

Мальцева Е. А.

E. A. Maltseva

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ВОКЗАЛ: ВТОРАЯ ЖИЗНЬ В КУЛЬТУРЕ

RAILWAY STATION: A SECOND LIFE IN CULTURE

Мальцева Елена Александровна – кандидат искусствоведения, доцент кафедры «Философия и культурология» Сибирского государственного университета путей сообщения, доцент кафедры народной художественной культуры и музыкального образования Новосибирского государственного педагогического университета (Россия, Новосибирск); 630049, г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 191; тел. 8(383)328-04-54. E-mail: eamaltseva@yandex.ru.

Elena A. Maltseva – PhD in Arts, Associate Professor, Philosophy and Cultural Studies Department, Siberian Transport University; Department of Folk Art Culture and Music Education, Novosibirsk State Pedagogical University (Russia, Novosibirsk); 630049, Novosibirsk, ul. D. Kovalchuk, 191; tel. 8(383)328-04-54. E-mail: eamaltseva@yandex.ru.

Аннотация. Статья посвящена проблеме ревитализации железнодорожного вокзала как значимого архитектурного сооружения. Вокзал появился в архитектуре как новый тип промышленного сооружения и прошёл значительный путь трансформации. Изменения в железнодорожной отрасли во второй половине XX в. привели к прекращению использования ряда вокзалов по прямому назначению. Такие вокзалы либо сносились (вокзал Пенсильванской железной дороги в Нью-Йорке, Анхальтский вокзал в Берлине, Центральный вокзал Неаполя, Юстон в Лондоне), либо перепрофилировались в музеи (д'Орсэ в Париже, Гамбургский вокзал в Берлине и др.), выставочные залы (вокзал в Иваново и др.), концертные залы (Жулиу Престос в Сан-Паулу), библиотеки (вокзал в Румии), церковное сооружение (вокзалы Тронхейма, Канберры), отель (вокзал Канфранк), многофункциональные общественные и торгово-развлекательные комплексы (центральный вокзал Мичигана, Варшавский вокзал в Санкт-Петербурге). Делается вывод о возможности и необходимости сохранения вокзалов как части культурно-исторического наследия.

Summary. The article is devoted to the problem of revitalization of the railway station as a significant architectural structure. The station appeared in architecture as a new type of industrial structure and has undergone a significant transformation. Changes in the railway industry in the second half of the 20th century led to the cessation of using stations for their intended purpose. Such stations were either demolished (Pennsylvania Railroad Station in New York, Anhalter Station in Berlin, Naples Central Station, Euston in London) or repurposed as museums (Orsay Station in Paris, Hamburg Station in Berlin, etc.), exhibition halls (station in Ivanovo, etc.), concert halls (Julio Prestos in Sao Paulo), libraries (station in Rumia), church buildings (stations in Trondheim, Canberra), hotels (Canfranc Station), multifunctional public and shopping and entertainment complexes (Michigan Central Station, Varshavsky Station in St. Petersburg). The conclusion is made about the possibility and necessity of preserving stations as part of the cultural and historical heritage.

Ключевые слова: промышленная архитектура, железная дорога, вокзал, ревитализация, перепрофилирование, городское пространство, культурно-историческое наследие.

Key words: industrial architecture, railway, station, revitalization, urban space, cultural and historical heritage.

УДК 725.31

Изменения, происходящие в общественном строительстве из-за развития технологий, приводят к пересмотру роли исторических архитектурных сооружений в городском пространстве. Здания могут утрачивать свои функции, терять значимость, а потому вызывать сомнения в необходимости их сохранения. Однако признание архитектурных сооружений частью культурного наследия, понимание их важности для городского пространства порождают проекты их консервации, реконструкции и ревитализации. Интерес к сохранению промышленных зданий появился относительно недавно. Долгое время такие сооружения воспринимались как сугубо утилитарные, не представляющие большого интереса в качестве культурных и тем более художественных объек-

тов. Пожалуй, особняком здесь стоят сооружения железнодорожные, особенно здания железнодорожных вокзалов, возводившиеся по проектам ведущих архитекторов, отразившие эволюцию архитектуры с её разнообразными технологиями и стилями. Железнодорожные сооружения были одними из первых промышленных зданий, строившихся во всех странах благодаря появлению железных дорог и придававших своеобразие городам и населённым пунктам, становясь своеобразными «воротами в город», задавая определённый вектор восприятия города прибывающим по железной дороге пассажирам.

Строительство железных дорог привело к значительным изменениям в культуре, в частности, к трансформации городского пространства. Первые железнодорожные станции были чужеродны традиционной городской среде. Выполняя разнообразные функции (обслуживание поездов, размещение и обслуживание пассажиров, перегрузка и хранение товаров и др.), они требовали большого пространства, которое трудно было найти в сложившемся городском ансамбле, а потому в XIX в. часто располагались на городских окраинах. Однако привокзальные районы быстро застраивались, постепенно железнодорожные станции оказывались внутри городской застройки, формируя новое пространство, определяя его архитектурный облик, задавая направление развития территории города.

Главное здание железнодорожной станции (вокзал) стало новым типом общественного сооружения, объединившим инженерные и архитектурные решения. По степени значимости в пространстве города вокзал вполне можно поставить в один ряд с мэрией, собором, театром, музеем. В. М. Батырев, описывая вокзал как явление многоликое, пишет о формировании целого «мира вокзала», включающего социологию вокзалов, отражающую особенные, свойственные только данному месту отношения индивидуумов и групп людей, политические и экономические события, происходившие на вокзалах, значение вокзалов в военное время, тему вокзалов в искусстве [1, 3].

Сегодня исследователи всё чаще говорят о «ренессансе вокзалов» – о возрождении интереса к вокзалу как к важнейшему элементу железнодорожной системы [3]. Данный интерес имеет как теоретический характер (описание истории строительства вокзалов [4], осмысление роли вокзала в городской среде, его культурно-исторического и социального значения [7; 5]), так и прикладной (разработка принципов реконструкции и развития вокзалов [6; 8], внедрение данных проектов в практику). Анализируя те изменения, которые происходят с железнодорожной архитектурой, ряд авторов (прежде всего зарубежных) обращается к проблеме ревитализации вокзалов, обретения ими «второй жизни» в культуре [9; 10; 11].

В истории железнодорожного вокзала как особого типа архитектурного сооружения можно проследить эволюцию от здания, выполняющего ограниченные специфические функции транспортного объекта, до сложного многофункционального комплекса. Однако развитие железных дорог происходило неравномерно: так, во второй половине XX в. мировой тенденцией стал спад строительства новых магистралей, отток пассажиров в конкурентные транспортные сферы, закрытие целых железнодорожных линий. В результате ряд железнодорожных вокзалов перестал использоваться по своему прямому назначению, в связи с чем встал вопрос об их дальнейшей судьбе. В некоторых случаях вопрос решался радикально – принималось решение о сносе здания вокзала. Такая судьба постигла, например, величественный вокзал Пенсильванской железной дороги в Нью-Йорке, уникальный с точки зрения архитектурного и инженерного решения Анхальтский вокзал в Берлине, построенный в стиле неоренессанса Центральный вокзал Неаполя, крупнейшие лондонские вокзалы Юстон и Брод-стрит и др. Лучшим вариантом было перепрофилирование здания вокзала, использование его по иному назначению с максимально возможным сохранением архитектурного облика.

Пожалуй, самым известным примером ревитализации железнодорожного вокзала является история парижского вокзала д'Орсэ. Построенный в 1900 г. по проекту В. Лалу на берегу Сены накануне Всемирной выставки, он стал воплощением эстетики и технологий XIX в. Для возведения здания было использовано впечатляющее количество металла – 12 000 тонн, что больше количества металла в Эйфелевой башне, однако вся конструкция была скрыта за великолепными фасадами в стиле Belle Époque, создающими гармонию с архитектурным стилем Лувра на противо-

ложном берегу реки. Внутри вокзала технические новинки: пандусы, лифты, подъёмы для багажа – сочетались с роскошной отделкой. Здание функционировало до 1939 г., но далее перестало соответствовать техническим требованиям (платформы станции не вмещали удлинившиеся составы) и прекратило использоваться по прямому назначению. Во время Второй мировой войны здесь работали почтовый центр для отправки посылок военнопленным, пересыльный пункт для освобождённых французских военнопленных, далее какое-то время здание использовалось как сценическая площадка, пока не появился проект его сноса. Избежать уничтожения удалось благодаря присвоению вокзалу в 1978 г. статуса исторического здания, а в 1986 г. – открытию в здании художественного музея. Внутренней реконструкцией сооружения занималась итальянский архитектор Г. Ауленти. К основному пространству были добавлены новые помещения с помощью перегородок, крыша частично сделана прозрачной, а боковые нефы превращены в выставочные залы с удвоенной высотой; в итоге было создано хорошо организованное и прекрасно освещённое выставочное пространство. В настоящее время музей д'Орсэ является одним из крупнейших художественных музеев мира, представляющим в своей экспозиции короткий, но чрезвычайно плодотворный период европейского искусства с середины XIX в. до 1914 г.

Подобным образом сложилась и судьба Гамбургского вокзала в Берлине, открывшегося как конечная станция железнодорожной линии между Гамбургом и Берлином в 1846 г. Здание было построено по проекту Ф. Нойгауза в стиле позднего классицизма: со строгим лаконичным фасадом, двумя башнями с арочными проёмами, высокими арочными воротами, через которые проезжали локомотивы для разворота на поворотном кругу, расположенном перед вокзалом. С 1884 г. здание перестало использоваться в качестве вокзала, а в 1904 г. было закрыто. С 1906 г. здесь работал Королевский музей строительства и транспорта, а с 1996 г. и до настоящего времени – Музей современности. Реставрация и обновление здания для размещения произведений современного искусства были выполнены Й. П. Кляйхюсом. Архитектор сохранил первоначальный неоклассический облик XIX в., подчеркнув его двухцветными световыми инсталляциями американского художника Д. Флавина. Соединение старого и нового продолжается в интерьере здания, где присутствуют сохранившиеся стальные арки и простые белые стены, создающие нейтральный фон для экспозиции коллекций. Исторические части здания со значительной высотой помещений, современные пристройки с геометрически чёткими планами этажей и светящимися потолками создают идеальные условия для презентации современного искусства. Сегодня музей располагает одной из крупнейших и значимых публичных коллекций современного искусства.

Возможность познакомить публику с произведениями искусства предоставляет арт-резиденция, открытая в здании вокзала в г. Иваново. Железнодорожный вокзал в Иваново был построен в 1933 г. по проекту архитектора В. М. Каверинского в стиле конструктивизм: с геометрическими формами, круглыми эркерами, обширным остеклением, а в результате дальнейших реконструкций превратился в гибрид двух архитектурных направлений: авангардного конструктивизма и советского модернизма. В XXI в. была проведена масштабная реконструкция здания по проекту архитекторов бюро Faber Group А. Франчян и Б. Матвеева, в ходе которой был восстановлен фасад, обновлены основные залы, отреставрированы мозаичные панно с советской символикой, фреска с революционным сюжетом. В результате был создан палимпсест свидетельств разных эпох, при этом реализованы самые современные технические и строительные решения. Имеющиеся у вокзала два зала («синий» и «красный») были разделены функционально. «Синий» зал остался залом ожидания, «красный» зал был приспособлен под проведение художественных выставок – здесь открылась галерейная площадка Art Station. Первым проектом в обновлённом интерьере стала аудиовизуальная пространственная инсталляция «Вокзал как эпоха» (2020 г.), посвящённая истории вокзала. Последующие проекты показали многообразие возможностей нового пространства, в котором могут быть удачно представлены выставки самой разнообразной направленности – от дизайна до уличного искусства: «Ткань будущего», «Даёшь конструктивизм!», «Ивановское вещество», «Обетованные места», «Мода – народу!», «От ситца до дивана». Сейчас это значимое арт-пространство, ставшее одним из главных культурных центров города.

Идея создания выставочного пространства в здании железнодорожного вокзала нашла своё воплощение и в других городах мира. В здании Токийской железнодорожной станции с 1988 г. работает художественная галерея, предлагающая посетителям временные выставки, в том числе посвящённые и «железнодорожному» искусству. Так, в 2014 г. здесь была проведена выставка, посвящённая 100-летию самого вокзала и демонстрировавшая, помимо документов и фотографий, произведения живописи, графики, кинематографа, литературы, а в 2022 г. к 150-летию открытия японской железнодорожной системы были представлены около 150 экспонатов, включая нэцкэ, гравюры на дереве, масляную живопись и др. В здании бывшего железнодорожного вокзала города Баня-Лука с 1981 г. располагается коллекция Музея современного искусства Республики Сербской, фокусирующего свою деятельность на продвижении и сохранении современного национального искусства. Создание общественной художественной галереи спасло от сноса канадскую станцию Уитби Джанкшен – с 1967 г. здесь проводятся выставки современных художников, как признанных, так и начинающих. В 2026 г. планируется открытие музея скульптора и художника-сюрреалиста А. Джакометти в здании бывшего железнодорожного вокзала Gare des Invalides, построенного в 1900 г. для Парижской выставки и утратившего своё значение к настоящему времени.

Большое пространство вокзала может использоваться не только для музейных экспозиций, но и для проведения концертов, в таком направлении прошла реновация вокзала Жулиу Престес в бразильском городе Сан-Паулу. Здание центрального зала вокзала строилось с 1925 по 1938 гг. по проекту К. Ш. дас Невеса и С. дас Невеса (проект в 1927 г. получил награду на III Панамериканском конгрессе архитекторов). Его особенностями стали сочетание бетонной конструкции и кирпичной кладки, высокие потолки, большие арочные окна на фасаде, классический французский сад площадью 960 м² внутри вокзала. Вокзал обслуживал ветку, по которой перевозили кофе с плантаций, что давало достаточно большие прибыли и позволило построить роскошное здание в стиле неоклассицизма. Однако к окончанию строительства данное железнодорожное направление пришло в упадок, что привело к закрытию станции. В 1990-е гг. началось восстановление вокзала в качестве штаб-квартиры симфонического оркестра Сан-Паулу, на месте бывшего сада было решено разместить концертный зал. Проектом реставрации было предусмотрено максимальное сохранение исторического облика здания при наполнении его современными материалами и техническими решениями. В результате был построен крупнейший в Латинской Америке концертный зал на 1500 мест с великолепной акустикой, обеспечиваемой, в частности, перемещающимся по вертикали потолком, позволяющим регулировать объём зала для обеспечения идеального звучания различных музыкальных композиций – от камерных до симфонических произведений.

Уникальный многопрофильный музейный комплекс расположился в здании железнодорожного вокзала Цинциннати Юнион, построенном в 1933 г. в стиле ар-деко и считающемся лучшим образцом американской железнодорожной архитектуры. В период своего расцвета Юнион принимал 216 поездов в день, однако в 1950-х гг. он начал приходить в упадок, в 1971 г. обслуживание сократилось до двух поездов в день. Возрождение вокзала началось после признания его Национальным историческим памятником и последующей реконструкции. Сегодня в просторных помещениях вокзала расположились Музей истории Цинциннати, Историческая библиотека и архивы Цинциннати, Детский музей, Музей естественной истории и науки, театр OMNIMAX, которые посещают более 1,8 млн человек в год.

Проект ревитализации железнодорожного вокзала в польском городе Румии в 2016 г. получил престижную международную премию Library Interior Design Awards за самую интересную разработку библиотечного здания и признан лучшей библиотекой в категории «Дизайн единого пространства». Приходившая в упадок железнодорожная станция получила новую жизнь за счёт объединения с библиотекой в единое общественное пространство – около 20 % площадей выполняет прежнюю функцию (обслуживание пригородных поездов), большая же часть приобрела функции современного культурного центра. Архитектурный проект Я. Сикоры представляет собой гармоничный синтез современности и уюта, уникальный характер интерьеру придают различные декоративные акценты, отсылающие к железнодорожным традициям, такие как старые железно-

дорожные часы, громкоговоритель, похожие своими формами и пропорциями на рельсовый путь переходы. Весь декор соответствует модернистскому характеру здания 1958 года.

Неожиданное решение было найдено при обновлении здания железнодорожного вокзала в норвежском городе Тронхейме, построенного в 1864 г. в качестве центральной станции узкоколейной дороги. В 1884 г. здание утратило свой статус, а в 1924 г. было выкуплено еврейской общиной и трансформировано в синагогу, в которой и по сей день проводятся богослужения, религиозные праздники, работают традиционная школа и музей. Ещё один пример подобной трансформации вокзала в культовое сооружение – история железнодорожной станции, обслуживавшей линию Руквуд – Семетери (пригородная сеть Сиднея) и обеспечивавшей проезд к кладбищу Руквуд. Здание было построено по проекту архитектора Дж. Барнета, соединившего в строении неоготику с её сложной каменной резьбой и характерными арками и железнодорожные технологии. В 1950-х гг. здание было перевезено в пригород г. Канберры и преобразовано в церковь, до настоящего момента в нём располагается англиканская Церковь Всех Святых.

Современные проекты реновации железнодорожных вокзалов всё чаще ориентируются на сферу бизнеса, предлагая переустройство исторических железнодорожных сооружений в торговые центры, офисные пространства, отели, рестораны и т. д.

Так, бывший брюссельский вокзал Maritime превратился в крытый город с множеством разнофункциональных помещений и большим количеством общественных мест для отдыха. Архитектурное бюро Neutelings Riedijk Architects спроектировало новый Gare Maritime как полноценный городской район, «город, где никогда не идёт дождь». Здание было построено в начале XX в. в стиле модерн и сохранило свои стальные конструкции с типичной для данного стиля отделкой (когда каждое украшение имеет свою техническую функцию). В результате реконструкции сохранился величественный простор трёх центральных залов, внутри которых проложен окружённый живыми растениями центральный прогулочный бульвар. Прилегающие павильоны создают подобие городского пространства с улицами и площадями, превращающими Gare Maritime в полноценный городской район. Новая интерпретация вокзала вдохнула новую жизнь в промышленный памятник.

Центральный вокзал Мичигана – бывший главный междугородный железнодорожный вокзал в Детройте, построенный в 1913 г. в помпезном и эффектном стиле бозар и после закрытия в 1988 г. превратившийся практически в руины – в 2024 г. был открыт в качестве многофункционального комплекса, включающего современные офисы, торговые и общественные пространства. На момент строительства это было самое высокое железнодорожное здание, включавшее трёхэтажное депо и 18-этажную башню с офисами и залом ожидания, оформленным мраморными полами, высоким сводчатым потолком, роскошной бронзовой отделкой. Пришедшее в упадок здание реставрировали в течение шести лет, восстанавливая роскошные интерьеры таким образом, чтобы максимально сохранить их исторический облик и в то же время перепрофилировать их, приспособить для использования по новому назначению.

Вокзал Канфранк спустя годы простоя превратился из заброшенного полуразрушенного сооружения в роскошный пятизвёздочный отель. Здание на границе Испании и Франции было построено по проекту Р. де Дампьера и открыто в 1928 г. Облик масштабного сооружения был обусловлен международным характером вокзала: в связи с разной шириной колеи в Испании и во Франции путешественники были вынуждены пересаживаться на другой поезд. Потому все помещения на станции: платформы, билетные кассы, полицейские участки, таможня – удваивались, а между ними должен был расположиться вестибюль для пассажиров. В результате было построено вытянутое здание из бетона, стали и стекла с большим количеством окон (365 – по количеству дней в году), величественное и торжественное. За годы эксплуатации вокзал постепенно приходил в упадок, а в 1970 г. полностью перестал функционировать. Заброшенная станция была объектом внимания туристов, интересовавшихся заброшенными строениями, в данном случае их привлекал облик впечатляющего здания с аурой таинственности в окружении величественных гор. В 2018 г. архитекторы Х. Маграсо и Ф. Усиз совместно с правительством Арагона и Barceló Hotel Group начали подготовку проекта преобразования вокзала в отель. Перед специалистами стояла задача скрупулёзного восстановления исторического облика – от конструктивных элементов до цветовой

гаммы интерьеров – и сохранения «железнодорожного духа» здания, его связи с историей. Результат уже высоко оценён профессиональным сообществом – проект получил несколько международных премий и признание общественности.

Варшавский вокзал в Санкт-Петербурге, построенный в 1858-1860 гг. по проекту П. О. Сальмановича в соответствии с передовыми архитектурными тенденциями своего времени, после ряда трансформаций в 2006 г. был преобразован в торгово-развлекательный центр «Варшавский экспресс». По проекту последней реконструкции практически полностью был сохранён внешний архитектурный облик здания с высокими арочными окнами, вертикальными пилястрами, центральной башней с часами и флагштоком. Внутренне же пространство было полностью перестроено и сейчас включает 90 точек питания на 4000 посадочных мест, кинотеатр и концертную площадку на 2500 зрителей.

В повторном использовании зданий нет ничего нового. Общество повторно использовало здания многие столетия. На фундаментах разрушенных зданий возводились новые, сохранившиеся сооружения достраивались и перестраивались для использования в других целях, что происходит и с железнодорожными вокзалами. Представляется, что здания вокзалов, являющиеся важным элементом культурной и архитектурной среды города, должны максимально сохраняться. Закрепившись в культурном пространстве города, демонстрируя возможность адаптироваться к различным обстоятельствам, удовлетворяя разнообразные потребности общества, вокзал существует не просто как архитектурный объект, а как элемент коллективной памяти.

Железнодорожные вокзалы, являясь частью культурно-исторического наследия, оказывают существенное влияние на формирование образа города [2], потому должны сохраняться даже в случае невозможности выполнения своей основной функции. Мировой и отечественный опыт показывает, что исторические здания вокзалов могут быть успешно адаптированы к быстро меняющимся потребностям общества и продолжать работать как музеи, концертные залы, театры, библиотеки, общественные центры, сохраняя своё значение для архитектурной и культурной среды города.

ЛИТЕРАТУРА

1. Батырев, В. М. Вокзалы / В. М. Батырев. – М.: Стройиздат, 1988. – 216 с.
2. Димитриади, Е. М. Анализ архитектурно-колористической образности городов Дальнего Востока / Е. М. Димитриади // Учёные записки Комсомольского-на-Амуре государственного технического университета. Науки о человеке, обществе и культуре. – 2021. – № II (50). – С. 4-10.
3. Ерзовский, А. Э. Реконструкция и развитие железнодорожных вокзалов. «Ренессанс вокзалов» / А. Э. Ерзовский // Наука, образование и экспериментальное проектирование. Труды МАРХИ: материалы междунар. науч.-практ. конф.: сборник статей, Москва, 07-11 апреля 2014 года. – М.: Московский архитектурный институт (государственная академия), 2014. – С. 425-428.
4. Крейнис, З. Л. Вокзалы надежд наших / З. Л. Крейнис. – М.: Автограф, 2015. – 483 с.
5. Овчинникова, Е. А. Биография вокзала / Е. А. Овчинникова // Мир транспорта. – 2012. – Т. 10. – № 2 (40). – С. 204-210.
6. Опря, В. Ю. Принципы функционально-планировочной организации железнодорожных вокзальных комплексов в условиях реконструкции / В. Ю. Опря // Вестник Донбасской национальной академии строительства и архитектуры. – 2021. – № 2 (148). – С. 153-156.
7. Петухова, Н. М. Градостроительная роль железнодорожных вокзалов России и эволюция их архитектуры: 1830 – 1910-е годы: дис. ... канд. искусствоведения: 17.00.04 / Петухова Нина Михайловна. – СПб., 2010. – 311 с.
8. Самуйлов, В. М. Железнодорожный вокзал будущего / В. М. Самуйлов, И. А. Медовщиков, Т. А. Каргапольцева // Инновационный транспорт. – 2020. – № 1 (35). – С. 3-10.
9. Erdogan, H. A., Erdogan, E. Reuse of Historical Train Station Buildings: Examples from the World and Turkey / H. A. Erdogan, E. Erdogan // Athens: ATINER'S Conference Paper Series, No: ARC2013-0723.
10. Paone, S. The Renovation of Italian Railway Stations: From the Journey to the Consumption of the Journey / S. Paone // Academic Journal of Interdisciplinary Studies. – 2023. № 12 (1). – P. 24-33.
11. Yekyeong Shin, Minhye Hwang. Comparative Study on Urban Regeneration Strategy through the Utilization of the Old Railway Station Cases / Yekyeong Shin, Minhye Hwang // Advanced Science and Technology Letters. – Vol. 32 (Architecture and Civil Engineering 2013). P. 54-57.