

ПРОМЫШЛЕННАЯ АРХИТЕКТУРА ГОРОДА ТЮМЕНИ: ВЧЕРА, СЕГОДНЯ, ЗАВТРА? (НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО КОМПЛЕКСА СТАНЦИИ ТЮМЕНЬ)

Е. В. Мальцева, В. Н. Кулачковский
Тюменский индустриальный университет, Тюмень, Россия

INDUSTRIAL ARCHITECTURE OF THE CITY OF TYUMEN: YESTERDAY, TODAY, TOMORROW? (ON THE EXAMPLE OF RAILWAY COMPLEX OF TYUMEN STATION)

Elena V. Maltceva, Valeriy N. Kulachkovskiy
Industrial University of Tyumen, Tyumen, Russia

Аннотация. Тюмень – исторически купеческий (торговый) город. Тем не менее, с середины XIX века благодаря развитию судоходства и судостроения возникли хорошие предпосылки к появлению совершенно разных производств. Этому способствовало и строительство железной дороги, которое имело не только важное стратегическое значение для развития города, но и обусловило появление интересного архитектурного ансамбля станции Тюмень. Много из него уже утеряно, но что-то удалось сохранить. Об уникальной архитектуре, ценностях, которые хранят в себе эти объекты, пойдет речь в данной статье.

Ключевые слова: промышленная архитектура, железнодорожный комплекс, железнодорожное депо, архитектурная ценность, краснокирпичная архитектура

Abstract. Historically, Tyumen is a merchant city. Nevertheless, in the middle of the 19th century due to the development of the shipping industry, favorable environment was created for the emergence of various other production activities. This was also facilitated by the construction of the railway, which not only was of great strategic importance for the development of the city, but also led to the emergence of an interesting architectural ensemble of Tyumen station. Much of this ensemble has already been lost, but some parts have been preserved. This article will discuss the unique architecture and value of the railway station complex.

Key words: industrial architecture, railway complex, railway depot, architectural value, red-brick architecture

Введение

Полтора столетия назад Тюмень была не только купеческим городом, но и городом с множеством заводов и мастерских (здесь были развиты кожевенные, мукомольные, ткацкие, бумагоделательные, кирпичные производства, по обработке дерева, металла и не только). Также она долгое время являлась центром судостроения от Урала до Камчатки. Несмотря на такое богатое промышленное прошлое, сегодня Тюмень – город административный, а не промышленный, хоть и администрирует нефтегазовую отрасль. Считается, что он становится постиндустриальным, промышленное производство отмирает, вытесняется за границу города, заменяется другими видами [1, 2].

Обращаясь к прошлому, мы понимаем, что наряду с богатейшей купеческой историей город обладал рядом интереснейших объектов промышленной архитектуры. Не все из них признаны памятниками, но и понятие ценности не ограничивается лишь этим статусом (оно существенно шире и многомернее), да и он не всегда гарантирует сохранность объекта. Тюменцы об этом знают. Историческая промышленная архитектура города исчезает невероятными темпами. Иногда она уничтожается в угоду коммерческим интересам [3].

Об объектах промышленной архитектуры конца XIX – начала XX века жителям города известно не много, а об объектах советской эпохи знают, что уже хорошо, лишь профессиональные сообщества, представители которых с сожалением вспоминают об этих потерях и находят огромный потенциал для творчества в зданиях, которые еще сохранились в городе. Памятников промышленной архитектуры осталось не так много, а в этой статье речь пойдет о железнодорожном комплексе станции Тюмень.

Объект и методы исследования

Данное исследование посвящено эволюции промышленной архитектуры города Тюмени, от зарождения до современного состояния. В статье применялась совокупность научных методов: анализ, синтез, сравнение, логический и

обобщение, методы стилистического анализа и визуализации.

Результаты

Развитию промышленности в Тюмени способствовали в большей степени два ключевых события – прокладка железной дороги в 1885 году и трагические события Великой Отечественной войны. В данной работе рассматривается первое из них – строительство железной дороги, а также архитектура территории железнодорожного комплекса и прилегающих к ней «проблемных» участков. Строительство железной дороги и станции Тюмень стало стратегически важным событием в жизни города, положительно сказалось на развитии его экономики, промышленного производства, международных связей и, как следствие, благополучии населения [1, 2, 4, 5].

Обозначим основные вехи, связанные с возведением станционного комплекса Тюмень.

1. Строительство горнозаводской ветки Екатеринбург – Нижний Тагил – Пермь в 1869 году.
2. По результатам изысканий генерал Е. В. Богданович выдвинул проект железнодорожной трассы, связывающей центральную Россию с Сибирью (от Нижнего Новгорода через Казань, Красноуфимск, Екатеринбург и Тюмень).
3. Строительство железнодорожной линии Екатеринбург – Тюмень началось 4 марта 1883 года, а в 1885-м железная дорога пришла в Тюмень. Это позволило расширить рынки сбыта промышленного сырья и повлиять на экономику региона и всей страны. Появилась возможность направлять грузы из Тюмени в центральные районы России, Петербург и Москву, товарооборот вырос в несколько раз. В этот период наблюдается подъем экономики, вводятся новые промышленные предприятия, ведется строительство каменных зданий, открываются учебные заведения, повышается благосостояние средних и низших слоев населения. Период с 1886 по 1901 год стал для Тюмени пиком экономического подъема.
4. В 1896 году началось строительство Транссиба по направлению Челябинск – Курган –

Петропавловск – Омск – Новониколаевск южнее Тюмени. В результате чего город оказался в тупике. Поток грузов стал проходить мимо, и к началу 1900-х железная дорога начала работать в убыток [1, 6]. Проблему нужно было срочно решать.

5. Купцы П. А. Андреев, А. С. Колмаков, С. И. Колокольников, М. А. Вяткин и А. И. Текутьев несколько раз выступали с ходатайством на государственном уровне по вопросу продления железной дороги.
6. Указом Императорского величества от 11 июня 1905 года провозглашена необходимость провести изыскания линий Тюмень – Омск и Тюмень – Тобольск.
7. В апреле 1909-го было решено построить железнодорожный путь Тюмень – Омск через Ялуторовск.
8. Построенная линия – Омская железная дорога – была сдана в 1914 году, управление располагалось в Омске.
9. С первых дней Великой Отечественной войны паровозники, вагонники, служащие дистанции пути и связисты обеспечивали бесперебойный поток грузов. С запада на восток, из района боевых действий, шли эшелоны с ранеными, стариками, женщинами и детьми, оборудованием эвакуированных предприятий, а с востока на запад – с маршевым пополнением, боевой техникой и вооружением, иными словами – со всем необходимым для фронта. В цехах вагонного депо изготавливались мины и минометы, автоматы, собирались средства в Фонд обороны [2].

В настоящее время комплекс, расположенный на участке Транссибирской магистрали, включает здание железнодорожного вокзала и сопутствующие ему здания и сооружения, находящиеся на его линии (отель и магазины нового строительства).

Исторически железнодорожный комплекс представлял собой единый архитектурный ансамбль (рис. 1).

Необходимо отметить, что строительство железнодорожного комплекса станции Тюмень велось в два этапа.



Рис. 1. Старый железнодорожный вокзал и паровозное депо

На первом 4 марта 1883 года началась прокладка линии Екатеринбург – Тюмень по проекту архитектора Фомичева. Помимо проектирования станций, он работал над созданием комфортных условий для проживания работников дороги: строил парки, площадки для танцев и веранды.

На втором этапе, в 1909–1919 годах, прокладывали линию Тюмень – Омск. В 1915-м на перроне Тюменского вокзала появились типовые служебные помещения. Все эти здания, за исключением вокзала, который был утрачен, сохранились до наших дней и являются памятниками.

Тюменский железнодорожный комплекс в своем составе имеет круговое депо с поворотным кругом. Посредством круга паровоз разворачивали и ставили на свободное стойло, где могли его обслужить, осмотреть ответственные узлы и детали, произвести ремонт (рис. 2).

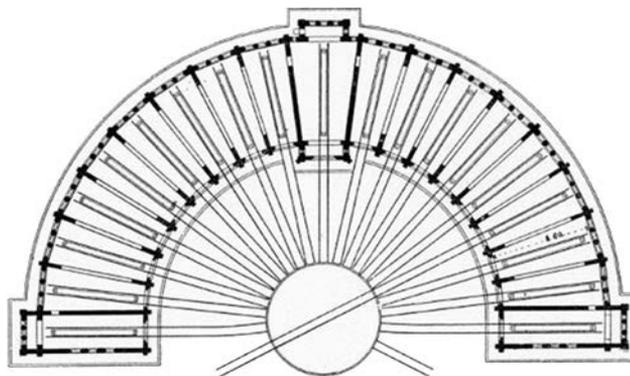
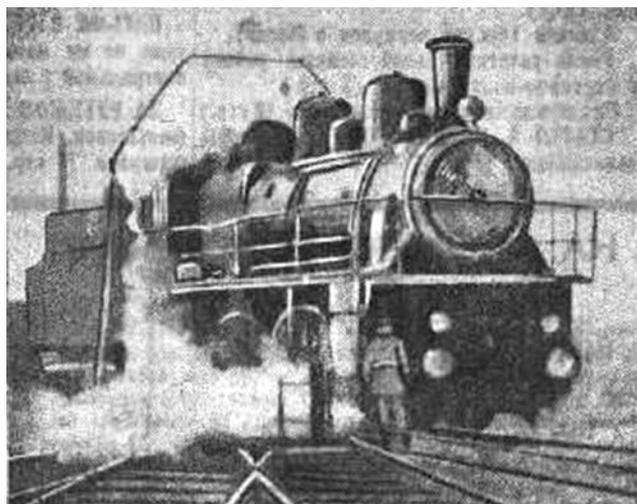


Рис. 2. Круговое депо с поворотным кругом

Паровозное депо (ул. Привокзальная) – прилегающие друг к другу кирпичные постройки: административное здание с башней и помещения собственно депо с ремонтными мастерскими – самой старой частью депо конца XIX века (одноэтажный восточный корпус с сегментным планом). Для него характерны крупные арочные проемы, выделенная карнизная линия с поясом из сухариков, массивный фронтон с двойным карнизом, центральная башня, поддерживаемая крупными стилизованными кронштейнами. Западная часть депо помещается в протяженном одноэтажном кирпичном объеме, который имеет такой же сегментный дуговой план. Внутренний фасад представляет собой ряд арок ворот на пилястрах-столбах, укрепленных контрфорсами. Снаружи мастерские тоже расчленены контрфорсами и крупными окнами с рельефными перемычками.

Двухэтажное кирпичное административное здание с водонапорной башней соединяет обе части веерного депо, этажи разделяет широкий профилированный карниз.

Водонапорная башня (ул. Привокзальная, 14) – высокая каменная пятиярусная постройка с восьмигранным объемом, выполнена в духе оборонного зодчества со стилизованными машикулями по нижнему краю.

Приемный покой (ул. Привокзальная, 2а) – ранее станционная поликлиника – здание по-

стройки времен второго этапа, расположенное на перроне станции. Это двухэтажное кирпичное здание с компактным прямоугольным планом, усложнено боковыми выступами ризалитов, завершенных аттиками – треугольной формы по главному фасаду и прямыми с тыльной стороны. Прослеживается влияние модерна. Междуэтажное пространство и карниз оформлены широким фризом.

Укрупненные наличники окон на первом этаже с рельефными перемычками, замками и рустовкой откосов сменяют на верхних окнах облегченные рамочные обрамления. Рустованные внизу пилястры верхней части украшены линейными накладками (изначально здание было краснокирпичным с элементами штукатурной отделки) [2].

Для гостей города, приехавших по железной дороге, знакомство с Тюменью начинается не только с перрона и здания железнодорожного вокзала, но и с привокзальной площади. Еще недавно за группой жилых домов, обрамляющих площадь с северо-запада, просматривался комплекс завода пластмасс, в прошлом – казенный винный склад, построенный в 1900-х годах. Его корпуса, выполненные в стиле краснокирпичной промышленной архитектуры, сообщали приезжим, что у города есть своя история (рис. 3).

В 2015-м корпуса казенных винных складов были снесены [3]. Дело в том, что с 1941 года ком-

плекс использовался для химического производства, и по причине токсичного загрязнения был исключен из списка объектов историко-культурного наследия, когда площадка потребовалась для использования в иных целях. На этой территории предполагалось строительство разных объектов, в том числе и коммунально-складского назначения. Бесспорно, трудности с появлением на этой территории нового здания есть (особенно сложно решить, каким должно быть его функциональное назначение), и до сих пор на месте снесенного комплекса винных складов пустырь. Тем не менее, тот факт, что «въездные ворота» в город, в том числе и по Транссибирской магистрали, представляют собой забор из листов оцинкованной стали – обстоятельство, мягко говоря, странное (рис. 4).

Тюменский комплекс винного склада – это здания основного производства, материального склада, труба котельной и жилой дом.



Рис. 3. Казенный винный склад
(ул. Первомайская, 54)

Главный корпус казенного винного склада был построен в 1900-х годах, он представлял собой комплекс из нескольких кирпичных зданий, объединенных технологическими процессами и едиными формами краснокирпичной промышленной архитектуры, характерной для конца XIX –



Рис. 4. Вид на пустырь с различных точек при въезде в город

начала XX века [7]. Декоративно-пластическая разработка фасадов отличалась геометричностью рисунка и рельефностью кладки [2].

С середины XX века волна утрат не прекращается. Объекты промышленной архитектуры, в том числе признанные памятниками, продолжают исчезать, а вместе с ними забывается история, притупляется чувство гордости, утрачиваются традиции и идентичность. На освободившихся площадках появляются однотипные жилые районы и торгово-развлекательные центры.

В Тюмени, в том числе и в ее центральной части, уже давно ведется активное строительство жилищных комплексов. Нередко похожие друг на друга городские высоты замещают собой уникальные объекты промпредприятий – свидетельства истории промышленной Тюмени. Во главу угла ставится гомогенная среда со средоточием в ней жилых районов и торгово-развлекательных центров [3].

Снесен Жабынский механический судостроительный, чугунно- и меднолитейный завод, а вместе с ним уничтожена и история. На его месте возводится жилой комплекс «Финский залив». Снесены судостроительный завод близ речпорта, а также станкостроительный, на месте которого в самом центре города построен жилой комплекс «Даудель». Еще одна потеря – крупнейший в Советском Союзе текстильный комбинат «Красно» в восточной части Тюмени. Цеха заменяют высотные жилые дома (рис. 5, 6).



Рис. 5. Сохранившееся здание на территории судостроительного завода, октябрь 2020 года

Тем не менее, есть и положительные примеры. Возрождается Комплекс пристанционных сооружений на Масловском взвозе – уникальный ансамбль промышленной архитектуры. Бывшая когда-то центром экономической жизни территория, пребывающая долгое время в забвении, смогла обрести новое звучание и новый смысл. Восстановлена Контора пароходства, где в настоящее время организован музей и которая теперь активно задействована в городской жизни, а также водонасосная станция. Завершены реставрационные работы по Масловскому взвозу.

На стадии воссоздания находится здание электростанции 1893 года (когда-то первой за Уралом) на берегу Туры: учитывая плачевное состояние объекта, было принято решение восстановить его, полностью перебрав существующие конструкции. На это решился местный предприниматель Сергей Вобликов, с тщанием восстановивший едва не превратившийся в труху флигель усадьбы Барышникова.

Выводы

Мировой опыт показывает, что сохранение историко-культурного наследия увеличивает капитализацию муниципалитетов, а обновленные промышленные объекты привлекают жителей и туристов [8–10].

Тюмень – город уникальный, его промышленное прошлое заслуживает особого внимания. Что только у нас ни производили: чугунные



Рис. 6. Строительство ЖК «Финский залив» на территории бывшего Жабынского завода

сковородки и конные сани, валенки и шубы, мебель, пианино и балалайки, магазинные весы и высокотехнологичную оборонную продукцию, и только немногие об этом знают. Чаще город представляют себе как концентрат жилья с торгово-развлекательными центрами, разными сервисами и учреждениями соцкультбыта, об идентичности говорить не приходится. Утеря архитектурных памятников, их непрофессиональная реконструкция и реставрация – процесс, который все больше обезличивает города.

Железнодорожный комплекс станции Тюмень являлся единым историческим и архитектурным ансамблем [5]. При работе над проектом архитекторам приходилось сочетать талант и интуицию с необходимыми инженерными знаниями. К настоящему моменту комплекс претерпел ряд изменений, некоторые из них можно обозначить как проблемы:

- новая отделка зданий комплексов (оштукатуренные поверхности краснокирпичных объектов);
- разнообразие покраски цветового решения оштукатуренных объектов;
- пустырь вблизи привокзальной площади на месте снесенного винного склада;
- недостаток озеленения на привокзальной площади;
- потеря идентичности ввиду отсутствия системного подхода к ремонту зданий комплекса.

Несмотря на все произошедшие изменения, тюменский железнодорожный комплекс все еще обладает высокой степенью ценности и культурно-историческим потенциалом, которые можно сохранить в случае бережного отношения, своевременного ремонта и профессиональной реставрации.

Библиографический список

1. Клименко, А. И. Станционные комплексы тюменского участка Свердловской железной дороги : историко-архитектурный обзор / А. И. Клименко. – Текст : непосредственный // *Общественные и гуманитарные науки : тенденции развития и перспективы взаимодействия*. – Петрозаводск : Международный центр научного партнерства «Новая наука», 2019. – С. 119–157.
2. Козлова-Афанасьева, Е. М. Архитектурное наследие Тюменской области : [иллюстрированный научно-практический каталог] / Е. М. Козлова-Афанасьева. – Тюмень : Издательство «Искусство», 2008. – 488 с. – Текст : непосредственный.
3. Меньшиков, А. Цех как памятник эпохе / А. Меньшиков. – Текст : электронный // *Российская газета* : [сайт]. – 2020. – URL : <https://rg.ru/2020/11/12/reg-urfo/kak-kraevedy-i-predprinimateli-tiumeni-sohraniaiut-promyshlennye-pamiatniki.html> (дата обращения : 01.04.2021).
4. Железнодорожный комплекс станции Тюмень : [сайт]. – URL : <http://safe-rgs.ru/3254-zheleznodorozhnyy-kompleks-stancii-tyumen.html> (дата обращения : 01.04.2021). – Текст : электронный.
5. Заварихин, С. П. Архитектура Тюмени : учебник для вузов / С. П. Заварихин, Б. А. Жученко. – Тюмень : Радуга-Т, 2004. – 296 с. – Текст : непосредственный.
6. История строительства Транссибирской магистрали. – Текст : электронный // *РИА Новости* : [сайт]. – 2013. – URL : <https://ria.ru/20130714/949077561.html> (дата обращения : 01.04.2021).
7. Мальцева, Е. В. Архитектура производственных объектов в контексте развития альтернативного (промышленного) вида туризма (на примере винодельческой отрасли) / Е. В. Мальцева. – Текст : непосредственный // *Архитектура и архитектурная среда : вопросы исторического и современного развития* – 2019 : Материалы международной научно-практической конференции, Тюмень, 20–21 апреля / Отв. ред. А. Б. Храмцов. – Тюмень : Тюменский индустриальный университет, 2019. – С. 205–210.

8. Морозова, Е. Б. Эволюция промышленной архитектуры / Е. Б. Морозова. – Минск : БНТУ, 2006. – 240 с. – Текст : непосредственный.
9. Оглы, Б. И. Строительство городов Сибири / Б. И. Оглы. – Ленинград : Стройиздат, Лен. отделение, 1980. – 272 с. – Текст : непосредственный.
10. Проскурин, Г. А. Современные принципы построения промышленных зданий / Г. А. Проскурин. – Текст : электронный // Вестник Оренбургского государственного университета. – 2011. – № 9 (128). – С. 170–177. – URL : <http://vestnik.osu.ru/doc/1033/article/5863/lang/0> (дата обращения : 01.04.2021).

References

1. Klimenko, A. I. (2019). Stantsionnye komplekсы tyumenskogo uchastka Sverdlovskoy zheleznoy dorogi: istoriko-arkhitekturnyy obzor. *Obshchestvennye i gumanitarnye nauki: tendentsii razvitiya i perspektivy vzaimodeystviya*, Petrozavodsk, International Center for Scientific Partnership «New Science» Publ., pp. 119-157. (In Russian).
2. Kozlova-Afanasyeva, E. M. (2008). *Arkhitekturnoe nasledie Tyumenskoy oblasti*. Tyumen, ООО «Izdatel'stvo Iskusstvo» Publ., 488 p. (In Russian).
3. Men'shikov, A. (2020). Tsekh kak pamyatnik epokhe. *Rossiyskaya gazeta*. (In Russian). Available at: <https://rg.ru/2020/11/12/reg-urfo/kak-kraevedy-i-predprinimateli-tyumeni-sohraniayut-promyshlennye-pamyatniki.html> (date of the application: 01.04.2021).
4. Zheleznodorozhnyy kompleks stantsii Tyumen'. (In Russian). Available at: <http://safe-rgs.ru/3254-zheleznodorozhnyy-kompleks-stancii-tyumen.html> (date of the application: 01.04.2021).
5. Zavarikhin, S. P. & Zhuchenko, B. A. (2004). *Arkhitektura Tyumeni*. Tyumen, Raduga-T Publ., 296 p (In Russian).
6. *Istoriya stroitel'stva Transsibirskoy magistrali*. (2013). RIA Novosti. (In Russian). Available at: <https://ria.ru/20130714/949077561.html> (date of the application: 01.04.2021).
7. Maltceva, E. V. (2019). *Arkhitektura proizvodstvennykh ob'ektov v kontekste razvitiya al'ternativnogo (promyshlennogo) vida turizma (na primere vinodel'cheskoy otrasli)*. *Arkhitektura i arkhitekturnaya sreda: voprosy istoricheskogo i sovremennogo razvitiya-2019: materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, April 20-21. Tyumen, Industrial University of Tyumen Publ., pp. 205-210. (In Russian).
8. Morozova, E. B. (2006). *Evolutsiya promyshlennoy arkhitektury*. Minsk, BNTU Publ., 240 p. (In Russian).
9. Ogly, B. I. (1980). *Stroitel'stvo gorodov Sibiri*. Leningrad, Stroyizdat, Publ., 272 p. (In Russian).
10. Proskurin, G. A. (2011). *Sovremennye printsipy postroeniya promyshlennykh zdaniy*. *Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo universiteta*, 9(128), pp. 170-177. (In Russian). Available at: <http://vestnik.osu.ru/doc/1033/article/5863/lang/0> (date of the application: 01.04.2021).

Сведения об авторах

Мальцева Елена Викторовна, старший преподаватель кафедры архитектуры и градостроительства, Тюменский индустриальный университет, e-mail: maltsevaev@tyuiu.ru

Кулачковский Валерий Николаевич, доцент кафедры архитектуры и градостроительства, Тюменский индустриальный университет, e-mail: kulachkovskijvn@tyuiu.ru

Information about the authors

Elena V. Maltceva, Senior Lecturer at the Department of Architecture and Urban Planning, Industrial University of Tyumen, e-mail: maltsevaev@tyuiu.ru

Valeriy N. Kulachkovskiy, Associate Professor at the Department of Architecture and Urban Planning, Industrial University of Tyumen, e-mail: kulachkovskijvn@tyuiu.ru

Для цитирования: Мальцева, Е. В. Промышленная архитектура города Тюмени : вчера, сегодня, завтра? (На примере железнодорожного комплекса станции Тюмень) / Е. В. Мальцева, В. Н. Кулачковский. – DOI: 10.31660/2782-232X-2021-3-13-21. – Текст : непосредственный // Архитектура, строительство, транспорт. – 2021. – № 3. – С. 13–21.

For citation: Maltceva, E. V., & Kulachkovskiy, V. N. (2021). Industrial architecture of the city of Tyumen: yesterday, today, tomorrow? (On the example of railway complex of Tyumen station). Arkhitektura, stroitel'stvo, transport [Architecture, construction, transport], (3), pp. 13-21. (In Russian). DOI: 10.31660/2782-232X-2021-3-13-21.

АСТ

Адрес редакции:
625001, г. Тюмень,
ул. Луначарского, 2,
каб. 117
Тел.: (3452)28-37-50

ПОДПИСКА НА ЖУРНАЛ

Уважаемые авторы и читатели!

Вы можете оформить подписку на журнал «Архитектура, строительство, транспорт» любым удобным для Вас способом:

- через электронный каталог «Пресса России» на сайте www.pressa-rf.ru
- через интернет-магазин «Пресса по подписке» на сайте www.akc.ru



Подписной индекс журнала **79619**