

Журнал «Вариант» продолжает авторскую рубрику краеведа Вячеслава Паничсина «Застывшая история». В этот раз мы расскажем читателям о настоящей реликвии города, возможно, единственном во всей Сибири сохранившемся до наших дней каменном строении – старом здании вокзала станции «Ново-Кузнецк».

Застывшая история: станция Ново-Кузнецк

ДОРОГА К КУЗНЕЦКУ ЦАРСКИХ ВРЕМЕН

В 1914 году в пределах городских земель Кузнецка был основан поселок Садгород, чтобы служить для города железнодорожной станцией. И не простой, а узловой – еще в 1913 году Совет Съездов торговли и промышленности направил первое обращение о строительстве Южно-Сибирской железной дороги «Орск – Павлодар – Барнаул – Кузнецк». Уже через пару месяцев геологические исследования для прокладки Южсибы начали И.П. Толмачев, Н.Н. Тихонович и В.Н. Мамонтов. В конце 1914 года Николай II утвердил Устав железной дороги от Орска

на Акмолинск и Семипалатинск. Соучредители АО – владельцы Колкизуа В.Ф. Трелов и С.С. Хрулев – небезосновательно рассчитывали удлинить магистраль до Кольчугина и Кузнецка. Что позже и было сделано. Правда, уже Советской властью.

В 1916 году была построена ж.д. ветка от Транссиба «Орга – Кольчугино», а Колкизуа к тому моменту завершил разведку Тельбесского и Темирского месторождений железных руд. Общие запасы профессор П.П. Гудков определил в 15 млн. тонн – их должно было хватить на 50 лет работы завода с годовой выплавкой 9 млн. пудов чугуна. И 10 марта 1917 года Колкизуа под новым названием «Кузнец-

кое каменноугольное и металлургическое общество» получило правительственный заказ на 75 млн. пудов рельсов и 12 млн. пудов крепленый равными партиями за 10 лет.

Так что едва дотянули чугунок до Кольчугина, как у деревни Букино уже начали строить дорогу от Кузнецка к югу – она должна была идти в аккурат по нитке нынешней железной дороги на Осинники, но за нынешней аглофабрикой ее планировали не перебрасывать на правый берег Кондомы, а тянуть по левому.

СУРОВЫЙ АРИСТОКРАТИЗМ

На память о той эпохе до нас дошла (и прекрасно сохранилась) контора ж.д. станции «Ново-Кузнецк» за пешеходным мостом через ж.д. пути. С виду типичный английский мрачновато-торжественный особняк из дикого камня – первое капитальное сооружение на левом берегу Томи. И, на наш взгляд, по сей день самое цельное здание нашего города, воистину прекрасное в своей суровой и изысканной лаконичности.

Это особенность того стиля, что продержался у нас в стране совсем недолго – в 1910 – 1920-е годы – позднего (рационального)

модерна. По времени своего существования он стоит между буржуазным модерном и пролетарским конструктивизмом и одновременно с неоклассицизмом. Нетрудно разглядеть в этом особняке и отголосок викторианского романтизма – модерн успешно освоил множество ретроспективных стилей.

В позднем, конструктивном модерне роль декоративного убранства на фасадах снижена до минимума и главное внимание сосредоточено уже на выразительности основных конструктивных элементов – на пропорциях плоскостей, окон, простенков и столбов. Качественные изменения в модерне переплелись с дальнейшими успехами строительной техники и широким использованием новых стройматериалов. В архитектуре обнаружилось стремление к простоте и экономии архитектурных средств, к выявлению в композиции зданий их назначения и особенностей используемых строительных материалов. В это время в строительстве начал широко внедряться железобетон, оказавший большое воздействие на творческую мысль архитекторов. Кстати, не обошлось без бетона и здесь – камень связан не известковым, а цементным раствором, а



крыльцо и перемычки окон полуподвального этажа западного фасада выполнены из монолитного бетона.

Формально одноэтажное, это сооружение отнюдь не приземисто: высокий цоколь, в котором разместились полуподвал, и высокий аттик делают дом массивным и солидным. Дом целиком построен из дикого камня, а с трех сторон (кроме южной) обложен циклопической кладкой из более крупных камней, нарезанных прямоугольниками: 25 рядов каменной кладки от земли до кровли и еще 13 — от карниза до макушки фронтона.

КАМЕНЬ И ТОЛЬКО КАМЕНЬ

Двойной камень — тот же, из которого сложена Кузнецкая крепость, стал материалом для первого здания нового города, что очень символично. Вообще камень — это самый красивый строительный материал, и здесь он представлен сразу семью оттенками: от светло бежевого и охристого до темно-серого, почти черного. А его кладка с оттенками нарочито вразброс придает зданию особый неповторимый колорит. Причем здание не просто облицовано камнем, как это делают порой сейчас, попросту наклеивая плоские камни — все до единого натуральные камни встроены в кладку и являются не пустой декорацией, лишь нагружающей конструкцию, а несущими элементами. Идеально подогнанные друг к другу, они за почти век не потребовали ни одного ремонта.

Южный фасад здания оставлен без облицовки крупным тесаным камнем, думается потому, что здание предполагалось со временем продлить, и южная стена должна была стать внутренней перегородкой. Но, к сожалению, этого уже не случилось. Зато мы имеем полное представление о том, что камень в этом здании — не только декорация, а единственный материал, ведь кирпич в кладке отсутствует.

Все углы здания увенчаны каменными обелисками — это один из самых характерных элементов позднего



модерна — такие же можно найти на крыжковском Дворце труда в Щегловске, сооружение которого началось 5 мая 1927 года и завершилось за... 185 дней, к 7 ноября. А среди 13 высоких окон особняка выделяется главное — огромное полуциркулярное с видом на ж.д. путн. Являются ли рамы окон изначальными, нам неизвестно, но рисунок переплетов сохранен по сей день. Сохранилась и форма железной крыши.

Установить авторство проекта представляется возможным: и выбор материала, и способ постройки, сочетающий рядную и «беспорядочную» кладку, и самые тонкие стилистические особенности вплоть до вида каменных наличников и угла наклона крыши и рисунка фронтонов — все говорит о том, что проект здания мог разработать начальник строительства Кольчугинского рудника техник Садов. Именно он спроектировал в 1916 году два дома управляющих рудниками — двухэтажный в Кольчугино (ныне детская художественная школа № 4) и одноэтажный в Щеглово (дом Рутерса, ныне музей «Красная Горка»). Садов не получил систематического образования, но природное чувство вкуса и талант сделали свое дело: все до единого его произведения — подлинные шедевры стиля модерн.

В принципе поздний модерн, испытывая все большее влияние конструктивизма, продолжил «полуплебальные» существование до начала 30-х, но в условиях нараставшего свихе конструктивизма выжить он мог

только в неприметных и второстепенных объектах (зачастую не в зданиях, а в инженерной инфраструктуре), причем прежде всего в железнодорожном ведомстве. О таких «перенитках» чуть позже.

ВРАЖЕСКИЙ ОБРАЗ

Как же первое здание нового социалистического города получило столь классово чуждое буржуазное обличье? С большой долей вероятности можно предположить, что это здание Садов проектировал в 1916 году как дом управляющего Шушталепским металлургическим заводом, и его проект сохранился в огне гражданской войны, чтобы быть реализованным через несколько лет как вокзал станции Ново-Кузнецк приходу в город чугуни в 1927 году. Установить более точную дату постройки позволяет внедренный в кладку чугунный блок с надписью «1925. Российский геологический комитет».

27 июня 1929 года началось сооружение железной дороги, соединяющей станцию и стройплощадку КМК, а 7 ноября 29-го заложен капитальный ж.д. мост через Абу в том же стиле, что и особняк. Любопытно, что все мосты через небольшие и средние реки от Прокопьевска до Таштагола также построены в стиле позднего модерна и облицованы все тем же диким камнем. И конечно, все они, поньне успешно выполняющие свои функции, являются памятниками промышленной архитектуры.

Вокзал недолго был конечным пунктом чугуни — уже 1930 году первый паровоз пришел из Кузнецка на станцию Кандалеп. А 1 января 1931 года отсюда началось прямое сообщение поездов «Москва — Кузнецк». 21 апреля 1932 года через эту станцию был отправлен первый состав с продукцией КМК, и уже через два дня, 24 апреля 32-го, началось строительство станции Ново-Кузнецк Сортировочная, которая взяла на себя промышленные перевозки.

А ДАЛЬШЕ...

Именно на Сортировочной праздновали открытие первой в Сибири электрифицированной железной дороги «Белово — Ново-Кузнецк» 1 апреля 1937 года. Первый кузбасский электровоз вел тогда машинист Гавриил Кузьмич Величко.

А зимой 1931 года был возведен каменный ж.д. путепровод над дорогой на Бунгур, названный по имени «Железный мост», хотя в нем-то как раз железные — только рельсы. Это тот самый, что своей узкой горловиной вплоть до реконструкции конца 1990-х мешал нормальному движению транспорта и трамвая. Построен он по проекту архитектора Владимира Виноградова, главного инженера Евгения Кожеевника бригадой прораба Александра Мертвеева. И влияние позднего модерна на это сооружение вполне очевидно.

А в конце 30-х для вокзала построили рядом здание попросторней — уже в конструктивистском стиле, ныне прихрамом жестяным сайдингом, а в старый посадили бухгалтерию и ряд других служб.

В ходе проводимой ныне коренной реконструкции ж.д. вокзала прозвучало и предложение... снести первый каменный вокзал, разбив на его месте цветник. К счастью, от этой варварской идеи почти сразу отказались. Но горожанам надо быть чужаком — кто знает, какая шальная мысль вдруг посетит современных вандалов?