

УДК 711.4

И. В. Древаль,
канд. архит., доц., ХНАГХ

К ВОПРОСУ СТАНОВЛЕНИЯ ПОНЯТИЯ «ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС»

Аннотация: в статье рассматриваются вопросы становления понятия железнодорожного вокзального комплекса как сложного динамического объекта. Показано, что содержание понятия «железнодорожный вокзальный комплекс», внедрившегося в современную градостроительную науку еще не приобрело строгих научных очертаний и находится в стадии становления. Предложена модель формирования понятия ЖВК, как системного объекта, составной части систем высших иерархических уровней.

Ключевые слова: железнодорожный вокзальный комплекс, понятие.

Постановка проблемы. Железнодорожный вокзальный комплекс (ЖВК) относится к категории объектов, вызывающих в настоящее время в профессиональной среде активный и устойчивый интерес, обусловленный в значительной степени динамическими изменениями в сфере железнодорожного транспорта, как Украины, так и других государств пост-советского пространства. Необходимость адаптации транспортно-коммуникационного каркаса и его узловых элементов – вокзалов к требованиям мировых стандартов на фоне перспектив вхождения в Евросоюз актуализирует вопросы, связанные с формированием, совершенствованием и прогнозированием развития ЖВК.

Анализ состояния изученности проблемы. Современные научные исследования отражают различные аспекты железнодорожных вокзальных комплексов с позиций: архитектурно-градостроительного формирования, транспортно-технологической организации, развития многофункциональных комплексов. В них объект исследован с разной степенью абстрагирования, поставлены и решаются различные задачи. Особую ценность в развитии архитектурной методологии в этой сфере сыграли труды В.М. Батырева, Е.В. Васильева, Г.Е. Голубева, В.П. Дахно, И.Г. Явейна. Их исследования подготовили переход к комплексному проектированию железнодорожного вокзала как объекта, наполненного активной жизнедеятельностью, и включающего различные вокзальные сооружения, открытые пространства, а также транспортные и пешеходные коммуникации [2-5, 10,11]. Научные разработки в области технологических аспектов проектирования пассажирских транспортных систем выполнены Н.В. Правдиным, Л.С.Рябухой, И.Е. Лукашевым В.И., и др. [7].

Актуальность исследования определяется необходимостью уточнения понятия «железнодорожный вокзальный комплекс» для дальнейшего накопления знаний и развития представлений об этом сложном объекте. «На границе между городом и железнодорожным транспортом возникло новое образование, категория которого еще не определена», отметил известный венгерский исследователь вокзальных комплексов К. Херцег [10, с.114]. Подобную мысль высказывает и российский ученый-практик В. Батырев: «Вокзал как одно из редких строений и специфических мест в истории – явление многоликое» [2, с.3]. Поэтому исследование содержания понятия «железнодорожный вокзальный комплекс» весьма актуально.

Целью данной публикации является раскрытие составляющих в становлении понятия «железнодорожный вокзальный комплекс». По определению, любое понятие – это «обобщение и мысленное выделение предметов некоторого класса по их специфическим признакам. ... Понятие имеет тем большую научную значимость, чем более существенны признаки, по которым обобщаются предметы. ... При помощи П. происходит более глубокое познание действительности путем выделения и исследования наиболее существенных ее сторон» [9, с.387].

Основное содержание работы. Изучение развития понятийного аппарата в сфере формирования ЖВК в историческом аспекте выявило ряд особенностей, обусловленных его генетическим происхождением, тесной связью с транспортными коммуникациями, ролью в функционировании градостроительных систем разных рангов. Главная особенность состоит в том, что понятийный аппарат формировался в разных сферах научных исследований, совпадающих с ведомственной принадлежностью проектно-практической деятельности: железнодорожного транспорта и архитектурно-градостроительного формирования города.

В наиболее общем виде объект исследования – железнодорожный вокзальный комплекс, – можно определить как сложное динамичное явление в архитектурно-градостроительной реальности, порожденное и тесно связанное с освоением человеком окружающего пространства посредством перемещения железнодорожным транспортом. В разные периоды, на различных этапах развития урбанизации понятие ЖВК строилось на основе совокупности особых признаков, «выборка» которых обуславливалась характером эпохи. Специфической особенностью ЖВК является тесное «переплетение» его архитектурно-пространственной и функциональной структуры с технологическими процессами железнодорожного и внутригородского транспорта. Железнодорожный вокзал обеспечивает не только основные функциональные и сопутствующие им процессы пассажирской деятельности,

но и прибытие-отправление железнодорожных составов, а также связь с городской транспортной инфраструктурой. Таким образом, с момента зарождения до настоящего времени функционирование железнодорожных вокзалов включает две основные составляющие: транспортно-технологическую, обеспечивающую работу транспорта и социально-функциональную, обеспечивающую взаимодействие пассажиров с внешним и внутригородским транспортом в процессе прибытия в город и отбытия из него. Поэтому современный сложившийся понятийный аппарат есть результат синтеза знаний двух основных сфер научно-практической деятельности: транспортной и архитектурно-градостроительной. Очевидно, что и дальнейшее развитие понятий исследуемой области материально-пространственной оболочки жизнедеятельности социума связано с изучением указанных сфер.

Для данного исследования важным и продуктивным является изучение процесса становления понятийного аппарата ЖВК как отражения накопления научных знаний и представлений в исследуемой области. Появление первого железнодорожного вокзала (предшественника современных ЖВК) связано с зарождением нового вида транспорта – железнодорожного, обеспечивающего эффективные перевозки, прежде всего грузов, а затем и пассажиров в Англии впервые в 1825 году между городами Стоктон и Дарлингтон.

Таким образом, важной специфической характеристикой зарождающихся железнодорожных вокзалов была их принадлежность к новому материально-пространственному образованию – формирующейся межгородской транспортной инфраструктуре. Другим важным качеством вокзалов стала особенность его архитектурной организации, поиски которой велись в Европе в двух направлениях: заимствование уже существующих, «подходящих» архитектурных форм или создание новой формы пространственной организации транспортных процессов.

Первоначально, вокзал, как часть железнодорожной станции в представлении людей был частью дороги, ведущей из города. Сама же железная дорога воспринималась как нечто чужеродное, иногда даже враждебное городу. В модели «город - окружающая среда» железная дорога с вокзалом мыслились как элемент системы «окружающая среда».

Как элемент объективной реальности железная дорога с вокзалами (станциями) везде имела одинаковую сущность. Однако, уже существующее в зародыше потенциальное разнообразие ее функций, позволило трактовать специфичность нового объекта по-разному в разных культурных и социально-экономических ситуациях (например, в Англии и России). Как новый элемент, железная дорога и вокзал были «отнесены» к разным подсистемам общественной жизнедеятельности. Так, в Англии первый состав включал как

товарные, так и пассажирские вагоны, а поездка носила деловой характер. В архитектуре вокзалов доминировала утилитарность, а их прообразом стали склады. Первыми вокзалами были своеобразные «базы» пополнения запасов топлива для локомотивов, напоминаящие по своей функционально-планировочной организации «постоялые двory» почтовой службы. «Вокзалы, как объекты, исторически развившиеся из постоянных дворов, предусматривались в виде замкнутых дворов, в большинстве случаев обносились изгородью, а постройка вокзала проводилась по обеим сторонам от железнодорожных путей» [10, с.116]. В Англии этот новый тип зданий получил название – «railway station», в Германии – «bahnhof», во Франции – «gare».

Иначе происходило формирование железнодорожных вокзалов в России, где поездки первых поездов носили развлекательный характер, а вокзал имел вид паркового павильона, наполненного элементами развлечений. Согласно Малому энциклопедическому словарю 1899 года «Вокзалъ (Vauxhall), прежде (съ XVII в до) увеселительное место близ Лондона, а теперь часть гор. округа Ламбетъ (Lambeth). Въ Росіи слово В. стало нарицательнымъ для станцій жел. дор., вероятно по примѣру Павловскаго В., который былъ одновременно станцією ж.д. и увеселительнымъ местомъ» (6, с.105). Железнодорожные вокзалы России совмещали служебные, сугубо железнодорожные и развлекательные функции. Они были подобны увеселительным заведениям с ресторацией. Аналогичная ситуация складывалась и в Италии, где первая линия, соединившая район Неаполя Корсо Гарибальди у подножия Везувия и королевский дворец в местечке Портичи составляла всего 7,25 км. Картина художника Сальваторе Фергола, увековечившего открытие железнодорожного прогулочного маршрута красноречиво свидетельствует о его первоначальном функциональном назначении.

Таким образом, главные целевые установки вновь созданной системы внегородского транспорта (обслуживать промышленное производство, или рекреационную деятельность) предопределили специфические признаки формирующихся железнодорожных вокзалов, и стали основой развития понятия об этих морфологически и функционально новых архитектурно-градостроительных объектах. Эти признаки получили отражение в различии архитектурных форм первых железнодорожных вокзалов, положив начало двум подходам к их формированию: утилитарного и романтического (рис.1). Специфика архитектурного формообразования железнодорожного вокзала в дальнейшем определялась требованиями организации пассажирской деятельности на вокзале (ожидание, покупка билетов, проход на платформы и т.д.), а также с его представительскими функциями: с вокзалом стали связывать такие понятия как «ворота в город», «лицо города». Железнодорожный вокзал

занял достойное и специфическое место в типологическом ряду общественных зданий города (рис.2). Специфика ЖВК определяется особым режимом работы вокзала (круглосуточно), а также активным взаимодействием с транспортными системами.



Рис.1. Отражение различий в понятии об архитектурной форме первых железнодорожных вокзалов.

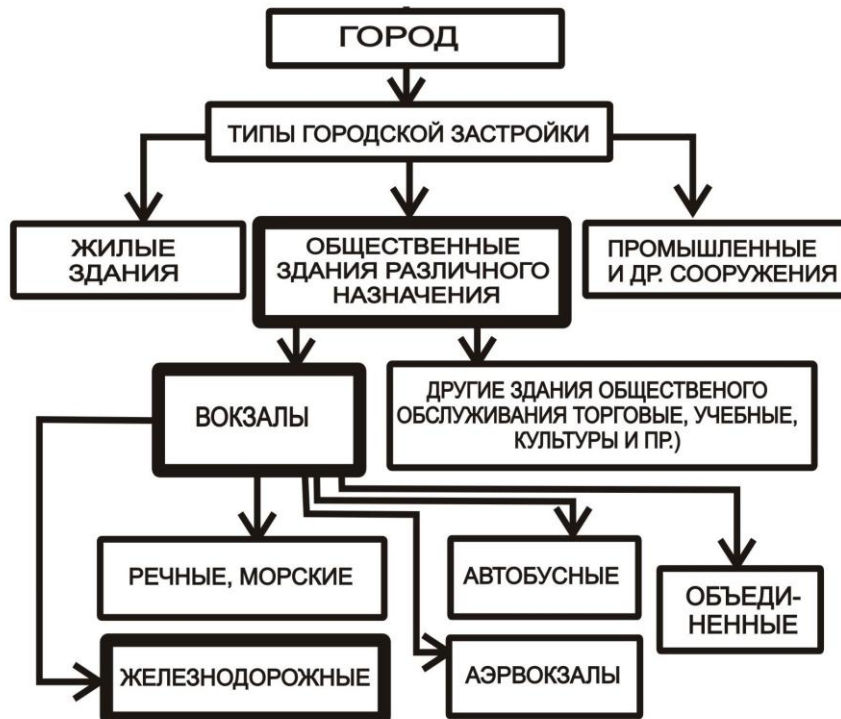


Рис.2. Железнодорожный вокзальный комплекс как элемент городской застройки

Важные составляющие понятия ЖВК сформировались в составе сложной системы железнодорожного транспорта. В данном случае объект выступает в качестве элемента пассажирской станции и представлен пассажирским зданием и пассажирскими платформами, связанными друг с другом функционально [5,7]. Обеспечение тесного взаимодействия с внешним транспортом налагает особые требования к функционально-пространственной организации вокзального комплекса.

Однако следует отметить, что понятие системы железнодорожного транспорта не включает привокзальную площадь как элемент собственной структуры (рис.3), демонстрируя ограниченность в формировании представления о ЖВК.

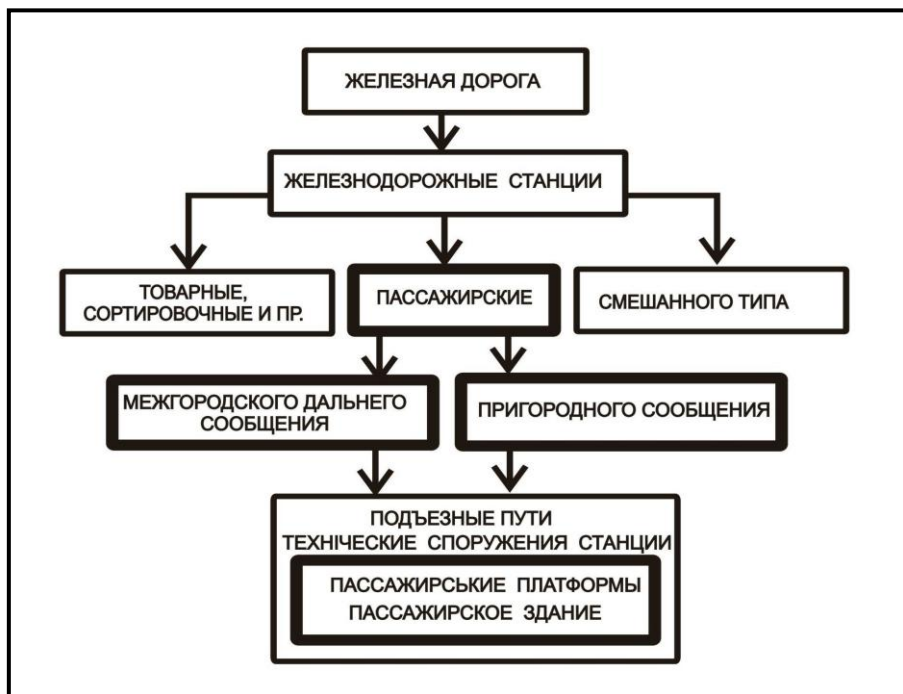


Рис. 3. Элементы железнодорожного вокзального комплекса в системе железной дороги

Наиболее полно понятие железнодорожного вокзального комплекса раскрывается при рассмотрении его на градостроительном уровне как элемента иерархически связанных градостроительных систем: «регион», «система населенных мест», «город». Понятие ЖВК фиксирует специфические черты, присущи объекту имманентно, а также те особые характеристики, которые формируются под влиянием факторов среды его функционирования. Таковой являются для вокзального комплекса указанные градостроительные системы. Их особенности и характер взаимодействия обуславливают, в значительной степени, характеристики пассажиропотоков (объемы, дальность и целевые

установки поездок), локалізуються на ЖВК, що і визначає вимоги його функціонально-просторової організації. Дослідники розглядають сучасний ЖВК як транспортно-пересадочний вузол (ТПУ), акцентуючи на властивості «транзитності» (забезпечення швидкої, зручної, безпечної пересадки) як на найважливішій якості [2, 10].

Многочисленність форм знову збудованих і реконструйованих вокзальних комплексів відображає багатозначність його поняття. В даний час поняття ЖВК вийшло за межі ТПУ і поповнилося ще однією властивістю – бути центром громадського обслуговування, що відповідає вимогам не тільки пасажирів, але і жителів міста. «Вокзал кожного міста, – зауважує Батирев В.М., – має потенціальні можливості. Це свого роду зародок, з якого в залежності від зовнішніх умов може з часом вирости великий багатофункціональний комплекс» (2, с.4). Таким чином, поняття залізничного вокзалу як окремого будівлі в структурі залізничної станції трансформувалося в поняття ЖВК як градостроительного комплексу зі складною просторовою організацією, що виконує в своїй структурі різноманітні функції.

Вивчення сучасного проектно-практичного досвіду формування ЖВК показало, що до даний час в Україні їх проектування здійснюється з ведомствених позицій, фрагментарно. Так, залізнична станція, перрон, пасажирські платформи будівля вокзалу – об'єкти проектування і експлуатації залізничного відомства, привокзальна площа і прилегла територія проектується міськими архітекторами, склад обслуговуючого комплексу міського транспорту і організація транспортного руху на привокзальній площі визначаються в складі проекту комплексної транспортної схеми міста. Кожен з учасників проектного процесу має свої наукові, але обмежені предметною сферою поняття і уявлення про ЖВК. Однак такий розривний підхід до формування вокзального комплексу не може гарантувати успішність його подальшого розвитку як цілісного архітектурно-градостроительного об'єкта.

Основні висновки. Необхідність закріплення території для повноцінного розвитку ЖВК, прогнозування його подальшого розвитку стимулює пошук адекватних організаційних заходів, що базуються на науковому понятті залізничного вокзального комплексу, а також понятійний апарат даної наукової області.

Як показало дослідження, розвиток ЖВК є результатом синтезу соціальних, градостроительних і архітектурних факторів (рис.4). Формування поняття ЖВК слід розглядати через призму синтезу

знаний разных сфер научно-практической деятельности (социальной, транспортно-технологической, архитектурной градостроительной, экономической, транспортно-технологической). Поэтому, продуктивным в построении понятия ЖВК является рассмотрение его как системного объекта – элемента иерархически высших систем (социальной, градостроительной, а также архитектурной и железнодорожного транспорта). Такое рассмотрение позволит из признаков, составляющих основное содержание понятия ЖВК вывести другие общие признаки обобщенных в понятии предметов. Понятие превратится в систему знаний, а процесс их накопления отразится, в свою очередь, в дальнейшем развитии понятия ЖВК.

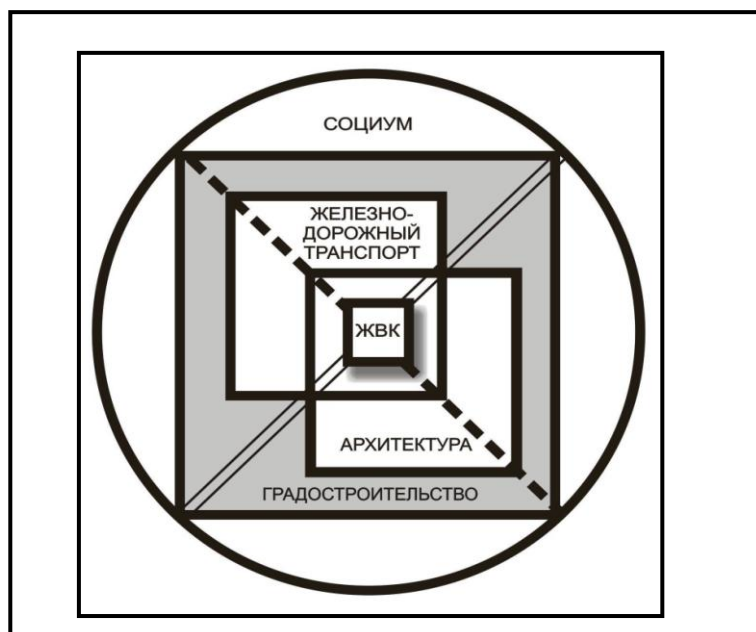


Рис.4. Составляющие формирования понятия ЖВК как системного объекта – элемента иерархических систем.

Список литературы

1. Державні Містобудівельні Норми України. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. ДБН 360 –92. – К.: Мінінвестбуд України, - 1992.** - 68 с.
2. Батырев В.М. Вокзалы. М.: Стройиздат, 1988.- 216 с.
3. Голубев Г.Е., Азаренкова З.В., Федутин Ю.А. Развитие систем транспортных сооружений и узлов в крупнейших и крупных городах. М.: Стройиздат, 1985. - 124 с.
4. Дахно В.П. Объединенные пассажирские станции и вокзалы. - К.: Будівельник, 1965.-79с.

5. Древаль И.В. Христюк Н.В. Некоторые градостроительные аспекты реконструкции зданий вокзальных комплексов // Сборник научных трудов. Реконструкция и капитальный ремонт зданий и сооружений. - К., - 1989. - С. 99 - 101.
6. Малый энциклопедический словарь. Съ приложеніемъ краткихъ руководствъ по различнымъ отраслямъ знанія и словарей иностранныхъ языковъ. Том 1. С.-Петербургъ. Типографія Акціонерн. Общ. «Издательское Дело, Брокгаузъ-Ефронъ», 1899 г.
7. Правдин Н.П., Рябуха Л.С., Лукашев В.И. Технология работы вокзалов и пассажирских станций. - М.; Транспорт, 1990.- 246 с.
8. Русаков Е.С. Транспортно-коммуникационные узлы в архитектуре современного города. Автореф. дис. канд. архитектуры: 18.00.2. - М., 1975.- 28 с.
9. Философский словарь /Под ред. И.Т. Фролова. - 4-е изд.-М.: - Политиздат, 1980. - 444 с.
- 10.Херцег К. Проектирование и строительство автобусных и железнодорожных станций / Пер. с венг. В.М. Беляева; Под ред. Г.Е. Голубева. - М.: Стройиздат, 1985. - 318 с.
- 11.Явейн И.Г. Архитектура железнодорожных вокзалов. - М.: Изд- во Всес. акад. архитектуры, 1938. – 304 с.

Анотація

У статті розглядаються питання становлення поняття залізничного вокзального комплексу як складного динамічного об'єкту. Показано, що зміст поняття «залізничний вокзальний комплекс», що упродовжився в сучасну містобудівну науку, ще не придбав чітких наукових контурів знаходиться у стадії становлення. Запропонована модель формування поняття ЖВК, як системного об'єкту, складової частини систем вищих ієрархічних рівнів.

Ключові слова: залізничний вокзальний комплекс, поняття.

Annotation

In the article the questions of becoming of concept of the railway station complex are examined as a difficult dynamic object. It is rotined that maintenance of concept «the railway station complex», inculcated in modern town-planning science did not yet purchase the strict scientific of outlines and is in the stage of becoming. The model of forming of concept of RSK is offered, as a system object, component part of the systems of higher hierarchical levels.

Keywords: railway station complex, the concept.