



ОБЗОРНАЯ СТАТЬЯ
УДК 621.3(09):378
DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2020-19-4-15>

Исторические архитектурные шедевры – российские столичные железнодорожные вокзалы



Дмитрий ЛЕВИН

Дмитрий Юрьевич Левин

Международная ассоциация учёных, преподавателей и специалистов, Москва, Россия.

✉ levindu@yandex.ru.

АННОТАЦИЯ

По мнению автора статьи, появление первых железнодорожных вокзалов сразу стало самым ярким образом современности. История архитектуры российских вокзалов начинается тогда же, когда была построена первая железная дорога в России, которая соединила Санкт-Петербург с Павловском. Прототипом для вокзалов стали уже существовавшие до этого почтовые станции и путевые дворцы.

Вокзал – это прежде всего история, в которой сталкиваются и самые интересные архитектурные сюжеты, и сюжеты социальные. Пассажиру вокзал предлагает самые яркие образы современности. Архитекторам, которые проектировали первые вокзалы, приходилось решать проблемы, с которыми никто и никогда раньше не сталкивался: перекрытие дебаркадера, перроны, освещение, вентиляция,

акустика... Всё это делало вокзал самым техничным архитектурным жанром своего времени. И в этом смысле вокзальная архитектура – очень интересный сюжет, в котором всё очень быстро меняется, и где все человеческие отношения очень обострены. Поэтому вокзал – это концентрированный слепок общества. Поэтому по вокзалу всегда очень хорошо видно, как обустроено общество. Например, на до-революционных вокзалах очевидно разделение пассажиров по классам, причём это заложено в самой архитектурной программе. Или история с императорскими павильонами, с императорскими комнатами... Вокзал – это, прежде всего, образ современности, мобильности и «пограничная история» между страной и городом. Особенно это интересно в случае со столичными вокзалами.

Ключевые слова: железнодорожный вокзал, железнодорожные пути, дебаркадер, вантовый дебаркадер, перрон, архитектура вокзалов, водосборная башня, арочные фермы.

Для цитирования: Левин Д. Ю. Исторические архитектурные шедевры – российские столичные железнодорожные вокзалы // Мир транспорта. 2021. Т. 19. № 4 (95). С. 132–148. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2021-19-4-15>.

Полный текст статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска.
The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

ВВЕДЕНИЕ

Первые железнодорожные вокзалы¹ во всех странах появились на первых железных дорогах и стали неотъемлемой частью крупных городов, а часто и их достопримечательностью. Здания вокзалов создавали многие известные архитекторы – И. И. Струков, Н. И. Орлов, Р. Н. Кузьмин, К. А. Тон, А. В. Щусев, Ф. О. Шехтель и другие. В знак признательности, например, перед Московскими вокзалами установлены бюсты архитекторов. В оформлении фасадов и внутренних залов участвовали И. К. Рерих, Е. Е. Лансере, Б. М. Кустодиев и другие известные художники.

Строительство железнодорожных вокзалов составляет своеобразную страницу в истории архитектуры. Первоначально архитектура вокзалов испытывала влияние традиционных общественных зданий. С конца XIX века в России и за рубежом велись поиски функционально обоснованных типов зданий вокзалов. В этом отношении примером могут служить здания вокзалов, построенных по проекту К. А. Тона в Москве и Санкт-Петербурге – ко-

нечных пунктах Петербурго-Московской железной дороги, а также Рижский вокзал в Москве. В 60-е годы XIX века и позже здания вокзалов на небольших станциях часто строились деревянными. Обилие резных деталей делало их очень нарядными. Такие строения украсили железную дорогу между Санкт-Петербургом и Москвой. Проект главного вокзального здания в городе Иваново-Вознесенске представлял немалую художественную и архитектурную ценность и был использован с небольшими изменениями в нескольких городах этого края. В крупных городах строились краснокирпичные здания вокзалов. Например, в Москве Смоленский (Белорусский) вокзал, возведённый в 1870 г. В конце XIX–начале XX веков здания вокзалов, построенные в стиле модерн, становятся важными элементами городской архитектуры, часто формируют облик площадей. Яркими примерами таких строений служат здания Малой московской окружной дороги, на которой в 1903–1908 гг. было построено 15 станций.

Неповторимым архитектурным ансамблем в Москве является площадь трёх вокзалов. В 1987–1990-х гг. вокзалы реконструированы с целью обновления облика, расширения помещений для пассажиров, улучшения их обслуживания, оборудования современными техническими средствами.

¹ От англ. *Vauxhall* – название парка с концертным залом для увеселительной эстрадной программы, находившегося в XVII веке в пригороде Лондона; в русском языке это слово впервые ассоциировалось со станционным зданием в г. Павловске.



Рис. 1. Вокзал в Павловске.

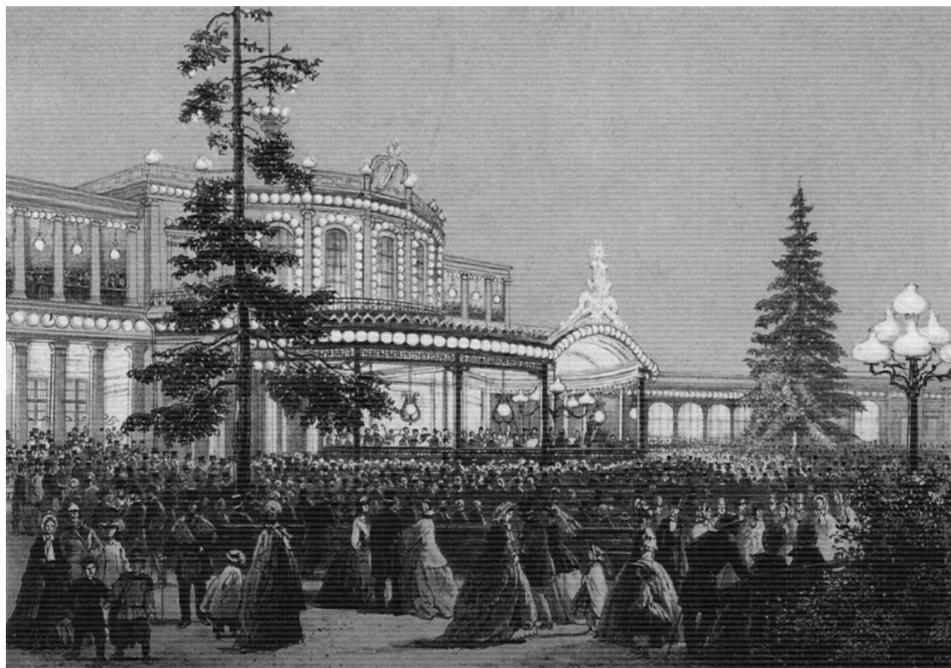


Рис. 2. Бал в Павловском вокзале.

Многие замечательные в архитектурном отношении вокзалы были разрушены в годы войн и восстановлены в прежнем виде, либо созданы заново. Тем больший интерес вызывает первоначальный вид многих знаменательных вокзалов.

ИСТОРИЯ ВОКЗАЛОВ В РОССИИ²

Первый вокзал

Вокзал в городе Павловск (рис. 1) был построен на конечной станции первой железной дороги Российской империи – Царско-сельской железной дороги. 23 мая 1838 г. в Павловском парке было открыто для публики концертное здание с рестораном, построенное по проекту архитектора А. И. Штакеншнейдера. Павловский парк принадлежал Великому князю Михаилу Павловичу, который по просьбе брата – императора Николая I, разрешил проложить через парк железную дорогу. Павловский вокзал стал первым постоянным концертным залом России, в котором выступали симфонические оркестры. Именно там выступали выдающиеся музыканты Иоганн Штраус (сын), А. К. Глазунов,

Р. М. Глиэр, А. К. Лядов, Н. А. Малько, В. И. Сук, В. В. Андреев, С. С. Прокофьев, Л. В. Собинов, Н. Н. и М. И. Фигнеры, И. В. Ершов, А. Д. Вяльцева, Ф. И. Шаляпин.

После пожара 1844 г. вокзал был восстановлен и открыт. В 1860, 1871, 1884 годах вокзал снова перестраивался и расширялся. В 1875 г. по проекту великого Н. Л. Бенуа неподалеку был построен Павловский театр. После 1918 г. музыкальный вокзал и театр составили комплекс. Во время Великой Отечественной войны здание вокзала было уничтожено.

Императорский вокзал в Царском Селе

В конце XIX века постоянной резиденцией императора Николая II стал Александровский дворец. Сразу же возникла государственная необходимость в обеспечении транспортного сообщения между Петербургом и Царским селом для Государя и царской семьи. Имеющаяся царскосельская ветка железной дороги была перегружена и не могла обеспечить необходимую безопасность и комфорт великосветским особам. Поэтому в 1899 г. было принято решение строить собственный императорский путь от Витебского вокзала до Александровского дворца. Для этого была выделена астрономическая по тем временам сумма в 4 млн царских рублей.

² К теме архитектуры и истории вокзалов журнал обращался неоднократно. См., напр.: Владимиров Ю. В. С вокзала в маскарад лететь... // Мир транспорта. – 2015. – Т. 13. – № 6. – С. 272–279; Овчинникова Е. А. Биография вокзала // Мир транспорта. – 2012. – № 2. – С. 204–210. – *Прим. ред.*



Рис. 3. Императорский вокзал в Царском селе.

В 1902 г. «императорский путь» был сдан в эксплуатацию, но Императорский вокзал (рис. 3) был построен только в 1912 г., на месте сгоревшего деревянного императорского павильона. К вокзалу примыкала двухсотметровая пассажирская платформа, на которую сходили члены императорской семьи, иноземные гости и высокопоставленные чиновники, прибывающие в Царское Село.

Вокзалы первой железнодорожной магистрали России

В начале 1842 г. Николай I повелел приступить к строительству железной дороги между Санкт-Петербургом и Москвой. Строительство дороги началось летом 1843 г. по проекту П. П. Мельникова, Н. О. Крафта и А. Д. Готмана. И уже 5 (17) мая 1847 г. в 10:00 первый пассажирский поезд отправился до села Колпино от места, где впоследствии был возведён Николаевский вокзал (до 1924 г. – Николаевский, до 1930 г. – Октябрьский, затем до настоящего времени – Московский).

Николаевский вокзал (рис. 4) строился в 1844–1851 гг. по проекту архитектора К. А. Тона, при участии Р. А. Желязевича. Сооружение сочетает в себе формы итальянского ренессанса и древнерусские мотивы. Новшеством того времени было решение

с металлическим покрытием над концевыми участками железнодорожных путей и примыкающими пассажирскими платформами. Если само пассажирское здание вокзала спроектировано архитектором Тоном в традиционных формах и конструкциях, то дебаркадер не имел аналогов в архитектуре прошлого. Треугольные фермы покрытия перрона создавали совершенно новый образ транспортного интерьера.

Здание вокзала, круглое в плане, расположено по длине вдоль всей Знаменской площади (ныне – площадь Восстания). Константин Тон использовал мотивы ратушей западноевропейских городов, башня с часами указывает направление главного входа. Активное участие в проектировании новой привокзальной площади принимал сам император.

Первым начальником пассажирской станции и вокзала Петербурго-Московской железной дороги был назначен Н. И. Миклуха (отец будущего этнографа Н. Н. Миклухо-Маклая). Его квартира находилась в самом здании вокзала, кроме того, здесь располагались конторы служащих, управление железной дороги, императорские помещения.

В 1868 г. в связи со значительно возросшим пассажиропотоком была начата реконструкция Николаевского вокзала. Был пристроен двухэтажный флигель для приёма





Рис. 4. Николаевский вокзал в Санкт-Петербурге.

багажа, правое крыло здания соединили с царскими покоем. В 1898 г. со стороны Лиговского проспекта было пристроено здание Конторы Николаевской железной дороги из красного кирпича.

В конце 1950-х годов по проекту архитектора В. И. Кузнецова здание Московского вокзала было реконструировано и расширено, к правому крылу был пристроен новый флигель. В 1967 г. был открыт новый «Световой зал» (также по проекту В. И. Кузнецова), что увеличило площадь вокзала на 2700 квадратных метров. Внутри зала был установлен памятник Ленину работы скульптора Л. А. Месса. В 1976 г. площадка между перронами и световым залом была перекрыта алюминиевым навесом. В 1993 г. бюст Ленина в зале прибытия был заменён бюстом Петра I работы А. С. Чаркина и В. В. Оленева. В начале 2000-х гг. вокзал был отреставрирован.

Ленинградский вокзал (до 1855 г. – Петербургский, в 1855–1923 гг. – Николаевский, в 1923–1937 гг. – Октябрьский) (рис. 5) – старейший из девяти вокзалов Москвы. Здание вокзала построено в 1844–1851 гг. по проекту К. А. Тона архитектором Р. А. Желязевичем. Для вокзала строительная комиссия выбрала Каланчёвский пустырь на северо-восточной окраине Москвы.

Возведение Петербургского вокзала в Москве началось в 1844 г. под руководством

управляющего путями сообщения П. А. Клейнмихеля, у которого с Константином Тоном случались разногласия. Так, Клейнмихель требовал использования кирпичной кладки с тонкими швами, что казалось ему наиболее эстетичным. Архитектор отказался исполнять это указание, опасаясь нарушения монолитности стен и возникновения трещин. В результате конфликтов в 1847 г. работы перепоручили Р. А. Желязевичу, который отличался большей уступчивостью.

Строительство было окончено в 1851 г. Здание являлось стилистической парой вокзала в Санкт-Петербурге, но отличалось меньшими размерами. Центральную часть здания занимал просторный двусветный вестибюль. Помещение вокзала украшал дубовый паркет и мраморные шведские печи. Императорские залы имели массивные дубовые двери, их оборудовали зеркальными шкафами. Второй этаж главного корпуса вокзала отвели под квартиры служащих.

Со стороны заднего фасада от здания отходило две платформы. Вдоль правого перрона располагался корпус с залами ожидания и вокзальными службами. Для разных слоёв населения предусмотрели отдельные помещения, одинаковые по своему назначению. Левую платформу отделили от внешнего пространства стеклянными арками. К ней примыкали два дополнительных павильона. Один предназначался для обслуживания цар-



Рис. 5. Николаевский вокзал в Москве.

ской семьи, другой – для распределения и отправки багажа. Обе платформы связывали поперечный перрон и вестибюль. Железнодорожные пути объединили поворотными кругами для перестановки локомотивов. Вантовый дебаркадер перекрыли шедовым металлическим потолком – это было новшеством того времени.

Реконструкция Ленинградского вокзала проходила в 1934 г. Расширили кассовую зону, в бывших императорских залах сделали комнату матери и ребенка. В 1949 г. провели реставрацию помещений вокзала. В середине 1970-х годов прошла следующая реконструкция и перепланировка вокзала (рис. 6). Положили новые станционные пути, расширили



Рис. 6. Ленинградский вокзал.



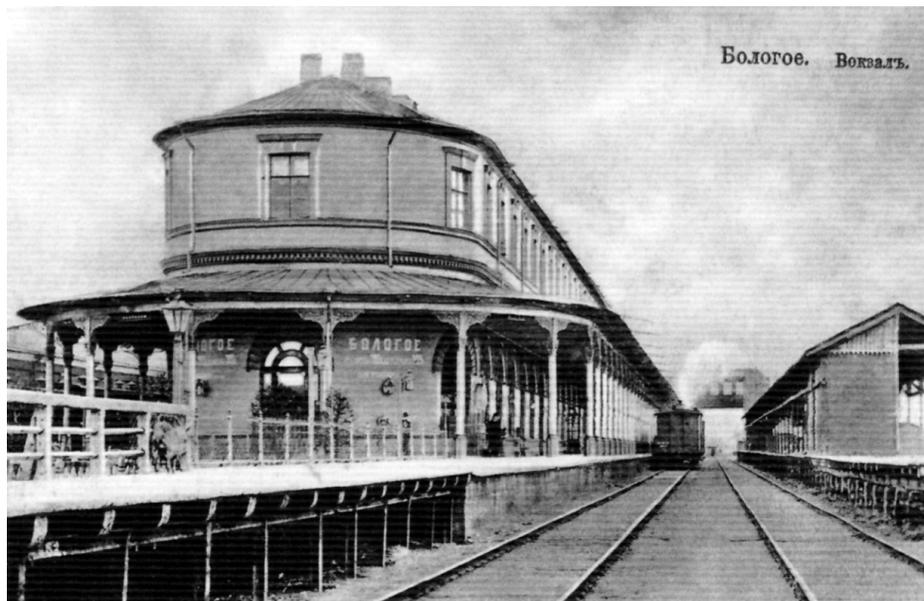


Рис. 7. Вокзал станции Бологое.

здание, надстроили третий этаж. В 1989–1993 гг. во время реставрации удлиннили платформы, соорудили навесы над перронами, усилили освещение. В 2008–2013 гг. в ходе реконструкции площадь вокзала увеличили на 8000 м², из них 3000 предназначены для коммерческого использования, изменили планировку вокзала, отремонтировали главный фасад здания, демонтировали бюст Ленина.

Вокзал на станции Бологое (рис. 7), открытый в 1851 г., построен по типовому проекту архитектора Р. А. Желязевича – помощника К. А. Тона. Такие же вокзалы были возведены в Малой Вишере и Твери (рис. 8), а также минимально отличающиеся в Любани, Окуловке, Спирове и Клину.

Одноэтажное кирпичное здание вокзала длиной 115 м с платформами с обеих сторон расположено между железнодорожными путями. В 1877 г. у здания вокзала надстроен второй этаж. Во время Великой Отечественной войны станция Бологое подвергалась жестоким бомбардировкам. В мае 1985 г. за заслуги в обеспечении Советской Армии и Военно-морского флота в годы Великой Отечественной войны станция Бологое награждена орденом Отечественной войны I степени.

Вокзал на станции Тверь (рис. 8) построен в 1845–1848 гг. по типовому проекту вокзала первого класса архитектора Р. А. Желязевича. Здание построено по островной системе, между двумя главными

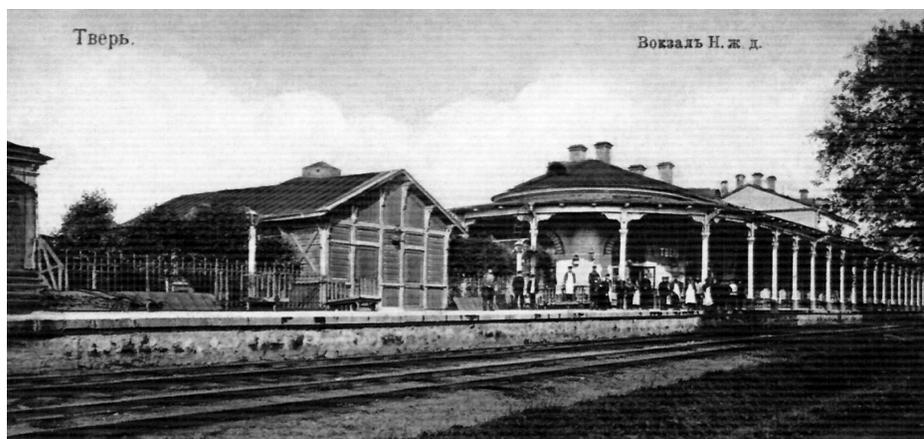


Рис. 8. Вокзал станции Тверь.



Рис. 9. Нижегородский вокзал (ныне Курский вокзал).

путями в русско-византийском стиле с элементами флорентийской архитектуры («Брамантово окно»). Здание кирпичное отштукатуренное, двухэтажное, длиной 115 м со скруглёнными торцевыми фасадами, обведено галереей на чугунных колоннах для выхода пассажиров на перрон. Состояло из залов первого–третьего классов, кассового, багажного и телеграфного отделений, буфета, кухни. В московском крыле вокзала находилось отделение для кассирской выручки и багажа, в петербургском – императорское отделение, состоявшее из пяти комнат, игравших роль представительских учреждений, в которых проходили торжественные церемонии по случаю приезда Его величества. Напротив императорского отделения был разбит сад. В интерьере использовалась драпировка, цветные и зеркальные стекла, дубовый паркет для пола, мраморные камни, изготовленные итальянским мастером П. Катоци. Стены покрывали бумажными цветочными обоями с золочеными багетами. Двери изготавливались на заказ столярным мастером Гассе в Петербурге. На вокзале неоднократно бывали августейшие особы: Николай I, Александр III, Николай II.

В 1984–1990 гг. был расширен вокзальный комплекс, построено новое здание вокзала (береговая часть) вместимостью 2000 человек. В зале ожидания была разбита оранжерея,

в которой были собраны более 200 видов и сортов различных растений.

К началу 2000-х гг. значительная часть исторического архитектурного облика вокзала была утрачена. В частности, были утрачены интерьеры вокзала (в том числе императорская комната), навес и колонны с торцевых фасадов здания, претерпел изменения изначальный вид окон. В ходе реконструкции 2012–2015 гг. был восстановлен исторический вид фасадов и интерьер вокзала, в том числе, императорской комнаты, залов второго и третьего классов. Утраченная к началу реконструкции оригинальная метлахская плитка была заменена на аналогичную, произведённую в Великобритании, не сохранившиеся хрустальные люстры в залах были изготовлены на Тверском стекольном заводе.

Вокзалы Москвы

История *Курского вокзала* началась со строительства Нижегородской железной дороги и возведения в 1861 г. Нижегородского вокзала. Вокзал был построен вне городской черты за Камер-Коллежским валом. Такое расположение лично выбрал министр путей сообщения П. П. Мельников. Земля на территории Московского уезда стоила дешевле, а налоги и требования к организации труда были заметно мягче, чем в черте Москвы.





Рис. 10. Брестский (ныне Белорусский) вокзал в начале XX века.

Учредитель вокзала, Главное общество российских железных дорог намеревалось в будущем получить земли ближе к центру города, поэтому в документах указывало вокзал как временный, неохотно выделяло средства на строительство и ограничилось одноэтажным деревянным зданием по проекту архитектора Максимилиана Арнольда.

В ноябре 1866 г. железная дорога была продлена до Серпухова, а затем до Тулы, Орла и Курска. С ростом числа пассажиров у Нижегородского вокзала (рис. 9) появились две пристройки, но этого было все равно недостаточно: требовался новый вокзал. Обсуждение его строительства затянулось на 30 лет. Предлагалось много различных вариантов, но профинансировать их Главное управление российских железных дорог не могло.

Ситуация разрешилась после выкупа Нижегородской железной дороги государственной казной в 1884 г. и образования Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог: Нижегородский вокзал был объединён с новым вокзалом, заложенным на Садовом кольце по проекту архитектора Н. И. Орлова.

После открытия Курского вокзала в 1886 г. Нижегородский вокзал был закрыт. В 1930-х годах была задумана реконструкция Курского вокзала, но ограничились переделкой суще-

ствующего здания в классическом стиле. В 1968–1972 гг. все-таки была проведена радикальная реконструкция. Новое здание получило двухсотметровый остеклённый фасад, разливанный сеткой алюминиевых переплетов, и оригинальную складчатую крышу с девятиметровым козырьком. Старое здание было фактически включено в состав нового, сохранив архитектурный декор в его центральной части, убранство в одном из залов ожидания и фасад, обращённый к железнодорожным путям. Здание было облицовано мрамором. В окончательный проект не вошли остеклённые полосы между пролетами крыши, которые обеспечили бы проникновение солнечного света, и 30-этажный гостиничный комплекс на южной стороне привокзальной площади. Тем не менее, новый вокзал стал крупнейшим в стране. Ежемесячно там обслуживается более 6,5 млн пассажиров.

Белорусский вокзал (в 1870–1871 гг. – Смоленский, в 1871–1912 гг. и в 1917–1922 гг. – Брестский, в 1912–1917 гг. – Александровский, в 1922–1936 гг. – Белорусско-Балтийский) (рис. 10) открыт 19 сентября 1870 г. вместе с Московско-Смоленской железной дорогой. В ноябре 1871 г. дорогу продлили до Бреста, и вокзал стал называться Брестским.

В начале 1890-х годов движение на дороге стало двухпутным, а платформа отправле-



Рис. 11. Брестский вокзал (ныне Белорусский вокзал).

ния была всего одна. К реконструкции вокзала, уже не вмещавшего всех пассажиров, приступили лишь в 1907 г. 15 мая 1910 г. открыли правое крыло нового вокзала, а 26 февраля 1912 г. – левое (рис. 11). Автором проекта был архитектор Иван Струков. 4 мая 1912 г. железная дорога была переименована в Александровскую, вокзал стал называться Александровским в честь императора Александра Павловича.

В августе 1922 г. Александровская и Московско-Балтийская дороги были объединены в Московско-Белорусско-Балтийскую, поэтому вокзал был переименован в Московско-Балтийский. В мае 1936 г., после очередной реорганизации железных дорог, вокзал получил свое нынешнее название – Белорусский.

В сентябре 2007 г. компания «Аэроэкспресс» начала реконструкцию для организации железнодорожного сообщения с аэропортом «Шереметьево». Новый аэровокзал, площадью 600 м², расположился в четвёртом зале Белорусского вокзала. Терминал был открыт 27 августа 2009 г. Железнодорожными экспрессами пассажиры стали доставляться до станции «Аэропорт Шереметьево».

Достопримечательностями Белорусского вокзала являются: мозаичное панно на тему Великой Октябрьской социалистической революции; портреты Воина-освободителя, Александра Невского и Георгия Жукова; ме-

мориальная доска, посвящённая первому исполнению песни «Священная война» 26 июня 1941 г.; памятник «Прощание славянки», открытый 8 мая 2014 г. на перроне.

Ярославский вокзал (с 1862 по 1870 гг. – Троицкий, с 1922 по 1955 гг. – Северный) открыт и освящён митрополитом Филаретом 18 августа 1862 г. (рис. 12). Небольшое двухэтажное П-образное здание со строгими архитектурными формами, ведущее к платформам. Крышу вокзала украшал флагшток со знаменем ведомства путей сообщения. Левый корпус занимали правление железной дороги, зал ожидания и багажное отделение, правый – залы для разных классов пассажиров.

К 1870 г. окончилось строительство железнодорожной магистрали до Ярославля, увеличился пассажиропоток, и вокзал переименовали в Ярославский. В августе 1897 г. прибывавший на перрон поезд разогнался слишком быстро. Была разбита стена здания Правления дороги. К счастью в это время там никого не было.

С увеличением пассажиропотока вокзал решили реконструировать. В 1895–1897 гг. перестроили восточное крыло вокзала и приступили к возведению водонапорной башни. В это время глава общества Московско-Ярославской дороги Савва Мамонтов был обвинён в хищении средств, и новое правление предпочло выбрать более экономичный





Рис. 12. Первое здание Ярославского вокзала.



Рис. 13. Ярославский вокзал в начале XX века.

проект. В 1900 г. здание вокзала расширили за счёт двух флигелей, однако это не решило проблему. Автором нового архитектурного замысла стал Фёдор Шехтель. Задумка архитектора в «северорусском стиле с некоторым монастырским оттенком» получила единогласное одобрение заказчиков, а также понравилась Николаю II. Шехтель сохранил часть прежнего корпуса, расширив только пассажирскую зону за счёт двух боковых корпусов со стороны Каланчёвской площади и одного

у заднего фасада. Он использовал новые для того времени материалы: железобетон и металлоконструкции, что значительно удешевило и облегчило строительство. Работы начались весной 1902 г., а завершились через два года.

Новое здание (рис. 13) превосходило старое по площади более чем в три раза. Правую часть строения занимали служебные и парадные помещения, левую – залы ожидания. Второй этаж отвели под кабинеты членов правления



Рис. 14. Одноэтажное здание Савёловского вокзала.

дороги и зал заседаний. Архитектору удалось умело использовать пространство и разместить большой вестибюль с кассами, просторные залы для пассажиров, а также оборудовать удобные выходы к платформам.

В 1922 г. вокзал переименовали в Северный, чтобы убрать напоминание о Ярославском мятеже. 20 июня 1929 г. с Северного вокзала отправился первый электрический поезд. В этот период здание не справлялось с увеличившимся пассажиропотоком и через два года его снова реконструировали. Отодвинули железнодорожные пути, увеличив внутреннюю часть строения. Из-за этого колонны над северо-восточным перроном оказались в центре зала ожидания. Созданные по эскизам Шехтеля светильники сняли, деревянную облицовку стен, скамьи и продовольственные ларьки демонтировали.

В послевоенные годы интерьеры Шехтеля перестроили. Верхнюю часть стен между полуколоннами вестибюля заполнили рельефами, изображавшими рыбную ловлю и охоту, а прежние картины Константина Коровина передали в запасники Третьяковской галереи. Название «Ярославский вокзал» вернули только в 1955 г.

Во время реконструкции 1965–1966 гг. железнодорожные пути отодвинули ещё дальше и между крыльями старого здания возвели двухэтажную пристройку со стеклянной стеной и железобетонными сводами в «духе времени».

Осенью 1961 г. дирекция Ярославского вокзала первой в городе приняла решение

взимать плату за проход провожатых к вагонам для уменьшения толчеи на перронах. В дальнейшем правило неоднократно отменяли и возобновляли. В 1995 г. планировку вокзала сильно изменили, что позволило увеличить пропускную способность объекта в два раза. Кроме того, были отреставрированы колонный и гербовый залы.

Здание Ярославского вокзала считается одним из выдающихся творений Ф. Шехтеля. Он сумел совместить элементы древнерусского зодчества с декором в стиле модерн. Особую схожесть с теремом строение приобретает за счёт соединения разных архитектурных объёмов. Благодаря такому приёму с разных точек обзора формируются уникальные образы строения, единым компонентом которых является левая башня. По задумке архитектора она и вестибюль стали основными вертикальными осями Ярославского вокзала. Их значимость подчёркивает форма кровель: над вестибюлем возвышается гребневидная крыша, а башню венчает высокий шатёр.

Массивный объём вестибюля выделен ризалитом, который призван олицетворять «городские ворота», ведущие в просторный сводчатый зал ожидания. Над входом архитектор расположил гербы главных городов Ярославской железной дороги – Москвы, Архангельска и Ярославля.

Савёловский вокзал (до 1912 г. – Бутырский) (рис. 14) был открыт 10 (23) марта 1902 г. Инициатором строительства Савёловской линии до села Савёлово с дальнейшими





Рис. 15. Старое здание Брянского вокзала.



Рис. 16. Брянский (ныне Киевский) вокзал в 1920-е годы.

планами до Калязина, Углича и Рыбинска был Савва Мамонтов, председатель Правления Общества Московско-Ярославской железной дороги. Здание было одноэтажным, двухэтажным лишь в центре, где размещались служебные квартиры. В отдалении располагалась 30-метровая водосборная башня, необходимая при паровозной тяге. Эта башня, ровесница вокзала, – единственное его историческое сооружение, дошедшее в целостности до наших дней.

Вокзал, который не реконструировался с момента его основания, обветшал, уже не справлялся с возросшим пассажиропотоком. В 1987 г. были начаты работы по его расширению. Реконструкция окончена 1 сентября

1992 г. В результате вокзал стал двухэтажным, внутренняя площадь увеличилась в 2,5 раза, стилевые особенности были сохранены.

В декабре 2012 г. завершилась очередная модернизация вокзала. Открыты новые зал ожидания, кассовый зал, ресторан, медицинский пункт. Площадь вокзала равна 6 тыс. м².

С 1999 г. – единственный вокзал в городе, обслуживающий только пригородные электропоезда. От вокзала ежедневно отправляется почти 100 электропоездов на Савёловское направление и 28–33 электропоездов на Белорусское направление. В 2020 году реализован проект Московские центральные диаметры, предусматривающий сквозной



Рис. 17. Старое здание Казанского вокзала.

скоростной маршрут Лобня–Одинцово через Савёловский вокзал.

Киевский вокзал (до 1934 г. – Брянский) сооружён в 1914–1918 гг. на месте старого здания (рис. 15). Архитектурный проект – И. И. Рерберг при участии В. К. Олтаржевского, проект дебаркадера и перекрытий залов – В. Г. Шухов, скульптор С. С. Алешин, роспись залов – художники Ф. И. Рерберг и И. И. Нивинский.

В архитектурной концепции вокзала, в росписях залов и скульптурах подчеркнута связь с Отечественной войной 1812 г. Вокзал построен в стиле неоклассицизма с элементами ампира. Общая площадь Киевского вокзала – более 36 тыс. м², пассажиропоток – более 400 чел./час (рис. 16).

К зданию вокзала примыкает дебаркадер: пространство над платформами перекрывает огромное односводчатое остеклённое арочное покрытие (длина 321 м, ширина пролёта – 47,9 м, высота – 28 м, вес конструкции – более 1250 т), имеющее форму параболы. Стальные высокие трёхшарнирные арочные фермы демонстрируют изящество величественного сооружения.

Первый поезд от уникального перрона Киевского вокзала отправился 18 февраля 1918 г.

В генеральном плане реконструкции Москвы 1935 г. для того, чтобы подчеркнуть

величие здания Киевского вокзала, было решено расширить площадь Киевского вокзала до Дорогомиловской улицы и архитектурно оформить её с учётом ансамбля Москвы-реки и Бородинского моста.

В 1940–1945 гг. с северной стороны вокзала был пристроен корпус с пригородным кассовым залом и станцией метро «Киевская». В оформлении пригородного павильона сохранена общая стилистика здания вокзала, но использованы черты венецианских палаццо.

В 2003–2004 гг. дебаркадер Киевского вокзала был перестроен по упрощённому проекту: 27 оригинальных клёпаных стальных арок перекрытий заменены сварными, оставлены только четыре клёпаные шуховские арки в торце перекрытия, примыкающие к зданию вокзала; вместо стекла в покрытии использован прозрачный поликарбонат. На башне Киевского вокзала установлены механические часы.

После реконструкции 2012–2013 годов на вокзале открыт новый турникетный зал пригородных поездов.

Первое здание **Казанского вокзала** (до 1894 г. – Рязанский) (рис. 17) было деревянным и открылось в 1862 г. для Рязанской железной дороги, с 1894 г. также и для Казанской железной дороги. В 1864 г. было построено





Рис. 18. Казанский вокзал.

но каменное здание вокзала (архитектор М. Ю. Левестам). Это было небольшое здание, имевшее общую крышу с дебаркадером над путями и платформами. Над входом высилась башня с часами. Вокзал был тесным и неудобным, а его архитектура была весьма скромной. Здание много раз перестраивалось, и когда в 1893 г. открылась Московско-Казанская железная дорога, а пассажирский поток сильно возрос, потребовалось строительство нового вокзального здания. Однако только в 1910 г. правление акционерного общества Московско-Казанской железной дороги приняло решение о постройке нового здания. Архитектор Щусев предложил проект в национально-романтическом стиле с элементами неорусского стиля и искусства Востока.

Строительство началось в 1913 г. и затмило размахом все остальные стройки московских вокзалов. В создании интерьеров Казанского вокзала участвовали Н. К. Рерих, А. Н. Бенуа, Б. М. Кустодиев, Е. Е. Лансере, З. Е. Серебрякова. В 1914–1915 гг. закончилась закладка фундаментов, строились котельная, багажное отделение, главный вход с башней. Однако во время Первой мировой войны строительство неоднократно останавливали, и лишь к зиме 1916–1917 гг. удалось построить крышу. В 1919 г. здание было сдано в эксплуатацию в упрощённом виде. В 1926 г. был завершён первый этап строительства и отделки. В 1940 г. был окончен последний этап строительства, однако многие планы Щусева остались неосуществлёнными.

В 1935 г. в бывшее багажное отделение был встроен выход со станции метро «Комсомольская». В 1950-х гг. был достроен зал пригородного сообщения, который был соединён с вестибюлем станции метро. В 1970-е годы была проведена реконструкция вокзала, в ходе которой его пропускная способность была увеличена.

В 1987–1997 гг. здание масштабно реконструировали: обновлен облик, расширены и перепланированы внутренние помещения, сооружены крыши над перронами, здание оснащено современными техническими средствами. В 2012 г. на перронах было сооружено наземное двухэтажное здание для пригородного сообщения.

Казанский вокзал (рис. 18) – сложная композиция, в которой нарочито нарушена симметрия и в которой разновеликие массы архитектурных объёмов соединены друг с другом. Архитектор, желая «согласовать» постройку с уже двумя имевшимися и в то же время придать ей индивидуальность, представил вытянутые в линию корпуса с разнообразными по функциям помещениями в виде различных по высоте, ширине и ритмике объёмов с островерхими кровлями, часовой башенкой и высокой угловой ярусной башней над основанием в виде арочного проезда. В результате вокзал кажется исторически сложившимся в течение многих лет комплексом, а не решённым одним архитектором по единому проекту.



Рис. 19. Павелецкий вокзал.

Павелецкий вокзал (рис. 19) открыт 1 сентября 1900 г. для обслуживания Рязано-Уральской железной дороги по проекту архитекторов Н. А. Квашнина и Ю. Ф. Дидерихса. Первоначально назывался Саратовским в связи с тем, что управление Рязано-Уральской дороги находилось в Саратове, лишь после Великой Отечественной войны вокзал получил нынешнее название по поселку Павелец Рязанской области.

Вокзал был построен по строительным канонам того времени: здание симметричное с повышенным центром, высокие окна, широкий и удобный подъезд. По главному фасаду со стороны площади были расположены входы, вестибюль, багажное отделение, залы для публики и помещения, назначение которых требует близости к залам — билетные кассы, телеграф, аптека и буфет. В центре высокий обширный операционный зал, отделявший помещения для пассажи-



Рис. 20. Виндавский (ныне Рижский) вокзал.



ров первого и второго классов от третьего класса.

Построено здание из кирпича на бутовом фундаменте в два этажа с третьим над купольной частью здания и с мансардами над боковыми выступающими частями. Длина вокзала составляла 83,7 м. Наружные стены имели толщину в 2,5 кирпича – запас прочности для невысокого здания изрядный. Наружная поверхность стен облицована специальным кирпичом, цоколь – тесаным камнем, вестибюль и карнизы в залах имели лепные украшения. Во всём чувствовалась основательность и солидность.

По фасаду вокзала со стороны железнодорожных путей были сосредоточены служебные помещения, место для жандармов, парадные царские комнаты и выходы на платформы.

На вокзал 23 января 1924 г. прибыл траурный поезд с телом В. И. Ленина. В 1979–1980 гг. слева от вокзала был построен павильон-музей «Траурный поезд В. И. Ленина». С 1941 по 1992 г. площадь перед вокзалом называлась Ленинской в память об этом событии. В середине 1920-х годов и сам вокзал назывался «Ленинским».

В 1980-х гг. была проведена генеральная реконструкция. Капитально обновлённый Павелецкий вокзал открылся 3 ноября 1987 г. Был сохранён стиль прежнего здания. Новый вокзал превысил старый в шесть раз по объёму и в четыре по пропускной способности, стал значительно удобнее. Теперь он в состоянии принять, обслужить и разместить в своих залах около 10 тыс. человек в час, это уровень весьма крупного транспортного комплекса.

Рижский вокзал (до 1930 г. – Виндавский, до середины 1930-х гг. – Балтийский, до 1946 г. – Ржевский) (рис. 20) построен в 1897–1901 гг. при строительстве Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги по проекту петербургского архитектора С. А. Бржозовского, автора Витебского вокзала Санкт-Петербурга.

В связи с небольшой загрузкой Рижского вокзала в начале 2000-х годов его предлагалось закрыть, перевести пригородные поезда на другие вокзалы и ликвидировать подъездные пути. План не был реализован.

31 июля 2004 г. на прилегающей к вокзалу территории открылась экспозиционная площадка «Музея истории развития железнодорожного транспорта Московской железной дороги». На площадке представлены экспонаты железнодорожной техники.

Железнодорожные вокзалы – крупные общественные сооружения, важные для города и страны. Зачастую, именно по ним складывается у приезжих первое впечатление о городе, а иногда в целом и о стране. Поэтому такие сооружения должны соответствовать высоким требованиям архитектурной композиции. Старинные российские вокзалы не только соответствуют этим требованиям. Их можно смело назвать архитектурными шедеврами.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Явейн И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. – М.: Изд-во Всесоюзной архитектуры, 1938. – 302 с.
2. Васькин А. А., Назаренко Ю. И. Архитектура и история московских вокзалов. – М.: Компания Спутник+, 2007. – 333 с.
3. Батырев В. М. Вокзалы. – М.: Стройиздат, 1988. – 214 с.
4. Бузанов С. П. Проблемы станций и узлов при скоростном транспорте. – М.: Трансжелдориздат, 1939. – 116 с.
5. Кочнев Ф. П. Пассажиры на железных дорогах. – М.: Трансжелдориздат, 1959. – 351 с.
6. Балакшин П. Ф. Свердловская магистраль. – Свердловск: Средне-Уральское книжное изд-во, 1978. – 128 с.
7. Гошадзе Г. Очерки истории железнодорожного транспорта Закавказья (1921–1946). – Тбилиси: Изд-во Тбилис. ун-та, 1971. – 215 с.
8. История железнодорожного транспорта России / Под общ. ред. Е. Я. Красовского, М. М. Уздина. – Т. 1: 1836–1917 гг. – СПб.–М.: Иван Фёдоров, 1994. – 336 с.
9. История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. – Т. 2: 1917–1945 гг. – СПб., 1997. – 416 с.
10. История железнодорожного транспорта Советского Союза. – Т. 3: 1945–1991 гг. – М.: Академкнига, 2004. – 631 с.
11. Станции и узлы / Под ред. В. Н. Образцова. – М.: Трансжелдориздат, 1938. – Ч. 1. – 316 с., Ч. 2. – 492 с. ●

Информация об авторе:

Левин Дмитрий Юрьевич – доктор технических наук, Международная ассоциация учёных, преподавателей и специалистов, Москва, Россия, levindu@yandex.ru.

Статья поступила в редакцию 17.09.2019, актуализирована 12.02.2021, одобрена после рецензирования и принята к публикации 26.03.2021.