

DOI: 10.34031/2071-7318-2025-10-7-44-53

Остроушенко Е.Б.

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет

E-mail: zhe_88@mail.ru

ПРАВОСЛАВНЫЕ ХРАМЫ АМУРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НАЧАЛА XX ВЕКА

Аннотация. Статья посвящена изучению одного из слабо исследованных культурных явлений в истории нашей страны – храмового строительства на станциях Транссибирской железнодорожной магистрали. На примере Амурского участка линии производится анализ архитектуры культовых зданий, массово возводимых на железнодорожных станциях в начале XX века. Описываются исторические предпосылки, специфика проектирования и строительства храмов. Производится анализ градостроительного положения, объёмно-планировочного и стилистического решения объектов культового зодчества.

Амурский участок Транссибирской магистрали строился последним и имел стратегическое значение. Возведение храмов на станциях являлось неотъемлемой частью программы комплексного освоения края. Церкви на станциях строились по образцовым проектам из рекомендованных альбомов чертежей. Для ряда станций Амурского участка был специально создан типовой проект церкви, который корректировался при привязке к местности. В структуре станции храмы имели осевое или периферийное положение с пассажирским зданием, располагались на открытых возвышенных местах на пересечении основных планировочных осей населённых пунктов. Они ориентировались на железную дорогу и основные объекты инфраструктуры. Все храмы Амурской железной дороги строились из дерева на каменном фундаменте. Они имели схожую трёхчастную планировочную структуру и состояли в единой связи с колокольной. Основной тип объёмного построения – «восьмерик на четверике» или «четверик на четверике» с завершением в виде шатра или луковичного пятиглавия. Стилистически церкви Амурской железной дороги относятся к неорусскому направлению эклектики и Северному модерну.

Ключевые слова. Транссибирская магистраль, Великий Сибирский путь, Амурская железная дорога, церковное строительство, железнодорожный храм, типовое строительство.

Введение. Постройка Транссибирской магистрали (Великого Сибирского пути) – одно из значимых событий в истории России, определившее основные направления экономического и культурного развития Сибири и Дальнего Востока на рубеже XIX – XX столетий. Рельсовый путь, протяжённостью 9,3 тыс. км, связал воедино территории обширной Российской Империи, «притянув» Сибирь и дальневосточные земли к Европейской России [1]. За 25 лет строительства магистрали была не только установлена связь между дальними регионами страны, но и создана полноценная регулярная система расселения вдоль железнодорожной (ж/д) линии. На необжитых местах появились новые станции с развитой системой жизнеобеспечения, включавшей жилые дома со службами и общественные здания: храмы, школы, больницы, прачечные, бани и пр. [2]. Здания и сооружения Транссибирской магистрали, выполненные в единой стилистике и схожих строительных материалах, по мере передвижения в поезде по ж/д, складывались в цельный ансамбль [3]. Православные храмы, как носители культурной миссии в России, идей самодержавия и народности, играли доминирующую роль в формировании архитектур-

ного облика новых поселений [3, 4]. Церкви являлись центрами культурной и социальной жизни зарождающихся посёлков, что позволяет выделить их, как особо значимые постройки ж/д комплексов магистрали.

Для осуществления строительства на обширной территории, магистраль была поделена на несколько участков: Западно- и Средне-Сибирский, Забайкальский (в т.ч. Кругобайкальский), Амурский и Уссурийский, которые возводились по очереди, начиная из двух конечных пунктов – Владивостока и Челябинска – навстречу друг другу. [5, 6]. Несмотря на повсеместное использование типовых проектов, под влиянием региональных факторов на каждом из участков сложился самобытный архитектурный облик построек ж/д комплекса [7]. Особенно ярко региональное своеобразие проявилось в архитектуре культовых зданий отдалённых линий [8].

Амурский участок – заключительный в истории создания трансконтинентальной ж/д магистрали «через всю страну к Тихому океану» [1] – стал олицетворением передовых идей своего времени [3]. Культовые здания Амурской линии являются примером оптимальной реализации программы церковного и школьного строительства,

а также яркими образцами регионального своеобразия в архитектурном ансамбле Транссибирской магистрали начала XX в. Утрата описываемых объектов культового зодчества, являвшихся композиционным центром градостроительной системы станций, с одной стороны, привела к постепенной деградации пристанционной застройки, а с другой стороны – к потере уникальных памятников истории и культуры, служащих некогда важными ориентирами социальной и духовной жизни края. Воссоздание храмов Амурской линии является важной задачей в деле восстановления культурно-исторического наследия Великого Сибирского пути.

Актуальность исследования определяется особой значимостью объектов культового зодчества Амурской ж/д, как важных градообразующих элементов, носителей культурной миссии и образцов регионального своеобразия в архитектуре.

Цель исследования – выявление историко-архитектурных особенностей православных храмов Амурской ж/д начала XX века. *Задачи* исследования: описать специфику проектирования и строительства храмов на Амурской ж/д; выявить градостроительные принципы их размещения в структуре ж/д станций; проанализировать функционально-планировочные, объёмно-пространственные и стилистические особенности культовых зданий линии; оценить современное состояние исследуемых объектов.

Объектом исследования являются культовые здания (временные и постоянные церкви, молитвенные дома и часовни), построенные на станциях Амурской ж/д в начале XX века. *Предмет* исследования – градостроительные, архитектурные функционально-планировочные, композиционные объёмно-пространственные и стилистические особенности православных храмов Амурской ж/д.

Степень изученности темы. Историко-культурному анализу церковного строительства на Транссибирской магистрали в целом и на Амурской ж/д в частности, посвящены работы А.В. Хобты и Н.А. Магазинера и А.Б. Вульфома. Градостроительная роль культовых зданий в структуре ж/д станций рассмотрена в работах Е.Г. Щёболевой, С.С. Левашко, Н.П. Крадина. Архитектурно-художественный анализ храмов Амурской ж/д проведён в исследованиях Ю.В. Охотниковой. Стилистическому анализу культового зодчества Транссибирской магистрали посвящены работы Е.И. Кириченко. Тему регионального своеобразия в архитектуре зданий и сооружений Великого Сибирского пути исследует в своих работах С.Н. Баландин и Н.П. Журин.

Тема культового строительства вдоль Транссибирской магистрали в трудах отечественных исследователей подробно освещена с точки зрения историко-культурного процесса, описаны общие принципы градостроительного размещения и стилистического оформления храмов при станциях. Малоизученной остаётся тема регионального своеобразия в архитектуре ж/д храмов, которая раскрывается в настоящей статье на примере Амурской ж/д.

Методы и материалы. В статье используется метод исторической реконструкции культовых зданий Амурской ж/д по сохранившимся фотографиям объектов, а также метод комплексного анализа архивных материалов и исторических документов. Основными источниками информации являются чертежи из «Альбомов типовых исполнительных чертежей» изучаемого участка, документы архива РГИА, исторические фотографии, опубликованные в типографических изданиях начала XX в., а также альбомы с видами построек Амурской ж/д периода строительства магистрали.

Основная часть. Амурская ж/д строилась с 1908 по 1916 гг. под общим управлением министра путей сообщения С.В. Рухлова. Вся линия была поделена на 4 строительных участка: Головной (от ст. Куенга до ст. Урюм), Западный (от ст. Урюм до ст. Керак), Средний (от ст. Керак до р. Дия) и Восточный (от р. Дия до ст. Хабаровск) [9]. Руководили строительством на участках инженеры путей сообщения: Ф.Н. Дроздов, Е. Ю. Подруцкий, В. В. Трегубов и А. В. Ливеровский [10].

Станции строились по заранее созданным в Петербурге типовым проектам, адаптированным к условиям конкретной местности. Размеры и тип застройки станций были строго регламентированы, так как обуславливались спецификой обслуживания подвижного состава. Система жизнеобеспечения формировалась исходя из числа работников станции и наличия переселенческого пункта [11]. Организация жизни на новых землях должна была учитывать не только материальные интересы новоприбывших, но и их духовные потребности. В этой связи, важным аспектом в создании Великого Сибирского пути стало церковное строительство на станциях.

Решение проблемы нехватки церквей в ж/д посёлках Амурской линии осуществлялось разнообразными способами: организовывались разъездные причты в специализированном вагоне-церкви, широко использовались переносные (походные) церкви, адаптировались под храмы жилые дома, возводились, по мере возможности, часовни и стационарные церкви [12].

Повсеместно получили распространение типовые проекты храмов, а при них – комбинированный тип здания школы с квартирами для учителя и священника [13]. Для равномерного распределения храмов вдоль линии ж/д, «церковное строительство велось по соглашению с Железнодорожным Управлением, местными переселенческими организациями и под наблюдением Приамурского генерал-губернатора (Н.И. Гродекова) с расчётом на возведение в посёлке при станции не более одной церкви» [14]. Решение о возведении храма на той или иной станции принималось не только исходя из её ранга (класса), но и на основе отчётов начальников строительства ж/д о состоянии церковного вопроса на местах. Учитывалось расстояние до существующих церквей, наличие переселенческого пункта и общее количество верующих [15]. Руководили возведением храмов на станциях начальники строительных участков, а финансирование осуществлялось за счёт благотворительного фонда имени Александра III, кредитов Переселенческого управления и частных пожертвований [12, 16].

Догоняющий характер строительства Амурской ж/д в условиях послевоенного времени и отдалённости участка от крупных городов, а также ряд факторов, связанных с природно-климатическими, географическими, демографическими, экономическими и социальными особенностями региона, оказали большое влияние на подходы к строительству на линии. Церкви и школы относились к плановым постройкам станции, поэтому генпланами будущих поселений для них предусматривалось отведение участка земли в 252 тыс. кв. саженей [17]. На церковном участке располагались храм, дом с квартирами для священника и псаломщика, а также хозяйственные постройки [18] (рис. 1).

Типология культовых сооружений на Амурской линии включала церкви, церкви-школы, молитвенные дома и часовни. Принципиально постройки церковного назначения делились на временные и постоянные. В первую очередь организовывались временные храмы. Для этого жилые дома переоборудовались под временные церкви, молитвенные дома и церкви-школы, строились временные часовни и храмы. По мере поступления средств, начиная с 1913 г., на станциях стали возводить постоянные храмы с сопутствующими постройками (школой и помещениями для причта), а временные церковные здания упразднялись или приспособлялись под иные нужды [14].

Согласно существующим сведениям, в период с 1911 по 1916 гг. на Амурской линии было построено 28 церковных зданий. [12, 14].

Временные церкви в приспособленных помещениях существовали на 8 станциях: Могоча, Амазар, Ерофей Павлович, Уруша, Рухлово, Большой, Невер, Буря (молитвенный дом) и Завитая. В рядовой застройке пристанционного посёлка здание храма выделялось вертикальным акцентом шатровой башни-колокольни над молитвенным помещением и крестом над козырьком главного входа [19].

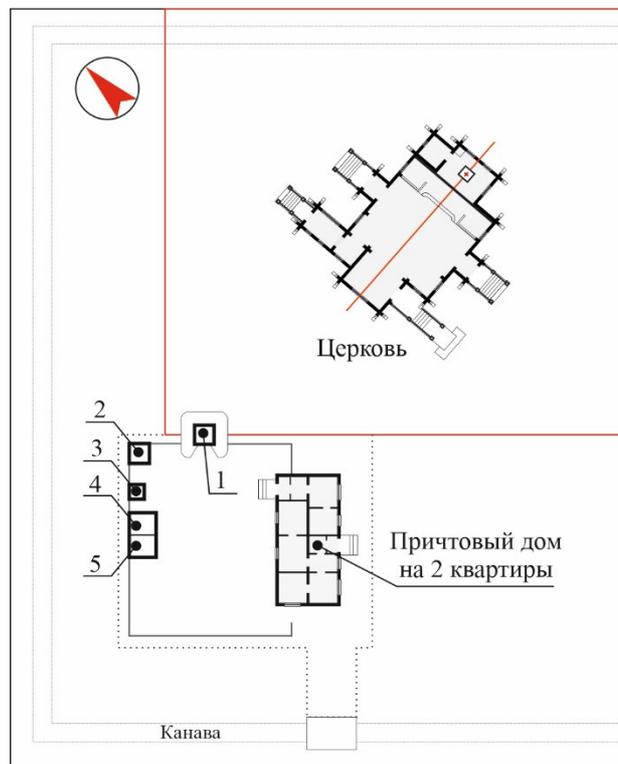


Рис. 1. Схема церковного квартала на ст. Ерофей Павлович.

1 – ледник, 2 – отхожее место, 3 – выгребная яма, 4 – коровник, 5 – сарай

Временные церкви-школы были освящены на 6 станциях: Талдан, Шимановская, Свободный, Магдагачи, Ушумун, Бочкарёво. Они оборудовались в типовых домах типа «Д» (дежурные помещения для паровозных и кондукторских бригад) [8, 14]. Приспособление под церковные нужды заключалось в следующем:

1. Несколько помещений объединялись в одно для размещения школьного класса, в котором по совместительству проводились молитвенные службы;

2. Алтарь устраивался в специальном пристроенном помещении, с возможностью его упразднения, так как его использование впоследствии для жилья было недопустимо;

3. В здании предусматривалось устройство отдельных комнат для причта (учителя, псаломщика и священника) [20] (рис. 2).

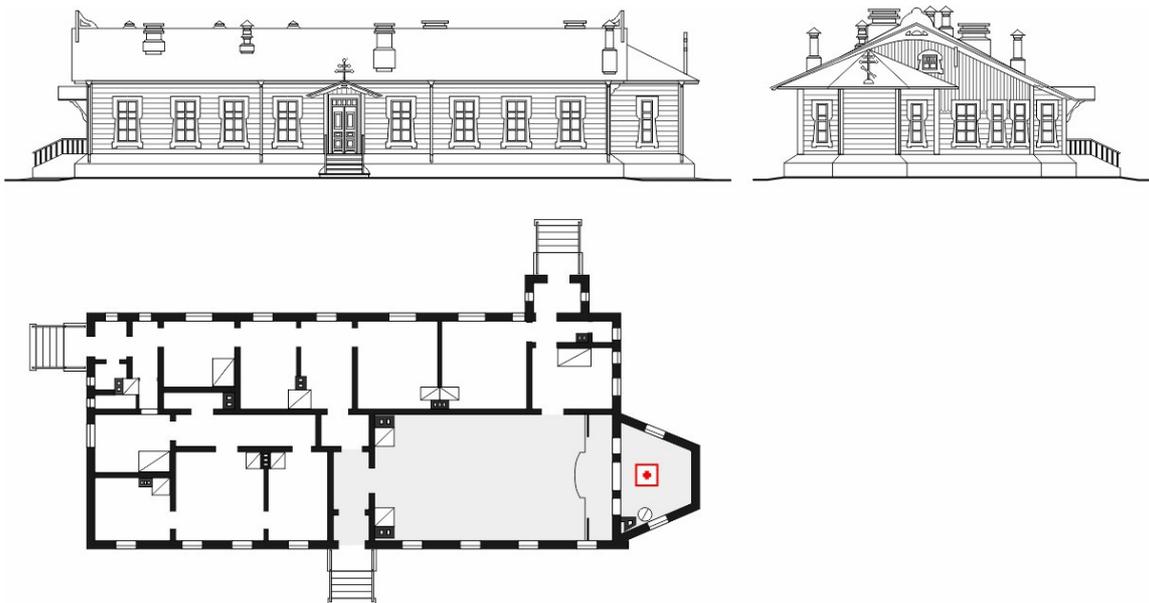


Рис. 2. Дом для церкви-школы на ст. Ушумун

Для станции Ин был создан специальный проект временной часовни и церкви [21]. Согласно альбому «Постройки при железнодорожных станциях», культовые здания представляли собой небольшие каркасные сооружения на свайном фундаменте [22]. Однотипные часовня и цер-

ковь отличались площадью, шириной центрального помещения и наличием алтаря у церкви. Симметричные в плане здания были покрыты металлической двускатной кровлей, а центральный объём выделялся колпаком с небольшой главкой и крестом. Дополнительная глава возвышалась над алтарным помещением церкви (рис. 3).

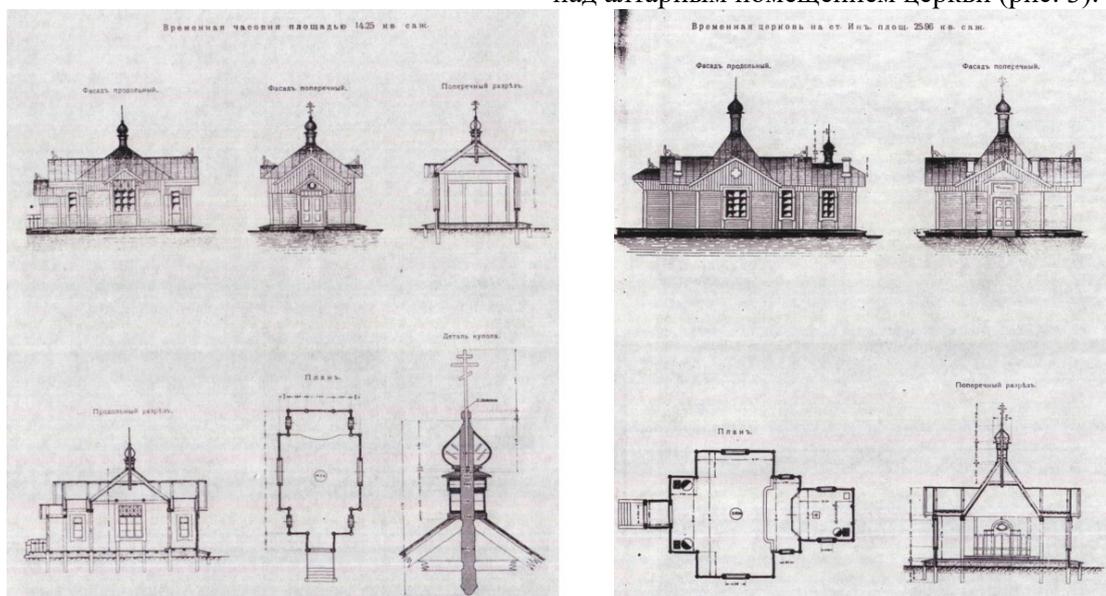


Рис. 3. Временные часовня и церковь на ст. Ин [22]

Постоянные храмы были построены на станциях: Зилово (Троицкая церковь), Ксеньевская (Храм Св. мученика Пантелеймона), Ерофей Павлович (Церковь Св. мученика Иерофея), Талдан (Троицкая церковь), Магдагачи (Церковь Св. равноапостольного князя Владимира), Ушумун (Церковь Свт. Николая Чудотворца), Шимановская (Церковь Свт. Николая Чудотворца), Свободный (Церкви во имя Свт. Николая Чудотворца и во имя Св. равноапостольной княгини Ольги), Белогорск (Троицкая церковь), Архара (Храм Св.

Анастасии Узорешительницы) и Ин (Церковь Покрова Пресвятой Богородицы) [12, 14, 21].

Храм имел важное градостроительное значение на станции, являясь архитектурной доминантой и визуальным ориентиром посёлка [23]. На станциях Амурской ж/д церковное здание могло входить в ансамбль привокзальной площади или являлось центральным элементом комплекса пристанционных построек в стороне от вокзала (рис. 4).

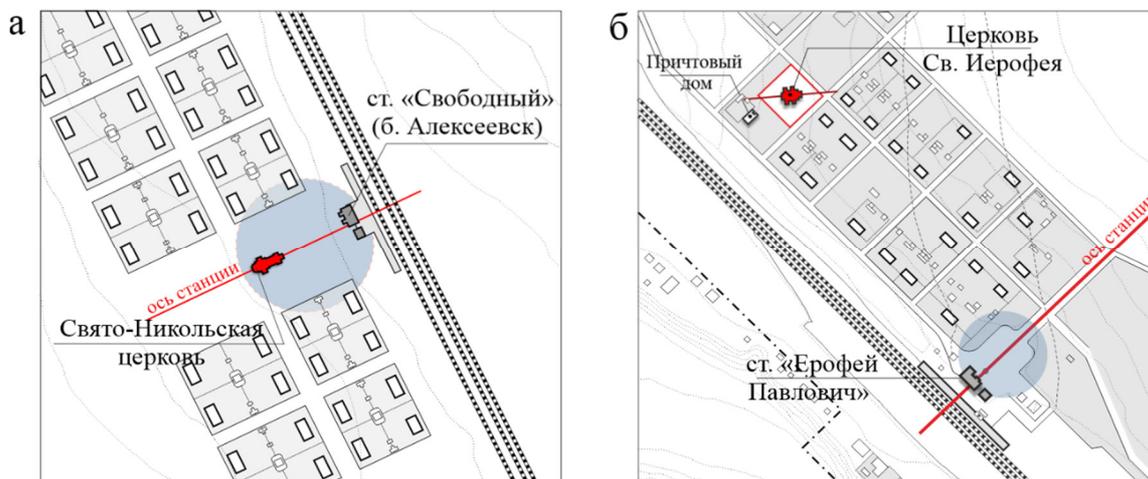


Рис. 4. Схема расположения храма в структуре ж/д посёлка:
 а – в ансамбле привокзальной площади (осевое положение с вокзалом),
 б – в составе ж/д комплекса (периферийное расположение)

В ансамбле привокзальной площади здание церкви располагалось по классической схеме на единой с пассажирским зданием планировочной оси (рис. 4а). В составе ж/д комплекса храм замыкал одну из планировочных осей станции, располагаясь на первой линии от ж/д или естественной возвышенности в глубине посёлка (Рис. 4б). В этом случае церковь могла ориентироваться как традиционно по сторонам света, так и в соответствии с направлением сетки улиц.

Проектная основа постоянных храмов представлена тремя типовыми проектами: 1 – «проект деревянной церкви на 500 человек» (№ 31 из «Атласа планов и фасадов церквей, иконостасов к ним и часовен, одобренных для руководства при церковных постройках в селениях» 1911 г.); 2 – типовой проект церкви 1912 г. (рекомендованный для строительства в населённых пунктах Амурской области); 3 – образцовый проект церкви для Западного участка Амурской ж/д на 300 молящихся (рис. 5).

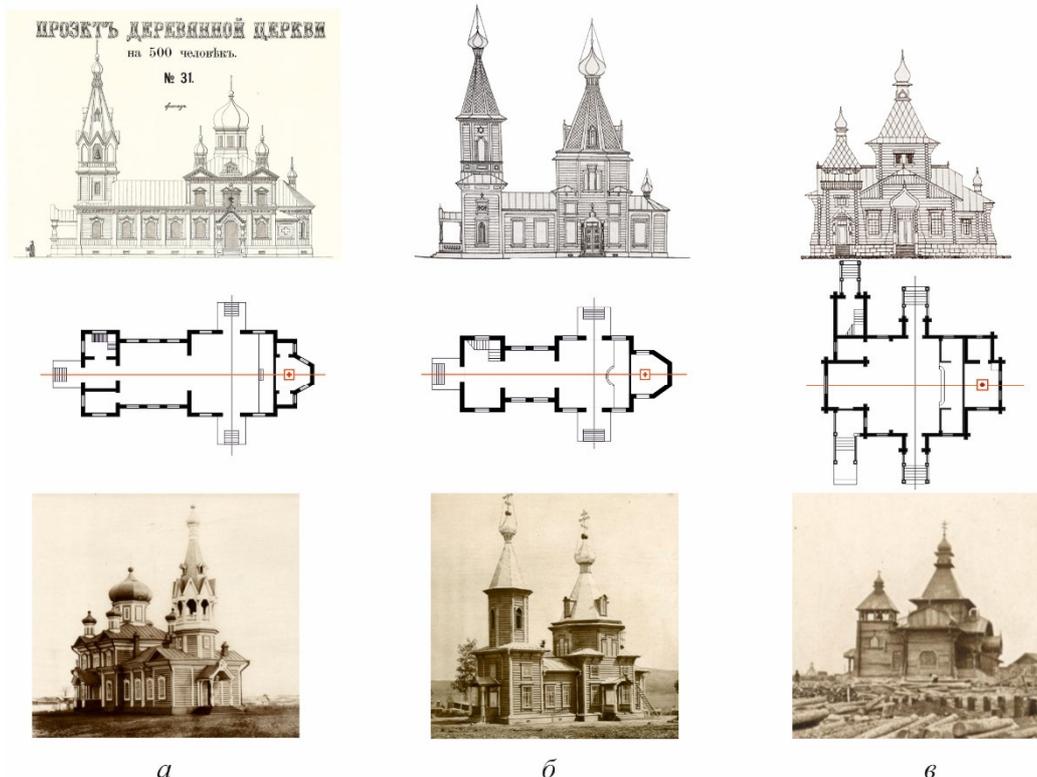


Рис. 5. Постоянные храмы Амурской железной дороги:
 а – Церковь во имя Св. Николая Чудотворца на ст. Свободный,
 б – Церковь Св. Троицы на ст. Талдан, в – Церковь во имя Св. Мученика Иерофея на ст. Ерофей Павлович

Первые два типовых проекта были созданы по аналогии с образцовыми проектами церквей

К. Тона, высочайше одобренных к постройке в отдалённых регионах страны [24]. Третий тип –

проект храма, специально созданный для Западного участка Амурской ж/д [9]. Все культовые постройки возводились из строевого леса местных хвойных пород на каменном (бутовом) фундаменте и покрывались металлической кровлей.

По проекту первого типа в 1913–1914 гг. были построены храмы в честь Свт. Николая Чудотворца на станциях Ушумун и Свободный (рис. 5а), [25].

Функционально-планировочное решение церквей – традиционное для культовых зданий Транссибирской магистрали. Продольно-осевой план имеет трёхчастную структуру, где к квадратному центральному ядру с запада примыкает вытянутый притвор, а с востока – шестигранная алтарная апсида с боковыми помещениями ризницы (дьяконника) и пономарни. Колокольня находится в единой связи с храмом и расположена в башне над притвором. Внутренний объём помещений отражает их функциональную иерархию: от наиболее высокого двусветного пространства центральной части до самых низких объёмов вспомогательных приалтарных помещений. Композиция храма построена на равновесии масс объёмов центральной части и башни колокольни, формирующих вертикальные оси здания. Главный объём – двусветный «четверик», покрытый четырёхскатной кровлей с треугольными фронтонами по углам и завершением в виде луковичного пятиглавия, где центральная глава – световая, а четыре малые – ложные. Многоярусная башня колокольни имеет тип «восьмерик на четверике» и покрыта высоким шатром, украшенным накладной резьбой и декоративными люкарнами, завершающийся небольшой главкой с крестом. Преобладание горизонтальных членений на фасаде придаёт устойчивость всей композиции церкви.

По проекту второго типа были возведены храмы на станциях: Талдан (в честь Живоначальной Троицы), Магдагачи (во имя Св. равноапостольного князя Владимира) и Шимановская (во имя Свт. Николая Чудотворца), освящённые в 1913 г. (Рис. 5б), [21].

Функционально-планировочная структура церквей этого типа схожа с предыдущим описанием. Отличие состоит в меньшей площади здания и отсутствии вспомогательных помещений при алтаре и притворе. Объёмно-пространственное решение построено на ярком контрасте вертикальных и горизонтальных членений здания. Центральное ядро храма, формирующее главную вертикальную ось церкви, представляет собой двухъярусный объём типа «восьмерик на четверике» с полицами по углам, покрытый высокой шатровой кровлей с главкой и крестом. Интерьер центрального объёма хорошо освещался тремя

рядами окон. Башня колокольни, обозначающая вторую вертикальную ось здания, в более упрощённой форме повторяет композиционное решение центрального объёма. При сравнительно компактном плане, здание церкви имеет выраженную высотную композицию, подчеркнутую вертикальными членениями фасада.

Храмы первого и второго типа были построены в едином со всеми постройками ж/д комплекса зданиями неорусском стиле. Декоративное оформление церквей было связано с их местоположением в структуре поселения. В составе ансамбля привокзальной площади церковь не только воспринималась с близкого расстояния, но и в совокупности с сопутствующими постройками (церковно-приходской школой и причтовыми домами). Фасадная плоскость, а в особенности завершения кровли и крылец украшались накладными резными элементами контрастного белого цвета, в схожей манере с декоративным оформлением близлежащих построек. Декоративные элементы, изготовленные для каждой станции своими мастерами, вносят черты национального своеобразия в облик церквей. Периферийное расположение храма на станции обуславливало упрощение декоративной отделки стен в пользу силуэтного восприятия здания. Церковь наилучшим образом воспринималась из окна движущегося поезда в панораме посёлка или в перспективе центральной улицы.

Третьим типом проекта, по которому строились церкви на Амурской ж/д – это специально созданный образцовый проект храма для Западного участка линии. Проект был реализован с поправками на местности на трёх станциях: Зилово (Церковь Живоначальной Троицы), Ксеньевская (Церковь Св. Пантелеймона целителя) и Ерофей Павлович (Церковь Св. мученика Иерофея). Все церковные здания были освящены в 1913 г. (рис. 5в)

Этот проект ярко выделяется на фоне культовой архитектуры не только Амурской линии, но и всей Транссибирской магистрали, так как в его основу легли не образцовые проекты К.Тона, а храмовое зодчество Русского Севера. Выбор прототипа, очевидно, был связан со схожими природно-климатическими условиями регионов. В отличие от преимущественно продольно-осевых церквей Великого Сибирского пути, построенных по аналогии с проектами К.Тона, храм Западного участка имеет асимметричный компактный план, отличающийся рациональным расположением помещений. К центральному ядру в виде прирубов примыкают алтарь с пономарней (с востока), притвор с трапезной (с запада) и квадратная в плане башня колокольни (с северо-запада). Объёмно-пространственное построение

храмов сочетает в себе узнаваемые художественные приёмы культовой архитектуры Русского Севера, положенные на типичные для построек Транссибирской магистрали конструктивные решения. Компактный план в объёмном решении выражен плотно примыкающими друг к другу частями здания, формирующими вдоль вертикальной оси ступенчатую пирамидальную композицию. Центральное помещение имеет наибольшую высоту и представляет собой двухсветный объём типа «четверик на четверике». Нижний ярус центральной части покрыт крещатой бочкой, а верхний – высоким колпаком с полицами. Более низкая башня колокольни, обозначающая второстепенную вертикальную ось, примыкает к основному объёму с угла. Она имеет меньшую высоту и сходное с центральным объёмом завершение.

Стилистически церкви третьего типа отражают традиции Северного модерна. Мотивы этого стиля проявляются в художественном оформлении построек всего ж/д комплекса станций Амурской линии. Бочки, треугольные фронтоны и шатры создают живописный силуэт здания церкви. Изогнутая линия выноса брёвен придаёт композиции храма устойчивость с одной стороны (вынос нижних венцов), и динамику вдоль вертикальной оси с другой стороны (имитация повалов в верхней части сруба). Упрощённое декоративное оформление стен, угловое примыкание колокольни и выразительный силуэт церкви обуславливают восприятие здания преимущественно с дальнего расстояния: из окна движущегося поезда или в перспективе улиц.

Выводы. Таким образом, специфика проектирования и строительства культовых зданий на станциях Амурской ж/д характеризуется: очередностью церковного строительства; применением типового подхода в проектировании; использованию трёх образцовых проектов для постоянных храмов.

В структуре ж/д станции храмы располагались по классической схеме на одной или параллельной планировочной оси с пассажирским зданием. Здание церкви являлось архитектурной доминантой и композиционным центром посёлка, ярко выделяясь в панораме малоэтажной застройки. Для усиления художественно-выразительного эффекта, храмы на некоторых станциях размещают строго по сторонам света. Принцип проницаемости среды выражался в вынесении церковного здания на пересечение планировочных осей станции. Принцип целостной среды определялся комплексным озеленением посёлка и территории храма в частности, а также единым стиливым оформлением построек пристанцион-

ного комплекса. При церкви строились сопутствующие здания школы и жилые помещения для причта.

В качестве основного строительного материала для храмов на станциях Амурской ж/д применялось дерево местных хвойных пород. Принципиально, церкви были двух типов: продольно-осевые, развитые по оси восток-запад, и компактные с асимметричным планом. Они строились в единой связи с шатровой колокольней. Основной объём церковей имел тип «четверик на четверике» или «восьмерик на четверике», и завершался высоким шатром с главкой или композицией в виде луковичного пятиглавия. Небольшие по площади здания храмов были развиты по высоте и имели выразительный силуэт.

Отделка стен и украшение фасадной плоскости зависели от местоположения храма в структуре станции: чем шире радиус её восприятия – тем проще отделка и выразительней силуэт здания. Декоративная отделка храмов перекликалась с украшением школ и других общественных зданий станции. Все постройки ж/д комплекса были выполнены в едином стиле и оформлены согласно колористическому решению своей станции. Национально-художественное своеобразие выражалось в специфическом декоративном оформлении храмов. Церковные здания продольно-осевого типа выполнены в неорусском стиле, а асимметричные – в стиле Северный модерн.

На сегодняшний день из описанных 11 постоянных храмов на линии Амурской ж/д в сильно видоизменённом виде сохранилась единственная церковь – на ст. Свободный (бывш. ст. Алексеевск). Храм с посвящением Св. равноапостольной княгине Ольге с 1947 г. был вновь освящён во имя Свт. Николая Чудотворца. Утрачены и перестроены колокольня и завершение основного объёма церкви, но сохранена общая конфигурация нижнего яруса здания и декоративное оформление дверных и оконных проёмов. На станциях Амурской линии, помимо храмов, постепенно перестраиваются и исчезают исторические пассажирские и жилые здания, некогда составлявшие единый архитектурный ансамбль магистрали и также являющиеся ценными историко-культурными объектами. Для воссоздания уникального архитектурного облика Амурской ж/д необходим комплексный подход с бережным сохранением всех исторических элементов пристанционного посёлка и восстановлением важных градоформирующих зданий, к которым относятся утраченные православные храмы.

Научная новизна проведённого исследования состоит в выявлении архитектурно-художественных особенностей храмов Амурской ж/д,

которые можно использовать при определении предмета охраны и разработке проекта воссоздания историко-культурного наследия Транссибирской магистрали.

Благодарности. Автор благодарит доктора архитектуры Е.Р. Возняк и доктора исторических наук А.В. Хобту за активное содействие в проведении исследовательской деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Саблер С.В., Сосновский И.В. Сибирская железная дорога в ее прошлом и настоящем. СПб., 1903. 451 с.
2. Щёболева Е.Г. Ансамбль железной дороги как новый градостроительный организм // Градостроительство России середины XIX начала XX века. М., 2003. Т. 2. С. 470–506.
3. Кириченко Е. И. Русский стиль. Поиски выражения национальной самобытности. Народность и национальность. Традиции древнерусского и народного искусства в русском искусстве XVIII – начала XX века. М. : БуксМАрт, 2020. 580 с.
4. Градостроительство Сибири / Горбачев В.Т., Крадин Н.Н., Крадин Н.П., Крушлинский В.И., Степанская Т.М., Царёв В.И. СПб. : Изд. дом «Коло», 2011. 784 с.
5. Хобта А.В. Строительство Транссиба: очерки истории (конец XIX – начало XX века). Иркутск: ООО НПФ «Земля Иркутская», 2009. 384 с.
6. Витте С.Ю. Собрание сочинений и документальных материалов: в 5 т. Т.1, кн. 2, ч. 1. М., 2004. 646 с.
7. Баландин С.Н. История русских земельельческих поселений в Сибири. Новосибирск, 1984. 83 с.
8. Глатоленкова Е.В. Архитектура жилой среды в поселениях вдоль Китайско-Восточной железной дороги // Урбанистика. Хабаровск, 2020. № 1. С. 34–48. DOI: 10.7256/2310-8673.2020.1.32316
9. Альбом типовых исполнительных чертежей постройки Западной части Амурской ж.д. Петроград: Техническая чертёжная Багинского, 1915. 94 с.
10. Вульффов А.Б. История железных дорог Российской Империи. Всё-таки строить! М.: РИПОЛ классик, 2016. 744 с.
11. Журин Н.П. Школы и церкви на Великом Сибирском железнодорожном пути (о деятельности фонда императора Александра III) // Баландинские чтения. Новосибирск, 2012. Т. IX. № 1. С. 239–247.
12. Магазинер Н.А. Железнодорожные храмы Транссибирской магистрали (конец XIX – начало XX в.). СПб.: Изд-во «Реноме», 2016. 216 с.
13. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1 Д. 457.
14. Хобта А.В. Церковное строительство на Транссибе. Конец XIX в. – 1917 г. Тверь: Тверская фабрика печати, 2017. 128 с.
15. Хобта А.В. Хроника церковного строительства на Транссибе (конец XIX – 1917 г.). Иркутск.: ВСЦНТИБ ВСЖ – филиал ОАО «РЖД», 2013. 80 с.
16. РГИА. Ф. 1273. Оп. 1. Д. 515.
17. Вошинин В.П. Переселение и землеустройство в Азиатской России : сборник законов и распоряжений. Пг.: Тип. Петроград. тюрьмы, 1915. 509 с.
18. РГИА. Ф. 350. Оп. 4. Д. 821. Л.5.
19. Альбом видов постройки Средней части Амурской железной дороги : 1910-1914 гг. Т.1. М. : Товарищество "Образование", 1914. 107 л.
20. РГИА. Ф. 350 Оп. 4. Д. 1326.
21. Охотникова Ю.В. Православное храмовое Зодчество юга Дальнего Востока России. Хабаровск: Изд-во Тихоокеан. Гос. ун-та, 2014. 200 с.
22. РГИА ДВ. Ф. 702. Оп. 3. Д. 432.
23. Левашко С.С. Градостроительная и храмо-строительная политика России на русском Дальнем Востоке и в Маньчжурии во второй половине XIX - первой трети XX века // Вестник Дальневосточной государственной научной библиотеки. Хабаровск, 2009. № 3(44). С. 118–130.
24. РГИА. Ф. 216. Оп. 2. Д. 175.
25. Атлас планов и фасадов церквей, иконостасов к ним и часовен, одобренных для руководства при церковных постройках в селениях. М. : Изд-во Святейшего Синода, 1911. 50 л.

Информация об авторе

Остроушенко Евгения Борисовна, аспирант-выпускник кафедры архитектурного и градостроительного наследия. E-mail: zhe_88@mail.ru. Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет. Россия, 190005, Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4.

Поступила 30.04.2025 г.

© Остроушенко Е.Б., 2025

Ostroushenko E.B.

Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering

E-mail: zhe_88@mail.ru

ORTHODOX TEMPLES OF THE AMUR RAILWAY AT THE BEGINNING OF 20th CENTURY

Abstract. The article is devoted to one of the poorly studied cultural phenomena of the history of our country - church building at the stations of the Trans-Siberian Railroad. At the example of the Amur section of the railroad, an analysis of the architecture of the temples erected at the railway stations in the beginning of 20th century is made. Historical background, specifics of design and construction of churches are described. An analysis of the urban planning situation, volumetric-planning and stylistic solution of religious architecture objects is made.

The Amur section of the Trans-Siberian Railroad was the last to be built. It has a strategic importance. The construction of churches at stations was a part of the program of comprehensive development in the region. Churches at stations were built according to typical projects from recommended albums. For a number of stations of the Amur Railroad, a standard church project was specially created. This project was adjusted according to local conditions. In the structure of the station the churches had an axial or peripheral position with the railway station. They were located in open elevated places at the intersection of the main planning axes of the stations. They were oriented towards the railway and the main infrastructure facilities. All the churches of the Amur Railroad were built of wood on a stone foundation. They had a similar three-part planning structure and were in a single connection with the bell tower. The main type of volumetric construction is "octagon on quadrangle" or "quadrant on quadrangle" with a top in the form of a tent or onion-shaped five-domed dome. Stylistically, the churches of the Amur Railroad belong to the neo-Russian direction of eclecticism and Northern Art Nouveau style.

Keywords. Trans-Siberian Railroad, Great Siberian Railway, Amur Railroad, temple construction, railroad temple, standard construction.

REFERENCES

1. Sabler S.V., Sosnovskij I.V. The Siberian Railway in its past and present. [Sibirskaya zheleznaya doroga v ee proshlom i nastoyashchem]. SPb., 1903. 451 p. (rus)
2. Shchyoboleva E.G. The railway ensemble as a new urban planning organism. [Ansambly zheleznoj dorogi kak novyj gradostroitel'nyj organizm]. Urban development of Russia mid 19th – early 20th century. [Gradostroitel'stvo Rossii serediny 19 nachala 20 veka.] M., 2003. Vol. 2. Pp. 470–506. (rus)
3. Kirichenko E.I. The Russian style. [Russkij stil']. M. : BuksMArt, 2020. 580 p. (rus)
4. Urban development of Siberia. [Gradostroitel'stvo Sibiri]. Gorbachev V.T., Kradin N.N., Kradin N.P., Krushlinskij V.I., Stepankaya T.M., Caryov V.I. SPb. : Izd. dom «Kolo», 2011. 784 p. (rus)
5. Hobta A.V. Construction of the Trans-Siberian Railway: Essays on History (late 19th – early 20th century). [Stroitel'stvo Transsiba: ocherki istorii (konec XIX – nachalo XX veka)]. Irkutsk: OOO NPF «Zemlya Irkutskaya», 2009. 384 p. (rus)
6. Vitte S.U. Collection of works and documentary materials. [Sobranie sochinenij i dokumental'nyh materialov]. Vol.1, b. 2, ch. 1. M., 2004. 646 p. (rus)
7. Balandin S.N. The history of Russian agricultural settlements in Siberia. [Istoriya russkikh zemledel'cheskikh poselenij v Sibiri]. Novosibirsk, 1984. 83 p. (rus)
8. Album of typical executive drawings for the construction of the Western part of the Amur railway. [Al'bom tipovyh ispolnitel'nyh chertezhej postrojki Zapadnoj chasti Amurskoj zh.d.]. Petrograd.: Tekhnicheskaya chertyozhnaya Baginskogo, 1915. 94 p. DOI: 10.7256/2310-8673.2020.1.32316 (rus)
9. Vul'fov A.B. History of the railways of the Russian Empire. Let's it build! [Istoriya zheleznyh dorog Rossijskoj Imperii. Vsyotaki stroit!]. M.: RIPOL klassik, 2016. 744 p. (rus)
10. Glatolenkova E.V. Architecture of the residential environment in settlements along the Chinese Eastern Railway. [Arhitektura zhiloy sredy v poseleniyah vdol' Kitajsko-Vostochnoj zheleznoj dorogi]. Urbanistika. Habarovsk, 2020. No. 1. Pp. 34-48. (rus)
11. Zhurin N.P. Schools and churches on the Great Siberian Railway (about the activities of the Emperor Alexander III Foundation). [Shkoly i cerkvi na Velikom Sibirskom zheleznodorozhnom puti (o deyatelnosti fonda imperatora Aleksandra III)]. Balandin Readings. Novosibirsk. 2012. Vol. IX. No 1. Pp. 239–247. (rus)
12. Magaziner N.A. Railway temples of the Trans-Siberian Railway (late 19th – early 20th century). [Zheleznodorozhnye hramy Transsibirskoj magistrali]. SPb.: «Renome», 2016. 216 p. (rus)

13. RSHA. Fund 1273. Inv. 1. File 457. (rus)
14. Hobta A.V. Church construction on the Trans-Siberian Railway. Late 19th century – 1917. [Cerkovnoe stroitel'stvo na Transsibe. Konec XIX – 1917 g]. Tver': Tver Printing Factory, 2017. 128 p. (rus)
15. Hobta A.V. Chronicle of church construction on the Trans-Siberian Railway (late 19th century – 1917). [Hronika cerkovnogo stroitel'stva na Transsibe (konec XIX – 1917 g.)]. Irkutsk. : PC "Russian Railways", 2013. 80 p. (rus)
16. RSHA. [RGIA]. Fund 1273. Inv. 1. File 515. (rus)
17. Voshchinin V.P. Resettlement and land management in Asian Russia: a collection of laws and regulations. [Pereselenie i zemleustrojstvo v Aziatskoj Rossii : sbornik zakonov i rasporyazhenij]. Pg.: Tip. Petrograd. tyur'my, 1915. 509 p. (rus)
18. RSHA. [RGIA]. Fund 350. Inv. 4 File 821. 5 p. (rus)
19. Album of views of the construction of the Middle Section of the Amur Railway: 1910-1914. [Al'bom vidov postrojki Srednej chasti Amurskoj zheleznoj dorogi : 1910-1914]. Vol.1. M. : "Education" partnership, 1914. 107 p. (rus)
20. RSHA. [RGIA]. Fund 350 Inv.4 File.1326.
21. Ohotnikova U.V. Orthodox Church Architecture of the South of the Russian Far East. [Pravoslavnoe hramovoe Zodchestvo yuga Dal'nego Vostoka Rossii]. Habarovsk: Pacific National University Press, 2014. 200 p. (rus)
22. RSHA FE. [RGIA DV]. Fund.702. Inv. 3. File 432. (rus)
23. Levoshko S.S. Urban development and temple construction policy of Russia in the Russian Far East and Manchuria in the second half of the 19th - first third of the 20th century. [Gradostroitel'naya i hramostroitel'naya politika Rossii na rusском Dal'nem Vostoke i v Man'chzhurii vo vtoroj polovine XIX - pervoj tretej XX veka]. Vestnik Dal'nevostochnoj gosudarstvennoj nauchnoj biblioteki. Habarovsk, 2009. No. 3(44). Pp. 118–130. (rus)
24. RSHA. [RGIA]. Fund. 216. Inv. 2. File. 175. (rus)
25. Atlas of plans and facades of churches, iconostases for them and chapels, approved for guidance in church buildings in villages. [Atlas planov i fasadov cerkvej, ikonostasov k nim i chasoven, odobrennyh dlya rukovodstva pri cerkovnyh postrojках v seleniyah]. M. : Holy Synod Publishing House, 1911. 50 p. (rus)

Information about the author

Ostriushenko, Evgeniia B. Postgraduate student. E-mail: zhe_88@mail.ru. Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering. Russia, 190005, Saint Petersburg, the 2nd Krasnoarmeiskaya street, Apt. 4

Received 30.04.2025

Для цитирования:

Остроушенко Е.Б. Православные храмы амурской железной дороги начала XX века // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2025. № 7. С. 44–53. DOI: 10.34031/2071-7318-2025-10-7-44-53

For citation:

Ostroushenko E.B. Orthodox temples of the Amur railway at the beginning of 20th century. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2025. No. 7. Pp. 44–53. DOI: 10.34031/2071-7318-2025-10-7-44-53