



Храмова А. А.,
магистрантка
Специальность 1-69 80 01 “Архитектура”
Научный руководитель - Малков И. Г. (доктор архитектуры, профессор)
УО «Белорусский государственный университет транспорта»,
г. Гомель, Республика Беларусь.

Методология работы

Для выполнения поставленных задач необходимо руководствоваться методами, которые базируются как на эмпирическом, так и на теоретическом уровне исследования (абстрагирование, обобщение, анализ и синтез, методы аналогий и др.).

Подготовительный этап работы - изучение истории вопроса и анализ его современного состояния, осуществляемое непосредственно при работе с научной литературой (монографиями, учебниками, статьями в периодических изданиях, тезисами докладов, библиографическими, информационными, реферативными изданиями и т.д.).

Проведение исследовательской работы по сбору материалов средствами поиска фотоматериалов в архивах.

Систематизация отобранной по теме литературы, а также обработка фактического (практического) материала. Создание фотокаталога. На основе открытых источников составить информативную картину об архитектуре вокзалов.

Проведение натурных исследований путем визуального и фотографического методов.

Введение

Строительство железной дороги в Беларуси в конце XIX начале XX веков активно повлияло на развитие архитектуры и многие градостроительные процессы. В том числе, на развитие общей коммуникационной сети страны, появление новых типов зданий и сооружений, планировку городов и сельских поселений, появление и развитие новых строительных конструкций и архитектурных приемов, создание новой застройки вокруг железнодорожных станций.

Сложившаяся сеть железных дорог на территории Беларуси, сыграла стратегически важную роль в развитии многих городов. А размеры и архитектурный облик здания вокзала на каждой из станций железной дороги говорили о значимости данного населенного пункта. Так на основе анализа особенностей архитектуры, опыта проектирования и строительства исторически сложившихся станционных зданий и вокзальных комплексов, можно определить их значимость при формировании принципов архитектурной модернизации железнодорожных вокзалов малых и средних городов на современном этапе.

Вопросу формирования архитектуры железнодорожных вокзалов всегда уделялось существенное внимание. Одной из первых работ, посвященной обобщению отечественного опыта проектирования и строительства, анализу архитектурно-планировочных решений железнодорожных вокзалов, явилось изданное в 1938 г. монография Явейна И. Г. Так же следует отметить работы Костяева С. П., Кочнева Ф. П., Алферова К. А., Банек Т. С. Из изданных в последнее десятилетия следует отметить работы Каспэ И. Б., Мастаченко В. Н., Покацкий Е. В., Сафронова Э. А. и др. Значительное число публикаций отечественных авторов посвящено истории развития железных дорог страны и возведения вокзалов в работах В. Даниленко, А. Сардаров, И. Морозова и др.

Данная работа, посвященная вопросам закономерности формирования архитектурного облика вокзалов и особенностям развития железнодорожной архитектуры, имеет научную и практическую значимость.

Научная значимость заключается в обобщении и анализе научных работ, посвященных вопросам истории формирования железнодорожных вокзалов и этапов развития архитектуры, что позволяет использовать их в дальнейших исследованиях.

Практическая значимость – использование результатов анализа в конкретной проектной работе при реновации и реконструкции существующих железнодорожных вокзалов.

Архитектура железнодорожных вокзалов Беларуси

Цель работы - раскрыть закономерности формирования архитектурного облика вокзалов и выявить особенности развития железнодорожной архитектуры в Беларуси.

Основные задачи:

Собрать и систематизировать информацию о вокзалах возведенных в границах современной Беларуси в исследуемый период. Проанализировать на базе собранного материала архитектурно-художественные, архитектурно-композиционные, объемно-пространственные решения вокзалов. Найти особенности и закономерности развития вокзальной архитектуры Беларуси. Сделать выводы о наличии либо отсутствии, определенных по ранее заданным критериям, закономерностей и особенностей развития.

Исследование

Первая железнодорожная линия общего пользования была построена в Англии в 1825 году от Стоктона до Дарлингтона (21 км). В Российской империи железная дорога появилась через 12 лет и протянулась на 27 километров соединяя Петербург и Царское Село. А начиная с 1860х гг. бурное железнодорожное строительство велось на белорусских землях.

В Российской империи отлично понимали геополитическое, транзитное значение нашего края. Связи между северной столицей и Украиной, Москвой и Западом, Балтикой и Черноморским бассейном проходили именно здесь, через Беларусь.

В 1866–1868 гг. строится РигаОрловская железная дорога (через Полоцк, Витебск на Смоленск), в 1871 г. – МосковскоВаршавская (через Оршу, Минск, Брест), в 1873–1879 гг. – ЛибавоРоменская (через Вильно, Минск, Гомель), в 1882–1884 гг. – ВильноРовенская, Полесские железные дороги, а в начале XX в. – ПетербургскоОдесская (через Витебск, Оршу, Гомель). Таким образом, уже в начале XX в. в Беларуси сформировалась мощная коммуникационная структура новейшего вида транспорта.

Особенностью этой транспортнокоммуникационной структуры является то, что по сути были сформированы особые пространственные коридоры, качественно новый вид ландшафтной среды, включавшей систему производственных, общественных, жилых зданий и наборы специального оборудования.

Строительство железных дорог требовало совершенно других масштабов застройки и номенклатуры оборудования. Были сформированы две группы зданий и построек: для обслуживания пассажиров, и для обслуживания подвижного состава.

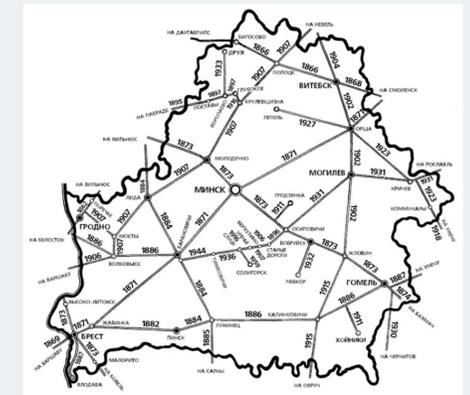
Со строительством железных дорог возводились первые вокзалы. Они отвечали минимальным требованиям комфорта обслуживания пассажиров, имели минимальный набор помещений, не имели разделения потоков. Впоследствии такие вокзалы были перестроены.

Вокзалы, как правило, строились по симметричному плану: вестибюль с главным входом находился в центре, а по бокам размещались павильоны для ожидания, служебные помещения и кассы. Нередко залы ожидания I и II классов обособлялись от залов низших классов, которые в свою очередь блокировались со служебными помещениями.

Архитектура белорусских вокзалов второй половины XIX-XX вв. развивалась под влиянием трех стилистических направлений: эклектики, национально-романтического стиля (главным образом, псевдорусского) и рационализма. Характерным было создание ярких, запоминающихся архитектурных образов, «работающих» как со стороны железных дорог, так и привокзальных площадей.

Иногда каменные здания вокзалов строились по типовым проектам, как например, на станциях в Лиде, Волковыске и Молодечно.

Весьма своеобразной была архитектура небольших станций с их деревянными постройками. Здесь встречаются стилиевые приемы «тирольско-альпийской архитектуры», характерные для того времени. В этой изящной стилистики построены станции в Смолевичах на Московско-Варшавской железной дороге, в Осиповичах на Либаво-Роменской железной дороге.



Годы сдачи в эксплуатацию железнодорожных линий и участков в Беларуси

Инфографика методики каталогизации фотоматериалов



Станция Витгенштейнская нынешние Смолевичи. 1871г.



Вокзал станции Осиповичи. Железнодорожная станция Лида. 1874 г.



Вокзал. Весна 1900 г.



Железнодорожный вокзал в Лиде. Вид с юга. 1907-1913 гг.



Либавский вокзал в Гомеле, начало XX века

Диаграмма Исикавы



Выводы

Вокзалы и железнодорожные станции были яркими, запоминающимися акцентами, их строительство влияло на градостроительную структуру белорусских городов и населенных пунктов. Фактически привокзальные площади второй половины XIX- начала XX вв. стали новыми градостроительными ядрами, формирующими направление дальнейшего развития структуры поселений. Новый тип зданий довольно быстро прижился и стал неотъемлемой частью архитектурного образа городов. Сюда стали тяготеть загородные дороги и улицы, здесь образовывались торговые зоны (ярмарки, лавки, склады) и зоны обслуживания (питательные заведения, гостиницы). Для таких белорусских городов, как Минск, Гомель, Витебск, Борисов, Брест, железнодорожные вокзалы с привокзальными площадями стали едва ли не основными архитектурно-градостроительными доминантами конца XIX – первой половины XX в. Знание и понимание истории города через его архитектуру является важной частью самосознания. Но не менее важно сохранить дошедшие до нас здания с уважением и осознанием их важности.

Список литературы

1. Железная дорога Беларуси : История и современность. / В. Г. Рахманько, А. В. Бессольнов, В. А. Шоба [и др.] ; под общ. редакцией В. Г. Рахманько. — Мн.: ОДО «Триолета», 2001. — 488с., ил.
2. Здания на железнодорожном транспорте / И. В. Лукашик [и др.]; под общ. ред. И. В. Лукашика. - М. : Транспорт, 1971. - 216 с.
3. Здания на железнодорожном транспорте / Т. Г. Онуфриев [и др.]; под общ. ред. Т. Г. Онуфриева. - М. : Транспорт, 1962. - 411 с.
4. Всеобщая история архитектуры: В 12 т. Т. 10: Архитектура XIX – начала XX в. М.: Стройиздат, 1972.
5. Сардаров, А. Архитектура железных дорог. Вокзалы. / А Сардаров // Архитектура и строительство. - 2007. - №9. - С. 12-15.