

УДК 72.03:725:625

*О.С. СУББОТИН, канд. архитектуры (subbos@yandex.ru),  
Кубанский государственный аграрный университет (Краснодар)*

## Региональные особенности архитектуры железнодорожных комплексов

*Рассматривается история развития и формирования железнодорожных комплексов. Показаны основные вокзалы Кубани – памятники историко-культурного наследия, являющиеся неотъемлемой частью национального богатства и достояния народов Российской Федерации. Представлена композиционная роль железнодорожных вокзалов в формировании городских и сельских поселений Кубани.*

**Ключевые слова:** вокзал, железнодорожный комплекс, сооружение, Кубань, формирование, развитие, наследие, памятники архитектуры.

Вокзал – это не только визитная карточка города, его врата, но и историческая память событий и судеб. Притягательна сила вокзала и в его архитектуре. Так, архитектура железнодорожных комплексов всегда оставляет в памяти свой неповторимый образ, при этом многие из них являются памятниками историко-культурного наследия – здания вокзалов, станционные постройки, водонапорные башни. Вокзал всегда располагался на стыке внешнего и городского транспорта. Со временем вокзал обрастает гостиницами, конторами связи и почтамтом, стоянками, гаражами, автовокзалами, вестибюлями метро, магазинами, административными учреждениями.

Сложившаяся сеть железнодорожных дорог на территории Краснодарского края и Адыгеи сыграла большую стратегическую роль в

формировании и развитии многих городов. Сравнительный анализ региональных особенностей архитектуры железнодорожных комплексов позволил определить их композиционную роль в организации городских и сельских поселений Кубани. Ведущее место также отводится изменениям функционально-планировочных и архитектурно-пространственных решений региональных железнодорожных вокзалов в процессе формирования населенных мест. Социальное развитие современного общества, рост его потребностей заставляют постоянно расширять и корректировать функции пассажирских зданий. Оставаясь частью системы транспорта, вокзал формирует и современную городскую социально-экономическую среду.

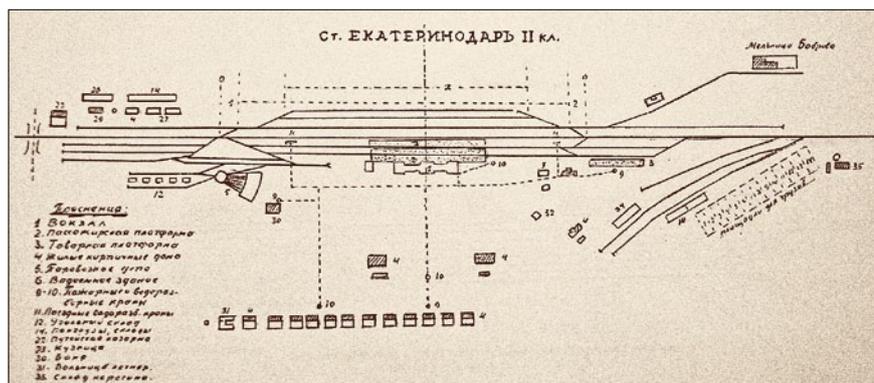
В процессе эволюции менялись функционально-планировочные и архи-

тектурно-пространственные решения железнодорожных вокзалов. Опыт проектирования и строительства вокзалов в сложившихся городах наглядно отразил проблему взаимного влияния железнодорожного вокзала и населенного пункта в транспортном и общественном обслуживании пассажиров. Это доказывает необходимость более тщательного изучения специфики каждого региона: его природно-климатических особенностей, состава пассажиропотока, а также обеспеченность пассажиров городским транспортом [1].

Краснодарское отделение дороги – одно из важнейших подразделений на Северо-Кавказской магистрали, стабильно работающее и обеспечивающее основные потребности экономики и населения Кубани в перевозках. Примечательна история основания этой дороги, а также архитектура ее вокзалов.

2 июля 1872 г. в Санкт-Петербурге был утвержден Устав Ростовско-Владикавказской железной дороги. Было создано акционерное общество, учредители которого обязались построить две железнодорожные линии: Ростовско-Владикавказскую (направление линии – Ростов-на-Дону – Владикавказ) и Новороссийскую – от станции Тихорецкой через Екатеринодар до Черного моря (порт Новороссийский) общей протяженностью более 900 верст.

Одновременно с прокладкой самого полотна железной дороги строились служебные и жилые помещения.



**Рис. 1.** Планировочная схема станции Екатеринодар (из альбома чертежей Владикавказской ж. д. 1890 г. ЦМЖД)

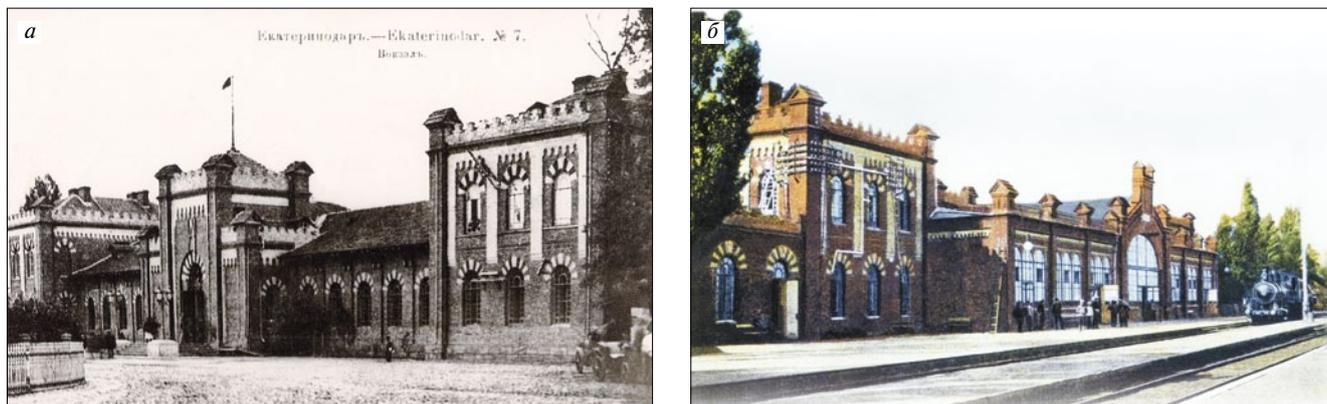


Рис. 2. Железнодорожный вокзал Екатеринодара: а – здание вокзала, 1907 г.; б – вид с перрона

К 1887–1888 гг. на станции Екатеринодар возведены: сам вокзал – пассажирское кирпичное здание двухэтажное с одноэтажными перемышками от зала ожидания, где находились вокзальные службы. Телеграфная контора, буфет и другие подсобные помещения. Само здание вокзала площадью 408 кв. саженей имело вид изящной простой архитектуры, украшенное башенками и оттененное цветным орнаментом (каменным кружевом). Красная черепичная крыша придавала ему своеобразный облик. Пассажирская платформа была асфальтированной. Почтовая контора, а также 40 жилых домов, из которых 17 одноэтажных предназначались для низшего железнодорожного персонала и служащих, три двухэтажных дома заняло начальство. Здесь же, в районе станции находилось железнодорожное училище для детей железнодорожников (ныне медсанчасть) и дом для учителей [2] (рис. 1–2).

В годы Великой Отечественной войны Краснодарский вокзал был значительно разрушен. Но несмотря на это, сразу после освобождения города от немецко-фашистской оккупации начались ремонтно-восстановительные работы. Проект нового вокзала был

выполнен в Центральной архитектурной мастерской «Союзтранспроект» в период 1947–1949 гг., а строительство основного здания было завершено через три года. Проект вокзала был рассчитан на 700 пассажиров и по показателям общей площади превышал дореволюционное здание в три раза. Здание вокзала симметричное, с ярко выраженной центральной осью, подчеркнутой расположенным на ней главным входом в большом витраже и башней со шпилем. В отделке здания было применено множество ценных материалов: панели и ступени главной лестницы выполнены с облицовкой мраморной плиткой, тамбуры входов, двери выполнены из дубового массива. Потолки в помещениях вокзала богато отделаны лепным декором и расписаны, центральный зал украшен просторным куполом (рис. 3, а). Примечательной особенностью нового здания стали часы, расположенные в его центральной высотной части, диаметр циферблата которых составлял 2,2 м (рис. 3, б).

В 1998 г. было начато его расширение. В состав проекта реконструкции главного здания Краснодарского вокзала и других его объектов входило: строительство двухэтажных крыльев

самого вокзала – северного и южного для пассажиров дальнего и пригородного сообщений, двух подземных переходов с перрона на пассажирские платформы, административно-бытового корпуса и багажного отделения, благоустройство пассажирских платформ и привокзальной площади (рис. 3, в).

Станция Новороссийск была открыта в 1889 г. (рис. 4–6). Площадь вокзала составляла 480 кв. сажен. Проектом было предусмотрено развитие станции, связанное с ростом перевозок в ближайшие годы, при этом общая длина станционных путей составит 5060 саженей. Станция Новороссийск сразу же вошла в число крупных припортовых станций сети дорог. Разрушенный в 1942 г., но полностью и во всех первоначальных деталях восстановленный после Великой Отечественной войны в 1945 г., вокзал не утратил своей уникальной архитектурной красоты и добротности, благодаря чему и по сей день является памятником архитектуры общегосударственного значения. Основным недостатком вокзала на протяжении многих десятилетий и в настоящее время является его малая площадь вместимостью до 100 человек [3].



Рис. 3. Железнодорожный вокзал Краснодара: а – общий вид, 1970-е гг.; б – центральная часть со шпилем 1970-е гг.; в – современный вид

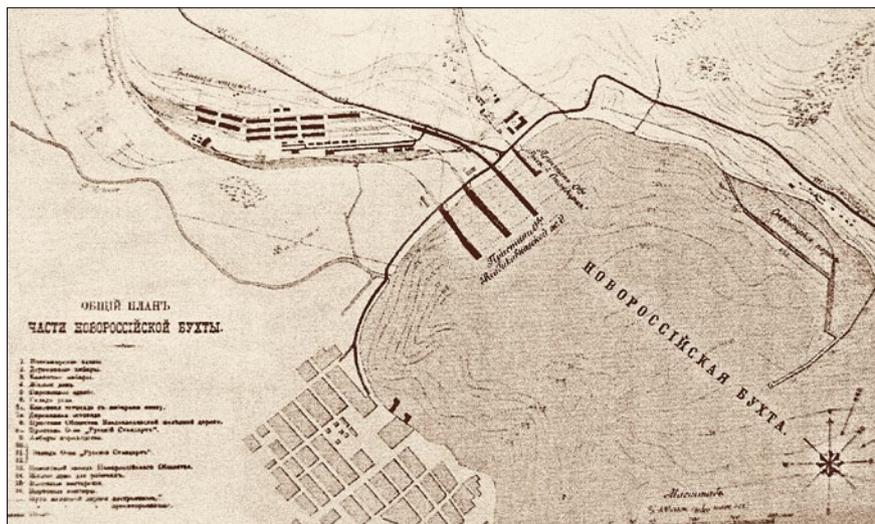


Рис. 4. Общий план Новоросийской бухты и станции Новоросийск

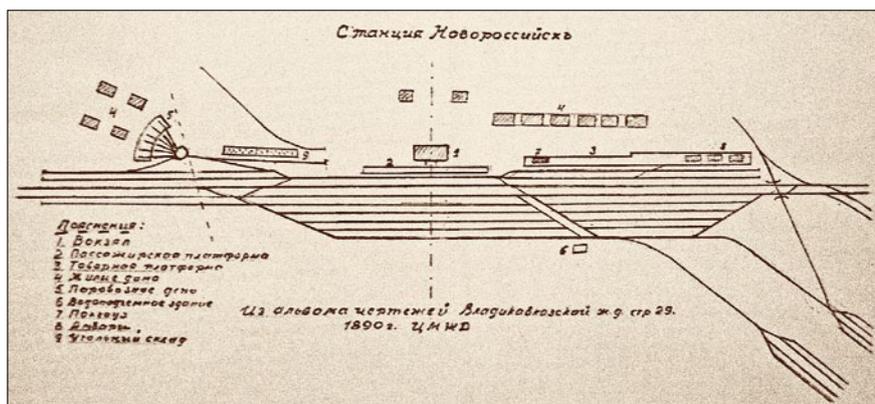


Рис. 5. Планировочная схема станции Новоросийск (из альбома чертежей Владикавказской ж. д. 1890 г. ЦМЖД)

Железнодорожная дорога от Туапсе до Сочи была построена к 1917 г., но из-за Гражданской войны не функционировала. В 1923 г. в связи с открытием железнодорожного участка Туапсе – Сочи в г. Туапсе появился новый вокзал, а старый оказался в стороне от основной железнодорожной магистрали; в настоящее время в здании старого вокзала расположен городской автовокзал (рис. 7, а). Современное здание нового вокзала построено в 1952 г. (рис. 7, б).

Проектирование современного, неповторимого здания вокзала в г. Сочи велось под руководством академика архитектуры А.Н. Душкина.

Новый вокзал был торжественно открыт 10 сентября 1952 г. Длина его составляет 145 м, ширина от 30 до 50 м. Высота смотровой башни со звездой на шпиле 55 м. Диаметр часов на башне 5 м. Сама башня расположена как бы отдельно, выступая немного вперед от основного ансамбля здания.

Циферблат часов оформлен цифрами, а за ними согласно каждой расположенны знаки зодиака.

Здание представляет собой довольно сложную архитектурную композицию с доминирующей часовой башней и тремя дворами в виде атриумов со скульптурой и фонтанами. Повсюду величественные колонны и огромные арки, а пролеты с высокими потолками создают впечатление возвышенности. Сочинский приморский колорит удалось сохранить во многом благодаря использованию местных строительных материалов. Так, цокольный этаж облицован песчаником, а колонны главной аркады со стороны города – полированным гранитом. При отделке стен всех фасадов применялась цветная штукатурка с мраморной крошкой на белом цементе [4] (рис. 8–9).

В 1975 г. Сочинский железнодорожный вокзал был внесен в число памятников архитектуры местного

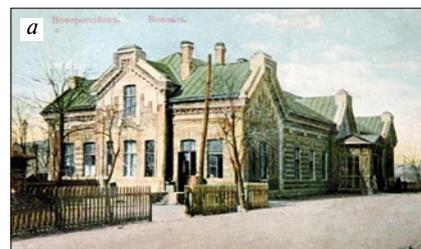


Рис. 6. Новоросийский железнодорожный вокзал: а – здание вокзала 1888 г.; б – железнодорожная станция г. Новоросийска

значения и в Красную книгу ЮНЕСКО. Здание железнодорожного вокзала Сочи было признано самым красивым в Европе. Определить стиль архитектурного здания практически невозможно – здесь переплелись как социалистический классицизм, так и античный и современный.

К сожалению, это последнее творение замечательного архитектора было подвергнуто резкой критике официальной властью. А.Н. Душкина обвинили в космополитизме и нарушение норм социалистической архитектурной школы. Но реальная оценка данного архитектурного произведения другая: воздушное здание с изящными арками и высокая башня с часами и шпилем до сих пор восхищают сочинцев и гостей города.

Сравнительный анализ планировочных решений и композиций ранних региональных вокзалов показал, что указанные решения обуславливались влиянием технологических факторов и черт архитектуры их типологических прототипов – постоянных дворов, портовых дебаркадеров, почтовых станций. Размеры и архитектурный образ зданий вокзалов на каждой из станций Северо-Кавказской магистрали говорили о значимости населенного пункта. Характерными элементами в решении зданий вокзалов являются наличие башенки со шпилем, часы, расположенные в центральной части (Краснодар, Сочи), окошек в стиле модерн, большое количество выступов и

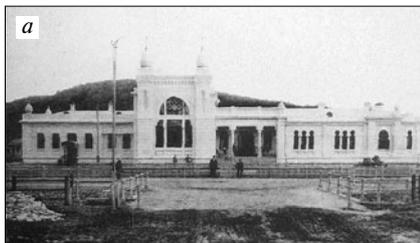


Рис. 7. Железнодорожный вокзал в г. Туапсе: а — старое здание; б — новое здание



Рис. 8. Железнодорожный вокзал г. Сочи: а — первоначальный вид; б — вокзал в 1970-е гг.



Рис. 9. Железнодорожный вокзал г. Сочи. Современное состояние: а — вид со стороны перрона; б — внутренний дворик; в — башня со шпилем

углублений на фасадах и т. п. Многообразие форм архитектурных решений фасада стало особой чертой вокзалов южного направления.

Вместе с тем в ходе развития вокзалы превращаются в крупные градостроительные образования, состоящие из множества зданий и сооружений. В то же время в свете процессов глобализации и интеграции увеличивается роль вокзального комплекса как пространства для осуществления коммуникаций между различными культурами. Современный железнодорожный вокзал — элемент железнодорожной инфраструктуры, комплексный объект недвижимости, часть вокзального комплекса и железнодорожной станции, состоящих из помещений, предназначенных для обслуживания потребителей и пользователей, размещения служебного персонала и управления движением поездов. Железнодорожные вокзалы как важнейшие городские центры притяжения стали местом для обмена информацией, торговли, деловых отношений, то есть пространствами социального взаимодействия.

Одновременно следует учитывать, что на любом из вокзалов пассажир не заканчивает свою поездку, а, как правило, лишь меняет один вид транспорта на другой, чаще всего внешний транспорт на внутригородской или наоборот, поэтому в градостроительной документации необходимо показывать территории существующих и проектируемых сооружений внешнего транспорта с определением местоположения всех пассажирских зданий.

Вокзалы должны быть связаны удобными транспортными путями с промышленными зонами, основными жилыми районами, зонами и объектами массового тяготения городского или регионального значения. Должны быть разработаны и утверждены градостроительные требования к сопряжению различных видов транспорта при застройке привокзальной территории, а также ограничения на осуществление установленных видов деятельности на прилегающих к железнодорожным вокзалам территориях, которые отрицательно влияют на качество обслуживания потребителей и пользователей, ухудшают комфорт при получении услуг железнодорожных вокзалов, создают угрозу их безопасности.

Особое внимание должно уделяться сохранению железнодорожных вокзальных комплексов, являющихся памятниками историко-культурного наследия — золотым фондом нашей страны, представляющих собой прекрасные примеры единства всех пространственных искусств. Вокзалы-памятники своей архитектурой увековечивают историческое значение населенного места. От того, как сохраняется это культурное наследие, будет зависеть и наша память, поэтому государственная охрана объектов культурного наследия — железнодорожных вокзальных комплексов, расположенных на территории Краснодарского края и всей России, является одной из приоритетных задач органов государственной власти и органов местного самоуправления.

#### Список литературы

1. Субботин О.С. Архитектура железнодорожных вокзальных комплексов / О.С. Субботин, О.С. Проценко // Проблемы общества и архитектура: тез. докл. междунаrod. науч.-практ. конф. 6–9 октября 2010 г. Ростов н/Д: Ин-т archit. и иск.-в ЮФУ, 2010. С. 139–142.
2. Бардадым В.П. Архитектура Екатеринодара. Краснодар: Лебедев Ю.Ю., 2009. 400 с.
3. Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар: Советская Кубань, 2008. 250 с.
4. Субботин О.С. Архитектурно-планировочное наследие г. Сочи // Жилищное строительство. 2012. № 5. С. 48–51.