

ВОДОПОДЪЕМНЫЕ СООРУЖЕНИЯ – ОБЪЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ САРАТОВСКОЙ ГУБЕРНИИ (конец XIX – начало XX в.).

Селиванов Алексей Александрович,

ассистент кафедры архитектуры,
институт УРБАС, ФГБОУ ВО «Саратовский государственный технический университет им. Ю.А. Гагарина»,
Россия, Саратов, e-mail: s_arch@inbox.ru

УДК: 725.4
ББК: 85.11

Аннотация

В статье рассматривается ценность исторической архитектуры объектов транспортной инфраструктуры и ансамблевой застройки железнодорожного узла; производится декомпозиция типовых и авторских проектов водоподъемных сооружений, выявляются их региональные особенности.

Ключевые слова:

комплекс железной дороги, объекты транспортной инфраструктуры, водоподъемная башня

Развитие железной дороги относится к одному из основных этапов развития промышленности во всей стране, автор выделяет это как третий этап развития в диссертационном исследовании «Историко-архитектурные особенности промышленной архитектуры Саратовской губернии (вторая половина XIX – начало XX века)».

Железная дорога во второй половине XIX в. была основным движущим фактором развития городов и поселений. Она определяла пути и перспективы изменения того или иного географического района страны, так как явилась новой транспортной артерией, не зависящей от капризов погоды и времен года, поэтому она стала центром притяжения и фактором развития всей экономики в стране. На нее начала переориентироваться промышленность. Зона, прилегающая к железной дороге, явилась сосредоточением легкой, пищевой, а также тяжелой промышленности. Железная дорога связывает промышленность разных регионов и по сей день [1].

С развитием железной дороги как транспортного пути появилась необходимость формирования инфраструктуры для обслуживания населения, промышленности и самой железнодорожной сети. Поэтому возникли новые типы зданий, такие как вокзалы и железнодорожные станции (для перевозки населения), паровозные депо и мастерские (для обслуживания и ремонта оборудования), водоподъемные башни, склады и т.д. (для хозяйственных нужд) [2].

Инфраструктура железной дороги рассматривалась комплексно, и любые инженерно-технические сооружения, входящие в ее состав, оформлялись архитектурно [3].

Объекты инфраструктуры железной дороги, как и промышленные объекты рубежа веков, несли на себе отпечаток определенного архитектурного стиля. Здания вокзалов были выполнены из красного фигурного кирпича, для создания комплексности и выразительности вспомогательные (инфраструктурные) объекты выполнялись в той же стилистике и пластике, что и главное здание.

Отношение к объектам дороги как к ансамблю нашло отражение в практике проектирования. Для каждой железнодорожной трассы создавались образцовые проекты, выполненные в еди-

ной стилистической манере. В комплект проектных документов входили карта направления линии с ее продольным профилем, проекты искусственных сооружений, водоемных и водоподъемных объектов и складов горючего, проекты вокзалов и пассажирских платформ, паровозных депо, мастерских, жилых домов и т.д. [4. С. 480].

Водоподъемные сооружения – достаточно выразительный архитектурный объект инфраструктуры железных дорог. Как правило, они находились вне основного комплекса и размещались у водоема, нередко на довольно большом удалении от дороги. В этих скромных кирпичных постройках в один, реже в два этажа помещался насос для забора воды, работающий на паровой тяге, поэтому отличительной чертой сооружений была труба котельной. Далее вода по трубам подавалась в водоемное здание или водный резервуар на станции. Внутри здание делилось капитальной стеной на две части: машинное отделение, где находился паровой двигатель и насос, и квартиру машиниста. Несмотря на удаленность от станции, водоподъемные здания были выдержаны в едином с ней архитектурном стиле [3].

Другим правилом было строительство башни в непосредственной близости к зданию вокзала или локомотивного депо. Такой прием свойствен архитектуре Саратовской губернии. Водоподъемные здания чаще всего находились со стороны пассажирских платформ, так как обслуживали стоящие рядом с вокзалом жилые дома железнодорожников.

Планировочно, как правило, башни представляли собой простые геометрические фигуры – квадрат, шестигранник, восьмигранник и окружность с возможным усложнением абриса и

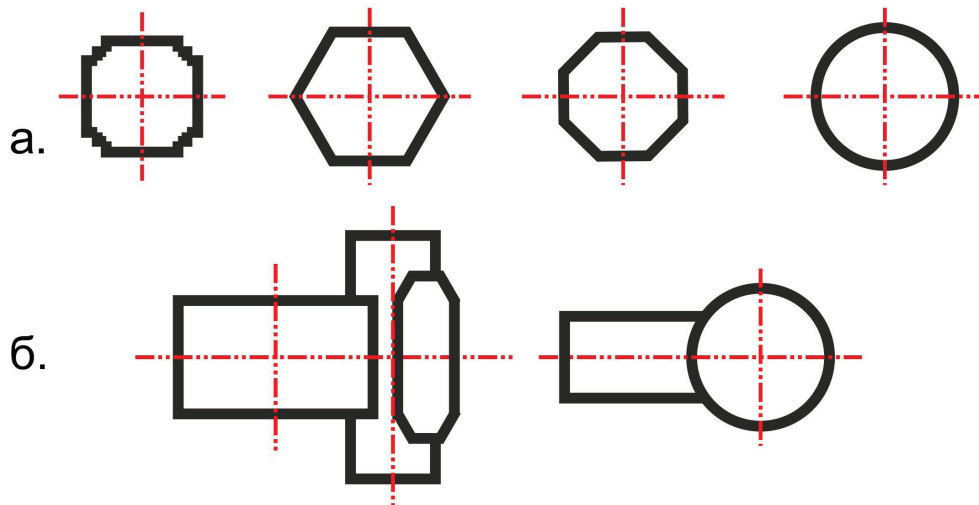


Рис. 1. Планировочная схема водоподъемных башен в Саратовской губернии: а – одиночные башни, б – башни с пристройкой.

раскреповкой плана (рис.1 а). Дополнительно при необходимости сооружались пристройки к основному объему башни (рис. 1 б).

Объемно-пространственно водоподъемные башни разделяются на несколько типов: а – симметричные и асимметричные (дисимметричные); б – двухчастное вертикальное членение фасада; в – трехчастное вертикальное членение фасада (рис.2).

Для каждой железнодорожной трассы создавались образцовые проекты инженерных сооружений, выполненные в единой стилистической манере со зданием вокзала, Саратовская губерния не была исключением, в ходе анализа выявлены объекты стилистически, архитектурно и композиционно похожие друг на друга, из чего следует, что данные объекты построены на основе типового проекта (рис. 3).

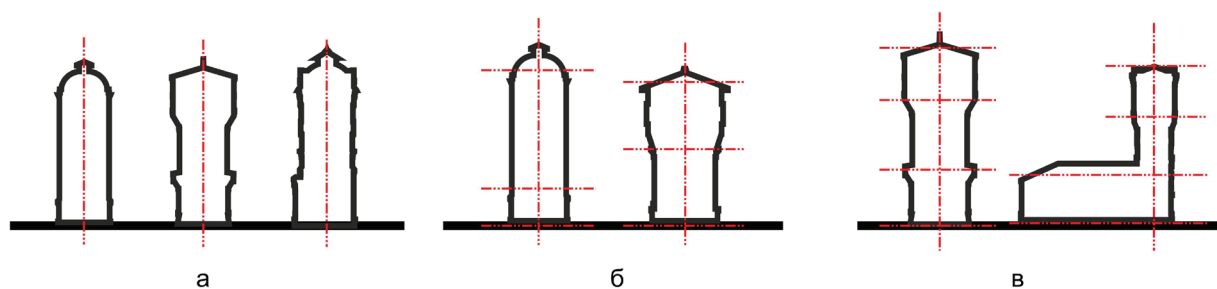


Рис. 2. Объемно-пространственное решение водоподъемных башен в Саратовской губернии: а – симметричные и асимметричные (дисимметричные); б – двухчастное вертикальное членение фасада; в – трехчастное вертикальное членение фасада

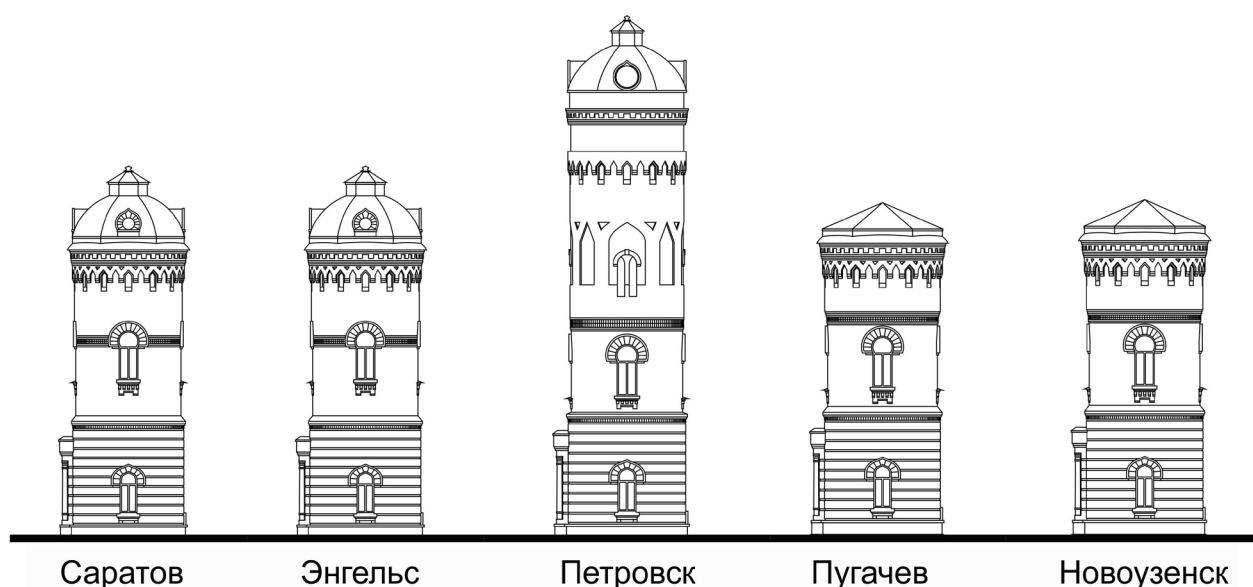


Рис. 3. Объекты водоподъемных башен построенных на основе типового проекта в Саратовской губернии

Изменения коснулись абриса и конструктивной схемы кровель (присутствует два типа кровель: восьмискатная и шатровая со слуховыми окнами); высоты здания; пристройки на некоторых объектах и размещении декоративных элементов на плоскости объема башни.

Кроме того, присутствуют авторские проекты, отличные от типовых. Они отвечают окружающему контексту и вписаны в среду. Планы зданий отличаются от типового проекта, для которого характерна окружность в плане, здесь же присутствуют шестиугольники, восьмиугольники, квадраты с раскреповкой на углах, сложные составные планы с пристройками (рис.4).

Фасады вертикально членятся на несколько уровней – от двух до четырех частей, каждый уровень обрамлен карнизом или кронштейнами, которые позволяют увеличить объем здания к верху, где располагается емкость с водой. Мелкая декоративная пластика уникальна и не повторяется больше ни в каких других объектах.

Здание водоподъемной башни является уникальным технологическим и инфраструктурным объектом железнодорожной линии и представляет собой вертикальный акцент в ансамбле застройки железнодорожного узла. Архитектура инфраструктурного сооружения поражает изысканностью, проработанностью деталей и восприятия данного объекта в среде. Новый тип здания рассматривался не только как технологический объект, а как элемент комплекса, поэтому не позволялось сделать его невзрачным, он не уступает по выразительности главному зданию – вокзалу, железнодорожной станции. Восхищают и уникальные авторские объекты, которые по архитектурному решению и насыщенностью декоративными элементами не уступают, а в некоторых случаях и превышают изысканностью объекты, построенные по типовым проектам.

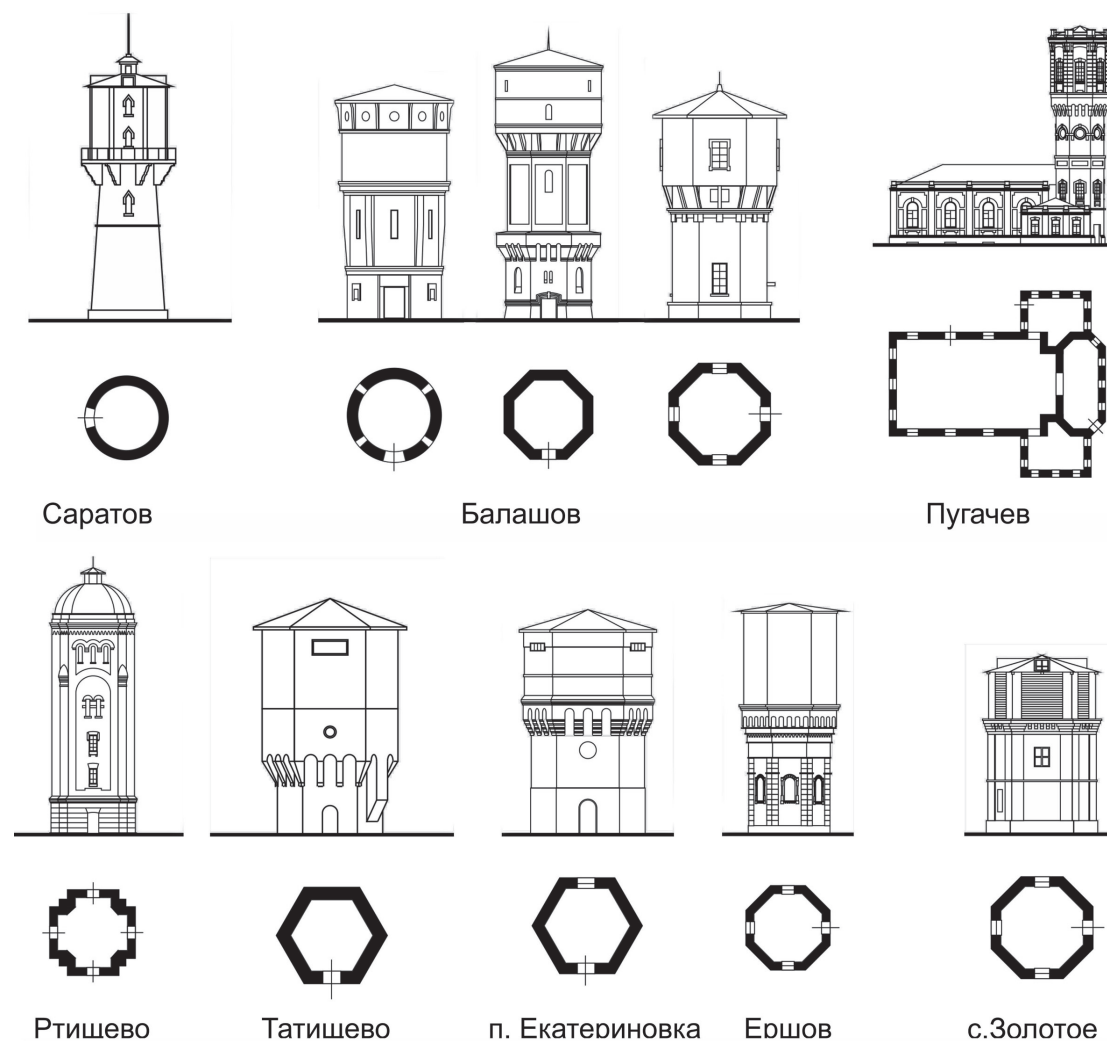


Рис. 4. Авторские проекты водоподъемной башни в Саратовской губернии

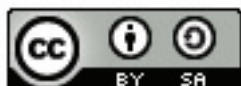
Библиография.

1. Анапольская, Е.Н., Балова, О.А. Водонапорные башни России / Е.Н. Анапольская, О.А. Балова // Энергия: экономика, техника, экология. – 2012. – № 8. – С 72–80.
2. Снитко, А.В. Дурцева, И.В. Историко-архитектурное наследие железнодорожной отрасли в Ивановском регионе / А.В. Снитко, И.В. Дурцева // Жилищное строительство. – 2013.– №2. – С. 35–39
3. Александровская, О.А. Широкова, В.А. Древние водоотводы, водосборники и водоподъемные устройства как объекты историко-культурного наследия / О.А. Александровская, В.А. Широкова // Воспрсы истории естествознания и техники. – 2010. – № 3(31). – С. 136–153.
4. Кириченко, Е.И. Русское градостроительное искусство. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Кн. 2 / Е.И. Кириченко – М.: Прогресс-Традиция, 2003 – 560 с.

Статья поступила в редакцию 24.03.2019

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция – На тех же условиях») 4.0 Всемирная.



WATER-LIFT FACILITIES -TRANSPORT INFRASTRUCTURE OBJECTS OF SARATOV PROVINCE (late 19th–early 20th CENTURY).

Selivanov, Alexey A.

Assistant professor, Department of Architecture,
School of Urbanistics, Civil Engineering and Architecture, Yuri Gagarin State Technical University of Saratov,
Russia, Saratov, e-mail: s_arch@inbox.ru

Abstract

The article considers the value of the historical architectural heritage of the transport infrastructure facilities and the ensemble of the railway junction, decomposes standardized and original projects of water-lift structures, and identifies their regional features.

Keywords

railway complex, transport infrastructure facilities, water-lift tower

References:

1. Anapolskaya, E.N., Balova, O.A. (2012) Water Towers of Russia. In: Energy: Economics, Equipment, Ecology, No. 8, p. 72–80. (in Russian)
2. Snitko, A.V., Durtseva, I.V. (2013) Historical Architectural Heritage of the Railway Sector in Ivanovo Region. Housing Construction, No. 2, p. 35–39. (in Russian)
3. Aleksandrovskaya, O.A., Shirokova, V.A. (2010) Ancient Drainage Systems, Catchment Basins and Water Lifting Facilities as Objects of Historical and Cultural Heritage. Issues in History of Natural Sciences and Technology, No. 3(31), p. 136–153. (in Russian)
4. Kirichenko, E.I. (2003) Russian Town-Planning Art. Town Planning in Russia in the Mid-19th – Early 20th Century. Book 2. Moscow: Progress-Traditsiya. (in Russian)