

УДК 72.03+711.4(470.621)

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

Архитектура железнодорожных комплексов в системе города

Представлен первоначальный этап строительства железных дорог в России. Проведены исследования, охватывающие отдельные периоды истории архитектуры железнодорожных комплексов южных городов – Армавира, Тихорецка, Кропоткина. Акцентируется внимание на влияние железной дороги и вокзалов на формирование и развитие населенных мест. Выполнен сравнительный анализ возникновения и развития вокзальных комплексов.

Ключевые слова: железная дорога, транспорт, вокзал, станция, населенное место, комплекс, планировочная структура.

Сложно оценить значение железной дороги в нашей жизни. Железная дорога и вокзалы – это и страницы истории, и современная жизнь, и новые перспективы. В то же время железнодорожные комплексы являются важными составляющими в планировочной структуре населенного места, которая должна быть организована как в пространстве, так и во времени с учетом обеспечения наилучших условий для производства и проживания людей и возможностей ее дальнейшего развития. Вокзальный комплекс – совокупность железнодорожного вокзала и прилегающей к нему территории, объектов, зданий и сооружений, физически, технологически или иным образом связанных с железнодорожным вокзалом. Архитектура железнодорожных комплексов неразрывно связана с историей, с огромным и бесценным достоянием, научными и техническими достижениями.

В 1834 г. горное ведомство России пригласило на работу профессора Венского политехнического института строителя первой железной дороги общего пользования в Европе Ф.А. фон Герстнера. В том же году он был командирован на Урал для изучения условий сбыта продукции горных заводов и обзора местных путей сообщения.

Следует отметить, что еще в начале строительства железных дорог в России учитывалось влияние указанных дорог на развитие городов и населенных пунктов. Железные

дороги и вокзалы становились частью города, полем для широкой экономической и социально-культурной деятельности.

Выбор места строительства любого из вокзалов отражает историю постоянной борьбы между городским самоуправлением, с одной стороны, и частными лицами – владельцами дорог, железнодорожными компаниями – с другой. Разместившись первоначально на свободных участках ближе к окраинам у старых городских укреплений или валов, вокзалы постоянно стремились проникнуть глубже в центры городов, решая проблемы городского транспорта.

По мере роста городов привокзальный район быстрее других вращался в городскую структуру: окраинное положение транспортного узла сменялось на внутригородское. Даже если вокзал располагался на некотором отдалении от города, вокруг него и вдоль дороги, соединявшей его с населенным местом, он постоянно поглощал привокзальную территорию [1].

Своим появлением многие южные железнодорожные комплексы обязаны строительству Владикавказской железной дороги, которое российское правительство начало в конце XIX в (рис. 1).

Дорога проходила по многочисленным территориям региона: Кубанской, Терской, Дагестанской областям, области войска Донского, Черноморской, Ставропольской, Астраханской, Саратовской губерниям. На 1913 г. протя-

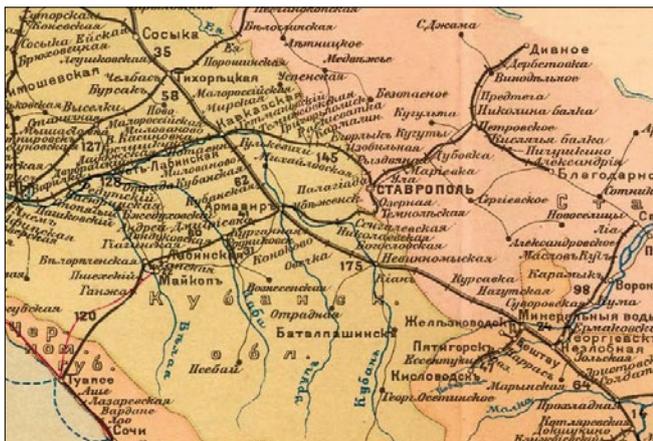


Рис. 1. Фрагмент атласа железных дорог России. 1917 г.

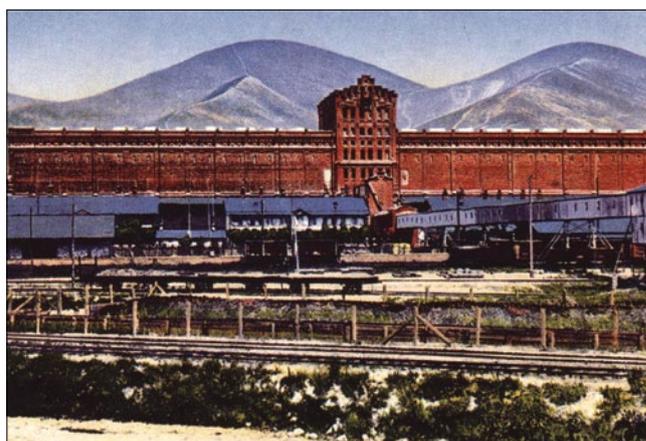


Рис. 2. Новороссийск. Вид на элеватор с южной стороны. 1906–1908 гг.

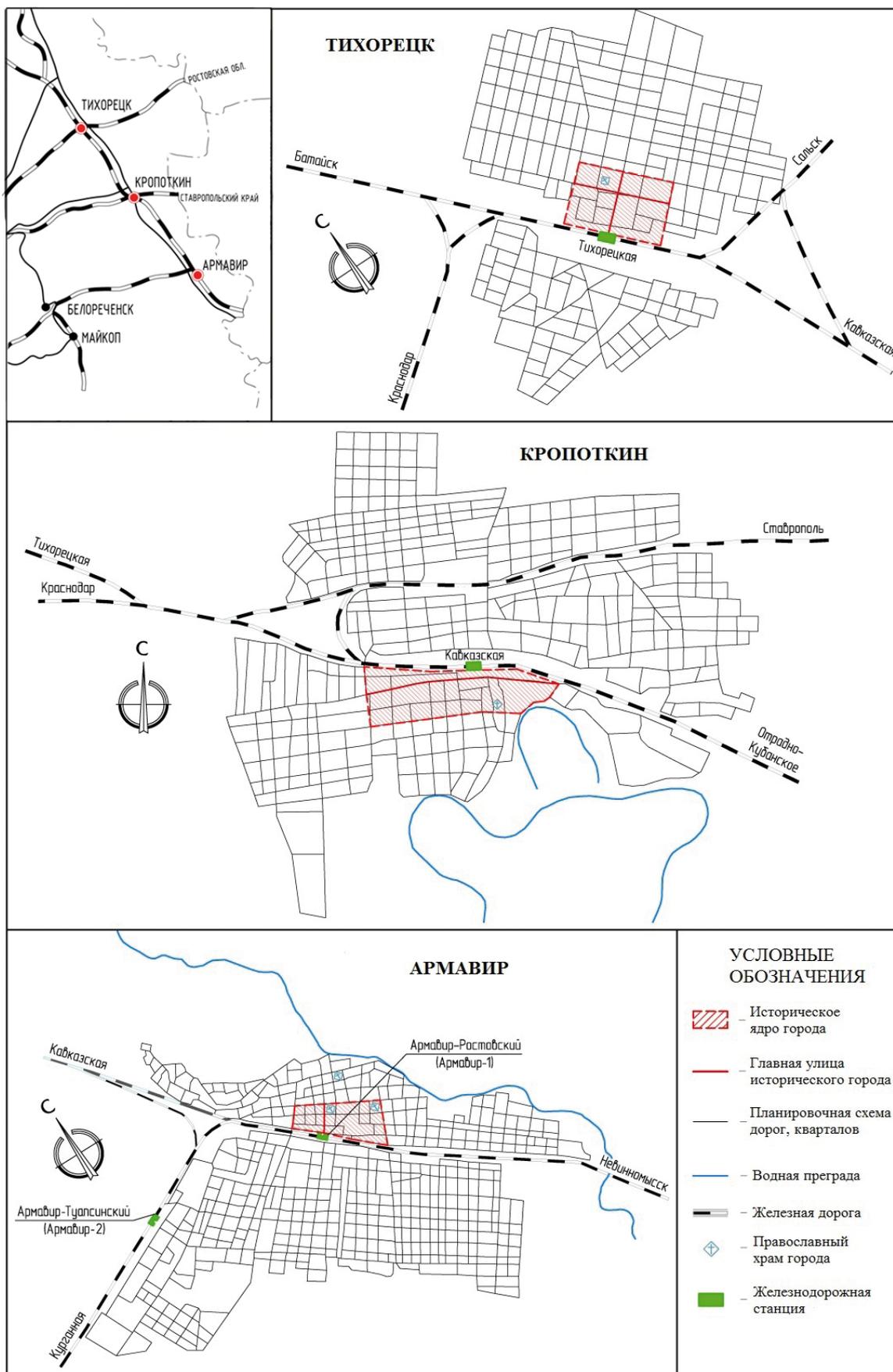


Рис. 3. Влияние железной дороги и вокзалов на формирование и развитие населенных мест



Рис. 4. Армавир. Вокзал Владикавказской железной дороги: а – первоначальный вид; б – современный вид

женность дороги составляла 2511 км. Из основных линий дороги следует отметить следующие:

- Тихорецкая – Новороссийск (1887–1888);
- Тихорецкая – Царицын (1899);
- Кавказская – Ставрополь (1899);
- Кавказская – Екатеринбург.

На указанной дороге было построено несколько десятков депо, четыре крупные железнодорожные мастерские, элеваторы на станциях Армавир, Новороссийск, Тихорецкая и др.

Необходимость строительства в Новороссийске элеватора была вызвана притоком в Новороссийский порт зерна с Кубани, Дона, Поволжья и Ставрополя, возросшим после открытия в 1888 г. железнодорожного сообщения с Новороссийском. Строительство элеватора велось с апреля 1891 г. по октябрь 1894 г. по проекту почетного члена Петербургской академии наук С.В. Кербеда. Строился элеватор по последнему слову техники конца XIX в., причем значительная часть новшеств была не заимствована, а придумана, спроектирована и исполнена на месте. Здание возводили из камня, кирпича и железа на цементном растворе. Фундамент был заложен на скальном грунте, в чем состояло одно из преимуществ новороссийского элеватора над многими другими. Строительство обошлось в 2,5 млн р. Общая вместимость элеватора составила 3 млн пудов зерна (рис. 2).

В конце XIX в. паровозоремонтные мастерские на станции Тихорецкой стали первым крупнейшим градообразующим предприятием на северо-востоке Кубани. Следует отметить, что железнодорожные вокзалы играли существенную роль в композиции планировки и застройки жилых образований, в размещении основных функциональных зон, начертании улиц и пешеходных путей, в отношении к исторической части населенного места. Вместе с этим и железная дорога оказывала большое влияние на формирование и развитие населенных мест, на расположение в плане указанных мест по отношению к укрупненным планировочно-структурным зонам (центральной, переходной, периферийной), к планировочным осям и узлам (рис. 3).

Экономическое развитие г. Армавира города заметно усилилось с проведением Владикавказской железной дороги (1875 г.) и черноморской железнодорожной ветки до Туапсе (1914 г.).

Станция Армавир была открыта одновременно с окончанием строительства главной магистрали Владикавказской железной дороги в 1875 г. Здесь возводится кирпичное здание пассажирского вокзала и паровозное депо на два столба. У платформы была построена водонапорная башня, куда по трубам подавалась вода из реки Кубань. Служебные по-

мещения и стрелочные посты станции оснастили индукторными телефонами «Эриксон». У рельсового полотна построены большие хлебные амбары, а в 1895 г. обществом Владикавказской железной дороги был сооружен пятиэтажный элеватор вместимостью 200 тыс. пудов зерна. Несмотря на то что станция Армавир-Владикавказский причислялась к третьеразрядным, ее значение в организации грузопотоков и роль в интеграции Предкавказского региона в единый общероссийский и мировой рынок трудно переоценить [2].

Здание пассажирского вокзала Армавир-Владикавказский возведено на месте первоначального в конце XIX в. Несмотря на наличие ряда пристроек, вокзал был крайне тесен и неудобен, что совершенно не соответствовало тому положению, которое Армавир занимал в регионе. В 1913 г. было принято решение кардинально переустроить армавирскую станцию и возвести тут новый обширный вокзал, однако в намеченные сроки сделать это не удалось. В 1909 г. над полотном поднялся изящный железный пешеходный мост. В период Великой Отечественной войны он был взорван, но потом восстановлен и простоял еще полвека до открытия нового железобетонного перехода. Сегодня между путями еще можно заметить выпирающие из земли обрезки опор первого моста (рис. 4).

Основание города Тихорецка также связано со строительством Владикавказской железной дорогой. По первым проектным разработкам дорога должна была пройти через небольшую станцию Тихорецкую, тем не менее местные власти настояли на том, чтобы строительство железнодорожной станции осуществлялось в 7 км от станции, не нарушая сформировавшегося здесь сельского патриархального уклада жизни. В 1875 г. была построена станция, получившая название «Тихорецкая», которая способствовала формированию нового поселка (рис. 5). Основное население поселка составляли железнодорожники. С превращением станции в узловую поселок стал интенсивно развиваться. В 1887 г. от Тихорецкой была проложена новая линия железной дороги до Екатеринодара (Краснодара), продленная спустя год до Новороссийска, а в 1899 г. была сдана в эксплуатацию значительная по протяженности железная дорога Тихорецкая – Торговая (Сальск) – Царицын (Волгоград). Так первоначально построенная небольшая станция стала значительным железнодорожным узлом. На данной территории появилось крупное паровозное депо, с 1896 г. открылись мастерские по изготовлению путейского инструмента, а в 1899 г. начал действовать второй на Владикавказской дороге паровозоремонтный завод. В поселке постепенно развивалось жилищное строительство, возводились дома городского типа, по-

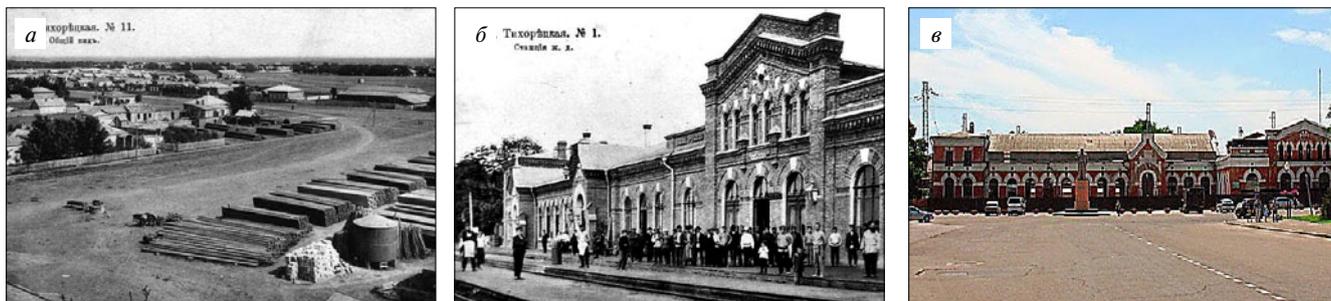


Рис. 5. Станция Тихорецкая: а – первоначальный вид застройки; б – первое здание вокзала; в – современный вид

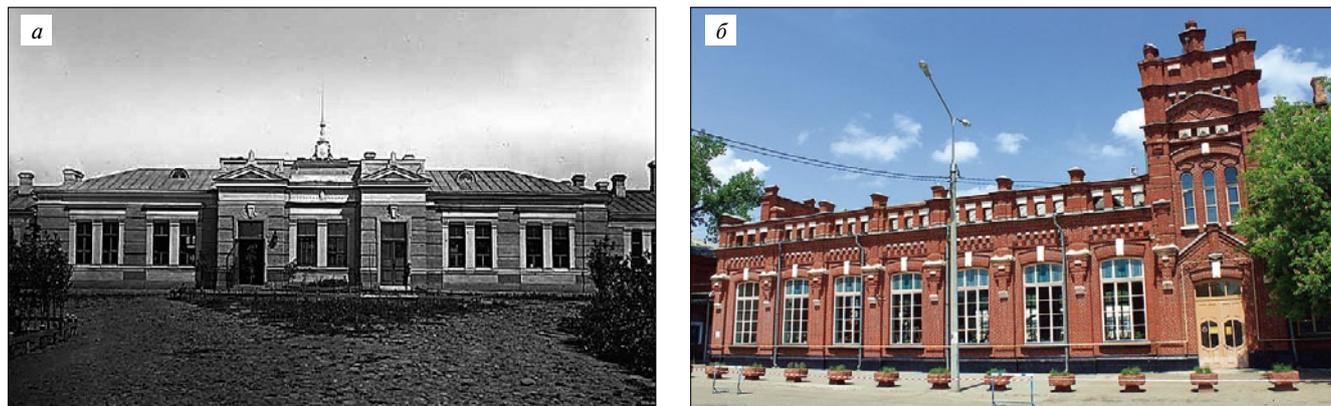


Рис. 6. Станция Кавказская: а – вокзал. 1875 г.; б – современный вид

явились первые учебные заведения, увеличилось население, составившее к 10-м гг. XX в. около 20 тыс. человек.

Современный генеральный план города предусматривает развитие в юго-западном направлении, параллельно южному обходу. Общественная структура обслуживания города организуется на базе сложившегося центра, который развивается и дополняется новыми зданиями и сооружениями. Общественный центр города исторически формируется на пересечении двух основных осей: продольной – главной улицы города Октябрьской и поперечной – пешеходной улицы Меньшикова; здесь расположены основные памятники истории и архитектуры. Общественные здания и сооружения объединяются в одну зону системой площадей, бульваров, скверов, пешеходных связей, организованных вдоль этих улиц. Основные административные, общественно-деловые и культурно-просветительные комплексы размещаются по ул. Октябрьской. Начинается главная улица с привокзальной площади и заканчивается въездной площадью с проектируемым автовокзалом и торговым центром.

Пунктом технического обслуживания и эксплуатации определена 242-я верста главного хода железной дороги от Ростова до Владикавказа – Романовский пост (ныне ст. Кавказская). Эта станция закладывалась как крупный железнодорожный узел (рис. 6).

Проект паровозного депо был утвержден 3 февраля 1873 г. Первоначально оно представляло собой огромное деревянное сооружение с размещенными в нем мастерскими, топливным складом и двумя ремонтными стойлами; работало там около 100 человек. Впоследствии количество ремонтных стойл увеличилось до двенадцати.

Кирпичное здание локомотивного депо расположено в центре города в промышленно-производственной зоне Северо-Кавказской железной дороги изолированно от жилой застройки, южными фасадами ориентировано на железнодорожные пути (рис. 7). Сложный разноуровневый

объем состоит из двух дугообразных в плане восточного и западного крыльев (веерных зданий), объединенных в центральной части одно- и двухэтажными и двусветными прямоугольными в плане объемами. В структуре здания чередуются протяженные одноэтажные с высоким аттиком административно-служебные объемы с выступающими по линии северных фасадов двусветными объемами производственных цехов. Производственные объемы имеют железобетонный каркас и выходы на железнодорожные пути. Планировка здания продиктована производственной целесообразностью и удобством обслуживания техники. Здание имеет два поворотных круга (веера) – северный (западное крыло) и южный (восточное крыло).

Планировочная структура восточного и западного крыльев различна. В восточном крыле – коридорная система в северной части (административно-бытовой корпус), разорванная цехом ПТО. В западном крыле – анфилада разноуровневых цеховых помещений.

Этапы реконструкции прослеживаются на фасадах здания. Сохранились фасады начала XX в., выполненные с использованием элементов псевдорусского стиля в кирпичном декоре. На северном фасаде восточного крыла сохранились фрагменты высокого аттика, декорированного наклонными и прямыми поясками и рельефными вставками с сухариками и аркатурными рядами. Плоскости всех фасадов раскрепованы контрфорсами с завершением в виде профилированного карниза. Окна и проемы ворот старой части здания с лучковыми перемычками, в верхней трети обрамлены кирпичными наличниками с замковым камнем. Верхняя часть фасадов, обращенных в сторону железнодорожных путей, декорирована мощным ступенчатым профилированным поясом, который опирается на пилоны, являющиеся продолжением контрфорсов. Окна реконструируемой части помещений (южный фасад восточного крыла, южный фасад двусветного цеха западного крыла, север-



Рис. 7. Локомотивное депо станции Кавказская: а – центральная часть комплекса (южный фасад); б – фрагмент крыла северо-западного фасада

ного двухэтажного корпуса) прямоугольной конфигурации. Плоскости фасадов реконструируемых цехов решены просто. Габариты в плане 800×300 м.

Здание локомотивного депо ст. Кавказской является уникальным образцом промышленной архитектуры XIX–XX вв., старейшим и самым крупным депо на юге России.

Железнодорожные комплексы гг. Армавира, Тихорецка и Кропоткина являются составной частью Северо-Кавказской железной дороги, территория которой пролегает по Югу России от Азовского и Черного морей на западе до Каспийского моря на востоке. Одной из важных задач в работе железнодорожных дорог является удовлетворение потребностей населения в передвижении.

В настоящее время для большинства населения поезд – основное средство транспорта внутри городов и между ними. Вокзал представляет собой достаточно сложное здание, где разделены две функции: с одной стороны, управление пассажиропотоками, безопасностью железнодорожного вокзала как единой среды железнодорожных перевозок, с другой – функция, связанная с обеспечением достаточно большого спектра услуг. В связи с этим социальное развитие современного общества, рост его потребностей заставляют постоянно расширять и корректировать функции пассажирских зданий. Оставаясь частью системы транспорта, вокзал должен формировать и современную городскую социально-экономическую среду [3].

Сравнительный анализ возникновения и развития вокзальных комплексов, их влияния на планировочную структуру города позволяет сделать ряд выводов. В первую очередь строительство вокзалов способствовало освоению территории вокруг них, связывало поселение с окраинами, а затем и с другими городами и населенными пунктами. Возникающие при этом промежуточные станции и остановочные пункты активно влияли на формирование и развитие пригородных территорий. Наряду с этим большая часть вокзальных комплексов оказывалась в центре населенного места, в тесной взаимосвязи с его исторической частью. Как правило, историческое здание вокзала было соподчинено существующим зданиям и сооружениям по пластической и цветовой разработке. В объемном решении зданий вокзалов использовались такие композиционные приемы, как преобладание каменной кладки над остеклением, богатая проработка архитектурных деталей, соответствующая внешней цельности здания. При этом основным качеством градостроительной композиции железнодорожных комплексов является сомасштабность архитектурных со-

ружений между собой, которые органически вписываются в окружающий ландшафт. Архитектура железнодорожных комплексов – богатейший и достойный изучения материал. Прошрое – дорога в будущее, хорошая и надежная дорога, проложенная великим трудом прежних поколений.

Список литературы

1. Батырев В. М. Вокзалы. М.: Стройиздат, 1988. 216 с.
2. Ктиторов С.Н. Лики старого Армавира. Кубанское поселение на почтовой открытке начала XX века. Краснодар: Издатель И. Платонов, 2010 г. 128 с.
3. Субботин О.С. Архитектура железнодорожных вокзальных комплексов / О.С. Субботин, О.С. Проценко // Проблемы общества и архитектура: Тез. докл. международ. науч.-практ. конф. 6–9 октября 2010 г. Ростов н/Д: Ин-т архит. и иск. в ЮФУ, 2010. С. 139–142.

24-27 АПРЕЛЯ 2013, МОРПОРТ

СТРОИТЕЛЬНАЯ ВЫСТАВКА СОЧИ

АРХИТЕКТУРА. СТРОИТЕЛЬСТВО. БЛАГОУСТРОЙСТВО. ЖК

СТРОИТЕЛЬНЫЕ И ОТДЕЛОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ. ОБОРУДОВАНИЕ

КЛИМАТИЧЕСКИЕ СИСТЕМЫ. ТЕПЛО-, ГАЗО-, ВОДОСНАБЖЕНИЕ

ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЕ И ЭЛЕКТРОТЕХНИКА В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

СТРОЙСПЕЦТЕХНИКА. ДОРОГА. ТОННЕЛЬ

ДОМ. ДАЧА. КОТТЕДЖ. ДЕРЕВЯННОЕ ДОМОСТРОЕНИЕ.

ЛАНДШАФТНЫЙ ДИЗАЙН

ДИЗАЙН ИНТЕРЬЕРА, ЭКСТЕРЬЕРА. ДЕКОР

ЭКОЛОГИЯ. БЕЗОПАСНОСТЬ

Выставочная компания «Сочи-Экспо ТПП г. Сочи»
тел./факс: (862) 264-87-00, 264-23-33, (495) 745-77-09
e-mail: M.Lepikova@sochi-expo.ru; www.sochi-expo.ru