригородных поездов, большое багажное отделение, кассы, служебные помещения и т. п. – при расчете по нормам того времени все это никак не могло разместиться на отведенной длине участка. Поэтому здание пришлось развивать вглубину. По разработанным планам было решено объявить конкурс на составление фасадов и разрезов со значительными премиями. Несмотря на все достоинства, премированные проекты не удовлетворили заказчика. Поэтому окончательный проект, учитывавший все выявившиеся недостатки, поручили разработать архитектору Правления общества дороги академику архитектуры С. А. Бржозовскому.

Открытие и освящение нового здания состоялось 1 августа 1904 года в 2 часа дня в зале третьего класса. К тому времени были готовы лишь помещения для третьего класса и общий зал в центральной части вокзала (багажный зал). Из семи путей готовы были только три, из трех арок над платформами – только одна. Окончить строительство предполагалось к началу следующего года. Строительство вокзала обошлось в один миллион рублей, не считая расходов на устройство платформ и покрытий. «Но, – как писала “Нива”, – расходы оправдали себя: здание вышло вполне достойным столицы», и, несмотря на незаконченность, «производит прекрасное впечатление».

Фасады здания оформлены в стиле модерн, исключение – правая скругленная часть, выполненная в стиле неоклассицизма. Витебский вокзал построен по принципу модерна «изнутри наружу», то есть в нем ярко выражено подчинение архитектуры функциям здания. Величина, расположение на плане того или иного помещения зависят от его назначения. Отсюда асимметричность здания, богатство форм.

При оформлении интерьеров архитектор использовал все возможности, которые ему предоставил модерн: лепка, резное дерево, металл, скульптура, витраж, живопись. Особенно сильное впечатление производят помещения первого и второго классов.

В большом безлюдном вестибюле каждый шаг отдается эхом. Витражи со стилизованным растительным рисунком пропускают приглушенный свет. Здесь будто застыло время, и порой кажется, что вот-вот сюда войдет человек девятидесятих годов...

Зал ожидания (теперь Картинный зал) украшают панно на сюжеты из истории Царскосельской железной дороги. К сожалению, под первым панно неверно указан год строительства изображенного здания. Это я могу достаточно уверенно утверждать, сравнив его с двумя литографиями середины XIX века. Хотелось бы, чтобы эта ошибка была исправлена.

Интересно также оформление светового зала. Будто почти вплотную друг к другу построили два здания: внешний розовый фасад с белыми лепными наличниками окон одного стал внутренней стеной другого. Эти «здания» соединяются тремя небольшими железными мостиками, а между ними расположены узкие винтовые лестницы, ведущие на первый этаж, где расположены служебные и хозяйственные помещения. Противоположная стена зала остеклена. Она ограждала пассажиров от ветра и паровозного дыма, позволяя следить за прибытием поездов. Вытянутый в плане световой зал перекрыт рядом решетчатых металлических ферм. Освещается он через застекленный верх продольным верхним фонарем и рядом боковых.

За девяносто лет своего существования здание капитально не перестраивалось, производились лишь текущие ремонты. Хотя многие элементы декора были утрачены (не сохранилась чешуйчатая крыша на куполе вестибюля первого и второго классов, гербы на главном фасаде, решетка с воротами с правой стороны главного здания и др.), такого красивого и богатого вокзала в нашем городе больше нет.