

DOI: 10.34031/2071-7318-2019-4-12-65-76

**Колесникова Л.И., \*Немцева Я.А.***Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова**Россия, 308012, Белгород, ул. Костюкова, д. 46**\*E-mail: yana.nemtseva.78@mail.ru*

## ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНОЕ НАСЛЕДИЕ ОБЪЕКТОВ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ НА ТЕРРИТОРИИ БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

**Аннотация.** В статье рассмотрены основные исторические вехи от возникновения Курско-Харьковско-Азовской железной дороги, идущей от Курска через Белгород до станции Ростов, Харьковско-Балашовской железной дороги, проходившей через уездные города Валуйки и Бирюч Воронежской губернии, Елецко - Валуйской железной дороги, проходившей через города Старый Оскол и Новый Оскол, узловую станцию Валуйки Курской губернии, частной Белгород-Сумской железной дороги, проходившей через узловую станцию Готню до станции Басы Сумской области, Льгово-Харьковской линии Северо-Донецкой железной дороги, также проходившей через узловые станции Готня и Харьков. Впоследствии эти железные дороги, построенные на территории современной Белгородской области в период с XIX – начала XX веков, вошли в состав Юго-Восточной железной дороги. Исследованы сохранившиеся до наших дней здания железнодорожных вокзалов на узловых станциях, таких как: станция Белгород, станция Боткино, станция Нежеголь, станция Томаровка, станция Сумовская, станция Готня. Исследованы и проанализированы историко-архивные материалы об основных заказчиках и строителях Белгородских железнодорожных путей Юго-Восточного направления: учредителе С.С. Полякове, князе Ф. Юсупове, учредителях М. Терещенко и П. Харитоненко, инженеров-путейщиков: В.С. Семичеве, М.А. Данилове, П. П. Солнцева, бароне К.Ф. фон Таубе, Ф.А. Дитмаре, П.М. Свешникове, инженере – путейщике И.А. Сумовском, изыскателях: В.А. Панаеве, Н.И. Антонове, В.Ф. Голубеве. Проанализированы архитектурно-стилистические особенности сохранившихся зданий вокзалов, их объемно-планировочные и объемно-пространственные решения. В соответствии с политикой Открытого акционерного общества "Российские железные дороги" по сохранению исторических вокзальных зданий и в рамках проведения историко-архитектурного, сравнительного и визуально-ландшафтного анализов определены пути дальнейшего исследования и разработок методов возможного сохранения исторических зданий железнодорожных вокзальных комплексов XIX – начала XX веков и их приспособления для современного использования.

**Ключевые слова:** железные дороги, пассажиры, подвижной состав, депо, вокзал, сторожевые будки, водонапорная башня.

**Введение.** История железных дорог в России начинается с 1830-х годов со строительством первой Царскосельской железной дороги, открытие которой состоялось в 1837 году. Активное формирование сети железных дорог Российской империи происходило во второй половине XIX века. Москва - Курская железная дорога была построена в 1866-1868 годах [1]. В начале 1868 года акционерным обществом Юго-Восточных железных дорог было дано разрешение на строительство частной Курско-Харьковско- Азовской железной дороги, которая должна была проходить через город Белгород, бывший в то время уездным городом Курской губернии. Учредителем при строительстве железной дороги был назначен Самуил Соломонович Поляков [2]. Строительство возглавлял В.С. Семичев, в изысканиях участвовали В.А. Панаев, Н.И. Антонов, В.Ф. Голубев и другие. В это время над архитектурой вокзалов работали выдающиеся зодчие: К. Тон, В. Шретер, Ф. Шехтель, А. Щусев, И. Рерберг, А. Штакеншнейдер, Н. Бенуа, и многие другие.

Вдоль транспортных путей создавались ансамбли из станционных, заставных домов, караульных помещений, бригадных домов и т.д. Однако строительство железных дорог потребовало совершенно иных масштабов застройки и номенклатуры оборудования. В архитектурном ансамбле железнодорожных комплексов формировались две группы зданий: для обслуживания пассажиров и для обслуживания подвижного состава. Первая группа зданий включала железнодорожные вокзалы, станции и грузопассажирские платформы, вторая – большую номенклатуру зданий и сооружений таких как: паровозное депо, мастерские, жилые дома железнодорожников, казармы для рабочих, сторожевые будки, водонапорные башни, а также технологическое оборудование: семафоры, колонки, багажные здания и т.д. Наличие такой обширной номенклатуры зданий и сооружений требовало применения новых инженерно-строительных приемов и рационализации архитектуры.

**Основная часть.** На территории современной Белгородской области бурное строительство сети железных дорог развернулось в конце XIX – начале XX веков [3].

1895 год стал годом строительства Харьковско-Балашовской железной дороги. Учредителем стало акционерное общество Юго-Восточных железных дорог. Харьковско-Балашовская железная дорога проходила через уездные города Валуйки и Бирюч, бывших в то время уездными городами Воронежской губернии.

1896 год стал годом строительства железнодорожной ветки Белгород-Волчанск Курско-Харьковско-Азовской железной дороги, ставшей к тому времени государственной.

В 1897 году акционерным обществом Юго-Восточных железных дорог была закончена строительство Елецко-Валуйской железной дороги, проходившей через города Старый Оскол и Новый Оскол Курской губернии до станции Валуйки. В результате строительства станция Валуйки стала узловой [4].

В 1901 году было завершено строительство частной Белгород-Сумской железной дороги, для

обслуживания которой в Белгороде была сооружена станция Белгород-Сумской [5].

1 января 1907 года были образованы «Южные казённые железные дороги» в результате слияния Курско-Харьковско-Азовской и Харьковско-Николаевской железных дорог [6].

В 1911 году было завершено строительство линии Льгов-Харьков Северо-Донецкой железной дороги, соединившейся с Белгород-Сумской железной дорогой на станции Готня.

Юго-Восточные железные дороги - частные железные дороги, построенные в период с 1862 по 1900 год, принадлежали акционерному обществу Юго-Восточных железных дорог, созданному в 1893 году [7]. В состав акционерного общества вошли Грязе-Царицынская и Козлово-Воронежская железные дороги [8]. Дороги проходили по землям Орловской, Воронежской, Тамбовской, Тульской, Курской и Саратовской губерний, а также по области Войска Донского. Акционерами общества были близкие к правительству крупные промышленники. Управление дороги акционерного общества располагалось в Воронеже, а правление находилось в Петербурге [9].



Рис. 1. Карта железных дорог Белгородской области.

Особое внимание стоит уделить строителям железной дороги на территории Белгородской области. Большой вклад в развитие железной дороги внес купец, концессионер и строитель железных дорог в Российской империи, благотворитель Самуил Поляков.

После отмены крепостного права в России во второй половине XIX века появляется группа успешных предпринимателей-выходцев из простого народа, заложивших основу экономического возрождения страны. Среди новых предпринимателей были и братья Поляковы – дети

торговца из мелкого еврейского местечка Дубровна Витебской области, но больший успех имел средний брат- Самуил Поляков [10].

Начав свою карьеру управляющим винокуренным заводом в имении министра почт и телеграфа графа И.М. Толстого, он впоследствии стал управляющим почтовыми станциями в том же имении, начал организовывать подряды на сооружение железных и шоссейных дорог, водопроводов и на прочие стройки. В 1865–1866 гг. Самуил Поляков благодаря покровительству

графа И.М. Толстого (министра почт и телеграфов) взял ряд субподрядов на строительство Рязанско-Козловской железной дороги, основным концессионером которой был Карл Федорович фон Мекк – один из двух главных строителей железных дорог [11].

В 1866 г. Самуил Поляков получил подряд на продолжение строительства той же дороги до Воронежа. В тот же год Полякову удалось познакомиться с Павлом Мельниковым, который был тогда министром путей сообщения. Мельников побывал в США и ознакомился там с американской концепцией ускоренного железнодорожного строительства, адаптацией которой на территории России и стал заниматься Поляков.

Главным преимуществом молодого бизнесмена, которому на тот момент исполнилось всего 30 лет, был высочайший уровень организации работ. Поляков стал первопроходцем во внедрении системы just-in-time (точно в срок) на территории Российской Империи, он едва ли не первым пришел к идее децентрализации управления и ответственности. Каждый субподрядчик Самуила Полякова получал конкретный участок работы и должен был точно в определенное время поставить требуемые материалы в нужное место и в нужный срок или обеспечить выполнение иной стоящей перед ним задачи. Управлением работы всей сети поставщиков и подрядчиков занимался лично Поляков. Дорога была построена, причем досрочно.

1 марта 1868 года С.С. Поляков, ставший советником по коммерции, получил от правительства разрешение на создание акционерного общества под строительство Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. Под это строительство ему была выдана концессия на 85 лет. 23 декабря 1869 года (5 января 1870 года) на участках Харьков-Славянск-Таганрог в торжественной обстановке с молебнами и оркестрами состоялось открытие движения. Построенная всего за 20 месяцев Курско-Харьковско-Азовская железная дорога была довольно крупной по масштабам того времени.

С С.С. Поляковым работали такие ведущие инженеры как: Ф.А. Дитмар, М.А. Данилов, П.П. Солнцев, П. М. Свешников, барон К. Ф. фон Таубе и другие. Щедро оплачивая труд своих сотрудников, Поляков хорошо понимал, что поощрять надо как специалистов высокой квалификации, так и рабочих. В его бригаде рабочие делали карьерный рост, дорастая даже до инженеров [12]. В дальнейшем Поляков взялся за подготовку профессиональных железнодорожников, профинансировав в 1867 году в г. Елец создание первого в России железнодорожного технического училища, в котором готовили машинистов,

дорожных мастеров и телеграфистов для всей сети российских железных дорог [13]. В этот проект Поляков вложил значительную часть собственных средств. Позже он основал в том же Ельце женское ремесленное училище, классическую мужскую гимназию.

Огромный авторитет Самуила Полякова как организатора и строителя позволил ему в 1870 году получить в управление несколько «казенных» железных дорог, построенных за счет государства. По темпам прокладки путей никто в России, а может и во всей Европе не мог сравниться с «поляковцами». Сделанный во время строительства Ростовской магистрали рекорд был побит только в 1943 году во время Курской битвы, когда за 32 дня была построена 100-километровая железная дорога от Старого Оскола до Саратова. Заслуги Самуила Полякова для правительства и государства в целом были очевидны и бесспорны. Венцом его карьеры стало скоростное строительство во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. двух железнодорожных веток (Бендеро-Галацкой и Фратешты-Зимницкой).

За свою жизнь Самуил Поляков построил девять крупных железных дорог общей длиной более 4 тыс. км, стал владельцем нескольких частных железнодорожных сетей, в том числе: Курско-Харьковско-Азовской, Козловско-Воронежско-Ростовской, Царскосельской, Оренбургской, Фастовской и др. Владея на то время огромным состоянием, оценивавшимся более чем в 30 млн. руб., Полякова окрестили железнодорожным королем, сравнивая его с американским миллиардером Вандербильтсом [14].

В 1869 году станция «Белгород» была введена в эксплуатацию в составе «Курско-Харьковско-Азовской» железной дороги. В 1870 году завершилось строительство здания железнодорожного вокзала. В 1896 году была открыта железнодорожная ветка «Белгород-Волчанск», в результате станция стала узловой.

В 1904 году Белгород посетил Император Николай II.

Московско-Курско-Харьковская линия Южных железных дорог в конце XIX века считалась наиболее оживленной в пассажирском движении [15]. Причинами этого было выселение малоземельных крестьян в Крым, на Кавказ, на Волгу и в Сибирь. Подобно потоку реки пассажиропоток переселенцев заполнял вокзальные платформы для пассажиров 4-го класса, перехлестывая через край на привокзальную площадь в конце весны и лета.

Превращение станции в крупный железнодорожный узел повлекло за собой значительный рост городского населения Белгорода, которое в

свою очередь было связано с оживлением торговли и промышленности. Перепись 1897 года констатировала увеличение населения города до 22 тысяч человек. Появилась необходимость расширения вместимости пассажирского железнодорожного вокзала, отвечающего требованиям времени.

Переустройство вокзала включало пристройки одноэтажных крыльев к северному и южному фасадам. До 1908 года левое и правое крыло вокзала состояли из трех одинаковых пролетов, а в 1911 году насчитывали уже по шесть пролетов. В крыльях были размещены залы для пассажиров и вокзальная инфраструктура, включавшая буфет, книжный киоск, почтово-телеграфное отделение, дамскую уборную и приемный покой дежурного врача. Новый вокзал обслуживал пассажиров четырех направлений: харьковского, курского, волчанского (купянского) и сумского.

Объемно-планировочная композиция прямоугольного в плане здания представлена одноэтажными - северным и южным крыльями, примыкающими к центральному двухэтажному объему в три композиционных оси. Вход для пассажиров в вокзал был организован с привокзальной площади, на оси входа устроен выход на перрон. Вход со стороны привокзальной площади был акцентирован далеко вынесенным большим по площади балконом, который выполнял также функцию козырька над входом и дугообразным подъездом к нему. Балкон опирался на четыре фигурных столба. На фасаде со стороны перрона по центральной композиционной оси на втором этаже был расположен большой балкон, поддерживаемый каменными кронштейнами. Ограждение балконов было выполнено из чугунных ажурных раппортов.

Архитектурный декор здания был характерен для эпохи эклектики второй половины XIX века: фасады прорезаны лучковыми окнами с рамочным обрамлением, углы и простенки здания оформлены рустованными пилястрами, фасады восточный и западный были завершены плоским фризом, ограниченным снизу полочкой, сверху профилированным карнизом, восточный и западный фасады центрального двухэтажного объема здания были завершены фигурными аттиками. Крыша по периметру здания была ограждена узкими кирпичными столбиками, углы в ограждении крыши акцентированы массивными каменными столбами. Северный и южный фасады здания были декорированы треугольными щипцами со сложным декоративным оформлением, характерным для «кирпичного» стиля. Форма крыши дает основание предположить, что все залы были перекрыты сводами.

После гражданской войны здание вокзала было одним из немногих, уцелевших после окончания боевых действий. В годы Великой Отечественной войны здание вокзала было сильно разрушено. Инфраструктура станции была полностью восстановлена в послевоенные годы. Новое здание вокзала было выстроено в 1949 году. В связи с увеличением пассажиропотоков в конце 70-х годов XX века было начато строительство нового вокзального здания [16].



Рис. 2. Здание железнодорожного вокзала в Белгороде до реконструкции. Западный фасад. Архивное фото 1908 г.



Рис. 3. Здание железнодорожного вокзала в Белгороде после реконструкции. Восточный фасад. Архивное фото 1911 г.



Рис. 4. Здание железнодорожного вокзала в Белгороде, построенное в 1949 г. Восточный фасад. Архивное фото 1950 г.



Рис. 5. Новое здание железнодорожного вокзала в Белгороде. Западный фасад. Архивное фото 1980 г.

Юго-Восточная железная дорога, прошедшая в 1893 г. через Купянск и Пензу, связала юг России с Рязано-Уральской железной дорогой. При содействии сахарозаводчиков Ребиндера и Боткина акционерным обществом Юго-Восточной железной дороги в 1896 году было закончено строительство железнодорожной линии от станции Белгород до станции Купянск, на которой был построен комплекс зданий пассажирской станции Нежеголь, от нее были сделаны подъездные железнодорожные пути к товарной станции Боткино в Новой Таволжанке и к товарной станции Ребиндеров в слободе Шебекино.

Село Новая Таволжанка, принадлежало роду Боткиных с 1882 г. В начале XIX века хозяином этих мест стал надворный советник С.Г. Жуковский, который продал свеклосахарный завод и имение в полуразрушенном состоянии владельцам торговой фирмы «Петра Боткина сыновья» [17]. Через несколько лет после покупки завода и образования «Товарищества Новотаволжанского свеклосахарного завода» Боткиными была проведена полная модернизация производства. Была создана селекционная лаборатория, организовано молочное хозяйство, конезавод, построена пасека, высажены сосны.

В 1890 году на сахарном заводе Боткиных в Новой Таволжанке и сахарном заводе Ребиндеров в сл. Шебекино было произведено продукции на 1 миллион 575 тысяч рублей [18]. Такие значительные объемы производства требовали скорейшего решения транспортного вопроса для вывоза продукции.

Здание товарной железнодорожной станции Боткино находится около одного из двух кирпичных складов, подъездные тупиковые железнодорожные пути товарной станции Боткино расположены к юго-востоку и юго-западу от этих кирпичных складов. Они включают в себя две сортировочные горки для формирования поездов. В настоящее время здание товарной железнодорожной станции не используется.

Здание товарной железнодорожной станции Боткино, построенное в эпоху эклектики, является одним из композиционных элементов в фоновой застройке историко-культурного комплекса Боткиных в селе Новая Таволжанка.

Пассажирское здание на станции Нежеголь – одноэтажное, прямоугольное в плане, кирпичное. Находится в центральной части перрона, протяженным фасадом обращено в сторону железнодорожных путей. Главный вход в здание расположен в центре фасада, обрамлен арочным порталом. Композиционная ось главного входа завершена треугольным полуфронтоном. Среди первоначальных элементов – ритмично расположены лопатки над каменным цоколем. Фасады были поновлены в конце XX века. К поновлениям относятся: многоцветный декор и со стороны бокового фасада – односкатный зонт над входом, а также оконные решетки в виде концентрических вертикальных ромбов. Кровля – вальмовая, кровельное железо заменено на шифер. Полностью сохранились первоначальные столярные заполнения оконных и дверных проемов.

Пассажирское здание, построенное в духе стилизаторской эклектики, является главным композиционным элементом в застройке железнодорожного комплекса станции Нежеголь.



Рис. 6. Вокзал на станции Нежеголь

1 января 1907 года произошло слияние Харьковско-Николаевской и Курско-Харьковско-Азовской железных дорог, в результате которого были образованы «Южные казённые железные дороги».

В 1907 г. образовалось Русско-Бельгийское акционерное общество по строительству железной дороги от станции Льгов до станции Лихая. В 1911 году была построена железнодорожная линия Льгов-Харьков Северо-Донецкой железной дороги, которая соединяла частную Белгород-Сумскую железную дорогу на станции Готня, которая на месте скрещения этих двух дорог стала узловой [19]. На отрезке железной дороги от станции Готня до станции Нежеголь со-

хранились железнодорожные комплексы и вокзалы в первоначальном виде. Среди них выделяются своим архитектурным решением вокзальные здания в Томаровке, Сумовке и в Готне.

Название поселения Томаровка по одной легенде обязано грузинской царице Тамаре, по другой - дочери местного воеводы, по официальной версии – основателям села – братьям Борису и Василию Томаровым. В XVIII веке село Томаровка было крупным торговым центром. В середине XIX века в Томаровке были широко развиты ремесла и промыслы: кожевенный, киоточный, столярное ремесло, бондарный, кузнечный и др. В те времена в Томаровке ежегодно проводилось пять ярмарок, проходили еженедельные базары.

Железнодорожная станция Томаровка была введена в эксплуатацию в 1903 г. в составе действующей с 1901 г. частной Белгород – Сумской железной дороги, построенной по инициативе и на средства акционерного общества, организованного в 1896 г. В него входили владельцы крупнейших заводов края: князь Ф. Юсупов, сахарозаводчики М. Терещенко и П. Харитоненко. Руководил строительными работами с 1898 по 1901 гг. инженер - путейщик И.А. Сумовский, один из директоров правления общества Белгород – Сумской железной дороги.

Вокзал на станции Томаровка, построенный ориентировочно в период между 1903 по 1911 гг. для обслуживания пассажиров, представляет собой интересный образец, выполненный в кирпичном стиле.

Здание вокзала двухэтажное, каменное. Выглядит очень живописно благодаря подчеркнута симметричной композиции и богатому фасадному декору. Композиция фасадов – главного и заднего (ориентированного на железнодорожную платформу), в десять осей. На каждом фасаде по три ризалита. Центральный и боковые ризалиты в две оси. Ризалиты увенчаны высокими щипцами с крутыми двускатными крышами. Участки фасадов между ризалитами имеют по три оси.

Основной мотив декора - плоские горизонтальные тяги в верхней и нижней частях каждого этажа, междуэтажный пояс, сдвоенные пилястры и зубчатый руст, украшающий щипцы, обрамления проемов и завершение фасадов. Оконные проемы на первом этаже – имеют слабо выраженную лучковую форму и рельефные клинчатые перемычки с замковыми камнями, на втором этаже – в ризалитах арочные с клинчатыми перемычками, имитирующими готические арки, между ризалитами окна такие же, как на первом этаже.

Завершены фасады фризом с зубцами и профилированным карнизом. Входов в здание несколько: со стороны главного фасада (четвертая

ось справа) и со стороны заднего фасада - два входа, а также по входу в боковых фасадах.

Центральные оси боковых фасадов отмечены выдвинутыми объемами лестничных клеток (ризалитами), прорезанными арочными окнами и дверными проемами с остекленными фрамугами. Фасады оштукатурены и покрашены: стены в фисташковый цвет, детали в белый цвет. Крыши двускатные, покрыты шифером.

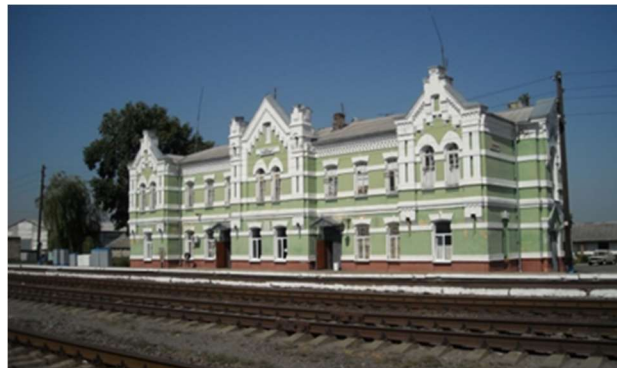


Рис. 7. Здание вокзала ст. Томаровка

Станция Сумовская была введена в эксплуатацию в 1903 г. в составе действующей с 1901 г. частной Белгород-Сумской железной дороги. Вокзал на станции Сумовская, построенный для обслуживания пассажиров, представляет собой образец, построенный в эпоху эклектики в «кирпичном» стиле.

Здание вокзала двухэтажное, каменное. Композиция главного и заднего (ориентированного на перрон) фасадов – асимметрична, так как плоские ризалиты в одну ось, композиционно акцентирующие вход в вокзал со стороны главного фасада (заложенный в процессе эксплуатации) и выход на перрон, расположены в крайних осях фасадов: на главном фасаде – четвертая ось слева, на заднем – вторая ось справа.

Поле стен прорезано в мерном ритме одинаковыми прямоугольными окнами, обрамленными в верхней части клинчатыми перемычками с рельефными замками и серьгами. По всему периметру под окнами построен сложный профилированный карниз. На фасаде этажи разделены декоративным междуэтажным поясом, поле которого украшено подоконными нишами. Фасады здания завершены фризом, декорированным зубчиками и ширинками, и плоским карнизом. Ризалиты завершены высокими треугольной формы щипцами, украшенными зубчатыми краями по наклонным направляющим. Композиционная вертикаль ризалитов оформлена снизу-вверх: дверными проемами, междуэтажными поясами одноосными оконными проемами, прямоугольными накладками и круглыми окнами в щипцах. На боковом (правом) фасаде центр, выделенный плоским ризалитом с тамбуром входа и высоким

арочным окном лестничной клетки, обрамленным архивольтом, завершен прямоугольным аттиком, украшенным зубчиками, нишей и накладками. Углы здания оформлены огибающими пилястрами. Входов в здание два: со стороны перрона (вторая ось справа) и со стороны бокового

фасада. Первоначальная пространственно-планировочная структура частично изменена. Современная планировка первого этажа – коридорно-зальная. На этом этаже расположены все технические службы, зал ожидания для пассажиров и служебные квартиры. На втором этаже с отдельным входом с торца здания – жилые помещения.



а) северный фасад, б) южный фасад со стороны железнодорожных путей

Рис. 8. Здание вокзала ст. Сумовская:  
а) северный фасад, б) южный фасад со стороны железнодорожных путей

Станция Готня была введена в эксплуатацию в 1903 г. в составе действующей с 1901 г. частной Белгород-Сумской железной дороги. Название станции является обобщенным от близлежащих сел: Николаевская Готня и Введенская Готня, жители которых участвовали в строительстве дороги и самой станции. В 1910 году кроме здания вокзала были построены: водонапорная башня, паровозное депо, контора и мастерские службы пути, баня, бригадный дом, больница, пять двухэтажных и два одноэтажных жилых домов. В 1913 году завершено строительство трехэтажного жилого дома. В 1914 году построена трехклассная школа, в которую принимали только детей железнодорожников. Часть школы была отведена под церковь.

Торжественное открытие железнодорожной станции Готня состоялось в 1911 году. В 1924-1925 годах станция Готня, входившая в Борисовский уезд Ракитянской волости, имела 916 человек населения. С южной стороны станции после революции возникает поселок Раздолье, который с 1933 после интенсивного строительства жилых домов вокруг станции переименовывается в поселок городского типа Покровский. С 1938 года поселок Покровский переименовывается в поселок Пролетарский со статусом поселка городского типа.

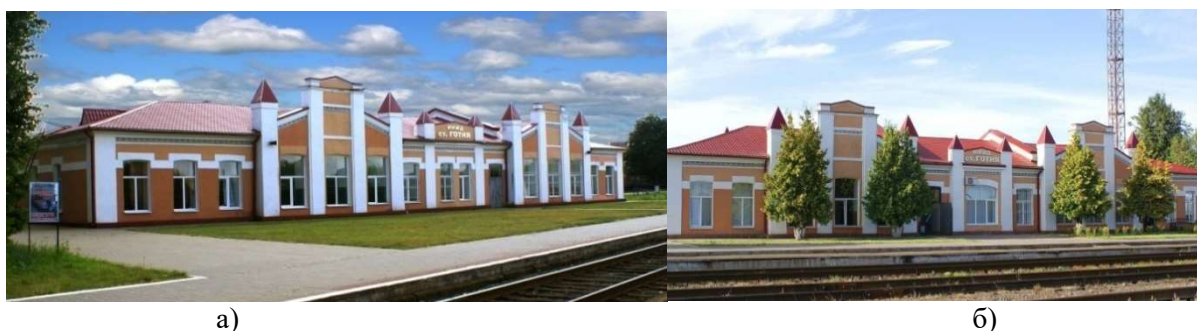
До нашего времени сохранился практически весь комплекс сооружений Готнянской железной дороги в первоначальном виде.



Рис. 9. Здание вокзала ст. Готня. Архивное фото 1911 г. Вид южного фасада



Рис. 10. Здание вокзала ст. Готня до реставрации. Вид северного фасада

Рис. 11. Здание вокзала ст. Готня. Современное состояние после реставрации 2003 г:  
а) северный фасад, б) южный фасад

Здание вокзала одноэтажное, каменное, в плане - прямоугольное. Внутри здания располагаются: зал ожидания, кассы, туалет, комната для работников станции и буфет.

Вокзал станции Готня имеет островное расположение относительно железнодорожных путей и перронов: южный фасад здания выходит на линию Белгород-Сумовского направления, северный фасад - на Льговско-Харьковские направления.

Архитектура вокзала – типичный пример кирпичного стиля эпохи эклектики, сформировавшейся в России во второй половине XIX. Так как вокзалы в это время считались важными общественными сооружениями, использовавшимися помимо основного назначения для проведения различных городских мероприятий (встреч именитых гостей, проведения концертов и т.д.), архитекторы на стадии проектирования позволяли себе смешение классических и средневековых мотивов с элементами русского зодчества. Фасады, выполненные лицевой кладкой из разных видов лекального кирпича, радовали глаз декоративными фронтонами, аттиками, наличниками окон, прихотливой композицией оформления. Вокзал станции Готня не стал исключением. Одноэтажное здание вокзала вытянуто по продольной оси, имеет 15 световых осей, симметричные фасады акцентированы тремя неглубокими ризалитами. Центральный ризалит на северном

фасаде в одну композиционную ось, на южном фасаде – в две оси, ризалиты фланкированы пилястрами, завершенными массивными столбиками и простым аттиком. Центральные ризалиты по высоте ниже крайних ризалитов. Центральный ризалит на северном фасаде прорезан крупным окном с лучковой перемычкой. Боковые ризалиты в три световые оси, оформлены высокими пилястрами. Центральная ось завершена аттиком сложной формы, крайние пилястры завершены столбиками.

В первоначальном виде фасады здания вокзала были не оштукатурены, выполнены в «кирпичном» стиле из обожженного кирпича с полихромным покрытием. Во время военных действий на территории п.г.т. Пролетарский здание вокзала пострадало, были взорваны ж.д. пути и перроны. После освобождения территории от фашистских захватчиков железнодорожный вокзальный комплекс привели в порядок. Первоначальный вид фасадов был изменен: плоскости стен оштукатурены, покрашены и декорированы многоцветной мозаикой.

Реставрация 2003 года более кардинально изменила первоначальный вид фасадов: многие элементы декора были изменены или утрачены, добавлены новые элементы, искажившие первоначальный облик здания.



В 1918 годах все частные железные дороги, в том числе на территории Белгородской области, согласно декрету Советского правительства, были объявлены собственностью Советской Республики, национализированы и переданы в ведение Народного комиссариата путей сообщения.

**Вывод.** Анализ формирования объемно-планировочных, архитектурных и функциональных решений рассмотренных зданий вокзалов дает возможность утверждать, что рациональность «кирпичного стиля» в архитектуре вокзалов на территории Белгородского региона во многом была определена стратегическим направлением строительства железных дорог в России, в связи с чем появилось большое количество кирпичных заводов, выпускавших как полнотелый, так и лещатый красный кирпич. Именно в это время тектоника кирпичных стеновых конструкций предстает в качестве основы стилеобразования, а естественная пластика и, фактура и цвет кирпича становятся ведущими средствами художественной выразительности [20]. Дальнейшие исследования в области стилеобразования архитектуры зданий железнодорожных вокзальных комплексов и этапов железнодорожного строительства будут способствовать выявлению закономерностей или случайностей совпадения различных по своему содержанию и структуре процессов. Можно сказать, что архитектурные и объемно-планировочные решения вокзальных зданий малых и средних городов подчинены единому архитектурному замыслу отдельной железной дороги или ее района, подчеркивая единый архитектурный ансамбль всех сооружений данной дороги или ее участка. В решении вопросов создания архитектурных комплексов железных дорог и формирования единого архитектурного пространства привокзальных площадей необходимо отметить российских специалистов, внесших особый вклад в общий контекст мирового железнодорожного строительства 1830 – 1910-х гг.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. Гл. ред. Н. С. Конарев. М.: Большая Российская энциклопедия, 1994. 559 с.
2. Курско-Харьковско-Азовская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). СПб., 1890–1907. С. 101–103.
3. Белгородская энциклопедия: Страницы истории Отечества, Русской Православной церкви, культуры, ратных и трудовых подвигов белгородцев. Гл. ред. В. В. Овчинников. Белгород, 1999. 48 с.
4. История Юго-Восточной железной дороги. ЮВЖД. [Электронный ресурс]. URL: <http://poezdnon.ru/zheleznaya-doroga/istoriya-rzhd/ugo-vostochnaya-zheleznaya-doroga.html>. (Дата обращения 24 .09. 2019).
5. Белгород-Сумская железная дорога // Энциклопедический словарь Брокгауза и Эфрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). СПб., 1890–1907. С. 345.
6. Кульжинский С.Н. Очерки хозяйства Юго-Восточных дорог. Воронеж: Изд-во Печатня С.П. Яковлева, 1908. 39 с.
7. Мухина Н.Е., Душкова Н.А. Из истории строительства Юго-Восточной железной дороги (к 140-летию создания ЮВЖД) // Вестник Воронежского государственного технического университета. 2006. Т. 2, №2. С. 31–34.
8. Хроника развития ЮВЖД. портал «Харьков Транспортный». Краткая история Северо-Донецкой железной дороги. [Электронный ресурс]. URL:<http://gortransport.kharkov.ua/railway/chronicle/page10.html>. (Дата обращения 24 .09. 2019).
9. История железнодорожного транспорта в России. Т.1. 1836-1917 / под общ.ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина. СПб. М.: АО "Иван Федоров", 1994. 336 с.
10. Гулидова Ю.И. Железнодорожная революция в России во второй половине XIX – начале XX в. // Экономический журнал. 2011. № 2. С. 135–142.
11. Гавлин М.Л. Династия "железнодорожных королей" фон Мекк // Экономическая история. Обзорение. Под ред. Л.И. Бородкина. Вып. 7. М., 2001. С. 133–152.
12. Поляков, Самуил Соломонович // Еврейская энциклопедия Брокгауза и Эфрона. СПб., 1908–1913. 734 с.
13. Тихонова Н.Е. ЮВЖД – 140 лет: истоки развития // Гуманитарные и культурно-исторические аспекты развития российского общества. Сборник научных трудов. Воронеж. 2005. Вып. I. С. 22–25.
14. Мухина Н.Е., Душкова Н.А. Вклад С.С. Полякова в создание сети железных дорог в Воронежской губернии в пореформенный период // Седьмые межрегиональные научные чтения по актуальным проблемам социальной истории и социальной работы. Тезисы докладов и сообщений. Новочеркасск, Ростов на Дону. 2006. 25 с.
15. Романенко Ю.И., Харенко М.П. Взгляд через годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков: Изд-во Прапор, 1999. 288 с.
16. Зиновьев Д. История электрификации железных дорог СССР. 1959–1960. Паровоз ИС. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.parovoz.com/history/electrification/1959-60.php>. (Дата обращения 24 .09. 2019).
17. Ильин С.В. Боткина Петра сыновья: Энциклопедия «Москва». 1997.

18. Вклад А. Ребиндера и братьев Боткиных в социально-экономическое развитие Шебекинской волости Белгородского уезда Курской губернии на рубеже XIX – XX вв. Проблема сохранения исторических памятников [Электронный ресурс]. URL: [https://belstory.ru/goroda/shebekino/vklad-a-rebindera-i-bratyev-botkinh-v-sotsialno-konomitcheskoe-razvitie-shebekinskoy-volosti-](https://belstory.ru/goroda/shebekino/vklad-a-rebindera-i-bratyev-botkinh-v-sotsialno-konomitcheskoe-razvitie-shebekinskoy-volosti-belgorodskogo-uezda-kurskoy-gubernii-na-rubezhexix-hh-vv-problema-sohraneniya-istoricheskikh-pa-2.html)

belgorodskogo-uezda-kurskoy-gubernii-na-rubezhexix-hh-vv-problema-sohraneniya-istoricheskikh-pa-2.html (Дата обращения 24.09.2019)

19. Ожегов С.С. Типовое повторное строительство в России в XVIII-XIX веках. М.: Стройиздат. 1984. 167 с.

20. Абдримова М.М. Вокзалы ждёт эпоха Ренессанса // Гудок. №171 (26780). 2019. 1 с.

#### Информация об авторах

**Колесникова Людмила Ильинична**, профессор, кафедра архитектуры и градостроительства. E-mail: [arh.lik@yandex.ru](mailto:arh.lik@yandex.ru). Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова. Россия, 308012, Белгород, ул. Костюкова, д. 46.

**Немцева Яна Анатольевна**, ассистент кафедры архитектуры и градостроительства. E-mail: [yana.nemtseva.78@mail.ru](mailto:yana.nemtseva.78@mail.ru). Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова. Россия, 308012, Белгород, ул. Костюкова, д. 46.

Поступила в октябре 2019 г.

© Колесникова Л.И., Немцева Я.А., 2019

**Kolesnikova L.I., \*Nemtseva Y.A.**

*Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov*

*Russia, 308012, Belgorod, Kostukova st., 46*

*\*E-mail: [yana.nemtseva.78@mail.ru](mailto:yana.nemtseva.78@mail.ru)*

## HISTORICAL AND ARCHITECTURAL HERITAGE OF OBJECTS OF THE SOUTH-EASTERN RAILWAY IN THE BELGOROD REGION

**Abstract.** *The article considers the main historical milestones in the development of the Kursk-Kharkov-Azov railway, going from Kursk through Belgorod to the Rostov station, the Kharkov-Balashov railway passing through the district towns of Valuyki and Biryuch, Voronezh province, and the Yelets-Valuysky railway passing through the cities of Stary Oskol and Novy Oskol, the junction station of Valuyki, Kursk province, private Belgorod - Sumy railway, passing through the nodes of the Gotnyu station to Basy station in the Sumy region, Lgovo - Kharkov line north-Donetsk Railway, also passes through the nodal Gotnya station and Kharkov. Subsequently, these railways, built on the territory of modern Belgorod region in the period from the 19th to the beginning of the 20th centuries, became part of the Southeast Railway. The old historical buildings that have survived to this day on railway stations are explored at the junction stations, such as: Belgorod station, Botkino station, Nezhegol station, Tomarovka station, Sumovskaya station, Gotnya station. Historical and archival materials about the main customers and builders of the Belgorod railways of the South-East direction are studied and analyzed: founder S.S. Polyakov, Prince F. Yusupov, founders M. Tereshchenko and P. Kharitononko, railway engineers: V.S. Semicheva, M.A. Danilove, P.P. Solntsevo, Baron K.F. von Taube, F.A. Ditmar, P.M. Sveshnikov, engineer – tracker I.A. Sumovskiy, prospectors: V. A. Panaev, N.I. Antonov, V.F. Golubev. The architectural and stylistic features of the preserved buildings of the station, their space-planning and space-spatial solutions are analyzed.*

*In accordance with the Company policy of the Joint Stock Company «Russian Railways» for the preservation of historical station buildings and within the framework of historical, architectural, comparative and visual landscape analyzes, the ways of further research and development of methods for the possible conservation of historical buildings of railway station complexes of the 19th - early 20th centuries and their adaptations for modern use are defined*

**Keywords:** *railways, passengers, rolling stock, depot, railway station, guard booths, water tower.*

### REFERENCES

1. Railway transport: encyclopedia. [Zheleznodorozhnyj transport: Enciklopediya]. Ch. ed. N.S. Konarev. Moscow: Big Russian encyclopedia, 1994. 559 p. (rus)

2. Kursk-Kharkov-Azov Railway [Kursko-Har'kovsko-Azovskaya zheleznaya doroga]. Enciklopedicheskij slovar' Brokgauza i Efrona: v 86 t. (82 t. i 4 dop.). St. Petersburg, 1890-1907. Pp.101–103. (rus)

3. Belgorod encyclopedia: Pages of the history of the Fatherland, the Russian Orthodox Church, culture, military and labor feats of Belgorod. [Belgorodskaya enciklopediya: Stranicy istorii Otechestva, Russkoj Pravoslavno jcerkvi, kul'tury, ratnyhi trudovyh podvigov belgorodcev]. CH. ed. V.V. Ovchinnikov. Belgorod, 1999. 48 p. (rus)
4. History of the Southeast Railway. [Istoriya Yugo-Vostochnoj zheleznoj dorogi. YUVZHD]. URL: <http://poezd.on.ru/zheleznyaya-doroga/istoriya-rzhd/ugo-vostochnaya-zheleznyaya-doroga.html>. (date of treatment 24 .09. 2019). (rus)
5. Belgorod-Sumy railway. [Belgorod-Sumskaya zheleznyaya doroga]. Enciklopedicheskij slovar' Brokgauza i Efrona: v 86 t. (82 t. i 4 dop.). St. Petersburg, 1890–1907. 345 p. (rus)
6. Kulzhinsky S.N. Essays of economy of South-Eastern roads. [Ocherki hozyajstva Yugo-Vostochnyh dorog]. Voronezh: publishing house of Printing house of Yakovlev S. P., 1908. 39 p. (rus)
7. Mukhina N. E., Dushkova N. A. From the history of construction of South - East railway [Iz istorii stroitel'stva Yugo-Vostochnoj zheleznoj dorogi (k 140-letiyu sozdaniya UVZHD)]. Bulletin of Voronezh state technical university. 2006. Vol. 2, No. 2. Pp. 31–34. (rus)
8. Chronicle of the development of the Southeast Railway. The portal "Kharkov Transport". A brief history of the North Donetsk railway. [Hronika razvitiya YUZHD. portal «Har'kovTransportnyj». Kratkaya istoriya Severo-Donckoj zheleznoj dorogi]. URL: <http://gortransport.kharkov.ua/railway/chronicle/page10.html>. (date of treatment 24 .09. 2019). (rus)
9. History of railway transport in Russia. Vol. 1. 1836-1917. [Istoriya zheleznodorozhnogo transporta v Rossii. T.1. 1836-1917]. Ed. E. Y. Kraskovskiy, M. M. Uzdin. St. Petersburg- Moscow: JSC "Ivan Fedorov", 1994. 336 p. (rus)
10. Gulidova Y. I. Railway revolution in Russia in the second half of the XIX-early XX century. [Zheleznodorozhnaya revolyuciya v Rossii vo vtoroj polovine XIX – nachale XXv.]. Ekonomicheskij zhurnal. 2011. No. 2. Pp. 135–142. (rus)
11. Gavlin M.L. Dynasty "railway kings" von Meck. [Dinastiya "zheleznodorozhnyh korolej" fon Mekk]. Ekonomicheskaya istoriya. Obozrenie .Ed. L. I. Borodkin. Vol. 7. Moscow, 2001. Pp. 133–152. (rus)
12. Polyakov, Samuel Solomonovich. [Polyakov, Samuil Solomonovich]. Jewish Encyclopedia of Brockhaus and Ephron. SPb., 1908–1913. 734 p. (rus)
13. Tikhonova N.E. South - Eastern railway - 140 years: the origins of development. [UVZHD – 140 let: istoki razvitiya]. Gumanitarnye kul'turno - istoricheskie aspekty razvitiya rossijskogo obshchestva. Sbornik nauchnyh trudov. Voronezh. 2005. Vol. I. Pp. 22–25. (rus)
14. Mukhina N.E., Dushkova N.A. Contribution of S. S. Polyakov to the creation of the railway network in the Voronezh province in the post-reform period. [Vklad S.S. Polyakova v sozdanie seti zheleznyh dorog v Voronezhskoj gubernii v poreformennyj period]. Sed'myemeh regional'nye nauchnye chteniya po aktual'nym problemam social'noj istorii i social'noj raboty. Tezisy dokladov i soobshchenij. Novocherkassk, Rostov on don. 2006. 25 p. (rus)
15. Romanenko Y.I., Kharenko M.P. Look through the years. Southern railway for 130 years. [Vzglyad cherez gody. Yuzhnaya zheleznyaya doroga za 130 let]. Kharkov: Prapor Publishing house, 1999. 288 p. (rus)
16. Zinoviev D. History of electrification of Railways of the USSR. 1959-1960. Steam locomotive IS. [Istoriya elektrifikacii zheleznyh dorog SSSR. 1959-1960. Parovoz IS]. URL: <https://www.parovoz.com/history/electrification/1959-60.php>. (date of treatment 24 .09. 2019). (rus)
17. Ilyin S.V. Botkin and sons: encyclopedia "Moscow". [Botkina Petra synov'ya: Enciklopediya «Moskva»]. 1997. (rus)
18. The contribution of A. Rehbinder and brothers Botkins in socio-economic development of the parish Shebekinskiy, Belgorod uyezd, Kursk province in the XIX–XX centuries the Problem of preservation of historical monuments. [Vklad A. Rebindera i brat'ev Botkinyh v social'no - ekonomicheskoe razvitie Shebekinskoj volosti Belgorodskogo uezda Kurskoj gubernii na rubezhe XIX – HKH vv. Problema sohraneniya istoricheskikh pamyatnikov]. URL: [https:// belstory.ru/goroda/shebekino/vklad-a-rebindera-i-bratyev-botkinh-v-sotsialno-konomicheskoe-razvitie-shebekinskoj-volosti-belgorodskogo-uezda-kurskoj-gubernii-na-rubezhe-xix-hh-vv-problema-sohraneniya-istoricheskikh-pa-2.html](https://belstory.ru/goroda/shebekino/vklad-a-rebindera-i-bratyev-botkinh-v-sotsialno-konomicheskoe-razvitie-shebekinskoj-volosti-belgorodskogo-uezda-kurskoj-gubernii-na-rubezhe-xix-hh-vv-problema-sohraneniya-istoricheskikh-pa-2.html) (date of treatment: 24 .09. 2019). (rus)
19. Ozhegov S.S. Typical re-construction in Russia in the XVIII-XIX centuries [Tipovoe povtorno stroitel'stvo v Rossii v XVIII-XIX vekah]. Moscow: Stroizdat, 1984. 167 p. (rus)
20. Abdrimova M.M. Stations waiting for the Renaissance. [Vokzaly zhdyot epoha Rennessansa]. Gudok. No. 171 (26780). 2019. 1 p. (rus)

*Information about the authors*

**Kolesnikova, Lyudmila I.** Professor. E-mail: arh.lik@yandex.ru. Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov. Russia, 308012, Belgorod, Kostyukova st., 46.

**Nemtseva, Yana A.** Assistant. E-mail: yana.nemtseva.78@mail.ru. Belgorod State Technological University named after V.G. Shukhov. Russia, 308012, Belgorod, Kostyukova st. 46.

---

*Received in October 2019*

**Для цитирования:**

Колесникова Л.И., Немцева Я.А. Историко-архитектурное наследие объектов юго-восточной железной дороги на территории Белгородской области // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2019. № 12. С. 65–76. DOI: 10.34031/2071-7318-2019-4-12-65-76

**For citation:**

Kolesnikova L.I., Nemtseva Y.A. Historical and architectural heritage of objects of the south-eastern railway in the Belgorod region. Bulletin of BSTU named after V.G. Shukhov. 2019. No. 12. Pp. 65–76. DOI: 10.34031/2071-7318-2019-4-12-65-76