

ПРИЕМЫ СОЗДАНИЯ МУЗЕЙНЫХ КОМПЛЕКСОВ ПРИ РЕНОВАЦИИ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Лапанец Г.С.

Научный руководитель – Сысоева О. И.

Белорусский национальный технический университет,
Минск, Беларусь

В XIX веке производственные объекты изменили облик материального мира в архитектурном и градостроительном отношении. В их числе объекты железнодорожного транспорта значительно повлияли на архитектурно-пространственную структуру городов.

С течением времени такие проблемы, как потребность города в развитии новых функций, нехватка мест для новой застройки, ухудшение экологической ситуации делают необходимыми преобразования в сфере использования объектов железнодорожного транспорта.

Как показала практика, одним из вариантов решения может стать вынос железнодорожных вокзалов и депо из центров городов с сохранением транспортной инфраструктуры и реновация освободившихся зданий под объекты различного назначения. Наиболее востребованным вариантом реабилитации объектов транспорта сегодня можно считать реализацию проектов по их преобразованию в значимые для горожан общественные места (музеи, картинные галереи, кинотеатры, торговые центры и т.д.)

В процессе исследования были рассмотрены две группы железнодорожных объектов: вокзалы и депо, которые уже подверглись или находятся в процессе реконструкции; изучались приемы, использованные архитекторами для преобразования этих зданий в различные общественные пространства.

В архитектурной практике реновации зданий вокзалов можно видеть использование различных приемов.

Например, Музей д'Орсе расположился в здании бывшего железнодорожного вокзала на берегу Сены в Париже (рис. 1). Вокзальное здание было построено в 1900 г. для сообщения между Парижем и Орлеаном, однако было закрыто в 1939 году. В 1980-х годах возникла идея превратить здание вокзала в музей искусства XIX столетия – с новейшей экспозиционной технологией, но с минимальным изменением архитектурно-пространственной структуры самого вокзала, его интерьеров и декора.

Однако вокзал д'Орсе по своему прежнему функционально-планировочному решению и никак не совпадал с задачами музея искусств. Сложнейшая проблема была все-таки решена: архитекторы отдали

предпочтение входу с улицы Рю де Бельшас, расположив коллекцию вдоль большого холла и разделив пространство и само здание на две части, используя купол старого вокзала (рис.1). Наверху почти сливается с небом длинная галерея, посвященная творчеству импрессионистов. Металлические колонны и балки, лепные украшения были сохранены, восстановлены и выставлены на обозрение. Таким образом, архитектура старого здания вокзала не исчезла после реконструкции. [2]

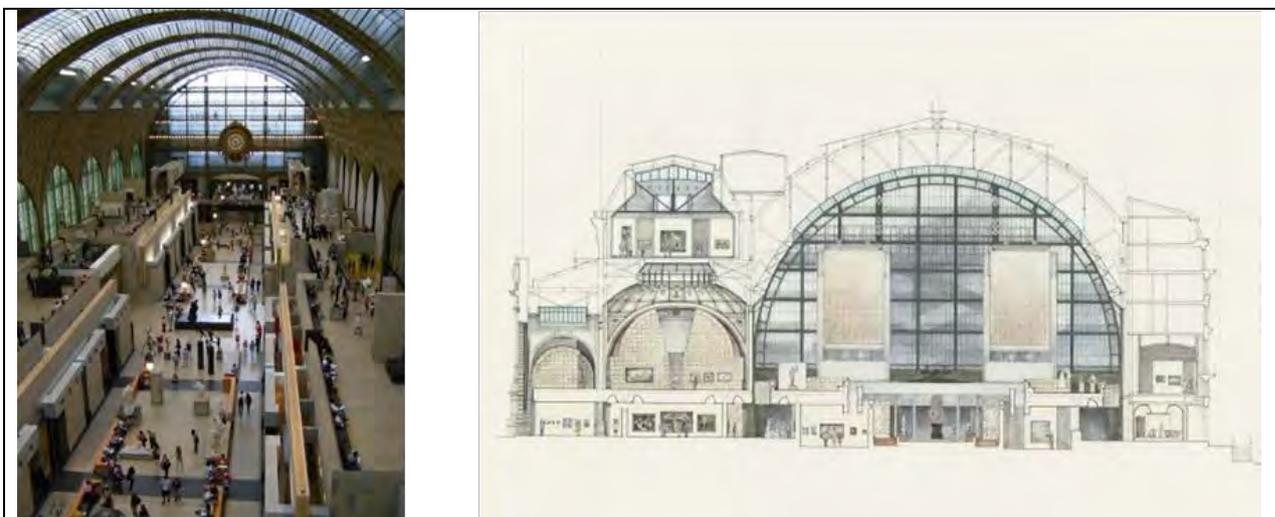


Рисунок 1. Музей д'Орсе: интерьер большого холла и разрез

По результатам второго конкурса по обустройству интерьера в 1980 году выбор пал на итальянского дизайнера Гае Ауленти. Автор спроектировала две башни, которыми завершается центральная аллея – архитектурный прием, позволивший вписать новый элемент в огромный объем нефа [3]. Сегодня постоянная экспозиция занимает три уровня.

Основной прием реконструкции данного вокзала – сохранение старых конструкций и внешней оболочки и преобразование внутреннего пространства путем деления его на ярусы, а также дополнение объема небольшими пристройками.

Несколько иной прием можно видеть в реновации здания вокзала в Берлине (рис.2).



Рисунок. 2. Реконструкция вокзала в Берлине: общий вид и интерьеры; главное выставочное пространство; боковое крыло

Здание в стиле классицизма для головного вокзала «Берлинско-Гамбургской железной дороги» - это единственный сохранившийся в

Берлине тупиковый вокзал своего времени. В настоящее время как вокзал здание больше не используется - это «Музей современности». В процессе реконструкции главный фасад был перестроен, Большой промышленный зал теперь служит главным выставочным пространством, а вдоль стен старого здания было построено два новых крыла. Здание сохранило черты классицизма: остались высокие двери, проходная галерея и две наблюдательные башенки. [6]

Основные приемы реконструкции здания берлинского вокзала – сохранение старых большепролетных конструкций и основного внутреннего пространства, которое они образуют в сочетании с пристройкой новых корпусов к существующему объему.

Здание старого вокзала в Екатеринбурге, построенного в 1878 году, после реконструкции 2003 года было превращено в музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги. Сегодня это историческое здание соседствует с современным железнодорожным вокзалом. На площадке перед зданием музея установлены скульптуры и технические экспонаты (рис. 3).

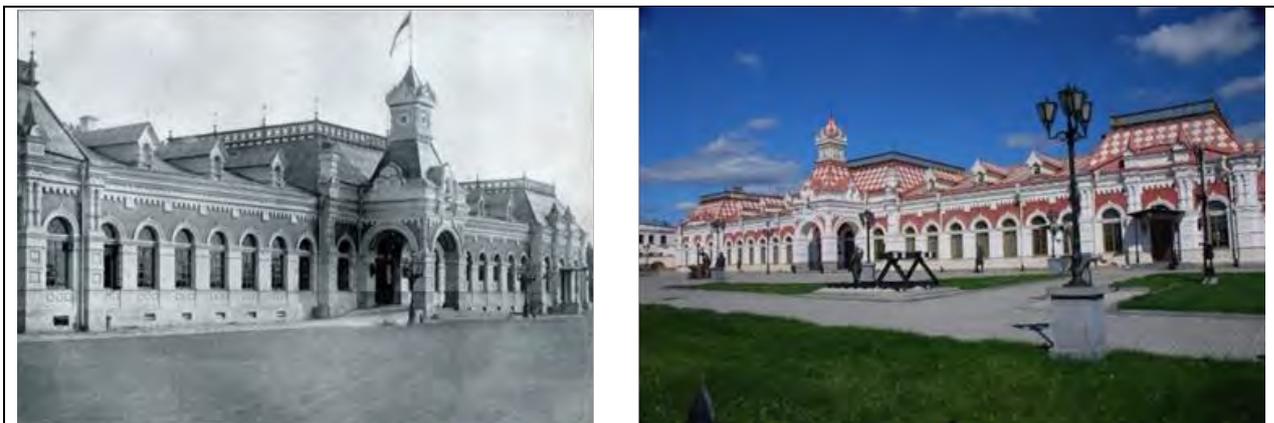


Рис. 3 - Музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги

Экспозиция внутри музея разделена на две тематические части: историческую и техническую. Историческая часть рассказывает о создании первого в России паровоза, строительстве железных дорог. Техническая часть позволяет понять, как устроена железнодорожная техника. Реновация здания в музей, сохранившего железнодорожную тематику, была бережной и коснулась только внутренних частей здания, многие из которых сохранились нетронутыми с 1912 года, но пришли в физическую негодность. Были заменены межэтажные перекрытия, аварийные участки стен, укреплен фундамент, перекрыта заново крыша. Переделаны интерьеры здания, сохранившие при этом свой стиль. [1]

Основные приемы реконструкции: минимальная трансформация объема, особое внимание декорированию интерьеров, использование старого технического оборудования в новом функциональном пространстве здания, и вокруг него.

В особую группу старых железнодорожных построек, подходящих для реновации, можно отнести депо кругового типа. Это локомотивное депо, в котором локомотивы расположены радиально в здании круглой формы. Перекрытый крышей центр здания занимает поворотный круг, который позволяет направлять локомотивы в нужные радиально расположенные отсеки. [4]

Круглые депо были весьма популярны в середине XIX века, но уже в конце XIX века этот тип зданий устарел. Их конструкция не обеспечивала дымоудаления, кроме того, паровозы становились длиннее, из-за этого размеры поворотного круга и здания в целом становились больше, и перекрыть это здание одной конструкцией покрытия становилось сложнее.

Приемы реновации депо с поворотным кругом можно видеть в ряде проектов.

Депо London Roundhouse было построено в 1847 году и первое время использовалось как паровозное депо для железной дороги, связывавшей Лондон и Бирмингем. Начиная с 1966 года The Roundhouse, бывшее здание депо стало концертным залом, а в 2006 году объект был преобразован в Центр творческих и цифровых предпринимателей.

Перестройка не затронула каркас здания: внутренние кирпичные стены, деревянные балки сохранены. К кирпичному барабану без окон было добавлено стеклянное трехэтажное крыло. Оно поддерживает радиальную геометрию существующего здания, но отличается от него по материалу конструктивных элементов (рис. 4). Между двумя сооружениями был создан вестибюль в виде атриума с широкой лестницей, обвивающей основание барабана.

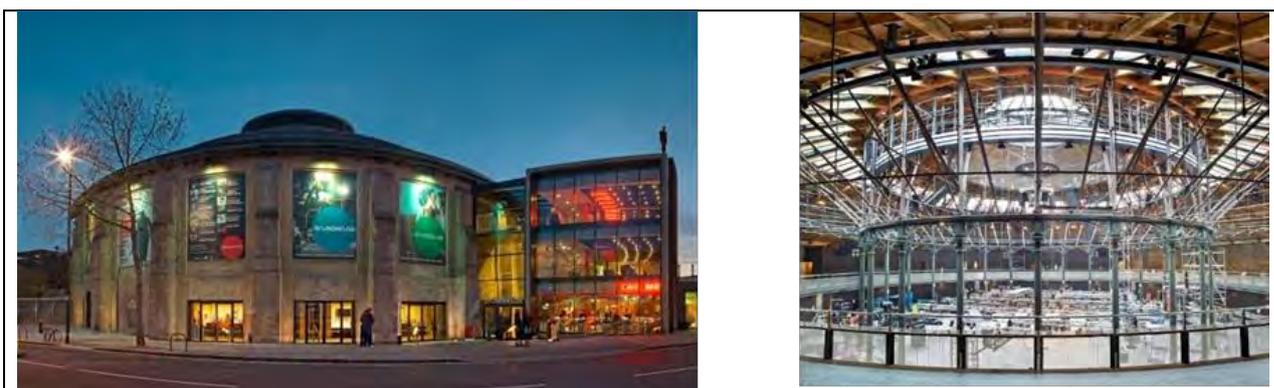


Рисунок 4. Реконструкция центра London roundhouse: внешний вид и интерьер

Стеклянный фасад выходит на передний план, обнажая три уровня баров и ресторанов внутри (рис. 4), но остальная часть пристройки, вмещающая служебные функции (офисы, туалеты, гардеробные) - спрятана в глубину объема. Под главной аудиторией в старом корпусе, в которой устраиваются выставки, находится сеть подземных помещений. В своем первоначальном воплощении эти подземные помещения использовались для

хранения золы и пепла топок паровозов, но теперь это телевизионные студии, студии звукозаписи и т.д. [10]

Основные приемы реконструкции: сохранение старых конструкций, дополнение старого объема новой радиальной пристройкой, контраст материалов конструкций старой и новой частей здания.

Проектом реконструкции здание кругового депо в Грин Бэй (Висконсин, США) будет перестроено в Национальный музей железной дороги (рис.5).



Рисунок 5. Проект реконструкции Национального Железнодорожного Музея в Грин Бэй: интерьер и общий вид

По всему периметру депо дополняют объемами, в результате чего здание музея представит собой большое внутреннее пространство с несколькими отсеками вокруг, в каждом из которых будет от двух до трех разных подвижных составов, в каждый из которых сможет зайти посетитель. В главном помещении посетители смогут увидеть поворотный стол, который является оригинальной технической составляющей бывшего депо и сможет поворачивать составы внутри здания. [7]

Основные приемы реконструкции: дополнение старого объема периметральными пристройками, использование старого технического оборудования для нового функционального назначения.

Здание кругового железнодорожного депо XIX века в Огайо (США) сегодня является центром комплекса «Железнодорожного музея Балтимор – Огайо». Со временем размеры оборудования перестали соответствовать размерам железнодорожных составов и депо переоборудовали в музей железной дороги. Во время реконструкции объем здания не изменился, а интерьер здания был возвращен к виду 1884 года (рис.6).

Сегодня в музейном центре собраны экспонаты и самая значительная коллекция железнодорожной техники 19-го века в мире. Поворотный стол функционирует и используется для демонстрации поворота вагонов во время эксплуатации здания. [9]



Рисунок 6. Здание кругового железнодорожного депо в Огайо после реконструкции: внешний вид и интерьер

Основные приемы реконструкции: минимальная трансформация объема, декорирование интерьеров, использование старого оборудования в новых функциях здания.

Таким образом, по приемам реконструкции бывших железнодорожных зданий объекты можно разделить на две группы:

- объекты, при реконструкции которых применялись приемы, существенно изменившие архитектурно-пространственную структуру здания для приспособления под новую функцию;
- объекты, не претерпевшие значительных изменений своей пространственной структуры, при реконструкции которых были использованы различные декоративные приемы.

Внешняя структура здания чаще остается нетронутой при реконструкции вокзалов, нежели круговых депо.

В результате проведенного анализа приемов реконструкции можно видеть, что при реновации архитекторы зачастую бережно относятся к визуальной составляющей подобных исторических зданий, а также к сохранению конструкций и технического оборудования, которые тоже являются частью культурного наследия производственной архитектуры. Благодаря большим объемам и просторности здания вокзалов внутри могут быть переоборудованы в универсальные выставочные пространства. При реновации архитектурного пространства депо его увеличение достигается с помощью периметральных пристроек. Вследствие специфичности архитектуры круговых депо и наличия внутри них более неиспользуемого, исторически-ценного оборудования, выявлена целесообразность сохранения в подобных новых центрах железнодорожной тематики.

Подводя итог, можно сказать, что благодаря реконструкции зданий железной дороги решаются экологические проблемы города в результате выноса коммунально-складских предприятий, шумных путей и т.д., частично снимается транспортное напряжение, убираются санитарно-защитные

полосы. Наполнение этих объектов новыми социальными функциями позволяют максимально эффективно использовать возможности территории. Историческое значение данной архитектуры в сочетании с культурно-развлекательным и познавательным наполнением привлекает посетителей.

Литература:

1. Музей истории, науки и техники Свердловской железной дороги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nashural.ru/mesta/sverdlovskaya-oblast/muzej-istorii-nauki-i-tehniki-sverdlovskoj-zheleznoj-dorogi/>;
2. Орсе – от вокзала к музею [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ziggyibruni.livejournal.com/9748.html>;
3. От вокзала до обновленного музея д`Орсе [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://artsandculture.google.com/exhibit/ARK7SK5T?hl=ru>;
4. Паровозные депо [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzd-expo.ru/history/infrastructure/parovoznye-depo/>;
5. Технический железнодорожный словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/railway/1338/%D0%9A%D0%A0%D0%A3%D0%93%D0%9B%D0%9E%D0%95>;
6. Berlin's Hamburger Bahnhof is a Neoclassic Train Station Transformed Into a Modern Art Museum [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://inhabitat.com/berlins-hamburger-bahnhof-is-a-neoclassic-train-station-transformed-into-a-modern-art-museum/berlin-hamburger-bahnhof-recycled-train-station-3>;
7. Green Bay's National Railroad Museum plans expansion project [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://fox11online.com/news/local/green-bay/green-bays-national-railroad-museum-plans-20-million-expansion-project>;
8. London's Roundhouse to be transformed into Centre for Creative and Digital Entrepreneurs [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://medium.com/camden-town-unlimited/londons-roundhouse-to-be-transformed-into-centre-for-creative-and-digital-entrepreneurs-b29087f82419>;
9. Roundhouse [Passenger Car Shop], (ca. 1884) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.borail.org/The-Roundhouse-ca-1884.aspx>;
10. What goes around [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.theguardian.com/artanddesign/2006/may/29/architecture>