

Формирование уральских городов и их железнодорожных вокзальных комплексов

В статье рассмотрена проблема взаимодействия городских пространств и объектов железнодорожных вокзальных комплексов. Выявлено четыре эволюционных этапа, отражающих влияние железнодорожного транспорта и его объектов на формирование городов с момента строительства железной дороги в Уральском регионе. Приведены примеры произведений архитектуры известных зодчих, принимавших участие в проектировании железнодорожных вокзалов. В соответствии с концепцией развития российских железных дорог определена необходимость в комплексном развитии железнодорожных вокзалов, объектов транспортной инфраструктуры совместно с прилегающими территориями для совершенствования структуры малых и средних городов Урала.

Ключевые слова: история, наследие, этапы развития, железнодорожные вокзальные комплексы (ЖВК), уральские города.

NIKIFOROV Yu. A.

FORMATION OF URAL CITIES AND THEIR RAILWAY STATION COMPLEXES

The article deals with the problem of interaction between urban spaces and objects of railway station complexes. Four evolutionary stages have been identified that reflect the influence of railway transport and its facilities on the formation of cities since the construction of the railway in the Ural region. Examples of works of architecture by famous architects who took part in the design of railway stations are given. In accordance with the concept of development of Russian railways, the need for comprehensive development of railway stations, transport infrastructure facilities together with adjacent territories to improve the structure of small and medium-sized cities in the Urals is determined.

Keywords: history, heritage, stages of development, railway stations.



**Никифоров
Юрий
Алексеевич**

кандидат архитектуры,
профессор, Уральский
государственный архи-
тектурно-художественный
университет (УралГАХУ),
Екатеринбург, Российская
Федерация

e-mail: house555@inbox.ru

С толетиями Урал играет выдающуюся роль в исторических судьбах России. Предприятия здешних промышленников, и прежде всего демидовские заводы, продукция которых была известна по всей Европе, стали материальной базой стремительного рывка России в XVIII в., и более того, уральский металл открыл широкую дорогу для русского экспорта [3]. Столь большие расстояния для перемещения уральской продукции определили особую роль системы железнодорожных связей и их комплексов в становлении региона как «опорного края державы» и в развитии его городов.

В литературе приводится множество опубликованных работ по проблемам взаимодействия городских пространств и объектов **железнодорожных вокзальных комплексов (ЖВК)**. Однако в большинстве своем их авторы (А. Ю. Мурунов, Н. М. Петухова, О. С. Субботин и др.) исследуют крупные города и регионы европейской части России.

Статья анализирует эволюционные этапы развития малых и средних городов Урала и их вокзальных комплексов с момента строительства первой железной дороги на территории Уральского региона. Первый этап — основание железной дороги и расцвет торговой

и промышленной буржуазии (1870–1914), второй — эпоха войн и революций (1914–1945), третий — послевоенный период (1945–1990), четвертый — до сегодняшнего дня.

Первый этап — появление железной дороги в 1869 г. на Урале продиктовано двумя причинами. Во-первых, необходимость объединения Урала с европейской частью России и дальнейшим продвижением на восток страны, что стало возможным благодаря строительству Транссибирской магистрали. Во-вторых, необходимость установить связи между существующими городами, основанными как промышленные поселения для разработки месторождений, переработки сырья и производства. Вместе с тем появление железной дороги послужило основой для создания новых городов и развития сложившихся самобытных поселений. Так, например, при строительстве железной дороги между Екатеринбург и Нижним Тагилом город Верхотурье вновь приобрел значимое транспортное сообщение, утраченное при закрытии в 1763 г. Верхотурского тракта [2].

В первые годы строительства железнодорожных вокзалы представляли собой небольшие станции для разгрузки и погрузки с наличием платформы вдоль путей, водонапорной башни и небольшого здания с отопляемым



Иллюстрация 1. Старый вокзал, Екатеринбург. Арх. П. П. Шрейбер. 1878 г. Состояние после реставрации. Источник: <http://ekb7.ru/muzei-nauki>



Иллюстрация 2. Ансамбль Верхотурского вокзала. Архитектор неизвестен. Построен в 1906 г. Фото Ю. В. Наливайко. 2012 г.

помещением для служащих станции, а в дальнейшем и пассажиров.

Уральская железная дорога конца XIX — начала XX в. стала отправной точкой при строительстве Великого Сибирского пути (ныне Транссибирская магистраль), предназначенного соединить промышленный Урал с малозаселенной и почти неизученной Сибирью. Сложившаяся сеть железных дорог на Урале, как и в восточных регионах России, 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.

Архитектура вокзалов второй половины XIX — начала XX в. развивалась под влиянием двух стилистических направлений: русского стиля и модерна. «Приемы русского стиля (формы квадрата и восьмиугольника, вариации прямых, ломаных и кривых линий, шатровые конструкции) впервые были использованы на Урале в архитектуре зданий старых железнодорожных вокзалов в Перми и Екатеринбурге» [1] (Иллюстрация 1).

Стиль XX в., модерн, предусматривает использование декора, более органично связанного с телом здания и его структурой, в отличие от накладного декора эклектики. Характерно создание ярких, запоминающихся архитектурных образов, «работающих» как со стороны железных дорог, так и привокзальных площадей. Новые здания железнодорожных вокзалов возводились не только в крупных промышленных центрах (Екатеринбург — 1914 г., Оренбург — 1912 г.), но в малых и средних городах Урала. Примером стиля модерн являются: здание железнодорожного вокзала в г. Красноуфимске, построено в 1914–1916 гг. по проекту выдающегося русского архитектора А. В. Щусева; вокзалы в городах Шаля и Кунгур (1909 г., архитектор Феофан Ефтихиевич Вольсов). Сохранившиеся здания вокзалов конца XIX и начала XX в. стали визитной карточкой, образцами исторического наследия таких городов, как Кунгур, Камышлов, Орск и др.

Весьма своеобразной была архитектура небольших станций рассматриваемого периода с их деревянными постройками. Здесь встречаются стилиевые приемы «тирольско-альпийской архитектуры», в особенности воздушная конструкция, характерная для того времени (станции Бисерть, Левшино, Мотовилиха, Сылва и др.). В вокзальных зданиях таких станций, как Шамары, Нижние Серги, Богданович, Пышма, Тугулым и Верхотурье, очевидны черты русского деревянного зодчества. В решении вокзала в Верхотурье использованы формы,



Иллюстрация 3. Паровозное депо в Екатеринбурге. Типовой проект, конец XIX в. Источник: <https://cartpost.ru/tormoznaya-sistema/the-locomotive-depot-is-a-falcon-locomotive-depot.html>

присущие русским теремам XVII в., и элементы модерна [6] (Иллюстрация 2).

Но «железнодорожное влияние» не исчерпывалось только вокзалами. При строительстве производственных зданий и инженерных сооружений, таких как железнодорожные депо и мастерские с их большими пролетами, водонапорные башни, использовались наиболее выразительные приемы промышленной архитектуры горнозаводского Урала. Именно в зданиях мастерских в начале XX в. появились металлические и железобетонные конструкции (Иллюстрация 3).

Строительство вокзалов и железнодорожных станций во многом повлияло на градостроительную структуру уральских городов и населенных пунктов. Фактически привокзальные площади и территории железнодорожных станций второй половины XIX — начала XX в. становятся новыми *градостроительными центрами*, к которым стали тяготеть загородные дороги и улицы, торговые зоны (ярмарки, лавки, склады) и зоны обслуживания (питейные заведения, гостиницы). Для таких городов, как Камышлов, Кунгур, Чусовой и др., железнодорожные вокзалы с привокзальными площадями стали едва ли не основными архитектурно-градостроительными доминантами. Формирование градостроительной подсистемы «исторический центр города — вокзал» в горнозаводских поселениях Урала начала XX в. во многом предопределило перспективу их дальнейшего развития. Необходимо отметить это для городов-заводов, так как роль объектов ЖВК не представлена на должном уровне в большинстве исследований уральских архитекторов, основное внимание которых направлено в основном на здания самих вокзалов.



Иллюстрация 4. Железнодорожный вокзал в г. Магнитогорске. Проект института «Киевгипротранс». Арх.: Г. Гранаткин, В. Чуприн. 1957 г. Источник: <https://postila.ru/post/23094896>



Иллюстрация 5. Здание железнодорожного вокзала в Златоусте. Проект института «Челябжeldорпроект». Арх. В. М. Попов. 1986 г. Источник: <http://iftravel.ru/ural-day6-zlatoust>

Второй этап в развитии уральских городов охватывает период общественных изменений. Несмотря на весь трагизм периода, Уральский регион получил еще большее развитие как «опорный край державы» в годы индустриализации экономики советского государства и в связи с эвакуацией в уральские города предприятий из западных регионов СССР в годы Великой Отечественной войны.

Индустриализация обусловила невиданный размах жилищного и коммунально-бытового строительства в городских поселениях. За 1926–1940 гг. жилой фонд 22 городов Среднего Урала вырос более чем в 2,4 раза, в том числе в Тавде — почти в 6 раз, Асбесте и Артемовске — более чем в 4 раза, Кировграде и Первоуральске — более чем в 3 раза и т. п. Новые города и поселки Пермской, Свердловской, Челябинской областей вырастали на основе новых социалистических принципов застройки. В жилых районах, застроенных удобными и благоустроенными домами, возводились школы, детские дошкольные учреждения, магазины и т. п. Центры городов создавались исходя из новых общественных функций, свойственных социалистическому обществу. Общегородские площади проектировались так, чтобы можно было проводить массовые демонстрации, митинги, гуляния. Общественные центры становились одновременно и центрами архитектурно-планировочной композиции городских поселений. Впервые жилые кварталы стали строить в соответствии с местными природными условиями, а также с учетом санитарной вредности предприятий. Во многих малых и средних городах Урала роль третьего, а иногда и второго (особенно в непрофильных городах) по значимости общественного центра по праву стала принадлежать железнодорожным вокзальным комплексам.

Новые вокзалы, построенные в сталинский период, представляли собой монументальные, часто богато украшенные классическим орденом здания. Вместе с административными зданиями различных ведомств и жилыми домами для начальства они образовывали в центрах советских городов ритуальные ансамбли, похожие на храмовые. «Сталинская архитектура» проявилась в Нижнем Тагиле и Магнитогорске, где строились металлургические гиганты Урала (Иллюстрация 4).

Новые заводы, новый госказак для обороны на существующих заводах, масштабные лесозаготовки, увеличение числа жителей отразились на величине городов и их вокзальных комплексах в годы Великой Отечественной войны. Крупнейшим пунктом промышленной эвакуации становится Уральский регион, разместивший на своей территории к осени 1942 г. оборудование и рабочую силу более 830 предприятий, многие из которых размещались в непосредственной близости от объектов железной дороги. В разы увеличились площади территорий самих ЖВК в связи с увеличением количества станционных зданий и сооружений, появлением дополнительных перегонов и разъездов.

Перенос центра тяжести новых поселений и промышленных предприятий на заводскую территорию сыграл роль в развитии малых и средних городов Урала. Градостроительная структура многих уральских городов развивалась уже с учетом реального местоположения железнодорожного вокзального комплекса в центральной части. С одной стороны, происходило усиление роли самого железнодорожного вокзала и привокзальной площади как транспортно-пересадочного узла, особенно с появлением зданий гостиницы, автовокзала. С другой, сосредоточение на больших территориях центральной части городов сортировочных станций, производственных объектов железной дороги, складов привело к проблемам городского транспорта и серьезным нарушениям экологического характера.

Третий этап — послевоенный период, характеризуется желанием восстановить и улучшить потенциал страны, что отразилось не только на будущем железнодорожного транспорта, но и на жизни городов. Также имеет место желание доказать, что потенциал страны не ослаб, а наоборот, повысился. Появившиеся на уральских заводах при производстве военной техники новые отрасли промышленности (например, машиностроение, цветная металлургия и др.) укрепляют свои позиции. Гонка вооружений привела к формированию на территории Урала научной базы ядерных исследований. Основанные в связи с этим города имеют статус закрытого административно-территориального образования, к ним относятся Лесной, Озерск, Снежинск, Трехгорный и Новоуральск.

В сфере железнодорожного транспорта основная часть капиталовложений направлялась на повышение мощности существующей сети и усиление технической вооруженности, реконструкцию локомотивов и вагонного парка, на продолжение начавшейся в 1950-х гг. электрификации железной дороги. В 1970–1980-е гг. основные усилия государства были направлены на строительство Байкало-Амурской магистрали. Несмотря на это, в ряде уральских городов (Златоуст, Миасс, Березники, Соликамск и др.) осуществляется реконструкция существующих и строительство новых вокзальных комплексов. Новые здания вокзалов чаще строились по типовым проектам, уровень архитектурных решений которых в основном определялся композиционным построением из фасадных плоскостей остекления и глухих поверхностей стенового ограждения. Отсутствие разнообразия в отделочных материалах и серьезные ограничения капи-

таловложений в строительство сделали многие объекты ЖВК невыразительными, похожими на другие городские здания и сооружения (Иллюстрация 5).

Четвертый — этап новейшей истории российского железнодорожного транспорта, этап работы железных дорог в условиях перехода к рыночной экономике. Результаты работы железных дорог России в 1990-е гг. свидетельствуют о том, что железнодорожный транспорт, пройдя через глубокий спад объемов перевозок в начале и середине 1990-х гг., удовлетворив резкий рост спроса в 1999 и 2000 гг., адаптировался к условиям рыночной экономики. Старт реформированию железнодорожного хозяйства России фактически дало само создание ОАО «Российские железные дороги» в октябре 2003 г. [4].

В настоящее время в России осуществляется масштабная программа модернизации, в которой в соответствии с графиком РЖД должны быть реконструированы вокзальные комплексы в крупных городах и региональных центрах. Есть примеры проектирования и строительства новых вокзалов в малых и средних городах Челябинской области (Чебаркуль, Чернушка), в Удмуртии ведется строительство объектов ЖВК в городах Глазов, Можга (Иллюстрация 6).

Сегодня при разработке проектов новых зданий вокзалов, так же как и почти два века назад, учитываются новейшие технологии, экологические, транспортные и социально-экономические требования времени, и конечно же, принимается во внимание общая архитектура города и окружающих непосредственно вокзал строений. При проектировании ставятся вопросы и решаются проблемы, связанные с социальным обслуживанием населенных пунктов за счет железнодорожного комплекса. Прежде всего, это связано с увеличением доли коммерческих площадей на вокзалах.

Вместе с тем у малых и средних городов за последние годы накопилось много нерешенных проблем. Преобладание городов, сформировавшихся вокруг одного большого предприятия (моногородов), и сложившиеся в советскую эпоху муниципальные управленческие традиции создают серьезные проблемы для региона в целом. В этих условиях важно определить правильные векторы взаимодействия городских образований и активно развивающейся инфраструктуры железнодорожного транспорта. Изучение градостроительной подсистемы «исторический центр города — железнодорожный вокзал» на каждом из вышеприведенных этапов позволило выделить три наиболее характерные схемы формирования малых и средних городов Урала.

Первая схема. Анализ расположения вокзалов в существующих на момент строительства железной дороги городах показал, что для большинства из них было характерно соответствие схемы размещения вокзалов основной планировочной структуре города. Расположение первых зданий вокзалов вблизи от центров в Алапаевске, Артемовском, Камышлове, Ревде, Серове, Сибай, Соль-Илецке и др. поддерживало и развивало исторически сложившуюся регулярную систему планировки города. Вокзал становится ключевым объектом в схеме «центр — вокзал», участвующим в основной сфере жизнедеятельности жителей города. Так, например, от вокзального комплекса в городе Сибай берет начало проспект Горняков, являющийся градостроительной осью города. Вдоль оси расположены основные здания административного, общественного и культурного назначения.

Чем меньше расстояние от вокзала до центра, тем больше возможностей совершенствовать структуру начиная с благоустройства и продолжая развивать общественные функции.



Иллюстрация 6. Здание железнодорожного вокзала в Чебаркуле. Проект института «Челябелддорпроект», Челябинская обл. 2009 г. Источник: <http://photogoroda.com/foto-114724-zhd-vokzal.html>

Вторая схема. Там, где в силу различных географических, природных и других условий ЖВК пришлось формировать не на основной градостроительной оси, а в удалении от центра, что зачастую было обусловлено необходимостью обеспечить железнодорожным транспортом промышленные и коммунально-складские предприятия (Краснотурьинск, Каменск-Уральский, Кушва, Первоуральск и др.). При этом структура городского поселения приобретала новые направления развития, но уже в большей степени не в зависимости от объектов железной дороги и ее окружения. В последние годы в силу реальных изменений особенно в промышленном производстве, в логистике, да и в самой транспортной системе происходит перераспределение ресурсов и фондов капитального строительства, сокращение производственных площадей, смена приоритетов городского хозяйствования. Эти обстоятельства заставляют администрации городов обратить внимание на развивающийся потенциал объектов ЖВК, а проектировщикам целенаправленно формировать еще один центр городского притяжения.

Третья схема. Градостроительная особенность размещения ЖВК при этой схеме заключается в том, что их располагали вдоль линии строящейся железной дороги, на расстоянии (иногда и значительном) от существующих городских поселений. В результате одновременно с привокзальными поселками, которые либо вращались в городскую структуру, либо оставались обособленными городскими «железнодорожными» районами, расширялась территория городского поселения. Такая ситуация сложилась в некоторых уральских городах, например, в Симе, Коркино, Верхотурье, Полевском, Асбесте, Белорецке и др. В результате само здание железнодорожного вокзала и привокзальную площадь стараются максимально наполнить различными общественными функциями, обеспечивая население привокзального образования необходимой структурой деловой активности.

Выгодное месторасположение многих железнодорожных вокзалов в центре городов, наличие коммуникаций, в т. ч. потенциально высвобождаемых, значительная пропускная способность железнодорожного вокзала обуславливают его высокий инвестиционный потенциал как объекта недвижимости, создают возможности для развития торговли, общественного питания и иных видов предпринимательской деятельности, основанных на использовании экономических возможностей пассажиропотока и прилегающих территорий. Одновременно для эффективной реализации данной ситуации необходимо сконцентрировать проектные усилия для формирования беспрепятственного транспортного и пешеходного

транзита на территории ЖВК с целью объединения центрального и вокзального районов города.

Такой перспективный уровень должен определять и новый подход к формированию городских планировочных структур и их элементов, результатом которого станут качественные и количественные изменения характеристик железнодорожного транспорта.

Заключение

Железнодорожный вокзал, имеющий свою историю, является постоянно развивающейся структурой. Вокзальные комплексы в первоначальном виде сохранились не во всех городах. Многие подверглись реконструкции, другие вовсе исчезли или на их месте построили новые железнодорожные вокзалы, которые сейчас в полной мере не соответствуют современным требованиям. Поэтому при проектировании новых ЖВК или их реконструкции следует учитывать вышеуказанные этапы и конкретные решения вокзалов, которые отражают эпоху времени. Такой подход должен стать основой для дальнейшего развития ЖВК на Урале.

Дальнейшее изучение архитектурного наследия вокзальных структур позволит выявить наиболее ценные из них, определить их градостроительный статус, разработать стратегию регионального обновления железнодорожного транспорта с учетом национальных проектов, сохранения исторического наследия и оказать при этом существенное влияние на развитие структуры малых и средних городов Уральского региона.

Список использованной литературы

- 1 Архангельская Т. Урал — опорный край державы, ее добытчик и кузнец // Новости строительной индустрии. Урал и Сибирь. — 2007. — № 6 (61). — URL: <http://uralstroyinfo.ru/ural-opornyy-kray-derzhavy> (дата обращения: 07.09.2018).
- 2 Батырев В. М. Вокзалы. — М.: Стройиздат, 1988. — 214 с.
- 3 Демидовская эпоха: от рассвета до заката // Туризм и путешествия по Уралу. — URL: <http://uraltourist.ru/2012/07/demidovskaja-jepoha-ot-rascveta-do-zakata/> (дата обращения: 15.02.2019).
- 4 Концепция эффективного использования и развития железнодорожных вокзалов Дирекции железнодорожных вокзалов — филиала ОАО «РЖД» до 2015 г. // Библиотека ГОСТов, стандартов и нормативов. — URL: <http://www.infosait.ru/> (дата обращения: 15.10.2020).
- 5 Лотарева Р. М. Города-заводы России, XVIII — первая половина XIX в. — Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та: Урал. архит.-худож. ин-т, 1993. — 213 с.
- 6 Никифоров Ю. А., Наливайко Ю. В. Архитектурное наследие железнодорожных вокзалов Уральского региона // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2013. — № 4. — С. 47–50.

References

- 1 Arhangel'skaya T. Ural — opornyy kraj derzhavy, ee dobychik i kuznec // Novosti stroitel'noj industrii. Ural i Sibir'. — 2007. — № 6 (61). — URL: <http://uralstroyinfo.ru/ural-opornyy-kray-derzhavy> (data obrashcheniya: 07.09.2018).
- 2 Batyrev V. M. Vokzaly. — M.: Strojizdat, 1988. — 214 s.
- 3 Demidovskaya epoha: ot rassveta do zakata // Turizm i puteshestviya po Uralu. — URL: <http://uraltourist.ru/2012/07/demidovskaja-jepoha-ot-rascveta-do-zakata/> (data obrashcheniya: 15.02.2019).
- 4 Konceptiya effektivnogo ispol'zovaniya i razvitiya zheleznodorozhnykh vokzalov Direkcii zheleznodorozhnykh

vokzalov — filiala OAO «RZHD» do 2015 g. // Biblioteka GOSTov, standartov i normativov. — URL: <http://www.infosait.ru/> (data obrashcheniya: 15.10.2020).

- 5 Lotareva R. M. Goroda-zavody Rossii, XVIII — pervaya polovina XIX v. — Ekaterinburg: Izd-vo Ural. un-ta: Ural. arhit.-hudozh. in-t, 1993. — 213 s.
- 6 Nikiforov Yu. A., Nalivajko Yu. V. Arhitekturnoe nasledie zheleznodorozhnykh vokzalov Ural'skogo regiona // Akademicheskij vestnik UralNIIProekt RAASN. — 2013. — № 4. — С. 47–50.

Статья поступила в редакцию в январе 2021 г.

Опубликована в марте 2021 г.

Yuri Nikiforov

Candidate of Architecture, Professor, Ural State University of Architecture and Art (USUAA), Yekaterinburg, Russia Federation

e-mail: house555@inbox.ru