

Наталья Шашкова

## Проекты архитектора П. А. Дриттенпрейса для Московско-Курской железной дороги

В статье впервые рассмотрены ранее неизвестные проекты архитектора П. А. Дриттенпрейса, выполненные им для Московско-Курской железной дороги в период с 1877 по 1893 год. Функциональные постройки в кирпичном стиле значительно отличаются от известных произведений мастера, созданных по частным заказам в Москве, и проливают свет на значимый, но ранее совершенно неизученный этап его профессиональной деятельности.

Ключевые слова:

П. А. Дриттенпрейс,  
Московско-Курская железная дорога,  
архитектура железных дорог, вокзал,  
кирпичный стиль,  
рационализм.

Петр (Петр-Иосиф) Александрович Дриттенпрейс (1841–1912), воспитанник Императорской Академии художеств, вошел в историю русской архитектуры как автор одного из первых московских зданий, в декоре которого применены мотивы стиля модерн, — доходного дома Ф. С. Рахманова на Покровке, 19, построенного в 1898–1901 годах. Кроме этого сооружения он выполнял частные заказы на проектирование усадеб для состоятельных представителей купеческого сословия в духе поздней эклектики. Многие из них сохранились до настоящего времени: например, особняк М. Ф. Щербакова в переулке Огородная слобода, особняк Ю. Т. Крестовниковой на Покровском бульваре. Творчество Дриттенпрейса изучено мало, краткие сведения об образовании архитектора и перечень его основных произведений содержатся в справочнике «Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е — 1917 годы)» [7, с. 94–95] и в работе М. В. Нащокиной «Архитекторы московского модерна. Творческие портреты» [8, с. 169–170], анализ стилистических особенностей доходного дома Ф. С. Рахманова дан в работе М. В. Нащокиной «Московский модерн» [9, с. 373–374].

Исполнение частных заказов Дриттенпрейс совмещал со службой в штате Московско-Курской железной дороги в должности архитектора и начальника технического стола. Работа в этом качестве с 1877 по 1893 год, очевидно, занимала значительное место в профессиональной деятельности зодчего, однако подробности ее специалистам были неизвестны. Архивные изыскания, имеющие целью воссоздать историю формирования и развития архитектурного ансамбля Московско-Курской железной дороги, позволяют пролить свет на ранее неизвестные детали творческой биографии Дриттенпрейса и ввести в научный оборот проекты сооружений, выполненные им для этой магистрали.

Рельсовый путь между Москвой и Курском был проложен на государственные средства в 1864–1868 годах. Типовые проекты архитектурных сооружений железной дороги на этапе ее строительства выполнил М. Г. Арнольд при участии инженеров, руководивших устройством

линии, и специалистов Министерства путей сообщения. Постройки Орловской и Курской станций выполнялись городским архитектором Орла И. Ф. Тибо-Бриньоле [10; 11]. На станциях I и II классов возводились типичные для эклектики кирпичные здания — оштукатуренные, с лепным декором. Проекты М. Г. Арнольда тяготели к архитектуре классицизма и имели некоторое сходство с вокзалами первой российской магистрали Санкт-Петербург — Москва, возведенными К. А. Тоном, а вокзалы И. Ф. Тибо-Бриньоля, более выразительные и эффектные, являли собой пример эклектики с элементами готического стиля. Деревянные пассажирские здания на станциях III и IV классов, построенные по единому проекту М. Г. Арнольда, были решены в духе европейских шале свободной планировки, богато украшенных резьбой.

В 1871 году Московско-Курская линия была продана частному акционерному обществу и в дальнейшем ее функционирование, в том числе возведение сооружений разного назначения, определялось «потребностями движения». В первое время улучшения носили локальный характер, но через 20 лет эксплуатации магистрали возникла необходимость в системных преобразованиях, направленных на развитие инфраструктуры дороги в целом. Они были вызваны ростом пассажиропотока и грузооборота и изменениями нормативных требований в сфере сооружения и эксплуатации железных дорог. Наиболее значительные работы проводились в 1886–1891 годах: их масштаб и комплексный характер позволяют рассматривать этот период как отдельный значимый этап в истории Московско-Курской железной дороги. Основное внимание уделялось совершенствованию путевого хозяйства, но и в архитектурном ансамбле линии при активном участии П. А. Дриттенпрейса произошли большие изменения.

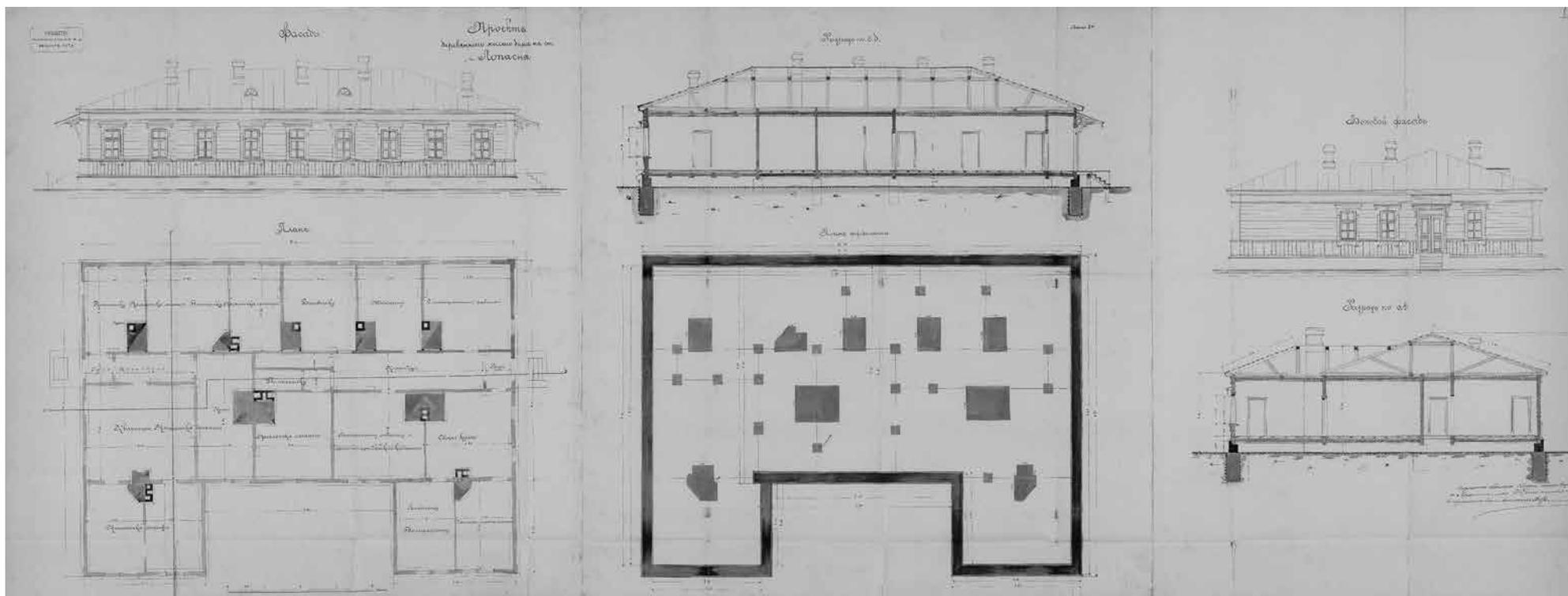
Вновь возводимые объекты выдерживались в едином стиле на протяжении всей магистрали, даже проектная документация, когда ее рассматриваешь в полном объеме в архивном собрании, имеет признаки художественной целостности и общее оформление для построек всех типов — от вокзалов до помойных ям и ограждений. Вероятно, не все многочисленные второстепенные постройки Дриттенпрейс детально разрабатывал лично, но создание наиболее важных объектов, руководство проектной деятельностью, составление смет и отчетов были возложены на него.

Задача стилистически выдержать новые железнодорожные сооружения в одном ключе с уже существующими для Дриттенпрейса и его

заказчиков не являлась приоритетной. Небольшие постройки служебного назначения включены в сформировавшиеся станционные комплексы очень деликатно, в то время как появившиеся в рассматриваемый период вокзалы значительно отличаются от созданных в 1860-е годы не только художественным образом, но и подходом к проектированию. Пассажирские здания значительных размеров с большим количеством лепных украшений, характерные для раннего этапа развития железнодорожного дела, в эксплуатации были сложны и дорогостоящи. Убеждения в их важном представительском значении, распространенные среди создателей первых казенных магистралей, к 1880-м годам уступили место идеям архитектурного рационализма, которые зародились и были прочно укоренены в среде инженеров-путейцев. Дриттенпрейс избрал для новых сооружений Московско-Курской линии кирпичный стиль, характеристики которого — вариативность художественного образа, высокая функциональность и экономическая целесообразность — полностью отвечали запросам железной дороги.

Наибольшее внимание в ходе реконструкции магистрали было уделено улучшению условий проживания рабочих и служащих. В 1886 году были утверждены проекты деревянных жилых домов для станций Сергиево, Курск I, Лопасня, Климовка, Лазарево, Самозвановка, Бутово [4, л. 6, 14; 3, л. 49, 73, 130, 163, 182]. В 1889 году на двенадцати станциях — Москва-товарная, Царицыно, Подольск, Шаропова Охота, Ока, Пахомово, Лаптево, Козлова Засека, Сергиево, Скуратово, Еропкино, Александровка — были построены каменные жилые дома [5, л. 8]. Типологически деревянные и каменные здания очень близки друг другу: это одноэтажные приземистые постройки одинаковых пропорций с равномерно расположенными по всей длине фасада окнами и высокой вальмовой крышей, которую оживляют полукруглые слуховые окошки. Объемно-пространственная композиция подчинена внутренней планировке: прямоугольные, в большинстве случаев, очертания плана при необходимости нарушаются, иногда без соблюдения симметрии, но сооружение всегда остается компактным, а композиционные нюансы получают архитектурное осмысление.

Деревянные дома поставлены на каменный фундамент и обшиты тесом, декоративные приемы, избранные архитектором, в высшей степени просты: в нижней части до уровня окон тесовая обшивка расположена вертикально, а выше, после тонкого профилированного пояса — горизонтально, углы постройки оформлены гладкими пилястрами,

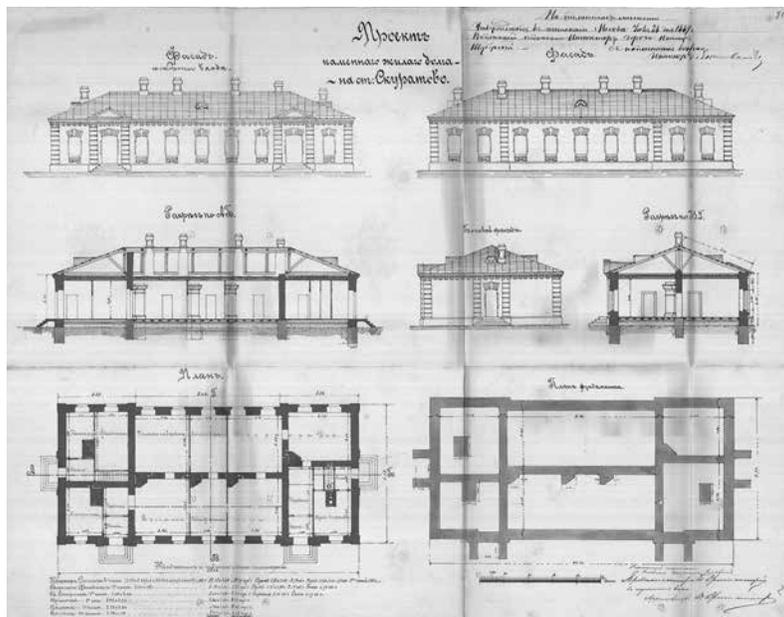


1. Петр Дриттенпрейс. Проект  
деревянного жилого дома на станции  
Лопасня. 1886. РГИА [2, л. 1]

окна — фигурными наличниками несложных геометрических форм, высокие крыльца защищены от непогоды навесами на кронштейнах из перекрещивающихся брусьев, едва тронутых резьбой. Здания были выполнены на основе тех же подходов к строительству и декорированию, которые использовал Арнольд в 1860-е годы, и не вступали в противоречие с более ранними деревянными сооружениями линии. (Ил. 1.)

Каменные постройки, лаконичные и функциональные, представляют собой интересный пример эклектики, сочетающей черты классицизма (решение входов в виде упрощенных портиков) с элементами кирпичного стиля (фигурная кладка карнизов и декоративное убранство окон). (Ил. 2–3.) Рустованными пилястрами подчеркнуты

выступы и углы построек, фланкированы двери, над каждым входом возвышается треугольный фронтон, формирующий в комплексе с пилястрами плоский портик. Окна, благодаря широкой лучковой перемычке с замковым камнем из вертикально уложенного кирпича и рельефной кладке развитых подоконных выступов, имеют выразительные вытянутые пропорции. Применение классицистических мотивов в оформлении позволило органично вписать новые служебные здания в сложившуюся архитектурную среду станций. Облик каменных сооружений прямо отражает их функциональное зонирование, о чем наглядно свидетельствует сопоставление фасадов, планов и разрезов на проектных чертежах.



2. Петр Дриттенпрейс. Проект каменного жилого дома на станции Скуратово (Медицинский пункт с жилыми помещениями для доктора и фельдшера). 1889  
ЦГА Москвы [5, л. 71а]

Свободное сочетание композиционных и декоративных приемов из небольшого базового набора позволяет достичь визуального разнообразия сооружений при сохранении их стилистической общности и создать на единой основе здания самого разного назначения. За похожими фасадами могли скрываться жилые дома с несколькими квартирами, казармы для рабочих артелей с разным количеством спальных мест, медицинские пункты, склады запчастей и даже мастерские малого ремонта. Все постройки ориентированы на конкретные, точно известные потребности станций, в документации прописано назначение каждого помещения, поэтому типовые проекты в чистом виде не встречаются.

Детальная фиксация на планах распределения жилых и служебных площадей дает возможность составить мнение об организации



3. Петр Дриттенпрейс. Здание амбулатории на станции Скуратово 1889. Фото автора, 2021

быта служащих железной дороги, их служебной и социальной иерархии и даже личных отношениях. Наиболее яркий пример — большой многонаселенный деревянный жилой дом на станции Лопасня. (Ил. 1.) Он разделен на две изолированные части с отдельными входами. В одной из них размещены относительно просторные квартиры начальника станции и его первого помощника в три и две комнаты соответственно, кроме того, в каждой квартире имеется кухня. В другой части здания расположена квартира второго помощника, состоящая из трех маленьких помещений; весовщику, жандарму и семейному телеграфисту отведены отдельные большие комнаты, станционные рабочие и холостые телеграфисты расселены по двое, а сторож и горничная при дамской комнате, очевидно, состоят в браке и тоже занимают одно помещение на двоих. Кухня предусмотрена общая для всех жильцов.

Весьма интересный, ранее не описанный в специальной литературе, тип сооружения — железнодорожный медицинский пункт. Московско-Курская линия была разделена на шесть врачебных участков и пятнадцать фельдшерских околотков, для приема больных были открыты одиннадцать приемных покоев, по-разному организованных в зависимости от местных условий [1, л. 77–78]. Например, на станции III класса в Подольске медицинский пункт с отдельным входом, включающий приемный покой, аптеку и двухкомнатную квартиру фельдшера, был устроен в жилом доме, большую часть которого занимали другие служащие. На станции II класса Скуратово, где работал один из участковых врачей, медицинское учреждение располагалось в отдельном здании. Зона, предназначенная для пациентов, включала сени, переднюю, приемную, кабинет врача, разделенный на две части, палату на две кровати и операционную, совмещенную с аптекой. Фельдшер и доктор имели квартиры в этом же доме, изолированные от помещений для больных, с отдельным входом каждая. (Ил. 2.) Это сооружение до наших дней сохранило свой первоначальный вид и функциональное предназначение: в нем и сейчас действует амбулатория. (Ил. 3.)

Медицинский пункт на станции Орел, также располагался в отдельном здании, но был переустроен из жилого дома и несколько отличался по планировке от скуратовского: аптека занимала особое помещение рядом с кабинетом для амбулаторного приема и была доступна для посетителей, следовательно, операционная освобождалась от дополнительных функций, квартира доктора сообщалась с его рабочим кабинетом. Весьма вероятно, устройство медицинских пунктов на разных станциях отличалось, потому что в определении состава и расположения помещений в них участвовали врачи.

Помимо многочисленных жилых и служебных сооружений в конце 1880-х годов было построено два каменных пассажирских здания, использующихся и в настоящее время, — на станции III класса Мценск и на станции IV класса Лопасня (с 1965 года — Чехов). В собрании ЦГА Москвы хранится комплект чертежей вокзала в Лопасне 1886 года (ил. 4–7), а судить о пассажирском здании в Мценске можно только по современному состоянию, поскольку не удалось выявить даже его дореволюционных изображений. (Ил. 8–9.) Вокзалы выполнены в кирпичном стиле, как и другие гражданские сооружения Московско-Курской дороги тех лет, но отличаются более развитым декором и совершенно свободны от каких-либо исторических аллюзий. Здания сходны между собой

по объемно-планировочной композиции и оформлению фасадов, но вокзал в Лопасне — одноэтажный и более компактный, в Мценске те же самые членения и декоративные элементы буквально растянуты на два этажа, а оконные и дверные проемы имеют большие размеры в соответствии с масштабом постройки. Центральные части фасадов, получили более выразительное пластическое решение, чем боковые, и увенчаны ступенчатыми аттиками, которые служат не только украшением зданий, но и акцентируют зоны расположения входов для путешественников.

Вокзал в Лопасне был полностью предоставлен в распоряжение пассажиров и агентов дороги, непосредственно их обслуживающих. Квартиры работников и контора начальника станции, которые до революции 1917 года, как правило, устраивались в пассажирских зданиях, здесь отсутствовали. Путешествующие со станционного двора через небольшой вестибюль, расположенный в центральном ризалите, попадали в просторный зал III класса, выполнявший также распределительную функцию: из него можно было пройти в небольшую комнату для пассажиров I и II классов и уборные в левой части здания, узкий коридор вел в служебные помещения (телеграф, товарную контору, каморку сторожа) в правой части здания, в общем пространстве зала стеной с широкими проемами были выделены багажная, касса и буфет с комнаткой для прислуги, на платформу из зала вели три двери. (Ил. 6.) На изображении продольного разреза постройки хорошо видно, что две несущие колонны в центре этого просторного помещения выполнены из металла и их маскировка какими-либо отделочными материалами не предусмотрена. (Ил. 7.)

Первоначальная планировка первого этажа Мценского вокзала, вероятно, была сходна с лопасненской. Такое предположение можно сделать с большой уверенностью, поскольку в проектах Дриттенпрейса для Московско-Курской дороги композиция и оформление фасадов четко отражают внутреннее расположение помещений, а здания в Лопасне и Мценске по этим параметрам очень близки. Второй этаж вокзала в Мценске должны были занимать служебные помещения.

К сожалению, в настоящее время оригинальный образ пассажирских зданий в Лопасне и Мценске искажен штукатуркой и окраской в два цвета, которые полностью скрывают красоту первоначальной кирпичной кладки, имевшей самостоятельное художественное значение в постройках кирпичного стиля. Вокзал в Лопасне плотно окружен торговой застройкой и техническими приспособлениями для пропуска





8. Петр Дриттенпрейс. Здание вокзала на станции Мценск. Вторая половина 1880-х  
Вид со стороны путей. Фото автора, 2021

и досмотра пассажиров, которые исключают возможность целостного восприятия строения. Интерьеры зданий полностью изменены, проведена их перепланировка в соответствии с современными представлениями о функциональности.

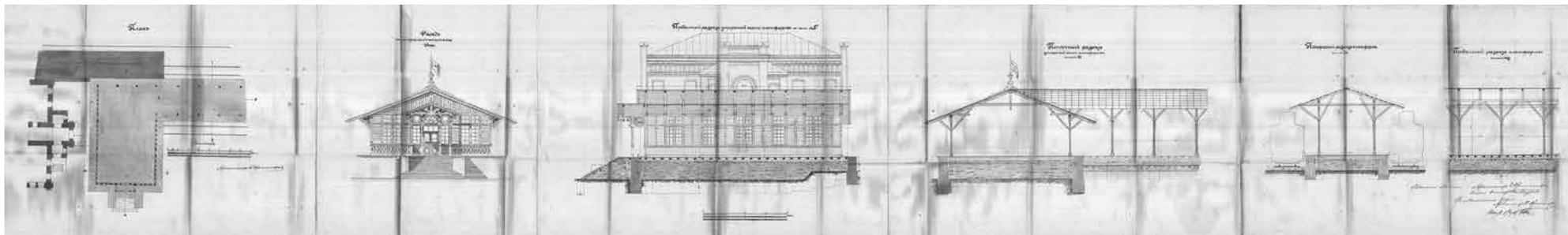
Неотъемлемым элементом станционных комплексов являлись платформы различных типов, проектирование которых также входило в обязанности штатного архитектора железной дороги. В архивных собраниях выявлены подписанные Дриттенпрейсом чертежи товарных платформ и навесов, представляющих собой сугубо утилитарные сооружения, обшитые тесом, с опорами из использованных рельсов. Однако для пассажирских платформ было предусмотрено декоративное оформление, и архитектор имел возможность проявить свой талант, балансируя между требованиями художественной выразительности и целесообразности. Достойным примером сооружения такого рода является проект высокой крытой пассажирской платформы для узловой станции в Курске (Ил. 10.)

Вокзалы I класса Московско-Курской дороги изначально проектировались просторными с учетом формирования железнодорожных



9. Петр Дриттенпрейс. Здание вокзала на станции Мценск. Вторая половина 1880-х  
Вид со стороны площади. Фото автора, 2021

узлов в ближайшем будущем и активного развития пассажирского движения. Курская станция обслуживала, помимо проезжающих по Московско-Курской линии, пассажиров Курско-Харьково-Азовской и Курско-Киевской магистралей. По мере развития узловой станции для растущего числа пассажирских поездов уже недостаточно было единственной платформы, примыкавшей к зданию вокзала. В начале 1886 года правительственный инспектор, который курировал деятельность Московско-Курской железной дороги, докладывал министру путей сообщения о том, что использование одной общей платформы на Курской станции для всех пассажирских составов неудобно и опасно и признал необходимость устройства отдельной пассажирской платформы для поездов Курско-Харьково-Азовской и Курско-Киевской дорог [3, л. 17]. В декабре того же года проект «междупутной пассажирской платформы с деревянным навесом на металлических колонках» для Курской станции был утвержден. (Ил. 10.) К работе над этим сооружением Дриттенпрейс подошел с большим вниманием. Пространству крытой платформы, по традиции решенной лаконично, предшествовал перпендикулярно к ней расположенный просторный



10. Петр Дриттенпрейс. Проект пассажирской платформы с деревянным навесом на металлических колонках для узловой станции Курск. 1886  
ЦГА Москвы. [4, л. 95, 102]

увенчанный флагштоком «вестибюль» с широким крыльцом, богатым резным декором, высокими изящными окнами и нарядно оформленным входом. Павильон имел стены с трех сторон и открытый проем на металлических опорах со стороны платформы, таким образом, тепла он пассажирам не обеспечивал и выполнял в большей степени символическую функцию замещения пассажирского здания для железных дорог, его не имевших. Стилистическое решение павильона пассажирской платформы согласуется с богато украшенными пропильной резьбой, имеющими «характер легкой загородной постройки» деревянными вокзалами станций III и IV классов Московско-Курской магистрали.

Типологическое разнообразие железнодорожных сооружений и жесткие требования к их эксплуатационным характеристикам в сочетании с объективными финансовыми ограничениями и необходимостью придать постройкам достойный внешний вид требовали от архитектора высочайшего профессионализма. В скромных и строго функциональных работах П. А. Дриттенпрейса для железной дороги трудно увидеть руку яркого мастера — автора богатых московских особняков и доходных домов, однако понимание потребностей железной дороги, высочайший уровень исполнения проектных документов, ансамблевое мышление в масштабах многокилометровой линии вызывают большое уважение и показывают зодчего с новой, ранее неизвестной, стороны.

## БИБЛИОГРАФИЯ

### Источники

1. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 1.
2. РГИА. Ф. 350. Оп. 29. Д. 129.
3. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 309.
4. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 320.
5. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 389.
6. ЦГА Москвы. Ф. 413. Оп. 15. Д. 460.

### Литература

7. Зодчие Москвы времени эклектики, модерна и неоклассицизма (1830-е — 1917 годы). Иллюстрир. биогр. слов./Гос. н.-и. музей архитектуры им. А. В. Щусева и др. М.: КРАБиК, 1998.
8. Нащокина М. В. Архитекторы московского модерна. Творческие портреты. 3-е изд., исправл. и доп. М.: Жираф, 2005.
9. Нащокина М. В. Московский модерн. 4-е изд., с испр. и доп. СПб.: Коло, 2012.
10. Шашкова Н. О. И. Ф. Тибо-Бриниоль — автор железнодорожного вокзала в Орле (1866–1873 гг.) // Архитектурное наследие. 2020. Вып. 72. С. 145–157.
11. Шашкова Н. О. Московско-Курская железная дорога: вокзалы, авторы, образы // Искусствознание. 2018. № 2. С. 194–221.