

Обозначенные точки в историческом развитии идей синтеза звука и цвета, безусловно оказали влияние на становление широкого спектра идей синтеза в искусстве XX века.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Базыма, Б. Цвет и психика [Текст] / Б. Базыма. – Харьков, 2001.
2. Галеев, Б. М. Скрябин и развитие идеи видимой музыки

[Текст] / Б.М. Галеев // Музыка и современность. Вып. 6. – М., 1969.

3. Коляденко, Н.П. Синестетичность музыкально-художественного сознания [Текст] / Н. П. Коляденко. – Новосибирск: Изд. НГК им. М.И. Глинки, 2005.
4. Лобанова, М. Западноевропейское музыкальное барокко: проблемы эстетики и поэтики [Текст] / М. Лобанова. – М.,: Музыка1994.
5. Ревальд Дж. Постимпрессионизм [Текст] / Дж. Ревальд. – М., 1965.

УДК 711

Петухова Н.М.

Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи, скульптуры и архитектуры им. И.Е. Репина

ЭВОЛЮЦИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ РОЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛОВ РОССИИ 1830-х – 1910-х ГОДОВ*

Аннотация. В данной работе на наиболее характерных примерах прослеживается эволюция градостроительной роли вокзалов в соответствии с предложенной автором периодизацией этапов строительства железных дорог России. Рассматриваются аспекты взаимодействия города и вокзала, характеризующие как влияние вокзалов на городскую среду, так и роль сложившейся планировочной структуры города на размещение вокзалов и формирование привокзальных площадей.

Ключевые слова: железная дорога, вокзал, привокзальная площадь, архитектурный ансамбль, градостроительная роль, планировочная структура.

N. Petukhova

EVOLUTION OF THE URBAN PLANNING ROLE OF RAILWAY STATIONS IN RUSSIA IN 1830 - 1910-ies

Abstract. In this paper the evolution of the urban planning role of railway stations is traced in terms of the most typical examples in accordance with the proposed by author periodization of construction phases of railways in Russia. Aspects of interaction between a city and its station describing influence of the latter on the urban environment, and role of the current city planning structure for location of stations and design of the station squares are considered.

Key words: railway, station, station square, an architectural ensemble, urban planning role, planning structure.

Градообразующая роль железных дорог отмечается практически во всех работах, где так или иначе затрагиваются вопросы градостроительства середины XIX – начала XX веков. Этой теме посвящена глава в капитальном трехтомном труде «Градостроительство России середины XIX-начала XX века», вышедшем в свет в 2001-2003 г., где на обширном материале проведено глубокое исследование «ансамбля железной дороги как нового градостроительного организма» [3]. Однако, как правило, вне сферы внимания исследователей оказывается проблема взаимовлияния города и вокзала, и ряд аспектов этой проблемы остаются недостаточно исследованными.

В данной работе вокзалы рассматриваются как градообразующий фактор в системе «вокзал – город». Внутри этой системы выделяются два вектора взаимодействия: «от города – к вокзалу» и «от вокзала – к городу». Первый вектор обусловлен значением сложившейся структуры города и сетки городских улиц на особенности размещения вокзалов. Второй предполагает влияние вокзала на формирование и развитие городской среды. Оба вектора присутствуют одновременно с момента формирования градостроительной системы «вокзал – город», но их значение различно на разных этапах ее развития.

В хронологических рамках периода с 1830-х до 1910-х годов можно условно выделить четыре этапа развития железнодорожного строительства. Первый этап охватывает 1830-е – 1850-е годы (эпоха правления Николая I). Второй этап

* © Петухова Н.М.

– 1860-е – нач. 1880-х гг., когда железнодорожное строительство определяется той новой социально-экономической ситуацией, которая возникла в пореформенной России. Третий этап: середина 1880-х – конец 1890-х гг. – характеризуется стремительным расширением географии строительства железных дорог России. В конце его началось железнодорожное освоение отдаленных и малонаселенных территорий, сопровождавшееся появлением новых населенных пунктов и городов. Четвертый этап охватывает период 1900-х – 1910-х гг.

Границы этих этапов в общих чертах совпадают с основными периодами стилевой эволюции архитектуры, что отражается в архитектуре вокзалов и оказывает влияние на их градостроительную роль. Первый этап – период ранней эклектики. Второй и третий этапы – переход от ранней эклектики к ее поздней фазе, включающей и развитие национального направления. Рубеж третьего и четвертого этапов совпадает с началом формирования «нового стиля» – модерна. На протяжении четвертого этапа архитектура вокзалов испытывает мощное воздействие творческих исканий зодчих в русле модерна, а затем неоклассики.

Первый этап истории железнодорожного строительства в России начался во второй половине 1830-х годов с постройкой первой пригородной железной дороги Петербург – Царское Село – Павловск. На рубеже 40-х – 50-х годов с появлением первых магистральных железных дорог происходит формирование архитектурного типа конечного (головного) вокзала столицы и возникает проблема функциональной и композиционной взаимосвязи вокзала с прилегающим городским пространством.

Основа формирования системы «вокзал – город» начинает закладываться уже при выборе места размещения вокзала. Этот процесс во многом определяется сложившейся градостроительной ситуацией – наличием свободной от застройки территории, возможностью ее отчуждения, сеткой городских улиц, планировочной структурой города и т.п. На этом этапе велико влияние первого вектора – «от города – к вокзалу», так как город диктует свои условия; влияние же вокзала на город на этом этапе, как правило, проявляется лишь локально в необходимости отчуждения городской территории для нужд железной дороги.

Идея ввода железных дорог в центр города с размещением там головных вокзалов на данном этапе была отвергнута по ряду причин, основны-

ми из которых были боязнь шума и пожаров от нового вида транспорта и сложности с отчуждением земельных участков для прокладки железных дорог через густонаселенные кварталы центра.

Строительство железных дорог в России началось с тогдашней столицы Санкт-Петербурга, где оказались сосредоточены все первые головные вокзалы: Царскосельский (1837), Николаевский (1844-1851), Варшавский (1851-1853), Петергофский (Балтийский) (1853-1857). Кроме перечисленных вокзалов в этот период был построен и первый вокзал, в Москве – на конечной станции Санкт-Петербургско-Московской железной дороги.

Таким образом, уже на первом этапе были построены все основные вокзалы Петербурга (кроме Финляндского (1870) и Ладожского (2001)) и сформирована схема их расположения в структуре города. Их размещение определялось главными городскими магистралями, образующими планировочное «трехлучие»: Невским пр., Вознесенским и Измайловским пр. и Гороховой улицей. При этом вокзалы как бы отмечали узловые точки на их пересечении с южной границей основной городской застройки: Варшавский и расположенный неподалеку Балтийский – в конце Измайловского проспекта за Обводным каналом, Царскосельский – вблизи завершения Гороховой улицы у Загородного проспекта, Николаевский – в конце Невского проспекта в месте его пересечения со старым Новгородским трактом и дорогой к Александро-Невской Лавре. Железные дороги как бы продолжали эти исторически сложившиеся основные направления, ведущие из города.

Кроме направлений главных городских магистралей, выбор места для размещения вокзалов Петербурга определялся и наличием свободных пространств военных плацев (часть Семеновского плаца была использована для размещения Царскосельского вокзала, часть Александровского – для Николаевского); Варшавский и Петергофский (Балтийский) вокзалы были расположены на свободных территориях на левом берегу Обводного канала. Малоосвоенная территория Каланчевского поля подсказала место размещения первого вокзала Москвы, (хотя это несколько удлиняло протяженность дороги между двумя столицами).

Здание Царскосельского вокзала, построенного в 1849-1852 гг. по проекту К.А. Тона, практически не выделялось в окружающей городской

застройке, что определялось не только его масштабным строем, но и размещением в городской среде, при котором лицевой фасад располагался вдоль Загородного проспекта в одну линию с корпусами казарм. Площадь перед вокзалом отсутствовала, а подъезд был организован со стороны плаца, куда выходила высокая аркада.

Размещение Варшавского вокзала в конце городской магистрали (по аналогии с размещением парижского Восточного вокзала в конце Севастопольского бульвара) нельзя назвать удачным градостроительным решением, так как оно препятствовало возможности продолжения проспекта. Кроме того, конец железнодорожных путей был размещен слишком близко к Обводному каналу, что не позволило создать площадь перед главным фасадом вокзала. Проблема взаимосвязи вокзала и городского пространства была решена созданием дворов прибытия и отправления вдоль боковых фасадов, что и определило дальнейшее развитие вокзального комплекса на втором этапе (в конце 1850-х – 1860-х гг.).

Размещение Балтийского вокзала можно считать более удачным, поскольку наличие пространства между берегом Обводного канала и главным фасадом здания вокзала давало возможность создания привокзальной площади. Однако эта возможность так и не была реализована в архитектурном отношении.

В ряду этих столичных вокзалов наибольшее значение в истории градостроительства принадлежит конечным вокзалам Санкт-Петербургско-Московской железной дороги, построенным в 1844-1851 гг. по проекту архитектора К.А. Тона. Возведение вокзалов на двух конечных станциях по одному проекту создает уникальную ситуацию, при которой его здание является своеобразным модулем, позволяющим определить градостроительный масштаб формируемой привокзальной площади. Здание вокзала в Москве по своему масштабу оказалось недостаточным для организации аморфного пространства Каланчевского поля. В Петербурге, в отличие от Москвы, здание вокзала сомасштабно окружающей городской среде, чему способствовало, главным образом, то, что с получением статуса привокзальной, Знаменская площадь (ныне площадь Восстания) сразу же стала объектом активного градостроительного проектирования.

Непосредственное участие в проектировании новой привокзальной площади принимал и сам император, который, согласовывая представленный на его рассмотрение генплан, добавил к

площади дополнительно места под № 1, 2, 3 и 4, «как отчеркнуто Его Величества карандашом», что сделало площадь не только обширнее, но и придало ей более регулярный характер [8].

Площади была придана форма трапеции, расположенной почти по оси Невского проспекта. Здание вокзала располагалось в соответствии со сложившейся градостроительной структурой Невского проспекта, представляющей собой ряд нанизанных на его ось пространств, образованных отступающими от проезжей части наиболее значимыми зданиями. Здание вокзала и новая привокзальная площадь завершали собой этот ряд градостроительных доминант (открывающийся площадью, образованной колоннадой Казанского собора).

В стилевом отношении новый городской ансамбль привокзальной площади также являлся продолжением общего городского контекста. Проект был выполнен архитектором Н.Е. Ефимовым в соответствии с классицистическими традициями, и включал в себя не только пространственное урегулирование площади, но и «соответственные пассажирской станции четырехэтажные здания, по Высочайше утвержденным фасадам» [9]. Знаменская площадь – уникальное градостроительное явление, поскольку в истории архитектуры XIX века больше не известен факт создания привокзальной площади, задуманной как единый ансамбль.

Архитектурное решение фасадов самых первых вокзалов России – Царскосельского (1849-1851) и Николаевского (1846-1851), возведенных по проектам К.А. Тона, отнюдь не претендовало на выражение новой, технически прогрессивной функции здания, полностью принадлежа по своему образному и масштабному строю контексту города. Следующие по времени сооружения здания Варшавского (1852-1853 гг., арх. К.А. Скаржинский) и Балтийского (1853-1857 гг., арх. А.И. Кракау) вокзалов демонстрируют развитие типологии вокзала – Балтийский вокзал представлял собой уже развитый тип вокзального здания (в качестве аналога был взят Восточный вокзал в Париже). По всей видимости, помимо развития типологии вокзала, на смену образа и масштаба их зданий повлияло и размещение на обширных, незастроенных тогда пространствах за городской окраиной, что позволило не учитывать контекст города и применить в фасадах более крупный «вокзальный» масштаб.

Оппозиция между методикой проектирования «в стилях», как этого требовал градострои-

тельный контекст, и использованием новейших достижений инженерной мысли, вызвала «двуликость» зданий вокзалов, которая продолжала сохраняться и даже усиливаться и на последующих этапах железнодорожного строительства.

С переходом от классицизма к эклектике начал уходить в прошлое и градостроительный тип мышления архитекторов. Проблема архитектурного ансамбля, которая лидировала в творчестве зодчих первой трети XIX века, стала уступать место иным тенденциям, в числе которых были и поиски архитектурного образа нового типа здания – вокзала, выражающего его специфику.

Второй этап. В 1860-е годы в обстановке разворачивающихся реформ начинается второй этап в истории железнодорожного строительства России. С развитием капитализма и частной собственности на землю на смену государству как основному инвестору и заказчику всех основных градостроительных процессов приходит частный капитал. В эти годы интенсивно осваивался внутренний рынок.

В России государство, стремясь форсировать создание рельсовой сети как основы оживления всей экономики, с конца 1860-х годов стало оказывать помощь частным железнодорожным обществам в таких масштабах, в каких это не осуществлялось в других странах. На полученные от продажи Николаевской железной дороги деньги, а также на средства от займов в 1868 году был создан особый железнодорожный фонд для финансирования транспортных компаний.

Крепнущее в правительственных кругах и общественном мнении понимание важнейшего значения железных дорог для развития России способствовало началу того явления, которое сами современники определили как «железнодорожный бум».

Первыми проявлениями начавшегося «железнодорожного бума» в России стало строительство в 1859-1862 гг. первых направлений Московско-Ярославской и Московско-Рязанской железных дорог, на конечных станциях которых на Каланчевской площади рядом с вокзалом С.-Петербургско-Московской железной дороги были построены вокзалы – Северный (ныне Ярославский) и Рязанский (ныне Казанский). С появлением этих двух вокзалов бывший пустырь начал превращаться в привокзальную площадь – уникальную «площадь трех вокзалов» [4]. Стилевая общность фасадов (упрощенный «неоренессанс») и использование сходных приемов композиции придавало комплексу вокзалов Ка-

ланчевской площади определенное единство при доминирующей роли Николаевского вокзала.

Градостроительная эволюция Каланчевской площади демонстрирует нам переход от классицистических принципов организации пространства, заложенных в проекте К.А. Тона при размещении на первом этапе вокзала Санкт-Петербургско – Московской железной дороги, к формированию площади в соответствии с градостроительными тенденциями периода эклектики, при которых генплан из явления порождающего превращается в порождаемое. В соответствии с этим формирование «площади трех вокзалов» осуществлялось достаточно стихийно, будучи обусловлено, прежде всего, утилитарно-функциональными факторами.

Формирование «площади трех вокзалов» явилось, пожалуй, наиболее значительным событием в строительстве столичных вокзалов на данном этапе. В Москве, помимо двух вокзалов Каланчевской площади и двух временных деревянных вокзалов Московско-Нижегородской (1862) и Московско-Курской (1868) железных дорог (новый вокзал для Курской и Нижегородской железных дорог был построен в 1896 году по проекту Н.И. Орлова на Садовом кольце), появился всего один вокзал Московско-Смоленской железной дороги (предшественник Белорусского вокзала). Из Петербурга в 1862-1870 гг. была проложена железная дорога в Финляндию, к открытию которой в Петербурге по проекту арх. П.С. Купинского был построен Финляндский вокзал.

Утрата тех традиций ансамблевого мышления, которые еще сохранились на первом этапе железнодорожного строительства, привела к тому, что проблема ансамблевого решения привокзальной площади на втором этапе вообще не ставилась.

Тем не менее, на втором этапе железнодорожного строительства наблюдается значительное увеличение значения второго вектора взаимодействия градостроительной структуры «вокзал – город», характеризующегося направлением «от вокзала – к городу». Вызванное бурным ростом промышленности значительное увеличение грузо- и пассажироперевозок привело к увеличению количества рельсовых путей на привокзальных территориях и необходимости расширения станций и их вокзалов. Вдоль ввода железных дорог в город начинают формироваться новые промышленные районы, усиленно застраиваются привокзальные территории. Вокруг вокзалов быстро складывалась новая сетка улиц, соединявшая

привокзальную площадь с городскими окраинами и возникающей за полотном железной дороги застройкой.

Третий этап. Выделенный нами третий этап железнодорожного строительства, охватывающий середину 1880-х – конец 1890-х годов, характеризуется расширением географии железнодорожного строительства. Необходимость освоения новых баз сырьевых ресурсов и рынков сбыта вызвала интерес к направлениям развития на Север России, в Сибирь и на Дальний Восток.

Москва становится центром расширяющейся сети железных дорог, идущих в различных направлениях, у начала которых появляются новые железнодорожные вокзалы, расположенные, как правило, в районе исторических застав за Камер-Коллежским валом, отмечающим бывшую границу города: у Тверской заставы – Смоленский (Белорусский), 1870 г.; в Дорогомилово – Брянский (ныне Киевский), 1899 г.; у Зацепы – Павелецкий, 1900 г.; у Крестовской заставы – Виндавский (Рижский), 1897-1901 гг., в Бутырках – Савеловский (его первое название Бутырский), 1902 г. В эту схему укладывались и первоначальные временные здания вокзалов Нижегородской и Курской железных дорог, построенных в 1860-е гг. соответственно у Покровской заставы и Большого Никольского переуллка за Камер-Коллежским валом.

Таким образом, в Москве на данном этапе в районе старых крепостных стен формируется «кольцо вокзалов», поддерживающих и развивающих радиально-кольцевую систему планировки города. Их вокзалы при этом располагались на радиальных магистралях, идущих к его центру. В дальнейшем, следуя за расширяющимся в соответствии с радиально-кольцевой схемой городом, в Москве была сооружена кольцевая Окружная дорога (1903-1908 гг.), связавшая диаметры железных дорог.

Наличие обширных незастроенных пространств в местах размещения московских вокзалов предполагало организацию привокзальных площадей, которые, однако, не становились объектами целенаправленного архитектурного проектирования. При этом сами здания вокзалов воспринимались как престижные объекты архитектурного и инженерного творчества, в которых стилевые тенденции архитектуры периода поздней эклектики находили последовательное воплощение. Результатом стало нарастание роли вокзалов как архитектурных доминант городского пространства.

Освоение железными дорогами незаселенных и слабозаселенных пространств оказало значительное влияние на региональную планировку, создав новую структуру расселения и развития промышленности. Важнейшим мероприятием, развернувшимся в России в конце XIX века, явилось начало строительства государством Великого Сибирского пути, в результате которого на карте страны появились многочисленные новые поселки и города.

Расширение географии железнодорожного строительства вызвало интерес в проблеме создания пространственных архитектурных ансамблей железных дорог. Одним из ярких примеров наиболее полной реализации принципов создания единого в архитектурном отношении железнодорожного ансамбля является формирование архитектурного комплекса Вологодско-Архангельской железной дороги, построенной в 1894-1898 гг. под руководством известного промышленника и мецената Мамонтова [5; 6; 7].

Дальнейшее развитие на данном этапе получила определившаяся еще на первом этапе методика проектирования ансамблей железных дорог – типовое проектирование для протяженных магистральных железных дорог и индивидуальное – для пригородных ансамблей. Для проектирования вокзалов в городах закрепились методика проектирования по индивидуальным проектам.

Сочетание методов индивидуального и типового проектирования приводили к созданию сложных пространственных ансамблей, в которых здания вокзалов в крупных городах и на конечных станциях стали архитектурными доминантами в общем восприятии комплекса железнодорожных зданий на всем протяжении железной дороги.

Четвертый этап. На рубеже XIX и XX веков начинается следующий этап в истории железнодорожного строительства России. В этот период наряду с «укрупнением» капиталов, начавшимся в 1990-е годы, происходит и «укрупнение» зданий вокзалов: прокладываются новые линии, строятся новые и обновляются существовавшие ранее сравнительно скромные и небольшие по размерам железнодорожные вокзалы. Переход железных дорог в собственность государства способствует увеличению градостроительной и образно-презентационной роли столичных вокзалов как зданий, представляющих не только железную дорогу, но, в большей мере, город или страну. В соответствии с этим наблюдается тенденция к монументализации образа вокзала.

Старые здания столичных вокзалов России уже не соответствовали этим возросшим требованиям, что послужило одной из причин их коренной перестройки (или попытки перестройки). При этом необходимость реконструкции вокзалов вызывалась не только возросшими потребностями железной дороги, но и возникшими градостроительными проблемами, во многом заложенными еще при выборе мест размещения первых вокзалов и строительством их на тупиковых станциях.

К началу XX века с развитием различных видов транспорта вокзалы стали рассматриваться как одно из звеньев общей транспортной сети города, и при их реконструкции руководствовались, в том числе, и необходимостью создания удобного контакта внутригородского и внешнего транспорта. Повышение статуса зданий вокзалов и осознание их большой градостроительной значимости в начале XX века вызвали широкое распространение конкурсной практики при их проектировании.

В архитектуре новых зданий вокзалов, построенных на этом этапе, нашли отражение творческие искания зодчих начала XX века. Переход от эклектики к модерну (в его западноевропейском варианте) демонстрирует новое здание Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги в Петербурге (Витебский вокзал) (1900-1904 гг., арх. С.А. Бржозовский при участии гр. инж. С.И. Минаша).

Поиски «национального стиля» получили наглядное воплощение при строительстве в начале XX века новых зданий двух вокзалов на Каланчевской площади – Ярославского (арх. Ф.О. Шехтель, 1904 г.) и Казанского (арх. А.В. Щусев, 1914-1926 гг.). Их архитектурные решения иллюстрируют два направления этого стиля – образную стилизацию (Ярославский вокзал) и следование историческим образцам (Казанский вокзал). Перестройка зданий этих вокзалов привела к полной «смене стиля» Каланчевской площади.

Переход от модерна к неоклассике наглядно проявился в двух последовательно проводившихся в 1906 г. и 1911 гг. конкурсах на перестройку Николаевского вокзала в Петербурге [1; 2]. В представленных на второй конкурс проектах проявились поиски «новой монументальности» в русле неоклассики, ставшей одним из основных стилевых направлений в творчестве петербургских архитекторов в 1910-е годы [10]. Второй конкурс предполагал новый подход к

проекту, предусматривающий необходимость расширения Знаменской площади, которая к этому времени представляла «опаснейшее в столице место для легкового движения и пешеходов» [11]. Кроме причин функционального порядка, новый подход был обусловлен повышением интереса к градостроительным проблемам, что было в целом характерно для архитектурных воззрений русских зодчих начала 1910-х годов.

* * *

Эволюция градостроительной роли железнодорожных вокзалов в период формирования железнодорожной сети России в 1830-е – 1910-е годы шла по пути усиления значения второго вектора взаимодействия градостроительной системы «вокзал – город» («от вокзала – к городу»).

Градостроительное влияние вокзалов выходит за рамки непосредственной территориальной экспансии, характерной для первого этапа железнодорожного строительства. Размещение вокзалов определяет географию интенсивного строительства, обуславливая дальнейшее развитие города в направлении вокзала. Активное освоение транспортных окраин и включение их в городскую черту делает эти территории ценными, что, в свою очередь, приводит к вытеснению стихийно возникавших здесь мелких строений более крупными объектами.

«Градостроительный конформизм» первых зданий вокзалов, в градостроительном и стилевом отношении подчиняющихся контексту города, к концу XIX - началу XX века сменяется все более возрастающим значением роли вокзалов как новых градостроительных доминант. Постепенно с повышением ранга вокзальных зданий транспортная площадь как часть планировочной структуры города становится объектом градостроительного проектирования.

Тем не менее, проблема формирования целостной архитектурной среды привокзальных площадей оказалась, в той или иной мере, решенной только в столицах, да и то не во всех случаях. В истории градостроительной мысли второй половины XIX – начала XX веков Знаменская площадь в Петербурге и Каланчевская в Москве остаются уникальными примерами относительно удачного решения этой проблемы.

В процессе развития железнодорожного строительства в России была поставлена и, в ряде случаев, удачно решена проблема проектирования зданий и сооружений как пространственного

комплекса, объединенного общей архитектурной идеей. Ярким примером полноценного архитектурного решения этой проблемы является строительство Вологодско-Архангельской железной дороги, оказавшейся важнейшим фактором градостроительного преобразования природной среды отдаленного региона России.

Названные примеры заслуживают того, чтобы они заняли достойное место в истории железнодорожной эпохи градостроительного искусства.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Басс В.Г. Актуализация архитектурной классики в петербургской конкурсной практике 1900-1910-х годов: Автореферат диссертации на соискание уч. ст. канд. искусствоведения. – СПб., 2006. – 22 с.
2. Басс В.Г. Петербургская неоклассическая архитектура 1900-1910-х годов в зеркале конкурсов: слово и форма / Вадим Басс. – СПб. : Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2010. – 487 с.
3. Кириченко Е.И., Нащокина М.В. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. В 3-х книгах. Книги 1, 2. / под общ. ред. Е. И. Кириченко. – М.: Прогресс – Традиция, 2001, 2003. – 560 с., 340 с.
4. Петухова Н.М. Площадь трех вокзалов. Архитектурная биография. – СПб.: Остров, 2001.
5. Петухова Н.М. Формирование архитектурного комплекса Вологодско-Архангельской железной дороги // Архитектурное наследие, Вып.49, 2008. – С.255-273.
6. Петухова Н.М. Взаимодействие “национальных стилей” Северных стран и России в архитектурном комплексе железной дороги “Вологда-Архангельск”. // Архангельск и Северные страны конца XVI - нач. XX веков. Материалы международной конференции. – Архангельск, 1999. – С. 87-100.
7. Щёболева Е.Г. Архитектурные ансамбли станций Северной железной дороги (1860- 1910-е годы)// Памятники русской архитектуры и монументального искусства. XVI – XX вв. Выпуск 7. – М.: Наука, 2005. С.427-455.
8. РГИА, ф.218, оп.3, д.570. Л.133. Копия со Всеподданнейшего доклада Г. Главногоуправляющего Путями Сообщения и Публичных Зданий от 24 ноября 1843 г. за № 861. (1843 г.).
9. РГИА, ф.218, оп.3, д.570. Всеподданнейший доклад Г. Главногоуправляющего Путями Сообщений и Публичных Зданий от 13 марта 1847г. за №273.
10. РГИА, ф.350, оп.31, д.300. Проект переустройства пассажирского вокзала ст. С. Петербург.
11. РГИА, ф. 288, оп.5, д.84. Дело о переустройстве Николаевского вокзала в Петербурге.

УДК 7.03

Яковлева О.И.

Российский институт культурологии

ТЕОРИЯ ХАНСА БЕЛЬТИНГА В ЕГО РАБОТЕ «КОНЕЦ ИСТОРИИ ИСКУССТВА?»*

Аннотация. В статье рассматриваются основные положения теории немецкого историка искусства Ханса Бельтинга, изложенной им в его книге «Конец истории искусства?». Показывается, как в современном западном искусствоведении идет процесс пересмотра основных норм и принципов классической истории искусства и становление новой истории искусства.

Ключевые слова: Ханс Бельтинг, «конец истории искусства», постмодернизм, новая история искусства, плюрализм, интердисциплинарность.

O. Yakovleva

HANS BELTING'S THEORY OF HIS WORK
“THE END OF THE HISTORY OF ART?”

Abstract. The article is devoted to a problem of relationship between art history scholarship and modern art history and shown Hans Belting's theory of his work “The End of the History of Art?”

Key words: Hans Belting, «the end of the history of art», a postmodernism, pluralism, contemporary art.

Актуальность исследования теории Ханса Бельтинга, изложенной в его книге «Конец истории искусства?», заключается в том, что ученый предлагает новый подход, который, после осмысления, обсуждения специалистами, позволит несколько иначе посмотреть на историю искусства. Ханс Бельтинг – создатель ярких и оригинальных теорий о природе искусства, в которых философские, эстетические и социально-политические идеи смыкаются с европейской культурной традицией. Научные достижения этого исследователя практически не рассматриваются в современном отечественном искусствоведении. До сих пор отсутствует специальное историко-теоретическое или философское исследование творчества этого ученого. Наиболее широко ана-

* © Яковлева О.И.