

История вокзала Екатеринбурга

Название района говорит само за себя и связано с возникновением в городе железной дороги, которая оказала огромное влияние на дальнейшее развитие Екатеринбурга. В 1860-е годы появились первые проекты, в 1870 году комитет железных дорог признал ее необходимой, а в 1874-м было создано акционерное общество для ее возведения. Строительство дороги потребовало больших вложений сил и средств.

Наконец в октябре 1878 года произошел пуск Уральской горнозаводской железной дороги, а дальше процесс пошел, как состав по рельсам. Практически сразу появилось замечательное здание первого вокзала по проекту П. Шрейбера (а в Перми его брат-близнец). Им восхищались современники, а теперь можем, благодаря умелым реставраторам, восхищаться и мы. У здания интересная судьба. Оно было и многофункциональным комплексом с залами ожидания для пассажиров разных классов, дамскими комнатами, апартаментами для высокопоставленных гостей, почтой и телеграфом. Было и воинским вокзалом, отправлявшим солдат на фронт двух мировых войн и в отдаленные места службы. Какое-то время там находился даже штаб Красной армии, а сейчас это замечательный и атмосферный Музей Свердловской железной дороги.

Многие вокзалы того времени были выстроены в псевдорусском стиле и напоминают нечто сказочное, игрушечное. Возможно, и железная дорога тогда воспринималась людьми в этом ключе.

Вблизи вокзала в конце XIX века стали появляться и другие объекты, связанные с функционированием железной дороги и наполнившие первый «привокзальный поселок». Это и здание депо (уже несколько раз перестроенное), и контора при нем, и водонапорная башня, которая перед Первой мировой обзавелась более крупной «подружкой», другие станционные постройки, и, конечно, дома железнодорожников.

Железная дорога, как быстрорастущее дерево, обзаводилась все новыми и новыми ветками. В 1885-м Екатеринбург соединили с Тюменью, через десять с небольшим лет – с Челябинском, а вскоре через него и с Сибирью, потом через Пермь с русским севером. Наладилось сообщение и с другими уральскими городами. Быстрыми темпами рос поток грузов и пассажиров. На улице Северной (ныне – Челюскинцев) в начале XX века создают Товарную станцию или «Товарный двор». В последние годы станция стала затухать, и поползли слухи о передаче ее территории под жилую застройку, а когда-то перед ее симпатичными въездными воротами выстраивались целые колонны большегрузов, прибывших за товаром. Со временем стал тесен и вокзал. Решили строить новый – немного западнее, по той же линии, которая еще не была улицей Вокзальной. Здесь впервые появляется одно из главных действующих лиц нашей истории – Константин Трофимович Бабыкин. Именно он проектирует новый екатеринбургский вокзал, открытый в 1914 году в стиле функционального модерна. Новый стиль должен был символизировать возрастающую промышленную мощь Урала, но Урал вскоре стал настолько «мощным», что и этот вокзал стал ему маловат. Спустя чуть более 20 лет появились планы перестройки и переноса вокзала: предлагали восточное завершение улицы Ленина или даже Плотинку! Решили все-таки модернизировать существующий. Архитекторы Смирнов и Валенков не только достроили второй этаж, но и добавили колонны, превратив бабыкинский проект в неоклассическое сооружение.

Государственный институт по проектированию транспорта за 1959-1962 годы добавляет вокзалу «крылья». Пристройки удачно соединены с основным зданием с помощью арок, выполняющих и эстетическое, и практическое назначение – обеспечивают прямой выход на перрон. Вокзал, конечно, не «взлетел», но стал больше по площади и удобнее.

Впрочем, и этого оказалось мало, потому что город не прекратил расти. Еще 20 лет – и вновь не хватает помещений (прежде всего, для пассажиров пригородных поездов). В. Р.

Рабинович, приложивший руку к предыдущей реконструкции, и его сотоварищи из Гипротранса решают сделать новый пристрой: по сути, отдельное здание со своей архитектурой и планировкой, но примыкающее к существующему с западной стороны.

Однако настали тяжелые времена, финансирование сократилось, и стройка растянулась на целых 10 лет. Его открыли только в 1995 году, а через два года решили вновь заняться основным зданием, внутренности которого изрядно обветшали. Реконструкция продолжалась не один год: были полностью заменены перекрытия, обновлен дизайн интерьеров, залы оборудованы умными технологиями. Это вдохнуло новую жизнь в старый-новый вокзал, а его старшего «брата» примерно в это же время отреставрировали и превратили в музей.

Первое здание вокзала, называемое ныне «старым вокзалом», построено в Екатеринбурге в 1878 году по проекту известного петербургского архитектора П. П. Шрейбера в псевдорусском стиле. В то время оно классифицировалось как «пассажирское здание I класса». Брат-близнец екатеринбургского вокзала был построен на другом конце линии, в Перми. Поскольку предполагалось продолжение линии до Тюмени, то вокзал был выстроен не по тупиковому типу. Платформа расположена вдоль здания. С 1914-го по начало 1990-х «старый вокзал» использовался в качестве воинского.

В 2003 году здание старого вокзала было реконструировано, ему вернули первоначальный внешний вид. С этого времени здесь размещается Музей истории науки и техники Свердловской железной дороги.

Здание «нового корпуса» вокзала. К середине 1980-х годов стало ясно, что здание Свердловского вокзала устарело и не может нормально выполнять свои функции. Сотрудниками Уралгипротранса В. Рабиновичем, А. Виноградовым, В. Роговым и Ю. Утгофом был разработан проект нового здания. Однако, начавшиеся в стране перемены не позволили осуществить проект в первоначальном виде. Он неоднократно перерабатывался в сторону упрощения и удешевления, стройка несколько лет стояла замороженной из-за трудностей с финансированием. Наконец, в 1995 году здание было открыто. Получившееся постеснялись назвать новым вокзалом и окрестили «новым корпусом» основного здания. Здание получилось тесным и нерационально спланированным. Вместо второго этажа идёт галерея, заставленная скамейками, т.к. полноценного зала ожидания в здании нет. Внизу расположены пригородные кассы и выход в тоннель № 1, ведущий на платформы. Там постоянно толпится народ в ожидании электричек (присесть негде). На третьем этаже расположен кассовый зал для поездов дальнего следования. Несмотря на приличные размеры зала, в нём всегда очереди, т.к. из 32-х окошек работает в лучшем случае треть. На четвертом этаже находится гостиница для транзитных пассажиров с 68 2-местными комнатами. Корпус предполагалось соединить подземным переходом со станцией метро «Уральская», но этот проект не был осуществлён.

Восточнее «нового корпуса» находится основное здание ныне действующего вокзала. В его основе лежит здание, построенное в 1910-1912 годах молодым тогда екатеринбургским архитектором К. Т. Бабыкиным. К этому времени старое «шрейберовское» здание перестало справляться с возложенными на него функциями, и было решено выстроить ему замену. Здание вокзала было одним из первых проектов К. Т. Бабыкина. Позднее он отметился в Екатеринбурге/Свердловске многими знаковыми зданиями, но интерес к железной дороге сохранил навсегда. Кроме вокзала, его творениями являются такие здания, ставшие памятниками истории и архитектуры, как Управление Свердловской железной дороги и клуб Дорпрофсожа (ныне ДК Железнодорожников). На фото исторический вид «нового» екатеринбургского вокзала со стороны города. Здание выполнено в стиле функционального (или рационального) модерна, прямого предшественника конструктивизма. Никаких лишних деталей и украшений, здание напоминает скорее заводской цех, чем привычный роскошный вокзал, очень уместный образ для города-завода.

Время шло, в Свердловск перевели главный ход Транссиба, прошла индустриализация, увеличился поток грузов и пассажиров, и здание вокзала стало тесным. В 1939 году по проекту архитекторов В. Смирнова и Г. Валёнова была проведена реконструкция. Был надстроен верхний этаж, а само здание декорировано в стиле возродившегося неоклассицизма. В результате реконструкции первоначальный вид вокзала был полностью утрачен. Бабыкинский вокзал, конечно, жаль, но и то, что получилось в результате реконструкции, выглядит достойно. Был заводской цех — получился дворец. На фото здание вокзала после реконструкции 1939 года.

Однако и увеличившиеся в два раза площади не спасли положение. Со временем и их перестало хватать. В 1961-1962 годах была проведена очередная реконструкция по проекту архитекторов Уралгипротранса В. В. Безрукова и В. Р. Рабиновича. Заключалась она в том, что с западной и восточной стороны здания были пристроены два корпуса, соединенные с основным зданием полукруглыми арками. Стилистика здания и внешний декор были сохранены. Площадь вокзала увеличилась до 8 тыс.кв.м. Одновременно была проведена реконструкция привокзальной площади. На фото вид вокзала в 1960-е годы.

Последняя на текущий момент реконструкция екатеринбургского вокзала была проведена в 2001-м году. Проект выполнял тот же Уралгипротранс во главе с главным архитектором С. У. Зиганшиным. На сей раз реконструкция коснулась внутренних частей здания, многие из которых стояли нетронутыми с 1912 года и за это время пришли в полную негодность. Были заменены межэтажные перекрытия, аварийные участки стен, укреплен фундамент, перекрыта заново крыша и выполнено множество других работ. Переделаны интерьеры здания, сохранившие при этом свой стиль. Кстати, именно в ходе этой реконструкции в залах ожидания № 5 и № 6 появились знаменитые ныне росписи. Росписи выполнены коллективом Екатеринбургского художественного фонда Союза художников России под руководством Л. А. Гусева. После реконструкции начала 1960-х годов здание вокзала получилось столь длинным, что целиком осмотреть его можно лишь сверху.

Приложение: презентация «ЖД ВОКЗАЛ»