

Железнодорожный вокзал в Новгороде (к истории замысла, строительства и реставрации)

О. И. Явейн, Н. И. Явейн

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



Еще в годы войны, 1 сентября 1944 г., было принято постановление правительства «О мероприятиях по восстановлению города Новгорода». А 22 декабря 1945 г. Советом министров РСФСР был утвержден Генеральный план послевоенного восстановления Новгорода, разработанный под руководством академика А. В. Щусева в проектной мастерской Комитета по делам архитектуры при Совете Министров СССР. Многие видели тогда в реализации этого генерального плана возможность воссоздания города в развитие архитектурных традиций Господина Великого Новгорода.

Но случилось так, что в русском стиле было построено лишь одно новое здание – здание железнодорожного вокзала. Автором проекта, принятого по результатам проведенного в 1945 г. конкурса, стал крупный теоретик и практик железнодорожного строительства, автор первой в России монографии о железнодорожных вокзалах, доктор архитектуры, профессор И. Г. Явейн.

Работа И. Явейна принципиально отличалась от других конкурсных предложений своим программным обращением к архитектурным формам периода Новгородской республики, которые выступали не просто в роли архитектурного оформления здания, а составляли основу его пространственной и образной структуры, его целого и его деталей.



Обращение к архитектурным образам русского Севера было вызвано не только местоположением нового вокзала (вокзальная площадь должна была завершать историческую композиционную ось запад-восток, от церкви Спаса Преображенского через Торг и Кремль), не только личным творческим интересом И. Явейна к образам архитектуры древнего Новгорода, но, прежде всего, принципиальным для теории вокзалостроения Явейна положением, что вокзал – это многофункциональное сооружение, по своей функциональной программе структурно подобное городу. В железнодорожном вокзале в сконцентрированном виде представлено практически все, что есть в городе. А следовательно, считал Явейн, в вокзале должен быть отражен архитектурный колорит

города. Вокзал должен стать, как любил говорить И. Явейн, «вестибюлем города», его «визитной карточкой».

Так Явейн, в прошлом – убежденный конструктивист, впервые в своей практике обратился к работе в историческом стиле. В его архиве осталось множество подготовительных «штудий», зарисовок с натуры произведений древнерусского зодчества, калек, чертежей и обмеров архитектурных фрагментов, тем и деталей. Он буквально погрузился в мир архитектуры Русского Севера.

Несмотря на победу в конкурсе и энергичную поддержку Щусева, Явейн испытывает некоторую неудовлетворенность первыми эскизами и раз за разом перерабатывает проект, пока не приходит к ощущению созвучия простых белых ассиметричных композиций старого Пскова и Новгорода с архитектурой русского авангарда 1920-х годов. Это чувство питалось не только образно-пластическими аналогиями и ассоциациями, оно коренилось в смутной догадке о глубинном родстве русского авангарда и средневековой культуры русского Севера с ее симбиозом языческого и христианского начал.



Позднее Явейн объяснял, что в условиях послевоенной разрухи в тогдашнем Новгороде в распоряжении архитектора находились практически те же материалы, что и шестьсот лет назад, и почти тот же уровень строительных технологий. Уже поэтому новгородские строительные приемы и образы были тогда органичны для решения современных задач.

В новгородском вокзале в целостном объеме гладких беленых стен заключено сложное ассиметричное построение. Геометрия общей композиции выражает сложную взаимосвязь переходящих друг в друга внутренних пространств, каждое из которых получает свое неповторимое решение, а все вместе выступают как единое пластическое целое. Детали, орнаменты, рельефы, вдохновленные новгородским зодчеством, возникают только там, где этого требует логика развертывания целого. Так, тему больших часов на башне или в арке Явейн всегда рассматривал как исторически закрепившийся знак вокзала – символ точного времени. Форма входной арки с часами – по-современному ассиметрична, функция ее сугубо вокзальная, но ее пластический и конструктивный первоисточник – звонницы древнего Новгорода. Здание новгородского вокзала и статично, и динамично, оно простое и сложное в одно и то же время. В истории «неорусского стиля» немало примеров произведений мастеров классицистической школы, архитекторов эклектики или модерна. Новгородский вокзал – пожалуй, единственный образец симбиоза «неорусского стиля» и авангарда, выполненный мастером, прошедшим школу конструктивизма 1920-х г.г. Так, в годы, когда ориентация на авангард была чревата политическими обвинениями, Явейн как художник нашел возможность обойти этот запрет. Некоторые осознали это еще в 1953 г., когда вокзал был



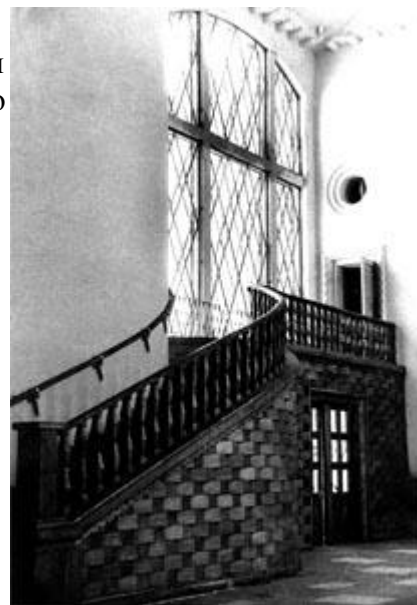
введен в эксплуатацию: ленинградские архитекторы назвали его «конструктивизмом, ушедшим в новгородское подполье».



Вокзал стал одним из первых крупных общественных зданий, возникших на руинах войны. На сохранившихся старых фотографиях строящееся и только что построенное здание стоит, что называется, в «чистом поле». При этом вокзал задуман как «ворота города», как собирательный образ древнего Новгорода – образ, соединяющий в себе архитектуру новгородских звонниц, белых Врат, монастырских стен с рельефами ладьи и Александра Невского – воителя. Темы храмовой архитектуры здесь были переведены в разряд общекультурных и общенациональных. Они символизировали начало возрождения древней культуры Новгорода, ее неуничтожимую преемственность.

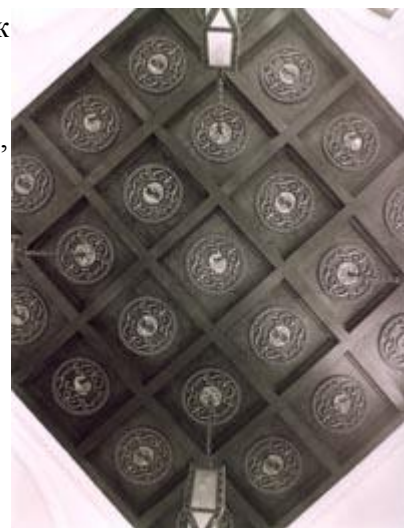
Строительство вокзала шло параллельно с началом восстановления древних храмов, но храмы эти не действовали и вплоть до недавнего времени стояли без колоколов. Единственным звонившим колоколом долгие годы оставался станционный колокол вокзала. Характерно, что в первых вариантах проекта этот колокол откровенно висел в арке-звоннице, затем его место заняли часы, а колокол был установлен отдельно на стене.

Теперь, по прошествии полувека, все отчетливее становится даже не столько значение вокзала в истории города, сколько его место в истории неорусского стиля. Сегодня многие, разрабатывающие русские мотивы в архитектуре, наверное, даже не представляют себе, что это было одной из целей отечественной культуры на протяжении нескольких десятилетий, предшествовавших 1917 году. Более того, работа в «русском стиле» не раз становилась одним из приоритетов государственной политики, проводимой при активном личном участии российских императоров. Во второй половине XIX века многие энтузиасты «русского стиля» видели в нем основу для формирования национальной архитектуры будущего.



В этом стиле трудилось немало архитекторов–художников чрезвычайно высокого профессионального уровня. Их поиски шли в разных, зачастую противоположных направлениях. Спорили друг с другом русско-византийская и русско-романская ветви неорусского стиля. Наряду с ними существовали археологическая, органическая, рационалистическая, эклектическая и другие версии. При этом много было создано такого, что даже самими сторонниками течения оценивалось затем как «ложнорусский», «псевдорусский» стили, «петушинный стиль», «ропетовщина» и т. п.

К началу XX века был накоплен огромный культурный багаж в области «русского стиля». В это время стали появляться произведения исключительные по своей художественной силе и самобытности. Сегодняшние историки сходятся в том, что процесс был прерван в 1917 г., а отдельные работы продолжали появляться до 1930-х г.г. Новгородский вокзал можно считать последним примером этого движения, примером художественно уникальным.



До 1990-х годов вокзал эксплуатировался практически без ремонта. В 1992 г. в здании возник пожар, в результате которого наиболее сильно пострадала левая (южная) часть строения. Сильно обгорели и были частично уничтожены конструкции перекрытия, конструкции и отделка зала ожидания, ресторана, комнат отдыха.

Известие об этом событии вызвало сильную обеспокоенность архитектурно-художественной и научной общественности России. В 1993-1994 г.г. группа известных архитекторов, действительных членов Российской и Международной Академий архитектуры, направили письмо в министерство Путей сообщения, Министерство Культуры и Академию архитектуры, в котором просили «принять участие в судьбе памятника русской архитектуры – железнодорожного вокзала в г. Новгороде». «Уникальность архитектуры вокзала, - отмечалось в письме, - заключается в мастерском сочетании архитектурной традиции Новгородской республики с новаторскими идеями начала XX века».

В 1995 г. были начаты работы по восстановлению и реконструкции здания. Институтом «Новгородгражданпроект» были выполнены обмеры, фотофиксация и обследование послепожарного состояния здания, проведены исторические разыскания. На основе имеющихся данных и задания на проектирование был выполнен проект реконструкции вокзала. Насколько позволяли отпущенные средства, был восстановлен внешний вид и конструкции здания. В 1999 г. реконструкция прекратилась за отсутствием финансирования.

В 1999 г. здание железнодорожного вокзала со всем комплексом служебных построек и оградой было поставлено на учет органами охраны памятников и включено в списки «вновь выявленных объектов, представляющую архитектурную, историческую или иную художественную ценность». Было принято решение о восстановлении уникального памятника архитектуры послевоенного времени в соответствии с первоначальным авторским решением. В результате в 2001 г. были выделены средства на реставрацию интерьеров выгоревших помещений.

Было составлено новое задание на реставрацию интерьеров, отражающее отношение к вокзалу как к памятнику архитектуры. Исследовательские и проектные работы велись творческим коллективом петербургской архитектурной мастерской «Студия 44», в который вошли сыновья автора проекта – профессор Московского архитектурного института О. И. Явейн и член-корреспондент Российской Академии архитектуры и строительных наук, заслуженный архитектор России, лауреат Государственной премии РФ Н. И. Явейн, а также архитектор– реставратор Н. Г. Разина. Все строительные работы выполнялись компанией БСК ПГС.

Проектирование велось на основе следующих принципов:

1. В вокзале г. Новгорода изначально была создана оптимальная функционально–планировочная структура. Поэтому воссоздание и реставрация пассажирских помещений не только не противоречат требованиям современной вокзальной технологии, но являются наилучшими средствами оптимизации функциональных качеств здания.
2. Основные пассажирские помещения вокзала образовывали слитную систему перетекающих пространств, составляющих единое целое с внешней архитектурой здания, платформами и площадью. При этом пассажирские помещения были в достаточной степени отделены от остальных (служебных) помещений. Следовательно, реконструкция и модернизация обслуживающих и вспомогательных помещений не противоречат задачам реставрации памятника.
3. Базой для выполнения рабочей документации по реставрации стал личный архив И. Г. Явейна, где наряду с фотодокументами, эскизами и рисунками сохранилась достаточно полная подборка рабочих чертежей, в том числе, деталей и шаблонов, по которым в свое время велось строительство вокзала. Эти материалы в каждом фрагменте сравнивались с фотодокументами разных лет, обмерными чертежами. При обнаружении расхождений проводились изыскания с целью установления причин несоответствий, после чего решение принималось по каждой части или детали индивидуально.
4. При расхождении современных технологий изготовления конструктивных узлов и деталей со способами, применявшимися пятьдесят лет назад, проектирование велось так, чтобы эти расхождения не отразились на внешней форме.

В настоящее время завершен первый этап реставрационных работ. На очереди полная реставрация и реконструкция вокзального комплекса.

Источник: <http://voopik.natm.ru/ohrana/restovratory/6.htm>