



Биография вокзала



Елена ОВЧИННИКОВА

Elena A. OVCHINNIKOVA

Эволюция железнодорожного вокзала. Рождение, формирование функций и облика. Градообразующий смысл, влияние на структуру исторических центров, архитектурно-планировочный стиль. Вокзальный комплекс в городской транспортной среде.

Ключевые слова: история, вокзал, город, инфраструктура транспорта, градостроительные зависимости, классификация вокзалов, многофункциональность связей.

Овчинникова Елена Александровна – ассистент кафедры «Железнодорожные станции и узлы» Московского государственного университета путей сообщения (МИИТ).

Вокзал, являющийся элементом железнодорожной инфраструктуры, играет роль посредника между городской средой и железной дорогой.

Актуальность рассмотрения эволюционных процессов, касающихся формирования вокзальных комплексов, связана не только с прогнозами развития железнодорожной инфраструктуры. Культурно-историческое и социальное их значение не менее важны, когда оцениваются транспортные проблемы и перспективы. Любое знание в этой области лишь добавит уверенности архитектору будущего, поможет смоделировать такую транспортную систему, элементы которой будут работать слаженно и в оптимальном режиме. А для начала выделим основные этапы биографии вокзала как важного коммуникационного узла в жизни города.

1. ВОЗНИКНОВЕНИЕ: ПЕРВАЯ ПОЛОВИНА XIX ВЕКА

В первые десятилетия XIX века в Европе и Америке началось строительство общедоступных железных дорог для перевозки пассажиров и грузов. Массовое использование нового вида транспорта стало фактом с тех пор, как был изобретен и по-

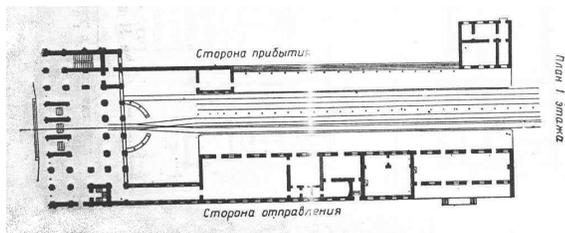


Рис. 1. План вокзала Октябрьский, Россия, 1851 г. [2, с. 12].

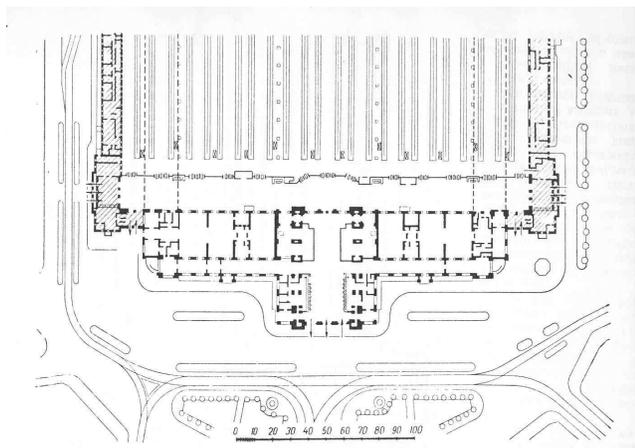


Рис. 2. План вокзала во Франкфурте-на-Майне, Германия, 1888 г. [2, с. 17].

строен экономически выгодный паровоз [2, с.9].

Открытие первых железных дорог происходило в следующем порядке: Англия, линии Дарлингтон—Стоктон (1825) и Ливерпуль—Манчестер (1830), Нью-Йорк, Париж (1837), Берлин (1838), Вена (1845) [15, с.7]. Первая железная дорога в России, построенная менее чем за год, была торжественно открыта для общего пользования 30 октября 1837 года. Протяжённость дороги была всего 26 км, и связывала она Петербург с Царским Селом, Павловском и Колпино [2, с.9].

Строительство железных дорог повлекло за собой появление вокзалов — нового типа зданий, предназначенного для всестороннего обслуживания пассажиров. Первые вокзалы появились в Англии, а в России таковым стал Павловский вокзал (1838) на Царскосельской дороге. Первые российские образцы не были вокзалами в обычном современном понимании. Здесь были распланированы места для отдыха, развлечений, сад с фонтанами, концертный зал, ресторан и т.д. [15, с.8]. Аналогично складывалась ситуация и в Европе. В Англии со временем железнодорожный вокзал получил название «railway station», во Франции — «gare», в Германии — «bahnhof», в Испании — «estacion».

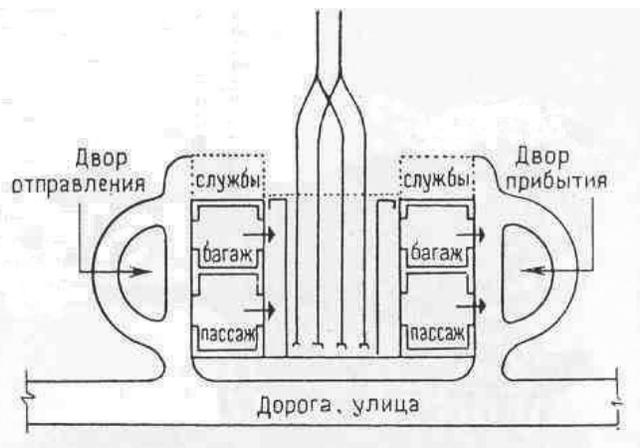
Прототипом первых вокзалов вправе считаться постоянные дворы, портовые дебаркадеры (плавучие пристани), а в России и почтовые станции, и путевые дворцы. Эти здания выполняли функцию по обслуживанию путешественников: здесь чинили экипажи, ухаживали за лошадьми, тут же находился трактир. На постоянных дворах выполняли ряд административных функций, поскольку города находились на большом расстоянии друг от друга [20, с.41–42].

Вокзалы строились тупикового типа, в плане имели форму буквы Г или П. В планировочном отношении они представляли собой приблизительно одну и ту же схему. Включали в себя две платформы: одну — для отправления, другую — для прибытия поездов. Справа от торцевого корпуса располагались ворота для въезда экипажей и входа пассажиров в развитую группу помещений отправления, включающих: вестибюль, залы ожидания, ресторан, дамские комнаты, уборные, выходы на перрон. Слева размещалась группа помещений для пассажиров прибытия, которые с платформы проходили в город. В средней части торцевого корпуса были вестибюль и операционные помещения — кассы, справочное бюро, камеры хранения (рис. 1, 2) [15, с.10].

Первоначально спланированных площадей перед вокзалом не существовало:



Рис. 3. Типовой план первых вокзалов, Россия, XIX в. [15, с.34].



от дороги или городской улицы устраивался заезд ко дворам или проездам, расположенным по боковым сторонам вокзального здания. Различались двор прибытия и отправления, которые вместе со свободной территорией составляли основу будущей привокзальной площади (рис. 3) [2, с.32].

2. ВОКЗАЛЫ В ИНФРАСТРУКТУРЕ ГОРОДА: ВТОРАЯ ПОЛОВИНА XIX ВЕКА

Постепенно вокзалы становятся центрами притяжения экономической и общественной жизни города. Территории близ них, до того времени пустовавшие, становятся предметом оживлённого спроса — здесь вырастают здания складов, грузовых дворов, ремонтных мастерских [2, с.11].

Но растущий масштаб города является только одним фактором нового распределения ролей. Вокзалы оказали и значительное влияние на уже сложившуюся историческую структуру городских центров, что повлекло за собой необходимость больших реконструктивных мероприятий (яркий пример — генеральная реконструкция Парижа, проведённая под руководством Османа (1852–1870 гг.), а также организация кольцевой магистрали (Ринг-штрассе в Вене) [21, с.22–23].

Характерная черта формирования железнодорожной сети того периода — приближение зданий вокзалов к центру города. Эта тенденция проявилась во многих городах Европы: в Париже — вокзал Д'Орсэ, в Лондоне — вокзал Черинг-Кросс, в Эдинбурге — вокзал Уэверли Стейшн (рис. 4, 5) [15, с.14–15].

По мере роста движения городского транспорта и увеличения потока пассажиров появилась потребность в устройстве специальных зон или площадей перед вокзалом для организации на них движения, непосредственно связанного с эксплуатацией вокзалов, развязкой пассажирских и грузовых потоков. Возникло само понятие привокзальной площади. Типичной чертой такой площади второй половины XIX века было «замыкание» входящей на неё магистрали или нескольких улиц. Маршруты общественного транспорта, как правило, заканчивались здесь же и имели оборотные петли (рис. 6). Середина площади оставалась свободной, и на ней располагались декоративные скверы, фонтаны, памятники [2, с.125].

3. ОСОБЕННОСТИ ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

На рубеже XIX и XX веков железнодорожный транспорт переживает бурное развитие. Он оказывает решающее влияние на рост промышленности и городов. Соединяя центры добычи ресурсов с центрами обработки и производства, рельсовые дороги они способствовали и возникновению новых населённых пунктов — промышленных и сельскохозяйственных центров, а вместе с тем усиливали пригородные пассажиропотоки [21, с.14].

Проблемы, возникшие в связи с развитием городского транспорта, ростом пассажиропотока, а также техническим прогрессом, заставили пересмотреть существующую систему организации движения, распределения пассажиропотоков, обратить внимание на безопасность, пересмотреть всю уличную сеть.

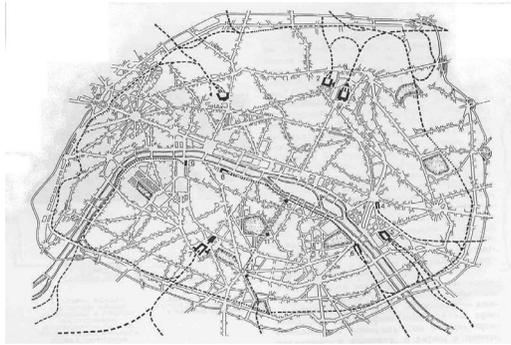


Рис. 4. План Парижа, цифрами обозначены вокзалы города, конец XIX в.-начало XX в. [15, с. 14].

К этому же периоду можно отнести пример первой модернизации железнодорожных вокзалов. Причем уникальной для своего времени, с заменой основной функции (вокзал становится музеем). Пример такого рода — Гамбургский вокзал в Берлине, построенный в конце XIX века. Сначала он был переоборудован в музей транспорта, а в наши дни — это знаменитый Музей современного искусства. Схожа судьба и вокзала Д'Орсе в Париже. Подвергшись реконструкции, он стал впоследствии музеем с мировым именем. Но в основном при необходимости в модернизации здания железнодорожного вокзала просто сносили и заменяли новыми, имеющими большие размеры и соответствующими духу времени.

В 20—30-е годы XX века железные дороги утратили значение революционного вида транспорта, автомобиль прочно обосновался на дорогах города, но при этом железнодорожные перевозки оставались неоспоримым лидером. Уровень их комфорта, скорости был несравним с другими видами транспорта [15, с.35].

Рост подвижности населения требовал расширения и реконструкции существующих вокзалов, строительства новых, заставлял по-новому подойти к планировке пассажирских зданий [2, с.32]. Получила дальнейшее распространение идея «центрального вокзала» (в Москве, Париже, Лондоне, Вене, Риме). Проект такого типа, включавший в себя разные транспортные системы, был представлен Ле Корбюзье (Франция) под названием «город на 3 млн жителей» (1922). Вокзал в нем группировался в виде транспортного узла на шести

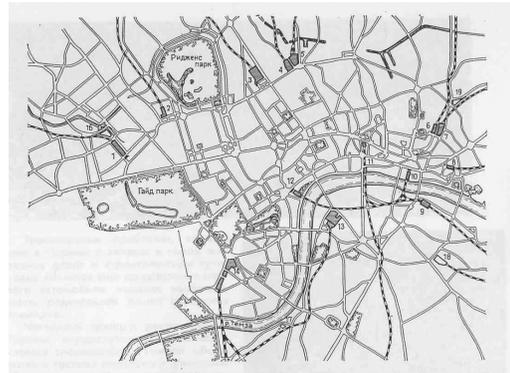


Рис. 5. План Лондона, цифрами обозначены вокзалы, конец XIX в. [15, с. 15].

уровнях. Три из них отдавались рельсовому транспорту и размещались под землёй, наземный уровень включал главные входы и перекресток автомобильного движения, связанный с уличной сетью. Второй этаж отводился развязке скоростных магистралей, а его плоское покрытие — аэродрому самолётов-такси [21, с.92]. Тем временем идея совмещенного вокзала только начала зарождаться. Примером объединённого вокзала может служить проект (1924) в Чикаго (рис. 7) [16, с.218—222].

К этому же моменту можно отнести только наметившиеся качественные изменения в планировке зданий вокзалов. В лучших проектах авторы стремились четко организовывать движение потоков пассажиров и багажа в помещениях и на платформах, увязать эти графики с движением внутригородского транспорта и людских потоков на площади, рассматривая привокзальную территорию, здание и перрон комплексно как единое целое [2, с.33].

Исторические события, происходившие в 40-е годы XX века (Вторая мировая война), нанесли огромный ущерб народному хозяйству не только нашей страны, но и других государств. Во время Великой Отечественной войны было разрушено 65000 км железнодорожных линий, 4100 станций, большое количество вокзалов, и это только на территории СССР. Однако в период повсеместного восстановления и нового строительства (1946—1950 гг.) сдано в эксплуатацию свыше 500 вокзалов, а за первые десять послевоенных лет реконструировано и построено заново около 1700 вокзалов [2, с.38].



Рис. 6. Типовое решение привокзальной площади, Европа, конец XIX в. - начало XX в. [6, с. 169].

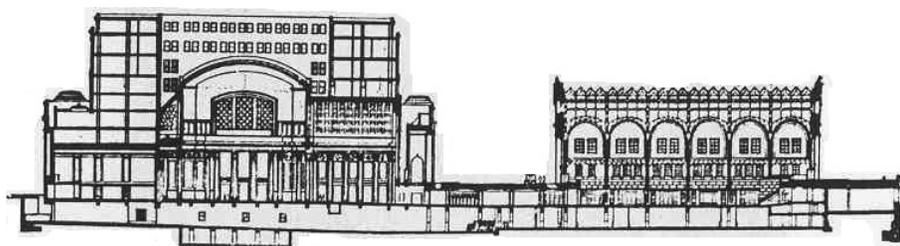
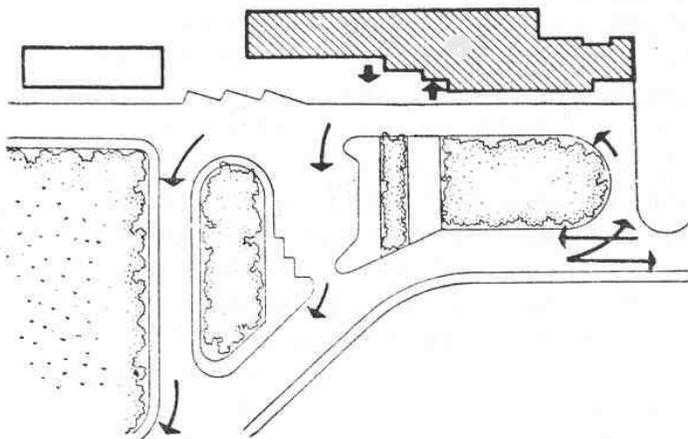


Рис. 7. Объединённый вокзал в Чикаго, США, 1924 г.

В США в связи с процессами начавшейся глобальной автомобилизации количество вокзалов уменьшилось, железнодорожный транспорт переживал кризис. Был начат даже демонтаж ряда железных дорог, а здания вокзалов, ранее построенные, оказались либо заброшены, либо разрушены. В СССР процесс автомобилизации не достиг таких масштабов, как в США и передовых странах Европы, кроме того, ввиду огромных расстояний большое значение имело дальнейшее железнодорожное сообщение, поэтому был сохранен курс на модернизацию вокзального хозяйства, которая касалась не только планировки и архитектуры, но и дальнейшего улучшения качества обслуживания пассажиров. Стали даже проводиться конкурсы проектов новых зданий железнодорожных вокзалов. Одним из самых показательных, привлекавших своей новизной стал проект вокзала Рязань-2 (рис. 8) [2, с.39–49].

В планировке вокзал, рассчитанный на одновременную вместимость 500 дальних и 700 пригородных пассажиров, предусматривал четкое отделение операционных помещений от помещений ожидания.

При необходимости можно было попасть на нужную платформу непосредственно с привокзальной площади через тоннель. При разработке этого проекта авторы исходили из реальной градостроительной застройки, графиков движения пассажиров, что можно было тогда считать новым этапом в проектировании зданий железнодорожных вокзалов.

4. КОМПЛЕКСЫ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ XX ВЕКА

Мировые тенденции в развитии железнодорожных вокзалов в 60–70 гг. XX века сводились к более эффективному использованию прилегающих территорий и организации на них работы транспорта. Этот процесс заключался в совмещении транспортных узлов с дополнительными функциями, появлении объектов, не имеющих даже косвенного отношения к перевозкам. Большая концентрация людских масс и транспорта, уплотнение застройки, засилье деловой, общественной, торговой сферы становятся характерными для большинства железнодорожных вокзалов [1, с.27–28]. Примерами, иллюстрирующими

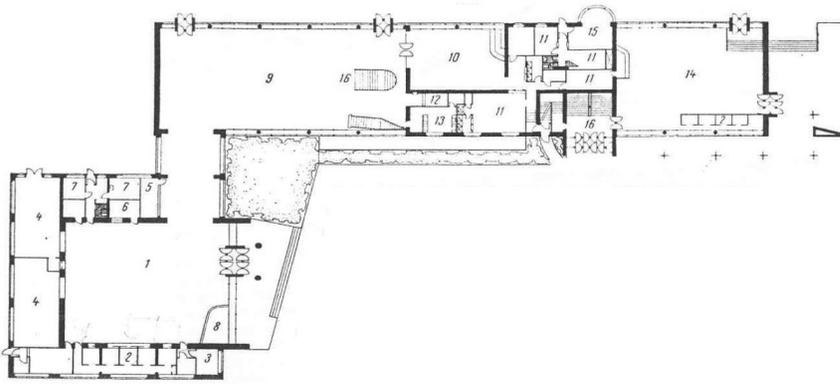


Рис. 8. План первого этажа вокзала Рязань-2, СССР, 1954 г. [2, с.49].

подобные тенденции, могут служить вокзалы Гранд-Сентрал в Нью-Йорке с возведением над ним небоскреба Пан-Американ (1963 г.); Мен-Монпарнас в Париже – реконструкция и строительство коммерческого центра (1973 г.); Синдзюку в Токио (1960 г.) [3, с.104–111].

В этот период начинает разрабатываться новый тип вокзалов – совмещенный. Преобладали железнодорожно-морские, железнодорожно-автобусные вокзалы и транспортные терминалы. Отличительной их особенностью является многоярусность. Типичный вариант – железнодорожный вокзал в Берне (Швейцария). Он располагается под одной кровлей с автобусным вокзалом, в цокольном этаже имеет станцию скоростного трамвая, а на перекрытии – небольшой торговый центр и трехэтажные автостоянки (рис. 9) [6, с.186].

Начиная с 1960-х годов в СССР наметились новые подходы к планировке вокзалов. Стали учитываться требования к созданию удобств не только для пассажиров, но и обслуживающего персонала.

Планировочные схемы не обременяли жесткими рамками, что позволило более свободно расположить помещения. Подобной масштабной реконструкции подверглись столичные вокзалы – Курский и Ярославский.

Ко второй половине XX века сформировались качественные требования, предъявляемые к вокзалам, появились технологические документы, строительные нормы

и т.д. В стране была разработана классификация вокзалов, которая существует и по настоящее время.

В процессе эволюции вокзалы и прилегающие к ним территории «обросли» рядом дополнительных функций. По функциональному признаку они становятся многофункциональными объектами железнодорожного транспорта и городской среды [12, с.10]. Понятие многофункционального использования – это задача построения не только «гибкого» сооружения, но ещё и соответствия функций здания, взаимодействия его с городской средой [18, с.7].

На основе проведённого анализа можно выделить следующие тенденции в функциональном и градостроительном развитии вокзальных комплексов:

- определение вокзала как «центра притяжения» в городской среде, увеличение транзитной функции (исторически сложилось, что вокзал находится в центральной части города; сокращение функций накопления пассажиров);
- развитие общественно-торговой функции (не типичной для железнодорожного вокзала);
- развитие и упорядочивание пешеходных коммуникаций (освоение надземного, подземного пространства, увязка работы с привокзальной площадью и т.д.);
- развитие рекреационных зон на территории вокзала и защита окружающей среды (зоны отдыха, выставочные залы; экологизация проектных решений).



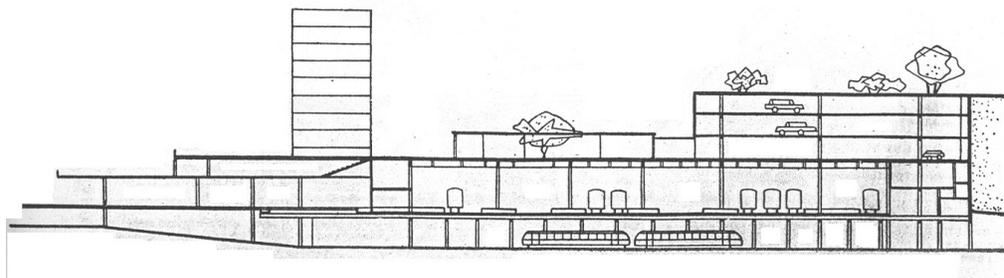


Рис. 9. Проект объединенного вокзала в Берне [6, с. 186].

ЛИТЕРАТУРА

1. Мурунов А. Ю., Принципы архитектурной модернизации железнодорожных вокзальных комплексов на современном этапе (для крупных и крупнейших городов): дисс. канд. архитектуры. - Нижний Новгород. - 2005.
2. Е. В. Васильев, Н. Н. Щетинин. Архитектура железнодорожных вокзалов, Государственное издательство литературы по строительству, Москва, 1967.
3. Батырев В. М., Железнодорожные вокзалы: современное состояние//Архитектура СССР. - 1988. - № 3.
4. Захаров В. Р., Формирование многофункциональной системы обслуживания в совмещённых вокзальных комплексах: дисс... канд. архитектуры. - Москва. - 2005.
5. Овчинникова Е. А. Роль вокзального комплекса в инфраструктуре города, тезисы//Научно-практическая конференция «Неделя науки-2011»: «Наука МИИТа - транспорту», часть 2. - М.: МИИТ, 2011.
6. Голубев Г. Е., Анджелини Г. М., Модоров А. Ф. Современные вокзалы железнодорожного, речного, морского, автомобильного и воздушного транспорта. - М.: Стройиздат, 1967.
7. Правдин Н. В., Рябуха Л. С., Лукашев В. М. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. - М.: Транспорт, 1990.
8. Рекомендации по проектированию вокзалов. - М.: ЦНИИП градостроительства, 1997.
9. Отраслевые нормы технологического проектирования железнодорожных вокзалов для пассажиров дальнего следования. - М.: МПС РФ, 1998.
10. Баранова М. В., Вакуленко С. П., Колин А. В. Основы проектирования зданий и сооружений пассажирского комплекса: учебное пособие. - М.: МИИТ. - 2008.
11. Овчинникова Е. А. Качественный сервис - приоритет в развитии вокзальных комплексов, тези-

сы//Научно-практическая конференция «Неделя науки-2011» «Наука МИИТа - транспорту», труды, часть 2. - М.: МИИТ, 2011.

12. Борзов О. М., Мироненко В. П. Предпосылки модернизации железнодорожных вокзалов в современных условиях//Вісник ХДАДМ. - 2008. - № 5.

13. Древаль И. В. Эволюция вокзальных комплексов как структурно-функциональных элементов//Вісник Донбаської національної академії будівництва і архітектури - 2008. - № 6.

14. Предтеченский В. М., Милинский, А. И. Проектирование зданий с учётом организации движения людских потоков. - М.: Стройиздат, 1979.

15. Батырёв В. М. Вокзалы. - М.: Стройиздат, 1988.

16. Явейн И. Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. - М.: Изд-во Всесоюзной академии архитектуры, 1988.

17. Социально-экономические проблемы развития и функционирования транспортных систем городов и зон их влияния: материалы XVI Международной (девятнадцатой Екатеринбургской) научно-практической конференции (16-17 июня 2010 г.)/науч. ред. С. А. Ваксман. - Екатеринбург: Изд-во Уральского государственного экономического университета, 2010.

18. Привалов И. Т., Фисун В. А. Многофункциональные здания на железнодорожном транспорте: уч. пос. - М.: РГОТУПС, 2007.

19. Власов Д. Н. Транспортно-пересадочные узлы крупнейших городов (на примере Москвы): Монография. - М.: Изд-во АСВ, 2009.

20. Седов В. Архитектура на большой дороге.//Проект Россия. - 2001. - № 19.

21. Бунин А. В. История градостроительного искусства, в 2 т./Т. 2. Градостроительство XX века в странах капиталистического мира. - М.: Стройиздат, 1979. ●

THE CV OF THE RAILWAY STATION

Ovchinnikova, Elena A. - assistant lecturer at the department of railway stations and interchanges of Moscow State University of Railway Engineering (MIIT).

The author depicts evolution of railway stations, its birth, acquisition of functions and image, examines city-forming sense, influence on the structure of historical downtowns, on the architectural style and urban planning, studies the place of stations in the urban transportation environment.

Key words: history, railway station, city, transport infrastructure, urban construction correlations, classification of railway stations, multifunction links.

Координаты автора (contact information): Овчинникова Е. А. - bogdanelena@yandex.ru