

Г. П. ЗАПОРОЖЦЕВ, С. И. ЯКУШИН

НОВЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ВОКЗАЛЫ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва 1957

ГЛАВА XI

БОЛЬШИЕ ВОКЗАЛЫ

1. ОБЩИЕ ЗАМЕЧАНИЯ

Большими вокзалами принято называть пассажирские здания, рассчитанные на одновременное пребывание от 500 до 1 000 пассажиров со строительным объёмом здания 13—25 тыс. м³. Эти вокзалы до последнего времени строились по индивидуальным или повторно применяемым проектам.

Большие вокзалы чаще всего строятся в областных городах, краевых и промышленных центрах (Караганда, Ставрополь, Винница и др.), а также на станциях крупных железнодорожных узлов (Бахмач, Шепетовка), пограничных станциях (Чоп, Отпор) и в районных центрах (Кропоткин, Фастов).

За последние пять лет построено несколько десятков новых больших вокзалов. Мы ограничимся разбором наиболее типичных больших вокзалов с разными планировочными решениями.

2. СУХУМИ

Сухуми, являющийся одним из красивейших городов Черноморского побережья Кавказа, привлекает большое количество отдыхающих. В связи с этим пассажиропотоки, проходящие через вокзал, непрерывно увеличиваются.

Это вызвало необходимость, вместо старого вокзала, не удовлетворявшего потребности вследствие малого объёма, построить новый приспособленный к обслуживанию возросшего потока курортников.

Новый Сухумский вокзал объёмом 22,5 тыс. м³, построенный по проекту молодых грузинских архитекторов Левана и Лолы Мушкудиани, сдан в эксплуатацию в ноябре 1951 г.

Расположение зданий вокзального комплекса показано на рис. 212.

Пассажирское здание размещено на поперечной оси станции с отступлением от первого пути, в результате чего перед зданием образовался широкий и длинный асфальтированный перрон, который хорошо озеленён. По левую сторону от пассажирского здания расположен отдельный павильон с парадными комнатами, по правую сторону — некоторые подсобные помещения вокзала — багажная, кладовая, санузел, котельная. Перед зданием вокзала создана большая, благоустроенная и хорошо озеленённая привокзальная площадь.

Планировка вокзальных помещений (рис. 213) отличается простотой и ясностью.

В центре здания расположен вестибюль, являющийся также операционным залом, к которому с обеих сторон примыкают залы ожидания. Рядом с залом ожидания для отправляющихся пассажиров находится ресторан с подсобными помещениями. Вестибюль и ресторан имеют самостоятельные входы из города и выходы на перрон и обратно, что создаёт хорошую развязку пассажиропотоков.

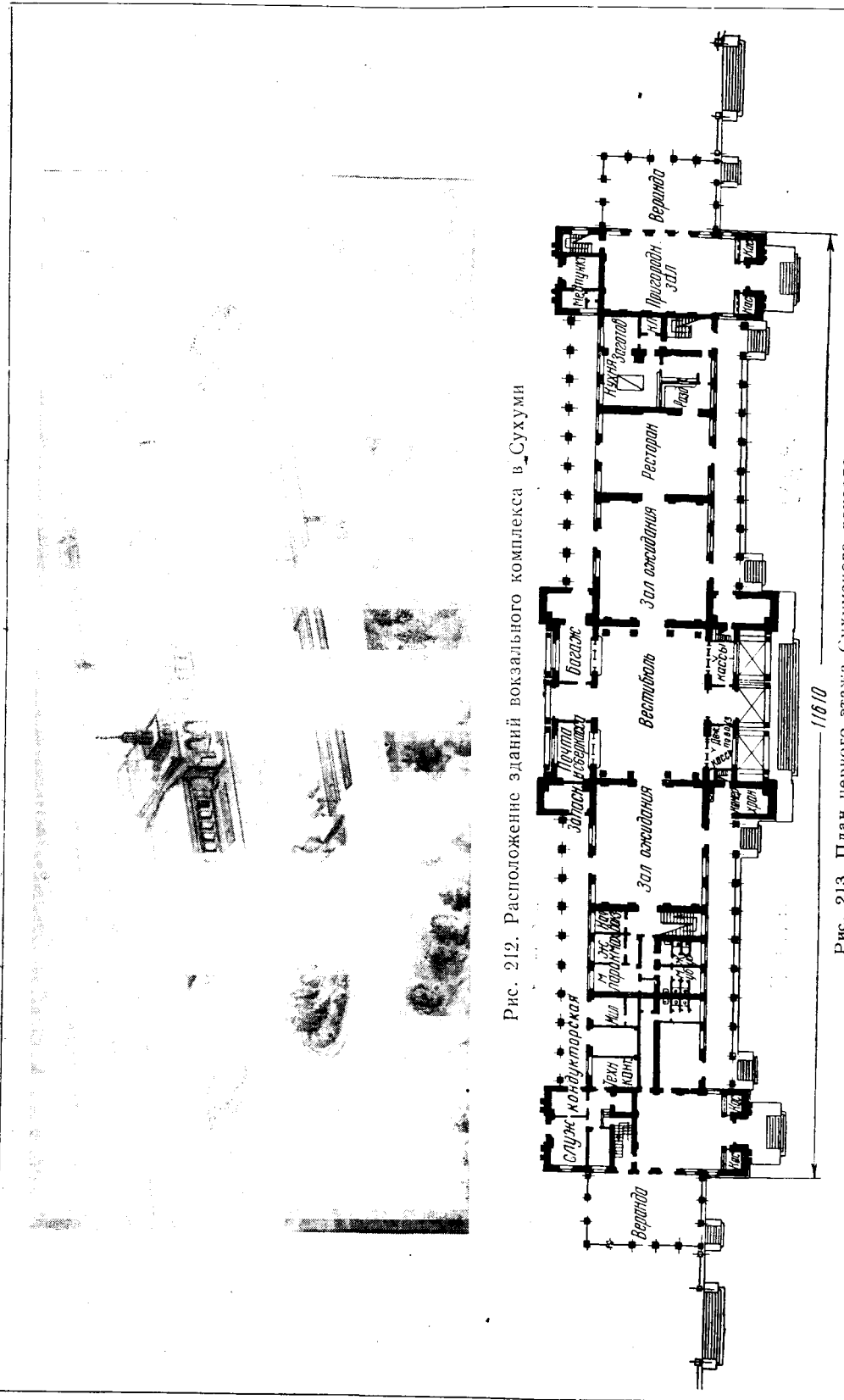


Рис. 212. Расположение зданий вокзального комплекса в Сухуми

Рис. 213. План первого этажа Сухумского вокзала

Рис. 213. План первого этажа Сухумского вокзала



Рис. 214. Общий вид Сухумского вокзала



Рис. 215. Центральный вход в Сухумский вокзал с перрона

Отдельный зал ожидания для местных и пригородных пассажиров изолирован от помещений для пассажиров дальнего следования и имеет отдельные кассы, что создаёт большие удобства для пассажиров.

Продуманная развязка движения пассажиропотоков, применённая на Сухумском вокзале, может быть рекомендована для использования при разработке типовых проектов вокзалов берегового типа.

Рядом достоинств отличается и архитектура вокзала.

Авторы проекта создали монументальное пассажирское здание (рис. 214), соответствующее живописному курортному городу и столичному центру Абхазии — Сухуми.

Объёмно-пространственная композиция вокзала отличается ясностью замысла.

Привлекателен рисунок всех фасадов здания.

Большое внимание авторы уделили центральной части и главному входу в двухсветный сквозной вестибюль, выдвинутый вперед в виде трехчастного выразительного портала. Со стороны привокзальной площади главному portalу авторы придали форму глубокой лоджии, а со стороны перрона (рис. 215) — легкой, ажурной архитектуры. Над входными дверями устроены витражи изящного рисунка.

Помимо портала главного входа, имеются ещё боковые одноарочные порталы.

Между центральными и боковыми порталами расположены лоджии (рис. 216), оформленные колоннами и хорошо гармонирующие с внутренним пространством помещений.

Боковые крылья вокзала оформлены верандами-портиками (рис. 217), весьма типичными для Сухуми. Всё здание выглядит изящным, лёгким и ажурным



Рис. 216. Лоджия Сухумского вокзала

Фасады здания облицованы белым известняком шромского месторождения, а в цокольной части — серым гранитом.

Удачно подобранные формы и пропорции для архитектуры фасадов хорошо сочетаются с отделкой интерьеров. Небольшое количество лепных украшений гармонирует со стенами разных залов коричневого, зелёного и синеглубокого тонов.

Хорошим является вестибюль вокзала, освещённый люстрой, бра и электрическими лампами, скрытыми за верхним карнизом и в сводах арок (рис. 218).

Хорошо и просто оформлены и другие залы для пассажиров.



Рис. 217. Веранда-портик Сухумского вокзала

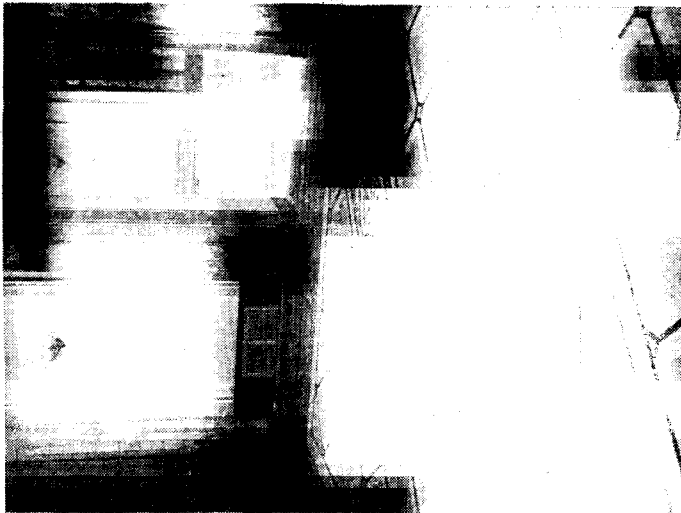


Рис. 220. Мозаичные полы
Сухумского вокзала

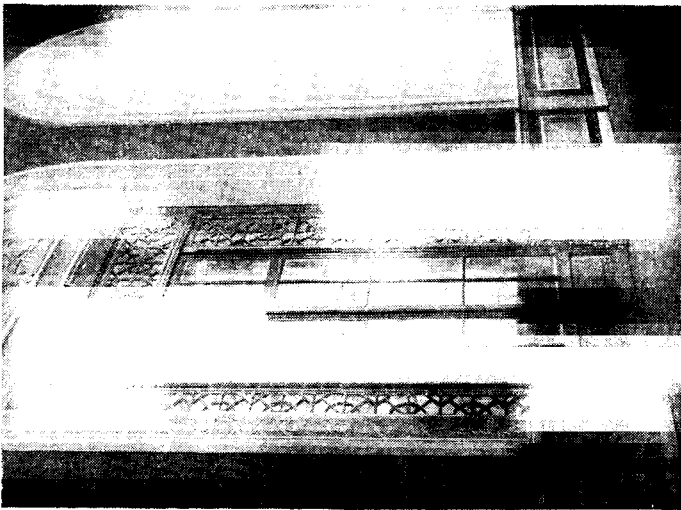


Рис. 219. Часть ресторана и выход на
перрон на Сухумском вокзале

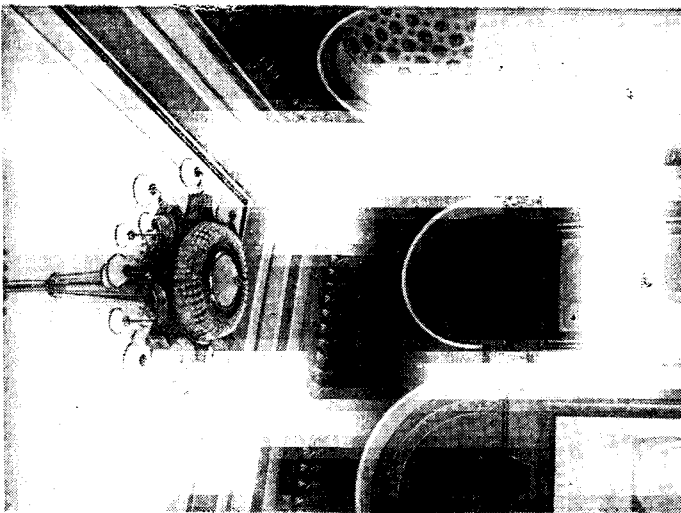


Рис. 218. Часть вестибюля
Сухумского вокзала

на
а в
ков
пой
сто.
стр
при
в ес
В р
24%
отр
сост
неск
трап
пол
1954
созд
ной
мног
нен
кото
Он р
пун
к вх
в нё
каме
боль
вести
прои
в кл
помо
2 зал
ны. К
пар
та им
К
заль
и ком
тора

На рис. 219 показано для примера оформление стены ресторана и выхода на перрон.

Окна, тамбуры, кассы изготовлены из каштана.

Настил полов выполнен из ковровой мозаики крупного рисунка (рис. 220), а в зале ресторана — из деревянного паркета.

Несмотря на ряд достоинств, Сухумский вокзал не лишён и недостатков. Излишними являются башня, венчающая здание со стороны привокзальной площади и бельведер — со стороны перрона. Большое количество отдельно стоящих зданий ухудшило обслуживание пассажиров и вызвало удорожание строительства.

Слишком большими оказались затраты на отделочные работы вследствие применения дорогостоящих материалов — гранита и мрамора — и выполнения в естественном камне архитектурных деталей с применением ручного труда. В результате стоимость наружных и внутренних отделочных работ составила 24% общей стоимости пассажирского здания.

Строительство Сухумского вокзала длилось несколько лет, что также отразилось на стоимости сооружения. Стоимость 1 строительного кубометра составила 500 руб., а 1 м³ пассажирского здания — 315 руб.

3. ЯСИНОВАТАЯ

Станция Ясиноватая является крупным узлом Донбасса, где пересекаются несколько железнодорожных линий. На станции создаётся большой поток транзитных пассажиров.

Имеющийся ранее вокзал во время Великой Отечественной войны был полностью разрушен.

Авторы проекта нового вокзала, постройка которого была закончена в 1954 г. — архитекторы Лимарь Е. А. и Сыромятников В. М. (Харгипротранс) — создали компактное пассажирское здание длиной 83 м и шириной в центральной части более 30 м с общим строительным объёмом 23,740 м³.

Эта особенность отразилась на своеобразной планировке помещений, во многом отличающейся от планировки большинства береговых вокзалов.

В цокольном этаже размещены только котельная, кладовые камеры хранения и некоторые подсобные помещения ресторана.

Все основные пассажирские помещения находятся на первом этаже, план которого показан на рис. 221. Вестибюль имеет форму перевернутой буквы Т. Он расположен вдоль почти всей центральной части со стороны населённого пункта и имеет широкий проход для двустороннего движения пассажиров к входным и выходным дверям на перрон.

В главной части вестибюль является операционным залом с расположением в нём билетных касс, справочного бюро, помещения дежурного по вокзалу, камеры хранения ручной клади и всевозможных киосков. Это представляет большие удобства для пассажиров. Через витражи трёх арок главного входа вестибюль во всех частях хорошо освещается дневным светом.

Весьма удобно расположены помещения камеры хранения: в вестибюле производятся приём и выдача ручной клади, а хранение её осуществляется в кладовых цокольного этажа, связанных с пунктами приёма-выдачи при помощи лифта. Вдоль перрона расположены 4 двухсветных зала, из которых 2 зала ожидания в левом крыле, 1 зал ожидания и ресторан с правой стороны. Все эти залы имеют хорошее дневное освещение.

На первом же этаже расположены кухня и подсобные цехи ресторана, парикмахерская, комната милиции, медпункт. Помещения милиции и медпункта имеют отдельные выходы на перрон.

На втором этаже в светлых помещениях здания, изолированных от вокзального шума, удобно расположены комнаты отдыха транзитных пассажиров и комнаты матери и ребёнка. На втором этаже находятся также кабинет и контора начальника станции и помещения общественных организаций станции.

9. ГАГРА-ПАССАЖИРСКАЯ

В заключение рассмотрения средних вокзалов необходимо коротко остановиться на вокзале станции Гагра-Пассажирская, обслуживающем одно из лучших курортных мест Черноморского побережья Кавказа.

Вокзал этот объёмом 6,3 тыс. м³ построен при сооружении линии Сухуми — Адлер в первые послевоенные годы по проекту архитектора Почепцовой З. Г. (Кавгипротранс).

Это — типичный курортный вокзал с открытыми верандами и богатым озеленением. Здание вокзала (рис. 257) более похоже на павильон, хотя и является двухэтажным.

Используя рельеф местности, автор проекта создал цокольный этаж, находящийся на уровне привокзальной площади, для размещения в нём операционного зала с билетными кассами, камерой хранения и т. п.

На первом этаже, находящемся на уровне перрона, расположен зал ожидания с двумя открытыми верандами (по существу летними залами ожидания). Эти веранды (рис. 258 и 259) являются как бы крыльями вокзала.

В архитектуре здания отображены мотивы грузинского зодчества.

Хорошо благоустроены и озеленены перроны вокзала (рис. 260).

Серьёзным недостатком вокзала являются неудовлетворительные технико-экономические показатели. Стоимость 1 м³ составила: от стоимости всего комплекса 530 руб., от стоимости пассажирского здания — 390 руб. На высокой

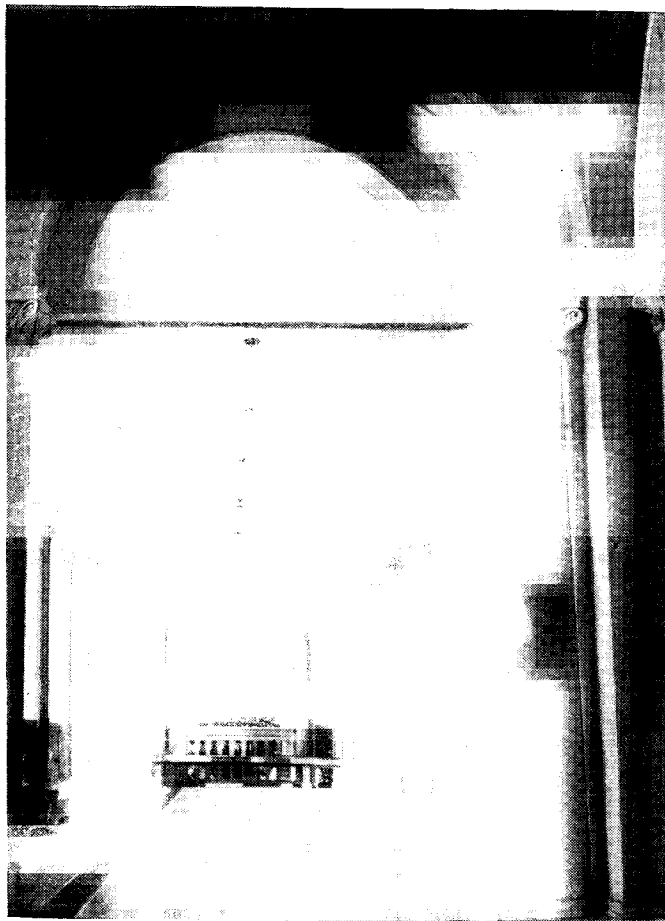


Рис. 258. Веранда вокзала станции Гагра

стоимости строительства отразились как большие работы по благоустройству, так и введение в архитектуру здания открытых веранд с колоннадами. Стоимость отделочных работ составляет 21% общей стоимости.

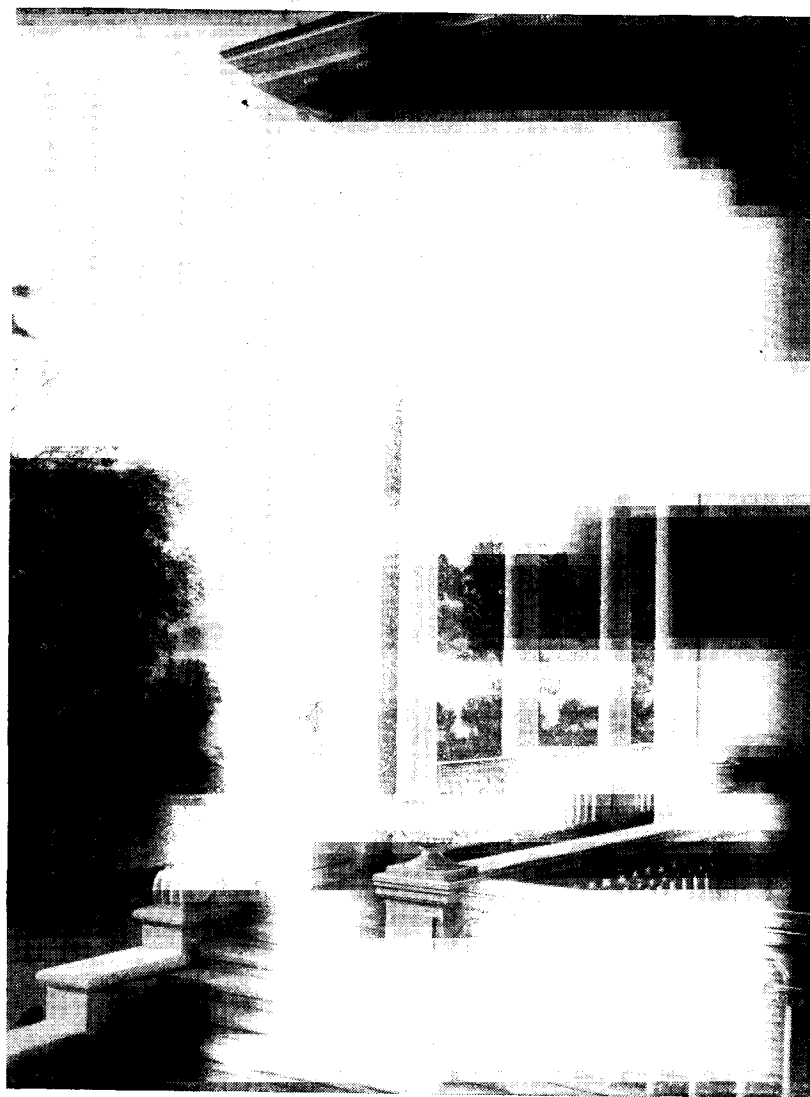


Рис. 259. Оформление входа в вокзал станции Гагра

10. ПОГРАНИЧНЫЕ ВОКЗАЛЫ

Пограничные вокзалы являются как бы воротами в нашу страну и поэтому естественно стремление советских архитекторов и строителей сделать эти вокзалы как можно более красивыми и удобными.

Нужно сказать, что на большинстве пограничных станций с большим пассажиропотоком после войны построены хорошие вокзалы. Вокзал на станции Чоп реконструирован в 1954—1955 гг. Закончено строительство пограничных вокзалов на станциях Выборг, Отпор, Гродеково, Унгены. Большая реконструкция вокзала произведена в 1955 г. на станции Брест Центральный.

Пограничные вокзалы имеют хорошую наружную и внутреннюю отделку и предоставляют значительные удобства пассажирам. С большим вкусом обо-